



Dokument nr. 24

(2004–2005)

Rapport til Stortingets presidentskap
fra Stortingets granskningskommisjon for Mehamn-ulykken

Avgitt 20. september 2005

**Rapport fra Stortingets granskningskommisjon
for luftfartsulykken med Twin Otter LN-BNK
nær Gamvik 11. mars 1982 (Hovedrapport)**



Dokument nr. 24

(2004-2005)

Rapport til Stortingets presidentskap
fra Stortingets granskningskommisjon for Mehamn-ulykken

Avgitt 20. september 2005

**Rapport fra Stortingets granskningskommisjon
for luftfartsulykken med Twin Otter LN-BNK
nær Gamvik 11. mars 1982 (Hovedrapport)**

Til Stortinget

Stortingets granskningskommisjon for Mehamn-ulykken, oppnevnt av Stortingets presidentskap 30. januar 2003 i henhold til Stortingets vedtak 16. desember 2002, legger med dette frem sin rapport.

Rapporten er enstemmig.

I tillegg til denne hovedrapporten er sentrale vedlegg samlet i to vedleggsrapporter.

Oslo, 20. september 2005

Gaute Gregusson
leder

Brit Seim Jahre

Torstein K. Fanneløp

Ranveig Kviseth Tinmannsvik

Lars Deremo

Svein-Erik Hamran

Ola Steinholt

Gudrun B. Rollefson

Gunnar Larsen

Richard Saue
(til 01.04.05)

Mari Mæland

Innhold

	Side		Side
Sammendrag	11	DEL II Tekniske, meteorologiske og andre undersøkelser knyttet til rute WF 933 mellom Berlevåg og Mehamn, 11. mars 1982	34
DEL I Innledning	22		
1. Bakgrunn	22	4. Allmenne betraktninger	34
1.1 Ulykken ved Gamvik 11. mars 1982 ...	22	4.1 Innledning	34
1.2 Flyhavarikommisjonens undersøkelser	22	4.2 Selskapet	34
1.2.1 Flyhavarikommisjonens konklusjoner i 1984	22	4.3 Flyet	35
1.2.2 Den utvidede Flyhavarikommisjonens konklusjoner i 1988	23		
1.2.3 Saksgjennomgang i 1997 ved Havarikommisjonen for sivil luftfart	24	5. LN-BNKs tekniske tilstand før havariet	36
1.3 Bakgrunnen for oppnevning av ny kommisjon	24	5.1 Innledning	36
1.4 Oppnevning og mandat	24	5.2 Tidligere granskningers funn og konklusjoner	36
1.4.1 Stortingets behandling av spørsmålet om å oppnevne ny granskingskommisjon	24	5.3 Mehamnkommisjonens vurdering av visse tekniske forhold	37
1.4.2 Granskingskommisjonens mandat	24	5.3.1 Sprekkdannelse i høyderets innfesting til "torque tube"	37
1.4.3 Granskingskommisjonens sammensetning	25	5.3.2 "Jetblast"-episode og mulig hard landing	38
1.5 Rapportens struktur	25	5.3.3 Andre tekniske forhold	38
1.5.1 Mandatets første del	25	5.4 Rapporteringsrutiner vedrørende skader og uhell	43
1.5.2 Mandatets andre del	25	5.5 Kommisjonens vurderinger	44
1.5.3 Vedlegg til rapporten	25		
2. Arbeidet i kommisjonen	25	6. Analyse av vraket	45
2.1 Forståelse av mandatet	25	6.1 Kommisjonens forutsetninger	45
2.2 Taushetsbelagte opplysninger	26	6.2 Erfaringer fra andre havarier	45
2.3 Høringer	27	6.2.1 Havarier med Twin Otter-fly i Norge ..	45
2.4 Befaringer og møter	27	6.2.2 Utenlandske havarier med Twin Otter-fly	45
2.5 Samarbeid med de pårørende	27	6.3 Ny gjennomgang av vrakdelene på bakgrunn av FHKs analyse	47
2.6 Bevisinnsamling	27	6.3.1 Skader på finne og sideror	47
2.6.1 Innhenting av dokumentasjon	27	6.3.2 Skader på stabilisator og høyderor	51
2.6.2 Vitneforklaringer	28	6.3.3 Flutter	51
2.6.3 Vitnepsykologi	28	6.3.4 Skader på vinger og motorer	52
2.6.4 Søk etter savnet vrakdel sommeren 2003	29	6.3.5 Skader på cockpit, sikkerhetsbeltene ..	52
2.7 Bruk av sakkyndige	29	6.3.6 "Airstair door"	52
		6.3.7 Fly- og motorinstrumenter	55
3. Havariet – søk og berging	29	6.3.8 Flykontrollsystemet	55
3.1 Havaristen – LN-BNK	29	6.3.9 Korrosjon	55
3.2 Besetning og passasjerer	29	6.4 Analysen av vraket og mulig kollisjon	56
3.3 Ruten mellom Berlevåg og havaristedet	30	6.5 Flystabiliteten etter tap av deler av finne og sideror	57
3.4 Søk etter havaristen	31	6.5.1 Retnings- eller girstabilitet	57
3.5 Berging av omkomne	31		
3.6 Heving av flyvraket	32		
3.7 Oppsummering og vurdering	32		

		Side			Side
6.5.2	Høydereduksjon	57	9.8.3	Validering	93
6.5.3	Tyngdepunktsleiet	57	9.9	Oppsummering	95
6.6	Strømforholdene nær havaristedet	58	9.10	Meteorologiske sammenhenger og begreper	96
6.6.1	Utgangspunkt	58			
6.6.2	Funnsteder og tidspunkt	58			
6.6.3	Metode og resultater	59			
6.7	Oppsummering	60			
7.	Radarobservasjoner og tolkninger	60	10.	Aerodynamiske undersøkelser	98
7.1	Innledning	60	10.1	Beregning av det aerodynamiske strømningsfeltet	98
7.2	Radarobservasjoner	61	10.2	Belastning på finne, mulig kollisjon med løs last og åpen "airstair door"	101
7.3	Radardekning	65	10.2.1	Aerodynamisk belastning på finne	101
7.4	Radarclutter	70	10.2.2	Objekt løsrevet fra fremre bagasjerom	102
7.5	Kystradarstasjon Berlevåg	71	10.2.3	Effekt av åpen "airstair door"	103
7.6	Tolkninger	72	10.3	Belastning og mulig brudd på horisontale haleflater på grunn av vindbyger	104
7.6.1	Tolkning 1	72	10.3.1	Elementære begreper	104
7.6.2	Tolkning 2	74	10.3.2	Beregninger utført av FOI	107
7.7	Diskusjon om ukjent fly	74	10.3.3	Dynamisk respons basert på CFD og flight test data	109
7.8	Oppsummering	76	10.3.4	Oppdrettet vindbyge kombinert med høyderorsutslag	110
8.	Problemstillinger og observasjoner knyttet til havariet	77	10.4	Flutter og andre aeroelastiske problem	111
8.1	Kollisjon med flygende objekt	77	10.5	Belastning på flyet ved sterk atmosfærisk turbulens	115
8.2	Skader ved en kollisjon	77	10.5.1	Flyets tilstand	115
8.2.1	Kollisjon med fugl	77	10.5.2	Valg av "test cases"	116
8.2.2	Kollisjon med løs bagasje	79	10.5.3	Flygning i turbulens – resultat av simuleringer	116
8.2.3	Kollisjon med jagerfly	79	10.6	Oppsummering	119
8.2.4	Skader påført ved sammenstøtet med havflaten	80	10.6.1	Aerodynamisk grunnlag	119
8.3	Værforhold langs flytraseen for ulykkesflyet	81	10.6.2	"Pitch opp/ned-bevegelser" i urolig luft	120
8.4	Beskrivelse av LN-BNKs siste ferd basert på verifiserbare opplysninger	82	11.	Medisinske/helsemessige forhold	121
9.	Meteorologiske forhold og turbulens	84	11.1	Regelverket	121
9.1	Vær- og vindforhold ulykkesdagen	84	11.2	Flyhavarikommisjonens rapport 1984	122
9.2	Turbulens som medvirkende ulykkesårsak	85	11.3	Etterfølgende debatt	122
9.3	Modeller for beregning av aerodynamisk last	86	11.4	Den utvidede Flyhavarikommisjonens rapport 1988	123
9.4	Rekonstruksjon av værforholdene 11. mars 1982	87	11.5	Mortifikasjonssøksmål	123
9.5	Beregninger utført av Vector AS	89	11.5.1	Oslo byretts dom av 27. februar 1989 ..	123
9.6	Beregninger utført av Meteorologisk institutt	90	11.5.2	Høyesteretts dom av 7. februar 1990 ..	123
9.7	Beregninger utført av Storm Weather Center AS	90	11.6	Kommisjonens undersøkelser	124
9.8	Kompletterende beregninger og validering	91	11.6.1	Innledning	124
9.8.1	Introduksjon	91	11.6.2	Bakgrunns materialet	124
9.8.2	Kompletterende beregninger	92	11.6.3	Nyere medisinsk viten	125
			11.6.4	Simuleringer	125
			11.6.5	Skulderklaffer med distinksjoner	125
			11.6.6	Setebelter	126
			11.7	Oppsummering	127

	Side		Side
DEL III Undersøkelser knyttet til			
trafikkbildet og flyobserva-		13.2.7 Forsvarets Stasjon Vardø (FSTV) –	
sjoner i Troms og Finnmark		opplysninger fra Ivar Balto	172
ulykkesdagen	128	13.2.8 Observasjoner fra Widerøe-flygere og	
		andre ved Langnes 11. mars 1982	176
12. Tilbakeblikk og tilnærmingsmåte	128	13.2.9 Opplysninger fra britiske myndigheter,	
12.1 Tilbakeblikk	128	arkiver og fra flygere tilknyttet RAF	
12.1.1 Flyhavarikommisjonens rapport 1984 .	128	1. skvadron i mars 1982	187
12.1.2 Den utvidede Flyhavarikommisjonens		13.2.10 RAF 1. skvadron - kommisjonens	
rapport 1988	128	konklusjoner	198
12.1.3 Nye anførsler og undersøkelser vinteren		13.3 HMS Invincible og 801 Fleet Air Arm	
1997	128	Squadron	198
12.1.4 NRK Brennpunkt – ”Vanskelige vitner”		13.3.1 HMS Invincible og RN 801. skvadron	198
2002	129	13.3.2 Flyhavarikommisjonens undersøkelser	
12.1.5 Stortingsoppnevnt granskings-		1987-88 - opplysninger fra britiske	
kommisjon 2003	129	myndigheter	198
12.2 Kommisjonens undersøkelser	129	13.3.3 Rykter i 1997 om Sea Harriere over	
12.2.1 Flyhavarikommisjonens arkiver	129	Gamvik 11. mars 1982	199
12.2.2 Arkivmateriale fra sivile og militære		13.3.4 Nye anførsler om at fly fra HMS	
myndigheter	129	Invincible var ved havariområdet	
12.2.3 Kontakt med fremmede lands		11. mars 1982	200
myndigheter	130	13.3.5 Kommisjonens anmodninger overfor	
12.2.4 Vitneavhør, møter og befaringer	130	britiske myndigheter	200
12.2.5 Kontakt med NRK	130	13.3.6 Redegjørelse til kommisjonen fra	
12.2.6 Kontakt med private interesserte	130	MoD/Fleet Air Arm Museum.	
12.3 Opplegg for fremstillingen	130	Dokumentinnsyn	200
		13.3.7 Skvadron 801, HMS Invincible -	
13. Trafikkbildet over Troms og		kommisjonens konklusjoner	204
Finnmark 11. mars 1982	131	13.4 Bardufoss flystasjon – RAF	
13.1 Norsk luftterritorium og tilknyttet		41. skvadron	204
regelverk	131	13.4.1 Skvadronen og dens opphold i Norge i	
13.1.1 Norsk luftterritorium – norsk		mars 1982	204
overhøyhet	131	13.4.2 Bardufoss flystasjon	205
13.1.2 Alliert flygning øst for 24. lengde-		13.4.3 Flyhavarikommisjonens undersøkelser	
grad – regelverk og dispensasjoner	132	1987-88	205
13.1.3 Utenlandske jagerfly i landsdelen i		13.4.4 Kommisjonens innsynsanmodning	
mars 1982 - NATO-øvelsen Alloy		overfor britiske myndigheter.	
Express ’82	134	Opplysninger og dokumenter	206
13.2 RAF 1. skvadrons luftoperasjoner med		13.4.5 Slutninger som kan trekkes ut fra	
utgangspunkt fra Langnes flystasjon ...	135	opplysninger mottatt fra britiske	
13.2.1 Skvadronen og Langnes flystasjon	135	myndigheter	206
13.2.2 Innføringer i den militære trafikk-		13.4.6 Anførsler om irregulær aktivitet fra	
journalen på Langnes – problem-		RAF 41. skvadron	207
stillinger	135	13.4.7 RAF 41. skvadron - kommisjonens	
13.2.3 Gir trafikkjournalene ved Langnes		konklusjoner	207
flystasjon et korrekt bilde over militær		13.5 Andøya flystasjon - CAF 433. og	
lufttrafikk til og fra Langnes		434. skvadron	208
11. mars 1982?	136	13.5.1 Skvadronene og oppholdet i Norge i	
13.2.4 Vitner som oppgir å ha sett Harriere i		mars 1982	208
Finnmark 11. mars 1982	149	13.5.2 Andøya flystasjon	208
13.2.5 Luftforsvarets kontroll- og varslings-		13.5.3 Flyhavarikommisjonens undersøkelser	
teneste – Per Gavin	155	1987-88	208
13.2.6 Luftforsvarets stasjon Vardø		13.5.4 Kommisjonens undersøkelser –	
(RP Vardø) – observasjoner		kontakt med kanadiske myndigheter ..	208
11. mars 1982	170	13.5.5 CAF 433. og 434. skvadron -	
		kommisjonens konklusjoner	209

	Side		Side		
13.6	Bodø hovedflystasjon – USAFE 23. og 53. skvadron, RNLAF 314. skvadron	209	13.9	Bevegelser av sivile luftfartøy	225
13.6.1	Skvadronene og oppholdet i Norge i mars 1982	209	13.9.1	Innledning	225
13.6.2	Bodø hovedflystasjon	209	13.9.2	Sivile ruteflygninger	225
13.6.3	Flyhavarikommisjonens undersøkelser 1987-88	209	13.9.3	Fly tilhørende andre flyselskaper	225
13.6.4	Kommisjonens undersøkelser	209	13.9.4	Privatfly	225
13.6.5	USAFE 23. og 53. skvadron, RNLAF 314 skvadron - kommisjonens konklusjoner	209	13.9.5	Sivile luftfartøy – kommisjonens konklusjoner	225
13.7	Bevegelser av luftfartøy tilhørende Sovjetunionen	210	13.10	Oppsummering og foreløpige konklusjoner	225
13.7.1	Kommisjonens første henvendelse til russiske myndigheter – droner og generell etterretningsinformasjon	210	14.	Observasjoner av lufttrafikk over Finnmark 11. mars 1982	226
13.7.2	Kommisjonens andre henvendelse til russiske myndigheter – hangarskipet Kiev	210	14.1	Observasjoner fra vitner i eller ved Gamvik	226
13.7.3	Informasjon om sovjetiske luft- og flåtebevegelser mottatt fra Forsvarets etterretningstjeneste	210	14.1.1	Innledning	226
13.7.4	Sovjetiske luftfartøy – kommisjonens konklusjoner	211	14.1.2	Vitner første gang avhørt av Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982	227
13.8	Bevegelser av norske militære luftfartøy	211	14.1.3	Vitner som ble avhørt for første gang av Flyhavarikommisjonen i 1987	234
13.8.1	Innledning	211	14.1.4	Vitner fra Gamvik som første gang er avhørt av kommisjonen 2003-2004	239
13.8.2	336. skvadron, Rygge hovedflystasjon (F-5 Freedomfighter)	212	14.1.5	Oppsummering og foreløpige konklusjoner	246
13.8.3	718. skvadron, Sola flystasjon (F-5 Freedomfighter)	212	14.2	Observasjoner fra vitner i eller ved Berlevåg	248
13.8.4	338. skvadron, Ørlandet flystasjon (F-5 Freedomfighter)	215	14.2.1	Innledning	248
13.8.5	331. skvadron, Bodø hovedflystasjon (F-104 Starfighter og F-16 Falcon)	216	14.2.2	Vitner fra Berlevåg som første gang ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1982	248
13.8.6	334. skvadron, Bodø hovedflystasjon (CF-104 Starfighter)	216	14.2.3	Vitner fra Berlevåg som første gang ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1987	249
13.8.7	332. skvadron, Rygge hovedflystasjon (F-5 Freedomfighter og F-16 Falcon) ..	219	14.2.4	Vitner fra Berlevåg første gang avhørt av kommisjonen 2003-2004	256
13.8.8	335. skvadron B-Wing, Gardermoen flystasjon (DA-20 Falcon Jet)	219	14.2.5	Oppsummering og foreløpige konklusjoner	263
13.8.9	335. skvadron, Gardermoen flystasjon (C-130 Hercules)	221	14.3	Observasjoner fra vitner om bord i båter	264
13.8.10	333. skvadron, Andøya flystasjon (P-3B Orion)	221	14.3.1	Innledning	264
13.8.11	719. skvadron, Bodø hovedflystasjon (DHC-6 Twin Otter)	223	14.3.2	Observasjoner fra MS Benum Senior – Selius Samuelsen	265
13.8.12	330. skvadron, Banak flystasjon (Sea King helikopter)	223	14.3.3	Observasjoner fra MS Nordholm – Gunnar Andreassen	270
13.8.13	337. skvadron, Bardufoss flystasjon (Lynx helikopter)	224	14.3.4	Observasjoner fra MS Stig Thorbjørn .	271
13.8.14	339. skvadron, Bardufoss flystasjon (Bell UH-1B helikopter)	224	14.3.5	Observasjoner fra KV Møgsterfjord ...	276
13.8.15	Norske militære luftfartøy – kommisjonens konklusjoner	224	14.3.6	Oppsummering og foreløpige konklusjoner	277
			14.4	Observasjoner fra vitner i eller ved Mehamn	278
			14.4.1	Innledning	278
			14.4.2	Vitner som første gang ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1987	279
			14.4.3	Vitner som første gang er avhørt av kommisjonen 2003-2004	284

	Side
14.4.4 Oppsummering og foreløpige konklusjoner	286
14.5 Observasjoner fra vitner andre steder i Finnmark	287
14.5.1 Innledning	287
14.5.2 Vitneforklaringer som kommisjonen har mottatt	288
14.5.3 Oppsummering og foreløpige konklusjoner	291
14.6 Sammenfatning og konklusjon	294
DEL IV Vurderinger og konklusjoner	299
15. Vurdering av mulige årsaker til havariet	299
15.1 Mulig kollisjon med fly	299
15.1.1 Trafikkjournaler, logger og autorisasjonsbøker	299
15.1.2 Vitneforklaringer	299
15.1.3 Radar og vrakanalyse	299
15.1.4 Oppsummering	300
15.2 Mulig kollisjon med drone, missil, ballong eller fugl	300
15.2.1 Kollisjon med drone, missil eller ballong	300
15.2.2 Kollisjon med fugl	300
15.3 Brann	300
15.4 Helsemessige/medisinske forhold	300
15.5 Mulig havari med basis i tekniske og meteorologiske forhold	301
15.5.1 Utgangspunkt	301
15.5.2 FHKs havarihypotese	301
15.5.3 Meteorologiske undersøkelser	302
15.5.4 Radarobservasjoner	302
15.5.5 Flyets tilstand - funn på vraket	302
15.5.6 Flyets ferd mot havaristedet	302
15.5.7 Brudd på finne og sideror – alternative scenarier	303
15.6 Konklusjon – havariets årsak	303
DEL V Norske myndigheters bistand til tidligere granskninger og andre aktørers opptreden i saken	305
16. Kommisjonens vurdering av norske offentlige myndigheters medvirkning ved de tidligere granskninger av ulykken	305
16.1 Opplegg for gjennomgangen	305
16.2 Justisdepartementet/Politiet	305
16.3 Forsvarsdepartementet/Forsvaret/Etterretningstjenesten	306
16.4 Andre myndighetsorganer	308
16.4.1 Samferdselsdepartementet/Luftfartsverket	308
16.4.2 Sosialdepartementet/Helsevesenet	308
16.5 Konklusjon	309

17. Kommisjonens inntrykk av andre aktørers opptreden i saken	309
17.1 Innledning	309
17.2 Flyhavarikommisjonen/Havarikommisjonen for sivil luftfart	309
17.2.1 De tidligere kommisjoners arbeid	309
17.2.2 Presentasjonen av havarirapporten 20. juli 1984	311
17.3 Flyfabrikken	312
17.4 Widerøes Flyveselskap A/S	312
17.5 Utenlandske myndigheter	313
17.5.1 Transport Canada	313
17.5.2 NATO	313
17.5.3 Storbritannia	314
17.5.4 Canada	314
17.5.5 USA	314
17.5.6 Russland	315
17.6 NRK	315
17.6.1 Innledning	315
17.6.2 Presse og etermedias vurdering av NRKs programproduksjon	316
17.6.3 Forskjeller i metodisk tilnærming	316
17.6.4 Kildegrunnlaget for kommisjonens vurderinger – kommisjonens kontakt med NRK	317
17.6.5 Kommisjonens vurderinger	317
17.6.6 Avsluttende bemerkninger om NRK ..	325
17.7 Andre private aktører	326
18. Avsluttende kommentarer	328
18.1 Den kalde krigen og utbredt skepsis til myndighetene	328
18.2 Historier og påstander uten rot i virkeligheten	328
18.2.1 Angivelig ordre om taushetsplikt i forbindelse med Harrierflyet som landet på Bardufoss ulykkesdagen	329
18.2.2 Historien om ”elektrikeren som slettet en radartape”	330
18.2.3 En stortingskomitéformann med militær bakgrunn som ”visste”	330
18.2.4 Mehamn-ulykken – et eksempel på en vellykket dekkoperasjon?	330
18.2.5 Alarmerende ”opplysninger” om hendelser på Reitan ulykkesdagen	331
18.3 Myten om de mange krenkelser av flyforbudssonen øst for 24. lengdegrad	331
Diverse tillegg	333
Innhold Vedleggsrapport 1	333
Innhold Vedleggsrapport 2	333
Forkortelser	335



Dokument nr. 24

(2004-2005)

Rapport til Stortingets presidentskap fra Stortingets granskningskommisjon for Mehamn-ulykken

Avgitt 20. september 2005

Rapport fra Stortingets granskningskommisjon for luftfartsulykken med Twin Otter LN-BNK nær Gamvik 11. mars 1982 (Hovedrapport)

SAMMENDRAG

Del I:

Innledning

Kapittel 1: Bakgrunn

Det gis i dette kapittel en kort sammenfatning av ulykkesforløpet i den grad det er kjent: LN-BNK havarte i sjøen ved Omgang på vei fra Berlevåg til Mehamn den 11. mars 1982. Det redegjøres for hovedpunktene i Flyhavarikommisjonens sterkt omstridte havarirapport fra 1984 og i den utvidede Flyhavarikommisjons rapport fra 1988, som heller ikke skapte ro omkring ulykken. Havarikommisjonens gjennomgang i 1997 av omstendighetene omkring ulykken omtales, like så NRK Brennpunkt-program *Vanskelige vitner* og Stortingets beslutning om å oppnevne en ny granskningskommisjon. Kommisjonens sammensetning og mandat refereres, og rapportens disposisjon og oppbygning forklares.

Kapittel 2: Arbeidet i kommisjonen

Kapitlet redegjør for kommisjonens forståelse av sitt mandat, og for hvordan kommisjonen har forsøkt å gjennomføre sitt arbeid. Det fremheves at det har vært lagt vekt på åpenhet og på god kontakt med de pårørende. Graderte dokumenter er i størst mulig utstrekning blitt avgradert. Til sammen 197 vitner har forklart seg i åpne høringer. Bare fire vitner er etter eget ønske avhørt i lukkede høringer, men innholdet i deres forklaringer er, i forståelse med dem selv, i sin helhet blitt gjort kjent. Det redegjøres videre for kommisjonens møter og befaringer, og for innhen-

ting og systematisering av dokumentasjon. Et særskilt avsnitt er viet vitnepsykologi. Videre omtales det resultatløse søk sommeren 2003 etter den savnede delen av sideroret til ulykkesflyet, og det gjøres rede for kommisjonens bruk av sakkyndige.

Kapittel 3: Havariet – søk og berging

Her gis det en kort beskrivelse av ulykkesflyet, av traseen det fulgte før ulykken, og hvordan det i noen minutter ble fulgt på radar. Det gis en oversikt over besetning og passasjerer, i alt femten personer. Videre omtales organiseringen av søket etter havaristen, arbeidet med å heve vraket, og bringe på land de fjorten omkomne som ble funnet. Den store innsats av en rekke personer fremheves, men kommisjonen påpeker samtidig det beklagelige i at ikke større resurser ble stilt til disposisjon for redningsarbeidet, og finner det også beklagelig at det på den tid ikke var større forståelse for behovet av krisehjelp til pårørende og hjelpemannskaper.

Del II:

Tekniske, meteorologiske og andre undersøkelser knyttet til rute WF 933 mellom Berlevåg og Mehamn, 11. mars 1982

Kapittel 4: Innledning

Som innledning til Del II pekes det i dette kapitlet på en rekke områder som kommisjonen har gjort til gjenstand for inngående undersøkelser og som det blir redegjort for i rapporten. Widerøes Flyveselskap først på 80-tallet blir omtalt. Twin Otter-flyet beskrives som et fly opprinnelig konstruert for anleggs- og taxiflygning, med flyegenskaper som gjorde det godt egnet til å betjene norske kortbaneflyplasser, men med minimal komfort og utrustning. Ulykkesflyet LN-BNK hadde f. eks. verken autopilot, "flight recorder" eller taleregistrator.

Kapittel 5: LN-BNKs tekniske tilstand før havariet

Her gjennomgås ulykkesflyets tekniske tilstand før ulykken, slik den er kjent gjennom innhentet dokumentasjon og muntlige opplysninger. Likeså gjennomgås flyselskapets rutiner for rapportering av skader/avvik, og praktiseringen av disse. Det pekes spesielt på den sprekkdannelse i høyderorets innfestning til "torque tube", som ble oppdaget av Transport Canada i 1982, men ikke tillagt noen betydning for ulykkesforløpet av flyfabrikken og de tidligere kommisjoner. Undersøkelser som nå er utført, viser imidlertid at en slik sprekkdannelse kan ha svekket strukturen med mer enn 50 %. "Jetblast"-episoden i 1980 og en påstått hard landing i november 1981 blir omtalt. En stor del av kapitlet er viet problematikken med "airstair door" på flytypen Twin Otter. Ifølge vitneprov hadde det hendt at døra åpnet seg under flygning, noe som ikke synes å ha vært tilstrekkelig kjent for selskapet. Videre redegjøres det for forhold som tyder på svikt i selskapets ettersyns- og rapporteringsrutiner, noe som bl.a. førte til at en stor del av de skader som oppsto under bakkeopphold, ikke ble meldt.

Kapittel 6: Analyse av vraket

Kapitlet omhandler fire forskjellige problemstillinger. Først omtales erfaringer innhentet fra andre havarier med Twin Otter-fly, både i Norge og i utlandet, særlig havarier og hendelser som var forårsaket av kontrollproblemer, eller som skyldtes kollisjoner med andre fly. Et interessant funn her er at de alvorlige ulykkene først og fremst har inntruffet på grunn av feil eller skader på høyderorstyringen. Ved feil på siderorstyringen har ulykkene vært få og ikke så alvorlige. Havarier som skyldes kollisjoner, er sjeldent forekommende, men en ulykke hvor rotoren på et helikopter kom for nær en Twin Otter, og slo av en større del av finne og sideror på flyet, viser at dette ikke hindret Twin Otteren i å fly videre. Dermed følger en gjennomgåelse av FHKs analyse av vrakdelene. Gjennomgåelsen gir grunnlag for å stille spørsmål ved hypotesen om at finne og sideror ble brukket av i lufta. Isolert sett tyder bruddmønsteret på at dette skjedde ved sammenstøtet med havflaten. Det pekes også på at tidligere undersøkelser av sideror og finne synes å ha vært mer inngående enn granskningen av stabilisator og høyderor. I forbindelse med undersøkelsen av den tidligere omtalte "jetblasten" finnes f.eks. ingen dokumentasjon som viser at "jetblastens" betydning for høyderoret har vært undersøkt. Sprekkdannelsen ved innfestningen av høyderoret til "torque tube" blir også trukket frem, og det utelukkes ikke at venstre halvdel av høyderoret kan ha løsnet fra innfestningen slik at det ikke kunne manøvreres ved hjelp av stikka. Likeså omtales funnene av korrosjon som ble gjort på vraket, og på grunnlag av det

foreliggende materiale anser kommisjonen at det kan ha forekommet korrosjon flere steder på LN-BNK. Videre vurderes kollisjonshypotesen ut fra skademønstret slik det fremgår av rapporter og bilder. Skademønstret taler ikke for at en kollisjon har skjedd. Undersøkelser viser dessuten at tap av øvre del av sideroret ikke vil virke nevneverdig inn på flyets retningsstabilitet, og et slikt tap gir heller ingen forklaring på hvorfor flyet mistet høyde, forutsatt at høyderoret fungerte. Forskyvning av tyngdepunktsleiet ved tap av øverste del av sideroret ville være minimal. Endelig drøftes det forhold at finne og sideror ikke ble funnet sammen med resten av vraket. Det foreligger forskjellige opplysninger om disse delenes avstand til vraket, når de ble funnet og når de ble tatt opp. Det redegjøres for de beregninger av strømførholdene som nå er blitt utført, og for beregningenes begrensninger. Dersom finne og sideror ble brukket av ved sammenstøtet med havflaten, forutsetter det at strømninger i vannet har kunnet flytte de nevnte delene under vann i betydelig grad. De forskjellige opplysninger om hvor delene ble funnet og hvor de befant seg da de senere ble tatt opp, gir liten veiledning om hvorvidt en slik forflytning har skjedd.

Kapittel 7: Radarobservasjoner og tolkninger

Det redegjøres her for hvordan flytrafikken ble registrert av Forsvarets kontroll- og varslingskjede i det aktuelle området. Radarbildet fra Honningsvåg, som viser lufttrafikken i området 11. mars 1982 i tiden kl. 13.15:00 til 13.28:10, presenteres, og plottet som viser ulykkesflyets ferd like før havariet, beskrives i detalj. En radarobservasjon fra Vardø ved tiden for ulykken omtales. Det redegjøres for radardeknningen fra så vel Honningsvåg som fra Vardø, og for muligheten av at radaren i Vardø kunne se et fly over Omgang i 2 500 fots høyde, noe som ikke utelukkes. Fenomenet "clutter" (falske ekko) forklares. Det konstateres at kystradarstasjonen Berlevåg ikke var bemannet 11. mars 1982, og at radarbildet fra ulykkestidspunktet derfra ikke er kjent. To mulige tolkninger av det foreliggende radarplott av ulykkesflyet presenteres, og spørsmålet drøftes om noen av ekkoene her kan stamme fra et ukjent fly. Det konkluderes med at radarplottet verken kan bekrefte eller avkrefte at LN-BNK var eneste fly i området ved ulykkestidspunktet, og at det ikke er mulig på grunnlag av radarobservasjonene alene å si noe sikkert om hva som hendte med ulykkesflyet. Det legges til grunn at i valget mellom forskjellige tolkninger, vil den som inneholder færrest kompliserende faktorer, være den mest sannsynlige. I dette tilfelle er den mest nærliggende tolkning at LN-BNK etter siste radiokontakt, gikk ned fra 2 500 fot til under 1 200 fot over Omgang, og deretter styrtet i havet noen kilometer lenger vest. De

ekko som skaper tolkningsproblemer, skyldes mest sannsynlig ”clutter”.

Kapittel 8: Problemstillinger og observasjoner knyttet til havariet

Her gis det en oversikt over og en foreløpig drøftelse av de hypoteser som har versert omkring LN-BNKs havari, med hovedvekt på de tekniske momenter. Etter en kort beskrivelse av hvilke skader som må forventes dersom et fly kolliderer med en annen flygende gjenstand, drøftes muligheten for kollisjon med fugl, løs bagasje og med jagerfly. Det anføres forskjellige forhold som taler mot slike hypoteser, først og fremst skademønstret. Deretter gis en beskrivelse av de skader som ble påført flyet ved sammenstøtet med havflaten. I denne forbindelse stilles det spørsmål ved beregningsgrunnlaget bak hypotesen om at ulykken skyldtes brudd på finne og ror pga. overbelastning. Videre følger en foreløpig redegjørelse for værforholdene langs LN-BNKs trasé mellom Berlevåg og Mehamn, basert på beregninger av værbildet ulykkesdagen. På bakgrunn av verifiserbare opplysninger beskrives LN-BNKs siste ferd mot havaristedet.

Kapittel 9: Meteorologiske forhold og turbulens

I dette kapittel redegjøres det først nærmere for fenomenet ”turbulens”. Typisk for turbulens er at den varierer sterkt med tid og sted. Det redegjøres videre for de beregningsmodeller som brukes av flykonstruktører for å beregne den belastning flyet utsettes for under turbulens. Det orienteres videre om de muligheter man i dag har, takket være utviklingen i datateknologi og numeriske beregningsmetoder, til å rekonstruere værforhold f.eks. over Omganglandet ulykkesdagen med utgangspunkt i topografiske grunnlagsdata og et verdensomspennende datasett av værparametre for hver 6. time, lagret i en database for alle år siden 1959. Slike beregninger er på kommisjonens initiativ foretatt av firmaet Vector as, Meteorologisk institutt og Storm Weather Center as ut fra forskjellige modeller. Også SINTEFs SIMRA-modell har vært anvendt ved valideringen av beregningene. Dette har vært et pilotprosjekt som har gitt detaljert kjennskap til værforholdene der ulykken skjedde. Beregningene viser at forholdene varierer sterkt i tid og rom. Over alt langs LN-BNKs trasé er turbulensen sterk, men strekningen kan deles inn i tre områder med ulike turbulensforhold: Over Tanafjorden var forholdene mest stabile. Over Omgang opptrer de sterkeste vindbygene helt opp til 6 000 fots høyde, både medvinds- og motvindsbyger, oppvind og nedvind. I strandsonen vest for Omgang, der LN-BNK havarte, var vindhastigheten mer moderat, men her

opptrer de sterkeste gradienter og vindskjær. Kapitlet avslutter med et avsnitt som gir innføring i meteorologiske begreper og sammenhenger.

Kapittel 10: Aerodynamiske undersøkelser

Her redegjøres det først for hvordan det aerodynamiske strømningsfelt beregnes, deretter for beregninger av den aerodynamiske last som måtte til for at LN-BNKs finne og sideror skulle brytes av i lufta. Disse viser at finna ikke ville nå bruddgrensen ved den belastning FHK forutsetter at den var utsatt for: uheldig kombinasjon av turbulens og rorbruk, samt anslag fra et flygende objekt (bagasje) fra fremre lasterom. Beregninger viser også at virkningen på flyets manøvrerbarhet som inntreffer dersom passasjerdøra (”airstair door”) åpner seg helt i lufta, er minimale. Det sies likevel at ”airstair door” på LN-BNK kan ha åpnet seg over Omgang, og et funn av en wire i Tanafjorden kan tyde på at dette faktisk skjedde. En slik hendelse kan være et tegn på kraftig turbulens. Videre gis en orientering om høyderorets funksjon og betydning. Det vises til at det er dokumentert skader både på LN-BNKs høyderor og ”torque tube”, og at ”trimtab’en” var i en ekstremt nedoverrettet posisjon. Det redegjøres for de beregninger som er gjort av laster på haleseksjonen, forårsaket av oppadrettede vindbyger og med forskjellige høyderorsutslag. Beregningene viser belastninger på haleflaten som er under bruddlast. Tilfeller hvor Twin Otterfly har vært utsatt for ”steep dives”, dvs. stort høydetap pga. turbulens, omtales. Enkelte slike har vært fatale. Videre gis det en orientering om fenomenet ”flutter”, som imidlertid ikke har forekommet i dette tilfelle. Det redegjøres også for bruk av tredimensjonale simuleringer som på kommisjonens ønske har vært brukt til å analysere flyets dynamiske respons. Spesielt har en i denne forbindelse vært opptatt av høydetap og hastighetsøkninger som kan oppstå under turbulens, og forløpet av slike dersom det oppstår feil med høyderorskontrollen. En kan f.eks. tenke seg at flyet treffes av en medvindsbyge som reduserer den relative hastighet sterkt nok til at flyet går i stup. Turbulens kan ha forårsaket at babord høyderorshalvdel har løsnet fra innfestningen til ”torque tube” pga. store belastninger på en del som var svekket av sprekkdannelse. Vrakanalysen har også vist at støtstangen ”push-pull rod” var skadet. Denne skaden kan ha inntruffet i lufta under kraftig bruk av stikka. I så fall ville høyderoret være låst og gjøre manøvreringen enda vanskeligere. Piloten ville da være henvist til å bruke et trimhjul i cockpit, men det ville ta lengre tid å få flyet ut av stup. I stup kan flyet oppnå en så stor hastighet at lastene fra denne i kombinasjon med lasten fra en sterk sidevindsbyge vil overstige bruddlasten for finna.

Kapittel 11: Medisinske/helsemessige forhold

Her redegjøres det for FHKs rapport 1984 (R84) som i henhold til gjeldende regelverk også omtaler pilotenes medisinske og helsemessige tilstand, og som retter et kritisk søkelys mot fartøysjefens medikamentbruk. R84 konkluderer imidlertid med at *”det ikke finnes beviser for at besetningen ut fra medisinske eller andre forhold har tilskyndet havariforløpet”*. Det pekes i kapitlet på at *”fartøysjefens medikamentbruk”* ikke desto mindre ble et sentralt moment i den påfølgende debatt, og at den utvidede Flyhavarikommisjon fikk i oppdrag å utrede dette forhold spesielt. Konklusjonen i dennes rapport, som kom i 1988, er i sak sammenfallende med 84-rapportens. Videre omtales mortifikasjonssøksmålet som fartøysjefens enke anla mot FHK på grunn av enkelte formuleringer i FHKs omtale av fartøysjefens bruk av medisiner, en sak som ble avgjort ved Høyesteretts enstemmige dom 7. februar 1990 hvor de saksøkte ble frifunnet. Det redegjøres deretter for kommisjonens innhenting av opplysninger fra Luftfartstilsynets flymedisinske seksjon, som ut fra nyere medisinsk viten kan påvise at det ikke er mer enn en hypotetisk mulighet for at LN-BNKs havari kan tilskrives medisinske/helsemessige forhold, noe kommisjonen legger til grunn. Kapitlet drøfter også mulige forklaringer på mysteriet med de avrevne skulderklaffene med kapteinsdistinksjoner som ble funnet ved vraket. Ingen av de forklaringer som har vært lansert, utpeker seg som den sannsynligvis riktige. Det redegjøres også for undersøkelsen av setebeltene. Konklusjonen er at Mehamnkommisjonen ikke har funnet holdepunkter for at fartøysjefens medisinske eller helsemessige forhold har hatt noen innvirkning på ulykkesforløpet.

Del III:

Undersøkelser knyttet til trafikkbildet og flyobservasjoner i Troms og Finnmark ulykkesdagen

Kapittel 12: Tilbakeblikk og tilnærmingssåte

Del III handler i hovedsak om vitneobservasjoner i forbindelse med kollisjonshypotesen. Som innledning til denne delen gir dette kapittel et tilbakeblikk på hva havarirapportene fra 1984 og 1988 sier om muligheten for at ulykken skyldtes en kollisjon, likeså refereres resultatet av den gjennomgang av saken som ble foretatt i 1997, og påstander i NRK Brennpunkt-program *Vanskelige vitner* høsten 2002. Også opprettelsen av nærværende kommisjon omtales, og dens arbeid med å samle inn og systematisere dokumenter, avhøre vitner m.m., og hvilke instanser – også utenlandske – som kommisjonen har vært i kontakt med. I denne forbindelse nevnes at kommisjonen av NRK er nektet tilgang til upublisert materiale om ulykken. Deretter gis en orientering om fremstillin-

gen: Verken vrakanalysen eller analysen av radarobservasjoner har gitt holdepunkter for at ulykken skyldes en kollisjon, men de har heller ikke helt kunnet utelukke en slik hypotese. På denne bakgrunn gjenstår det å se nærmere på vitneobservasjoner av fly. Noen vitner mener å ha sett en spesiell flytype, den britiske Harrier, og dette undersøkes særskilt. Ettersom fly må komme fra – og lande på – en lufthavn eller et fartøy, har kommisjonen også undersøkt trafikkbildet over Troms og Finnmark ulykkesdagen med utgangspunkt i flyplasser og hangarskip.

Kapittel 13: Trafikkbildet over Troms og Finnmark 11. mars 1982

Dette er et hovedkapittel i rapporten, og det mest omfattende. For oversiktens skyld kan det i sammenhengen derfor være nyttig å dele opp kapitlet ved å fremheve noen viktige momenter i delkapitlene.

13.1: NORSK LUFTTERRITORIUM OG TILKNYTTET REGELVERK

Det redegjøres her for regelverket tilknyttet norsk luftterritorium, og spesielt om forbudet for utenlandske/allierte fly mot å operere øst for 24. lengdegrad. Forbudet er fra 1. april 1965, og det ble ikke gitt dispensasjoner fra dette i forbindelse med øvelse *”Alloy Express”* i 1982. Et brudd på dette forbudet, som er kjent og som skjedde 13. mars 1985, omtales, likeså de såkalte *”silent flights”*, som var utenlandske spionfly i stor høyde og etter alt å dømme utenfor norsk territorium. Det gis også en oversikt over utenlandske jagerfly i Nord-Norge 11. mars 1982 i anledning øvelsen *Alloy Express*, og hvilket område øvelsen omfattet.

13.2: RAF 1. SKVADRONS LUFTOPERASJONER MED UTGANGSPUNKT FRA LANGNES FLYSTASJON

Ettersom Harrierfly har vært spesielt nevnt i forbindelse med en mulig kollisjon ved Gamvik, redegjøres det særskilt for RAF 1. skvadron, som var stasjonert på Langnes og i 1982 utstyrt med 9 Harrierfly, modellversjon GR.3, og ett tosetersfly (T4) av samme modell.

Trafikkjournalen ved Langnes flystasjon

Kommisjonen er i besittelse av en kopi av trafikkjournalen for ulykkesdagen, og denne viser at ingen av flyene fra 1. skvadron var på vingene mellom kl. 11.37 og kl. 14.27 lokal tid denne dagen. Det er imidlertid kommet påstander om at trafikkjournalen ikke er fullstendig ført, evt. at den er manipulert. Det redegjøres i kapittel 13.2.3 for kommisjonens undersøkelser av disse påstander, herunder arbeidet med å oppspore den originale trafikkjournalen for ulykkesdagen, som imidlertid synes å være makulert i henhold til Luftfartsverkets regelverk. Det redegjøres for

de tidligere kommisjonsrapporter som ikke reflekterer noen usikkerhet knyttet til trafikkjournalen. Forskjellige medieoppslag og uttalelser fra 1997 blir referert, likeså Luftfartsverkets interngranskning i 1997-98 av påstandene om manipulering av trafikkjournalen. Det har i debatten vært knyttet en særlig oppmerksomhet til to Harrierfly som ifølge trafikkjournalen tok av kl. 14.27 (lokal tid) under kallesignal RED 1 og RED 2. Trafikkjournalen ved Langnes viser at RED 1 returnerte til Langnes kl. 15.17, mens vaktloggen for tårnet ved Bardufoss tyder på at RED 2 nødlandet der kl. 15.09. Vitner har fortalt om prioriterte landinger av Harrierfly på Langnes. Landinger av angivelig skadede Harrierfly har av mange vært satt i forbindelse med ulykken ved Gamvik. Det redegjøres for kommisjonens egne undersøkelser med bl.a. avhør av personellet ved tårnet på Tromsø lufthavn og granskning av eksisterende loggmateriale fra Bardufoss flystasjon fra ulykkesdagen med tilhørende vitneavhør. Undersøkelsene styrker påliteligheten av den foreliggende trafikkjournalen. Det vises også til flyerloggboken til sjefen for 1. skvadron, Peter Squire, hvor det fremgår at han 11. mars 1982 foretok en flight med tosetermodellen T4 og med en "maj. Vollstad" som passasjer, dvs. daværende major Bjørnar Vollstad. Med sin forklaring for kommisjonen, hvor han riktignok ikke kan gi nøyaktig tidspunkt for flighten, sannsynliggjør Vollstad likevel påliteligheten av opplysningene fra trafikkjournalen på Langnes om flighten RED 1, og at RED 2 fikk problemer og landet på Bardufoss. Det vises til at ettersom vaktloggen på Bardufoss bare kjenner én slik landing ulykkesdagen, må den etter alt å dømme gjelde det flyet som tok av fra Langnes kl. 14.27 under kallesignal RED 2. Landingstidspunktet kl. 15.09 lokal tid tilsier på selvstendig grunnlag at dette flyet ikke kan ha hatt noe med ulykken å gjøre. Det vises til at kommisjonen heller ikke har funnet holdepunkter for at trafikkjournalen skulle være ufullstendig ført.

Vitner som mener å ha sett Harrierfly i Finnmark 11. mars 1982

I alt fire vitner har ment at de så Harrierfly nær ulykkesområdet ved tiden for ulykken. Noen andre som hevder å ha sett jagerfly i samme tid, har i tillegg plukket ut Harrierfly fra fotomappen under høring, som det flyet som lignet mest på det de hadde sett. Enkelte mener de kan ha sett Sea Harrier. Dersom det er korrekt, får deres observasjon konsekvenser for vurderingen av dokumentene fra hangarskipet HMS Invincible som var moderskip til 801. skvadron, oppsatt med Sea Harriere. Det er imidlertid meget som tyder på at mange ikke har vært oppmerksom på at Harrierflyet fantes i to utgaver, GR.3 og FRS.1, hvorav sistnevnte er Sea Harrier. I kapittel 13.2.4 blir de nevnte fire vitnenes forklaringer gjennomgått i detalj.

Konklusjonen er at forklaringene – ikke minst på bakgrunn av de hensyn som må tas til vitnepsykologiske erkjennelser – ikke kan legges til grunn som bevis for at det var Harrierfly ved Gamvik i det kritiske tidsrom. Det trekkes ikke i tvil at vitnene har observert fly. Deres forklaringer tas derfor med i vurderingen sammen med andre vitneobservasjoner av fly, og i den sammenheng blir også tidspunktene de har oppgitt for sine observasjoner, nærmere vurdert.

Per Gavins observasjon

Rapporten redegjør i kapittel 13.2.5 for kommisjonens undersøkelser av Per Gavins observasjoner. I NRK Brennpunkt-program *Vanskelige vitner* fortalte pensjonert oberstløytnant Per Gavin, som i mars 1982 var sjef for CRC Sørreisa, at han ulykkesdagen var på vakt som Master Controller, at han da hadde sett to fly som tok av fra Tromsø og fløy østover. Flyene ble identifisert som Harrierfly. Noen minutter senere fikk han telefon fra CRP Kautokeino som meldte at flyene passerte 24 grader øst. Ettersom dette var ulovlig, ringte han ifølge sin forklaring den britiske skvadronssjefen og beordret skvadronens fly satt på bakken. Han har videre forklart at han senere samme dag ble kontaktet av den ene Harrierpiloten på tilbaketur fra Finnmark. Piloten ba om prioritert landing på Langnes, men svarte ikke på spørsmål om hva som var galt med flyet. Tilsvarende opplysninger hadde, med Gavin som kilde, vært fremsatt i media også i 1997. Rapporten redegjør først for Gavins forklaringer fra 1997 til 2002, dernest for hans forklaringer i åpen høring for kommisjonen. Gavin sier at han beordret hendelsen loggført, og at han så til at dette skjedde. Loggmaterialet som normalt ville ha vært makulert på grunn av foreldelse, foreligger i kopi fra undersøkelsene i 1987-88, da det ble innhentet slikt materiale både fra CRC Sørreisa og de underliggende stasjoner CRP Honningsvåg, CRP Kautokeino og RP Vardø. Fra Kautokeino foreligger også de originale logger. Det redegjøres for kommisjonens undersøkelse av loggføringen, hvor det ikke gjenfinnes noe om det Gavin forteller. Det fremgår heller ikke at Gavin var på vakt ulykkesdagen. Til sammenligning har kommisjonen også skaffet til veie loggmateriale fra det kjente brudd på flyforbudssonen 13. mars 1985. Her er hendelsen innført. Videre redegjøres det for de omfattende høringer av personellet ved CRC Sørreisa og CRP Kautokeino. Av disse er det bare noen få som et stykke på vei kan sies å støtte Gavins beretning. Det vises til at da representanter for den utvidede Flyhavarikommisjon i 1987 besøkte CRP Honningsvåg, hvor Gavin i mellomtiden var blitt sjef og deltok i møte med FHKs representanter, fortalte han ingen ting om det han tifemten år senere hevder å ha observert. I kommisjonens oppsummering legges det i tillegg vekt på det uforklarlige i at Gavin ifølge egen forklaring ikke

gjorde noe forsøk på å bringe de Harrierfly han hadde sett, tilbake til lovlig luftrom, og han beordret heller ikke utskrift av radartape for å sikre spor. Dessuten vises det til at det har skjedd en glidning i Gavins forklaringer fra den "tankerekke" han ønsket å luften i 1997 om "hva som kunne ha foregått" og til den fremstilling han ga i NRK Brennpunkt-program. På denne bakgrunn hevdes det at det Gavin forteller ikke kan ha skjedd ulykkesdagen, og at hans forklaring derfor ikke er egnet til å svekke påliteligheten til den militære trafikkjournalen på Langnes.

Radarstasjonene i Vardø

I kapittel 13.2.6 og 13.2.7 tas det opp spesielle forhold ved de to radarstasjonene i Vardø. Den ene, Luftforsvarets stasjon Vardø, også kalt RP Vardø, var underlagt CRC Sørreisa. Den andre, Forsvarets stasjon Vardø (FSTV), var underlagt Forsvarets overkommando, Etterretningstjenesten (FO/E). En radaroperatør ved RP Vardø observerte ulykkesdagen ved 13.30-tiden noen ekko som han mente kom fra LN-BNK. Observasjonen ble ikke loggført. Da han kort tid senere fikk høre om flyet som var savnet, fortalte han om observasjonen, og etter hukommelsen oppga han tidspunkt og posisjon. Dette ble meddelt videre til Flyhavarikommisjonen. Observasjonen drøftes i kapittel 7.3, mens kapittel 13.2.6 refererer kommisjonens undersøkelser omkring denne. I kapittel 13.2.7 redegjøres det for undersøkelser i forbindelse med brev av 20. februar 1997 som Ivar Balto, sivilt ansatt ved FSTV fra 1977 til 1989, skrev til Øverstkommanderende for Nord-Norge og til Etterretningstjenesten. Her opplyser han at han, mens han var i tjeneste 11. mars 1982, mottok melding om at britiske Sea Harrier var observert øst for Tanafjorden. Disse meldinger bekreftes imidlertid ikke av logger knyttet til Luftforsvarets kontroll- og varslingstjeneste. Det vises til at Balto i avhør gir uttrykk for at han er usikker på om han mottok nevnte melding ulykkesdagen eller en annen dag. Hans forklaring kan derfor ikke brukes som bevis for at allierte fly har vært øst for 24. lengdegrad ulykkesdagen. Også forholdet mellom de to radarstasjonene omtales, herunder arrangementet med kameraer som skulle filme radarbildet ved RP Vardø for FSTV, et system som av tekniske grunner ikke fungerte da ulykken skjedde. Film fra tiden før den tekniske svikt oppsto, er opplyst å være makulert som uaktuell. Også kommisjonens resultatløse forsøk på å finne arkivmateriale av betydning ved FO/Es nedlagte stasjon på Barhaug omtales.

Observasjoner fra Widerøe-flygere og andre ved Langnes 11. mars 1982

I kapittel 13.2.8 redegjøres for undersøkelser i anledning anførsler om en prioritert landing av en

Harrier på Langnes ca. 30 – 40 minutter etter ulykken ved Gamvik. Den første anførsel om dette finnes i en høringsuttalelse fra Karin Hovring, enken etter fartøysjefen på LN-BNK, til FHKs første rapportutkast i 1984. Ved den utvidede Flyhavarikommisjons undersøkelser i 1987, var det ingen som ga uttrykk for kjennskap til en slik landing. Det kan for Karin Hovring ha skjedd en sammenblanding med den skadede Harrieren som landet på Bardufoss ulykkesdagen. I 1997 blir det imidlertid igjen hevdet at en prioritert landing skulle ha funnet sted i Tromsø om lag 40 minutter etter havariet. Om dette skulle vise seg å være korrekt, ville det rokke ved påliteligheten til den militære trafikkjournalen på Langnes ulykkesdagen. Kommisjonens undersøkelser refereres og viser at flere har observert prioriterte landinger av Harrier i Tromsø denne dagen. Ingen slike er notert i noen logg ved lufthavnen, men vitner hevder at prioriterte landinger ofte forekom, og dersom situasjonen ikke var spesielt dramatisk, ble intet annet enn selve landingstidspunktet loggført. Blant dem som så slik landing ulykkesdagen var besetningen på to forskjellige Widerøe-fly: Sigurd Oleivsgård/Stein-Kjetil Svendsen hadde en landing i Tromsø denne dagen, og Svendsen har fortalt, at mens han og Oleivsgård var i tårnet i Tromsø for å rapportere om en "near miss", forårsaket av to britiske Jaguarfly over Sørkjosen tidligere samme dag, observerte han en slik landing. Besetningen Steinar Bragstad/Øystein Sund hadde tre landinger i Tromsø denne dagen, den siste kl. 14.09 lokal tid. Øystein Sund hevder at de i forbindelse med den siste landingen observerte en Harrier som foretok en prioritert landing. Den militære trafikkjournalen viser ingen Harrierlanding før 1 time og 7 minutter senere, og må være misvisende dersom Sund husker rett. Brev fra Steinar Bragstad til Havarikommisjonen for sivil luftfart i 1997 tyder på at observasjonen kan ha vært gjort ved deres andre landing kl. 11.14. I så fall er det en mulighet for at de har observert den samme landing som Stein-Kjetil Svendsen. Observasjon av en slik landing til dette tidspunkt er forenlig med innføring av Harrierlandinger i trafikkjournalen. Det samme gjelder Bragstads og Sunds første landing i Tromsø kl. 09.12. Av Bragstads forklaring til kommisjonen fremgår at han ikke husker ved hvilken landing observasjonen skjedde. Etter å ha referert og gjennomgått en rekke vitneutsagn, konkluderes det med at anførsler om prioritert landing av Harrier på Langnes ulykkesdagen ikke gir grunnlag for å reise tvil om at den militære trafikkjournalen ved Langnes gir et korrekt bilde av flygningene til og fra Langnes denne dagen.

Kommisjonens besøk i London 20. september 2004

I kapittel 13.2.9 redegjøres det for kommisjonens kontakt med britiske myndigheter, og besøket i Lon-

don 20. september 2004 med bl.a. avhør av tre britiske Harrierpiloter. Autorisasjonslogger og tekniske vedlikeholdslogger fra 1982 som var blant de dokumenter kommisjonen hadde ønsket å se, er ifølge gjeldende regelverk makulert, men arkivmateriale som kunne være relevant, ble stilt til disposisjon ved kommisjonens besøk ved RAF Air Historical Branch. Det gis videre inngående referater av avhørene med de tre pilotene, Peter Squire, som var sjef for RAF 1. skvadron i 1982, og de to daværende "Squadron Leaders", Gavin Hector MacKay og Robert Douglas Iveson. Samtlige hadde på forhånd sett NRKs TV-programmer *Hva hendte?* fra 1988 og *Vanskelige vitner* fra 2002. De forklarte seg bl.a. om holdningen til forbudet mot å fly øst for 24. lengdegrad, som de hevdet ble respektert, og om innholdet i Gavins forklaring, som de stilte seg spørrende til. Ingen av dem hadde noen erindring om at han hadde beordret skvadronen satt på bakken. Vitnene forklarte seg også om Harrierflyenes rekkevidde og hevdet at en Harrier ikke kunne fly Tromsø – Gamvik - Tromsø eller en stor del av denne distansen i lav høyde fordi brenselforbruket ved lavt-flygningen ville være for stort. Flyet måtte, i tilfelle det skulle kunne fly en slik distanse, gå så høyt at det ville bli sett av radar. Også kommisjonens egne beregninger av Harrierens rekkevidde stemmer med de nevnte forklaringer. Kommisjonen mottok kopier av pilotenes personlige flygerloggbøker for 11. mars 1982. Deres forklaringer mht. rekkevidde ble bekreftet av Air Vice Marshall David Walker ved Ministry of Defence, tidligere Harrierpilot, da representanter for kommisjonen hadde et møte med ham ved avslutningen av London-oppholdet.

Andre flygere fra RAF 1. skvadron

Det gis i kapittel 13.2.9, punkt 10 en omtale av Tony Harper, som har sendt kommisjonen sin flygerloggbok sammen med en skriftlig uttalelse. Under samme kapittel omtales ytterligere en pilot fra RAF 1. skvadron i mars 1982, John Rochfort. Noen år etter ulykken var han i kontakt med norske flygere, og av dem ble han oppfattet slik at verken de britiske piloter eller deres overordnede respekterte flyforbudet øst for 24. lengdegrad, og at han selv hadde fløyet både over Varangerfjorden og Vardø. Det orienteres videre om at Rochfort har vært oppsøkt i sitt hjem og intervjuet av journalist Oddvar Kristoffersen, som også fikk tatt opp et av intervjuene på video, et opptak som kommisjonen forgjeves har forsøkt å oppspore. Det refereres utførlig fra Rochforts forklaring for kommisjonen i åpen høring 25. januar 2005, der han bestemt avviser at han har uttalt seg slik han er blitt sitert av de norske flygerne. Han hevdet at han ikke kjente stedsnavnet "Varangerfjorden", men mente at han kunne ha snakket om "Ramfjorden", og

at han med sin engelske uttale av navnet kunne ha blitt misforstått. Han hevdet at forbudet mot flygning øst for 24. lengdegrad ble respektert, og i denne forbindelse siteres i rapporten fra et notat av Oddvar Kristoffersen som synes å bekrefte at Rochfort har sagt det samme til ham.

Kommisjonens avsluttende konklusjon mht. RAF 1. skvadron

Når det gjelder RAF 1. skvadron konkluderes i kapittel 13.2.10 med at kommisjonen, etter de undersøkelser det er redegjort for, ikke finner det sannsynlig at fly fra skvadronen var i lufta da LN-BNK havarerte.

13.3: HMS INVINCIBLE OG 801 FLEET AIR ARM SQUADRON

Det pekes i dette kapittel på at da Mehamn-saken kom opp til ny granskning i 1987, meldte det seg vitner som mente å ha sett Sea Harriere i nærheten av Omgang ulykkesdagen. Slike fly måtte i så fall ha kommet fra HMS Invincible som deltok i øvelsen Alloy Express '82. Der var 801. skvadron stasjonert, normalt med fem Sea Harriere. De var malt med hvit underside og blå overside. Undersøkelsene fra 1987-88 refereres, herunder opplysninger som ble innhentet fra britiske myndigheter. I forbindelse med HSLs gjennomgang av saken i 1997 var det mest tale om RAF Harriere fra Langnes. I NRK Brennpunkt-program *Vanskelige vitner* var det bare tale om RAF Harriere. Det redegjøres for kommisjonens henvendelse til britiske myndigheter for å få innsyn i dokumenter på tilsvarende måte som en hadde gjort når det gjaldt RAF Harrierne. Ved møtet i RAF Air Historical Branch i London deltok også Richard Mortimer fra Fleet Air Arm Museum. Han kunne fortelle at man også i marinen makulerte autorisasjonsbøker med jevne mellomrom, men først etter å ha kopiert dem over på mikrofilm. Kommisjonen fikk tilgang til så vel autorisasjonsboka for 801. skvadron, som til HMS Invincibles originale skipsdagbok for ulykkesdagen. Skipsdagboka bekreftet tidligere mottatte opplysninger om skipets posisjon 11. mars 1982 kl. 13.00. Det lå i Vestfjorden, syd av Lofoten og vest av Bodø. Ifølge så vel skipsdagbok som autorisasjonsbok var ingen fly fra HMS Invincible på vingene da LN-BNK havarerte. Kommisjonen fikk også tilgang til skipsdagboka for 13. mars 1985, da det skjedde et brudd på forbudet mot flygning øst for 24. lengdegrad. Dette bruddet var anmerket i skipsdagboka. Men for 11. mars 1982 var det ingen slik anmerking. Kommisjonen har dessuten fått tilsendt flygerloggbok fra Nigel MacCartan-Ward som var sjef for

801. skvadron, og to av skvadronens piloter, Ian Mortimer og Douglas Hamilton.

Det henvises til en e-post fra Oddvar Kristoffer sen til Ulf Larsstuvold 30. januar 2000. Der nevnes navnene på tre piloter som *"kan ha vært med Mehamn"*. Den ene er den tidligere omtalte John Rochfort, den andre er MacCartan-Ward, og den tredje er Senior Pilot ved 801. skvadron, Douglas Hamilton. Når det gjelder MacCartan-Ward, viser autorisasjonsboka at han bare utførte én flight ulykkesdagen. Det skjedde tidlig på morgenen, og flighten var på 1 time og 15 minutter. Flygerloggboka bekrefter dette. Angående Douglas Hamilton dokumenteres det at han ikke deltok i øvelsen Alloy Express '82 pga. sykdom. Ettersom også Rochforts loggbok og trafikkjournalen på Langnes viser at han ikke var på vingene da LN-BNK havarerte, konkluderes det følgelig med at alle de tre "mistenkte" er utkvittert av saken.

Bjørn Nilsen og hans anonyme vitne

Det redegjøres videre for henvendelsen fra Bjørn Nilsen som satte kommisjonen i forbindelse med et vitne som ønsket anonymitet av personlige grunner, noe som ble imøtekommet. Vitnet fortalte at han en gang på slutten av 80- eller begynnelsen av 90-tallet hadde truffet en mann på en pub i London. Denne mannen hadde, slik vitnet oppfattet ham, fortalt at han hadde vært om bord på et hangarskip under øvelsen i mars 1982. Det hadde da kommet om bord et Harrierfly som hadde landet på en norsk flyplass, men var blitt fraktet langs landeveien og ført om bord i hangarskipet. Flyet hadde noen mindre skader, men ble ifølge mannen tatt med til England og kondemnert. Slik vitnet oppfattet det, satte vedkommende dette flyet i forbindelse med en ulykke i Norge, formodentlig Mehamn-ulykken. Vitnet selv var usikker på verdien av innholdet i det vedkommende fortalte, ettersom mannen var påvirket av alkohol og virket svært sentimental. Vitnet hadde ikke vurdert saken som så viktig at han hadde gått videre til FHK med den. Imidlertid hadde han fortalt om episoden til en mann han kom i prat med. Bjørn Nilsen hadde deretter kontaktet vitnet. Bjørn Nilsen hadde ifølge sin forklaring oppfattet det anonyme vitnet slik at flyet returnerte fra en "sortie", og landet på dekket til HMS Invincible, men først etter tredje forsøk. Det redegjøres videre for at kommisjonen har forelagt disse versjoner for MacCartan-Ward, som bestemt avviser dem som *"pure fiction"*. Han hevder at i hans tid som sjef for skvadronen skjedde ikke noen uhell hvor fly fra skvadronen var involvert, bortsett fra under Falklandskrigen. Det vises også til at skipsdagboka heller ikke har noen merknader om noen slik episode.

13.4 – 13.6: OVERSIKT OVER FLYAKTIVITET

ULYKKESDAGEN FRA ANDRE UTENLANDSKE FLYSKVADRONER

Det redegjøres i tre påfølgende delkapitler om flyaktiviteten ulykkesdagen til utenlandske flyskvadroner som under øvelsen Alloy Express '82 var forlagt på flystasjonene Bardufoss, Andøya og Bodø. Det dreier seg om RAF 41. skvadron som var oppsatt med flytypen Jaguar (Bardufoss), de kanadiske skvadronene CAF 433 og 434, som var oppsatt med CF-5 Freedomfighter (Andøya), de amerikanske skvadronene USAFE 23 og 53 som var oppsatt med henholdsvis F-4D Phantom II og F-15 (Bodø), samt den nederlandske skvadron RNLAF 314 som var oppsatt med NF-5 Freedomfighter (Bodø). Kildegrunnlaget er først og fremst kopier av militære trafikkjournaler for 11. mars 1982, som ble innhentet i 1987 av den utvidede Flyhavarikommisjonen, samt logger fra Luftforsvarets kontroll- og varslingsstjeneste. Når det gjelder 41. skvadron foreligger det også opplysninger fra britiske myndigheter, gitt i 1987, om skvadronens aktiviteter. Det orienteres om kommisjonenes henvendelser til kanadiske myndigheter og NATO for om mulig å få flere opplysninger. Det vises til at ingen vitner har hevdet at noen av disse flyene har vært øst for 24. lengdegrad denne dagen, eller hatt befattning med havariet til LN-BNK, og det konkluderes med at det er usannsynlig at noen fly fra disse skvadronene var i lufta, evt. var i lufta øst for 24. lengdegrad, da ulykken skjedde.

13.7: BEVEGELSER AV LUFTFARTØY TILHØRENDE SOVJETUNIONEN

Det orienteres om to henvendelser til russiske myndigheter, den ene for om mulig å få opplysninger om sovjetiske fly som kan ha vært over området nær Omgang ulykkesdagen, den andre for om mulig å få opplysninger som kunne vært innhentet av hangarskipet Kiev som ifølge vitner lå i havet utenfor Finnmark denne dagen. På begge henvendelser mottok kommisjonen svar som gikk ut på at russiske myndigheter ikke har noe materiale som kunne gjelde ulykken ved Gamvik. Det orienteres også om kommisjonens kontakt med Etterretningstjenesten som heller ikke har opplysninger om russisk flyaktivitet over norsk territorium denne dagen. Etterretningstjenesten opplyste at hangarskipet Kiev med tilhørende flåtegruppe befant seg på øvelse utenfor Murmansk 10. mars 1982, og at skipene neppe kunne ha rukket så langt vest som til Finnmarkskysten påfølgende dag. Det konkluderes med at det ikke er grunnlag for å anta at det har vært sovjetiske fly eller luftfartøy over norsk territorium i Finnmark 11. mars 1982.

13.8: BEVEGELSER AV NORSKE MILITÆRE LUFTFARTØY

Det gis videre en redegjørelse for bevegelsene til norske militære fly og helikoptre ulykkesdagen. Formålet er å få en best mulig oversikt over hvilke fly som var i lufta over Finnmark i tiden rundt havariet, ikke minst med tanke på de mange observasjoner av fly som vitner har meldt om fra denne dagen. Kildegrunnlaget er bevarte militære trafikkjournaler fra flyplassene i Kirkenes, Banak, Tromsø, Evenes og Bodø, dernest skvadronenes autorisasjonsbøker og annet loggmateriale, f.eks. fra Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede, og endelig forklaringer innhentet fra flygere og flymannskap. Redegjørelsen omfatter 336. skvadron med base på Rygge, utstyrt med F-5 Freedomfighter og som deltok i øvelse Alloy Express '82 med utgangspunkt Bardufoss; 718. skvadron med base på Sola, utstyrt med F-5 Freedomfightere og som deltok i øvelsen med utgangspunkt Evenes; 338. skvadron med base på Ørlandet, oppsatt med F-5 Freedomfighter; 331. skvadron med base i Bodø, som nettopp hadde gått over fra F-104 Starfighter til F-16 Fighting Falcon; 334. skvadron med base i Bodø, oppsatt med CF-104 Starfighter; 332. skvadron med base på Rygge, en øvingsskvadron for utdanning av operative jagerflygere på nye flytyper; 335. skvadron B-Wing, med base på Gardermoen, oppsatt med tre fly av typen Dassault DA-20; 335. skvadron med base på Gardermoen, oppsatt med C-130 Hercules; 333. skvadron med base på Andøya, oppsatt med P-3B Orion; 719. skvadron med base i Bodø, oppsatt med Twin Otter; 330. skvadron med base på Banak, oppsatt med Sea-King helikoptre; 337. skvadron med base på Bardufoss, oppsatt med Lynx helikoptre; 339. skvadron med base på Bardufoss, oppsatt med Bell UH-1B helikoptre.

Det redegjøres for tokt som ble foretatt denne dagen. Blant annet foretok to CF-104 Starfightere en avskjæring nord for Nordkapp tidlig på morgenen ulykkesdagen og landet på Banak. Derfra tok de av kl. 14.09 lokal tid og deltok i søket etter det savnede flyet. Også et tokt fra 333. skvadron med en Orion omtales. Dette kan NRK Brennpunkt muligens ha forvekslet med et amerikansk etterretningsfly i programmet *Hemmeligheten*, sendt i 2004. Konklusjonen på gjennomgangen er at det ikke er noen holdpunkter for at norske militære luftfartøy var i luftrommet over Nordkinn-halvøya da LN-BNK havarte, eller at området ble overfløyet av norske militære luftfartøy i nærheten av dette tidspunkt. Det holdes åpent om to F-5 Freedomfightere fra 718. skvadron (kallesignal EL 01 og 02) fløy over Nordkinn-halvøya før landing på Banak kl. 10.44 lokal tid, og om to F-5 Freedomfightere fra 338. skvadron (kallesignal M5540 og M5440) fløy over Nordkinn-halv-

øya før de landet på Banak henholdsvis kl. 11.52 og kl. 11.54.

13.9: BEVEGELSER AV SIVILE LUFTFARTØY

Endelig redegjøres det for sivile flygninger som kan tenkes å ha hatt betydning for vitners observasjoner av fly, særlig i området Berlevåg – Gamvik – Mehamn. Kildegrunnlaget er sivile trafikkjournaler fra 11. mars 1982, som ble innhentet av FHK ved undersøkelser i 1987-88. Konklusjonen er at det ikke er grunnlag for å anta at det var sivile fly i eller nær ved havaristedet i tiden omkring ulykken.

13.10: OPPSUMMERING

Til slutt gis en oppsummering av hele kapittel 13, med de konklusjoner som er redegjort for i sammenfatningen.

Kapittel 14: Observasjoner av lufttrafikk over Finnmark 11. mars 1982

Her drøftes i fem underkapitler vitneforklaringer fra Gamvik og Berlevåg, fra båter nær ulykkesområdet, fra Mehamn, og fra andre steder i Finnmark. Det dreier seg om observasjoner som kan gi grunnlag for å danne seg en oppfatning av om det var ukjente jagerfly i ulykkesområdet ca. kl. 13.30 den 11. mars 1982.

Flere av vitnene fra Gamvik, Berlevåg og Mehamn har vært avhørt i forbindelse med de tidligere granskningene. Underkapitlene er bygd opp slik at dersom vitner har avgitt forklaringer i 1982-84 og/eller 1987-88, tas disse forklaringene først, og til slutt gjennomgås forklaringene fra vitner som første gang er blitt hørt av Mehamnkommisjonen. Dette gjøres likevel slik at de forskjellige forklaringer til et vitne som er avhørt flere ganger, behandles i sammenheng og kronologisk.

I tillegg til vitners forklaringer, blir også eventuelle politiforklaringer de har avgitt, og uttalelser de har gitt til media, referert. Forklaringene vurderes så opp mot hverandre, og opp mot andre vitners forklaringer. Fremfor alt vurderes de opp mot faste holdpunkter som finnes i forskjellige logger, f.eks. lensmannsloggen, trafikkjournaler og loggen fra Vardø radio. Også vitnepsykologiske erkjennelser blir tatt hensyn til.

Særlig interesse har vært knyttet til Grete Mortensens forklaringer. De refereres og drøftes inngående. Hun sto på en haug utenfor barnehagen i Gamvik og hørte en spesiell, "hysterisk" lyd og et "splash". Lydene kom fra Omgangslandet, og da hun så dit, så hun noe som hun tok for å være snøfokk. Hun så på klokka som viste 13.30, men som gikk litt for fort. Da hun så i retning av lyden, så hun ikke noe fly. Men "en stund etter så kom det et jefly". Dessverre ble hennes forklaring på dette punkt ikke fulgt opp, slik

at det allerede ved avhøret 13. mars 1982 kunne ha blitt klarlagt mest mulig om det flyet som kom, og hvor lang tid *"en stund etter"* kunne være. På spørsmål fra den utvidede FHK presiserte Grete Mortensen i 1987 tidsintervallet til å være fra ett til fem minutter. Tidsanslaget blir usikkert fordi FHK unnlot å stille henne de relevante spørsmål allerede i første avhør. Flere av de øvrige vitnene fra Gamvik som forklarte seg i 1982, hadde hørt lyder ute fra Omgang, men ingen andre enn Grete Mortensen kunne fortelle om jettfly kort tid etter. Senere er det kommet noen slike vitneforklaringer, men dem hefter det betydelig usikkerhet ved. Kommisjonen trekker ikke Grete Mortensens troverdighet i tvil, men den har ikke vært i stand til å finne ut hva slags fly hun kan ha observert.

Kommisjonen legger vesentlig vekt på observasjonene til personellet ved tårnene i henholdsvis Berlevåg og Mehamn. Disse hadde i oppdrag å holde øye med luftrommet, og fra Berlevåg ble LN-BNK fulgt med øynene - og med kikkert - fra flyet tok av og til det var midt over Tanafjorden. Noe annet fly ble ikke registrert. Et annet vitne, som hadde parkert bilen sin like utenfor flyplassen for å se på når LN-BNK tok av, fulgte det med øynene til det bare var en liten prikk. Deretter ble han sittende i flere minutter og se ut over havet. Han observerte ikke noen andre fly. Heller ikke personellet ved tårnet i Mehamn registrerte noen fly i det tidsrom da LN-BNK var ventet. Mange av de øvrige flyobservasjoner har en usikker tidsangivelse og lar seg best forklare som observasjoner av søksfly. Noen kan ha sett norske Starfightere som sammen med Twin Otteren LN-BNA søkte etter havaristen. LN-BNA tok i den forbindelse av fra Berlevåg kl 14.28, nokså nøyaktig én time etter ulykken.

Etter gjennomgangen av alle vitneobservasjonene følger en sammenfatning av både kapittel 13 og 14. Det utelukkes at det kan ha vært noen britisk Harrier i ulykkesområdet i et tidsrom som kan knyttes opp mot ulykken, og det henvises til at de som hadde som arbeidsoppgave bl.a. å overvåke luftrommet i området, og å registrere og rapportere både normale og avvikende hendelser der, ikke har observert annen lufttrafikk i området i tiden rundt havariet. Dette taler med styrke imot at noe ukjent fly har vært der i den kritiske tid.

Del IV:

Vurderinger og konklusjoner

Kapittel 15: Vurdering av mulig årsak til havariet

På bakgrunn av det som er anført i rapportens Del II og III, vurderes her mulige årsaker til havariet. Om hypotesen at ulykken skulle skyldes kollisjon med et annet fly, fremgår det at det ikke er noe som tyder på at et kjent eller ukjent fly har kollidert med LN-BNK

eller på annen måte foranlediget havariet. Kommisjonen har ikke funnet noe som tyder på at flyet kunne ha vært utsatt for brann, truffet av en drone eller kollidert med en luftballong. Kommisjonen ser også bort fra kollisjon med fugl som årsak til havariet.

Kommisjonen mener at den mest sannsynlige årsaken til LN-BNKs havari var et sammenbrudd i høyderorssystemet, utløst av uvanlig sterk turbulens i kombinasjon med at flyet hadde en svakhet i høyderorsfunksjonen. Hvorvidt finne og sideror ble brutt av i lufta eller ved sammenstøtet med havoverflaten er et åpent spørsmål.

Del V:

Norske myndigheters bistand til tidligere granskninger og andre aktørers opptreden i saken

Kapittel 16: Kommisjonens vurdering av norske offentlige myndigheters medvirkning ved de tidligere granskninger av ulykken

Her redegjøres det for kommisjonens undersøkelser i henhold til den andre delen av mandatet, som gjelder norske offentlige myndigheters medvirkning ved de tidligere granskningene. "Offentlig myndighet" blir definert som et departement med underliggende etater som en statsråd står konstitusjonelt ansvarlig for. Kommisjonen forstår mandatet på dette punkt slik at de mulige feil eller mangler ved offentlige myndigheters medvirkning, som det her siktes til, er slike som kan ha hatt betydning for oppklaringen av ulykken. Først vurderes Justisdepartementet/Politiet, videre følger Forsvarsdepartementet med Forsvaret og Etterretningstjenesten, dernest Samferdselsdepartementet /Luftfartsverket og til sist Sosialdepartementet/Helsevesenet. Under avsnittet om Forsvarsdepartementet behandles påstandene om dekkoperasjon. Det konkluderes med at kommisjonen ikke er kommet over forhold som tyder på at norske offentlige myndigheter eller myndighetspersoner har holdt tilbake eller fortiet opplysninger som kunne hatt betydning for granskningene av LN-BNKs havari. Enkelte svikt i det praktiske arbeid har forekommet, og mangelen på et systematisk omsorgsarbeid overfor de pårørende, er iøynefallende, men dette er likevel forhold som ikke berører klarlegging av årsaksforhold eller oppklaringsmuligheter. Påstandene om en tildekkingsmanøver innen- og utenlands karakteriseres som uten holdepunkter i virkelighetens verden.

Kapittel 17: Kommisjonens inntrykk av andre aktørers opptreden i saken

Kommisjonen har fått i oppdrag å foreta *"en bred granskning"* av ulykken, og finner det derfor naturlig

å se nærmere på den rolle så vel FHK som andre involverte organer og enkeltpersoner har spilt. I dette kapittel redegjøres det for kommisjonens syn på de forskjellige aktørers opptreden, likeså for den kontakt kommisjonen har hatt med utenlandske myndigheter i forbindelse med granskningen. Til FHKs arbeid har kommisjonen en del kritiske merknader, særlig den manglende oppfølging i 1982 av vitnet Grete Mortensens forklaring om det jettflyet hun da forklarte seg om, og at FHK var mest opptatt av problematikken omkring sideroret på LN-BNK, mens mulige høyderorsproblemer ikke ble tilsvarende grundig vurdert. Kommisjonen har ikke funnet noe ved de tidligere granskninger som reiser tvil om ektheten i de tidligere kommisjonsmedlemmers intensjoner eller deres moralske integritet. Et eget avsnitt er viet NRK Dagsrevyens presentasjon av FHKs pressekonferanse 20. juli 1984, hvor publikums oppmerksomhet på en uheldig og lite sakssvarende måte ble ledet hen på fartøysjefens medikamentbruk. Kommisjonen antar at ansvaret for dette ligger hos Dagsrevyens redaksjon. Videre er det redegjort for flyfabrikken De Havillands medvirkning ved de første undersøkelser, en medvirkning som bar preg av saklighet, ryddighet og kompetanse. Kommisjonen er derimot ikke helt ut tilfreds med selskapet Bombardier, som har overtatt De Havilland, og som bare delvis har vist samarbeidsvilje overfor kommisjonen. Widerøes Flyveselskap A/S synes heller ikke alltid å ha prioritert arbeidet med å hjelpe kommisjonen til å finne frem til det materiale kommisjonen etterspurte. Når det gjelder utenlandske myndigheter nevnes først Transport Canada som var sertifiseringsmyndighet for De Havillands fly, og som har vært til god hjelp både for nærværende og tidligere kommisjoner. En henvendelse til NATO med anmodning om opplysninger som kunne bidra til å kaste lys over Mehamnsaken, ledsaget av TV-programmene *Hva hendte?* og *Vanskelige vitner* med engelsk tekst, ga til svar at man ikke kunne finne noe relevant informasjon der, til tross for "*exhaustive research*". Så føl-

ger en omtale av kontakten med Storbritannia, en kontakt som det også er redegjort for i kapittel 13. Videre har det vært kontakt med Canada, USA og Russland, uten at det har gitt resultater av betydning for undersøkelsen. Kapittel 17.6 er viet forholdet til NRK og en vurdering av NRK Brennpunkt-program *Vanskelige vitner*. Medias viktige rolle når det gjelder å synliggjøre saker der makt misbrukes og sannheten tilsløres, understrekes. Ettersom kommisjonen er kommet til et annet resultat enn det som fremgår av nevnte program, har kommisjonen funnet det nødvendig å peke på hvor den mener NRK tar feil. Det vises til en rekke punkter i programmet hvor presentasjonen etter kommisjonens mening er ensidig, tendensiøs og villedende. Til slutt i kapitlet nevnes en del sentrale privatpersoner som har opptrådt som viktige aktører og premissleverandører.

Kapittel 18: Avsluttende kommentarer

Her reflekteres det over noen av grunnene til at det så langt ikke er blitt ro omkring Mehamn-ulykken, og det pekes i den forbindelse på situasjonen under den kalde krigen med utstrakt hemmelighet og andre forhold som ga grobunn for mistillit. Det refereres dernest en rekke historier som har versert, mange av dem også i media, og som etter kommisjonens gjennomgang har vist seg å være mytedannelser, rene spekulasjoner og fantasier. Til sist vurderes de mange påstander om allierte krenkelser av flyforbudsso-
nen øst for 24. lengdegrad, noe som også tenderer i retning av en slags mytedannelse. Det vises til en rekke vitner fra forskjellige yrker, som i kraft av sine stillinger skulle ha kunnet registrere slike krenkelser om de hadde funnet sted, men som sier seg ukjente med dem. Brudd på forbudsbestemmelsene har forekommet, men de har etter alt å dømme hatt et relativt beskjedent omfang. Det er ikke holdepunkter for at noe slikt brudd skjedde 11. mars 1982, langt mindre at en slik krenkelse kan være årsak til LN-BNKs tragiske havari.

DEL I

INNLEDNING

1. BAKGRUNN

1.1 Ulykken ved Gamvik 11. mars 1982

En Twin Otter med kjennetegn LN-BNK tok av fra flyplassen i Berlevåg kl. 13.19 torsdag 11. mars 1982 med Mehamn som neste stopp. Den trafikkerte Widerøes Flyveselskaps rute 933 fra Kirkenes til Hammerfest, og startet denne dagen fra Berlevåg 11 minutter før oppsatt avgangstid. Det var klarvær og sol, med sterk vind fra sør. Om bord var 13 passasjerer og en besetning på to. Kl. 13.22 meldte besetningen over radio til Mehamn AFIS¹ at flyet var over Tanafjorden i 2 500 fots høyde, og at beregnet tid for ankomst til Mehamn var kl. 13.33. Litt senere ga besetningen rutinemessig informasjon om flyets drivstoffstatus, en melding som ble avsluttet kl. 13.23:53.

Etter dette hørte man ikke mer fra flyet. Det kom ikke til Mehamn til den tid som var angitt. Mehamn AFIS anropte WF 933 kl. 13.35:32 og ba om å få oppgitt flyets posisjon, men fikk ikke svar. Etter gjentatte ubesvarte anrop gjorde Mehamn AFIS henvendelser til Berlevåg AFIS og Kirkenes tårn som heller ikke fikk kontakt med WF 933. Besetningen på et Widerøe-fly som var på vei østover mot Mehamn fra Honningsvåg, forsøkte også å anrope WF 933 uten å få kontakt. Hovedredningssentralen i Bodø ble underrettet kl. 13.41, og det ble omgående satt i gang søk etter det savnede flyet. Både fly og helikoptre, båter og landpatroljer ble tatt i bruk. Senere samme dag ble det funnet vrakdelar drivende i sjøen. De viste seg å stamme fra flyet. Tre dager senere, 14. mars, registrerte et fiskefartøy ved hjelp av ekkolodd noe som kunne være flyvraket. Dykkere gikk ned og konstaterte at vraket var funnet. Det lå på ca. 40 meters dyp. Funnstedet var ca. 1 100 meter fra land mellom Lille Omgang og innløpet til Koifjorden.

Ingen av de 15 ombordværende ble funnet i live.

1.2 Flyhavarikommisjonens undersøkelser

1.2.1 Flyhavarikommisjonens konklusjoner i 1984

De første representanter for Flyhavarikommisjonen (FHK) kom til ulykkesstedet fredag 12. mars for å overvåke arbeidet med å finne flyet og dem som var

om bord. Kommisjonen ble ledet av generalløytnant Wilhelm Mohr, og medlemmer var daværende kaptein i Luftforsvaret Stein I. Eriksen, politiinspektør Liv Daae Gabrielsen og flykaptein Hallvard Vikholt.

Sommeren 1984 la FHK frem sin rapport om undersøkelsen av ulykken (R84²).

Om flyets tekniske stand ble det opplyst at det ikke var funnet noe som tydet på defekter eller svakheter.

Rapporten redegjør for værforholdene, som var sterk sørlig vind, og ifølge rapporter fra tre forskjellige luftfartøy som kom til havaristedet mindre enn en time etter ulykken, var turbulensen i høydesjiktet 1 000 - 1 500 fot *"svært kraftig"*, *"overraskende sterk"* og *"usedvanlig sterk"*. Med støtte i analyser foretatt av Meteorologisk institutt hevdtes det at området *"regnes som utsatt for turbulensdannelse i lavere luftlag under de vindforhold som var fremherskende da ulykken inntraff. Det kan oppstå betydelig horisontal vindskjær og mulighet for dynamisk virveldannelse (rotor) med nær vertikal akse og syklo-nisk omløpsretning."* (s. 39).

Et radarplott kan tyde på at flyet forlot sin etablerte høyde på 2 500 fot slik at det kom under radardekningen, dvs. under ca. 1 200 fot hvor forholdene syntes å være særlig turbulente:

"Voldsomme krefter forårsaket at øvre del (over haleflaten) av finnen samt hele sideroret separerte fra flyet. Samtidig eller umiddelbart etterpå ble også haleflaten (mest babord del) utsatt for uvanlig sterke bøyebelastninger. Dette medførte kraftige skader på spesielt babord haleflate, men den hang fortsatt ved flyet inntil dette traff havflaten. (...) Finnen og øvre del av sideroret ble funnet på havbunnen, henholdsvis 400 og 600 meter i østlig retning fra hovedvraket. Øvre del av sideroret har en ikke klart å lokalisere, hverken i relevant område over land, eller i avsøkt havområde." (s. 41).

Fenomenet "flutter" (eller "dynamisk aeroelastisitet")³ ble undersøkt som en mulig årsak til at finne og sideror separerte, men konklusjonen var at *"sideror/finne er flutterfritt opp til 350 KTS både med pedalene "låste" og frie."* (s. 30).

¹. AFIS: Aerodrome Flight Information Service.

². R84: Rapport om luftfartsulykke nær Gamvik den 11. mars 1982 med Twin Otter LN-BNK, FHKs rapport 1984:49, juli 1984 (gjengitt i Vedlegg 1.1).

³. Ang. "flutter"; se nærmere under kapittel 10.4.

Analyser av vrakdeler avdekket at det på sideroret var *"slitasjemerker på hengselsarmens styrbord underside. Disse merker indikerer at roret på et tidspunkt har hatt et utslag på nærmere 90 grader mot styrbord."* (s. 24).

Videre har man funnet at finna er blitt truffet av *"en gjenstand med kopphodede nagler"* og anser det *"for relativt sannsynlig at gjenstander som slenges ut av fremre bagasjerom, kan volde slike skader."* (s. 45).

Avsluttende heter det om "Havariets årsak":

"Den endelige årsak til havariet var at vitale deler av flyets haleparti brøt sammen på grunn av overbelastningskrefter mens flyet ennå var i luften. Dette gjorde videre kontroll av flyet umulig.

Kommisjonen kan ikke med sikkerhet angi den/ de egentlige årsaker til oppløsningen av halepartiet. Tilgjengelige data og foretatte undersøkelser indikerer imidlertid at flyet er blitt utsatt for en uheldig kombinasjon av turbulens og rorbruk hvor samtidig moderate anslag av fremmedlegemer mot halefinnen har gjort seg gjeldende. De derav resulterende belastninger på finne og sideror var store nok til at disse brøt sammen og separerte fra flyet.

Kommisjonen har ingen sikker kunnskap om hva som fikk flyet til å forlate den etablerte høyde og der ved komme ned i områder hvor overbelastningen fant sted. Kommisjonen kan heller ikke si noe om den faktiske situasjonen i førerkabinen under denne del av flyingen." (s. 67-68).

Av rapporten fremgår også at man i kapteinens toalettbag bl.a. hadde funnet blodtrykksregulerende medisiner, og rapporten går på denne bakgrunn nærmere inn på kapteinens helsetilstand og medisinbruk. Likevel heter det:

"Kommisjonen vil fremholde at det ikke finnes beviser for at besetningen ut fra medisinske eller andre forhold har tilskyndet havariforløpet." (s. 59).

Rapporten var undertegnet av samtlige medlemmer av Flyhavarikommisjonen.

1.2.2 Den utvidede Flyhavarikommisjonens konklusjoner i 1988

Flyhavarikommisjonens første rapport utløste en debatt hvor det ble stilt en rekke spørsmål ved rapportens konklusjoner. Muligheten for at ulykken kunne skyldes en kollisjon, kom mer og mer i forgrunnen, ikke minst på bakgrunn av vitner som hevdet at de hadde sett jagerfly i nærheten av havariområdet i det aktuelle tidsrom.

Ved kgl. resolusjon av 6. februar 1987 bestemte Regjeringen å utvide Flyhavarikommisjonen med tre nye medlemmer for å foreta en ytterligere granskning

av flyulykken ved Gamvik. De tre nye medlemmene var lagmann Christian Borchsenius, trafikkinspektør i Luftfartsverket, Erik Øie og professor Janne Carlsson ved Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm.

Den utvidede Flyhavarikommisjonen fikk i oppdrag *"å spesielt granske følgende forhold:*

- *Kartlegge alle bevegelser i luften i det aktuelle tidsrom/område. (I den utstrekning det måtte være nødvendig, også besørge at det tas kontakt med andre lands myndigheter for dette formål).*
- *Søke å belyse ytterligere hvordan bruddet på flyskroget kan ha oppstått.*
- *Flykapteinens medikamentbruk."*

Rapporten fra den utvidede Flyhavarikommisjonen (R88⁴) forelå 29. juni 1988.

Flybevegelser i det aktuelle tidsrom/område var blitt kartlagt gjennom å hente inn trafikkdata over sivil og militær flytrafikk fra alle flyplasser i landsdelen, og det var blitt gjennomført en rekke nye vitneavhør. På denne bakgrunn konkluderer rapporten med å *"utelukke at det kan ha vært andre luftfartøy (fly/helikopter) i havariområdet i tiden kl. 1315 - 1345 havaridagen. Påstander om kollisjon eller nærkollisjon med slike luftfartøy mangler belegg. Kommisjonen finner heller ikke belegg for at andre flygende gjenstander som rakett, drone, prosjektil, ballong mv. eller fugl har vært medvirkende til kollisjon eller unnvikelsesmanøver som har foranlediget havariet."* (s. 91).

I det alt vesentlige opprettholder den utvidede Flyhavarikommisjonens konklusjonene fra R84.

Under avsnittet "Havariets årsak" i R84 (s. 67) heter det at flyet har vært utsatt for *"en uheldig kombinasjon av turbulens og rorbruk"*. I R88 presiseres det at ordet "uheldig" i denne sammenheng *"ikke viser til besetningens rorbruk i seg selv, men til "kombinasjon av turbulens og rorbruk".* (s. 96 - 97).

Om de medisinske forhold sies det *"at undersøkelsene ikke har gitt grunnlag for å hevde at fartøysjefens helsetilstand har hatt innvirkning på havariet. På den annen side har man heller ikke grunnlag for å si det motsatte. Dette stemmer i realiteten med den opprinnelige kommisjons syn."* (s. 76).

Med noen mindre modifikasjoner opprettholdes for øvrig den beskrivelse som er gitt i R84 når det gjelder fartøysjefens helsetilstand og medikamentbruk. (s. 94 - 96).

Også denne rapporten var undertegnet av samtlige kommisjonsmedlemmer.

⁴ R88: Rapport om fornyede undersøkelser av luftfartsulykke nær Gamvik den 11. mars 1982 med Twin Otter LN-BNK, FHKs rapport 1988:60, juni 1988 (gjengitt i Vedlegg 1.2).

1.2.3 Saksgjennomgang i 1997 ved Havarikommisjonen for sivil luftfart

Ettersom debatten om Mehamn-ulykken fortsatte, foretok Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) en gjennomgang av saken i 1997 på bakgrunn av nye opplysninger som var kommet frem i media: En pensjonert offiser ved en av Forsvarets radar- og varslingsstasjoner skulle ved middagstid ulykkesdagen på sin radarskjerme ha observert britiske jagere ta av fra Tromsø og senere krysse grensen for utenlandsk flytrafikk ved 24. lengdegrad på tur østover. Videre skulle et britisk Harrierfly ha foretatt en prioritert landing i Tromsø om lag 40 minutter etter havariet. HSL kom imidlertid til at det ikke var kommet frem nytt materiale som var vesentlig nok til å gi grunnlag for å anbefale gjenopptakelse av undersøkelsene.

I februar 1997 ble det også fremsatt påstander om at den militære trafikkjournalen ved Tromsø lufthavn kunne være manipulert, noe som førte til at Luftfartsverket senere samme år foretok en egen granskning av disse påstandene. Granskningen konkluderte med at det ikke var grunnlag for påstandene.⁵

1.3 Bakgrunnen for oppnevning av ny kommisjon

Ikke desto mindre gikk debatten videre. Den forklaringen av ulykken som kommisjonene hadde gitt, ble av mange fremdeles funnet utilfredsstillende.

I november 2002 viste NRK-TV et program i serien "Brennpunkt". Programmet het *Vanskelige vitner*. Her kunne flere fortelle at de hadde observert ukjente fly i nærheten av ulykkesområdet ved den tid LN-BNK havarerte. Brennpunkt-redaksjonen mente å kunne bevise at det hadde vært britiske Harrierfly i ulykkesområdet da ulykken skjedde, i strid med konklusjonene i den utvidede Flyhavarikommisjonens rapport fra 1988. Den pensjonerte offiseren som var omtalt anonymt i media i 1997, sto frem i programmet med de oppsiktsvekkende radarobservasjoner han hevdet å ha gjort ulykkesdagen, likeså en flyger fra Widerøe som fortalte at han hadde sett et britisk jagerfly av typen Harrier som hadde foretatt en prioritert landing på flyplassen i Tromsø denne dagen. Brennpunkt-programmet etterlater et inntrykk av at denne landingen skjedde ca. 40 minutter etter ulykken.

Brennpunkt-programmet, og oppmerksomheten i kjølvannet av det, førte til at Stortinget besluttet å oppnevne en ny granskningskommisjon for Mehamn-ulykken.

⁵ Rapport fra beredskapssjef i Luftfartsverket, Herbert Francke, datert 20.04.1998.

1.4 Oppnevning og mandat

1.4.1 Stortingets behandling av spørsmålet om å oppnevne ny granskningskommisjon

Stortinget drøftet 16. desember 2002 spørsmålet om ny granskning av Mehamn-ulykken og ba "Presidentskapet oppnevne en granskningskommisjon for Mehamn-ulykken og utarbeide et mandat for denne". Da Presidentskapets mandat for en granskningskommisjon for Mehamn-ulykken og sammensetning av kommisjonen forelå 30. januar 2003, bevilget Stortinget 6. februar 2003 midler til kommisjonen. Stortingets vedtak lød som følger:

1. Stortinget ber Regjeringen bruke den kompetansen den har etter gjeldende lovgivning til å frita nåværende og tidligere tjenestemenn for taushetsplikt overfor granskningskommisjonen for Mehamn-ulykken.
2. Stortinget forutsetter at det materiale som måtte foreligge hos offentlige myndigheter fra andre undersøkelser som er avsluttet samt alle offentlige arkiver og mulig annet materiale, stilles til kommisjonens disposisjon."

1.4.2 Granskningskommisjonens mandat

Mandatet har følgende ordlyd:

1. Kommisjonen skal foreta en bred granskning for å klarlegge alle omstendigheter ved hendelsesforløp og årsaksforhold knyttet til luftfartsulykken med Twin Otter LN-BNK nær Gamvik den 11. mars 1982. Videre skal det undersøkes om det hefter mangler ved norske offentlige myndigheters medvirkning i forbindelse med de tidligere granskninger av ulykken.

Det forutsettes at kommisjonen benytter ekspertkompetanse både nasjonalt og internasjonalt i den grad det er nødvendig og ikke i strid med kravene til uavhengighet i mandatet. Det forutsettes også at kommisjonen oppretter dialog med de personer og instanser som kan opplyse saken. Mandatet omfatter ikke stillingtagen til ansvar, verken av strafferettslig eller sivilrettslig art.

Kommisjonen skal være uavhengig i forhold til Stortinget, Regjeringen og alle impliserte parter i luftfartsulykken som undersøkes. Kommisjonen skal også være uavhengig i forhold til tidligere granskninger av ulykken og de som har deltatt i disse granskninger. Kommisjonsmedlemmene skal fortløpende vurdere sin egen habilitet og sikre at allmennhetens tillit til kommisjonen opprettholdes.

I den grad granskningskommisjonens arbeid medfører kontakt eller samarbeid med fremmed makt, skal Utenriksdepartementet orienteres, og departementet skal koordinere slik kontakt/samarbeid.

Kommisjonen skal utarbeide en rapport med kommisjonens konklusjoner, som avgis til Stortingets presidentskap innen 1. juni 2004. Kommisjonen skal sette i gang undersøkelsene så snart som mulig, og avslutte dem uten ugrunnet opphold.

2. Presidentskapet forutsetter at Regjeringen med-

virker til at alt materiale fra de tidligere granskningene av ulykken og mulig annet materiale som foreligger hos offentlige myndigheter av interesse for kommisjonens arbeid, stilles til rådighet for kommisjonen.

3. Kommisjonen antar selv den sekretærhjelp og engasjerer den ekspertise den finner nødvendig.”

Til siste avsnitt under punkt 1 må bemerkes at kommisjonen fikk utsatt fristen med å levere sin rapport til 20. september 2005.

1.4.3 Granskningskommisjonens sammensetning

Som medlemmer av kommisjonen hadde Presidetskapet etter drøftelser med gruppelederne på Stortinget oppnevnt følgende:

Tidligere førstelagmann Gaute Gregusson, Tromsø (kommisjonens leder)
Lagdommer Brit Seim Jahre, Oslo
Professor Torstein K. Fanneløp, Åsgårdstrand
Seniorforsker Ranveig Kviseth Tinmannsvik, Spongdal
Tidligere flykaptein Lars Deremo, Stockholm
Sjefsforsker, professor II Svein-Erik Hamran, Skedsmokorset
Tidligere biskop Ola Steinholt, Tromsø
Administrerende direktør Gudrun B. Rollesen, Hammerfest

I tillegg til den juridiske kompetanse, representert ved Gregusson og Jahre, er professor Fanneløp spesialfelt aerodynamikk, professor Hamran er ekspert på radarsystemer, seniorforsker Tinmannsvik på risikoanalyse og Deremo på flyoperative spørsmål. Rollesen er sosialøkonom og representerer allmennheten/landsdelen sammen med Steinholt.

Kommisjonen har hatt et sekretariat bestående av Richard Saue (frem til 1. april 2005) og Mari Mæland. Den første har juridisk, den andre kontorfaglig kompetanse. Dessuten har tidligere politiinspektør Gunnar Larsen vært knyttet til kommisjonen som ettersøker.

Sekretariatet har disponert kontorlokaler i Oslo.

1.5 Rapportens struktur

Rapporten er forsøkt disponert i henhold til kommisjonens mandat.

1.5.1 Mandatets første del

Kommisjonens mandat er todelt. Det sier at kommisjonen for det første *”skal foreta en bred granskning for å klarlegge alle omstendigheter ved hendelsesforløp og årsaksforhold knyttet til luftfartsulykken med Twin Otter LN-BNK nær Gamvik den 11. mars 1982.”*

Kommisjonens arbeid knyttet til denne del av mandatet er konsentrert om to områder: Teknisk-naturvitenskapelige undersøkelser og spørsmålet om ulykken kan skyldes en kollisjon med annet luftfartøy. Etter en innledende Del I blir det i den foreliggende rapport redegjort for disse undersøkelsene i ”Del II: Tekniske, meteorologiske og andre undersøkelser knyttet til rute WF 933 mellom Berlevåg og Mehamn, 11. mars 1982” og ”Del III: Undersøkelser knyttet til trafikkbildet og flyobservasjoner i Troms og Finnmark ulykkesdagen”. Disse er rapportens hoveddeler.

I ”Del IV: Vurderinger og konklusjon” blir det gitt en samlet vurdering av materialet fra Del II og III, med de konklusjoner som det er mulig å trekke på dette grunnlag.

1.5.2 Mandatets andre del

Kommisjonen er imidlertid også pålagt å undersøke *”om det hefter mangler ved norske offentlige myndigheters medvirkning i forbindelse med de tidligere granskninger av ulykken.”* Disse undersøkelser redegjøres det for i Del V. Kommisjonen har også funnet det hensiktsmessig under Del V å gå inn på sine inntrykk av andre aktørers opptreden i saken, herunder utenlandske myndigheter som kommisjonen har gjort henvendelser til. Til sist kommer enkelte refleksjoner omkring saken.

1.5.3 Vedlegg til rapporten

Rapportens Del I – V med sine 18 kapitler utgjør kommisjonens hovedrapport. I tillegg kommer to vedleggsrapporter. Vedleggsrapport 1 inneholder bl.a. de tidligere kommisjonsrapporter, militære og sivile trafikkjournaler fra lufthavner i Nord-Norge for 11. mars 1982, tårnlogger fra de samme lufthavner, loggbøker fra Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede, personlige flygerloggbøker fra flere britiske og norske piloter og radarutskrifter fra ulykkesdagen. Vedleggsrapport 2 inneholder rapporter fra tekniske og meteorologiske undersøkelser.

2. ARBEIDET I KOMMISJONEN

2.1 Forståelse av mandatet

Det følger av mandatet at kommisjonen skal foreta *”en bred granskning for å klarlegge alle omstendigheter ved hendelsesforløp og årsaksforhold knyttet til luftfartsulykken med Twin Otter LN-BNK nær Gamvik den 11. mars 1982.”*

På denne bakgrunn har kommisjonen gjennomgått alt tilgjengelig materiale fra de tidligere kommisjoner og undersøkelser. Nye opplysninger og ytterligere dokumentasjon er innhentet, bl.a. vaktlogger og tjenestelister. Det er foretatt en rekke vitneavhør.

Bedre analysemetoder og ny teknologi har muliggjort tester basert på opplysninger i det arkiverte materiale. Ekstern ekspertise på høyt faglig nivå er benyttet slik det fremgår av kapittel 2.7 nedenfor. Kommisjonen har vært i dialog med personer og instanser som kommisjonen har antatt kunne bidra til å opplyse saken, både private og offentlige instanser, innenlandske og utenlandske.

I henhold til mandatet skal kommisjonen gjennom sitt arbeid sikre at allmennhetens tillit til kommisjonen opprettholdes, og kommisjonen har lagt vekt på åpenhet i sitt arbeid. Høringene har i det alt vesentlige vært åpne, og det er blitt utarbeidet informasjonsbrev om arbeidets fremdrift til de pårørende/etterlatte.

Videre skal kommisjonen undersøke om det hefter mangler ved *”norske offentlige myndigheters medvirkning i forbindelse med de tidligere granskninger av ulykken.”* Kommisjonen har lagt til grunn at norske offentlige myndigheter ikke omfatter statlige foretak og heller ikke Flyhavarikommisjonen som sådan. Imidlertid innebærer en *”bred granskning”*, som beskrevet i mandatet, at arbeidet i kommisjonen også har omfattet enkelte aktørers opptreden i tilknytning til ulykken slik det fremgår av rapportens Del V, kapittel 17.

Kommisjonen har lagt vekt på å ivareta den nødvendige uavhengighet i sitt arbeid, herunder er det foretatt en fortløpende habilitetsvurdering.

Gjennom sitt arbeid har kommisjonen hatt kontakt med personer, institusjoner og aktører som har hatt interesse for, og engasjement i tilknytning til Mehamn-ulykken. Innspill og opplysninger er gjennomgått og vurdert.

2.2 Taushetsbelagte opplysninger

Forsvarssjefen har fritatt alt militært personell fra taushetsplikt for så vidt gjelder opplysninger de måtte ha om ulykken i Mehamn. I brev fra forsvarssjefen av 20. november 2002 til forsvarsministeren heter det:

”MEHAMNULYKKEN - OPPHEVELSE AV TAUSHETSPLIKTEN.

På bakgrunn av de nye opplysningene fra Forsvarets egne folk, opphever jeg nå taushetsplikten for alle nåværende og tidligere ansatte i Forsvaret som kan vite noe om Mehamn-ulykken.

Når jeg nå har sett Brennpunktprogrammet og de utsagn som der kommer fra en tidligere ansatt i Forsvaret, og hvor det også fortelles at det skal finnes skriftlig materiale med opplysninger om dette, så er det naturlig for oss at vi ser på disse opplysningene. Vi vil også stille alt det materialet som Forsvaret måtte ha til rådighet for eventuelle øvrige undersøkelser som måtte bli gjort av andre offentlige instanser.”

Dette ble bekjentgjort samme dag ved en pressemelding fra forsvarssjefen.

Stortinget har i vedtak av 6. februar 2003, se kapittel 1.4.1, bedt *”Regjeringen bruke den kompetansen den har etter gjeldende lovgivning til å frita nåværende og tidligere tjenestemenn for taushetsplikt overfor granskningskommisjonen for Mehamn-ulykken”*.

I brev av 28. august 2003 fra samferdselsminister Torild Skogsholm til Mehamnkommisjonen heter det:

”I tvistemålsloven § 204 nr. 2 er det fastsatt at ”uten samtykke fra departementet” kan det ikke tas mot vitneforklaring som vitnet ikke kan gi uten å krenke den alminnelige forvaltningsmessige taushetsplikt man er pålagt som offentlig ansatt.

Jeg har herved besluttet, så langt min myndighet rekker, at ingen tidligere eller nåværende ansatte i Samferdselsdepartementet, eller etater underlagt Samferdselsdepartementet, er bundet av taushetsplikt om han eller hun har opplysninger om Mehamn-ulykken som granskningskommisjonen kan ha bruk for i sitt arbeid. Vedkommende er således gitt anledning til å stille sin kunnskap til rådighet for kommisjonen.”

Som en følge av den åpenhet kommisjonen har arbeidet for å oppnå, har det vært viktig også å sørge for at all relevant informasjon og dokumentasjon skulle kunne gjøres offentlig tilgjengelig. Vitner har, med noen unntak, jf. kapittel 2.6.2, forklart seg for åpne dører.

Det har vært nødvendig med en rekke forespørsler om dokumentasjon og/eller opplysninger fra offentlige ansatte, både nåværende og tidligere sivilt og militært ansatte i departementer og i Forsvaret.

Kommisjonen antok at en del opplysninger av betydning kunne være belagt med taushetsplikt og at enkelte dokumenter kunne inneholde graderte opplysninger. Det har imidlertid vært kommisjonens intensjon at færrest mulig dokumenter skulle være gradert eller unntatt fra offentlighet. En rekke dokumenter er blitt avgradert. Til dels har det vært mulig på grunn av den tid som nå er gått siden ulykken skjedde. Dette arbeid ble igangsatt gjennom Forsvarsstaben. Oberst Karsten Reitan har bistått kommisjonen med å finne frem til relevante dokumenter i ulike arkiv, både sentralt og i distriktet. Han har dessuten bistått i prosessen med å avgradere tidligere graderte dokumenter. I henhold til regelverket skal ned/avgradering foretas av den myndighet som i utgangspunktet har gradert opplysning(e).

På bakgrunn av ønsket om full åpenhet omkring kommisjonens arbeid og rapport, besluttet kommisjonen innledningsvis at det var unødvendig for kommisjonsmedlemmene å bli sikkerhetsklarert. Det fremsto for kommisjonen som viktigere at dokumenter ble avgradert fremfor at kommisjonsmedlemmene skulle bli sikkerhetsklarert. Imidlertid viste sikkerhetsklarering seg å være nødvendig blant annet for å

få tilgang til enkelte militære områder. Samtlige kommisjonsmedlemmer og sekretariatet ble derfor sikkerhetsklart.

2.3 Høringer

Det har vært holdt 13 åpne høringer; i Mehamn, Berlevåg, Tromsø, Bodø og Oslo. Det ble foretatt lydopptak under samtlige høringer. Kommisjonen har så vidt mulig søkt å innkalle vitner der de geografisk har hørt hjemme. Innledningsvis var det viktig for kommisjonen å gå bredt ut for å få en oversikt over problemkomplekset. Etter hvert har det vært mulig å gå mer spesifikt frem. Det er blant annet innhentet en så vidt mulig fullstendig oversikt over bemanningen ved aktuelle militære tjenestesteder og på flyplasser.

Til sammen 197 vitner har forklart seg i åpne høringer. Fire vitner er avhørt i lukket høring, hvorav tre i London. 219 vitner har avgitt forberedende forklaring for kommisjonens etterforsker. Forklaringer fra vitner som ikke er innkalt til åpen høring, er så vidt mulig opplest under påfølgende høringer. Totalt har 309 vitner forklart seg for nærværende og tidligere kommisjoner.

2.4 Befaringer og møter

Etter et innledende møte i Oslo ble det besluttet å avholde et møte i Tromsø hvor representanter for de pårørende fikk anledning til å være til stede.

Det har vært holdt 35 møter i kommisjonen. I tillegg kommer løpende kontakt og et stort antall møter med de eksterne sakkyndige og eksperter kommisjonen har engasjert, se kapittel 2.7.

Kommisjonsmedlemmer har hatt møter med bl.a. representanter for Forsvaret, Etterretningstjenesten, Veritas, Ministry of Defence og RAF Air Historical Branch i London mv.

Kommisjonen har vært på befaringer til aktuelle militære anlegg i Nord-Norge: Berlevåg, Honningsvåg, Reitan og Sørreisa. Det er blitt redegjort for bemanning og arbeidsforhold, og kommisjonen har fått grundig informasjon om hvordan arbeidet var organisert og kontrollen med den militære lufttrafikk ble utført i 1982. Videre har kommisjonen vært på befaring på ulykkesstedet. Både i Gamvik, Mehamn og Berlevåg ble det foretatt befaringer i tilknytning til åpne høringer. Det henvises til oversikt over eksterne møter og befaringer i Vedlegg 9.

2.5 Samarbeid med de pårørende

I forbindelse med møtet i Tromsø den 3. mars 2003 tok de pårørende initiativ til å danne en støttegruppe. Som talsmenn for støttegruppen ble valgt Inger J. Luther, Tone Kristin Næss, Frank Jessen og Terje Breines. Enken etter flykapteinen, Karin Hovring, har fulgt saken og mottatt samme informasjon

som de andre pårørende. På anmodning fra støttegruppen stilte kommisjonen midler fra sitt budsjett til rådighet, slik at gruppen kunne være representert ved høringer og ha muligheter til å avholde møter. Det er jevnlig (ca. hver måned) sendt ut informasjonsbrev til de pårørende, til sammen 34 brev. Ola Steinholt har hatt et spesielt ansvar for kommunikasjonen mellom de pårørende og kommisjonen. Informasjonsbrevene har referert fra høringene og har for øvrig inneholdt informasjon om det pågående arbeid i kommisjonen. Det ble sendt ut spesielt detaljerte informasjonsbrev fra høringene i London, siden disse ble holdt for lukkede dører. Det har også vært dialog både pr. telefon, e-post og brev mellom kommisjonen og enkelte av de pårørende.

2.6 Bevisinnsamling

2.6.1 Innhenting av dokumentasjon

Kommisjonen har fått overlevert Flyhavarikommisjonens arkiv, herunder Flyhavarikommisjonens rapporter av 1984 og 1988 og Havarikommisjonen for sivil luftfarts gjennomgang av saken fra 1997. Flyvraket er kondemnert, nedgravd og følgelig utilgjengelig. Undersøkelser og analyser i tilknytning til vraket har derfor måttet basere seg på annet materiale fra tidligere granskninger inkludert et betydelig antall bilder.

Relevant materiale i tilknytning til ulykken har av naturlige grunner vært arkivert på forskjellige steder. Delvis har dette sammenheng med arkiveringsregler, delvis som følge av flytting/endring i organisasjoner med ansvar for flytrafikk.

Materiale er innhentet fra inn- og utland: Statsministerens kontor, Regjeringens sikkerhetsutvalg, departementer, Riksarkivet, Forsvaret, Politiet, Luftfartstilsynet, Luftfartsverket/Avinor, Havarikommisjonen for Sivil Luftfart og Jernbane (HSLB), Norsk Luftfartsmuseum, Widerøes Flyveselskap, Ministry of Defence (MoD), RAF Air Historical Branch, Fleet Air Arm Museum, Transport Canada, National Transportation Safety Board (den amerikanske havarikommisjon, Washington DC), NLR (National Aerospace Laboratory, Nederland), The de Havilland Aircraft of Canada Limited (flyprodusenten, nå Bombardier).

Innhentet materiale omfatter også militære og sivile trafikkjournaler, oversikt over ansatte ved relevante flystasjoner på det aktuelle tidspunkt, vaktlogger for 11. mars 1982, autorisasjonsbøker og enkelte flygeres personlige loggbøker.

Det har vært foretatt undersøkelser i arkiv, herunder Riksarkivet, Forsvarets overkommandos bortsettingsarkiv og Etterretningstjenestens arkiv. Alt innsamlet materiale er blitt systematisert.

2.6.2 Vitneforklaringer

Kommisjonen har fått opplysninger om og henvendelser fra en rekke vitner som har ment å ha informasjon av betydning for granskningen. For kommisjonen har det vært maktpåliggende at alle som hadde noe å meddele som kunne være av betydning for kommisjonens arbeid, skulle få komme til orde. Det ble tidlig klart at det var hensiktsmessig først å nedtegne hovedinnholdet i det vitnet hadde å opplyse, forut for en åpen høring. Foreløpige forklaringer ble derfor innhentet ved kommisjonens etterforsker.

Arbeidsformen var hensiktsmessig både for det enkelte vitne og for kommisjonen. Mange vitner var selv i tvil om betydningen av de opplysninger de mente å ha, og mange anså det som en fordel å bli kontaktet på hjemstedet eller i nærheten av dette for å gi sine opplysninger. For kommisjonen var det på denne måten mulig å vurdere hvorvidt det var riktig eller nødvendig å innkalle vedkommende til åpen høring. For de vitner som hadde forklart seg for de tidligere kommisjoner, vurderte Mehamnkommisjonen behovet for avhør i åpen høring på bakgrunn av de allerede avgitte forklaringer.

Etter hvert som kommisjonen har fått bedre oversikt over sakskomplekset, har det for enkelte vitners del ikke vært grunn til å innkalle vedkommende til åpen høring. I noen tilfeller gjaldt det forhold som allerede var tilstrekkelig belyst eller avklart gjennom andre vitneforklaringer og/eller opplysninger i saken. For enkelte vitneforklaringers del har kommisjonen vurdert det tilstrekkelig at nedtegnede foreløpige forklaringer for kommisjonens etterforsker ble lest opp under åpne høringer. Andre vitner har hatt opplysninger som har vært mindre relevante for saken.

Ett norsk vitne, som anmodet om anonymitet, og tre britiske vitner, har bedt om at forklaringen ble avgitt for lukkede dører. Ingen av disse har lagt begrensninger på innholdet i sine forklaringer, og referater er gjengitt i rapporten og i informasjonsbrev. To vitner har unnlatt å møte etter innkalling til åpen høring. For det ene vitnets del konstaterer kommisjonen at de opplysninger han har gitt til pressen, er fri fantasi, se kapittel 18.2.5. Kommisjonen har ikke funnet grunn til å anvende Mehamnloven⁶ § 2, som gir adgang til å pålegge et vitne møte- og forklaringsplikt, men i så fall for lukkede dører. Det andre vitnet hadde avgitt foreløpig forklaring. Denne er lest opp i åpen høring og gjengitt i rapporten.

2.6.3 Vitnepsykologi

Forskning innen vitnepsykologi viser at det er nødvendig å ta hensyn til mange forhold når innhol-

det i en vitneforklaring skal vurderes. Kommisjonen viser her til nyere norsk litteratur om vitnepsykologi⁷. Granskning av omstendighetene omkring ulykken i Mehamn byr på særlige vitnepsykologiske utfordringer. Mange av vitnene har vært avhørt tidligere, og mange vitner har gjennom årenes løp blitt konfrontert med avisoppslag, TV-programmer og lokale diskusjoner og rykter i tilknytning til ulykken. Det synes alminnelig akseptert at slike forhold kan påvirke hukommelsen og derved muligheten for å gi en presis og objektivt sett riktig vitneforklaring. På denne bakgrunn vil selv de mest troverdige samfunnsborgere kunne erfare at deres opplysninger som vitner ikke alltid er pålitelige. Det er viktig å være oppmerksom på at et vitnes subjektive overbevisning ikke nødvendigvis innebærer at opplysningen objektivt sett er riktig. Alle vitneopplysninger må kontrolleres og sammenholdes med andre relevante forklaringer og holdpunkter i et sakskompleks.

Avhørssituasjonen har stor betydning for et vitne. Det har hele tiden vært kommisjonens ønske at vitneavhørene skulle foregå i en mest mulig trygg ramme. Situasjonen i høringslokalene er imidlertid ukjent for de fleste. For en granskningskommisjon er det nødvendig å stille de spørsmål som anses relevante, og mange og gjentatte spørsmål kan for enkelte vitner oppleves som ubehagelig. For noen vitner kan det føre til at de blir nervøse og forvirret. Både forskning og praktisk erfaring har vist at vitners forklaringer blir best når vitnene føler seg trygge i avhørssituasjonen.

De fleste vitneforklaringer som kommisjonen har mottatt, gjelder forhold som ligger over tjue år tilbake i tid. Det innebærer i seg selv at minnene om det som skjedde den gang kan ha bleknet. Forskjellige personer har ulike evner til å observere og til å huske detaljer knyttet til en hendelse. Både alder og interesser kan spille inn, og det vil være viktig å vite hvor eller mot hva vitnet på det aktuelle tidspunkt hadde rettet sin oppmerksomhet. Det er for eksempel et kjent fenomen at farger kan være vanskelig både å huske og å beskrive. Lysforhold i løpet av et døgn vil også spille inn, slik at en farge får svært forskjellige sjatteringer alt etter når på døgnet observasjonen skjer, mot hvilken bakgrunn osv. Dette kan få betydning ved vurderingen av vitnenes beskrivelse av farge på observerte fly.

Et vitne vil ikke nødvendigvis selv være klar over at det husker feil, for eksempel med hensyn til en beskrivelse av hvordan observerte fly så ut. Tidsangivelser er også forbundet med usikkerhet. Et vitne kan sette en hendelse inn i feil sammenheng, for eksempel til feil tidspunkt, en annen dag eller et annet år.

⁶ Lov 11. april 2003 nr. 20: Lov om granskningskommisjonen for Mehamn-ulykken 11. mars 1982 med et Twin Otter passjerfly.

⁷ Svein Magnussen: Vitnepsykologi. Pålitelighet og troverdighet i dagligliv og rettssal. Abstrakt forlag as, 2004.

Gjennom erindringsforskyvninger og egne forventninger vil en slik forklaring for vitnet selv fremstå som ekte og riktig. Ved innhenting av en vitneforklaring vil det derfor være nødvendig å forsøke å finne frem til noen faste holdepunkter/tidspunkter i forklaringen som kan kontrolleres mot andre opplysninger i et sakskompleks. For kommisjonen har det vært nødvendig å sammenholde svært mange vitneforklaringer slik det vil fremgå av Del III i rapporten.

En annen faktor som må tas i betraktning er at enkelte vitner kan ta med inntrykk fra andre kilder for sin egen hukommelse, for eksempel fra aviser, TV eller andre personer. Slik påvirkning har en tendens til å øke over tid. Det er derfor særlig viktig å unngå ledende spørsmål til vitner. For vitnene i nærværende sak, der mer enn tjue år er gått, og ulykken har vært omhandlet flere ganger i media, vil det være svært viktig å ta i betraktning de påvirkningsmuligheter samtlige vitner i større eller mindre grad kan ha blitt utsatt for.

Et vitnes hukommelse for hva som tidligere har hendt, vil også kunne påvirkes gjennom egen kunnskap, holdninger og følelser. I Magnussens bok er særlig fremholdt stereotypier og etterpåklokskap. For vitner som ikke har hatt sin oppmerksomhet rettet mot den hendelse vitnet skal forklare seg om, vil det være spørsmål om vitnets hukommelse for situasjonen eller episoden er påvirket i ettertid av ting som er sagt eller skrevet, dvs. vitnets nåværende kjennskap til hendelsen. Vitner kan for eksempel i god tro opplyse å huske begivenheter eller forhold som aldri har hendt, som har hendt på et annet tidspunkt eller som vitnet ikke selv har opplevd.

Gjennom sin forklaring og ved de spørsmål kommisjonen har stilt, har samtlige vitner fått anledning til å forklare seg om de forhold vitnet selv har ansett å være av betydning for saken. Mange har gitt uttrykk for tvil på punkter i sine forklaringer og mange vitner har pekt på den lange tid som er gått siden ulykken skjedde.

2.6.4 Søk etter savnet vrakdel sommeren 2003

Under bergingen av LN-BNK i 1982 var det enkelte deler som ikke ble funnet. Det har særlig vært fokusert på at balansehornet og en del av sideroret manglet. Kommisjonen besluttet derfor å gjennomføre et nytt søk etter vrakdelene.

KNM Tyr ble stilt til kommisjonens disposisjon i uke 35 og 36 i 2003. Det ble foretatt søk slik det fremgår av rapport av 16. september 2003, se Vedlegg 8. Det er opplyst at det var generelt gode søksforhold i perioden. Gaute Gregusson, Svein-Erik Hamran og Richard Saue var til stede under ulike deler av søket, mens flykaptein Ulf Larsstuvold var om bord under hele søket.

Søksområdet var definert i samråd med Ulf Larsstuvold. Under søket ble det tatt opp et objekt som er analysert ved Forsvarets forskningsinstitutt. Instituttet konkluderer med at objektet er en dropptank, og at *"tanken høyst sannsynlig ikke har tilhørt et jagerfly av typen Harrier fordi tanken har lokk som stikker utenfor selve tanken. Det at gjengene er metriske er med på å underbygge at tanken ikke er av britisk opphav"*, se Vedlegg 8. Dette gjør det lite sannsynlig at tanken stammer fra fly som deltok i øvelsen Alloy Express.

Ellers ble ingen funn registrert.

2.7 Bruk av sakkyndige

I tillegg til den kompetanse medlemmer av kommisjonen besitter, har kommisjonen engasjert eksterne konsulenter, både enkeltpersoner og organisasjoner, innenfor områdene flyteknikk, radar, meteorologi, aero- og hydrodynamikk, slik det fremgår av rapportens Del II.

Innen flyteknikk har Totalförsvarets Forskningsinstitut (FOI), Stockholm, vært hovedkonsulent for analyser og beregninger med hensyn til aerodynamikk, struktur- og bruddanalyser, samt stabilitet, styring og kontroll. Storm Weather Center AS har foretatt studier av radarbølgeutbredelse og refraksjon i ikke-homogen atmosfære. Det er foretatt analyser av vind og turbulens ulykkesdagen basert på historiske værdata ved Vector AS, Meteorologisk institutt og Storm Weather Center. Videre har en seniorforsker ved SINTEF foretatt strømanalyser for forholdene nær havaristedet på ulykkesdagen.

3. HAVARIET – SØK OG BERGING

3.1 Havaristen – LN-BNK

Flyet som havarerte, var en Twin Otter, dvs. et to-motors turbindrevet propellfly av typen DHC-6-300 med fast hjulunderstell, bygd i 1977 av The de Havilland Aircraft of Canada Ltd., Toronto, med serienummer 568. Besetningen besto av kaptein og styrmann, og flyet kunne ta inntil tjue passasjerer.

Widerøes Flyveselskap A/S kjøpte flyet direkte fra fabrikk. Det ble innført i Norges Luftfartøysregister 9. februar 1978, fikk nasjonalitets- og registreringsbevis nr. 1658 og registreringsmerke LN-BNK.

For en nærmere beskrivelse av LN-BNK henvises til R84, s. 10-13.

3.2 Besetning og passasjerer

Fartøysjef var Peer Christian Hovring, 38 år, Bærum.

Styrmann var Hans Breines, 26 år, Mosjøen.

En redegjørelse for deres utdannelse, flytid mv. er gitt i R84, s. 4-10.

Det var 13 passasjerer med flyet:

Aksel Jentoft Hansen, 64 år, Berlevåg
 Leif Agnar Torgersen, 37 år, Berlevåg
 Gunnfrid Torgersen, 12 år, Berlevåg
 Arild Jessen, 38 år, Alta
 Audun Jessen, 5 år, Alta
 Knut Sandtrøen, 24 år, Vadsø
 May-Britt Sandtrøen, 21 år, Vadsø
 Valter Eugen Hansen, 50 år, Vadsø
 Hermod Edmund Jensen, 36 år, Vadsø
 Hjalmar Arnt Fredrik Henriksen, 42 år, Vadsø
 Johnny Leo Olsen, 39 år, Tromsø
 Stein Åge Nilsen, 23 år, Honningsvåg
 Kjell Jørgen Jensen, 24 år, Kjøllefjord

3.3 Ruten mellom Berlevåg og havaristedet

Det var klarvær og sol da LN-BNK tok av fra Berlevåg, men det blåste en kraftig vind fra sør. Det antas at kapteinen førte flyet, bl.a. fordi det var styrmannen som betjente radioen. Fordi det var god sikt, valgte han å fly etter de visuelle flygereglene (VFR⁸). Alternativet var å fly IFR⁹, dvs. følge en fastlagt trasé ved hjelp av instrumentene. Ved flygning etter instrumentreglene (IFR) ville flyet hatt kurs mot Slettnes fyr før det bøyde av og fløy inn mot Mehamn lufthavn. I dette tilfellet fulgte flyet en trasé som gikk

i noenlunde rett linje fra Berlevåg over Omgang til Mehamn.

Flyet tok av fra Berlevåg kl. 13.19, 11 minutter før fastsatt avgangstid. Dermed fløy det ifølge Flyhavarikommisjonen fra en passasjer (R84, s. 3). Kommisjonen antar at de ansvarlige ved Berlevåg lufthavn har vært av den formening at alle passasjerer som hadde mulighet til å rekke flyet innen fastsatt avgangstid, hadde innfunnet seg før det tok av.

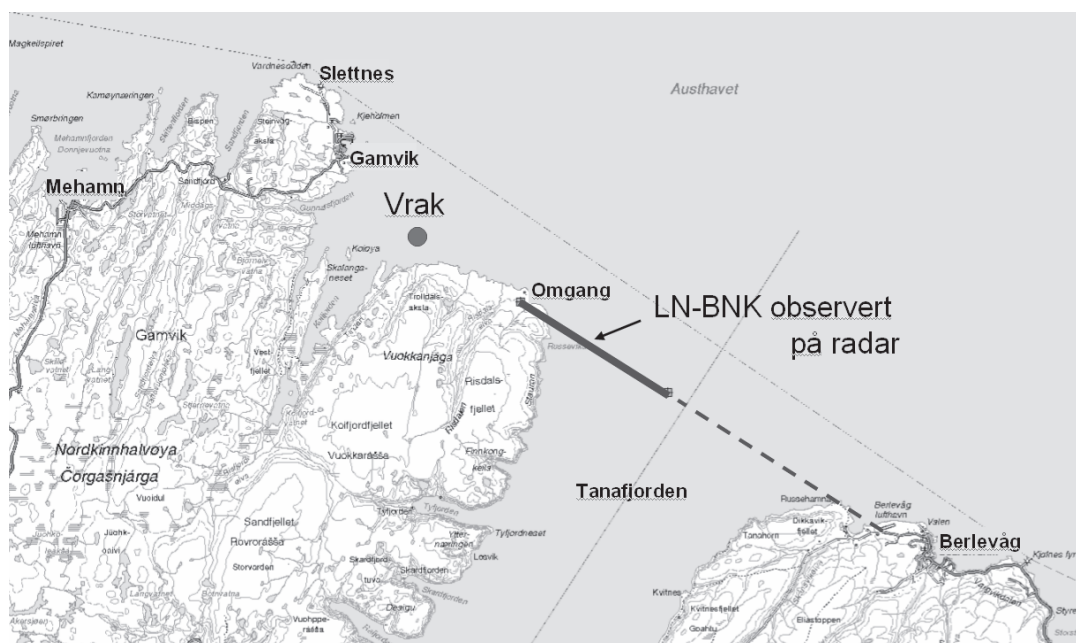
Kl. 13.22 meldte styrmannen til Mehamn AFIS at flyet var over Tanaffjorden i en høyde på 2 500 fot, og at ankomst Mehamn var beregnet til kl. 13.33. Kort tid etter ga styrmannen rutinemessig informasjon om flyets drivstoffstatus. Denne radiokontakten ble avsluttet kl. 13.23:53, og er den siste kjente kontakt flyet hadde med omverdenen.

En radaroperator ved Luftforsvarets radarstasjon ved Honningsvåg fulgte flyet fra kl. 13.23:203 til kl. 13.25:254. Deretter er det noe uklart hvordan radarbildet skal tolkes. De tidligere kommisjoner har tolket bildet slik at LN-BNK var kommet under radardekningen, dvs. under ca. 1 200 fot, men har ikke funnet noen forklaring på hva som skulle ha motivert piloten til å foreta en slik nedstigning akkurat i dette området. Radarplottet blir gjennomgått i kapittel 7.

Vraket av det havarerte flyet ble funnet tre dager senere. Det lå på om lag 40 meters dyp, noe over en kilometer fra land, om lag midt mellom Lille Omgang og innløpet til Koifjorden.

8. VFR: Visual Flight Rules.

9. IFR: Instrument Flight Rules.



Figur 3.1 Figuren viser et kartutsnitt over området Berlevåg-Mehamn. Den tykke (blå) streken viser hvor LN-BNK ble observert på radaren i Honningsvåg. (Den røde) Prikken viser hvor vraket av flyet ble funnet.

3.4 Søk etter havaristen

Da Hovedredningssentralen i Bodø ble alarmert om at LN-BNK var savnet, ble det omgående satt i gang søk etter flyet. Arbeidet ble ledet lokalt av lensmannen i Berlevåg, Hans Kilvik, som sto i forbindelse både med sin foresatte, politimesteren i Vardø, og med Hovedredningssentralen. Politimester Georg Isdahl kom til Gamvik fra Vardø 12. mars og fulgte arbeidet med å finne de omkomne.

Det ble umiddelbart opprettet en lokal redningssentral på Helsehuset i Gamvik, og hjelpekorpsene i Gamvik, Mehamn og Kjøllefjord ble bedt om å holde seg i beredskap. Frivillige fra hjelpekorpsene foretok søk etter flyet med snøscooterpatruljer. Vardø radio ble varslet, og sendte ut forespørsel til båter på Tanafjorden om noen hadde sett noe til det savnede flyet. Båter i området ble anmodet om å ta del i søksarbeidet, og flere meldte seg, deriblant M/K Stitind, M/K Irene, M/S Rypøy, M/K Herløv, M/S Stig Thorbjørn, M/K Skjånes, M/K Seivikbuen, M/K Øyvarden, M/S Eidefisk og B/V Kongsøy. Redningskrysserne Hjelm Waage og Sjøfareren kom også til, likeså dykkerfartøyet KNM Draug og kystvaktfartøyet KNM Horten.

Vitner som var mannskap om bord på noen av disse båtene, har fortalt at etter at de første vrakfunnene var gjort, ble båtene beordret lenger ut i havet for deretter å gå inn mot land igjen, nærmest på en linje. De fant dette arrangementet uforståelig. Etter deres mening ville det vært bedre å konsentrere letingen i området hvor det var funnet vrakdeler.

Kommisjonen har ikke funnet noen loggføring som bekrefter disse vitneutsagnene, og har heller ingen forklaring på hvorfor letingen kan ha blitt organisert på denne måten. Kommisjonen antar at de ansvarlige for letingen uansett har handlet ut fra beste skjønn i en kaotisk og uoversiktlig situasjon.

Også flere fly og helikoptre deltok i letingen: To CF-104 Starfightere tok av fra Banak og var over området om lag kl. 14.20. Også et Sea King-helikopter kom fra Banak, men først en stund senere. Widerøeflyet (LN-BNA) som kom fra Honningsvåg via Mehamn, satte av passasjerene i Berlevåg og deltok deretter i søk. Et Lynx-helikopter på vei fra Banak til kystvaktskipet KNM Horten i Porsangerfjorden ble omdirigert og satt inn i søket. Et Bell-helikopter fra 339-skvadronen på Bardufoss var ved Kirkenes og ble dirigert til søksområdet. Det samme ble en DA-20 Falcon Jet som sto på Kirkenes lufthavn da LN-BNK havarete. Også et fly fra Norving deltok i søket.

I lensmannsloggen for 11. mars 1982 er det kl. 18.00 innført at redningsskøyta Hjelm Waage og et annet fartøy, B/V Kongsøy, har funnet vrakrester: *"dør, trapp og andre gjenstander"*. Det ble søkt etter flyet i fjorden med ekkolodd. I lensmannsloggen er det 13. mars kl. 17.39 notert at det er gjort en interessant registrering på 23 favners dyp, *"0,6 mil nord av*

Teistbergan. 0,9 mil øst av nordre øyskjær". Det ble satt ut markeringsbøye. To lensmannsbetjenter med dykkerutdannelse gikk dagen etter ned på det angitte sted, og kl. 12.07 den 14. mars kunne R/S Hjelm Waage melde til redningssentralen i Gamvik at flyet var funnet. Dykkerne laget hver sin skisse på en huntonittplate av det de så av vraket på havbunnen.

3.5 Berging av omkomne

Dykkere fra Ramsund orlogsstasjon ble budsendt, og fem dykkere kom til Gamvik om kvelden 14. mars. Senere kom også sivile dykkere til. Kl. 00.45, natt til 15. mars, gikk første dykker i sjøen. Politimester Isdahl sier i sin forklaring av 1. juli 2004 at han *"var redd for at omkomne kunne drive av med strømmen. (...) Derfor ble det besluttet at minedykkerne skulle dykke umiddelbart samme kvelden de kom, slik at de omkomne som lå på havbunnen kunne bli tatt opp så fort som mulig."*

Like før kl. 02.00 natt til 15. mars ble den første av de omkomne tatt opp. På grunn av lys- og værforhold ble det imidlertid en pause i arbeidet fra kl. 02.08 til kl. 07.17.

Med unntak av kapteinen ble alle de omkomne funnet og identifisert. Styrmannen ble funnet i setet, fastklemt under cockpit. Ifølge dykkeren Ole Martin Rønning som fikk ham heist opp, hadde han sikkerhetsselene på, men låsen var åpen. Obduksjonen avdekket ingen tegn til sykdom eller påvirkning av alkohol hos styrmannen. Det ble heller ikke påvist karbonmonoksidhemoglobin (kullos i blodet), noe som viser at det ikke har vært brann i førerkabinen.

De omkomne lå enten ved eller i nærheten av vraket, bortsett fra en av passasjerene som ble funnet om lag 300 meter fra flyet. I ettertid var det en del spekulasjoner om hvorvidt vedkommende kunne ha vært i live en kort stund etter sammenstøtet med sjøen. Flyhavarikommisjonen fastslår imidlertid:

"Medisinske undersøkelser viser at de ombordværende har vært utsatt for så store krefter (50 - 100 G¹⁰) i havariøyeblikket at ulykken ikke var mulig å overleve." (R84, s. 28).

Denne konklusjon ble bekreftet gjennom undersøkelser i 1987/88. Samtlige omkom momentant da flyet traff havflaten.

De fleste av de omkomne ble tatt opp i R/S Hjelm Waage og ført i land til en egnebu i Gamvik. Kommunelegen i Lebesby, Finn Bjørn Rørvik, utførte her syning og identifisering og skrev ut dødsattest. Til assistanse hadde han lensmann Kilvik, flykaptein Ole Martin Nordbye fra Widerøe og/eller Vidar Svendsen fra de lokale hjelpemannskapene. Regionsykehuset i Tromsø ble kontaktet og anmodet om hjelp til

¹⁰. 100 g tilsvarer en bremsekraft 100 ganger kroppsvekten.

dette arbeidet med de omkomne, men anmodningen ble ikke imøtekommet. Kripes i Oslo ble kontaktet, men fant det ikke påkrevet å sende noen representant til ulykkesstedet, med mindre det oppsto problemer med identifiseringen av de omkomne.

Når en forulykket var identifisert, ble de nærmeste pårørende underrettet gjennom presten på hjemstedet. De hadde da lenge gått i uvisshet og bare hatt meldinger i media å holde seg til. Det ble ikke gitt noe eget tilbud om krisehjelp e.l. verken til de pårørende eller til noen av hjelpemannskapene. Den siste omkomne som ble funnet, ble tatt opp 20. mars. Da var i alt 14 av de 15 personene som hadde vært om bord i LN-BNK ved havariet, tatt i land.

Etter identifiseringen ble de døde lagt i kiste, og kistene ble sendt til Regionssykehuset i Tromsø for nærmere undersøkelse, eventuelt obduksjon. Ved ankomsten til Tromsø skal en av de pårørende ha sett at to av disse kistene var merket med Widerøes Flyveselskaps emblem. Dette har kommisjonen undersøkt, men ikke fått bekreftet.

Like ved vraket ble det funnet to avrevne skjorte-skulderklaffer med kapteinsdistinksjoner. Også kapteinens ”overnattingsbag” ble funnet, men ikke kapteinen selv.

Nye dykkere ble sendt til området. Det ble lett frem til 16. april. Patruljer lette også langs strendene ved Omgangslandet, noe som ble gjentatt påfølgende sommer.

Den siden av LN-BNKs cockpit hvor kapteinen satt, var svært ødelagt. Det var den som først traff vannflaten. Mest sannsynlig satt kapteinen fastspent i setet da flyet traff sjøen. Festet for setebeltet var delvis revet løs fra veggen, og låsen kan dessuten ha åpnet seg, i likhet med beltelåsen til styrmannen. Dermed kan kapteinen ha blitt skylt ut av cockpit. Styrmannen, derimot, ble som nevnt funnet fastklemt under cockpit. Heller ikke etter ulykken ved Værøy 12. april 1990, hvor en Twin Otter styrtet i havet, ble kapteinen funnet.

3.6 Heving av flyvraket

En snurper, M/S Hugo Trygvasson, som var utstyrt med en stor ferskvannstank, ble tilkalt. Båten var på plass ved havaristedet tidlig om morgenen 16. mars. Vrakdelene ble heist om bord i Hugo Trygvasson, hvor de ble spylt rene for salt for å forhindre korrosjon. Vitner har hevdet at det under spylingen også kan ha forsvunnet biologisk materiale som kunne gitt holdepunkter til å forklare hva som hadde skjedd med flykapteinen.

Mindre vrakdeler ble samlet i et nett og heist om bord. I sjøgangen under arbeidet hendte det ifølge vitnebeskrivelser at vrakdelene slo mot skutetida. Om bord var det trangt om plassen, og vrakdelene måtte stables i en haug. For den etterfølgende gjen-

nomgang og analyse av vraket må en slik behandling av vrakdelene ha vært uheldig, da man ikke kan utelukke at enkelte av skadene på vrakdelene kan ha oppstått under heving, transport og lagring.

Vraket ble fraktet til Bodø hvor delene ble lagt ut i en hangar for nærmere inspeksjon av Flyhavari-kommisjonen.

3.7 Oppsummering og vurdering

I flere år hadde Widerøes Twin Ottere daglig trafikkert Finnmarkskysten under de forskjelligste værforhold. 11. mars 1982 var det klart og fint vær, riktignok kraftig vind, men tilsynelatende forholdsvis gode forhold for flygning. At en Twin Otter kunne forulykke under slike forhold, var uforståelig, og skapte ekstra oppmerksomhet rundt ulykken. Etter at LN-BNK var meldt savnet, gikk det ikke lang tid før et apparat for søk og berging var etablert. Mange gjorde en stor og prisverdig innsats både på land, på havet og i lufta så vel ulykkesdagen som de påfølgende dagene.

Forholdene i Finnmark er gjennomslagskraftige. At et Widerøe-fly var savnet, ble raskt kjent, likeså hvem som var passasjerer med flyet. Flere av de nærmeste pårørende fikk vite om det som var skjedd, gjennom media. Etter hvert som de omkomne ble funnet og identifisert, ble de underrettet gjennom den stedlige prest. Da var det gått flere dager siden ulykken. Under kommisjonens høring 6. september 2004 av ledelsen i Widerøes Flyveselskap A/S beklaget daværende administrerende direktør i selskapet, Peter L. Nissen, at det ikke den gang ble etablert noe tilbud til de pårørende om krisehjelp. På den tiden tenkte man ikke på at noe slikt skulle være nødvendig eller ønskelig. I ettertid er det lett å innse at både de pårørende og de som deltok i arbeidet med å hente opp og identifisere de omkomne, skulle ha fått tilbud om krisehjelp.

Kommisjonen finner det dessuten uforsvarlig og uforståelig at en ung og nyutdannet lege, i tillegg til full stilling som kommunelege og som den eneste med medisinsk utdanning, måtte bære hele ansvaret for syning, identifisering og attestering av dødsårsaken for de 14 omkomne som ble funnet. Dette arbeidet må ha vært en urimelig stor påkjenning både for legen og hans medhjelpere¹¹.

Etter vår tids målestokk hadde det vært naturlig å stille større ressurser til disposisjon for bergingsarbeidet, bl.a. med en større og bedre bergingsbåt og med flere medisinsk utdannede hjelpere for legen. Både de pårørende og mange av hjelpemannskapene burde også vært fulgt opp på en langt bedre måte. Det er dessuten beklagelig dersom vrakdeler ble spylt rene for saltvann på en slik måte at biologisk materi-

¹¹. Se nærmere om dette i kapittel 16.4.2.

ale, som kunne ha vært til hjelp for å finne svar på hva som skjedde med kapteinen, kan ha blitt forspilt. Imidlertid er det ingen holdepunkter for at spyling, som enkelte har hevdet, skal ha skjedd i et forsøk på å forspille bevis. I den hektiske og emosjonelt belastende situasjon som forelå for alle impliserte, er det

forståelig at praktiske hensyn der og da har vært dominerende og skjøvet taktiske/etterforskningsmessige overlegninger noe i bakgrunnen. Alle forhold tatt i betraktning har kommisjonen funnet at bergingsarbeidet ble utført så godt og samvittighetsfullt som situasjonen og de begrensede ressursene tillot.

DEL II
TEKNISKE, METEOROLOGISKE OG ANDRE UNDERSØKELSER KNYTTET TIL
RUTE WF 933 MELLOM BERLEVÅG OG MEHAMN,
11. MARS 1982

4. ALLMENNE BETRAKTNINGER

4.1 Innledning

Blant de hypoteser som er fremsatt som årsak til LN-BNKs havari 11. mars 1982, er det to som skiller seg ut: 1) kollisjon med ukjent luftfartøy og 2) sammenbrudd av vitale deler i lufta på grunn av overbelastning. Kollisjonshypotesen er i vesentlig grad basert på vitneutsagn og gjennomgåelsen av disse representerer Del III av kommisjonens rapport. De tidligere havarikommisjoner kom til at flyet styrtet som følge av sammenbrudd i lufta av vitale deler av flyets styringsorganer, men med begrunnelser som ikke har vunnet allmenn aksept. FHKs konklusjon om at flyet ble brutt ned i lufta har vært undergitt vitenskapelige undersøkelser slik det fremgår av rapportens Del II.

Tidligere kommisjoners årsaksforklaring innbefatter ekstreme værforhold inkludert en uheldig kombinasjon av rorbruk og turbulens, samt et mulig anslag av flygende objekt som frigjøres fra lasterommet i flyets nese. En full gjennomgang krever derfor en detaljert granskning av de meteorologiske forhold (spesielt turbulens) på ulykkesdagen, dessuten aerodynamiske studier av krefter forårsaket av både turbulente vindbyger og antatt rorbruk. De kombinerte kreftene må sammenlignes med de krefter som kreves for brudd på "vitale deler av strukturen". I tillegg må det granskes om ikke-fastgjorte kolli virkelig kan frigjøres fra fremre lasterom, og om treff av et slikt objekt kan ha betydning for eventuelle brudd på vitale styringsorganer.

To temaer er av felles interesse for begge hypoteser: Eksaminasjon av vrak og vrakdeler og dessuten radarobservasjoner og tolkning av disse. En detaljert eksaminasjon av vraket er ikke lenger mulig ettersom det er nedgravd og i praksis utilgjengelig. Det finnes imidlertid en rik samling med fotografier og en rekke rapporter fra tidligere kommisjoners undersøkelser, herunder laboratorierapporter vedrørende materialstudier og bruddårsaker. Det ble funnet sprekker i innfestingen av høyderoret til "torque tube". Sprekkene kan ha redusert styrken på innfestingen med inntil 50 % ifølge FOI¹². Det ble ikke funnet merker/inntrykninger som tyder på kollisjon med annet luftfartøy, og

dette tema vil bli behandlet i detalj i vrakanalysen i kapittel 6. I Del II vil en i hovedsak studere tegn på brudd på grunn av aerodynamisk overlast og dessuten om de aktuelle deler er brutt av i lufta, eller som følge av det heftige sammenstøtet med vannflaten. Det må antas at skader er påført, ikke bare på grunn av dette sammenstøtet, men også på grunn av de vanskelige bergingsforhold. Berging krevde at visse deler måtte tas fra hverandre, og det kunne ikke unngås at nettet med vrakdeler slo i skutesiden idet de ble vinsjet om bord. Videre transport til Bodø foregikk til sjøs under forhold som neppe var ideelle, før lasten ble losset og kjørt til en hangar der flyet igjen ble bygd opp i den grad det var mulig med de deler som var tilgjengelige. Konklusjoner basert på bilder, tatt under denne prosessen eller fra det rekonstruerte flyet på lagringsplassen i Bodø, vil være beheftet med usikkerhet siden delenes forhistorie er dårlig kjent.

De eksisterende radarbilder er ikke av beste kvalitet etter dagens teknologi. De er basert på opptak fra Honningsvåg og gir bare retning og avstandsinformasjon, ikke høyde. Det er usikkert om alle ekko er fra fly, eller om enkelte representerer såkalt "clutter"¹³. Ettersom "radarskyggen" ikke er nøyaktig kjent, kan det være nærliggende å godkjenne et ekko som reelt enda det egentlig ligger i skyggeområdet. For de aerodynamiske undersøkelser er det viktig å vite med rimelig nøyaktighet hvor flyet befant seg relativt til de til dels stedbundne turbulensfenomener. For kollisjonshypotesen er det viktig å vite hvor lang avstanden mellom to objekter må være for at radaren skal kunne skille mellom de to og ikke oppfatte "målene" som bare et enkelt objekt. Radarposisjonen påvirkes også av turbulens, særlig i forbindelse med temperaturvariasjoner i atmosfæren. Dermed kan også radarskyggen bli forskjøvet under turbulente forhold. Dette er diskutert i et eget avsnitt, kapittel 7.3.

4.2 Selskapet

Widerøes Flyveselskap har lange tradisjoner sett i forhold til flyindustriens korte historie.¹⁴ Fra å være

¹². Se kapitlene 5.3.1 og 6.3.2.

¹³. "Clutter": Falske ekko pga. uønskede radarrefleksjoner fra fjell, skyer e.l.; se kapittel 7.4.

¹⁴. Selskapet ble grunnlagt alt i 1934 av Viggo Widerøe sammen med en gruppe flyentusiaster.

et service- og taxiselskap, hvor flyfotografering var en av hovedbeskjeftigelsene, ekspanderte selskapet raskt etter at det fikk hovedkonsesjonen for rutetrafikk på de nye kortbaneflyplassene på slutten av sekstitallet. Denne raske ekspansjonen fant sted omtrent på samme tid som de norske helikopterselskapene, ansvarlige for transport av oljearbeidere i Nordsjøen, begynte sin raskt voksende aktivitet. De store flyselskapene, SAS og Braathens, rekrutterte sine flygere og mekanikere hovedsakelig fra Flyvåpenet hvor de hadde fått en grundig og ensartet opplæring og hvor disiplin var like viktig som individuelle ferdigheter. Widerøes flygere og spesialister hadde ofte selv tatt styringen over sin utdannelse og selv betalt for opplæringen til B-sertifikat (som pilot) i USA eller Canada. Det store behovet for piloter og mekanikere som økningen i lufttrafikken førte med seg, ga mange sjansen til en spennende jobb i ung alder. Flyvåpenets flygere og fagspesialister var gjerne bundet av lange tjenestekontrakter, og var ofte eldre før de kunne gå inn i sivil tjeneste.

Widerøes beskjeftigelse som operatør av småfly (til dels sjøfly) ga pilotene spesiell og nyttig erfaring i manøvrering blant fjorder og fjell, og i operasjoner fra små og dårlig utrustede flyplasser. Denne erfaringen var god å ta med ved operasjoner på de nye kortbaneflyplassene, og pilotene fikk gjerne større frihet og ansvar for rutevalg og operasjonelle beslutninger enn det som var vanlig i store etablerte flyselskaper. Det førte til at pilotene med sin Twin Otter fikk nær heltestatus i landsdeler med vanskelige flyforhold, de fløy i all slags vær og kom alltid frem. Men de var også under press. Flyplassen på Værøy var uegnet for flytrafikk, og pilotene ønsket ofte ikke å lande der når vindforholdene ble vanskelige. Men da kom de under dobbelt ild, fra det reisende publikum som ønsket større regularitet, og fra byråkratene i Oslo som ikke ville innse at flyplassen var feilplassert. Ulykken i 1990 ga det resultatet som mange hadde fryktet.

Det vokste etter hvert frem en noe uheldig bedriftskultur, både organisasjonsmessig og sikkerhetsmessig, som ble avdekket i havarirapporten etter ulykken ved Namsos i 1993¹⁵. Dette falt sammen med innføringen av en ny og moderne flytype til bruk på kortbanenettet, Dash 8 fra samme produsent (nå Bombardier) som for Twin Otter. Det nye flyet er i alle deler et moderne rutefly og stiller krav til operatør og mannskap på linje med kortdistansefly fra andre ruteselskaper. Det førte til en massiv utskiftning av piloter. Hadde denne ”spesielle kulturen” som ble avdekket ti år senere, noen betydning for ulykken med LN-BNK? En direkte årsak er ikke enkel å finne.

Kaptein Hovring som førte flyet, var en flyentusiast med bakgrunn som seilflyger, med full flygerutdannelse i Flyvåpenet og erfaring fra operasjon av større fly fra sin tid i charterselskapet Sterling. Hans kjennskap til Twin Otter kvalifiserte ham til å være Widerøes representant ved spesifisering og bygging av selskapets flysimulator i USA. Med hensyn til utdannelse og erfaring var Hovring blant selskapets beste.

Under den aksept for individuelle beslutninger som var vanlig i Widerøe, kunne en pilot avvike fra ”normal flight plan” under bestemte forutsetninger. Det var populært blant befolkningen nordpå at piloten kunne fly lavt over vidda, for eksempel for å bedømme forholdene for snøscooterkjøring. Men denne friheten hadde sin pris. En har ingen indikasjon på at Hovring fløy på annen høyde eller kurs enn det som var vanlig. Men usikkerheten omkring dette gjør det vanskeligere å bedømme radaropptakene: Fløy han i en høyde der en forventer reelle ekkos, eller representerer signalene ”clutter”? Da den Twin Otter som var nærmest havariområdet ble anmodet om å gå på søk, valgte kapteinen først å sette av passasjerene i Berlevåg, noe han ble kritisert for i ettertid. Kapteinens beslutning var i samsvar med Flydriftshåndboka. Bevegggrunnen for hans avgjørelser kan ha vært at han regnet med at LN-BNK snart ville dukke opp av seg selv. Både for søksfasen før vraket ble funnet, og for undersøkelsene av mulige havariårsaker, ville en mer ensartet praksis med hensyn til trasévalg og høyde ha vært til stor nytte.

4.3 Flyet

DHC-6 Twin Otter må som rutefly betraktet anses å være en nødløsning. Det ble konstruert som et såkalt STOL-fly (Short Take-Off and Landing) og var en av de få flytyper som både var tilgjengelig og egnet til å operere fra de korte landingsbanene, og under de primitive forhold som kortbanesystemet representerte. Det hadde ingen trykk-kabin, og cockpit var kald og trekkfull for pilotene vinterstid. Flyet hadde ingen toalett, men flydistansene var korte og det reisende publikum ikke bortskjemt med komfort. Antallet seter (max 20) var også rimelig i forhold til trafikkgrunnlaget. Twin Otteren var ikke bygget som rutefly, men som anleggs- og taxify for vanskelig tilgjengelige områder i Canada og Alaska, og det hadde ry som en pålitelig og sikker ”arbeidshest”.

Da flyet ble valgt som rutefly på kortbanesystemet, ble det også diskutert om flyet skulle oppgraderes med utrustning vanlig på passasjerfly i regulær trafikk. Blant de utrustningsdetaljer som ble nevnt, var bl.a. autopilot, ”flight recorder”, samt ”cockpit voice recorder” (taleregistratør) og nødpeilesender (”pinger”). Autopilot og flight recorder ble vurdert

¹⁵ Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL): Rapport om luftfartsulykke ved Namsos den 27. oktober 1993 med DHC-6-300 Twin Otter, LN-BNM. Rapport 07/96, avgitt juni 1996.

og eliminert, mens taleregistrator ble installert etter noen år (etter ulykken i 1982). Dette instrumentet viste sin nytte ved granskningen av Værøy-ulykken i 1990. Det er interessant å merke seg at Australia, som godkjente Twin Otter for rutetrafikk omtrent på samme tid som dette ble vurdert i Norge, krevde omfattende forbedringer av instrumentering og utrustning, enda de klimatiske forhold der var bedre og landskapet stort sett flatt. På den annen side var flydistansene lengre, ikke bare 15 minutter mellom stoppesteder som det ofte er i våre nordligste landsdeler. I ettertid har det vist seg at plasseringen av radioantenne og radartransponder på flyet ikke var optimal, idet signalet kunne bli borte fordi flyet selv "skygget" for transmisjonen. Dette kan ha vært et problem ved LN-BNKs ferd mellom Berlevåg og Mehamn.

5. LN-BNKS TEKNISKE TILSTAND FØR HAVARIET

5.1 Innledning

Kommisjonen ser i det følgende på innhentede opplysninger – skriftlige og muntlige – om havaristen LN-BNKs tekniske tilstand i tiden forut for ulykken 11. mars 1982, og på flyoperatørens (Widerøes) interne rutiner for rapportering av skader eller avvik generelt, samt på berørt personells etterlevelse av disse bestemmelsene.

Twin Otter-maskinen LN-BNK ble bygget i 1977 ved De Havillands flyfabrikk i Canada, og var nyinnkjøpt av Widerøes Flyveselskap A/S, innført i luftfartøyregisteret 9. februar 1978. På ulykkestidspunktet hadde flyet en samlet gangtid på nær 10 000 timer. Nærmere tekniske detaljer, motor- og propelltyper, sertifiseringsbevis mv. er gitt i Flyhavarikommisjonens rapport 1984:49 (R84) under kapittel 1.6.

5.2 Tidligere gransknings funn og konklusjoner

Flyhavarikommisjonens første rapport, R84, ga under kapittel 2.1 følgende beskrivelse av LN-BNKs tekniske tilstand og status forut for ulykken:

"Flyet var forskriftsmessig sertifisert, utstyrt og vedlikeholdt. Det har ikke fremkommet noe som tyder på at det har hatt tekniske defekter eller svakheter. Det er kjent at flyet var utsatt for en hendelse i mars 1980, hvor sideror ble byttet, etter at flyet under bakkeopphold på Tromsø hadde vært utsatt for "jetblast" fra en DC-9. Det er imidlertid ikke gjort noen funn som kan henføres til denne hendelsen."

På grunnlag av vitneutsagn gikk den utvidede Flyhavarikommisjonen i sin rapport 1988:60, under kapittel 3.3.1, nærmere inn på "jetblast"-hendelsen i 1980 og dens mulige konsekvenser. Videre tok man

under kapittel 3.3.2 opp en ny anførsel, fremkommet etter avgivelsen av den opprinnelige rapport, om "*en angivelig hard landing på Røssvoll flyplass, Mo i Rana, med LN-BNK*". Hendelsen skulle etter det opplyste ha inntruffet i november 1981.

Andre klart definerte tekniske forhold kan ikke sees inngående omtalt eller vurdert i rapporten.

Om "jetblast"-episoden heter det i 1988-rapporten (pkt. 3.3.1.3) at vitneutsagnet antydte:

"... at belastningen mot sideroret og finnen kan ha påført finnen permanente skader, store nok til å ha svekket dens evne til å tåle belastninger. Det lå i vitneutsagnet samtidig en tvil om hvorvidt den tekniske tjeneste ved Widerøes Flyveselskap hadde vært betryggende."

I samsvar med de da gjeldende bestemmelser er vitneutsagnene så vel i 1984- som i 1988-rapporten anonymisert. Det kan derfor i ettertid by på problemer å forsøke å identifisere hvilket eller hvilke vitner som har uttalt hva ved å sammenholde en mer eller mindre summarisk gjengivelse i rapporten(e) med de foreliggende oppleste og vedtatte vitneforklaringer fra vedkommende granskningsperiode. Nærværende kommisjon har, med dette forbehold, merket seg følgende protokollat fra daværende sekretær i Widerøes Flygerforening Helge Høviks forklaring for den utvidede Flyhavarikommisjonen 17. juni 1987, der han blant annet uttaler seg om 1984-rapporten og om hva den da pågående granskning (1987) burde konsentrere seg om:

"Høvik kommenterer til den teknisk/operative del i rapporten og sier han er kritisk til den.

Han nevner at i 1980 var maskinen utsatt for en episode i Tromsø som kommisjonen kjenner til. Han mener kommisjonen har fokusert for lite på bakkevedlikeholdssiden for flyet. Episoden står omhandlet i rapporten.

(...)

Høvik vil ikke uttale seg om sitt syn på hvordan Widerøe håndterte skaden på roret. Han mener denne siden bør sees nærmere på av kommisjonen."

Mehamnnkommisjonen har to ganger, 1. desember 2003 og 6. september 2004, innhentet nye forklaringer fra Helge Høvik, siste gang som ledd i en plenumsforklaring fra flere representanter for Widerøes Flyveselskap. Under hans forklaring 1. desember 2003 ble 1988-rapportens pkt. 3.3.1.3 – gjengitt ovenfor – lest opp for ham. Om dette er følgende protokollert i hans forklaring:

"Vitnet kan ikke huske i detalj om han har uttalt seg slik som gjengitt i rapporten. Han går imidlertid ut fra at det er riktig slik som gjengitt."

Den fremførte tvil – hvor den enn måtte komme fra – om hvorvidt flyselskapets tekniske tjeneste had-

de vært ”betryggende”, medførte at den utvidede Flyhavarikommisjonen fant det nødvendig å ettergå omstendighetene omkring ”jetblast”-episoden og rorbyttet nærmere, jf. R88, s. 36-38. Undersøkelsen munnet ut i en konklusjon om at rorbyttet var uten betydning for ulykkesforløpet, og det var heller ingen grunn til å tro at ”jetblasten” i 1980 hadde skadet LN-BNKs finne.

Om tilsyn, inspeksjoner og vedlikehold konstaterte rapporten (R88, pkt. 3.3.1.5):

”I sitt arbeid har kommisjonen ikke funnet noe som tilsier at vedlikeholdet av flyene i Widerøes Flyveselskap ikke har vært og er av fullt ut forskriftsmessig høy standard.”

Under rapportens kapittel 3.3.2 (s. 38-40) behandler den utvidede Flyhavarikommisjonen anførselen om at LN-BNK i 1981, nærmere bestemt 21. november det året, skulle ha foretatt en hard landing på Røssvoll flyplass, med anført skadepotensial av betydning for det som skjedde med flyet 11. mars 1982. Etter vitneavhør, dokumentgjennomgang og besiktigelse av vraket, konstaterte kommisjonen at det ikke forelå bevis eller indisier for at den omtalte landing på Røssvoll knyttet seg til LN-BNK.

Oppsummeringsvis heter det i rapportens kapittel 6 om disse og andre tekniske forhold (R88, pkt. 6.2.2 og 6.2.3):

”Det er ikke funnet noe som tyder på at det skulle ha vært tekniske defekter eller svakheter ved noen del av LN-BNK før havariet. Kommisjonen har ikke funnet holdepunkter for at LN-BNK skulle ha vært utsatt for en hard landing på Røssvoll flyplass, Mo i Rana, den 21. november 1981. Det er heller ikke funnet holdepunkter for at LN-BNK’s halefinne eventuelt skulle ha blitt påført skade eller svekkelse ved ”jet-blast” hendelsen på Langnes flyplass, Tromsø, den 7. mars 1980.

Det er ikke fremkommet noe som skulle tilsi at LN-BNK’s sideror tidligere skulle ha vært utsatt for noen hendelse som kunne ha svekket det. Siderorets loggpapirer viste intet unormalt.”

5.3 Mehamnkommisjonens vurdering av visse tekniske forhold

5.3.1 Sprekkdannelse i høyderorets innfesting til ”torque tube”

I R84, kapittel 1.12.2 gjennomgås forholdsvis summarisk en rekke funn og observasjoner ved enkelte deler av vraket.

Et funn som har opptatt Mehamnkommisjonen i særlig grad, knytter seg til en utmattingsprekk ved ”torque tube”. Denne er omtalt slik i R84, pkt. 1.12.2.9:

”Babord høyderor var sammen med yttre del av haleflaten revet løs fra flyet. ”Torque tube” som forbinder de to høyderor med hverandre, var dratt og

vridt ut av sin innfestning – vridning av høyderor mot klokken sett mot finnen. Metallurgiske undersøkelser av bruddflaten i ”torque tubes” indre (nærmest senterlinjen) festeribbe, avslørte en liten utmattingsprekk. Lengden på sprekken og selve sprekkemonsteret var ikke alvorligere eller særlig forskjellig fra tidligere observerte sprekker i samme område på andre Twin Ottere. Flyets fabrikant mener at den ikke har hatt noen som helst betydning for havariet. Kommisjonen deler dette syn.”

Utmattingsprekken er omtalt også i R88 under pkt. 3.3.6.5, der funnet av sprekken nevnes som et eksempel på grundigheten i de foretatte undersøkelser. Følgende er her anført om dette:

”Undersøkelser viser også at alle brudd i halepartiet på flyet skyldtes overbelastning. Dette gjelder også andre mer oppbrutte deler av vraket der det ikke ble funnet indikasjoner på material- eller strukturfeil. De omfattende skadene på hoveddelen av flyet vanskeliggjorde undersøkelsene. I tillegg kom uunngåelige skader ved berging og transport. Grundigheten i undersøkelsene bestyrkes av det faktum at en meget liten utmattingsprekk ble oppdaget. Denne hadde ingen betydning for havariet eller for flyets pålitelighet på ulykkestidspunktet.”

Mehamnkommisjonen registrerer at det på dette punkt gjorde seg gjeldende ulike faglige vurderinger mellom flyfabrikanten på den ene side og Transport Canada på den annen, jf. kapittel 6.3.2. Transport Canada oppdaget sprekken som var ca. 9 mm i utstrekning, og at den befant seg i nærheten av en annen, litt større prekk.¹⁶

Den strukturmessige betydning av dette har på kommisjonens anmodning vært beregnet og vurdert av FOI, som i sin redegjørelse anfører¹⁷:

”There were two cracks observed with one crack having a size of 8.9 mm (0.35 inch) close to the other even larger crack. The multiple site cracks could significantly compromise the strength of the material. According to the fracture mechanics theory for two closely located cracks with similar sizes¹⁸, great reduction in the strength can be expected. Conservatively for two cracks about 9 mm separated with the same distance, more than 50 % of ultimate strength will be lost for 2014-T6 aluminium alloy.

(...)

This is a great compromise to the structural integrity at the torque tube connection. The reduction in strength may be even greater if the stress concentration is considered. It is, unfortunately, not possible to make any more detailed evaluations since the wreckage has been destroyed, the there is no more detail information about the formation of cracks.”

16. K.M. Pickwick: Aviation Safety Engineering Laboratory, Transport Canada, June 1982, Report LP 108/82.

17. Vedlegg 14: FOI-rapport: Structural Analysis of Twin-Otter Tail for Mehamn Accident Investigation, FOI-RH-421-SE.

18. Y. Murakami: Stress intensity factors handbook, Vol. 1. Pergamon Press, Pergamon Books Ltd., 1987.

Kommisjonen kommer nærmere inn på dette under kapittel 6.3.2. De aerodynamiske konsekvenser av et brudd på innfestingen av høyderor til "torque tube" vil bli diskutert i kapittel 10.

5.3.2 "Jetblast"-episode og mulig hard landing

Som nevnt er det en del som tyder på at blant annet Helge Høviks vitneforklaring i 1987 bidro til at den utvidede Flyhavarikommisjonen fant grunn til å undersøke flyselskapets vedlikeholdsrutiner nærmere, spesielt i relasjon til LN-BNK. Herunder ble det særlig fokusert på "jetblast"-episoden i 1980, som vitnet hadde pekt på, samt anførselen som var kommet fra annet hold om en "angivelig hard landing på Røssvoll".

Ulf Larsstuvold oversendte den 10. mai 2004 et udatert notat utarbeidet av Helge Høvik, visstnok fra våren 1984, med synspunkter på Flyhavarikommisjonens "arbeidsdokument nr. 2". Under notatets overskrift "Haleseksjon – hastigheter" kom han inn på forhold som knytter seg til selskapets vedlikeholdsrutiner:

"(...) Ut fra den mangeårige erfaring vi har med Twin Otter flyet og operasjon i til dels meget markerte turbulente områder, synes det klart at haleseksjonen på LN-BNK ikke kan ha vært i forskriftsmessig stand. Det kunne vært interessant om rapporten også gikk inn på de vedlikeholds og ettersynsrutiner selskapet gjennomfører. Som kjent er dette arbeidet trappet vesentlig opp siden ulykken fant sted. Det bør ikke bare være besetningen som veies på gullvekt etter et havari av denne kategori."

Som det fremgår, synes Høvik under sin vitneforklaring i 1987 å ha vært inne på det samme.

Det tilføyes for fullstendighets skyld at Helge Høvik under forklaring for nærværende kommisjon 1. desember 2003 ga generelt uttrykk for at *"Widerøe hadde et veldig godt vedlikehold på flyene etter kravspesifikasjonene den gangen"*, og at selskapet *"hadde god økonomi i 1982, noe som medførte at de brukte penger på flysikkerhet"*, samt at *"rapporteringskulturen var i utgangspunktet bra, bortsett fra at mye ble meldt muntlig over telefon. I dag er det helt andre rutiner, med skriftlig rapportering"*.

5.3.2.1 "JETBLAST"-EPISODEN, 7. MARS 1980, MED ETTERFØLGENDE RORBYTTE

Det er i 1988-rapporten pkt. 3.3.1.4 og 3.3.1.5 (s. 37-38) redegjort nærmere for byttet av sideror på LN-BNK etter "jetblast"-episoden i mars 1980. Mens flyet selv var bygget i 1977, var roret som ble påmontert etter episoden opprinnelig kommet til Widerøe i 1971, installert på LN-BER. Roret ble avmontert dette flyet i 1978 og overført til LN-BNS, der det var i bruk frem til 27. mars 1980, da det ble avmontert og

overført til LN-BNK. Her var det altså i bruk i snau to år, inntil havariet 11. mars 1982.

Uten et vrak å forholde seg til er det vanskelig å etterprøve Flyhavarikommisjonens anførsel om at det ikke er *"funnet holdepunkter for at LN-BNK's halefinne eventuelt skulle ha blitt påført skade eller svekkelse"* ved "jetblast"-hendelsen. Brakettene for midtre siderorshengsel ble skiftet ut på grunn av korrosjon. Det har ikke lyktes kommisjonen via forespørsel til Widerøe eller ved arkivgjennomgang å få klarlagt om andre hengseldeler ble skiftet ut ved rorbyttet. I prinsippet er det derfor vanskelig å avgjøre om noen svekkelse av konstruksjonen fortsatt kunne gjenstå etter reparasjonen. Det må imidlertid legges til grunn at utskiftningen ble fullstendig og fagmessig utført, og at mulige svakheter ved sideroret ville blitt oppdaget og utbedret i løpet av de 4 300 flytimer som ble akkumulert i den etterfølgende tid.

Undersøkelsene og utbedringene etter "jetblast"-episoden i 1980 synes å ha vært konsentrert om sideroret. Kommisjonen har ikke kommet over informasjon som sier noe om hvorvidt også høyderoret ble undersøkt med henblikk på eventuell skade eller svekkelse ved hendelsen.

På grunn av senere ulykker med Twin Ottermaskiner – der ulykkesårsaken synes å kunne henføres til feil, mangler eller skade på høyderorets kontrollsystem, jf. kapittel 6.2 – har kommisjonen ansett det nødvendig å få gjennomført omfattende teknisk/vitenskapelige undersøkelser ved FOI for å søke klarlagt om det kunne hefte svakheter ved Twin Otteres høyderorsfunksjon.

5.3.2.2 HARD LANDING PÅ RØSSVOLL FLYPLASS 21. NOVEMBER 1981

Etter gjennomgang av redegjørelsen i R88, pkt. 3.3.2.1, samt Widerøes "Aircraft Log" og "Flight Plan" for det aktuelle tidsrom, har nærværende kommisjon, i motsetning til FHK, funnet holdepunkter for at episoden gjaldt LN-BNK. Det er på det rene at LN-BNK landet på Røssvoll 21. november 1981 med linjenummer WF 4702¹⁹, og det kan ha vært ved denne anledning at den harde landingen skjedde. Mulige skader etter landingen ble ikke avdekket, ettersom hendelsen ikke ble notert i "Aircraft Log".

Kommisjonen kan ikke se bort fra at skader kan ha oppstått gjennom en slik landing, også skader som kan ha fått betydning for havariet.

5.3.3 Andre tekniske forhold

Nærværende kommisjon har under sin gjennomgang av forhold knyttet til flyets tekniske tilstand og

¹⁹ Normalt landet Widerøe med linjenummer WF 704 på Røssvoll. Denne lørdagen landet LN-BNK med linjenummer WF 4702.

flyselskapets rapporterings- og vedlikeholdsrutiner registrert enkelte opplysninger som i alle fall til dels må ha vært kjent også for de tidligere kommisjoner, men som ikke kan sees spesifikt omtalt og vurdert i rapportene. Det dreier seg om forhold som etter kommisjonens oppfatning kunne vært viet særskilt behandling og vurdering. Det bemerkes allikevel at disse forhold kan være inkludert i de tidligere rapporters generelle konstatering av at det ikke er *"funnet noe som tyder på at det skulle ha vært tekniske defekter eller svakheter ved noen del av LN-BNK før havariet"* (R88, pkt. 6.2.2).

For å komme til klarhet i om de nevnte opplysninger kan ha hatt noen betydning for havariet av LN-BNK, har kommisjonen foretatt en gjennomgang og kontroll av dem. Det gjelder rapport om skader på vingefestingen og rapporter om åpen "airstair door". Det redegjøres om dette i det følgende.

5.3.3.1 OPPLYSNING OM SPREKK/REVNE MELLOM VINGE OG FLYKROPP

I bilag 2 d til Widerøes interne granskningsrapport, datert 28.06.82, foreligger et referat av en samtale som Flyhavarikommisjonens medlem Hallvard Vikholt og Widerøes flytryggingspilot Johan M. Stormo hadde mandag den 15. mars 1982 med flykaptein Thor Erik Lorentzen. Han fløy LN-BNK om morgenen den 11. mars sammen med styrmann Hein Brox Floden på den siste turen forut for ulykken. I referatet er følgende gjengitt:

"Lorentzen avviste påstand fra pax. Nils Thomesen fra Hammerfest-Vadsø som har påstått at han så bevegelse mellom vinge og vingestag på bakken."

En ikke helt sammenfallende vitneobservasjon er registrert i loggen for Berlevåg og Gamvik lensmannskontor tirsdag 16. mars 1982, kl. 08.45, og lyder slik:

"Tlf. fra Lilleby, Vardø politikammer. Han har fått oversendt et notat fra Hammerfest politikammer:

KONFIDENSIELT

Opplysninger fra en person i Hammerfest som skulle reise med ulykkesflyet fra Kirkenes/Vadsø eller Berlevåg. Personen opplyser: Han observerte at flyets ene vinge vibrerte kraftig, og at han har observert en sprekke mellom vingen og flykroppen. Lilleby lovet å sende tjenestemann fra Hammerfest politikammer ut for å avhøre vitnet. Han kommer tilbake på telefonen. Skriftlig rapport oversendes kommisjonen i dag."

Det "notat" fra Vestfinnmark politikammer, Hammerfest, til Vardø politikammer som lensmannsloggen her viser til, er en udatert og uredigert telexmelding om vitneforklaring fra Halvor Bartholdsen. Nærmere tidfesting av når meldingen opprinnelig

kom inn til granskningsmyndigheten, fra hvem og til hvilken granskningsmyndighet, fremgår ikke.

Meldingen/notatet gjelder en ca. 15 cm bred sprekke mellom venstre vinge og flykroppen på en Twin Otter parkert på Hammerfest flyplass, rett utenfor vinduet i terminalbygget der vitnet oppholdt seg. Sprekken var synlig i hele vingens bredde, og kom til syne ved to anledninger, da vingen beveget seg i vindkastene. Flyet tok av for Tromsø, og vitnet hadde tenkt på om dette kunne være det samme flyet som forliste senere på dagen ved Gamvik.

Bartholdsen anslår avgangstiden for vedkommende Twin Otter fra Hammerfest til Tromsø til *"ca. kl. 0800"*. Hans egen flyavgang fra Hammerfest til Vadsø var ifølge rapporten tidfestet til *"kl. 0810, p.g.a. forsinkelse gikk ikke flyet før ca kl. 0830"*. Ifølge rutetabellen var det i virkeligheten LN-BNK som fløy denne ruten, og som Bartholdsen reiste med. Det flyet han hadde observert med angivelig sprekke mellom vinge og flykropp, og som tok av for Tromsø, må ha vært WF 915, LN-BNX, med Bragstad/Sund som mannskap. Det landet i Tromsø ifølge trafikkjournalen kl. 09.12, et kvarter forsinket i forhold til rutetabellen. Noen skade på dette flyet som kan harmonere med Bartholdsens synsinntrykk, har aldri vært registrert.

Under avhør av medlemmer av så vel den opprinnelige som den utvidede Flyhavarikommisjonen 5. februar 2004 var det ingen som hadde erindring om forholdet. Ragnar Rygnestad – sekretær i kommisjonene på 1980-tallet, leder av Havarikommisjonen for sivil luftfart i 1997 – mente å erindre at forholdet på det tidspunkt (1997) ble vurdert til ikke å ha noe med LN-BNK å gjøre. Ikke desto mindre ble Bartholdsens informasjon kommentert i et notat fra HSL til Samferdselsdepartementet 24. februar 1997, og der knyttet til ulykkesflyet.

Etter Mehamnkommisjonens oppfatning kan det ikke være tvilsomt at et forhold som det Bartholdsen hadde forklart seg om – en opptil 15 cm bred sprekke mellom flyets vinge og flykropp i hele vingens bredde – måtte ha *"vesentlig flysikkerhetsmessig betydning"*. Forholdet har derfor i granskningsperioden vært tatt opp med fagkyndige vitner og personell. Uten unntak har de forespurte erklært at en slik observasjon, eller et tilnærmet likeartet forhold, er en umulighet. Vingen ville ha falt av der og da, mens flyet sto på bakken. Det er ifølge utsagnene helt utenkelig at et fly med en slik skade overhodet kunne ha fortsatt å fly, om beskrivelsen var tilnærmelsesvis korrekt. De som har uttalt seg, antar at Bartholdsen har sett føringen mellom vingen og flykroppen idet flyet har beveget seg i vindkastene. Føringen er fastmontert både i vingen og skroget, og det er anført at den kan ha hatt en annen, mørkere farge enn vingen og flykroppen for øvrig. Bartholdsen anslo avstanden

fra sin observasjonspost i terminalbyggets kafeteria-vindu og frem til flyet, til å være ca. 15 meter. På dette hold kan fôringen ifølge fagkyndige ha blitt oppfattet av en ikke spesielt flykyndig person som en ca. 15 cm bred sprekk.

Når kommisjonen har funnet grunn til å gå så vidt nøye inn på dette forhold, er det fordi opplysningen ikke kan sees å ha vært tilstrekkelig kjent eller vurdert tidligere, bortsett fra at HSL i 1997 har tatt opplysningen alvorlig, og til og med knyttet den til ulykkesflyet, noe som imidlertid ikke kan medføre riktighet.

5.3.3.2 ÅPEN DØR-PROBLEMATIKKEN

Ved brev av 24. februar 2003 til Widerøes Flyveselskap anmodet kommisjonen om selskapets bistand til å få fremlagt all informasjon i selskapets besittelse som kunne bidra til å belyse eller forklare ulykken. Kontaktperson ble oppnevnt, etter hvert ytterligere en. Oppsporingen internt av relevant materiale tok tid, dels fordi arkivene var blitt spredt på forskjellige steder i organisasjonen i forbindelse med flytting til nye lokaler, dels fordi dokumentene var usortert og usystematisert. En del materiale ble imidlertid stilt til kommisjonens rådighet, herunder flyselskapets interne havarirapport av 28. juni 1982. Allerede under et møte med selskapets representanter 25. mars 2003 på Norsk Luftfartsmuseum og i selskapets lokaler på Langstrand i Bodø ble det gitt en muntlig orientering, der man henholdsvis fikk demonstrert og redegjort for detaljer omkring museets oppbygde Twin Otter-fly og selskapets flysimulator. Temaet omkring dørproblemer på Twin Ottermaskinene ble tatt opp under møtet. Fra selskapets side ble det gitt uttrykk for at slike problemer var ukjent der.

Kommisjonen har mottatt et omfattende fotomateriale av flyvraket/vrakdelene. Informasjonsflyten avtok imidlertid relativt raskt, og først etter flere purringer avleverte selskapet den 25. februar 2004 tre omfattende pakker med *"flydokumenter vdr. LN-BNK"*, usortert og usystematisert, idet selskapet mente at kommisjonen selv burde kvalitetssikre dokumentgjennomgangen.

Forut for dette hadde kommisjonen, med grunnlag i annet kildemateriale, tatt opp med selskapet forhold som kunne tyde på at flytypen fra tid til annen kunne være utsatt for hendelser der kabindøra ("air-stair door") av en eller annen grunn åpnet seg under fart. Med grunnlag i vitnet Ola Torfinn Klaussens foreløpige forklaring for kommisjonen 19. september 2003 – der han opplyste at kabindøra hadde åpnet seg under tur med LN-BNK fra Andenes til Tromsø en tid forut for ulykken – ble forholdet forelagt for Widerøe ved kommisjonens brev av 30. september 2003. Man ba om selskapets kommentar til vitneopplysningen, samt om å få oversendt *"dokumenter/rap-*

port m.v. som måtte foreligge om episoden, hva enten den gjelder LN-BNK eller en annen maskin".

Under henvisning til at kommisjonen hadde oppfattet selskapets talsmenn dit hen at denne type hendelser var ukjent der, ble brevet av 30. september 2003 vedlagt en *"flyteknisk feilrapport"* av 22. februar 1980, vedrørende en tilsvarende hendelse den dagen med Twin Otter LN-BNY underveis fra Bergen til Sogndal. Denne rapport, avgitt av Widerøe-pilot Øystein Vik på selskapets vegne til Luftfartsdirektoratet, hadde kommisjonen innhentet derfra.

Da svar eller kommentar fra selskapets side ennå ikke var innkommet så sent som i begynnelsen av desember 2003, ble saken tatt opp på ny i brev av 10. s.mnd. til adm. direktør. Ytterligere dokumentasjon omkring åpen dør - problematikken, fremkommet bl.a. under gjennomgangen av Flyhavarikommisjonens arkiv, ble vedlagt brevet, og det ble fra kommisjonens side gitt uttrykk for det påfallende ved at problemet skulle være ukjent for selskapet, sett på bakgrunn av det innsamlede arkivmateriale omkring temaet. Man minnet om brevet av 30. september 2003, og vedla vitnet Klaussens endelige forklaring for kommisjonen avgitt under åpen høring 20. oktober 2003, der vitnet tidfestet episoden til mest sannsynlig november 1981. Kommisjonen ba om *"snarlige kommentarer til spørsmålet om åpen-dør-problematikken generelt, og spesielt i tilknytning til LN-BNK, helst ledsaget av dokumentasjon"*.

Etter ytterligere brevveksling omkring årsskiftet 2003/2004, der selskapet bl.a. foreslo et møte om saken, mens kommisjonen på sin side ba om først å få tilsendt det som måtte foreligge av relevant arkivstoff, ble selskapet på nytt purret telefonisk medio februar 2004, der kommisjonen bl.a. fortsatt etterlyste svar på de spørsmål som var tatt opp i brevet av 30. september 2003.

Det etterlyste arkivmaterialet ble som nevnt foran innlevert på kommisjonens kontor den 25. februar 2004.

I brev av 16. mars 2004 ga selskapet en summarisk redegjørelse for innholdet i de overleverte permer/pakker, herunder *"Korrespondanse mellom flygerforeningen og selskapet vdr. åpen dør"*. Ellers meddelte selskapet at man verken i de operative eller tekniske arkiver hadde kunnet finne noen dokumentasjon for den hendelse vitnet Ola Torfinn Klaussen hadde forklart seg om. Heller ikke den flytekniske feilrapport vedrørende dør-episoden 22. februar 1980 på LN-BNY, som kommisjonen hadde fremlagt for Widerøe med brevet av 30. september 2003, hadde etter det opplyste vært kjent for selskapet. Til kommisjonens påpekning av at man fant det påfallende at dør-problemet skulle være ukjent for flyoperatøren, ble det bl.a. bemerket at det dreide seg om hendelser som lå opp til 24 år tilbake i tid, og at man ikke hadde

sett det som selskapets oppgave å gjennomgå de ”store mengder dokumenter som er samlet for hvert fly”.

På bakgrunn av ytterligere en innrapportert hendelse fra Henning Irgens, Mehamn, om hans opplevelse av et dørproblem på en Twin Otter like før avgang noen uker før ulykken, pekte kommisjonen i brev av 23. april 2004 til Widerøe på at det – ut fra det foreliggende dokumentmateriale – forelå indikasjoner på ”at flytypen Twin Otter fra tid til annen kunne være utsatt for hendelser der kabindøren av en eller annen grunn åpnet seg under fart”.

Flyselskapet ved kontaktperson Dagfinn Danielsen besvarte henvendelsen ved brev av 14. mai 2004, der det bl.a. ble anført:

”I første avsnitt antydes det at det kunne hende/at det på en måte var vanlig, at kabindøren på Twin Otteren åpnet seg under flyging. Dette må vi på det sterkeste avsanne. Undertegnede er kjent med at vi har hatt en slik hendelse. Denne er rapportert. Hendelsen var så tidlig som på slutten av sytti tallet. Undertegnede kan ikke huske å ha vært borti en eneste slik hendelse etter dette, d v s siden jeg begynte i Widerøe 7 juli 1980.

(...)

Ellers er det å si at tilpassingen mellom de to dørene, ”airstairdøren og lastedøren”, på Twin Otteren var heller dårlig, faktisk så dårlig at det i mange tilfeller var en åpning mellom dørene etter at dørene var lukket. Dette gav et inntrykk av at kabindøren ikke var skikkelig igjen selv om dørene var både lukket og stengt.

Til spørsmålet om en hendelse som den nevnt i Irgens brev ville resultert i en flyteknisk feilrapport er svaret ja. Dette om rapporteringsprosedyrene var fulgt, noe vi må forutsette.”

I brev av 2. juni 2004 til selskapet tok kommisjonen temaet opp i full bredde og sammenheng, med fremleggelse av i alt 16 bilag, hvorav en rekke gjelder passasjerhenvendelser om problemet med ”airstair door”. Kommisjonen uttrykte undring over at Danielsen som selskapets representant bare var kjent med én slik hendelse, og stilte på denne bakgrunn bl.a. spørsmål om selskapets rapporteringsrutiner og internkommunikasjonen.

5.3.3.3 ANDRE OPPLYSNINGER OM DØRMEKANISMEN

Widerøes interne granskningskommisjon ble nedsatt umiddelbart etter ulykken. Kommisjonen hadde sjefsflyger Ole M. Nordbye som formann. Rapporten, datert 28.06.82, er kortfattet, og består i det vesentlige av flere bilag. I sluttokumentet, side 2, er anført:

”Kommisjonen anbefalte overfor selskapets administrasjon, en øyeblikkelig besiktigelse av:

1. Locking pins for airstair door, fremre pinne. Innfesting og inspeksjon for korrodering. (...)

I rapportens bilag 2 A, som er en kronologisk redegjørelse fra Ole M. Nordbye for hans gjøremål/observasjoner i tidsrommet 11. til 21. mars 1982, er det den 16. mars – etter ”rekonstruksjon av visse deler og inspeksjon av disse på Mehamn lufthavn” – bl.a. anført:

”Sterk korrosjon ved fester til dørklinke for fremre låseplint i airstair - dør.

Delen var såpass beskadiget at jeg vil tilrå at harvarikommisjonen å sette den under scanning electronic microscop.”

Nordbye var innkalt som vitne i saken til høringsseksjon 1. desember 2003, men avgikk ved døden kort tid forut.

Kommisjonen avholdt den 6. september 2004 en plenumsseksjon i Bodø med tidligere og nåværende ledere i Widerøe og representanter for flygerforeningen (tidl. adm. dir. Peter Nissen, adm. dir. Per Arne Watle, tidl. operativ sjef Helge Mossin, tidl. inspektør v/stasjonsavdelingen, Ole Bjørn Jensen, tidl. sjef for ingeniørseksjonen, Dagfinn Danielsen, tidl. flykaptein Helge Høvik og tidl. flykaptein Johnny Skaar). Med unntak av adm. dir. Watle var samtlige i sin tid engasjert i granskningen av ulykken, og flere av dem hadde fremstått i TV-program om saken.

Et av de temaer som var oppe under høringen, var ”dør-problematikken”. Det ble klarlagt at selskapet v/Danielsen hadde tatt feil når man under den forutgående skriftveksling hadde tidfestet det eneste kjente tilfelle med åpen dør under fart til ”så tidlig som på slutten av syttitallet”. Det ble anført at det man siktet til, var hendelsen beskrevet i den flytekniske feilrapport av 22. februar 1980, vedrørende dør-episoden med LN-BNY på tur fra Bergen til Sogndal. Denne episoden hadde selskapet så sent som ved brev av 16. mars 2004 erklært seg ukjent med.

De rapporter og meldinger kommisjonen hadde redegjort for i brevet av 2. juni 2004 til selskapet, ble i tur og orden tatt opp under møtet. Selskapets representanter var ukjent med disse forhold, bortsett fra den nevnte episoden fra 1980, samt korrespondansen fra mars/april 1982 mellom flygerforeningen v/holdsvise Helge Høvik og Johnny Skaar på den ene side, og selskapets operative avdeling v/Helge Mossin på den annen. Videre var man kjent med annen intern korrespondanse fra de påfølgende år om rapporteringsplikt og om berørt personells holdning til slike rutiner.

På vegne av Widerøes Flygerforening hadde sekretær Helge Høvik i brev av 26. mars 1982 bl.a. anført:

”(…) Døren har også åpnet seg under flyging, da riktignok ved lav hastighet (approach). Det har også kommet frem at man ved inspeksjon har funnet løse skruer og nagler der hvor døren er festet til flykroppen. I dag er det også meddelt oss at døren ikke er blitt lukket som foreskrevet av bakkepersonellet, og da uten at vedkommende personell observerte dette.

Vi kan ikke i dag forstå at en med sikkerhet kan forutsi hva som vil kunne bli resultatet dersom airstair dør åpner seg/blir åpnet under flyging med stor hastighet, eventuelt kombinert med turbulente vindforhold. Sammen med eventuelle løse skruer og nagler er denne usikkerheten til stede i enda høyere grad.

(…)

Med bakgrunn i forannevnte forventer flygerforeningen at det snarest iverksettes tiltak som medfører at airstair dørs låsbarhet kan kontrolleres fra cockpit på en slik måte at passasjerer ikke kan åpne døren etter eget forgodtbefinnende. Det er ikke tilstrekkelig med et varsellys som viser når døren eventuelt er ”unlocked”.

Operativ sjef i Widerøe, Helge Mossin, besvarte brevet 7. april 1982. Han viste til at problematikken vedrørende ”airstair door” var under debatt internt, og at man avventet den interne undersøkelseskommisjonens, eventuelt havarikommisjonens anbefalinger. Videre ble det anført:

”Selskapet er dog på fritt grunnlag innstilt på å drøfte forbedringer ved døren som gjør det vanskeligere for passasjerene å åpne den. På den annen side må en huske at døren skal fungere som nødutgang, slik at en ikke kan gjøre åpningen av døren altfor komplisert.”

Under høringssesjonen erklærte Helge Høvik til dette at problemet med døra var større om vinteren, og at han skrev brevet for å få fortgang på å få løst problemet med ”door warning”-lyset i cockpit. Dagfinn Danielsen supplerte med at det var enkelt å åpne døra fra seterad 7. Man hadde vært inne på å montere et deksel over dørvrideren. Det var standard prosedyre å smøre døra med olje. Han ga ellers uttrykk for at det såkalte dørproblemet forekom ham irrelevant som årsaksfaktor med tanke på ulykken.

I internt skriv av 28. mars 1982 til selskapets operative sjef tok kaptein Johnny Skaar opp ytterligere forhold som vedrørte flytypens dørkonstruksjon. Skaar var som nevnt også oppnevnt som observatør i Widerøes interne granskningskommisjon, og han hadde en del kritiske merknader til enkeltmedlemmers holdning til ham i den egenskap. Han viste til at han under møte den 25. mars var blitt gjort oppmerksom på at han ”ikke måtte bruke kommisjonens tid til å ta opp saker som ligger utenfor rammen av havariet”. Det fremgår av sammenhengen at Skaars anliggende i alle fall til dels hadde dreid seg om ”Locking Pins” og festearrangementet til håndtaket på passasjerdøra. I skrivet anførte han bl.a.:

”... Deretter reserverte et medlem seg fra flertallets anbefaling om øyeblikkelig inspeksjon av pinner og bolter som beviselig er funnet korrodert fordi dette blir betraktet som spekulasjon i årsaken til havariet.

Hvis man internt i selskapet, og spesielt i en undersøkelseskommisjon, ikke skal kunne arbeide ut fra både funn og en viss spekulasjon i havariårsaken, anser jeg kommisjonens arbeid for unyttig i det jeg anser resultater av kommisjonens arbeid som forenlig mot fremtidige uhell.

(…)

Med øyeblikkelig virkning foreslås:

1. Undersøkelseskommisjonens anbefaling vedrørende Locking Pins og Locking Pins festearrangement til dørhåndtak på Airstair Door samt festearrangement for Vertical Fin til Fuselage Bolts.
2. Innføre som øyeblikkelig rutine at styrmannen ombord hjelper til med å lukke Airstair Door innenfra etter ombordstigning slik at forsvarlig lukking også visuelt blir sjekket fra innsiden. Derved elimineres også det tidligere problem at det bevegelige trinnet faller inn i kabinen når dette ikke er festet korrekt.
3. Bruk av skulderseler til enhver tid under flyvning. Dette vil forenkle problematikken ved eventuelt illebefinnende.
4. Innføre som fast rutine en utvendig inspeksjon av flyet når dette har vært forlatt av crew et.
5. Utarbeidelse av sikrere Door Warning Caution Light system. Kontaktpunktene, spesielt i Airstair Door, virker lite tilfredsstillende fordi man i selskapet nærmest daglig har falsk alarm på Caution Panel.
6. Utarbeidelse av bedre sikring på kabinsiden av åpningsmekanismen på Airstair Door og høyre dør bak.”

Som det fremgår, gjaldt fire av de seks punktene Skaar her tok opp, dør-problematikken.

Operativ sjef Helge Mossin besvarte brevet den 6. april 1982, der han først tok opp den interne granskningskommisjons myndighet, samt observatørens status og rolle. Det ble presisert at det var Flyhavarikommisjonens sak, ikke Widerøekommisjonens, å trekke konklusjoner med hensyn til havariårsaken. Den interne kommisjonen skulle gjennomgå det foreliggende materiale og foreslå tiltak eller endringer i instruksjoner eller rutiner. Pkt. 1 i Skaars notat var allerede iverksatt, pkt. 2 var ivarettatt ved presisering pr. telex og ved revisjon av FDH²⁰. For øvrig var det presisert i ”Expanded Checklist” at kabinen skulle sjekkes før oppstart. ”I dette ligger det selvsagt også en plikt til å påse at dørene er forsvarlig lukket”, ble det anført.

Til pkt. 3 ble anført at det fremgikk av FDH at skulderseler skulle benyttes under avgang og landing. Selskapet var åpen for en presisering av at avgangsfasen varte til ”level off”, og at landingsfasen startet ved påbegynt ”descend”. Et eventuelt påbud

²⁰ FDH: Flydriftshåndbok.

om bruk av skulderseler på "cruise" ville man gjerne drøfte internt før det ble iverksatt.

Til pkt. 4 ble det svart at fartøysjefen i henhold til regelverket hadde plikt til å inspisere flyet før avgang.

Til pkt. 5 sa man seg kjent med at "Door Warning Light" kunne lyse på tross av at døra var lukket. Dette var omhandlet i MEL ("Minimum Equipment List") – "alle dører skal fysisk kontrolleres".

Pkt. 6 ble besvart med en henvisning til pkt. 5.

5.4 Rapporteringsrutiner vedrørende skader og uhell

Med utgangspunkt i enkeltrapporter om skader og uhell med Twin Ottere i årene før og etter 1982, tok kommisjonen under felleshøringen med representantene for Widerøe den 6. september 2004 opp spørsmålet om reglement og forskrifter for rapportering av slike tilfeller, og om regelverket ble fulgt.

Kommisjonen viste under dette til en "*Flyteknisk feilrapport*" av 28. oktober 1978 vedrørende LN-BNM, som kommisjonen hadde kommet over under gjennomgangen av selskapets innleverte arkivmateriale. I rubrikken for "Beskrivelse av driftsstyrrelsen/skaden, hendelsesforløpet, årsaken og påfølgende forholdsregler" er følgende anført:

"Under uttaxing i Hammerfest med kraftige snøbyger og vind 270/30-50 kts. ble sideroret slått mot den fysiske stopp med slik kraft at den nederste del av roret ble deformert. (Se vedlegg 1).

Da kapteinen ikke mistenkte skadens omfang, ble normal rutenflyging Hammerfest – Tromsø – Hammerfest gjennomført.

Skaden ble oppdaget av teknisk personell i Hammerfest etter landing. Roret ble byttet i Hammerfest og sendt Bodø hvor det repareres ved at skadede paneler erstattes. Selskapet har tidligere ikke erfart skader av tilsvarende omfang. Braketter og oppheng i fly og ror ble undersøkt for sprekker/deformasjoner uten at det ble funnet videre skader.

For å redusere muligheten for liknende skader i framtiden, er det sendt ut operativt sirkulære nr. F – 18/78 (vedlegg 2)."

Det bemerkes for ordens skyld at LN-BNM på denne turen hadde et annet mannskap enn LN-BNK 11. mars 1982.

På tross av at sideroret i LN-BNMs tilfelle ble slått til den fysiske stopp, med et skadeomfang til følge som man ikke tidligere hadde erfart, ble altså "*normal rutenflyging Hammerfest – Tromsø – Hammerfest gjennomført*", før man "*oppdaget*" skaden og fikk den utbedret.

Etter en såkalt "wingover" på samme flyplass 24. november 1984, der en Twin Otters venstre vinge ble slått i bakken av et kraftig vindkast, målt til 57 kts, ble korrekt bruk av kontrollene innskjerpet i rundskriv av 12. desember 1984 fra sjefsflyger. Flyet hadde i dette tilfellet verken passasjerer eller last om

bord, og det ble påpekt at flytypen i lett tilstand var særlig følsom for "gust" med "wingover" som mulig resultat. Avslutningsvis heter det i rundskrivet:

"Dersom en under taxing opplever at sideror, høyderor eller balanseror blir slått markert ut til sine yttergrenser, skal rorflatene m/oppheng inspiseres før flyging iverksettes. Vi har tidligere hatt tilfelle hvor sideroret ble deformert fordi roret ble slått ut til yttergrense grunnet plutselig "gust". Lar man rorene få mulighet til fritt å "slå", kan dette føre til ødeleggelser av ror og oppheng."

Om det eller de "*tidligere... tilfelle*" av rorutslag med skadefølge som her omtales, er eller også innbefatter den forannevnte episoden på Hammerfest flyplass seks år tidligere, fremgår ikke. Det som sies i klartekst i rundskrivet, er at den type hendelser krevde umiddelbar inspeksjon, før "*flyging iverksettes*".

Kommisjonen konstaterer at selskapet også på den aktuelle tid hadde prosedyrer og interne rutiner for registrering og håndtering av skader og uregelmessigheter ved flyene, eller for melding om avvikende hendelser av betydning for driften og flysikkerheten, hva enten de oppsto eller ble oppdaget på bakken eller i lufta. Det enkelte fly hadde en "Aircraft Log" for registrering av tekniske uregelmessigheter. Andre spesielle hendelser som kunne oppstå under flygning, skulle føres i en "Voyage Report". I samsvar med regelverket skulle rapportene innleveres til selskapets operative avdeling, og derfra videreformidles for iverksetting av nødvendige tiltak ved den avdeling forholdet sorterte under. Et eksempel på prosedyren finnes i "Aircraft Log" for LN-BNKs flight 26. november 1981, med kapteinens anmerking om "*Problemer med å lukke airstairdoor på MQN*" (dvs. Mo i Rana), og teknisk avdelings utkvittering i loggen samme dag om at "*Det hjalp med litt olje*".

Selskapets rutiner skulle naturligvis følges opp, både av den som i utgangspunktet hadde rapporteringsplikten på seg, og av den avdeling som forholdet sorterte under. I sin rapport av 14. mars 1982 til Widerøes interne granskningskommisjon, anførte flykaptein Thor Lorentzen at han for sitt vedkommende ikke likte å fly LN-BNK i "cross wind" landinger:

"... det var meget dårlig plass mellom seterygg og pedaler. Setet var sannsynligvis modifisert, og dette gjorde at jeg fikk begrenset rorutslag ved kryssede ror under landing. Balanserorutslaget ble begrenset av kneet.

Dette var for øvrig anført både i Voyage Rapport og flight log flere ganger både av undertegnede og flere andre, uten at det tilsynelatende ga noen respons."

I Vikholt/Stormos rapport etter samtale med kaptein Lorentzen den 15. mars 1982 er det om dette anført:

”Dette forholdet var bemerket minst 5-fem ganger på voyage report, men ingenting var skjedd med saken.

Grunnet ovenfor nevnte forhold hadde han overveiet å nekte å fly angjeldende fly under vanskelige X-vindforhold.”

Kommisjonen har gjennom vitneforklaringer og dokumentgjennomgang fått et inntrykk av at det på den aktuelle tid kunne gjøre seg gjeldende en viss resignasjon eller likegyldighet hos berørt personell med hensyn til rapporteringsplikten, i alle fall når det gjaldt forhold som i utgangspunktet kanskje ble oppfattet som bagatellmessige, for eksempel at ”door warning light” kunne slå seg på, selv om døra var forskriftsmessig lukket. Det er opplyst for kommisjonen at dette var et så å si dagligdags fenomen. Med forhold for at kommisjonen ikke kjenner til om LN-BNK, i forhold til resten av flyparken, var mer eller mindre belemret med denne type ”falskt” varsellys, er det bemerkelsesverdig at dette flyets loggbok for de siste fire år forut for ulykken, bare har seks anmerkninger om problemet med varsellyset. Men også for alvorligere tilfeller synes det å ha foreligget svikt i rutinene; ingen av de mange vitneobservasjoner om dør-problemer synes å ha nedfelt seg i en flyteknisk feilrapport. Selskapets forutsetning om at rapporteringsprosedyrene ble fulgt i slike tilfeller, synes således å hvile på sviktende grunnlag.

Ved rundskriv av 28. november 1984 fra inspektør Ole B. Jensen ved selskapets stasjonsavdeling i Bodø til samtlige stasjoner, ble rapporteringsplikten for ”Bakkeskader på fly” innskjerpet, og forsømmelser i så måte påtalt slik:

”Som vel de fleste kjenner til, prøver flyselskap verden over å redusere antall bakkeskader på fly. Årlig har man kampanjer for å øke forståelsen for problemet. Imidlertid ser det ut som om at virkningen av disse kampanjer kun begrenser seg til den tid kampanjen er i gang.

I Widerøe ser vi stadig at våre fly kommer til teknisk ettersyn påført skader. Dette forlenger den tid som er avsatt for teknisk vedlikehold og resultat er at flyginger blir forsinket eller innstilt og selskapet påføres til dels store økonomiske utlegg.

De mest vanlige skader er bulker i skrog som følge av påkjørsler. Vi har imidlertid også registrert skader på kontrollflater (ROR), og skader som følge av at kabel fra likeretter og slange fra fuelvogn ikke er frakoblet før bortkjøring.

Det som imidlertid er betenkelig er at kun 20 % av disse skader rapporteres til Widerøe. Tilsynelatende små skader kan ofte ha innvirkning på flyets egenskaper i luften, og ved å unnlate rapportering kan man sette andres liv og helse på spill.

Rapportering av skade skal *alltid*, og uten opphold, skje til flyets kaptein. Ved lengre bakkestopp med overnatting og crewbytte skal teknisk avdeling i Bodø (BOOTSWF) kontaktes. I tillegg informeres påstigende crew. En muntlig rapport skal *alltid* følges opp skriftlig og så detaljert som mulig. Den

skriftlige rapport sendes BOOTSWF med kopi til BOOKSWF i løpet av samme dag.

Vi ber Dem om at alt berørt personell informeres om dette, og vi forventer at man i fremtiden rapporterer 100 % av de bakkeskader som måtte oppstå.”

5.5 Kommisjonens vurderinger

Med grunnlag i Ole B. Jensens brev konstaterer kommisjonen at det var en utilfredsstillende rapporteringsmoral for ”bakkeskader” 2 ½ år etter ulykken. Bevisførselen har ikke gitt holdepunkter for at den var noe vesentlig bedre forut for dette. Enkelte har gitt uttrykk for at det gikk ytterligere år, med nye ulykker – Værøy i 1990 og Namsos i 1993 – før holdningen til rapporteringsplikten kom opp på et nivå som samsvarte med forskrifter og regelverk.

Fra representantene fra Widerøe sin side ble det under plenumshøringen i Bodø 6. september 2004 fremholdt at holdningen var en annen når det gjaldt rapportering av uregelmessigheter som ble avdekket under flygning. Kommisjonens vurdering av disse forhold er imidlertid at rutinene for ettersyn med flyene ikke kan ha fungert tilfredsstillende når slike bakkeskader ikke ble oppdaget før flyene kom til teknisk ettersyn. De fleste bakkeskader som flyene ble påført, var etter alt å dømme bagatellmessige, men kommisjonen kan ikke se bort fra at svikten i rapporteringsrutiner også kan ha ført til at fly har tatt av med alvorlige skader, med fare for fatale konsekvenser.

Når en sammenholder opplysninger og redegørelser fra tiden omkring ulykken og de nærmeste påfølgende år med tilsvarende informasjon fra nåtiden – til dels fra de samme personer – kan det konstateres at de til dels klare motsetninger som forelå den gang mellom enkeltpersoner og faggrupper i flyselskapet, i dag er tonet ned til henimot enighet om at alt av flysikkerhetsmessig betydning ble rapportert og tatt hånd om umiddelbart. Et eksempel på en slik utjevning av faglige motsetningsforhold er på den ene side Widerøe-rapportens (Ole Martin Nordbyes) påpekning i 1982 av ”*Sterk korrosjon ved feste til dørklinke for fremre låsesplint i airstair-dør*”, og på den annen side dagens Widerøe-personells påpekning av at ”sterk” korrosjon er uttrykk for en subjektiv, skjønnsmessig vurdering, samt at korrosjon generelt sett ikke var noe problem, fordi man fløy så vidt meget i regn. I denne sammenheng bemerkes at LN-BNKs hengselsbraketter ble skiftet i forbindelse med siderorbyttet i 1981, nettopp på grunn av korrosjon²¹.

Kommisjonen kan for sin videre utredning av ulike havariårsaker ikke se bort fra klare indikasjoner fra årene omkring ulykken på neglisjering av rapporteringsrutiner for forhold som man med større eller

²¹ Se også kapittel 6.3.9.

mindre grunn anså bagatellmessige eller uten flysikkerhetsmessig betydning.

6. ANALYSE AV VRAKET

6.1 Kommisjonens forutsetninger

Etter hevingen av LN-BNK ble vraket ført til en hangar i Bodø, der delene ble ”lagt ut” for undersøkelse av Flyhavarikommisjonen. Etter et antall år ble vrakdelene gravd ned, og er ikke lenger tilgjengelige. Kommisjonen mangler derfor et meget viktig underlag for å kunne påvise hva som skjedde med LN-BNK.

I 1982 fantes det ingen ”Flight Recorder” og ”Cockpit Voice Recorder” i Widerøes fly. Slike hadde effektivt kunnet bidra til å klarlegge hva som skjedde. Samtalen i cockpit hadde blitt innspilt, og den kunne ha fortalt hvordan pilotene opplevde situasjonen. Dessuten hadde det vært mulig å få kjennskap til flyets fart, høyde, kurs og vertikale akselerasjon før det havarerte.

Da vraket ble berget, fant man ikke sideroret øverste del, innbefattet balansevekten. Det har vært anført at den delen som mangler, utgjør en viktig bit i ”puslespillet”. Derfor gjorde kommisjonen i 2003 et forsøk på å finne den manglende delen av sideroret. Søket ble gjennomført ved hjelp av et marinefartøy i et område hvor man ikke tidligere hadde søkt og i samråd med flykaptein Ulf Larstuvold. Det ble dessuten søkt i det sentrale vrakområdet. Søket ga ingen funn knyttet til ulykken med LN-BNK.

Mehamnkommisjonen er derfor i sin granskning først og fremst henvist til den omfattende dokumentasjon som finnes i korrespondansen mellom FHK og de ulike eksperter som etter avtale med FHK utførte tekniske analyser. Disse var flyets fabrikant, De Havilland Canada (DHC), Transport Canada - Aviation Safety Bureau²² (den kanadiske havarikommisjonen), samt SINTEF og Det norske Veritas. Kommisjonen har også tilgang til et relativt omfattende fotomateriale som er blitt studert. Kvaliteten på fotomaterialet er imidlertid varierende.

Videre har det vært gjort omfattende søk på Internett i forskjellige databaser, først og fremst fra USA og Canada, for å studere andre havarier med relevans for Mehamn-ulykken. Kontakt har også vært tatt med den amerikanske havarikommisjon National Transportation Safety Board (NTSB) for å innhente opplysninger.

For å kontrollere LN-BNKs flyegenskaper og laster som kan ha påvirket flyet under flygning, har kommisjonen engasjert FOI som med anvendelse av moderne metoder og simuleringer har kunnet verifi-

sere eller forkaste fremsatte hypoteser. De faktaopplysninger som er kommet til under granskningen av ulykken, inngår i analysen. Undersøkelsene finnes i Vedleggsrapport 2, Vedlegg 11 - 18.

6.2 Erfaringer fra andre havarier

6.2.1 Havarier med Twin Otter-fly i Norge

Kommisjonen har gått igjennom de senere Twin Otter-ulykker i Norge for å se i hvilken grad det finnes noen fellestrekk mellom disse og Mehamn-ulykken. Den ulykken som særskilt har vært studert, er den som skjedde ved Værøy i 1990. Vindforholdene her var spesielle på grunn av topografien, og skiller seg i så måte fra forholdene ved Mehamn-ulykken i 1982. Samtidig kan det synes som om de to ulykkene kan ha flere likhetspunkter. Havariårsaken til ulykken ved Værøy ble oppgitt til ”... at flyet under utflygingen kom inn i vindforhold som oversteg flyets konstruksjonskriteria. Derved oppsto det brudd i haleflate/høyderor som medførte at flyet ikke lenger kunne kontrolleres.”²³ Foruten de beskrevne skadene hadde flyet skader ved ”torque tube” samt brudd på ”stag til høyderor” (”push-pull rod”), jf. kapittel 6.3.2, resp. 6.3.8 nedenfor. Kommisjonen kan likevel ikke ut fra Værøy-havariet dra noen direkte konklusjoner med hensyn til LN-BNKs havari ettersom skadene på LN-BNK ser annerledes ut.

6.2.2 Utenlandske havarier med Twin Otter-fly

Fra NTSB og via Internett har kommisjonen innhentet materiale fra kjente ulykker med Twin Otter i utlandet. De som har vært særskilt studert, er havarier og hendelser som var forårsaket av kontrollproblemer eller som skyldtes kollisjoner med andre fly.

6.2.2.1 HENDELSER FORÅRSAKET AV KONTROLLPROBLEMER

I beskrivelser av ulykker der det forekom problemer med manøvreringen, tales det ofte om at det inntraff store og iblant voldsomme vertikale bevegelser på flyet (”pitch up”, ”pitch down”), tidvis slik at det plutselig mistet høyde. Felles for disse ulykkene er at de skyldtes skader på ulike steder i høyderorsstyringen.

Kommisjonen har notert to hendelser i henholdsvis 1970 og 1978²⁴ på grunn av ulåste ror på bakken. ”Jetblast”, respektive kraftig vind var årsakene. Begge hendelser resulterte i skader på ”push-pull rod” til høyderoret. Flyene ble ukontrollerbare da de skulle stige, og totalhavarerte. (Hendelsen i 1978 gjaldt en én-motors Otter.)

²² Den kanadiske havarikommisjonen heter i dag: TSB – Transportation Safety Board of Canada.

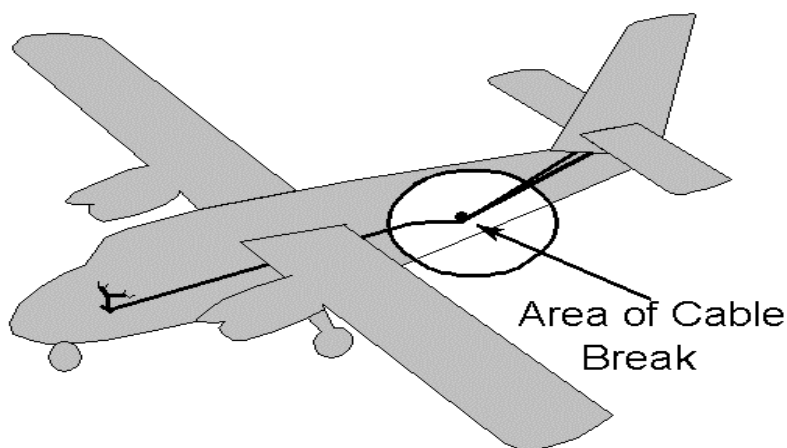
²³ HSL: Rapport om luftfartsulykke ved Værøy lufthavn den 12. april 1990 med Twin Otter LN-BNS, avgitt februar 1991, s. 59.

²⁴ NTSB Identification: NYC70AN096 og FTW78FRG39.

En Twin Otter på vei til Boston 12. mai 1981 ble utsatt for så kraftige vibrasjoner at instrumentene ikke kunne leses. Selv med stikka skjøvet lengst frem, kunne man ikke unngå at flyet steg med fare for "stall" (steiling). Det lyktes å nødlande på en vei. Full gass og varierende klaffutslag måtte gis for å klare dette. Feilen var brudd på "rod" til høyderorstrimmen, og årsaken var materialtretthet.

I USA 1983²⁵ mistet en Twin Otter høyderorskontrollen da "push-pull rod" løsnet og flyet plutselig stupte mot bakken. Ved å gi fullt gasspådrag lyktes piloten med å løfte flyets nese tilstrekkelig til at han kunne lande på en vei. Samtlige om bord ble skadet, men overlevde.

Ved en utredning av en ulykke i Canada i september 1994²⁶, fant man at kontrollkabelen til høyderoret var brutt ved stasjon 376 på grunn av korrosjon. Se Figur 6.1 og jf. kapittel 6.3.9 nedenfor. Dette området ligger under gulvet til bagasjerommet, og ved den inspeksjon av kablene som regelmessig skal utføres, må gulvet først tas bort for at man tydelig skal se kontrollkablene. I rapporten sies at dette ikke var spesifisert i fabrikantens manual for vedlikehold. Man forsøkte å få rede på hvordan arbeidet ble utført, men fikk ingen forklaring fordi mekanikeren ikke husket hvordan han utførte inspeksjonen.



Figur 6.1 Det området pilen peker mot, er "Stasjon 376", en betegnelse som angir antall tommer fra et referansepunkt foran i flyet.

I rapporten skriver man:

"Although he was experienced with the inspection procedure and was aware of control cable failures due to corrosion, it could not be determined with what diligence he performed the inspection."

Som for LN-BNK var dette flyets kabler ikke av rustfritt materiale. Det var heller ikke stilt noen krav om slike. Havariårsaken var at fukt hadde samlet seg ved trinsen som ligger ved kabelens laveste punkt. Rust hadde angrepet kabelen som deretter hadde røket. Den kanadiske utredningen foretok også en gjennomgang av tidligere brudd på kontrollkablene ved stasjon 376.

I USA hendte en ulykke i januar 1977 da man mistet kontrollen over en Twin Otter. I juli 1984, inntraff en dødsulykke. Begge hendelser forklares med at kontrollkabelen hadde korrodert, formodentlig på grunn av fraktgods som ble plassert i lasterommet: *"drippings, over some time period, from corrosive cargoes."*

I Canada hadde man to hendelser i 1980 med kabelbrudd uten at det førte til ulykker. Begge flyene hadde operert i nærheten av saltvann.

LN-BNK hadde karbonstål i sine kontrollkabler. Om kontrollkabler av karbonstål skrev Transport Canada en *Notice to Aircraft Maintenance Engineers and Aircraft Owners*, N-AME-O 29/80, "Aircraft Control Cables". Der heter det:

²⁵. NTSB Identification: DCA83AA017.

²⁶. TSB (Transportation Safety Board) Reports – Air 1994 – A94P0215.

”There have been several cases, reported to the Department of Transport, of carbon steel type control cables which have experienced accelerated corrosion while being operated in a marine environment. An investigation is presently under way to determine the cause.

(...)

Corrosion has been discovered on cables, with as little as 500 hours flight time in service (representing about six months calendar time). Owners operating aircraft in a salt water environment should inspect their aircraft for corrosion of cables at the earliest opportunity and take into consideration the above information in addition to their inspection and maintenance programmes (ref FAA Advisory Circular AC 43-4, para 20(c)).”

Alle havarier som har vært gransket, tyder på at de alvorlige ulykkene først og fremst har inntruffet på grunn av feil eller skader på høyderorsstyringen. Ved feil på siderorstyringen har ulykkene vært få og ikke så alvorlige.

6.2.2.2 HENDELSER FORÅRSAKET AV KOLLISJONER MELLOM FLY

Kollisjoner mellom fly som befinner seg i lufta, er sjeldne. Ved gjennomgang av ulykker i USA har kommisjonen bare funnet tre rapporter om kollisjon mellom Twin Otter og annet fly. Disse skjedde i Denver 1974, i Los Angeles 1975 og i California City 1990.²⁷

Alle ulykkene skjedde i områder nær storflyplasser med svært tett flytrafikk. Ettersom ulykkene er beskrevet av NTSB som kollisjoner mellom ”*Small US General Aviation*”, er det en enklere form for havarirapporter som er skrevet i de tilfellene ulykkene ikke medførte tap av menneskeliv.

- Ulykken i Denver 1974 skjedde under innflygning før landing på flyplassen. Ettersom ingen ble skadet, finnes i dag ingen detaljerte opplysninger om skader på flyet.
- Ved kollisjonen i 1975 i Los Angeles totalhavarerte begge flyene (en Twin Otter og en Cessna 150) over Los Angeles. Samtlige omkom. Twin Otteren mistet begge vinger og halepartiet ved kollisjonen. Vrakdelene falt ned i bebyggelsen, men forårsaket ingen dødsfall på bakken, bare materielle skader.
- Når det gjelder kollisjon med annet fly, er det særlig ulykken i California City i 1990 som er av interesse med tanke på LN-BNK. En Twin Otter og et helikopter var involvert. Det nevnes i rapporten store skader (”*substantial damage*”) på begge maskiner. Ulykken skjedde ved at helikopteret og Twin Otteren fløy i formasjon med Twin

Otteren foran. Hensikten var å fotografere fallskjermhoppere etter oppdrag fra et filmselskap. Ifølge helikopterførerens begynte fallskjermhopperne å forlate Twin Otteren, og han skulle manøvrere slik at kameramannen fikk den rette vinkelen. Under manøveren traff rotoren Twin Otterens sideror og finne. Helikopteret fikk umiddelbart kraftige vibrasjoner og brukte autorotasjon for å nødlande på flyplassen i California City. Twin Otteren fortsatte til Mohave Airport og landet der enda den hadde mistet en større del av finna og sideroret (”*Landed with a major portion of the vertical stabilizer and rudder missing.*”)

Ulykken i California City viser at en Twin Otter er i stand til å fortsette å fly til tross for tap av en stor del av både sideror og finne.

6.3 Ny gjennomgang av vrakdeler på bakgrunn av FHKs analyse

I havariøyeblikket traff LN-BNK vannet med stor fart, med krenkning samt sideglidning mot venstre. Flyet ble totalt ødelagt. Vingene brakk av, og av flykroppen ble bare den del av bakkroppen som inneholdt lasterommet, funnet som en sammenhengende del. Passasjerkabinen var slått i stykker. Skadene var større på venstre enn på høyre side. Nesen og cockpit var knust.

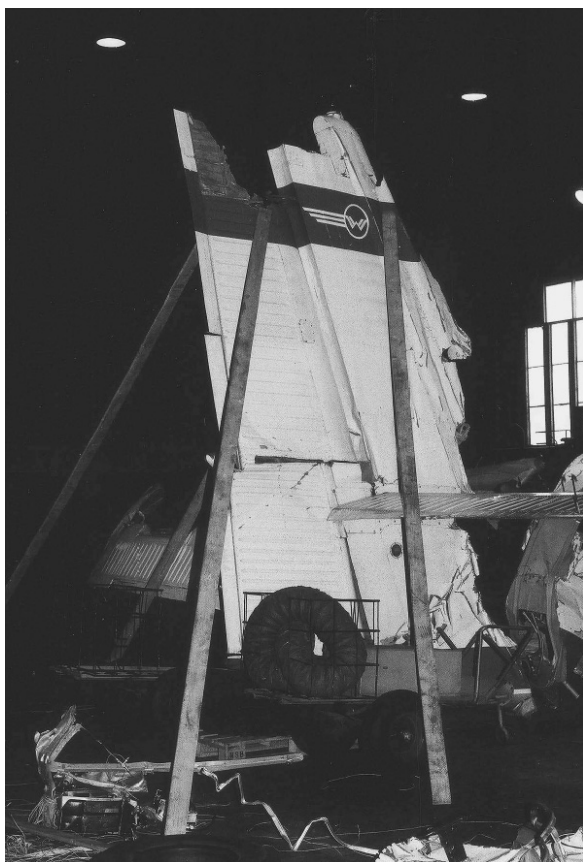
På vraket fantes ingen tegn til at havariet kunne ha skyldtes noen eksplosjon eller brann om bord. I R84, s. 10, er det spesielt nevnt at det ved obduksjonen av styrmannen ikke ble funnet karbonmonoksydhemoglobin i blodet, noe som utelukker at det har vært brann i cockpit.

6.3.1 Skader på finne og sideror

På havaristedet fant man vraket samlet med unntak for finne og sideror. Ifølge R84, kapittel 1.12.1, var sideroret brutt opp i tre deler. Øverste del med balansevekten ble ikke funnet. ”*Finnen og øvre del av sideroret ble funnet henholdsvis 400 og 600 meter øst for hovedvrakområdet. Nedre dels funnposisjon er noe usikker, men en mener den lå ca 200 meter øst for hovedvrakområdet.*” (R84, s. 19).

Det fremgår av den tekniske dokumentasjonen fra brevvekslingen mellom FHK og De Havilland (DHC) at man tidlig fokuserte på at de deler som ikke lå der resten av vraket ble funnet, kunne ha blitt brutt av i lufta. Man gjennomførte derfor en grundig undersøkelse av skadene på finne og sideror. Det resulterte i at DHC måtte gjøre analyser av hvordan skadene på delene kunne ha oppstått, basert på at de ble brukket løs før flyet gikk i havet.

²⁷ NTSB Identification: DEN74AD059, LAX75AL034 og LAX90LA98AB.



Figur 6.2 Foto av finne og sideror tatt i hangaren i Bodø. Det fremgår at roret er brukt på to steder. Den øverste delen mangler.

Ifølge den utredningen som DHC gjorde for Flyhavarikommisjonen, fant man at kraftige bukler på finna og rorets høyre side var innledningen til en komplisert sekvens av laster som førte til at finne og sideror brakk av i lufta²⁸. Man sier at finna ble utsatt for stor belastning mot høyre i kombinasjon med en støtkraft på fremkanten (som av FHK antas å skyldes "et mykt legeme"). Samtidig skulle en stor kraft ha påvirket sideroret.

Etter diskusjoner om hvorvidt "flutter"²⁹ kunne ha vært årsak til dette (se kapittel 6.3.3 nedenfor), aksepterte FHK den analyse De Havilland hadde gjort, noe som førte til at årsaken til havariet ble beskrevet som følger:

"Den endelige årsak til havariet var at vitale deler av flyets haleparti brøt sammen på grunn av overbelastningskrefter mens flyet ennå var i luften." (R84, s. 67).

²⁸. For en mer detaljert beskrivelse av DHCs tolkning henvises til FOI-rapporten: Structural Analysis of Twin Otter Tail for Mehamn Accident Investigation. FOI-RH-0421-SE (Vedlegg 14).

²⁹. Flutter: En type svingninger som forårsakes av luftstrømmen rundt flyet. Nærmere definisjon i kapittel 10.4.

Siden flyet manglet "Flight Recorder" hadde ikke FHK mulighet til å gi en beskrivelse av hvordan flyets ferd var de siste sekundene før havariet. FHKs beregninger har som utgangspunkt at LN-BNK fløy på vestlig kurs og med jevn reduksjon av høyden. Under slike forutsetninger ville flyet mistet finne og sideror anslagsvis 3-9 sekunder før det havarerte. Dette er basert på at flyets synkehastighet var 12 m/s ved havariet, samt at flyets hastighet da var 70 m/s eller mer (se kapittel 6.3.7). I så fall var flyet mindre enn 100 meter oppe i lufta da finne og sideror brakk løs.

Det kan ikke utelukkes at flyet kan ha vært ute av kontroll og at det har stupt bratt ned fra en noe større høyde. Flere faktorer taler for et slikt scenario, og det vil bli drøftet i kapittel 10.5.

Ved den strukturelle analysen som ble utført av FOI, har man notert følgende:³⁰

- For at roret skulle kunne bidra til å bryte av finna, måtte både den øverste og den nederste hengsel ha vært så sterke at rorets last kunne overføres.

³⁰. Vedlegg 14: FOI-rapport: Structural Analysis of Twin-Otter Tail for Mehamn Accident Investigation. FOI-RH-0421-SE.

- En stor sidekraft, litt bakoverrettet, kan skape samme type bukler som dem som ble observert på finna. Belastningen blir imidlertid større på flykroppen ved halepartiet enn i området som fikk bukler. Bukler på skroget kunne ha gitt en avgjørende indikasjon på om det hadde forekommet en aerodynamisk overbelastning som fikk finna til å brytes av. Ettersom vraket ikke er i behold, kan teorien ikke bekreftes.
- Den betydelige kraft som kreves for å bryte løs finna, gjør at man anser det mer sannsynlig at bruddet har skjedd ved nedslaget i havet.
- Årsaken til at finna kunne brytes i retning ”kl. 08”, som er beskrevet i en rapport fra Veritas³¹, kan forklares med at vannet ikke opptar skjærkrefter. Ved nedslaget hadde flyet ”sideslip” (sideglidning), noe som skapte rotasjon. Når finna løsner fra halepartiet, blir den relative bevegelsen rettet bakover.

Spørsmålet om rør og finne ble brutt av i lufta eller ved nedslaget er videre diskutert i kapittel 6.6.

Bukler og merker av kopphodede nagler

Man fant ingen tegn til kollisjon med noen ytre gjenstand, bortsett fra at finna var påført noen skader som kan være vanskelige å forklare. Spørsmålet er både hvordan de har oppstått, og om skadene kan ha blitt påført i lufta. DHC har ikke lyktes i å finne noen klar årsak til skadene. Forklaringen i R84 er at de var forårsaket av ”to eller flere fremmedlegemer” som traff finna mens flyet var i lufta. ”Ett av disse var et mykt legeme mens det eller de andre som bare har skrenset framkanten på finnen, sannsynligvis var metalliske med utvendig kopphodede nagler. Minst ett av de ”metalliske” legemer har med stor sannsynlig-

het truffet (skrenset) framkanten før den langsgående innadvendte bukkelen på babord side av finnen. Den myke gjenstanden har imidlertid med stor sannsynlighet truffet finnen mens denne var overbelastet mot styrbord, d.v.s. ”gjenstanden” har truffet finnen samtidig eller umiddelbart etter at det første legeme skrenset framkanten.” (R84, pkt. 2.12.1) Gjenstandene tenkes å ha falt ut fra fremre bagasjerom, noe som forutsetter at bagasjeromsluka åpnet seg i lufta. Gjenstanden(e) skal så ha fløyet i en bane over flyet og truffet finna. Dette virker usannsynlig. Kommisjonen ga derfor FOI i oppdrag å teste ut en slik teori. Ifølge FOI er det teoretisk mulig å treffe finna med en bag fra fremre lasterom, men bare om den glir over cockpit og på den måten får en hastighetskomponent som er rettet vertikalt oppover i forhold til flyet. Om noe slikt skulle være mulig, måtte gjenstanden komme ut foran frontruta og følge midtlinja nøyaktig bakover. Kommisjonen finner dette usannsynlig. Anslagsmerkene var dessuten slik at den overførte kraften i så fall ville være vanskelig å forklare³².

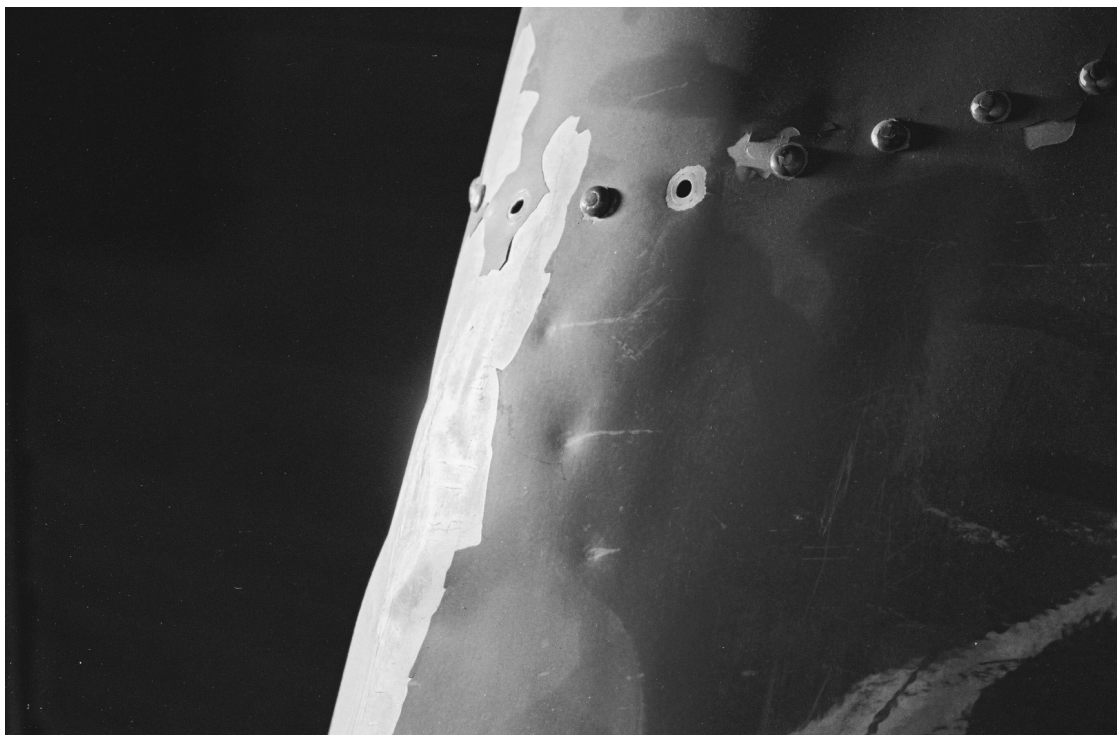
De ”naglemerkene” FHK refererer til i 84-rapporten, er imidlertid så små at de kan ha vært på finna i lengre tid. Fordi de satt høyt oppe på finna, langt fra bakken, kan de ha unngått å bli oppdaget ved de visuelle inspeksjoner som pilotene foretar før avgang for å sjekke flyet for ytre skader.

De små merkene har heller ikke påvirket de aerodynamiske egenskaper til finna.

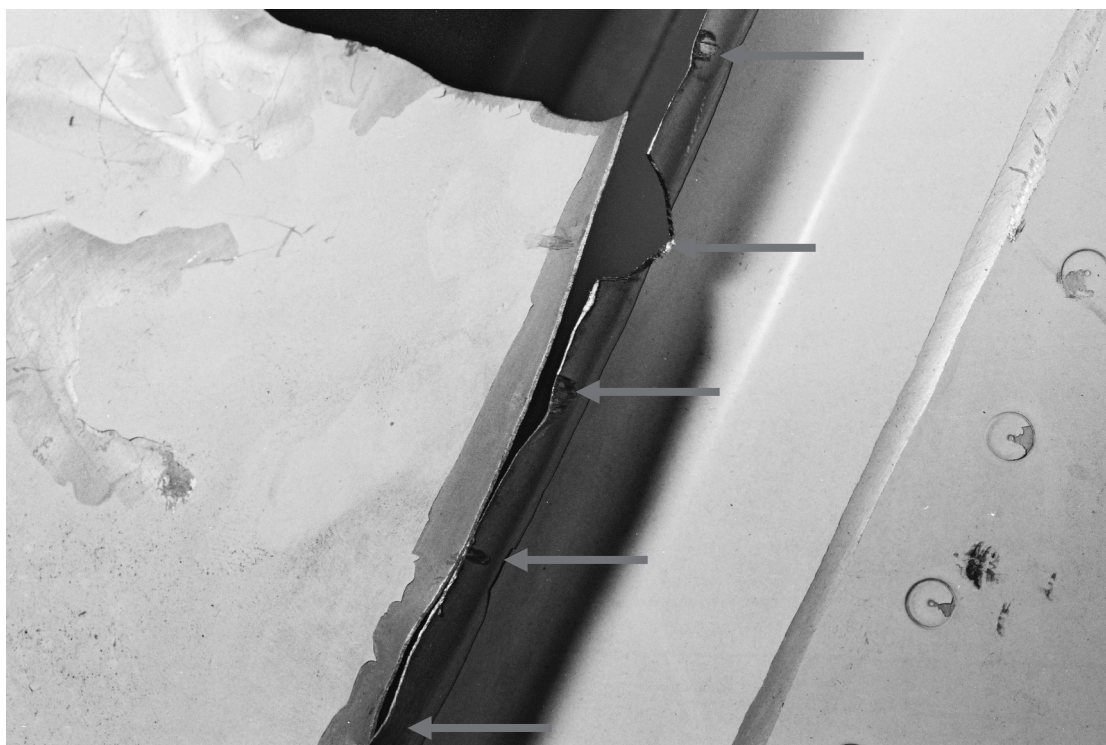
Dersom sideror og finne separerte fra flyet ved anslaget mot vannflaten, kan skrape/naglemerkene og bukler ha oppstått ved nedslaget. En annen del av flyet kan da ha truffet finna og forårsaket bukkelen. Bukler kan også ha oppstått senere, da finna ble transportert mellom Norge og Canada for undersøkelser. På de fotografier av vraket som er tilgjengelige, ser man andre og betydelig større skader på finna.

³¹. Knut Strengelsrud: Examination of hull plates, frame structures and cables from damaged aircraft, De Havilland DHC-6 Twin Otter, S/N 563 LN-BNK. Det norske Veritas, nr. 82-1008, November 10th 1982.

³². Dette er diskutert nærmere i kapittel 10.2.2.



Figur 6.3 Foto av de øvre skrapemerkene/"naglemerkene" på finna, tatt i Bodø av Widerøes Flygerforening. Den grønne fargen viser at merkene satt høyt oppe på finna, i nærheten av Widerøes emblem, jf. Figur 6.2.



Figur 6.4 Foto av de nedre "naglemerkene" på finnas fremkant ca. 40 cm under merkene i Figur 6.3, jf. R84, s. 23-24 og R88, s. 43.

Etter kommisjonens oppfatning kan en del av disse skadene ha oppstått da finna brakk løs fra skroget, noe som kan ha skjedd ved sammenstøtet med vannflaten. Det kan ikke konstateres at finna ble truffet av en flygende gjenstand i lufta.

6.3.2 Skader på stabilisator og høyderor

Widerøes Twin Ottere fløy forholdsvis korte strekninger med i gjennomsnitt 5,5 flytimer pr. dag og to landinger pr. flytime. Den største slitasten på et fly skjer i forbindelse med start og landing, som derfor er en viktig årsak til materialtretthet. At tiden mellom hver gang flyet får en vedlikeholdssjekk, beregnes etter antall flytimer og ikke etter antall landinger, kan derfor være uheldig.

Sammenlignet med den grundige besiktigelse av skader på sideror og finne, synes FHKs undersøkelse av stabilisator og høyderor å være mer summarisk. Det som ikke ble undersøkt, kan være av stor interesse.

I forbindelse med at en "jetblast" fra en DC-9 i mars 1980 skadet sideroret på LN-BNK, ble sideroret byttet. Det mangler dokumentasjon for at man hadde undersøkt høyderoret i forbindelse med "jetblast"-episoden. Spørsmålet man bør stille seg, er om bare sideroret ble skadet av "jetblasten". At ingen skade var synlig, innebærer ikke at skaden ikke kunne eksistere, ettersom flertallet av de vitale delene ligger skjult for en visuell inspeksjon.

Den undersøkelse av skadene på stabilisator og høyderor som FHK lot SINTEF og Transport Canada gjøre, indikerer overbelastningsbrudd. Transport Canada³³ formulerer det slik: "*The complete empennage had separated from the fuselage just forward of the horizontal stabilizer where the fuselage skin between formers was buckled and torn.*" To mindre sprekker i innfestningen av den venstre halvdel av høyderoret til "torque tube" ble ikke tillagt noen betydning av fabrikanten og FHK var enig i det. Transport Canada hadde en annen oppfatning og utelukket ikke at skaden hadde medført at halvdel av høyderoret hadde løsnet fra "torque tube" og forårsaket alvorlige vibrasjoner som skadet venstre stabilisatorhalvdel, finne og ror, og at "push-pull rod" ble bøyd (se kapittel 6.3.8).

I R84 (1.12.2.9) står "*Metallurgiske undersøkelser av bruddflatene i "torque tubes" indre (nærmest senterlinjen) festeribbe, avslørte en liten utmattningssprekk. Lengen på sprekken og selve sprekkemønstret var ikke alvorligere eller særlig forskjellig fra tidligere observerte sprekker i samme område på andre Twin Ottere. Flyets fabrikant mener at den*

ikke har hatt noen som helst betydning for havariet. Kommisjonen deler dette syn."

Det finnes bare informasjon om den ene innfestningen ("root rib" til "torque tube"). Transport Canada fant egentlig to sprekker og Mehamnkommisjonen kan for sitt vedkommende ikke utelukke at sprekkemønstret kan ha hatt betydning for ulykkesforløpet. Derfor fikk FOI i oppdrag å undersøke hvilken effekt sprekken kan ha hatt for styrken i strukturen, og hvordan muligheten kan ha vært for å manøvrere flyet dersom den ene halvdel av høyderoret hadde løsnet fra innfestningen.

FOIs analyse av tilgjengelig informasjon om skadene tyder på³⁴:

- Sprekken på ca. 9 mm nær en noe lengre sprekk som ble observert av Transport Canada kan ha svekket strukturen lokalt med mer enn 50 %.
- Den venstre halvdel av høyderoret synes ikke å ha vært festet til "torque tube" ved nedslaget. Den var løs, men fulgte fortsatt med flyet. Dette indikerer at man bare har kunnet manøvrere den høyre halvdel med "stikka". Om den venstre halvdel ikke kunne styres med stikka, kan den likevel manøvreres med et trimror i cockpit, noe som imidlertid går langsomt.
- Basert på strukturanalysen alene er det mer sannsynlig at deler av halepartiet brakk løs i forbindelse med at flyet traff vannflaten, enn at noe brakk av i lufta.

Ved kommisjonens kontroll av Widerøes "TEKNISKE ORDRE" fremkommer at både høyre og venstre høyderorshalvdel ble undersøkt for sprekkdannelse fire ganger i perioden 9. desember 1980 – 7. januar 1981. Man fant sprekker på begge innfestningene til høyderoret. De ble reparert 16. januar 1981. Sprekkene fantes på nytt ved havariet og var da av utmatningsnatur. Dette betyr at sprekker ved høyderorinnfestningen ikke er uvanlig, noe som også bekrefte av opplysninger fra Canada.

6.3.3 Flutter

Den mest sannsynlige årsak til at et ror brytes i stykker, er "flutter". Derfor må risikoen for at flutter kan ha oppstått, alltid beregnes³⁵. Det oppsto diskusjoner på dette punkt mellom FHK, Transport Canada og De Havilland. Transport Canada hadde mistanke om at flutter kunne ha vært årsak til vibrasjoner som brøt sideroret i stykker i lufta. De Havilland hevdet at flutter ikke kunne oppstå ved normal fart, – og

³³. A.J.W. Melson: Analysis of aircraft wreckage. Transport Canada, LP 182/82, 14 October 1982.

³⁴. Vedlegg 14: FOI-rapport: Structural Analysis of Twin-Otter Tail for Mehamn Accident Investigation. FOI-RH-0421-SE.

³⁵. Fenomenet "flutter" beskrives inngående i kapittel 10.4.

heller ikke ved for høy fart, dvs. mer enn 160 kts. *"The rudder system is flutter free to 350 EAS³⁶."*

For å kontrollere riktigheten av disse anførsler og verifisere opplysningene, lot kommisjonen FOI gjøre egne beregninger. Disse viser entydig at De Havillands opplysninger stemte. Ikke engang om den øverste delen av sideroret ble brukket av i lufta, ville det oppstå flutter.

Også høyderoret er analysert ut fra et fluttersynspunkt. Ikke i noe fall har man funnet noen risiko for flutter, selv ikke med alvorlige feil på høyderoret. For det tilfelle at begge høyderorshalvdelene skulle ha løsnet ved "torque tube", kunne flutterhastigheten være så lav som 225 EAS. Ellers ligger den langt høyere. Ved analyse av hastighetsområdet opptil 350 knop kan man dra den slutning at Twin Otterens kontrollsystem uten skader er flutterfritt i det minste til 350 knop. Beregningene viser at flutterhastigheten oftest kan ligge enda høyere. Kommisjonen ser derfor bort fra flutter som noen mulig årsak til skader på halepartiet.

6.3.4 Skader på vinger og motorer

De bruddskader som oppsto på vingene, skyldes overbelastningsbrudd i forbindelse med nedslaget. Venstre vinge hang fast i kabinveggen i bakre vingefeste, og vingestaget var slitt av 0,3 meter fra innfestingen mot skroget. Vingen var brukket ca. 3 meter fra vingetuppen. Høyre vinge hang derimot sammen i hele sin lengde. Bruddskadene tyder på at vingen har beveget seg fremover i havariøyeblikket da flyet ble bremsset opp. Høyre vingestag var intakt.

Begge motorene hadde slitt seg løs og var vridd mot styrbord. Undersøkelsen av motorene viste at de utviklet kraft. Dette bekreftes også av skadene på propellbladene.

Alt tyder på at brudd på vingestrukturen oppsto ved nedslaget.

6.3.5 Skader på cockpit, sikkerhetsbeltene

De store skadene på nesepartiet og cockpit gjorde at man bare lyktes med å berge visse deler av instrumentpanelet, samt stolene og deler av styreinneinretningen. Det var venstre side av cockpit som først slo mot havflaten og ble mest skadet.

Alle omkomne ble funnet, unntatt kapteinen. Det har vært diskutert hvorvidt kapteinen befant seg i sitt sete ved havariet. De fotografier som kommisjonen har tilgang til i dag, gir ingen sikre indikasjoner på om sikkerhetsbeltene har vært låst eller ei. Ifølge dykkeren som fant styrmannen, hadde han sikkerhetsbeltet på seg, men låsen var gått i stykker. Snellen til kapteinens skulderbelte var delvis slitt løs fra veggen, mens snellen til styrmannens belte var på

plass. (R84, pkt. 1.12.2.26). Sikkerhetsbeltene ble sendt til Veritas for undersøkelse. Ifølge rapporten derfra var det bare høyre del av midjebeltet til hvert av pilotsetene som ble undersøkt med hensyn til belastning. Resultatet viste at de undersøkte beltene hadde vært meget høyt belastet, noe som tyder på at begge pilotene befant seg i setene. Et annet forhold som taler for at pilotene satt i setene sine ved havariet, er:

"... måling av skulderbeltene viste en utstrukket lengde på 151 cm både for 1. og 2. pilot, regnet fra enden av bøylen til utløpet fra snellen. Total lengde av 2. pilot's skulderbelte ble målt til 195 cm etter at snellen ble åpnet."³⁷

I R84, pkt. 1.12.2.26, heter det om de 151 cm:

"... Dette er forøvrig normal utrulling på beltene med sete i "normalstilling" og piloten sittende tilbaket.".

Spørsmålet om hvorfor man ikke fant kapteinen i sitt sete, kan ikke besvares med sikkerhet. En sannsynlig forklaring kan være at også låsen på hans belte sprang opp ved krasjet og at kapteinen ble presset (skylt) ut av kabinen av vannet som strømmet inn. Det heter i R84, pkt. 1.12.2.26 at *"spennene var revet ut av låsen på begge setebeltene til flygerne."*

Den teori som har vært fremført, om at venstre motor løsnet med den følge at propellene trengte inn i cockpit, kan ikke bekreftes. Det mangler merker etter propellskader både på stol og skulderbelter. Muligheten for at propellen har trengt inn i cockpit uten å ha forårsaket synlige skader, er svært liten. Det har heller ikke vært beskrevet noen skader på venstre side, forårsaket av propellen. Fotomaterialet tyder ikke på annet enn at skadene skyldes den store farten ved nedslaget i forbindelse med at flyet traff vannet skrått, med venstre side først.

Det mest trolige er at begge pilotene satt fastspente i sine stoler da flyet traff havflaten, og at låsene åpnet seg av retardasjonskreftene. Anslagsretningen og kapteinens større vekt kan ha bidratt til at låsen på hans belte åpnet seg tidligere enn låsen på styrmannens belte.

6.3.6 "Airstair door"

"Airstair door" var brutt løs fra innfestingen og ble funnet flytende på havoverflaten. FHK konstaterer at den ble brutt løs ved nedslaget.

Det har vært fremsatt teorier om at den kan ha åpnet seg i lufta og blitt satt i bevegelse av kraftig turbulens slik at den ble slitt løs og skadet finna. En slik

³⁶ EAS: Equivalent Air Speed.

³⁷ Bjørn I. Andersen: Undersøkelse av setebelter og varselpanel fra havarert Twin Otter S/N 563, LN-BNK. Det norske Veritas, rapport 82-0515, juni 1982.

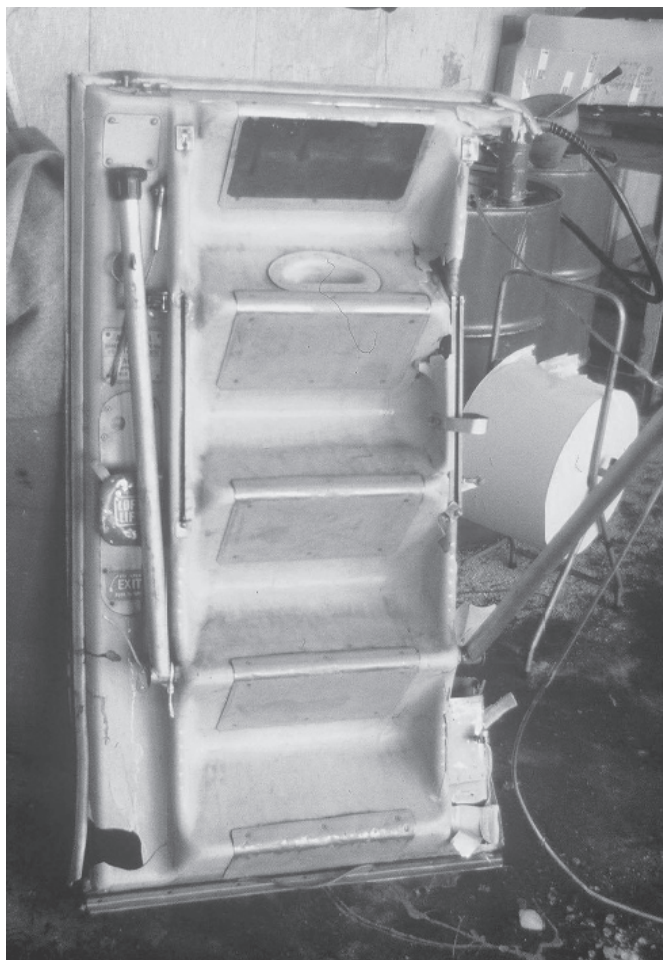
oppfatning deles ikke av Transport Canada som viser til de krefter som har virket på døras fremkant, og som tyder på at døras hastighet ved nedslaget i vannet må ha vært stor for at den skulle få slike skader. Man nevner likevel den mulighet at døra kan ha vært åpen ved nedslaget, ettersom vannet ikke kunne ha påført døra slike skader om den hadde vært stengt. Dette avvises i sin tur av fabrikanten som mener at døra gikk opp ved selve nedslaget da skroget ble brutt opp, og at den da ble påført skadene av vannet.

Den fremre "låsesplinten" var brukket. Sammen med et funn i Tanafjorden av en avrevet wire³⁸, har dette gitt opphav til teorien om at døra åpnet seg i lufta og medvirket til havariet.

Kommisjonen har forsøkt å få klarhet i om døra kan ha vært åpen. FOI ble derfor bedt om også å beregne hvordan det ville ha påvirket flyet dersom "air-

stair door" åpnet seg i lufta. Resultatene viser at lastene ville ha vært så små og den aerodynamiske påvirkningen på manøvreringen av flyet ville ha vært så ubetydelig at begge deler lett hadde latt seg kompensere ved hjelp av roret. Det burde ikke ha medført noen problemer for piloten å fly videre. Den eneste faren med en åpen dør ville ha vært at noen kunne ha falt ut i den kraftige turbulensen som gjorde seg gjeldende ved Omgang. Alt tyder imidlertid på at dette ikke skjedde, men at alle satt fastspent i sine seter.

Ei dør som løsnet i lufta, kunne ikke ha skadet finna uten først å treffe stabilisatoren. SINTEF³⁹ har i sin undersøkelse heller ikke funnet skader på haleflaten som følge av sammenstøt med en fremmed gjenstand. Kollisjon mellom dør og finne er derfor ikke sannsynlig.



Figur 6.5 Foto av "airstair door" tilhørende LN-BNK.

Ettersom døra fløt i vannet sammen med andre vrakdelar som var blitt revet løs ved nedslaget, tyder alt på at den ble revet av i havariøyeblikket. Dette

støttes også av at det mangler synlige merker av slag på flyskroget.

³⁸ Jf. tegning i Vedlegg 10.

³⁹ J. Hjelen: Skadeundersøkelse Twin Otter LN-BNK. SINTEF-rapport STF34 F82066, juli 1982.



a)



b)

Figur 6.6 Fotoene viser instrumentbordet foran, a) venstre og b) høyre side.

6.3.7 Fly- og motorinstrumenter

De undersøkelser av flyets instrumenter som FHK fikk utført, indikerte at motorene utviklet høy effekt⁴⁰ og at flyets fart og vertikalhastighet var høy. Fartsmåleren på høyre side viste 180 knop, noe som er høyere enn maksimalt tillatt fart. Ifølge Widerøes "Pilot Training Manual" angis VMO⁴¹ til 160 knop ved havnivå. Videre står det: "*CAUTION: Maximum Operating Speed shall not be deliberately exceeded in any regime of flight (climb, cruise, descent) except where a higher speed has been authorized for flight test or pilot training operations.*" Ingen høyere fart er angitt i manualen.

Vertikalhastigheten var ifølge Vertical Speed Indicator (VSI) 2 300 fot i minuttet. To innbyrdes uavhengige kompass-system indikerer østlig kurs. Dette viser hvordan flyet kan ha truffet havflaten, men sier ingen ting om den banen flyet fulgte sekundene før nedslaget.

Den høye motoreffekten kan tyde på at piloten ga full gass i et siste forsøk på å få kontroll på flyet. Dette stemmer overens med at flere vitner i Gamvik hørte en spesiell lyd fra Omgang ved havaritidspunktet. Alternativt kan piloten ha forsøkt å reversere motorene for å minske farten. Alt tyder på at flyet var ute av kontroll ved nedslaget.

6.3.8 Flykontrollsystemet

Ifølge havarirapporten (R84, 1.12.2.20) har man ikke kunnet påvise noen skader på "kontrollråder, kontrollkabler eller kontrollflater som kunne ha vært tilstede før havariet, d.v.s. før sideror og finne separerte." Man noterte at det var relativt mange brudd på kontrollkablene, og antok at årsaken var overbelastning som skjedde i forbindelse med havariet. Det samme gjaldt de fleste kabeltrissene, som var skadet eller ødelagt.

Foruten en rapport fra Veritas⁴² om en undersøkelse som ble gjort på trimkablene til sideroret, finnes det ingen dokumentert undersøkelse av øvrige deler av kontrollsystemene eller noen opplysninger om hvordan de ble undersøkt.

Kommisjonen stiller seg derfor spørrende til hvor grundig undersøkelsen av de øvrige bruddene på kontrollkablene har vært.

Beskrivelsen i havarirapporten (R84, pkt. 1.12.2.21) sier at hjulet til høydetrimmen var låst i normalstilling, mens aktuatoren til trim-roret var i full ned-posisjon. En mulig årsak kan ha vært at da

halepartiet ble slitt av i havariøyeblikket, ble alle kontrollkablene strukket, bl.a. de som gikk mellom cockpit og aktuatoren. Aktuatoren kan da ha blitt dratt til sitt ytterpunkt.

"PUSH-PULL ROD"

Den kalles også Elevator Control Rod og er den stangen eller råden som forbinder høyderoret med segmentet for de wirer som kommer fra styrespaken, og kalles i FHKs rapport "push-pull rod". Det finnes ingen dokumentert undersøkelse om årsaken til at den var brukket (se R84, Fig. 11, der den er omtalt som "connecting rod").

Høyderorets "push-pull rod" var brukket på midten. Den var også skadet etter å ha blitt presset mot kanten av hullet i ribben. Skaden samsvarer med et høyderorsutslag noe mindre enn maksimum utslag. I diskusjon om bruddet på "push-pull rod" har De Havilland gått ut fra at bruddet skjedde ved nedslaget.

FOI anser dette som mulig, men fremholder at det er mer sannsynlig at bruddet skjedde før stabilisatoren traff vannoverflaten. Den undersøkelsen kommisjonen lot FOI gjøre, viser at styrken på stanga er meget stor om den belastes aksialt⁴³. Kommisjonen anser det som mulig at høyderoret kan bli overbelastet i sterk turbulens, noe som kan medføre at "push-pull rod" blir bøyd. Alternativt kan et lager låse seg, og da er ikke "push-pull rod" sterkere enn at pilotene kan bøye den med stikka.

Widerøe påpekte i sin internrapport at om bruddet hadde skjedd i lufta og låst høyderoret, ville trimming ha resultert i at roret reagerte motsatt av det normale.⁴⁴

6.3.9 Korrosjon

I rapporten (R84) er korrosjon i liten grad omtalt. I pkt. 1.12.2.20 konstateres: "*En fant ikke tegn til korrosjon på kontrollkablene. De relativt mange bruddflater i kontrollsystemet indikerte alle overbelastningsbrudd.*" Med tanke på at Widerøe ikke anvendte rustfrie kabler og flyet ble brukt i et miljø med flyplasser som lå nær hav og saltvann, samt at det ofte forekom sterk vind, turbulens og salt i lufta, burde man forvente korrosjon. Representanter for selskapet har opplyst at flyene ikke var særlig utsatt for korrosjon.

På spørsmål fra FHK hvorvidt Twin Ottere har hatt problem med korrosjon eller lignende, skriver Aviation Safety Engineering Laboratory i Canada⁴⁵:

⁴⁰. Analyse av motorfabrikanten Pratt & Whitney May 3, 1982.

⁴¹. VMO: Maximum Operating Speed. VMO avtar med høyden og er f.eks. 115 knop på 25 000 fot.

⁴². Knut Strengelsrud: Examination of hull plates, frame structures and cables from damaged aircraft, De Havilland DHC-6 Twin Otter, S/N 563 LN-BNK. Det norske Veritas, nr. 82-1008, November 10th 1982.

⁴³. Vedlegg 17: FOI-rapport: Laster på elevator push rod. FOI-RH-0413-SE, april 2005.

⁴⁴. Virkningen er likevel meget svak; løftekraftkoeffisienten pga. høyderorsutslag er i størrelsesorden 0,6 pr. radian. Tilsvarende løftekraft for en radian pga. trimtab er i størrelsesorden 0,01 til 0,02.

⁴⁵. A.J.W. Melson: Aviation Safety Engineering Facility, Transport Canada, report LP 140/82, 14. October 1982.

"Nothing was found in the airworthiness directives or service bulletins that would indicate that there were any serious problems associated with cracking or corrosion of the fin and rudder. In addition, the manufacturer said that no fatigue cracking has been known to occur on the rudder assembly, its controls or hinges. They also said that local corrosion due to prolonged operation in a hostile environment was found and rectified on some Twin Otter aircraft; and on early aircraft certain rudder hinge components were susceptible to corrosion, but a material change which rectified the problem was introduced prior to the manufacture of LN-BNK."

Det roret som LN-BNK opprinnelig hadde, og som var blitt skadet av "jetblast" fra en DC-9 i 1980, ble erstattet med et rør som var kommet til Widerøe ni år tidligere, i 1971, den gang montert på flyet LN-BER. Dette rorets dokumentasjon viste intet unormalt (jf. R88, pkt. 6.2.2 og 6.2.3). Ved siderorsbyttet på LN-BNK måtte man montere nye "brackets for middle hinges" (braketter for midtre hengsler). Årsaken til utskiftningen var korrosjon. (FHK R84, pkt. 1.6.5).

Om en alvorlig hendelse av teknisk karakter inntraff, var regelen at det skulle sendes en "Flyteknisk feilrapport" til Luftfartsdirektoratet. Widerøe har sendt inn en slik rapport med følgende innhold:

"I forbindelse med bakkemanøvrering natt til lørdag 23.02., ble flyet utsatt for så store sidevindspåkjenninger at en siderorswire ble slitt av.

Bruddstedet var ved trinse bak sta. 353⁴⁶, d.v.s. under bakre bagasjeromdør. Kontroll viste at kablelen var svekket av innvendig korrosjon i bruddstedet og at parallellkabelen del nr. NAS-305-35-4266 også var angrepet."

I dette tilfelle var flyet LN-BEO. Årstallet mangler i rapporten, men antas å være 1980. Man undersøkte eldre fly samt den nyere LN-BNM, men fant ingen lignende skader.

Ulykker i USA og Canada styrker antagelsen om at det var særlig nødvendig med regelmessige undersøkelser av området under gulvet i bagasjerommet på grunn av fare for korrosjon. Det har forekommet at korroderte kontrollkabler ikke er blitt oppdaget før det har skjedd en ulykke.

Kommisjonen ser i denne forbindelse ikke bort fra at LN-BNK leilighetsvis kan ha transportert varer som har lekket saltvann, f.eks. saltet fisk, men Flyhavarikommisjonens undersøkelser av kabelbruddene avdekket som nevnt ingen tegn til korrosjon på kontrollkablene.

Som beskrevet under i kapittel 6.3.6 "Airstair Door", hadde en "låsesplint" i døra gått av. Bruddet på låsesplinten til døra ble diskutert etter ulykken. Sjefsflyger Ole Martin Nordbye, som ledet Widerøes

interne utredning etter ulykken, påpekte i rapporten: "*Sterk korrosjon ved feste til dørklinke for fremre låsesplint i airstair door.*"

Motorfabrikanten skriver i sin analyse av den ene motoren⁴⁷: "*The reduction gear case was severely corroded*", og videre: "*The cases and gears were severely corroded*".

At korrosjon kan ha forekommet på flere steder på LN-BNK, må etter dette anses på det rene.

6.4 Analysen av vraket og mulig kollisjon

Ved de undersøkelser av vraket som ble foretatt av de tidligere kommisjonene, og som er beskrevet i havarirapportene fra 1984 og 1988, ble det ikke oppdaget noen skader som tydet på at ulykken skulle skyldes en kollisjon.

Den eneste del av vrakets rorflater som ikke kunne undersøkes, var – som tidligere nevnt – siderorets øverste del, inklusive balansevekten. Denne delen, som aldri er blitt funnet, veide 25 lbs (11,3 kg), og størrelsen var bare ca. 0,5 kvadratmeter.

På de delene av sideroret som ble funnet, har man kunnet analysere skademønstret. Analysen viser at toppen av sideroret er brukket mot styrbord. Dette indikerer at en eventuell kollisjon ikke kan ha skjedd bakfra uten at det i så fall burde ha oppstått også andre identifiserbare kollisjonsskader på flyet. Også selve bruddet tyder på at roret ble belastet fra siden og ikke bakfra, noe som taler for at flyene ved en eventuell kollisjon må ha møtt hverandre med en stor horisontal vinkel.

Uansett vinkel er det vanskelig å forklare hvordan et jagerfly, f.eks. av typen Harrier, bare skulle skade toppen av sideroret uten samtidig å komme i kontakt med toppen av finna eller noen annen del av LN-BNK. For å forårsake en så begrenset skade kan den eneste mulighet være at en utstikkende del på Harrieren har truffet toppen av sideroret. Tenkelige deler kan være våpenoppheng, den ytterste delen av vingspissen, eller en av de to "pods" under flyet, som inneholder kanonene.

Om LN-BNK kolliderte, er det dessuten mindre sannsynlig at bare den øverste delen av sideroret ville blitt revet av. Med tanke på hvor deformert den øvre hengselen var, er det mer trolig at hele sideroret samtidig ville blitt brutt opp i deler, ettersom kollisjonskraften måtte ha tvunget sideroret til å vri seg momentant. Dette skjedde ikke på LN-BNK. Flyet fortsatte flere kilometer etter det formodede kollisjonspunktet. Resten av sideroret og flyets finne ble ifølge R84 funnet henholdsvis 400 og 600 m fra hovedvra-

⁴⁶. Sta. 353 innebærer at posisjonen ligger 353 tommer bak flyets geometriske referansepunkt.

⁴⁷. R. Alexander: Service Investigation Report, Pratt & Whitney of Canada Ltd., Rep. No. SD-9658, May 3, 1982.

ket, og på disse ble det ikke funnet skader som tydet på kollisjon.

Vitner som har beskrevet skader på Harrierfly som har vært mistenkt for å ha kollidert med LN-BNK, har vist til skader på ulike steder av vingens fremkant, noe som er nesten umulig å få til å stemme med de skader som kunne ha oppstått ved en kollisjon med sideroret til LN-BNK. Det finnes heller ingen vitneforklaringer som forteller om hvit fargeavsetning i forbindelse med skader på Harrierfly, noe som hadde vært det mest sannsynlige om det hadde kollidert med toppen av sideroret.

6.5 Flystabiliteten etter tap av deler av finne og sideror

Mehamnkommisjonen har latt aerodynamiske eksperter ved FOI gjøre beregninger av en Twin Otters flyegenskaper dersom den øverste delen av sideroret mangler. De viktigste spørsmålene er i hvilken grad flyets retningsstabilitet (gir) ville bli påvirket, samt om flutter ville ha oppstått som en følge av at balansevekten manglet. Til det siste vises til kapittel 6.3.3, se for øvrig også kapittel 10.4. Det har også vært antatt at LN-BNK etter å ha mistet den øverste delen av sideroret, kunne ha fått problemer med å holde høyden, eller at det hadde ført til en forskyvning av tyngdepunktet som hadde påvirket flygningen på en uheldig måte. Kommisjonen vil i det følgende se nærmere på disse punktene.

6.5.1 Retnings- eller girstabilitet

Sideroret på en Twin Otter er relativt sett overdimensjonert fordi flyet er konstruert for å lande på korte landingsstriper. Derfor er toppen av sideroret ikke vitalt for flyets muligheter til å fly videre. Ved normal flygning gis det bare små utslag med sideroret.

Beregningene for Twin Otterens flyegenskaper ble utført med følgende forutsetninger:

1. Bare den savnede delen av sideroret ble brukket av i lufta.
2. Halve sideroret ble brukket av i lufta.
3. Finna og hele sideroret ble brukket av i lufta.

Resultatene er dokumentert i kapittel 10.5 og i Vedlegg 15⁴⁸.

Ad 1. Resultatet peker entydig på at selv uten en bit av sideroret har flyet fortsatt 80 % av normal statisk girstabilitet i behold. Dempningen er litt redusert. Den aktuelle skaden har derfor liten innvirkning på flyets stabilitet og manøverdyktighet. Det er ikke

selvsagt at piloten selv i en situasjon med sterk turbulens ville ha merket forandringene i flyegenskapene. Skaden ville ikke forårsake noen problemer stabilitetsmessig.

Ad 2. Det burde heller ikke være noe problem å manøvrere flyet om halve sideroret ble brukket av. Dette resultatet støttes også av ulykken ved California City 1990, som er omtalt tidligere (kapittel 6.2.2). Muligheten til å kontrollere retning ville stort sett ikke blitt påvirket.

Ad 3. Flyet kan derimot ikke fortsette om finna og hele sideroret ble brukket av i lufta. Et slikt sammenbrudd ville føre til et umiddelbart havari.

6.5.2 Høydereduksjon

Selv uten en del av sideroret har man fortsatt full kontroll med høyderoret og kan opprettholde høyden.

Dagen da ulykken inntraff, har alle vitnene fortalt om sterk vind. Dessuten var det sendt ut et IGA⁴⁹-varsel som advarte om *"moderate/severe turbulence"* under 6 000 fot. *"Severe turbulence"* innebærer at man ikke skal fly i områder hvor det er sendt ut slikt varsel. Ettersom det er vanskelig å si eksakt hvor alvorlig turbulens som kan forventes, brukes ofte *"moderate"* i kombinasjon med *"severe"*. Dermed kan man fly i vedkommende område, men man er advart mot faren for en for sterk turbulens.

Widerøes piloter som har forklart seg for kommisjonen, har alle hevdet at en erfaren pilot som kom inn i turbulens over Omgang, ikke ville redusere høyden, men heller velge å stige dersom man ikke kunne opprettholde samme høyde. Med kontroll over høyderoret kan LN-BNKs høydereduksjon ikke forklares med tapet av øvre del av sideroret.

6.5.3 Tyngdepunktsleiet

Som årsak til at flyet ble tvunget ned, har det vært hevdet at tapet av toppen av sideroret med balansevekten påvirket flyets tyngdepunktsleie slik at det ble fremtungt. Også effekten av dette har FOI beregnet.

Tap av balansevekt og toppen av sideror innebærer at man mister 25 lbs (11,3 kg). Et slikt tap kan i høyden ha endret tyngdepunktsleiet med 1 % MAC⁵⁰. Ifølge R84, pkt. 1.6.6 var det aktuelle tyngdepunktet 24 % MAC ved start fra Berlevåg, noe som er innenfor de tillatte begrensninger. Grensen for fremre tyngdepunkts plassering er 20 % MAC. Høyderoret med fullt utslag er tilstrekkelig til å holde flyets nese oppe hele veien til *"stall"* ved et tyngdepunktsleie så langt frem som 15 % MAC.

⁴⁹. IGA: Information to General Aviation.

⁵⁰. MAC: Mean Aerodynamic Chord. Anvendes for å beregne hvordan man kan laste et fly. Om man f. eks. flytter 100 kg 5 meter fremover i flyet, flyttes flyets tyngdepunkt 0,1 meter, dvs. 5 % MAC.

⁴⁸. Vedlegg 15: FOI-rapport: Flyegenskaper hos Twin-Otter. Opptrådende under vindstörning. Opptrådende i felfall. FOI-RH-0412-SE, april 2005.

Tap av balansevekt og øvre del av sideror kan derfor ikke forklare at flyet forlot sin etablerte høyde.

6.6 Strømforholdene nær havaristedet

6.6.1 Utgangspunkt

Et karakteristisk trekk ved vraket av LN-BNK var at hovedvrak og vrakdeler var samlet i et begrenset område på ca. 30x40 m på dyp 40 m. Men to vitale deler for pilotens kontroll av flyet, nemlig øvre del av finne og sideror, ble funnet på forholdsvis stor avstand fra resten av vraket. Delene ble funnet først flere dager etter at hovedvraket var lokalisert, men både tidspunkt og funnsted mangler entydig dokumentasjon. Dette er beklagelig siden avstanden er viktig for oppklaring av ulykkesårsaken: Ble delene brukt av i lufta slik at piloten ikke lenger hadde kontroll, eller ble de brukt løs fra resten av vraket ved nedslaget i sjøen? Avstanden til funnstedet må i det siste alternativet skyldes transport ved strømkrefter. Tiden (nesten 10 dager ifølge lensmannsloggen) vil være mer enn tilstrekkelig forutsatt at strømmen er sterk nok til å rive delene løs fra havbunnen og skyve dem østover. Vi vet ikke hva som kreves for å flytte på delene, men strømhastigheten kan bare ha vært tilstrekkelig i korte perioder, eksempelvis nær høyvann. Dykkerne som arbeidet med berging av vraket, rapporterte nemlig "lite strøm" noe som synes å innebære hastigheter mellom null og to knop.

En del som løsner fra et fly i fart, vil fortsette i flyets retning samtidig med at den faller. Med sidevind, vil den også forflytte seg i vindens retning. Beregninger av baner og nedslag for ror og finne, ble gitt av FHK i R84, og med de gitte forutsetninger er resultatene rimelige. Hvis delene først flyter, kan de drive med overflatestrømmen inntil de fylles med vann og synker. I synkefasen vil de igjen forflytte seg med undervannsstrømmens hastighet inntil de kommer til ro på bunnen. Delene er av ulik vekt (ca. 9 kg for ror og 25 kg for finne), og den aerodynamiske motstand er forskjellig, slik at en forventer betydelig avstand mellom nedslagspunktene med den flyhøyde som FHK har antatt, (oppgitt som "*1 000 fot eller lavere*"). Roret var mest skadet og hadde få "lufttette rom" og kunne derfor forventes å begynne å synke først.

FOI har på kommisjonens anmodning gjort detaljerte beregninger av synketid med både antatte luftfylte rom og vannfylte rom som utgangspunkt. For en dybde av 40 m varierer beregnet synketid fra 2 til 2,5 min. Med en strømhastighet omkring en knop (0,5 m/s) blir forflytningen horisontalt i synkefasen noe over 60 m. Dette er lite i forhold til de aktuelle funnstedene i avstander på flere hundre meter. FOI har også undersøkt om nedslaget kan resultere i en "kasteffekt", men kommer igjen til at denne blir moderat, med kastlengder trolig mindre enn 50 m. Det er van-

skelig å finne andre fysiske effekter som kan gi betydelige forflytninger, enn en (østlig) undervannstrøm av tilstrekkelig styrke.

6.6.2 Funnsteder og tidspunkt

Den første henvisning til funn av deler langt fra vraket, finnes i dykker Tom Olsens rapport i Widerøes "internrapport". Han oppga å ha sett finna idet han lå på slep over havbunnen bak en Zodiac motorbåt. Olsen nevner en avstand fra hovedvraket på 370 m, men ikke tidspunkt. Informasjon om konkrete funn, funnsted og tidspunkt for det enkelte funn, er noe sprikende. Dykkerne Tom Olsen og Ole Martin Rønning, samt sjefsflyger Ole Martin Nordbye, har gitt innbyrdes til dels ulike opplysninger, mens lensmannsloggen har ytterligere avvikende informasjon for tidsrommet 17. - 21. mars. I FHK R84 heter det at finne og ror ble funnet henholdsvis 400 m og 600 m fra hovedvraket. Noen nærmere dokumentasjon for disse avstandsangivelser er ikke gitt, utover en skisse som er inntatt som figur 12 til R84, jf. rapportens pkt. 2.4.4. Det nevnes også at en tredje del (den del av sideroret som ligger under høyderoret) ble funnet på avstand ca. 200 m. (En fjerde del; toppen av sideroret med balansevekt ble aldri funnet.) Avstanden på 200 m ble i R84 betegnet som "*noe usikker*". Om dette betyr at de øvrige avstandene på 400 m og 600 m er "sikre", er uklart.

Videre har en informasjon om at finne og ror ble hentet opp 20. mars på avstand bortimot 1 km fra havaristedet, av dykkere som arbeidet fra de to redningskrysserne Hjelm Waage og Sjøfareren. Tidspunktet for Tom Olsens observasjon 17. mars synes rimelig fordi dykkingen ved hovedvraket opphørte 16. mars og dykkerne fikk da nye arbeidsoppgaver. Uoverensstemmelsene mht. dato, 20. mars eller 21. mars, kan forklares med at innføring i lensmannsloggen først skjedde etter at dykkerfartøyet hadde telefonert sitt funn, og delene ble tatt opp først sent på dagen. I utgangspunktet har vi her interessante opplysninger, om de da er til å stole på. Fra ulykkestidspunktet 11. mars til Tom Olsens funn 17. mars synes delene å ha flyttet seg ca. 400 m, forutsatt at de ble brutt av ved nedslaget. Fra 17. mars til 20. mars har de beveget seg nye 400 m dersom funnsted er noe over 800 m. Dette tyder i tilfelle på en nær konstant forflytning med tiden, en regelmessighet som antyder en virksom østlig undervannstrøm. Dette støtter igjen hypotesen om at finne og ror ble brukt av ved nedslaget, men før delene kom under vann. Styrkeberegninger og dynamiske analyser overensstemmer bra med denne hypotesen, likeså de observerte skader og deformasjoner på vrakdeler. Det er betydelig vanskeligere å bekrefte beregningsmessig de påståtte brudd i lufta, i alle fall med de forutsetninger som er lagt til grunn i R84.

Kommisjonen har fått tilgang til ytterligere informasjon fra dykkeren Ole Martin Rønning⁵¹ som var med på å hente opp finne og ror, 20. mars 1982. Han har oppgitt posisjon av funnstedene, basert på både radaren på redningskrysseren og på en Transit satellitmottaker. Selv om utstyret for satellittposisjonering i 1982 var primitivt i forhold til det som er tilgjengelig i dag, var det rimelig overensstemmelse mellom radar- og satellittmålingene. Ifølge Rønnings posisjonsangivelser ligger ror og finne omtrent i samme avstand fra linjen som angir LN-BNKs antatte "track" frem til havaristedet, og i avstander på ca. 850 m (finne) og ca. 810 m (rordel) fra sentralområdet for vraket. Innbyrdes avstand mellom delene var ca. 100 m. De store avstandene synes å favorisere hypotesen om antatt brudd i lufta, nær funnstedet. Det som virker mindre sannsynlig er at flyet kunne bibeholde kurs og "track" nesten en kilometer til havaristedet for der å snu rundt og styrte på østlig kurs. Kunnskap om strømforholdene nær havaristedet kan være til hjelp når vi forsøker å finne den mest sannsynlige havariårsak. Det er forståelig, men likevel å beklage, at det ikke ble foretatt strømmålinger på stedet.

Det kunne også ha vært nyttig at det ble gjort flyte/synkeprøver med roret og finna. Den eneste som synes å ha tenkt på dette dengang, var dykker Rønning. Etter at delene var brakt opp på dekk og vannet var rent ut, festet han en tamp i hver og kastet dem over bord igjen. Hans observasjon var at de sank ganske fort. Om dette ville være tilfelle også når delene var tørre og alle hulrom fylt med luft, kan en bare spekulere om. Dette er bakgrunnen for at kommisjonen ba tidligere SINTEF-forsker Thomas A. McClimans⁵² om å gjøre en studie av strømforholdene i nærheten av ulykkesstedet. Studien finnes som Vedlegg 27.⁵³

6.6.3 Metode og resultater

Det finnes ingen tilgjengelige målinger av havstrømmene nær havaristedet og det er nødvendig å ty til indirekte metoder for å få et estimat av strømstyrke og retning. Strøm rettet mot øst er av spesiell interesse, og det viser seg at hovedretningen var østlig i den aktuelle tidsperioden. Den beste informasjonskilde er en numerisk simuleringsmodell for havstrømmer, valideret for Barentshavet, men uttestet bare i begrenset

grad for nærkystområdene.⁵⁴ Det finnes arkivdata for denne modellen for det aktuelle området for april 2000. Rutenettet brukt ved simuleringene har størrelse 1,3 km, dvs. betydelig større enn de driftdistanser som er av interesse her. Det betyr at strømstyrken, i beste fall, representerer et gjennomsnitt i nærområdet for vraket, i det tidsrom som betraktes. De beregnede verdier for april 2000 må omregnes til den aktuelle tidsperioden på basis av de kjente vindforhold i både mars 1982 og april 2000. (Basis: Observasjoner fra den meteorologiske stasjon på Slettnes fyr.)

Strømmen er sammensatt av tre komponenter, hver med ulik tidsvariasjon. Tidevannsstrømmen er den viktigste, den er periodisk og når sin maksimumsverdi 4 timer etter lokalt høyvann⁵⁵. Tidsvariasjonene i kyststrømmen er langsomme. Det er estimert at hastigheten av kyststrømmen, i de beskyttede farvann innenfor Gamvik, er ca. en tredel av den som er i kjernen av kyststrømmen. Både kyststrøm og tidevannsstrøm er nær uforandret på dyp ned til 40 m (aktuell dybde ved havaristedet). Den tredje komponenten, vindstrømmen, varierer - som navnet antyder - med den lokale vindstyrken, og den avtar også med dypet. I det dypeste laget er antatt en strømstyrke på omtrent halvparten av den i overflatelaget. På grunn av tregheten i vannet, vil det ta noe tid før en endring i vindstyrke og retning har virkning på dypet.

Resultatet av undersøkelsene gir for ulykkesdagen, kl. 08.30, en maksimal strømstyrke på 28,5 cm/s fordelt på tidevannstrøm (13 cm/s), kyststrøm (13 cm/s) og vindstrøm (2,5 cm/s). I de følgende dager er strømmen noe redusert slik at summen av de tre komponenter kommer ned mot 20 cm/s. Det er spesielt tidevannskomponenten som avtar, fra 13 cm/s til ned mot 5 cm/s. For å beregne drivdistansen må en angi synketiden eller synkehastigheten ned mot bunnen. Antar vi en gjennomsnittlig synkehastighet på 25 cm/s fra overflaten til 40 m dyp, får vi en synketid på 160 s. I dette tidsrom forflytter delene seg da østover en distance omtrent lik havdypet. Med mindre delene flyter, er det derfor lite trolig at de kan forflytte seg 800 m og mer.

Dr. McClimans har i brev til kommisjonen gitt uttrykk for at eventuell tung havdønning fra øst, forårsaket av en tenkt sterk vind i Barentshavet i et noe tidligere tidsrom, kan gi periodiske hastighetsvariasjoner på 40 meters dyp av omtrent samme styrke som de som er beregnet her, overslagsmessig 32 cm/s. Ytterligere forsterkning kan være mulig ved gunstig refraksjon. Siden strømmen er periodisk, vil den ikke gi noe netto bidrag til forflytningen av vrakdelene, over en bølgeperiode på 9 s, men den kan bidra til

⁵¹. Dykkeleder på R/S Sjøfareren.

⁵². Dr. McClimans er pensjonist, men har fremdeles tilknytning til strømforskningsmiljøet ved SINTEF. Han fikk der tilgang til de programmer og fasiliteter som krevdes for å gjennomføre studien på meget kort tid.

⁵³. Vedlegg 27: T. A. McClimans: Strømforholdene i havet nord for Omgang i perioden 11-19 mars, 1982, juni 2005. I rapporten finnes også fullstendige referenser til de rapporter og publikasjoner som er sitert.

⁵⁴. Modellen SINMOD er ny, utviklet ved SINTEF av Slagstad og McClimans, 2005.

⁵⁵. Lokalt høyvann ved Gamvik, 11. mars 1982 er oppgitt til kl. 03.20 og kl. 16.30.

å ”rugge” dem løs fra bunnen. Kommisjonen har imidlertid ikke funnet grunnlag for å gå videre med strømstudiene. For å oppnå en kvalitetssikring av resultatene, kreves en betydelig innsats av tid og midler.

Kommisjonen er derfor stilt overfor et dilemma: Hypotesen at finne og ror ble brutt av ved nedslaget i sjøen, bestyrkes av pålitelige beregninger av laster og bruddstyrke. Men vi har ingen fullgod forklaring på hvorfor delene ble funnet så langt fra det sentrale vrakområdet. FHKs hypotese, at finne og ror ble brutt av i lufta, bestyrkes på den ene siden av den store avstand til funnstedene. Denne hypotesen er på den annen side avhengig av eksistensen av ukjente frittflygende objekter i lufta, som treffer finna på et tidspunkt da den er maksimalt belastet av aerodynamiske krefter. Kommisjonen vil i kapittel 10 diskutere en annen og mer sannsynlig mulighet. Den er basert på at problemer med høyderoret fører til et høydetap og stor overhastighet under flygning i sterk turbulens nær Omgangslandet.

6.7 Oppsummering

Den avbrutte finna og det tapte sideroret spilte en dominerende rolle i FHKs analyse av havariet. Mehamnkommisjonen har, på basis av bl.a. ulykkesstatistikken fra nye tretti år med drift av Twin Otter og det materiale som alt finnes i FHKs arkiver, funnet det viktig også å bedømme andre skaders mulige betydning for LN-BNKs havari. Som beskrevet i kapittel 6.2, er det påfallende at problemer med høyderorsk kontrollen har vært de mest interessante i forbindelse med ulykker og alvorlige hendelser. Det er også ofte detaljer i kontrollsystemet som har vært objekter for servicebulletiner og oppfordringer til ekstra inspeksjoner. De store avstander mellom funnstedene for finne/sideror og hovedvraket, representerer imidlertid et problem som må belyses for at en skal kunne fullt ut forstå hvordan ulykken kunne skje.

Resultatet av den foreliggende vrakanalyse kan sammenfattes som følger:

- Kommisjonen har så langt ikke funnet noen entydig støtte for hvor finne og sideror ble brukket av, i lufta eller ved nedslaget. Vrakanalyser taler for at de brakk av ved nedslaget. Funnstedene og strømforholdene peker snarere i retning av at dette skjedde i lufta.
- Sprekkdannelsene i ”torque tube” har kunnet forårsake at venstre høyderorshalvdel løsnet fra sin innfestning i lufta. Det kunne konstateres at denne delen var revet løs fra torsjonsrøret da vraket ble berget. En utløsende faktor kan ha vært kraftig turbulens som forårsaket store laster på en allerede svekket del.
- Det kan heller ikke utelukkes at høyderorets ”push-pull rod” ble bøyd allerede i lufta. Den var

brutt av da vraket ble berget. I FHKs materiale er det ingen holdepunkter for at kontrollkablene skal ha blitt slitt av allerede i lufta, men det er naturligvis en mulighet som en ikke kan se helt bort fra.

- På vrakdelene fantes det ikke skader som kunne tyde på kollisjon med en ytre gjenstand, bortsett fra noen mindre merker på finna, som kommisjonen mener kan ha andre årsaker.
- Det er lite sannsynlig at en eventuell kollisjon har skadet bare den delen av LN-BNK som ikke ble funnet (øvre del av sideroret), uten at det kan påvises noen kollisjonsskader på de vrakdelene som ble funnet.
- Tapet av øvre del av sideroret kan ikke forklare hvorfor LN-BNK mistet høyde og styrtet i havet. Selv i kraftig turbulens kunne en slik skade alene verken hindre pilotene i å kunne sende ut nødmelding, eller å føre flyet frem til Mehamn.

I kapittel 10 er det gjort rede for beregninger som kommisjonen har latt utføre - med utgangspunkt i observerte skader på vraket, og under hensyn til det aktuelle været på ulykkesdagen (jf. kapittel 9) - for å granske aktuelle ulykkesscenarier i tillegg til det som FHK har beskrevet.

7. RADAROBSERVASJONER OG TOLKNINGER

7.1 Innledning

Kontroll- og varslingskjeden i Nord-Norge lå i 1982 under kontroll av ADOC⁵⁶ og SOC⁵⁷ ved FKN⁵⁸ Reitan. De aktuelle radarstasjonene for observasjoner i Mehamn–Berlevåg-området er CRP⁵⁹ Honningsvåg og RP⁶⁰ Vardø. RP Vardø hadde som primæroppgave å overvåke området øst for Vardø. CRP Honningsvåg hadde oppgaven å overvåke området Mehamn–Berlevåg. I tillegg var det to luftovervåkingsradarstasjoner til i Finnmark; CRP Kautokeino og GF⁶¹ Iskuras. Lenger sør var GF Maisavarre og CRC⁶² Sørreisa. De ulike radarstasjonene og kontrollsentralene er koplet sammen i et datasystem kalt NADGE. Informasjon i form av syntetiske plott eller symbolikk ble utvekslet mellom stasjonene slik at når flymål gikk fra den ene radarens dekningsområde og inn i et nytt, var den nye stasjonen forberedt til å ta

⁵⁶. ADOC: Air Defence Operation Center.

⁵⁷. SOC: Sector Operation Center.

⁵⁸. FKN: Forsvarskommando Nord-Norge.

⁵⁹. CRP: Control and Reporting Post.

⁶⁰. RP: Reporting Post.

⁶¹. GF: Gap Filler.

⁶². CRC: Control and Reporting Center.

over. Dette innebærer at informasjon fra en radarstasjon finnes ved flere stasjoner.

7.2 Radarobservasjoner

Radarstasjonen i Honningsvåg ligger på Honningsvågsfjellet og hadde i 1982 som primæroppgave å overvåke luftrommet østover til Vardø, herunder det området hvor ulykken skjedde.

Det var to radarsystemer ved Honningsvåg: primærradar og sekundærradar. Primærradaren er en søkeradar beregnet på å oppdage og følge flymål. I tillegg fantes en sekundærradar som kunne kjenne igjen flyet ved hjelp av såkalt IFF – Identification Friend or Foe. Om bord i flyene fantes en IFF-enhet som mottok en puls fra sekundærradaren og svarte med en kode som inneholdt informasjon om hvilket fly det var og flyhøyde. For Forsvarets fly inneholdt svaret også informasjon om oppdraget flyet hadde. Sekundærradaren i Honningsvåg kunne ikke tolke flyhøydeinformasjon fra IFF-enheten om bord i flyene. Det ble derfor bare registrert kjenning på flyet og ikke høydeinformasjon ved radaren i Honningsvåg.

Registreringer av fly kunne settes sammen til et tokt slik at hastighet og retning til flyet kunne beregnes. Initiering av nye tokt i systemet kunne enten foregå manuelt eller automatisk. Noen områder kunne maskes ut i vinkel og avstand, dvs. gjøres slik at radaren ikke automatisk tok hensyn til dem, slik at bare manuell start av tokt var mulig. Området som ble masket ut ble satt av TPO⁶³ og varierte ut fra hvilke områder hvor ”clutter” (det vil si uønskede refleksjoner fra terreng, regnbyger eller skyer) ble observert. Innenfor 50 datamil⁶⁴ fra radaren og i områder med bakkerefleksjoner ble alle tokt startet manuelt. For at et tokt skulle startes automatisk måtte flyet observeres på 6 etterfølgende radarsveip. Dette betyr at for at et fly skulle registreres automatisk i systemet, måtte radaren observere dette i minst 1 ½ minutt. Ved manuell start av tokt er en avhengig av at radaroperatøren ser radarekkoet og manuelt lager et toktsymbol og plasserer det over ekkoet. Ulykkesflyet var i et område hvor manuell start av toktet måtte gjøres. Etter at toktene er etablert i systemet kan oppdateringen av symbolene foregå enten manuelt eller automatisk. Hvis radaren ikke får ekko fra flyet, vil symbolet fortsette med samme kurs og fart som det hadde ved siste oppdatering. For hvert sveip av antennen uten noen deteksjon vil tracking-kvaliteten gå ned. Den følger en skala hvor 7 er best og 0 lavest. Bare kvalitet 7 indikerer at radaren har sett en reell refleksjon. Når

tracking-kvaliteten kommer ned til 2, droppes toktet ut av systemet.

Alle tokt som ble registrert ved radarstasjonen ble logget i NADGE og lagret på en datatape. På denne tapen ble også registreringer av tokt fra andre radarstasjoner som grenser inn til Honningsvåg-radarens dekningsområde, lagret. Derfor er tokt både fra RP Vardø og CRP Kautokeino lagret på tapen fra CRP Honningsvåg.

Kommisjonen har i Flyhavarikommisjonens arkivmateriale funnet en utskrift av toktene fra CRP Honningsvåg fra 11. mars 1982. Denne utskriften er datert 23. juni 1987 og er sannsynligvis gjort ved CRP Honningsvåg. Utskriften dekker tiden fra kl. 13.15:00 til kl. 13.28:10, totalt 13 minutter rundt ulykkestidspunktet. De to første bokstavene til toktet viser hvilken radarstasjon som startet toktet. Toktkoden i NADGE hadde ikke noen sammenheng med de kallesignalene som ble brukt over radio og i loggføring blant annet på flystasjoner. Toktet beholdt koden til det ikke lenger var synlig for radarkjeden. Det skiftet ikke bokstavkode når nabostasjonen overtok trackingen. For stasjoner i Nord-Norge gjaldt følgende koder:

- AJ – CRP Honningsvåg
- AK – CRP Kautokeino
- AL – CRC Sørreisa
- AM – CRC Reitan

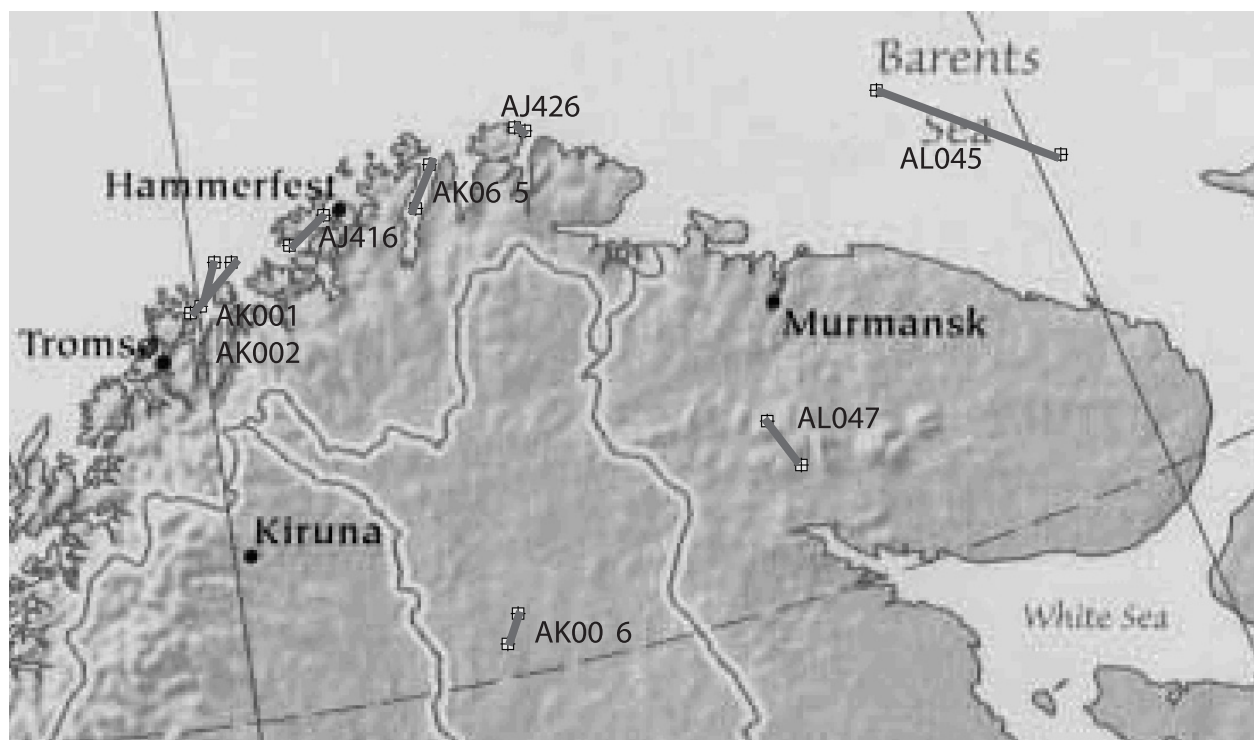
Tallkoden etter bokstavkoden ble enten automatisk tildelt eller kunne settes manuelt.

RP Vardø hadde et spesielt system kalt MRR (Manual Raid Reported). Tokt fra radaren i Vardø ble ikke rapportert automatisk inn i NADGE. Ved hjelp MRR-systemet ble tokt fra Vardø-radaren rapportert inn i NADGE via CRC Sørreisa. Radaroperatøren i Vardø valgte ut hvilke tokt som skulle sendes videre til NADGE. Når han hadde valgt et tokt for rapportering inn i NADGE, skjedde den videre oppdateringen av toktet automatisk. Slike tokt rapportert inn fra Vardø fikk toktnummer fra CRC Sørreisa selv om de ble fulgt av RP Vardø. Toktene fra Vardø fikk derfor AL-kode foran toktnummer.

Det ble i Flyhavarikommisjonens arkiv funnet et notat om analysen av lufttrafikken registrert på radar-tapen 11. mars 1982 fra CRP Honningsvåg. Dette notatet er stemplet inn i Flyhavarikommisjonen 4. februar 1987. Det er ikke undertegnet, slik at det vites ikke hvem som har skrevet det. Ut fra det tekniske innholdet er det stor grunn til å tro at det er skrevet av en radarteknisk kyndig person fra Luftforsvaret. Dette notatet vil i den videre diskusjonen bli referert til som ”analysenotatet”.

⁶³. TPO: Track Production Officer.

⁶⁴. En datamil er 6 000 fot, tilnærmet en nautisk mil.



Figur 7.1 Tokt registrert på radartapen fra CRP Honningsvåg ulykkesdagen fra kl. 13.15:00 til kl. 13.28:10.

Figur 7.1 viser tokt registrert på tapen fra CRP Honningsvåg. De røde linjene viser antatt flytrasé mellom første og siste registrering på radartapen. Radarutskrifter finnes i Vedlegg 5. Følgende tokt var registrert ved radaren i denne perioden:

AK 001 og AK 002 er to norske F5 jagerfly, med kallesignal EH 01 og 02, som øver på avskjæring, på tur fra Banak til Evenes.

AJ 416 – Dette toktet er Widerøes flight WF 923 fra Hammerfest på vei sørvestover.

AK 065 – Dette toktet er Kystvakthelikopteret med kallesignal Brave 14 på vei ut Porsangerfjorden.

AJ 426 – Dette toktet er ulykkesflyet WF 933 LN-BNK og vil bli diskutert senere.

AK 006 – Dette toktet har kjenningskode 56 – ukjent (se under) og er lokalisert i Finland. Dette toktet er i analysenotatet feilaktig omtalt som friendly.

AL 047 – Dette toktet har kjenningskode 56 – ukjent (se under) og kan være et russisk passasjerfly på vei til Murmansk. Dette toktet er i analysenotatet korrekt omtalt som ukjent.

AL 045 – Dette toktet har kjenningskode 46 – friendly (se under) og kan være et vestlig etterretningsfly. Toktet er i analysenotatet feilaktig omtalt som ukjent. NRK Brennpunkt har etter opplysninger de har fått fra kilder i Storbritannia hevdet at dette toktet er et amerikansk etterretningsfly av typen RC-135. Dette vil bli drøftet i kapittel 13.8.10. Det har vært diskutert hvorfor Forsvaret oppga dette toktet som ukjent når det hadde kjenning friendly. En mulighet er at denne feiltagelsen kommer fra analysenotatet hvor toktet ble feilaktig omtalt som ukjent. Notatskriveren kan ha blandet sammen AK 006 (feilaktig omtalt som friendly) med AL 045 (feilaktig omtalt som ukjent).

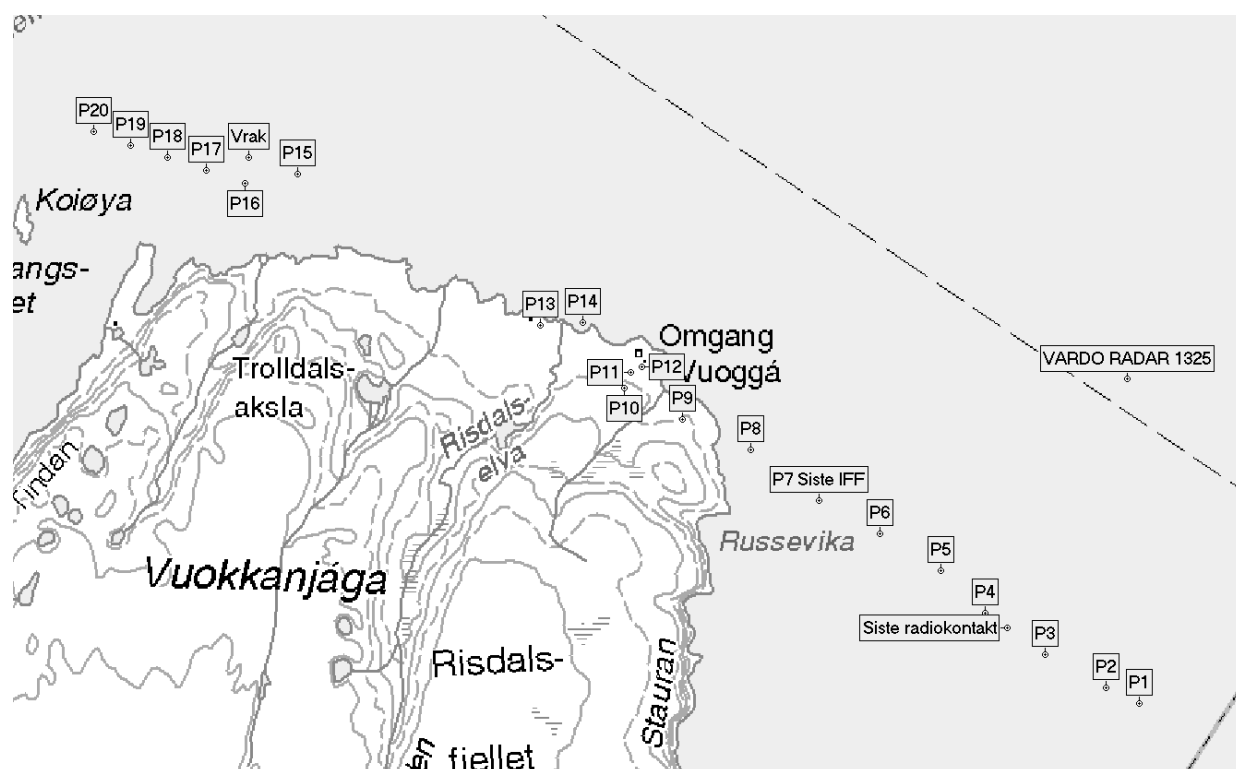
Tabell 7.1 Utskrift fra radartapen av plottene fra tokt AJ 426 som var registrert av ulykkesflyet LN-BNK. Tiden er gitt i minutter etter klokken 13.

Nr.	Tid	Auto/man	Q	SIF	X-pos	Y-pos	DM/HR	HDG/Deg	HT/Stale
0	23:20.3	0	7	0	56.063	-1.3945	136.7	295.9	4
1	23:20.9	1	7	0	56.063	-1.3945	136.7	295.9	4
2	23:29.9	1	7	300	55.785	-1.2813	136.7	295.9	4
3	23:44.4	1	7	300	55.273	-1.0156	141.4	296.5	5
4	23:58.4	1	7	300	54.770	-.67578	136.8	299.1	5
5	24:12.9	1	7	300	54.395	-.33594	132.6	302.0	5
6	24:27.4	1	7	300	53.887	-.03516	132.6	302.0	6
7	24:41.9	1	7	300	53.379	.24609	130.7	300.6	6
8	24:56.4	1	7	200	52.781	.65625	135.6	301.2	6
9	25:10.9	1	7	100	52.211	.90625	136.8	299.1	4
10	25:25.4	1	7	0	51.738	1.1523	132.0	298.5	4
11	25:39.9	1	7	0	51.789	1.2969	112.0	302.1	4
12	25:54.4	1	7	0	51.879	1.3398	93.6	304.2	5
13	26:08.9	1	7	0	51.016	1.6641	108.5	299.0	5
14	26:23.4	1	7	0	51.375	1.6992	78.0	305.8	5
15	26:28.1	1	7	0	48.977	2.8867	78.0	305.8	5
15A	26:28.6	0	7	0	48.977	2.8867	78.0	305.8	5
15B	26:37.9	0	6	0	48.977	2.8867	78.0	305.8	6
16	26:38.9	0	7	0	48.543	2.8008	81.1	287.6	6
16A	26:52.9	0	6	0	48.543	2.8008	81.1	287.5	6
17	27:07.4	0	5	0	48.230	2.8984	81.1	287.5	6
18	27:22.1	0	4	0	47.918	2.9961	81.1	287.5	4
19	27:36.6	0	3	0	47.605	3.0938	81.1	287.5	4
20	27:51.0	0	2	0	47.293	3.1914	81.1	287.5	4

Tabell 7.1 viser utskrift av radarplottene som ble registrert av ulykkesflyet LN-BNK. Figur 7.2 viser de samme registreringene plottet inn i kartet. I kolonnen kalt "Nr" i tabellen er plottnummeret gitt som svarer til posisjonen for samme nummer gitt i Figur 7.2. I kolonne to er tidspunktet for registreringene gitt. I kolonne tre angir tallet 0 at toktet følges manuelt og 1 angir at toktet følges automatisk. Kolonne fire angir kvaliteten på toktet hvor 7 er best og ned til 0. Verdien falt i kvalitet ved hvert antennesveip hvor den ikke fikk oppdatering. Toktet ble droppet hvis kvaliteten kom under en viss verdi. I dette tilfellet ser det ut til at det skjedde ved verdien 1.

Kolonnen "SIF" angir om det ble registrert IFF (Identification Friend or Foe) -signal fra flyet. IFF-signalet kommer fra sekundærradaren montert på toppen av primærradaren. Verdien 300 viser at radaren mottar IFF-signal fra flyet. Når radaren mister IFF-signal på et radarsveip, reduseres verdien til 200 for så på etterfølgende sveip å gå videre ned til 100 og til slutt 0. Det er således bare ved verdien 300 at radaren mottar et svar fra flyet. X- posisjon og Y- posisjon angir avstand fra CRP Honningsvåg til flyet i enheten datamil.

Kolonnen "DM/HR" angir beregnet hastighet til flyet i datamil pr. time, som blir tilnærmet knop. Kolonnen "HDG/Deg" angir retning til flyet i grader.



Figur 7.2 Radarplott fra Honningsvåg-radaren P1-P20, samt observasjon fra radaren i Vardø.

Ved CRP Honningsvåg var det i tillegg til radaren en høydemåler.

Kolonnen "HT/Stale" angir kvaliteten på høydemåler hvor 0 er best og 7 dårligst. Hvis man forsøkte å måle høyden, ble kvaliteten satt til 4. Hvis høydemåleren ikke fikk noen oppdateringer, ble verdien gradvis redusert i kvalitet til 7. Som kolonnen viser, fikk høydemåleren ingen oppdatering. På utskriften fra radartapen var det i tillegg til kolonnene som er vist i Tabell 7.1, også noen andre kolonner som vil bli diskutert i det følgende.

Posisjonsnøyaktigheten til radarplottene avhenger av mange faktorer slik som bl.a. styrken på refleksjonen fra flyet. Dette gjør at det i ettertid er vanskelig å anslå posisjonsnøyaktigheten sikkert. Et forsøk på å anslå posisjonsnøyaktigheten viser at den i nord-sør retning er bedre enn 500 meter mens den i øst-vest retning er bedre enn 100 meter. Nøyaktigheten kan være dårligere pga. refraksjon av radarbølger horisontalt. Se nærmere diskusjon i kapittel 7.3.

I det følgende gis en beskrivelse av hva som skjer ved de ulike radarplott for LN-BNK, se Tabell 7.1. Klokkeslettene er gitt i norsk lokal tid.

P0: 13.23:203 er første oppdatering av AJ 426. Operatøren startet toktet manuelt og gjorde det automatisk. Kjenning er ikke satt.

P1: 13.23:209 er første automatiske oppdatering av toktet, i samme posisjon som det ble initiert i.

P2: 13.23:299 er en automatisk oppdatering av toktet. IFF/SIF mode er aktiv og registrert.

P3-P7: 13.23:444 – 13.24:419 I denne perioden er toktet oppdatert automatisk uten noen problemer.

P8-10: 13.24:564 – 13.25:254 I denne perioden har oppdatering skjedd automatisk. Ved P8 mottar radaren ikke noe IFF-signal og kvaliteten går ned til 200. Ved P9 og P10 går kvaliteten ytterligere ned til henholdsvis 100 og 0. Etter dette mottar ikke radaren noe IFF-signal fra LN-BNK. Ved P9 setter ID offiser ved CRC Sørreisa koden "Friendly" på toktet.

P11 – P14: 13.25:399 – 13.26:234 I denne perioden ser det ut til å ha vært problemer med den automatiske oppdateringen. Toktet stopper opp og går ut til høyre. En diskusjon om mulige årsaker vil bli gitt senere.

P15: 13.26:281 Ved dette tidspunktet har operatøren oppdaget at toktet ikke følger forventet kurs og fart og flytter toktet til posisjon P15 mens toktet fortsatt følges automatisk.

P15A: 13.26:286 Operatøren gjør toktet manuelt i samme posisjon som P15.

P15B: 13.26:379 Systemet gjør en oppdatering fortsatt i manuell tracking. Radaren får ingen refleksjon og track-kvaliteten går derfor ned til 6.

P16: 13.26:389 Operatøren mener han ser flyet og gjør en manuell oppdatering. Kvaliteten går opp til 7.

P16A: 13.26:529 Systemet gjør en oppdatering, men får ingen refleksjon og kvaliteten går ned til 6.

P17-P20: 13.27:074 – 13.27:510 Dette er de fire siste oppdateringene på toktet og gjøres av systemet. Kvaliteten synker fra 5 til 2, noe som betyr at radaren ikke har noe ekko i posisjonen som er registrert. Toktet dropper ut av systemet etter P20. Disse posisjonene er basert på at systemet beregner hvor toktet ville ha vært hvis det fortsatte med samme kurs og fart.

Høyden er forsøkt målt tre ganger (13.23:203, 13.25:109, 13.27:221) uten å lykkes.

Siste radiokontakt med flyet fra tårnet i Mehamn er indikert på kartet i Figur 7.2 kl. 13.23:53. Det var ikke noen tidsstempling på opptaket av kommunikasjonen fra tårnet i Mehamn. Tidspunktet er funnet ved å sammenligne opptaket i Mehamn med opptak fra tårnet i Kirkenes hvor tidsreferanse fantes. P7 er siste plott hvor IFF ble registrert. For plott P8 og videre går som nevnt IFF- kvaliteten ned for hvert antennesveip, noe som betyr at sekundærradaren ikke får noe IFF-signal. Se også diskusjonen under tolkning 1.

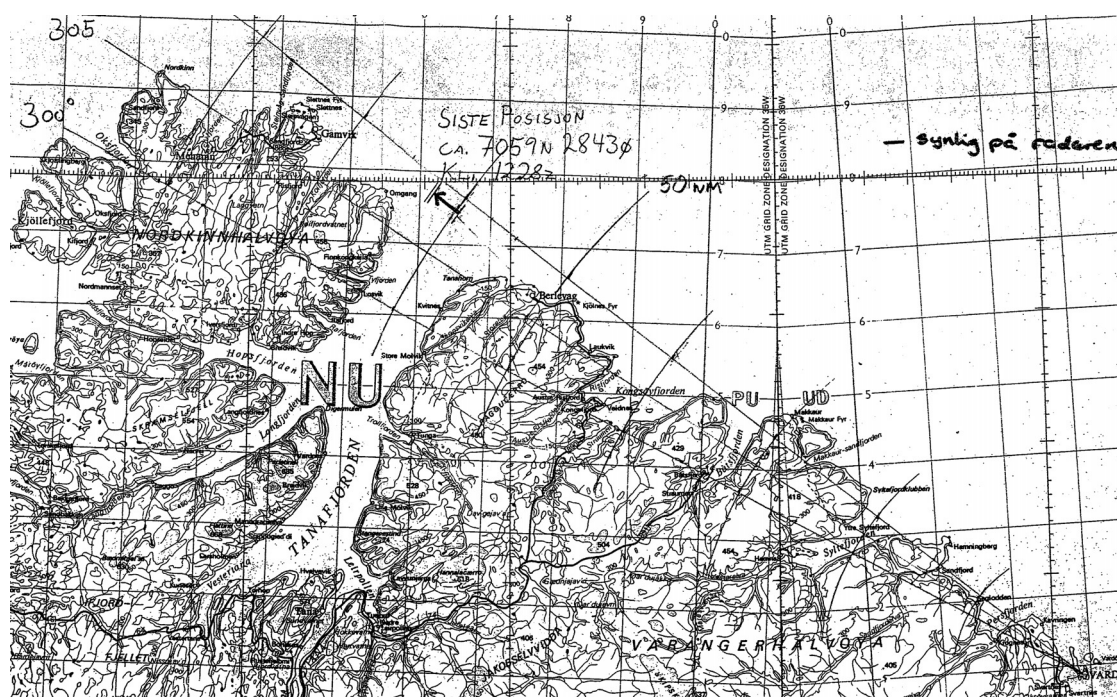
Det ble også gjort en observasjon i nærheten av Omgang fra RP Vardø i tidspunktet rundt ulykken. I brev fra Luftforsvarets stasjon Vardø dagen etter ulykken ble følgende rapportert:

- ”Mellom kl 1325 og kl 1328 lokal tid fikk radaroperatøren inn et ekko på radaren som beveget seg nordvestover fra området Berlevåg. Han så ekkoet i 4 sweep (tilsvarende 48 sekunder) før det ble borte fra radaren.
- Siste posisjon ca 7059 N og 2843 Ø. Antatt klokkeslett kl 1328 A.
- Ovennevnte opplysninger bygger på radaroperatørens hukommelse, slik at posisjon og klokkeslett ikke er nøyaktige.”

Observasjonen er plottet inn i kartet på Figur 7.2. En radar måler retning og avstand. Ekkoet rapportert fra RP Vardø ble sett i retning 310 grader og i avstand 60 nautiske mil.

RP Vardø hadde ikke NADGE slik at operatøren fikk ikke informasjonen om at LN-BNK ble sett fra CRP Honningsvåg.

For en nærmere diskusjon om Vardø-observasjonene samt vitneforklaringer, se kapittel 13.2.6.



Figur 7.3 Figuren viser kartutsnittet hvor observasjonen fra RP Vardø ble tegnet inn og oversendt Flyhavarikommisjonen.

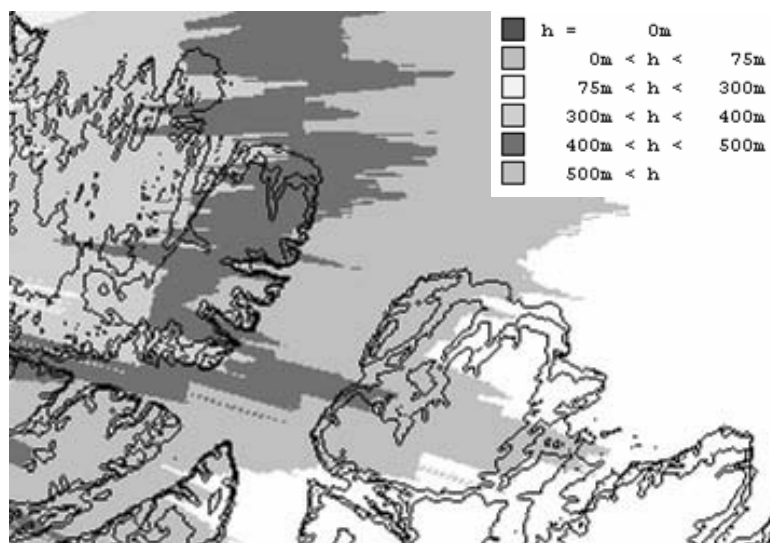
7.3 Radardekning

Figur 7.4 og Figur 7.5 viser beregnet radardekning fra henholdsvis CRP Honningsvåg og RP Vardø i området hvor LN-BNK ble observert av radaren. Disse beregningene er gjort med dataprogrammet RADEK som bruker strålebaner og forutsetter en

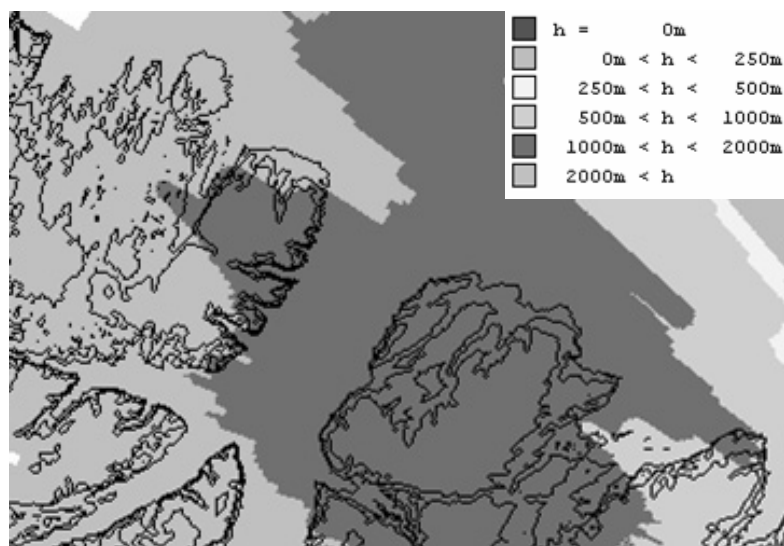
standard atmosfære. Ved standard atmosfære antar man at temperaturen avtar lineært med høyden med -6,5 grader pr. kilometer. Dette vil gi en nedbøyning, refraksjon, av radarbølgene mot bakken. Dette er tatt hensyn til i programmet ved at man øker jordradien til 4/3 av normal jordradius.

Som man ser av figurene må flyet være over 1 300 fot (400 meter) ved Omgangslandet for å bli ob-

servert av CRP Honningsvåg og mer enn 6 500 fot (2 000 meter) for å bli sett fra RP Vardø.



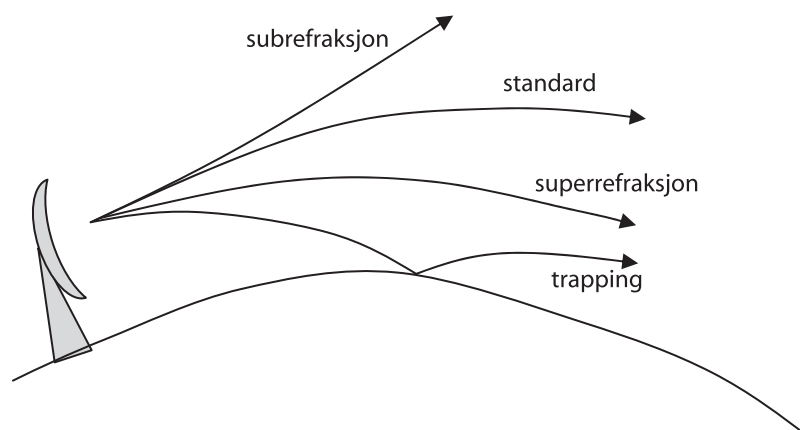
Figur 7.4 Radardekningsdiagram for CRP Honningsvåg rundt ulykkesområdet.



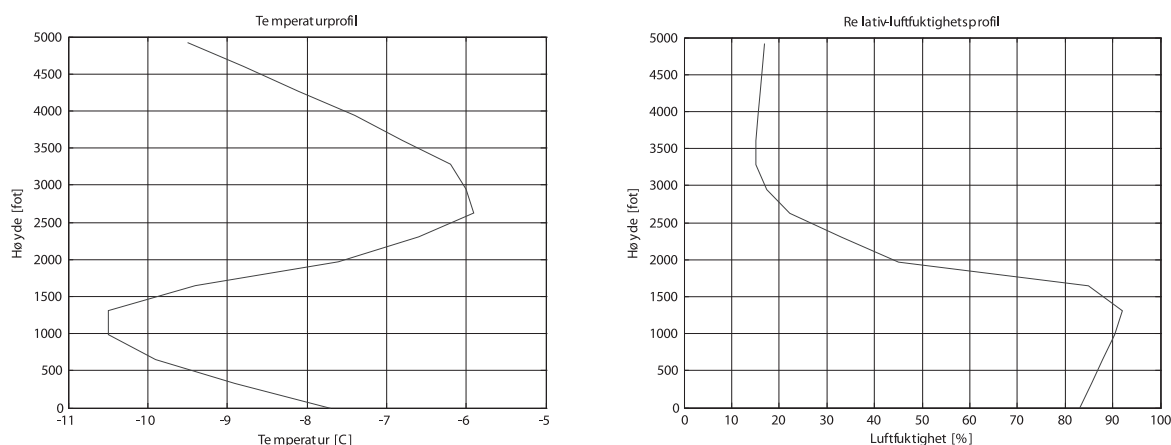
Figur 7.5 Radardekning for RP Vardø rundt ulykkesområdet.

De atmosfæriske parametrene, (temperatur, lufttrykk og luftfuktighet), kan avvike mye fra den såkalte standardatmosfæren. Det som bestemmer bølgeforplantningen, er den såkalte brytningsindeksen, som gir et mål på hvor mye radarstrålene brytes eller endrer retning. Denne bestemmes av atmosfæriske forhold og kan beregnes når man kjenner disse faktorene. For en standard atmosfære vil brytningsindeksen avta eksponentielt med høyden. Når en radarstråle går gjennom en slik atmosfære, vil strålen bøyes ned relativt til en rett linje. Hvis bevegelser i atmosfæren gjør at temperaturen og luftfuktigheten resulterer i en situasjon hvor brytningsindeksen øker med høyden, vil

radarstrålen bli bøyd oppover relativt til en rett linje. Dette kalles subrefraktive forhold. Hvis temperaturen øker med høyden (temperatur inversjon) og luftfuktigheten minker hurtig med høyden, vil brytningsindeksen minke hurtigere enn for en standard atmosfære. Da vil radarstrålen bli bøyd nedover mot bakken, noe som kalles superrefraksjon. Hvis endringen i brytningsindeksen er så kraftig at radarstrålen bøyes mer enn jordkrumningen, vil strålen treffe bakken og bli reflektert. Radarstrålen vil da bli "fanget" mellom laget hvor refraksjonen skjer og bakken. Denne effekten kalles trapping eller en troposfærisk bølgeleder. Figur 7.6 illustrerer de ulike forholdene nevnt ovenfor.



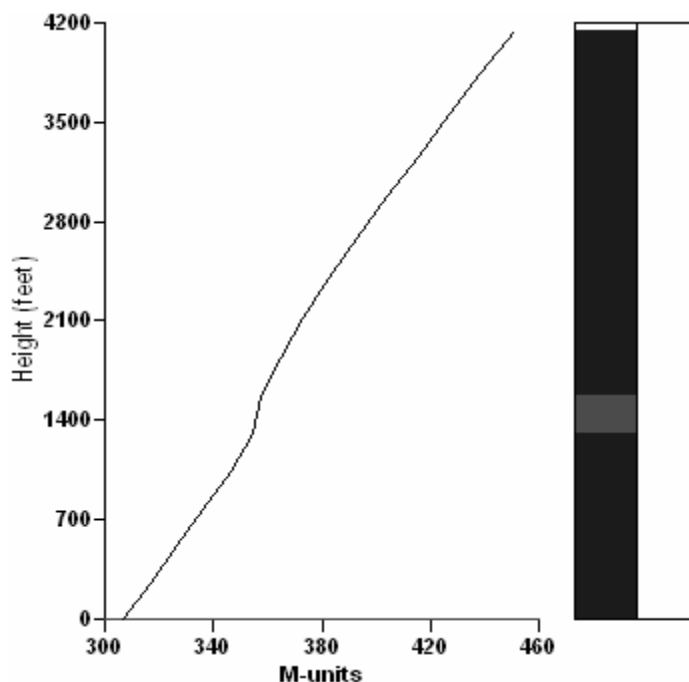
Figur 7.6 Figuren illustrerer radarstrålebaner for ulike atmosfæriske forhold.



Figur 7.7 Temperatur og luftfuktighet som funksjon av høyden for 11. mars 1982.

Det viser seg at værforholdene ulykkesdagen 11. mars 1982 var slik at det oppsto en temperaturinversjon. For en nærmere beskrivelse av vær-situasjonen, se kapittel 9. Figur 7.7 viser et eksempel på temperatur og luftfuktighet som funksjon av høyden. Temperatur- og luftfuktighet-profilene kommer fra numeriske simuleringer av vær-situasjonen ulykkesdagen. Figuren viser at temperaturen går ned til -10,5 grader ved 1 000 fot for så å stige til -6 grader ved 2 500 fot. Luftfuktigheten endrer seg kraftig mellom 1 000 og

3 000 fot. Brytningsindeksen kan beregnes basert på trykk, temperatur og luftfuktighet som funksjon av høyden. Figur 7.8 viser brytningsindeksen som funksjon av høyde for temperatur og luftfuktighetsprofilene gitt i Figur 7.7. Figuren viser at i en høyde av 1 400 fot var det et sjikt som ga opphav til superrefraksjon. Variasjonen og tykkelsen på sjiktet sammen med vinkelen radarbølgene treffer sjiktet med, avgjør hvor mye bølgene bøyes ned.



Figur 7.8 Brytningsindeksen som funksjon av høyde for profilene i Figur 7.7. Kolonnen til høyre viser, indikert med grønt, at det er superrefraktivt i et sjikt rundt 1 400 fot.

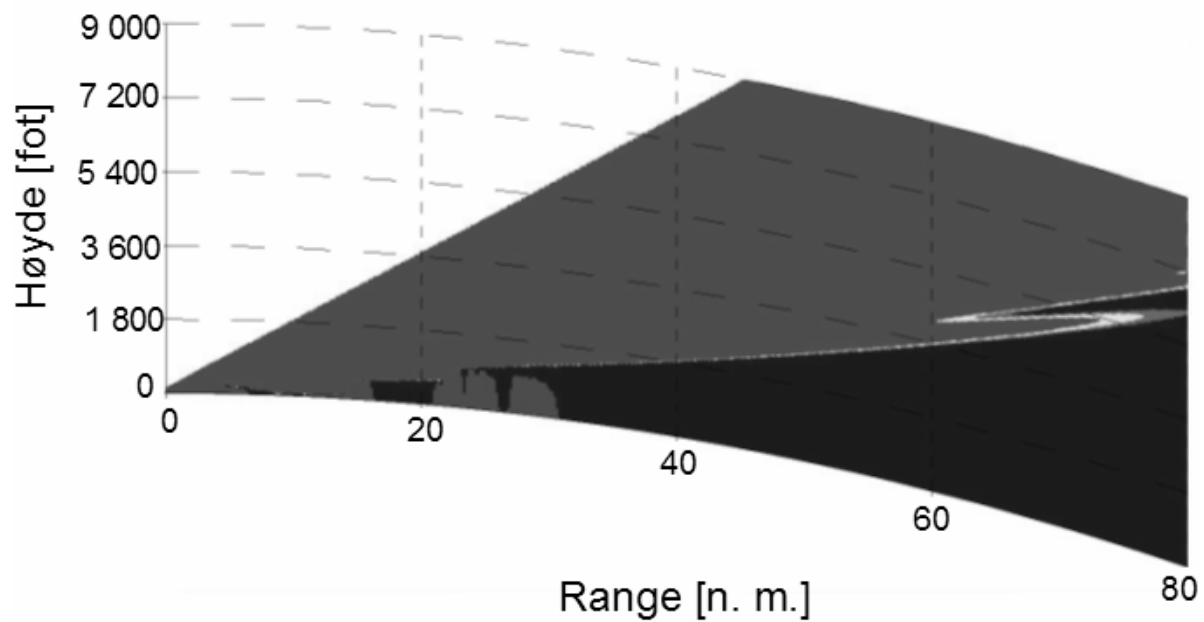
Radardekningen over Omgangslandet er beregnet for de simulerte atmosfæriske forhold ved hjelp av programmet AREPS – Advanced Refractive Effects Predictions System⁶⁵. Dette programmet kan simulere radardekningen hvor man tar hensyn til avbøyning på grunn av temperaturinversjonen i atmosfæren. I disse beregningene legges det inn en brytningsindeksprofil som antas å gjelde for hele området slik at atmosfæren har en konstant lagdelt struktur.

Figur 7.9 viser en slik beregning for radaren i Vardø hvor radaren ser i retning 310 grader. Hvis flyet er i det røde området, vil det være synlig for rada-

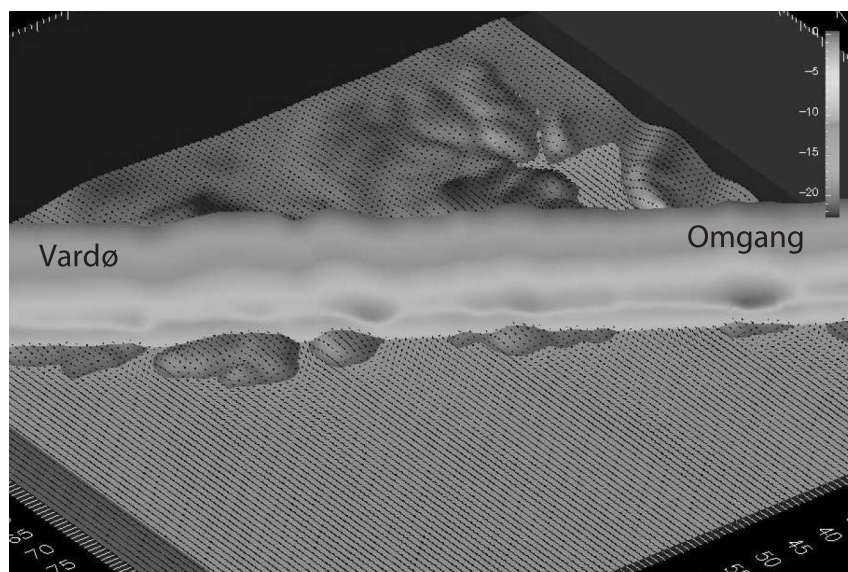
ren. Vi ser her at i avstand 60 nautiske mil er radarhøyden like under 3 600 fot. Dette er betraktelig lavere enn beregningene gjort med strålebaner og normal terrengskygge som vist i Figur 7.5. Beregninger er gjort for en rekke ulike atmosfæreprofiler som kommer fra simuleringer av været den aktuelle dagen. Det viser seg at for en atmosfæreprofil med horisontal lagdeling er den laveste radardekningen 3 600 fot fra Vardø-radaren i ulykkesområdet.

Lignende beregninger er også gjort for Honningsvåg-radaren for ulike atmosfæreprofiler. Det viser seg at radardekningen ved Omgangslandet ikke endres mye fra Figur 7.4, men er rundt 1 250 fot.

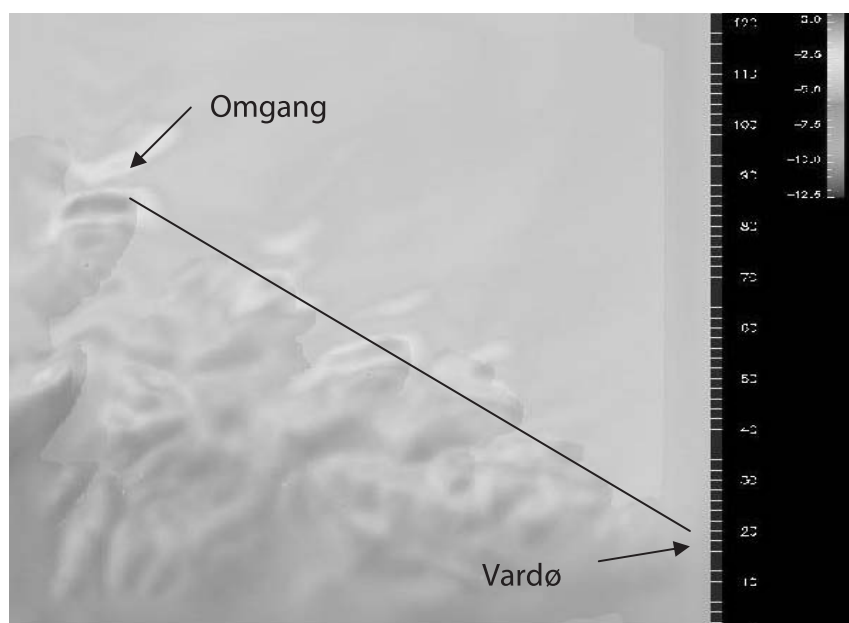
⁶⁵ <http://sunspot.spawar.navy.mil>



Figur 7.9 Beregnet radardekning fra radaren i Vardø i retning 310 grader. Hvis flyet er i det røde området, vil det bli sett av radaren.



Figur 7.10 Temperaturen i et vertikalt snitt mellom Vardø og Omgang.



Figur 7.11 Temperaturen i et horisontalt snitt i 800 meters høyde i området Vardø til Omgang.

Beregningene ovenfor er gjort for en atmosfære hvor man har horisontale lag og hvor brytningsindeksen bare endrer seg med høyden. Fra de numeriske simuleringene av været viser det seg at det er betydelig romlig variasjon i brytningsindeksen. Det danner seg bølger og turbulens i inversjonslaget. Figur 7.10 viser temperaturen i et vertikalt snitt mellom Vardø og Omgang og Figur 7.11 viser horisontalt snitt for samme strekning. Dette medfører at man kan ha lokale variasjoner både vertikalt og horisontalt i brytningsindeksen. Det gjør at man kan få radarstråler som treffer disse endringene i brytningsindeksen fra andre vinkler enn det som er tilfellet ved simuleringen for horisontale lag. Da kan man få radarstråler lokalt som bøyes ned mot bakken i en mye sterkere grad enn det som er vist i Figur 7.9. Radarstrålene kan også bøyes av i horisontalplanet, det vil si at retningen endres. Disse avbøyingene er lokale i rom og kan endres svært raskt over tid. Det vil si at man i ett øyeblikk kan se et fly som er under normal radardekning i en kort tidsperiode men som i neste øyeblikk vil være borte. Kommisjonen har gjort beregninger for atmosfæren slik den er vist i Figur 7.10. Disse viser at de variasjoner som er i atmosfæren fra simuleringen av været den aktuelle dagen ikke vil gi nok nedbøyning til å kunne se et fly i 2 500 fot. Imidlertid er det enkelte begrensninger i bølgeutbredelsesmodellen AREPS som gjør at terrengets innflytelse på bølgeutbredelsen ikke representeres korrekt. Dette betyr at nedbøyningen av radarstrålen kan være større enn det som modellen sier. Det er således ikke usannsynlig at det kan ha vært lokale atmosfæriske forhold som

gjorde at radaren i Vardø kunne se et fly i høyde av 2 500 fot ved Omgang.

Programvare som beregner bølgeutbredelsen mer nøyaktig er ikke kommersielt tilgjengelig. Kommisjonen har derfor fått Storm Weather Center AS til å utvikle en modell som tar bedre hensyn til topografien og sjiktningen. Denne modellen er ikke validert, slik at resultatene er fremdeles usikre. Resultatene er presentert i Vedlegg 24⁶⁶. Beregningene viser at radardekningen fra radaren i Vardø kunne vært lavere enn 2 500 fot den aktuelle dagen. Dermed ville LN-BNK i normal høyde kunne blitt sett av radaren i Vardø.

7.4 Radarclutter

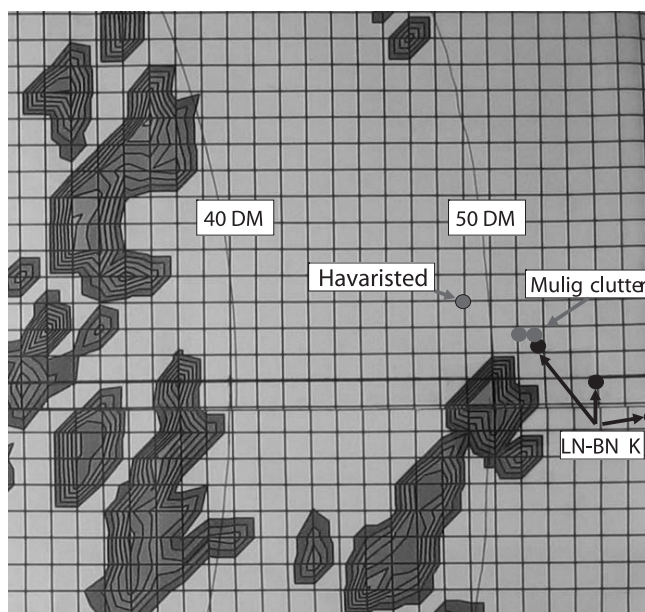
Clutter er uønskede radarrefleksjoner så som ekko fra fjell og bakke, skyer, regnbyger og fugleflokker. I det følgende vil effekten av clutter på radarobservasjoner diskuteres. Når en radar følger et fly, vil radaren forsøke å beregne hvor flyet vil være ved neste sveip av antennen. Den legger et område rundt denne posisjonen og tar det kraftigste ekkoet innenfor dette området og velger denne posisjonen som neste radarplott. Hvis flyet flyr inn i radarskygge og det ikke er clutter slik at radaren ikke får noe ekko, vil den velge den beregnede posisjonen som neste radarplott. Radaren sier ifra at den ikke har fått noen ekko ved at kvaliteten til toktet går ned i verdi. Dermed vil et fly som går inn i radarskygge og blir borte

⁶⁶. Vedlegg 24: Storm Technical Report No. 04/2005: Radar path loss computations over irregular terrain, June 2005.

fra radaren i et område uten clutter, gi et tokt som fortsetter rett fremover, men hvor kvaliteten gradvis vil reduseres helt til toktet dropper ut av systemet. Ulykkesflyet forsvinner sannsynligvis fra radaren, men toktet fortsetter med plott uten at kvaliteten går ned. Det betyr at radaren har fått et ekko i posisjonen til det aktuelle radarplottet. Dette ekkoet kan enten være fra clutter eller fra eventuelle andre fly i området.

Figur 7.12 viser et clutterkart kommisjonen ble forelagt ved et besøk ved CRC Sørreisa. Dette kartet ble utarbeidet av en ansatt på stasjonen ved siden av

vanlig tjeneste. Det er således ikke et offisielt kart fra stasjonen, men gir et inntrykk av clutter som observeres av Honningsvåg-radaren. På dette kartet er antatt radarplott av LN-BNK tegnet inn med sorte prikker. Mulig clutter er tegnet inn med blå prikker og havaristedet er markert med en rød prikk. Clutterkartet har tegnet inn områder hvor radaren får refleksjoner når antennen sveiper rundt. Clutter i dette kartet vil i hovedsak bestå av ekko fra fjell og terrengformasjoner som er synlig for radaren. Det nærmeste området med clutter ligger 2-3 nautiske mil nedenfor de blå prikkene.



Figur 7.12 Clutterkart for Honningsvåg-radaren. Radarobservasjonene av LN-BNK er markert med sorte prikker, mulig clutter-observasjoner med blå prikker og havaristedet med en rød prikk. Rutene på kartet er en datamil i utstrekning, noe som er nesten lik en nautisk mil.

Ulykkesdagen var det, som nevnt tidligere, en inversjon med horisontale endringer i brytningsindeksen som kan gi både horisontale og vertikale avbøyninger. For å få 2-3 nautiske mils endring i en avstand på 50 nautiske mil, vil radarstrålen måtte bøyes 2-3 grader.

Dette er mulig ved de atmosfæriske forholdene som var til stede den aktuelle dagen. Dette betyr at de blå prikkene kan være refleksjoner fra terreng som ligger 2 grader lenger sør. På grunn av avbøyning i atmosfæren vil det se ut som refleksjonene kommer fra et område lenger nord.

7.5 Kystradarstasjon Berlevåg

Kystradarstasjonen i Berlevåg ligger plassert på Dikkavikfjellet mellom Berlevåg og Tanahorn. Den tilhører kystradarkjeden som er etablert for å overvåke kysten. Radarbildet fra radaren ble overført til SJØOPS på FKN Reitan utenfor Bodø. Sjømål ble

fulgt ved FKN og plottet der. Hvis sambandet skulle bryte, slik at radarbildet ikke kunne overføres fra Berlevåg-radaren til FKN, var det personell ved kystradaren som også kunne følge og plote sjømål. Disse plottene var da planlagt telefonert videre til FKN. Radarstasjonen hadde derfor regelmessige øvelser hvor personell ved stasjonen fulgte sjømål og telefonerte disse til FKN. Disse "plotteøvelsene" fant sted hver torsdag.

11. mars 1982 var en torsdag. På grunn av NATO-øvelsen som pågikk i Troms, hadde ikke SJØOPS tid til å gjennomføre plotteøvelse denne torsdagen. Radaren var derfor ikke bemannet med personell ved radarskjermene den dagen ulykken skjedde. Dette har kommisjonen fått verifisert ved forevisning av originalloggen, paginert og fast innbundet.

Kystradarene ligger slik at de har god sikt i fjordene og de nære kystområder. Radarene har derfor

god lavdekning også når det gjelder fly. Radarbildene fra kystradarstasjonene ble derfor overført til CRC-stasjoner og brukt av LKV⁶⁷-kjeden til å oppdage lavtflygende fly. Radarbildet til Kystradar Berlevåg ble overført til CRP Honningsvåg og kom inn på radarkonsoll 10. Radaroperatøren som fulgte tokt AJ 426, satt ved radarkonsoll 12. Operatøren i Honningsvåg mente i vitneforklaring for kommisjonen at han etter en tid mistet flyet, men skrudde over til kystradaren i Berlevåg. Dette kan ikke stemme, da konsoll 12 ikke hadde tilgang til kystradaren.

Det var mulig å se radarbildet fra Kystradar Berlevåg på tre steder: ved kystradarstasjonen, CRP Honningsvåg og ved SjøOPS FKN, Reitan. Det har ikke lyktes kommisjonen ved noen av disse stedene å komme i kontakt med personer som observerte radarbildet fra Berlevåg-radaren på ulykkestidspunktet.

7.6 Tolkninger

De radarobservasjoner som foreligger kan gi grunnlag for ulike tolkninger. Flyhavarikommisjonen tolket radarplottene fra Honningsvåg-radaren til å stamme fra ulykkesflyet og clutter. Den sier ikke hvor clutteret kommer fra, men nevner vær og vind som muligheter. Observasjonene fra radaren i Vardø omtales verken i 1984-rapporten eller 1988-rapporten. På spørsmål om hvorfor observasjonene ikke ble diskutert, forklarte kommisjonsmedlem Erik Øie i vitneavhør at han ikke kjente til observasjonene fra

Vardø. Følgende er notert fra forklaringen gitt til kommisjonen 5. februar 2004:

”Han kan ikke huske henvendelsen fra Vardø-radaren, og han har ikke vært med på noen vurdering av det de har sett. Det som Vardø har sett må ha vært svært høyt.”

Brevet fra Luftforsvarets stasjon i Vardø ble registrert inn til Flyhavarikommisjonen 15. mars 1982. Mehamnkommisjonen hadde ingen problemer med å finne det i arkivet fra Flyhavarikommisjonen. Ragnar Rygnestad mente i samme vitneavhør å kunne huske observasjonen fra Vardø. Fra forklaringen til Rygnestad er følgende notert:

”Han kan huske henvendelsen fra Vardø radaren. Det ble vurdert at dette ikke kunne ha noen sammenheng da plottene var så høyt at de ikke kunne ha noe med ulykken å gjøre.”

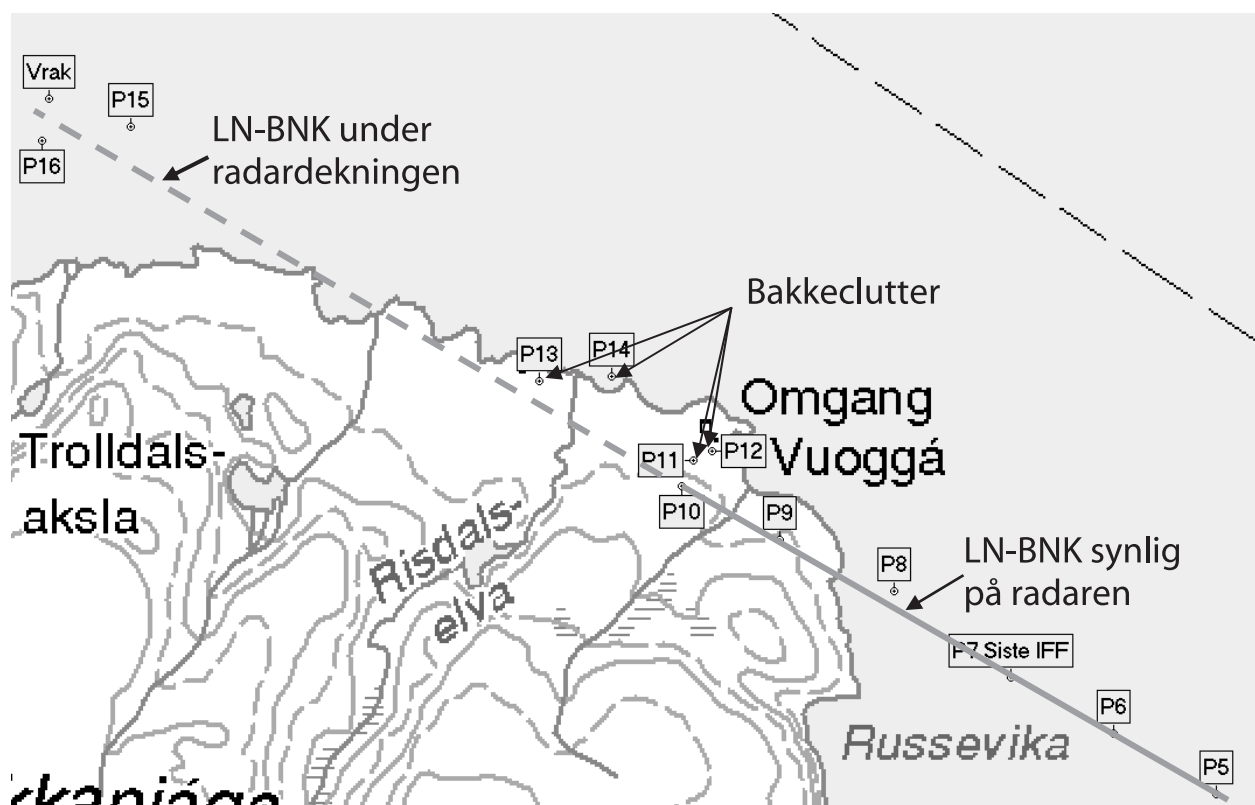
Et fly i stor høyde skulle tilsi at det var et fly i området i tillegg til ulykkesflyet, men konklusjonen fra Flyhavarikommisjonens granskning i 1988 var at så ikke var tilfellet.

I det følgende vil kommisjonen diskutere to ulike tolkninger av radartoktet registrert ved CRP Honningsvåg av ulykkesflyet LN-BNK.

7.6.1 Tolkning 1

LN-BNK tar av fra Berlevåg lufthavn og dreier vestover mens det stiger. Idet flyet stiger til ca. 1 300 fot, blir det synlig fra radaren i Honningsvåg.

⁶⁷. Luft - Kontroll og Varsling.



Figur 7.13 Figuren viser et utsnitt av Figur 7.2 og illustrerer tolkning nr. 1.

Ved plott P1 gjør operatøren toktet automatisk slik at første automatiske oppdatering er P2. Fra P2 til P10 følger radaren LN-BNK automatisk og uten problemer. Da var flyet i radardekningen til CRP Honningsvåg, se Figur 7.2.

Ved P7 forsvinner IFF-signalet. Under arbeidet med rapporten i 1988 ble det i april 1987 tatt datautskrift av i alt 10 Widerøe-flygninger mellom Berlevåg og Mehamn. Kommisjonen har utskrift fra noen av disse flygningene, men dokumentasjonen er av en slik art at det er vanskelig å trekke noen slutninger på bakgrunn av disse. I 1988-rapporten side 34 skriver Flyhavarikommisjonen at det viste seg at transpondersvaret kunne utebli både i horisontal flygning og under nedstigning. Det er i 1988-rapporten også nevnt at radarstasjonen i 1982 hadde problemer med spørrepulsen på sekundærradaren. Flyhavarikommisjonen mente derfor at det ikke var riktig å bruke bortfall av IFF som begrunnelse for at flyet startet nedstigningen ved P7.

Etter plott P10 går LN-BNK under radardekningen som i dette området er beregnet til ca. 1 300 fot. Om flyet går under radardekningen mellom P10 og P11 er uvisst. Det er en mulighet at radaren hopper over fra LN-BNK til å følge clutter, selv om LN-BNK er over radarhorisonten. Det betyr at

LN-BNK fortsatt kan være over 1 300 fot en tid etter P10.

Kvaliteten til plottene P11 til P14 viser at radaren ser et ekko i disse posisjonene. Disse ekkoene er etter all sannsynlighet refleksjoner fra terrenget som ligger lenger sør, og er på grunn av atmosfærisk avbøyning feilaktig detektert av som fortsettelse på toktet AJ 426. I denne perioden var LN-BNK under radardekningen.

Ved P15 flytter operatøren toktet og gjør det manuelt ved P15A, se Tabell 7.1. Ved neste oppdatering av radaren ved P15B synker kvaliteten, noe som betyr at radaren ikke har et ekko i denne posisjonen. Spørsmålet er hva som var bakgrunnen for at operatøren gjorde en oppdatering i denne posisjonen, som er svært nær havaristedet. En mulighet er at LN-BNK er like under radardekningen mellom P10 og P15. Ved P15 går flyet litt opp slik at det blir synlig på radaren for så å styrte i havet like etter. Det er også mulig at IFF-signalet var synlig for operatøren uten at det ble registrert som gyldig IFF. En mulighet er at flyet har kommet i en slik posisjon at operatøren så IFF-signalet fra flyet uten at det ble registrert på radaren.

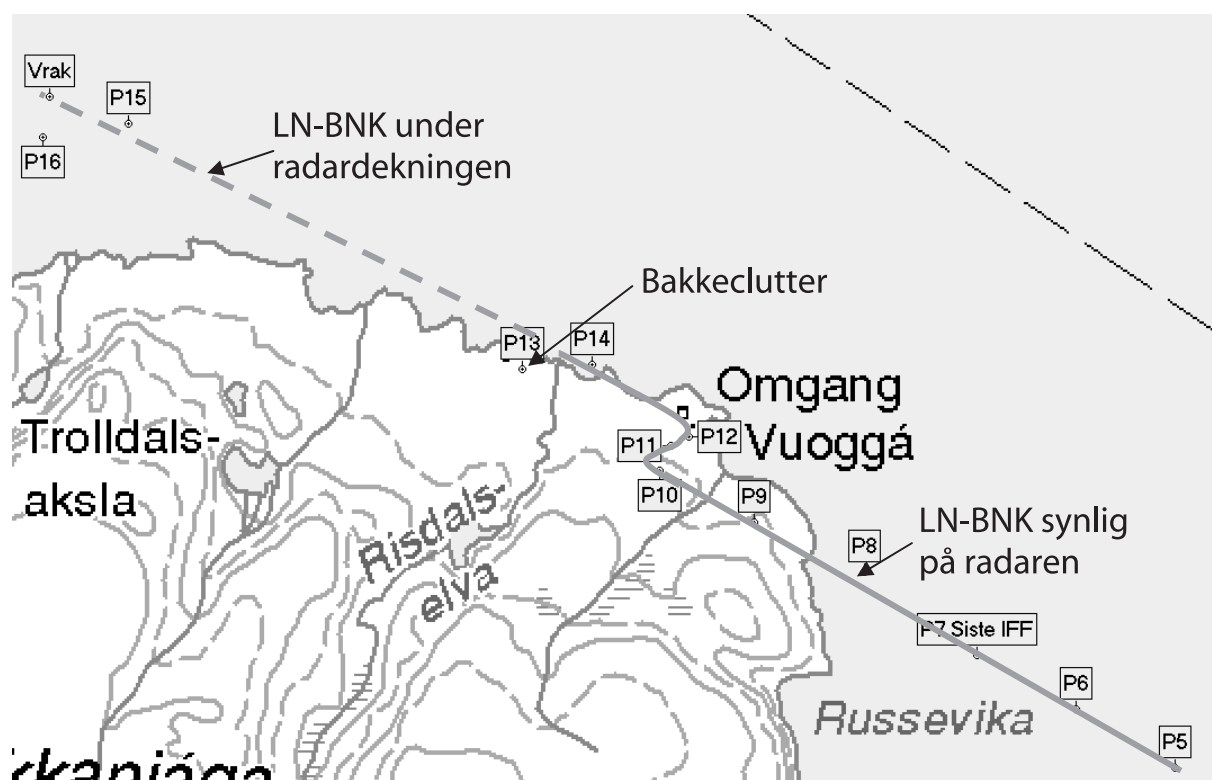
Det samme gjelder for P16 som er siste oppdateringen operatøren gjorde av tokt AJ 426. Fra P16 og

til P20 synker kvaliteten for hvert sveip, noe som betyr at radaren ikke ser noe ekko.

Flyet har fra siste radiokontakt i 2 500 fot gått ned til 1 300 fot ved P10 og styrter i havet ved havaristedet. Basert på radardataene er det ikke mulig å si noe om høyden flyet var i til ulike tidspunkt. Figur 7.13 illustrerer denne tolkningen.

7.6.2 Tolkning 2

Fra plott 1 til plott 10 gjelder samme tolkning som ovenfor, dvs. at radaren følger LN-BNK automatisk uten problemer, se Figur 7.14. Flyet har normal kurs og fart frem til P10. Her skjer det noe med flyet som gjør en krapp sving mot høyre. Flyet svinger først brått mot høyre, så rettes kursen opp mot venstre, taper høyde og forsvinner fra radaren ved P14 i en høyde av ca. 1 300 fot. P13 kan være en oppdatering på clutter som diskutert overfor. Figur 7.14 illustrerer antatt flybane i dette tilfelle.



Figur 7.14 Figuren viser et utsnitt av Figur 7.2 og illustrerer tolkning nr. 2.

Hvis P14 er ulykkesflyet, er det ikke trolig at det ville rukket frem til P15, 14,5 sekunder senere. Derfor kan ikke P15 og P16 være ulykkesflyet. Det er vanskelig å si hva disse observasjonene er. Operatøren kan ha gjort en manuell oppdatering ut fra en forventet posisjon av LN-BNK, eller han kunne sett et signal fra sekundærradaren. At signalene fra primærradaren dør ut, tyder på at radaren ikke hadde noen refleksjon fra flyet. Hvis det var clutter i området, ville ikke symbolikken P16-P20 dø ut, men blitt oppdatert på clutter i området rundt.

Man kan heller ikke her si noe om flyets høyde til ulike tidspunkt.

7.7 Diskusjon om ukjent fly

Det har vært spekulert i om noen av plottene i toktet kunne stamme fra et ukjent fly i tillegg til LN-BNK. Den utvidede Flyhavarikommisjonen i 1988 ga operasjonsgruppen ved Rygge hovedflystasjon i oppgave å se om det var mulig for et jagerfly å fly gjennom plottene P11 til P14. Analyse av mulighetene ble gjort av daværende kaptein L. E. Granseth, flytryggingsoffiser ved stasjonen, og besvart i brev den 18. februar 1988. Han skriver som følger:

”Hvis vi bare tenker i horisontalplanet, vil trekket fram til posisjon 14 ikke la seg gjøre med et vanlig jagerfly, helikopter eller andre typer kjente fly. Et unntak her er dog Seaharrier som sannsynligvis kan utføre trekket fram til posisjon 14 i og med at de kan operere på lave hastigheter og kan akselerere forholdsvis

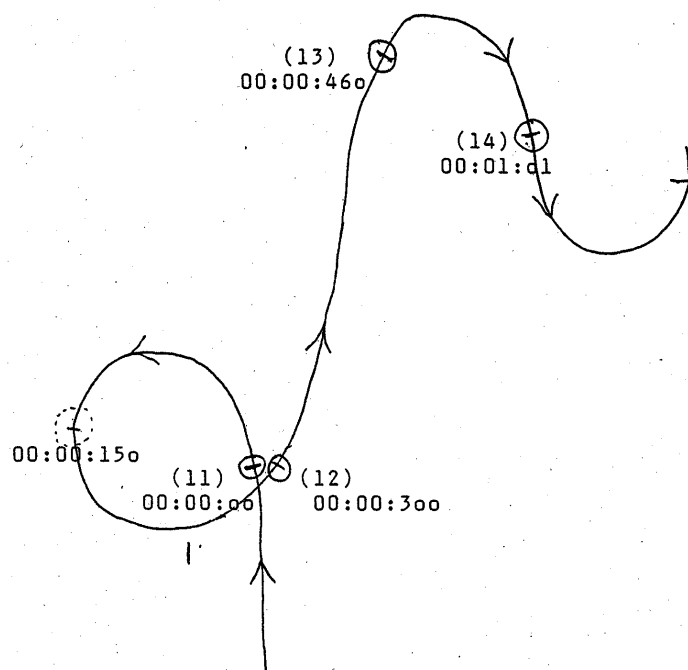
raskt. Det er allikevel ikke vanlig at Seaharrier opererer i hastigheter ned mot 30-40 kts i høyder rundt 2000 fot.”

Han skriver videre:

”Tenker vi både i horisontalplanet og vertikalplanet er trekket fram til posisjon 14 ingen umulighet å fly for et fly av type F-16 og Seaharrier. For andre typer kjente fly er det ikke sannsynlig at de vil greie å gjennomføre trekket. Vil presisere at for å fly trekket med F-16, krever det at du opererer på lave hastigheter og utnytter flyet maksimalt, noe som er ubehage-

lig og lite sannsynlig i så lave høyder som det her er snakk om. Samtidig innebærer det at du vil ende opp i posisjon 14 med kurs 180 grader vekk fra posisjon 16.”

Videre sier han at det ikke er mulig å fly fra plott P14 til P15 med noe fly. Figur 7.15 viser hvordan kaptein Granseth tenkte seg at et jagerfly kunne fly gjennom plottene. I dette eksemplet er flygningen bare gjort i horisontalplanet slik at avstander og tidsrammer ikke stemmer med radarplottene.

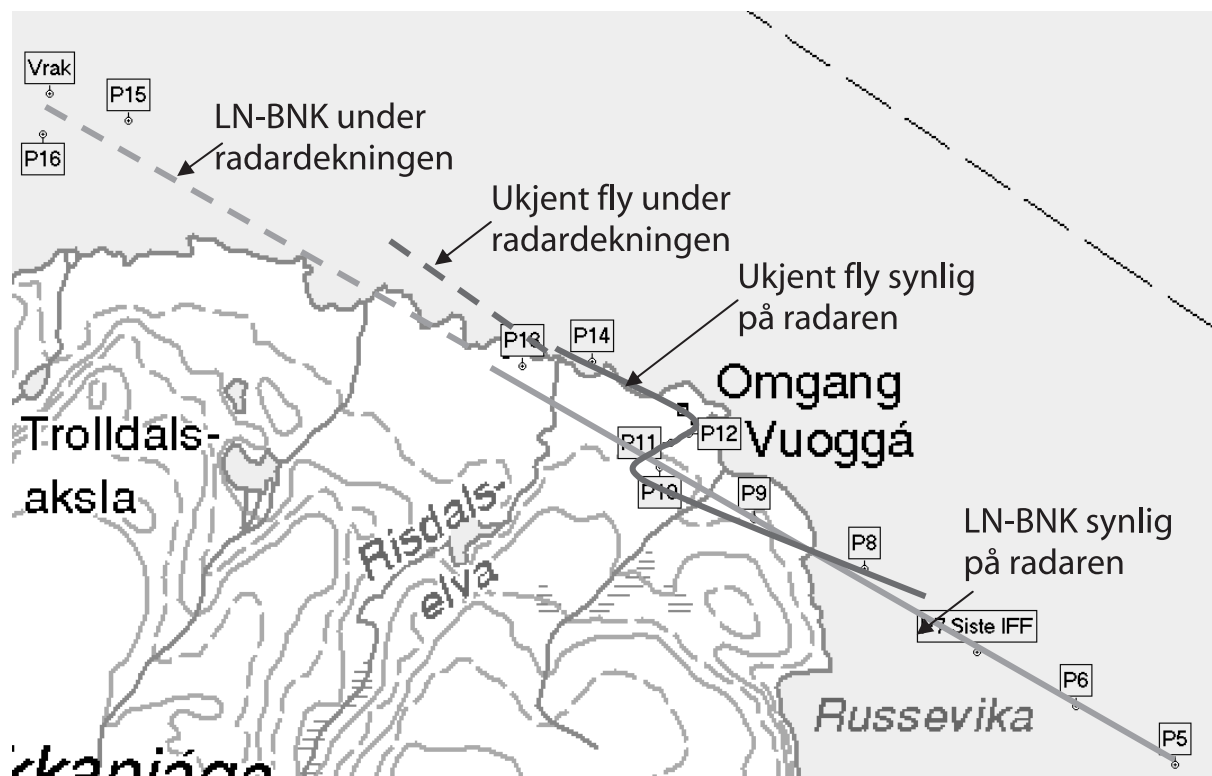


Figur 7.15 Figuren viser en flygning med F-16 i simulator gjort gjennom plottene P11 til P14.

Når radaren har gjort en observasjon og laget et plott, vil den – som tidligere nevnt – sette av et deteksjonsområde rundt dette plottet for å lete etter neste plott. Dette området går fremover og på siden av siste plott, men dekker også en sektor bak plottet. Dette gjør det mulig at radaren lager plott som får toktet til å gå bakover. Hvis det er flere ekko i deteksjonsområdet, vil radaren velge ut det mest sannsynlige ekkoet, blant annet basert på ekkostyrken, og gjøre det til sitt neste plott i toktet. Dette betyr at hvis to fly krysser hverandres kurs, og begge to kommer inn i detek-

sjonsområdet til radaren, er det mulig at radaren hopper over fra det ene flyet til det andre, og følger feil fly etter kryssingen.

Et militært jagerfly har normalt lavere radarrefleksjon enn et sivilt fly som en Twin Otter, spesielt sett forfra. Hvis jagerflyet manøvrerer ved å stige oppover, slik at undersiden og siden av flyet blir synlig fra radaren, vil styrken på refleksjonen kunne bli kraftigere og dermed større enn refleksjonen fra Twin Otteren.



Figur 7.16 Figuren viser hvordan to fly vil kunne forklare radarplottene.

En mulighet er derfor at radaren til og med P10 følger LN-BNK. Ved P11 dukker et annet fly inn i deteksjonsområdet og gir et sterkere ekko enn fra LN-BNK. Dette kan skyldes at det andre flyet manøvrerer slik at ekkoet fra dette flyet blir sterkere enn ekkoet fra LN-BNK. Ved P12 fortsetter radaren å følge dette ukjente flyet. Ved P13 har det ukjente flyet manøvrert slik at refleksjonen fra LN-BNK er sterkere enn refleksjonen fra det ukjente flyet. Radaren hopper derfor tilbake til LN-BNK som nå er i posisjon P13. Etter P13 går LN-BNK under radardekningen og forsvinner fra radaren. Ved P14 går radaren tilbake og følger det ukjente flyet som nå går under radardekningen. Figur 7.16 illustrerer dette tilfellet.

LN-BNK må i dette tilfellet ha hatt en redusert hastighet mellom P10 og P13. Dette gjør at flyet ikke kan rekke frem til P15 for da å bli observert av radaroperatøren. I dette tilfellet må P15 og P16 være manuelle oppdateringer på clutter.

En annen mulighet er at plott P13 er clutter. Hvis LN-BNK går under radarhorisonten ved P10, vil toktet kunne leve videre hvis et annet ukjent fly dukker opp i radarens synsfelt og dekningsområde. Da vil det ukjente flyet kunne fly gjennom P11, P12 og P14. Det ukjente flyet må da fly svært sakte og sannsynligvis endre høyden svært mye for å kunne ha så lav horisontal hastighet.

Tolkningen av radarobservasjonene som går ut på at det kan ha vært et ukjent fly i tillegg til LN-BNK, forutsetter at radarekkoet har hoppet frem og tilbake flere ganger mellom LN-BNK og det ukjente flyet, og at radaren i tillegg har registrert clutter. Dette innebærer så mange faktorer at det fremstår som lite sannsynlig.

7.8 Oppsummering

Ulykkesflyet ble observert av radaren i Honningsvåg. Plottene P1 til og med P10 er med stor sannsynlighet LN-BNK. Hva plottene P11 til P16 representerer er det umulig å ha en sikker oppfatning av. Erfarne radaroperatører sier at når toktet "går bakover", slik det her er tilfellet for noen av plottene P11 til P14, er det et typisk tegn på clutter, dvs. uønskede refleksjoner og ikke refleksjoner fra fly.

Basert på radarobservasjonene alene er det ikke mulig å si med sikkerhet hva som hendte med ulykkesflyet. Radarplottene gir ikke tilstrekkelig støtte for å hevde at det var et ukjent fly i området ved ulykkestidpunkt. De kan heller ikke bevise at ulykkesflyet var det eneste flyet til stede i området da ulykken skjedde. Kommisjonen har kun registrerte radarobservasjoner for tiden 13.15:00 til 13.28:10 lokal tid. Hva som ble observert utenfor dette tidsrommet, kan ikke dokumenteres annet enn ved vitneavhør av

radaroperatørene som var på vakt i det aktuelle tidsrommet. Det er ikke fremkommet i vitneavhør noe som kan bekrefte at det ble observert ukjente fly på radar ved Forsvarets radarstasjoner i ulykkesområdet i det aktuelle tidsrom.

Ved tolkning 1 følger radaren først LN-BNK, for så å gå over til å følge clutter. Etter dette ble LN-BNK ikke registrert mer ved radaren i Honningsvåg. Det er kommisjonens oppfatning at tolkning 1 gir det mest sannsynlige hendelsesforløpet i henhold til radarobservasjonene. Denne tolkningen utelukker ikke at flyet traff turbulens og mistet høyde ved P10.

8. PROBLEMSTILLINGER OG OBSERVASJONER KNYTTET TIL HAVARIET

I dette kapittel vil det bli gitt en oversikt over de mange hypoteser og problemstillinger som verserer omkring LN-BNKs havari, med hovedvekt på de tekniske momenter. Så vidt mulig vil det bli pekt på hvilke observasjoner som kan verifiseres, og hvilke som er basert på antagelser og spekulasjoner.

8.1 Kollisjon med flygende objekt

Ved en flyulykke med ukjent årsak, uten overlevende og uten menneskelige observatører, oppstår det lett mange rykter og hypoteser. Blant andre muligheter har mange ansett en kollisjon med et annet luftfartøy for å være en rimelig forklaring. Det som generelt taler imot en slik ulykke i Finnmark er at det er svært få fly i lufta samtidig og at de er spredt over et enormt område. Dette til sammenligning med områder med tettere trafikk, slik som Østlandsregionen nær Oslo, eller svært tett trafikk, slik som i Sentral-Europa eller deler av USA. Når flykollisjoner i områder med tett trafikk er sjeldne (også i dårlig vær), burde de statistisk sett være nesten utenkelige på Finnmarksvidda eller kysten. Noe annerledes forholder det seg hvis et jagerfly, som noen har påstått, kan tenkes å bruke et sivilt fly som "ufrivillig" øvingsmål, eller av andre grunner legger seg inntil et sivilt fly. Et vitne mener å ha sett et jagerfly legge seg tett bak LN-BNK idet det kom innover Omgangslandet rett før ulykken. Vitneforklaringen er nærmere omtalt i kapittel 14.3.2.

I 1982 var Finnmark et interessant område militært sett, og det var derfor et betydelig antall militærfly stasjonert i nærområdet både innenfor og utenfor nasjonens grenser. Der var også overvåkingsanlegg, spesielt radar mot luft- og sjømål, og sporadiske utslipp av værballeronger, samt utskyting av missiler og droner både fra land og fra skip i Barentshavet. Alle slike luftfartøy kunne i prinsippet kollidere med LN-BNK, om de var på samme sted og i samme høy-

de til samme tid. Det er grunn til å tro at missiler ikke ville kunne bli observert fra en norsk radar.

Ulykkesdagen bød på nydelig vær, nesten ubegrenset sikt, og på grunn av sterk sørlig vind også på moderat til sterk turbulens. Ifølge konsultasjon med en ornitolog vil det under slike forhold være svært lite fugl langs flytraseen, men dette synes ikke å være allment akseptert i fagmiljøet. Kommisjonen kommer tilbake til dette i kapittel 8.2.1. En ser i det følgende bort fra muligheten for kollisjon med luftballong eller drone, siden det ikke er funnet rester verken på eller i vraket, eller i området der en eventuell kollisjon kan antas å ha funnet sted. Det er derimot funnet en wiredel ganske langt fra havaristedet, som ifølge en ekspert kan stamme fra Twin Otters "air-stair door", og dette funnet vil kommisjonen komme tilbake til i kapittel 8.4.

8.2 Skader ved en kollisjon

Resultatet av en kollisjon mellom to legemer vil naturligvis avhenge av relativ hastighet, masse, geometri og styrke, men også av overflatens beskaffenhet (hardhet, ruhet etc.). Om en begrenser seg til sammenstøt (med fysisk kontakt) mellom to fly, er strukturene forholdsvis like i sin oppbygging, med et tynt aluminiumskall ytterst, avstivet innvendig med et skjelett av ribber og spant. Selv en svak kraft vil føre til at den tynne huden trykkes inn. Små endringer i formen på vinge og hale (bukler), kan føre til betydelig reduksjon i løftekraft eller svekket kontrollfunksjon, spesielt om buklen opptre nær fremkanten av vinge og haleflater. For to fly som berører hverandre under flygning, må en anta at skade på det ene flyet også forårsaker skader på det andre flyet. Skade kan også oppstå uten fysisk berøring når det ene flyet er mye større (i vekt) enn det andre, eller når hastigheten er mye større. I et slikt tilfelle kan det teoretisk tenkes at et kraftig trykkfelt fra et tungt eller hurtig fly kan gi skader på det svakere og mindre flyet, uten at det fører til skader på egen farkost. For å analysere en kollisjon bør en derfor ha kjennskap til begge flyenes karakteristika, noe som ikke er mulig når skadeforvolderen er ukjent. I det følgende nevnes tre muligheter som har vært mye diskutert i forbindelse med LN-BNKs havari: Kollisjon med fugl, kollisjon med løs bagasje og kollisjon med jagerfly.

8.2.1 Kollisjon med fugl

Ved normal flygning holder Twin Otter en hastighet på 140-160 knop, eller 70-80 m/s. Både små og store fugler flyr med en betydelig lavere hastighet, slik at kollisjonshastigheten er tilnærmet lik flyhastigheten. Erfaringer viser at fuglen kan penetrere både den ytterste aluminiumshuden og gjerne også indre spant og vegger. Den kan naturligvis også bli sugd inn i motoren, noe som kan føre til motorhavari.

Vrakundersøkelsene viser at begge motorer virket normalt ved anslaget mot sjøen, og motorhavari på grunn av fugl kan derfor utelukkes. Kollisjon med fugl var en av de mulige årsaker som fikk mest omtale i dagene etter ulykken, bl.a. med forslag om skuddpremie på havørn.

Kollisjon mellom fly og fugl kan, avhengig av en rekke faktorer, føre til større eller mindre skader på flyet, i sjeldnere tilfeller til havari. Aftenposten hadde allerede 12. mars 1982 et oppslag om *"Fugl gjen- nom frontglasset er én teori"*, der det refereres til intervju med zoolog Gunnar Lid. Innledningsvis heter det at han ikke uten videre vil anse det sannsynlig at flyet hadde kollidert med en havørn. Selv om vindstyrken i 750 meters høyde var oppe i mellom 40 og 50 knop, ville det i seg selv ikke utelukke fugl, selv ikke en mindre sort enn havørn, for eksempel en svartbak. Lid anførte at havørnen *"på denne tiden"* er i full gang med vårleken. En kollisjon med en havørn, *"som kan komme opp i vel seks kilo"*, ville gi en anslagskraft på 12-13 tonn, dersom Twin Otteren holdt høyeste marsjfart på 335 km/t, heter det i artikkelen.

Lids eksempel tilsvarer 93 m/s eller 185 knop. Kommisjonen har ellers lagt til grunn en marsjfart på 140 knop, samt en noe redusert fart 120-130 knop i sterk turbulens. I kapittel 10.2.2 har kommisjonen tatt med en analyse av anslagsenergien ved en kollisjon mellom en frittflygende gjenstand og flyets finne. Kollisjonskraften vil bl.a. avhenge av inntrengningsdybde og deformasjonsenergi, og kommisjonen kan ikke gå god for de 12-13 tonn som er sitert fra avisen. I oppslaget nevnes videre at Lid hadde gjennomgått 151 tilfeller av kollisjon mellom fugl og sivile fly her i landet, i løpet av perioden 1967-1976. De fleste tilfellene knyttet seg til flyets start- og landingsfase. Fire prosent av tilfellene var inntruffet i høyder mellom 250 og 750 meter. Det fremgår ikke av artikkelen om noen av kollisjonene hadde vært fatale for flyet, passasjerer og besetning.

En Widerøe-pilot har i vitneavhør opplyst at han har opplevd et tilfelle der en fugl slo hull i skroget til Twin Otterens haleparti, uten at det medførte manøvreringsproblemer. Piloten merket bare et lite støt i flyet. Flyhavarikommisjonen (R84, pkt. 2.12.2) vurderte om kollisjon med fugl på anslagsvis 1,5 kg kunne forklare inntrykkningen på 15-20 cm i fremkanten av finna. Med en relativ hastighet på 140 knop ville anslagsenergien blitt såpass høy som 4 000 Nm⁶⁸. Skadene ville i så fall blitt større enn dem som forelå. Deformasjonene samsvarte heller ikke rent fysisk med de skader man kunne forvente etter kollisjon med en såpass liten fugl. Etter konsultasjon med fagkyndige anså man det for øvrig *"lite sannsynlig at fugler i det hele tatt ville fly i det meget turbulente om-*

rådet". Under kapittel 3: Konklusjon⁶⁹, gjentas at det er lite sannsynlig at merkene på finna er forårsaket av kollisjon med fugl.

Også den utvidede Flyhavarikommisjonen drøftet muligheten for kollisjon med fugl (R88, pkt. 3.3.7.3.6), men fant på samme grunnlag, ut fra skademønsteret og mangelen på konkrete funn etter fugl, hypotesen som lite troverdig.

Det ble den 11. og 12. mars 1982 tatt en rekke fotografier av havområdet ved Omgangslandet. Bildene er tatt dels fra et Lynx-helikopter med daværende major Skaar som fartøysjef, dels fra KNM Horten. Det er vanskelig å avgjøre om det på noen av bildene kan være fugl i lufta, eventuelt på havet. Fagkyndig som kommisjonen har vært i kontakt med, mener – som Lid i 1982 – at muligheten for fugl i området ikke kan utelukkes, selv under de rådende vindforhold. Ved vrakundersøkelsene etter 11. mars 1982, ble det som nevnt ikke registrert funn som kunne tyde på kollisjon med fugl. Det har vært anført at spor av *"bird strike"* nok ville vært oppdaget, selv om vraket hadde ligget flere dager i sjøen, og delene dessuten var blitt spylt med ferskvann om bord på *"Hugo Trygvasson"*.

En Widerøe-ansatt hadde i mars 1982 vært sjåfør for medlemmer av FHK under befaring til hangaren i Bodø, der vrakdelene var lagt ut og ordnet på rett plass. Den ansatte, sjåføren, har som vitne forklart at han under oppholdet i hangaren hadde registrert brun/grå dun etter fugl i vrakets radiokompartiment og i strukturen på venstre haleflatedel. Han utelukket at dette kunne stamme fra fugl inne i hangaren. Det dreide seg om ca. 2 cm lang dun, ikke fjær, og vitnet gikk ut fra at det måtte være dun fra ærfugl eller gås. Vitnet mente at taushetsplikt forbød ham å nevne noe om sin observasjon til de tilstedeværende medlemmer av FHK. Vitneforklaringen ble foreholdt medlemmer av så vel den første som den andre havarikommisjonen under åpen høring 5. februar 2004. Til vitneforklaringen ble det anført at vraket ble saumfart, at skadene ikke harmonerte med anslag av fugl, og at vitnets forklaring måtte være uten hold i virkeligheten.

Mehamnkommisjonen bemerker at vitnet fremsto med sin beretning først 22 år etter ulykken. Det virker ikke overbevisende at han på grunn av taushetsplikt skal ha unnlatt der og da å nevne observasjonen overfor havarikommisjonens medlemmer, og at dette også skal ha holdt ham tilbake i et par tiår deretter. I den utstrekning noen måtte mistenke FHK for å lete etter den minst kontroversielle løsning, måtte kollisjon med fugl fremstå som ideell, dersom det overhodet fantes holdepunkter for den. Det anses helt usannsynlig at vitnet, som intet hadde med gransk-

⁶⁸. Newton meter: mål for arbeid eller mekanisk energi.

⁶⁹. R84, kapittel 3.1, punkt q.

ningen å gjøre, skulle ha gjort en så oppsiktsvekkende observasjon, mens de som hadde som oppgave å søke etter svaret, og som lette med lys og lykte etter det, skal ha oversett et så vidt påfallende forhold. Kommisjonen anser det for øvrig, med støtte i fagkyndig uttalelse, tvilsomt om det overhodet var ærfugl eller gås i området så tidlig som 11. mars 1982.

Kommisjonen ser bort fra kollisjon med fugl som årsak til havariet.

8.2.2 *Kollisjon med løs bagasje*

Dette scenario er antydning av tidligere kommisjoner for å forklare visse skader som kunne identifiseres på LN-BNKs finne, men som ellers ikke har en rimelig forklaring. Her forutsettes at ett eller flere objekter har frigjort seg fra fremre bagasjerom, for deretter å bli ført med fartsvinden mot finna. Et rett treff på fremkanten vil muligens føre til en markert inntrykning, avhengig av objektets vekt, form og størrelse. Derimot synes det lite sannsynlig at det samme objekt vil produsere en sidelast på finna av noen betydning. Det vil snarere skrense langs overflaten, muligens sette ripemerker og gi et heller ubetydelig bidrag til sidebelastningen. Kommisjonens undersøkelser viser også at sannsynligheten for å treffe finna er svært liten⁷⁰. Det har vært vanskelig å identifisere eventuelle objekter som kunne finnes i fremre bagasjerom ved havaridispunktet. Ifølge "Loadsheet" i arkivene, var det 20 kg bagasje i fremre lasterom og 89 kg i bakre lasterom. Det er ikke gitt informasjon om form eller størrelse på de ulike kolli, og det har heller ikke lyktes kommisjonen å få frem pålitelige opplysninger om dette. Avhørt fly- og flyplasspersonale er svært usikre på innholdet av fremre bagasjerom på ulykkesdagen.

8.2.3 *Kollisjon med jagerfly*

Tidspunktet for havariet faller sammen med en alliert øvelse, Alloy Express '82, i deler av Troms og Nordland, der det deltok både norske jagerfly og jagerfly fra andre NATO-land. Trafikkbildet over Troms og Finnmark ulykkesdagen er gjennomgått i detalj i kapittel 13. På Tromsø lufthavn, Langnes var det stasjonert en skvadron engelske Harrierfly. Skvadronen hadde ikke oppdrag i Finnmark, men ble på folkemunne etter hvert gjort ansvarlig for havariet. Hypotesen er som følger: På grunn av en nærgående manøver fra en Harrier, skal LN-BNK ha blitt truffet og gjort manøvreringsudyktig slik at det styrtet i havet. Denne Harrieren skal selv ha blitt påført bare mindre skade og kunne etter hendelsen returnere til Tromsø eller Bardufoss. Den hadde vært på ulovlig tokt i forbudssonen øst for 24. lengdegrad og piloten

(og hans foresatte) hadde derfor spesiell grunn til å tie om hendelsen.

Harrier er et lite fly, omtrent to meter kortere enn en Twin Otter, men fullastet veier det omtrent det dobbelte. Med det minimum av brennstoff som kreves for tur-retur til basen i Tromsø, ville den ved det antatte kollisjonsstedet være 30-40 % tyngre enn en Twin Otter. Hastigheten er imidlertid tre ganger større. Ved horisontalflygning vil trykkforskjellen mellom over- og undersiden av en Harrier være større enn det tilsvarende trykket rundt en Twin Otter, siden de bærende flater er mye mindre for en Harrier, mens vekten er større. Det maksimale trykket nær Harrierens bæreflater eller kropp er også betydelig høyere enn for Twin Otter, siden trykket er proporsjonalt med hastigheten i kvadrat. Det vil være overtrykk under bæreflatene og undertrykk over, men de lokale trykkforskjellene reduseres sterkt med økende avstand fra bæreflatene. Undertrykket kan imidlertid konsentreres i en virvel som oftest begynner nær vingetuppene. På trekant- (eller delta-) vinger skjer gjerne virvelavløsningen nærmere flykroppen. Dette vil være tilfellet for en Harrier. I kjente tilfeller der tuppvirvlene fra et fly har skadet et annet, er det skadeforvoldende flyet gjerne mange ganger tyngre enn det flyet som ble skadet. Dette er langt fra tilfellet her. Et fly som "trekker opp" med høy lastfaktor, vil generere virvler tilsvarende et mye tyngre fly. Hvis et kampfly gjør en slik manøver nært et sivilt fly, f.eks. med lastfaktor 3, vil kraftpåvirkningen tilsvare den fra et fly som er tre ganger tyngre. (Eksemplet er nærmest hypotetisk, siden en manøver med en slik effekt vil være vanskelig å gjennomføre.)

Ifølge vitnet Selius Samuelsen⁷¹, skal en Twin Otter ha fløyet på rett kurs og i konstant høyde da den ble innhentet av et jagerfly nær Omganglandet ulykkesdagen. Hvis jagerflyet samtidig gjorde en oppstigende manøver, kan manøverlasten (g-last) og gassstrålen fra dysene ha gitt skadelig belastning på en Twin Otter, om den var tilstrekkelig nær. Twin Otter er konstruert for en bruddlast på 3,18 g, (dvs. 318 % av normallast) og kan derfor tåle betydelige ekstralaster på grunn av virvler fra nærgående fly, så vel som av vindbyger og andre naturlige fenomen. En mer nærliggende mulighet vil være at jagerflyet fysisk har berørt og skadet LN-BNK. Relativhastigheten må ha vært omtrent lik forskjellen i marsjhastighet mellom de to flyene, eller omkring 200-250 knop, om vi reduserer verdien noe fordi jagerflyet antas å være under oppstigning. Med en såpass høy relativhastighet er det imidlertid trolig at også jagerflyet vil bli påført skade.

Med to flymodeller som ligner de flyene en diskuterer her, kan en tenke seg hvor vanskelig det vil

⁷⁰. Se kapittel 10.2.2.

⁷¹. Se kapittel 14.3.2.

være å unngå full kontakt, dersom en Harrier er så nær at Twin Otteren berøres i høy hastighet. En kan muligens sneie bort i en vingetupp eller toppen på finna, uten at vitale deler av Harrieren rammes. Men en vingetupp eller toppen av finna er heller ikke vital for en Twin Otter, og selv med en skade her vil flyet kunne manøvreres til nærmeste flyplass. Det har vært anført at hvis balansehornet (toppen av sideroret med balansevekt) blir borte, vil det oppstå flutter i sideroret på grunn av manglende massebalanse. Sideroret, så vel som høyderoret på begge sider av finna, er massebalansert med blyvekter foran hengsellinjen. Av arkivene etter FHKs undersøkelser går det frem at Luftfartsmyndigheten i Canada mente at blyvektene var nødvendige for å unngå flutter. Flyprodusenten påsto på sin side at flutter ikke ville oppstå i det hastighetsområdet som er aktuelt for en Twin Otter, selv uten blyvekter. Kommisjonen har gitt svenske eksperter (FOI) med tilgang til de mest moderne metoder, i oppdrag å undersøke om flutter vil opptre i tilfelle blyvekten på toppen av sideroret går tapt. Svaret er, noe overraskende, at blyvektene er unødvendige.⁷² De ble nok tatt med "for sikkerhets skyld", da flyet ble konstruert/utviklet på femtitallet, fordi en da ikke hadde sikre beregningsmetoder. Siden har balansevektene både på høyde- og sideror blitt med flyet videre, fordi en endring ville kreve en ny sertifisering, en både kostbar og tidkrevende prosess.

Balansehornet på toppen av sideroret forsvant ved ulykken og er senere aldri blitt funnet. I diskusjonen omkring ulykkesårsaker har dette fått en ufortjent stor plass, blant annet på grunn av det nevnte flutter-problemet. Flutter er for en gitt flykonstruksjon et kritisk fenomen, og de forbundne svingninger vil ofte være ensbetydende med havari. Siden balansehornet ikke er funnet, har en heller ikke kunnet kontrollere om det viser merker etter kollisjon med et annet fly.

8.2.4 Skader påført ved sammenstøtet med havflaten

LN-BNK ble påført ødeleggende skader ved styrtet mot havflaten. Medisinske eksperter estimerte en oppbremsing nærmere 100 g, basert på de lesjoner passasjerer og mannskap ble påført⁷³. Foruten direkte strukturskader fra kontakten med vannflaten, ofte lett gjenkjennelige, oppsto også skader som skyldtes at visse flydeler ble skjøvet inn i hverandre, eller gled over hverandre på grunn av forskjell i bremsekraft. Sterkest oppbremsing fikk de deler som kom først i berøring med vannet, så som landingsstell, nese og vinge. Flyet antas å ha styrtet med meget stor hastighet (ca. 180 knop) med lav venstrevinge (10 grader)

og betydelig sideglidning. Kursen ved kontakt med havflaten var østlig ifølge flyets kompasser. Ved "impact" (nedslag i sjøen) blåste vinden med ca. 40 knop fra sør. Foruten landingshjul og propeller, fikk venstre vinge umiddelbart kontakt med vannet og brakk. Flytende løse vrakdelar, som trefliser fra balsakjernen i nesekonen, landingshjul og bagasje, drev med vinden mot nord og ble funnet etter noen timer. Hovedvraket ble funnet etter systematisk søk på nær 40 m dyp ca. 1 100 m fra land. Det meste av flyet ble funnet i et begrenset område og mange av vrakdelene hang fremdeles sammen, enten gjennom wirer og stag, eller ved andre forbindelser brukt ved produksjonen av fartøyet. To vitale deler, nemlig finne og sideror, ble funnet flere hundre meter øst for havaristedet, og det har vært antatt at de kunne gi opplysninger om hvor i traseen flyet kan ha blitt skadet. De fleste omkomne ble funnet i eller nær flyvraket, med unntak av en person som antas å ha hatt påkledning med betydelig oppdrift. Kapteinen ble aldri funnet. Dette var også tilfellet med førstepiloten ved Værøy-ulykken åtte år senere. Det verserer mange hypoteser som forklarer hvorfor kapteinene ikke ble funnet, men sikre bevis mangler. Kommisjonen har ikke gjort nye funn som kan gi en fullt ut tilfredsstillende forklaring.

I FHKs rapport fra 1984 er det lagt stor vekt på å analysere de ulike vrakdelene: deformasjoner og bruddformer, merker etter glidning av flater mot hverandre, skrapemerker og bukler etc. Ettersom vraket ikke lenger er tilgjengelig, er det vanskelig å etterprøve alle observasjoner og konklusjoner i detalj. Flere av dem som var med på de tidligere granskinger, var anerkjente eksperter på denne type analyse. Men noen sikre konklusjoner om havariårsaken kom det aldri ut av disse studiene. Grunnen kan være at i tillegg til de skader som eventuelt representerte den reelle havariårsak, kom det til mange andre skader ved sammenstøtet mot vannflaten, ved oppdeling og heising av vrakdelar i dårlig vær fra havbunn til skipsdekk, av lang transport til sjøs og omlasting til veitransport etc., før vraket endte opp i en hangar i Bodø. Men det kan også ha sammenheng med at en låste seg allerede på et tidlig stadium, til visse hypoteser uten at vitenskapelige metoder ble tatt i bruk for å bestyrke eller forkaste hypotesene. Et eksempel er skrapemerkene på finna, enten de nå skyldtes kontakt med kopphodede nagler eller hadde andre årsaker. Ifølge Widerøe-piloter var disse merkene så svake at de kunne bli oversett ved en visuell kontroll før avgang. De kunne derfor ha vært på finna i lang tid før ulykken. Det kan heller ikke utelukkes at de ble avsatt ved selve havariet.

FHK konkluderte tidlig med at ulykken skyldtes brudd på finne og sideror på grunn av overbelastning. En aerodynamisk lastberegning som tok hensyn til

⁷² Rapporten fra FOI vil bli diskutert i kapittel 10.4.

⁷³ 100 g tilsvarer en bremsekraft 100 ganger kroppsvekten.

”stall” (også kalt steiling) ved store innfallsvinkler, ville ha klargjort at en slik overbelastning ikke var mulig. Det er da ikke lenger noen grunn til å spekulere omkring en eventuell ekstrabelastning på grunn av kollisjon med ukjent frittflygende legeme fra fremre lasterom. Dermed faller også interessen for skrapemerkene bort. En fullstendig analyse av belastningen på finna er utført av eksperter ved FOI og vil bli diskutert i kapittel 10.2. En utførlig beskrivelse følger i Vedlegg 16⁷⁴.

8.3 Værforhold langs flytraseen for ulykkesflyet

Flyhavarikommisjonen har antatt som mest sannsynlig havariårsak at LN-BNK ble brutt ned i lufta av en uheldig kombinasjon av sterk turbulens og bruk av sideror, samt antatt tilleggsbelastning fra ett eller flere flygende objekter som mest sannsynlig var frigjort fra fremre lasterom. Siden dette representerer et sammenfall av flere begivenheter, hvorav de to sistnevnte er lite sannsynlige, må også den antatte havariårsaken anses å være lite sannsynlig. Mehamnkommisjonen har ikke funnet beskrivelser av andre ulykker med Twin Otter med et sammenfallende eller nært sammenfallende forløp. Det ble bygget nær 800 Twin Ottere i løpet av en periode på ca. 25 år. De fleste har vært i bruk tusener av timer pr. år, men det har aldri blitt rapportert at bagasje eller andre gjenstander har blitt frigjort fra fremre lasterom. Dette var naturligvis mindre kjent for 22 år siden da FHK gjorde sin utredning.

FHK gikk ut fra at LN-BNK fløy en lav trasé over Omgangslandet, trolig under 1 200 fot som var antatt nedre grense for radardekning. Den bygger i hovedsak på en observasjon til et vitne (Bertheussen), som mente å ha sett flyet lavt over Omgang. I havarirapporten (R84, pkt. 1.17.3.1) er angitt høyde 250 m, men det samme vitnet har senere også angitt lavere verdier. De tidligere kommisjoner bygger også på observasjoner fra søksfly som rapporterte sterk turbulens over Omgangslandet i høyder opp til 1 000 fot. Det var denne turbulensen som etter FHKs hypotese brøt ned flyet slik at ror og finne falt av, før flyet styrtet i havet. Flyhavarikommisjonen finner støtte for denne hypotesen i det faktum at deler av sideror og finne ble funnet flere hundre meter fra havaristedet tilbake langs den antatte traseen, på avstander som er i rimelig overensstemmelse med aerodynamiske beregninger av fallbanene. Det mysterium som gjenstår, er å forklare hvorfor LN-BNK forlot innflygningshøyden på vel 2 000 fot, lenge før de nærmet seg Mehamn. Kapteinen var godt kjent med forholdene og med den sterke terenginduserte turbu-

lens som i sønnavær gjerne opptrer over strandsonen på Omgang. Det er grunn til å anta at han av hensyn til passasjerene ville unngå ubehagelige flyforhold.

Det er nå grunn til å revurdere om flybanen som FHK la til grunn, er rimelig og om LN-BNKs mannskap, uten å gi melding, frivillig har gått ned til en lavere høyde uten radardekning og med dårligere radioforbindelse med tårnet i Mehamn til følge. Etter det kommisjonen har kunnet konstatere, er lensmannsloggen pålitelig med hensyn til tidsangivelser og inntrufne begivenheter. Loggen viser at Bertheussens observasjon er gjort en time etter havariet slik at han etter all sannsynlighet har sett den Twin Otter (LN-BNA) som deltok i søket⁷⁵.

I tillegg til de radarekko som er gjengitt i FHKs rapport R84, har Honningsvågradaren registrert en påfallende serie ekko sør for og ved Omgang lykt, før det etableres et trekk mot havaristedet som sammenfaller med flyets kurs over Tanafjorden. Disse radarobservasjonene er beskrevet i kapittel 7. Eksistensen av reelle ekko (ikke clutter) kan skyldes enten at flyet var over kritisk høyde eller at værforholdene var slik at en fikk ”gunstig” brytning (refraksjon) av radarstrålene i atmosfæren. Om det siste stemmer, kan flyet ha vært synlig på radar i noe lavere høyde enn 1 200 fot.

Pilotene Lorentzen og Floden fløy dagen etter ulykken den samme rute som ulykkesflyet, WF 933, på samme tid på døgnet og i samme vær⁷⁶ som Hovring/Breines en dag før. De forsøkte å følge den antatte trasé til ulykkesflyet ettersom det ennå ikke var funnet på dette tidspunkt. Idet de nærmet seg Omgang ble de overrumplet av ”severe turbulence”. Lorentzen har flere ganger uttalt seg om sine erfaringer fra denne flyturen, og en del av hans forklaring er gjengitt i R84. Lorentzen ba sin styrmann om å ta kontroll over trodene (gass-spakene) mens han selv brukte begge hender på stikka for å holde flyet på rett kjø. De vendte mot nord utover havet. Høyden varierte med 500 fot opp og ned, uten at piloten kunne kontrollere dette, og flyet kom omsider ut av turbulensen som det i utgangspunktet støtte på i antatt høyde 2 500 fot.

Kommisjonen har søkt hjelp hos meteorologiske eksperter for å få klarhet i turbulensforholdene over Omgang ulykkesdagen. På grunnlag av historiske data i en verdensomspennende database og egne datasimuleringer av de ligninger som beskriver været, har de produsert numeriske løsninger for værbildet omkring ulykkestidspunktet (jf. kapittel 9). Kommisjonen har fått slike løsninger både av Vector as, Storm Weather Center AS (Storm) og Meteorologisk

⁷⁴. Vedlegg 16: FOI rapport: Kan bagasje från främre lastutrymme på en DHC-6 träffa framkanten på fenan? FOI-RH-0411-SE, maj 2004.

⁷⁵. Nærmere om dette i kapittel 14.1.2.3.

⁷⁶. Meteorologiske eksperter har sammenlignet værparametre 11. og 12. mars 1982 og finner dem nær identiske.

institutt (met.no). Alle tre har benyttet seg av topografiske kart fra Norsk kartverk med minste oppløsning så liten som 25 m (Vector), 25 m og 75 m (Storm) og 500 m (met.no). Vectors beregninger er mest relevant for høyder under 400-500 m (1 200 - 1 500 fot), og metoden som er brukt, er utviklet for å finne optimal plassering av vindturbiner i kupert terreng. Vindprofilene antas å være kjent og lufttemperaturen konstant. Beregningene fra Storm og met.no tar også hensyn til variasjoner i temperaturen og spesielt til det inversjonssjikt som viser seg å ha eksistert ulykkesdagen (og dagen etter) over Omgang. I kombinasjon med topografien kan uvanlige variasjoner i temperatur og vindprofil produsere sterke turbulensceller som dannes i høyder på 1 500 - 2 000 fot og over, og som ikke er synlige for øyet. Cellene driver med sønnavinden mot nord og svekkes med økende avstand til fjellene.

Kommisjonen har i samarbeid med FOI undersøkt om denne sterke turbulensen, som opptrer helt uventet, kan ha ført til høydetap med påfølgende havari, eller eventuelt ha skadet kontrollorganer av vital betydning for flyets manøvrering (først og fremst høyderor).

Lignende hendelser med sterk turbulens og nær katastrofalt tap av høyde, er opplevd av flere Wide-røe-piloter, men ikke over Omgangslandet, om en ser bort fra Lorentzen og Floden.⁷⁷ Kaptein Lorentzen har forklart seg om sine opplevelser ved fire anledninger, første gang kort tid etter flyturen, dvs. 15. mars 1982. Daværende styrmann Floden ble avhørt første gang i november 2004, dvs. mer enn 22 år etter ulykken. Det er derfor rimelig at han ikke kan verifisere alle detaljer i Lorentzens beretning. Men han har også gitt ny og interessant informasjon. Mens de kjempet for å komme ut av det turbulente området, varierte flyets hastighet svært mye, fra 65 knop til 170 knop, trass i at styrmannen jobbet intenst med trotlene. Undertiden gikk "stallwarnings" på og av. Vindhastigheten i det turbulente området ble av Lynx-piloten⁷⁸ målt til over 50 knop. Meteorologenes resultater viser også at det forekom både sterk oppvind og nedvind. Med en hastighet tidvis under stallgrensen, må Twin Otteren ha vært utsatt for problemer med både stabilitet og kontroll. FOIs simuleringer viser at en plutselig oppvind ("sharp-edged gust") produserer først positiv g-kraft og noe "pitch-up" ("nese opp"), men etter kort tid vil positivt løft på høyderor/stabilisator gi "pitch-down" ("nese ned") og større, men motsatt rettet, endring i g-kraft. Resultatet blir at flyet plutselig dykker.⁷⁹ Hvis en nå i til-

legg støter på en heftig nedvind ("downdraft"), er muligheten for negativ g og tap av kontroll til stede. Slike hendelser har inntruffet med Twin Otter flere steder på Vestlandet og i Nord-Norge, bl.a. ved Suliskongen, De syv søstre, Lofotveggen og på Værøy. En av to hendelser på Værøy hadde totalhavari til følge.⁸⁰ En må anta at de meteorologiske forhold i alle disse tilfellene er preget av nærheten til spesielle fjellformasjoner.

8.4 Beskrivelse av LN-BNKs siste ferd basert på verifiserbare opplysninger

Del III av den foreliggende rapporten presenterer en detaljert undersøkelse av muligheten for en kollisjon med et annet, ukjent luftfartøy. En vil her diskutere et alternativ til tidligere kommisjoners hypotese, at LN-BNK ble brutt ned i lufta av en uheldig kombinasjon av sterk turbulens, rorbruk og kollisjon med et frittflygende legeme. Det er spesielt rorbruken og frittflygende gjenstand(er) fra fremre bagasjerom mange stiller seg tvilende til. I likhet med de tidligere kommisjoner forutsettes også her at ingen andre fly var i området nær havaristedet på det tidspunkt ulykken skjedde. Dette er ikke et urimelig utgangspunkt siden det ikke er funnet bevis eller klare indikasjoner på kollisjon med et annet fly på noen av de vrakdelene som er funnet.⁸¹ Et alternativt scenario, basert på verifiserbare opplysninger, vil allikevel avvike i viktige detaljer fra det som er beskrevet i rapportene, R84 og R88.

Etter avgang fra Berlevåg kl. 13.19 (noe før rute-tabellen) etablerte mannskapet radiokontakt med Mehamn kl. 13.22 og opplyste at de var over Tanafjorden i 2 500 fot høyde og beregnet ankomst kl. 13.33. Dette er litt tidligere enn normal ankomsttid og inneholder ikke noe slingringsmonn for sightseeing over Omgangslandet i "påskeværet", slik som noen har foreslått. En ny radiotransmisjon kl. 13.23:53 ga informasjon om brennstoffstatus, men ingen indikasjon på endring av høyde eller flytrasé. De tidligere kommisjoner la stor vekt på utsagn fra et øyenvitne (Bertheussen) som hevdet å ha sett ulykesflyet lavt over Omgangslandet. En kontroll av tidspunktet for hans observasjon, mot lensmannsloggen, viser imidlertid at hans flyobservasjon etter all sannsynlighet var en time etter havariet. Observasjo-

⁷⁷. Privatflyger Ole Martin Rønning skal også ha opplevd vanskelige forhold ("rulleturbulens") over Omgangslandet.

⁷⁸. Ref. daværende major Skaar, på søk, R84, pkt. 1.7.3.4.

⁷⁹. Mer om dette i kapittel 10.3.

⁸⁰. Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL): Rapport om luftfartsulykke ved Værøy lufthavn den 12. april 1990 med Twin Otter LN-BNS, avgitt februar 1991.

⁸¹. Kommisjonen har fått forevist vrakdeler, funnet i fjæra, eller bilder av vrakdeler som finnerne mener må ha tilhørt en Harrier og som de tror må ha sammenheng med Mehamn-ulykken. Kommisjonen har ikke funnet holdepunkter for at noen av de innrapporterte deler stammer fra verken Twin Otter eller Harrier. Månedrapportene fra Harrierskvadronen viser til større og mindre skader, ofte av teknisk art, men intet som kan sees å ha sammenheng med innsendt materiale.

nen må derfor ha vært av et søksfly. Dermed bortfaller også "mysteriet" med nedstigning fra en "behagelig" høyde over 2 000 fot til et turbulent område i høyder omkring 1 000 fot og under. Fra meteorologenes undersøkelser (kapittel 9.4 og 9.8) vet en at sterk turbulens kunne opptre denne dagen i høyder helt opp til 6 000 fot.

Flyturen over Tanafjorden ble observert av vitnet Torfinn Svendsen fra veien nær Berlevåg lufthavn. Han kunne følge Twin Otteren helt til den var på andre siden av fjorden. Da så han et par "lysblaff" (reflekser) og siden kunne han ikke lenger følge flyet. Flyet ble også observert av personellet i tårnet i Berlevåg, til dels med kikkert. Ingen andre fly ble observert nær LN-BNK. I tillegg ble flyet observert av radaren i Honningsvåg og muligens også en radar i Vardø. Tanafjorden ligger i radarskyggen av fjellene i øst, men hvis signalet er reelt, må det denne dagen ha vært gunstige brytningsforhold som påvirket Vardø-radarens rekkevidde. En verifisering av ekkoet på Vardø-radaren vil derfor bidra til å validere de signaler som radaren i Honningsvåg har registrert om LN-BNKs siste ferd over og nord for Omgangslandet. Kommisjonens arbeid med dette for øye er diskutert i kapittel 7.

Et radartokt for LN-BNK, bearbeidet av radareksperter, er diskutert i kapittel 7 og vist i Figur 7.2. Ekkoene er her nummerert fortløpende fra P1 (øst i Tanafjorden) til P15 nær havaristedet. (Et slikt tokte er også vist i R87.) Ekko med nr. 16 til 20 er trolig ikke reelle da de er registrert etter havaritidspunktet. Ekkoene over Tanafjorden ligger rimelig på linje med konstant innbyrdes avstand; det tyder på rett kurs og konstant fart. Siste "normale" ekko er P10 omtrent nord for toppen av Omgangsklubben. Det er i dette området meteorologene finner underlige turbulensfenomener der både termisk inversjon og terrengeffekter er av betydning. Fra plott P11 dreier toktet til høyre og beveger seg med lavere hastighet. Det antas her at radaren har gått bort fra å følge LN-BNK til å gjøre registreringer på clutter. Dette kan skyldes at flyet er kommet under radardekningen i området. Hva som skjer etter plott P10, er det ikke mulig å si basert på radarobservasjonene.

Her kan det igjen være verdt å rette oppmerksomheten mot sprekken i innfestningen av babord høyderor til "torque-tube", som overfører vrilmomentet ("torque") fra høyderorskontrollen til høyderorene. Med en mulig styrkereduksjon på over 50 %, som påpekt av FOI, synes det også mulig at forbindelsen til høyderorskontrollen har blitt brutt i den sterke turbulensen slik at babord høyderor svingte løst i vinden. Kontrollen var imidlertid dermed ikke tapt, bare redusert, siden styrbord høyderor fremdeles ville være kontrollerbart med stikka. Babord høyderor har i bakkant også "trimtaben" for høydekontrollen, og ro-

ret kunne derfor kontrolleres ved hjelp av trimhjulet i cockpit. Men denne kontrollen er for langsam til å kunne motvirke de hurtige kastene i en sterk turbulens. Mye tyder på at LN-BNK ble påført en alvorlig, men ikke katastrofal skade allerede over Omgangslandet. Flyets videre skjebne ville da avhenge av hvilke påkjenninger det ble utsatt for på ferden vestover mot Mehamn.

Et funn like nordøst for Omgang lykt kan være en bekreftelse på at flyet ble "kastet omkring" av sterk turbulens idet det fløy inn over land fra Tanafjorden. En wiredel med påsveisert innfestning, som kan stamme fra Twin Otterens "airstair door", ble funnet på sjøbunnen i dette området en tid etter havariet. Det konstateres brudd på to steder. Et dobbelt (eller multiplert) brudd opptre bare ved en heftig rykkbelastning. En undersøkelse av vedlikeholdsproblemer med Twin Otter-maskiner, herunder også LN-BNK, bekrefter at problemer med "airstair door" var en gjenganger. Den har åpnet seg i lufta ved tidligere anledninger. Hvis flyet blir utsatt for kraftige akselerasjoner på grunn av sterk turbulens, kan det formodes at døra vil falle helt ned i åpen stilling. Den vil da bli stanset av fire wirer, to på hver side av trinnene, hvorav altså den ene formodes å ha blitt slitt av på grunn av rykket. "Airstair door" løsnet ikke helt, den var hengslet til døråpningen lengst ned, og var fremdeles med flyet da det styrtet i sjøen. Det viser merkene på dør og ramme. Den kunne imidlertid bevege seg som en pendel omkring hengselet i underkant. FOI har beregnet hvilken effekt en slik fullt åpen dør vil ha på flyets stabilitet og belastning, og har funnet at den er liten, jf. kapittel 10.2.3. Døra er så liten i forhold til rorflatene og sitter så nær flyets tyngdepunkt at den aerodynamiske virkningen lett kan pareres med små utslag på rorene.

Havaristedet ligger nær P15 og P16, men ekkoene her er neppe reelle. Hvis videre ekko etter P14 ikke ble mottatt under ferden over strandsonen på Omgangslandet, må det antas at flyet kom under radardekningen. Da er det ikke sannsynlig at P15 og P16 ligger i siktbar sone siden en må anta at flyet tapte høyde under ferden vestover. (Værsituasjonen er imidlertid dynamisk slik at brytningsindeksen kan endres med både tid og sted.) For å rekke fra P10 til P15 på de angitte tidspunkter, må flyet ha hatt en hastighet av ca. 180 knop, noe som synes høyt. Det er imidlertid påfallende at de fleste ekko ligger på en rett kurs som tilsvarer innflygningen mot Mehamn, om en ser bort fra to-tre ekko nord for Omgangsklubben. Det fremstår som tvilsomt om pilotene hadde et minimum av retningskontroll etter at flyet passerte det ekstremt turbulente området litt vest for kystlinjen mot Tanafjorden. Mer sannsynlig er det at P15 er "påført" manuelt av radaroperatøren og således ikke

er reelt. En kan derfor ikke dra den slutning at flyet var manøvrerbart nær havaristedet.

FOI har gjennomført detaljerte analyser av både statisk og dynamisk belastning på vitale deler av kontrollsystemet, først og fremst høyderor og tilhørende styringssystem. Det kan ikke utelukkes at flyet har styrtet fra en betydelig høyde, uten kontroll. Av skisser og tekst i FHKs rapport R84 kan en forledes til å tro at flyet har landet i en slags glideflukt. Om pilotene hadde en viss kontroll, kan en stille spørsmål ved hvorfor sammenstøtet med havflaten fant sted på østlig kurs. Resultatene av FOIs analyser vil bli presentert nærmere i kapittel 10, etter først å ha gjennomgått meteorologiske forhold for ulykkesdagen i kapittel 9.

9. METEOROLOGISKE FORHOLD OG TURBULENS

9.1 Vær- og vindforhold ulykkesdagen

De fleste ulykker, også de med komplekse årsaksforhold, kan beskrives på enkelt vis: kollisjon med terreng eller annet luftfartøy, motorsvikt, feil på flyet eller kontrollsystemer, sammenstøt ved start eller landing pga. vanskelige værforhold (dårlig sikt, vind på tvers), pilotfeil osv. Feil ved fly, eller systemfeil, forekommer helst ved nye flytyper (testflygning av prototyper), men den Twin Otteren som styrtet, hadde produksjonsnummer 568 og hadde vært i drift siden 1978. Det var en velprøvd flytype og mannskapet var vel skikket til sine gjøremål.

Det var sterk vind den dagen ulykken skjedde, opp mot storms styrke, og mange mente dette kunne være årsaken⁸². Men et fly er en "vindmaskin", den kan fly bare fordi flyets hastighet er mye større enn hastigheten til omgivende luft. Det er denne hastighetsforskjell som genererer den kraft som holder flyet oppe (her kalt løftekraft). Selv om Twin Otter er et langsomtgående fly, kan det likevel nå en maksimal tillatt hastighet på 160 knop, nesten tre ganger vindens hastighet ved orkan. I sterk vind kan flyet vende nesa mot vinden og justere hastighet og kurs slik at avdriften kompenserer for forskjellen mellom flyets kurs og retningen mot målet. Flygning ved lav hastighet (start og landing) er mer komplisert fordi flyet må ha retning langs rullebanen, mens vinden ofte kommer på tvers. Twin Otter er et kortbanefly med lav landingshastighet og store rorflater for kontroll. Ved sterk vind på tvers kan forholdene bli vanskelige, men for LN-BNKs havari var dette neppe noen direkte årsak. Normal flyhøyde i området der flyet havarte var ca. 2 500 fot. En har lenge formodet at pilo-

ten, av ukjent årsak, har tatt flyet ned til en mye lavere høyde (1 000-1 200 fot) idet det nærmet seg Omgangslandet, men dette kan neppe forklares på basis av vindforholdene slik de har vært kjent til nå.

I årene før ulykken skjedde, var flysikkerhetseksperter blitt oppmerksomme på en ny og til da lite påaktet ulykkesårsak, først kjent som "clear air turbulence", eller CAT. Dette er sterk turbulens som uventet kan opptre i stor høyde uten å være observert av piloter i fly utrustet med såkalt vær-radar eller av radaroperatører på bakken. Man hadde også blitt klar over at store tunglastede fly ved start genererte et system av sterke virvler som i stille vær kunne forbli i nærheten av flyplassen lenge etter at flyet var forsvunnet. Disse usynlige virvlene var sterke nok til å vippe rundt både småfly og fly av moderat størrelse under uheldige omstendigheter. En rekke slike ulykker av uvanlig art førte til at turbulens ble et tema som opptok sikkerhetseksperter.

Noen av ulykkene hadde sammenheng med såkalte lebølger som dannes bak en fjellkjede utsatt for vind på tvers (mest ekstremt; Sierra Nevada i USA), andre med uventet og uforklart CAT. Turbulens kan også opptre på lav høyde pga. vind rettet mot "kronglete" terrengformasjoner, slik som på Værøy. Ved sterk vind fra syd vil terrenget på Omgangslandet også generere turbulens som vil avta fra strandsonen utover mot havet. Turbulens som skyldes terrenget forventes ikke å være av betydning på høyder over den høyeste terrengformasjonen. Dette gjelder ikke lebølger og dermed forbundne (turbulente) fenomener. Forskjell i temperatur mellom ulike luftlag kan gi opphav til såkalt termisk turbulens som gjerne forsterkes med høyden. Varm luft vil stige opp, ikke bare i stille vær, men også når vinden blåser. Samtidig må kald luft bevege seg ovenfra mot bakken for at massebalansen skal opprettholdes. Det gir bevegelser på tvers av hovedbevegelsen (vinden) og dette genererer turbulens. Termisk turbulens er av størst betydning i varmere land eller ved sommerlige temperaturer. Tordenvær kan skape vanskelige forhold fordi det genereres både sterk oppvind og sterk nedvind ("downdrafts"). Det siste fenomenet har forårsaket ganske mange ulykker. På Omgangslandet ulykkesdagen var temperaturen – 10°C i lufta nær bakken og + 2°C i sjøen, forhold som ikke forventes å produsere synderlig termisk turbulens, i alle fall ikke ved den aktuelle høyden for flyets bane. Ved visse værforhold vil temperaturen være høyere langt over bakken enn den er ved marken. Dette var tilfellet over Omgangslandet i den aktuelle tidsperioden ulykkesdagen. Temperaturen steg fra – 10°C til – 6°C noen hundre meter over bakken, for deretter igjen å falle. Fenomenet kalles inversjon, og i kombinasjon med sterk vind kan det føre til dannelsen av atmosfæriske bølger.

⁸². For lesere som ikke er fortrolige med meteorologiske begreper og metoder, kan det være nyttig først å lese den innføring som er gitt i underkapittel 9.10.

FHK fant at vind med storms styrke koblet med sterk turbulens kunne være en medvirkende havariårsak, og mente at denne kombinasjonen hadde ført til så store aerodynamiske belastninger at vitale deler av flyet ble brutt av i lufta. Hypotesen støttes av at deler av sideror og finne ble funnet flere hundre meter øst for havaristedet. Konklusjonen ble imidlertid ikke akseptert av Widerøes piloter som hadde fløyet samme strekning under tilsvarende forhold, flere ganger daglig i en lang rekke år. Den ble heller ikke akseptert av allmennheten som hevdet å ha observert ukjente fly i området og som mente det måtte ha vært, om ikke en kollisjon, så i alle fall en form for nærkontakt med tragisk utgang. Kommisjonen har derfor funnet det nødvendig å gjøre detaljerte undersøkelser, ikke bare av flybevegelser og observasjoner i området, men også av vær, vindforhold og turbulens langs flytraseen og i området der søksflyene senere utførte sine oppdrag.

9.2 Turbulens som medvirkende ulykkesårsak

Turbulens er en betegnelse brukt i mange sammenhenger, ofte upresist og uten referanse til ordets vitenskapelige betydning. Atmosfæren er preget av luftmasser i bevegelse som samtidig blandes slik at forskjeller i hastighet og temperatur utjevnes. Samtidig genereres nye forskjeller gjennom oppbremsing mot grenseflater (mark og sjø) på grunn av friksjon mellom grenselag eller oppvarming/avkjøling som følge av stråling eller faseendringer (fordampning, kondensasjon etc.). Unormale forskjeller i lufttemperatur i høyderetningen kan gi oppdrift eller fallvind, men vertikalbevegelse kan også oppstå på grunn av terrengformasjoner. Friksjonseffekter av vind mot terreng kan også generere luftbevegelser på tvers av den fremherskende vindretning, gjerne i form av virvler eller bølger som gjenkjennes fra de tilhørende karakteristiske skyformasjoner. Alle disse fenomener er innbefattet i begrepet "turbulens". Selv innen luftfarten karakteriseres gjerne "turbulens" på subjektiv basis; en kabinansatt beklager at sterk turbulens er til hinder for serveringen av passasjerenes måltider, en jagerpilot oppfatter turbulensen som sterk når han ikke kan låse siktet mot målet, og en vanlig passasjer synes turbulensen er sterk når han må sitte fastspent i setet og ikke kan gå omkring i kabinen. Selv om karakteristikkene er nyttige referanser i sin sammenheng, er de til liten nytte for en vurdering av turbulens som ulykkesårsak.

Det synes intuitivt rimelig at turbulens skaper krefter som påvirker flyets bevegelser og dermed gir tilleggsbelastninger på strukturen i forhold til de krefter som virker i "rolig luft". Men hvordan denne belastningen oppleves, avhenger ikke bare av "turbulensen" som sådan, men også av flytypen (spesielt

vingebelastning og elastiske egenskaper) og hastigheten. Turbulens endres over tid slik at den ikke kan studeres ved å fly samme strekning som ulykkesflyet noen timer etter ulykken. En kan heller ikke få gode og relevante opplysninger basert på observasjoner med en helt annen flytype og en helt annen hastighet. Turbulens kan bare karakteriseres på statistisk basis ved å gjenta målinger med de samme "objektive" instrumenter under de samme betingelser et stort antall ganger.

FHKs vurdering av vind- og turbulensforhold i området nær Omgang ved havaritidspunktet var basert på observasjoner i ettertid fra en rekke søksfly; jagerfly av typen Starfighter CF-104, militærutgaven av en "executive jet" DA-20 Falcon Jet, Kystvaktens helikopter Lynx og diverse sivile fly inkl. en Twin Otter og Norvings PA-31-350 (propellfly)⁸³. Rapportene spriker i betydelig grad. Mest dramatisk var observasjonene fra jagerflypilotene. Turbulensen nord for Omgang på høyder nedenfor fjellkanten i syd, ble karakterisert som så kraftig at piloten *"ble redd for egen skute og vurderte å trekke seg ut av området"*. Norving-piloten med sin Piper Navajo karakteriserte *"forholdene som normale for strekningen Berlevåg - Mehamn under gjeldende vindforhold"*, herunder at det var *"svært kraftig turbulens"* i området langs strandlinja i ca. 1 000 fot. Både FHK og den utvidede FHK, begge ledet av Mohr, brukte flymeteorolog Petter Dannevig som konsulent. Han var en anerkjent spesialist både på atmosfærisk turbulens og relaterte aerodynamiske problemer. Den viten man den gang hadde, var nok i større grad enn i dag basert på en kombinasjon av erfaring og skjønn, men hans synspunkter på vær og turbulens er i rimelig overensstemmelse med de beste beregninger en har tilgang til i dag.

Om observasjonene ulykkesdagen skriver han: *"Forskjellig størrelse og vekt gjør at de ulike flytyper vil reagere temmelig forskjellig i en og samme situasjon"*. På denne bakgrunn er det kanskje ikke uventet at militærflygere på den ene side og Twin Otter-piloter og førere av mindre taxi- og ambulansfly på den andre, har ulike synspunkter. De piloter som flyr mest i det området ulykken fant sted, er gjerne av den mening at Omgangslandet ikke er et farlig område. Det utelukker ikke at ukjente og sjeldne fenomener kan opptre. Dette kan ha vært tilfellet for pilotene Hovring/Breines ulykkesdagen, og det ble i alle fall rapportert av Lorentzen/Floden som fløy samme trasé på samme tid dagen etter.⁸⁴

⁸³. Se FHKs rapport R84, s 14-18.

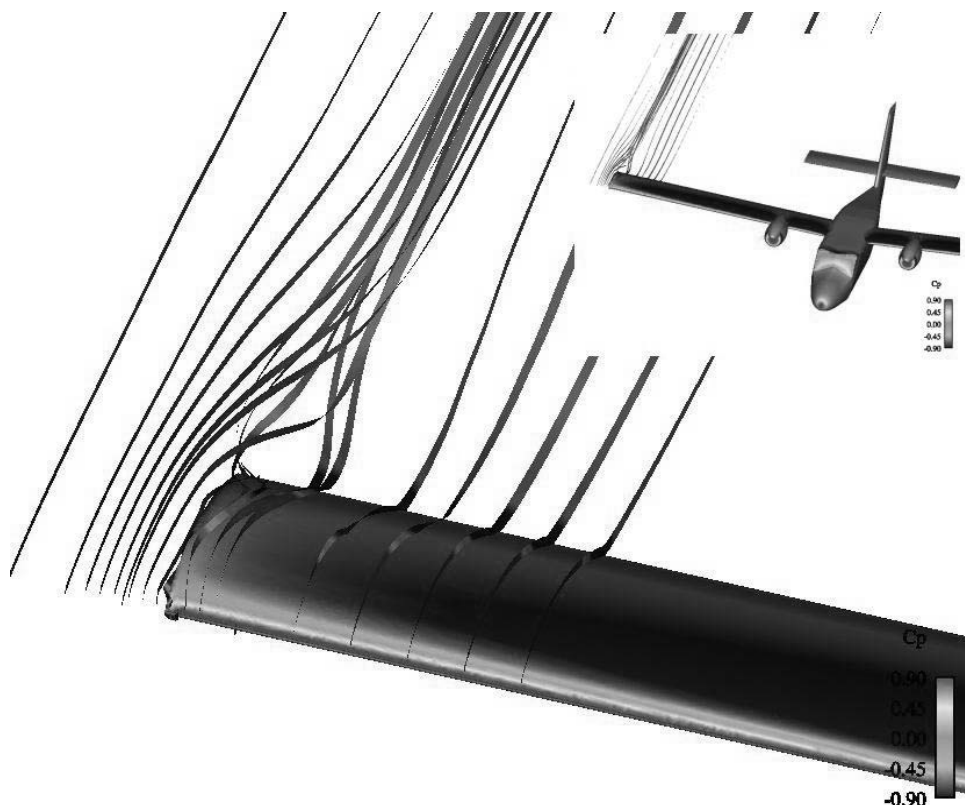
⁸⁴. Kaptein Odd Johansen fløy i lav høyde langs kysten av Vest-Finnmark på formiddagen, 11. mars 1982, på tokt med et Orionfly. Han forteller at turbulensen var den verste han noensinne hadde opplevd med dette flyet. Vinden ble målt til 55 knop fra sør.

9.3 Modeller for beregning av aerodynamisk last

En vellykket flykonstruksjon må ha lav vekt og derfor må også dimensjoner og styrke være tilpasset den misjon flyet er tiltenkt. Dette krever nøyaktige beregninger av de belastninger flyet vil bli utsatt for, både på grunn av pilotens manøvrer og på grunn av luftas bevegelser. Påkjenningene kan til en viss grad måles ved såkalte g-målere (akselerometere) eller på basis av hastighetsfluktuasjoner, men i praksis har det vist seg nyttigere å basere seg på modeller av de strømningsfenomener som opptrer i atmosfæren. Således modelleres hastighetsvariasjoner (vindbyger eller "gusts") som en økning/minskning i relativ hastighet langs flyretningen eller i form av oppvind/nedvind eller vind fra siden. Maksimalverdien for tilleggshastigheten angis, samt hvordan den opptrer (gradvis/plutselig) og hvor lenge den varer. De forskjellige parametre er basert på statistikk fra millioner av flytimer, og for sivilfly brukes stort sett de samme verdier over hele verden.

"Gust"-modellene dekker en rekke manifestasjoner av turbulent strømming i atmosfæren og har vist seg velegnet til dimensjonering av fly. Eksempelvis

vil virkningen av en vertikal oppadrettet gust, først være en økning i løftekraft som for en passasjer gir en følelse av å bli trykket ned i setet. Økt løft fører til at flyet beveger seg oppover, en bevegelse piloten motvirker gjennom å senke nesen med høyderoret. Lasten på vingene vil derfor variere over tid og som følge av pilotens respons. En oppadrettet last på vingene opptrer også hvis piloten setter flyet i stup og deretter trekker nesen opp med et kraftig utslag med høyderoret. De to lasttilfellene, vertikal gust og oppretting, gir i praksis omtrent samme maksimale vingebelastning, men de adderes ikke. Det ville være å anta at to ekstremlaster opptrer samtidig, en usannsynlig begivenhet som ville føre til en konstruksjon som ble altfor tung. Bruk av modeller for gusts og oppretting har vist seg å være en praktisk løsning, og parametrene i de forskjellige internasjonale forskrifter er ikke låst. De justeres etter erfaring. For et konvensjonelt fly som Twin Otter, der lay-out og vektfordeling overensstemmer med praksis gjennom mange tiår, er det liten grunn til mistanke om at forskriftene til den sivile luftfartsorganisasjonen ICAO ikke er holdbare.



Figur 9.1 Tuppvirvel for beregningsmodell av Twin Otter.

Dette nevnes fordi FHKs havarirapporter for LN-BNK adderer virkningene av en tvilsom virvelmodell, av pilotens respons med sideroret og av be-

lastning fra et fremmed objekt som på et kritisk tidspunkt kolliderer med en allerede sterkt belastet konstruksjonsdel. En havariårsak basert på at tre usann-

synlige hendelser opptrer samtidig, synes å være i strid med vanlig praksis for lastberegninger. Nå er resulterende last heller ikke beregnet i detalj av FHK, det antydes bare at dette må være årsaken til katastrofen. Virvelmodeller er et vanlig redskap for analyse av strømningsfelt for å bestemme de hastigheter og krefter som opptrer. Virvelsystemet som "bærer" et fly, kan modelleres av en "bundet virvel" som strekker seg fra vingetupp til vingetupp, inne i vingen. Der vingen slutter blir virvelen "fri", og de to tuppvirvlene blir en del av "kjølvanet" (eng. "wake") bak flyet, ofte synliggjort ved hjelp av røyk eller avgass fra motorene. De to tuppvirvlene er reelle, mens den bundne virvel er en matematisk forenkling eller "modell" som bidrar til å lette beregningen av løft og motstand.

En illustrasjon av tuppvirvelen er vist i Figur 9.1. Figuren er basert på beregninger utført av FOI.

Virvlens styrke er relatert til løftekraften som må være lik flyets vekt ved konstant hastighet og høyde.⁸⁵ Om man antar en rotasjonsbevegelse med sirkulære baner, vil virvelens styrke kjennetegnes ved at produktet av periferilengde og den tilsvarende periferihastighet, v er konstant, dvs. $2\pi r v = \text{konst.}$ Konsekvensen er at når radien, r øker, må periferihastigheten, v bli mindre. I den utvidede FHKs rapport R88, side 58, er illustrert en beregningsmodell med en roterende strømming omkring en vertikal akse. Strømmingen er begrenset av en ytre diameter, D lik vingens spennvidde⁸⁶, der rotasjonshastigheten settes lik null. Hastigheten stiger til en maksimalverdi ved $r = D/4$ og reduseres igjen til null ved $r = 0$. Hastighetsvariasjonen er gitt på samme form som ICAOs "gust"-modell, dvs. den varierer som $(1 - \cos)$.⁸⁷ Et fly som passerer igjennom denne tenkte strømmingen vil derfor bli utsatt for først en gust av type $(1 - \cos)$ og umiddelbart etter av en tilsvarende gust med motsatt fortegn.

Dette er imidlertid i strid med grunntanken bak "gust"-modellen som forutsetter "discrete gusts"; dvs. virkningen av en gust må være redusert til null før flyet treffer en ny. Strømningsformen som antydes av "dobbel-gust"-modellen er ikke kjent fra atmosfæriske observasjoner, og den vil også være vanskelig å realisere i et laboratorium. Strømningsbildet kan ha en viss likhet med en "roller" eller rotor, men der er dimensjonene gitt av den utløsende fjellformasjonen og ikke av flyets størrelse.⁸⁸ Rotasjonsaksen vil normalt også være horisontal. FHK mente at den valgte modell illustrerer hvordan aerodynamiske

krefter kan bryte ned finne og sideror idet det genereres store og raskt vekslende sidekrefter. De har imidlertid ikke undersøkt om sidekraften begrenses av "stall", noe som vil skje ved de store innfallsvinkler som oppstår. En reell virvelstrømming vil, i motsetning til den modellen som beskrives, ikke ha hastighet null ved en gitt endelig diameter. I stedet vil periferihastigheten reduseres proporsjonalt med $(1/r)$ ifølge de hydrodynamiske lover for virvelstrømming som allerede er antydnet.

Virvler kan oppstå nær hjørner eller utstående terrengformasjoner, men de frigjør seg gjerne fra terrenget ved hindringer og følger deretter vinden. Hvor vinden slår ned i sjøen, vil virvlene stå mer eller mindre vertikalt. Dette er virvler uten oppdrift (sug), og de kjennetegnes ved at vindfeltet er utadrettet der en rosse slår ned. Dette er gjerne synlig på sjøens overflate. Virvler som dannes ved oppdrift, har innstrømming mot sentrum og kan opptre når temperaturen i sjøen er mye høyere enn i lufta. Ut fra foreliggende data og beregninger må et slikt fenomen ha vært marginalt 11. mars 1982. Kraftige virvler kan utløses nær fjelltopper, men slike virvler vil ha horisontal akse. Lebølger som går over til virvler er også en mulig mekanisme for virveldannelse, men disse vil da ha horisontal akse som ligger på tvers av fremherskende vindretning. Østsiden av Omgangslandet mot Tanafjorden har visse bratte bergformasjoner der virvler med vertikal akse muligens kan utløses. På grunn av at vindhastigheten øker hurtig med høyden, vil virvelens øvre del bevege seg med størst hastighet og virvelen vil etter hvert legge seg mot en horisontal posisjon samtidig med at den strekkes. På grunn av usikkerheten omkring terrengets effekt på strømningsforholdene, og da spesielt med hensyn til fallvind og eventuelle virvler, har kommisjonen latt utføre detaljerte beregninger av vindforholdene over Omgangslandet på den dagen ulykken skjedde. Siden temperaturen i et begrenset intervall øker med høyden (inversjon) finnes det også muligheter for bølger og hydrauliske sprang, fenomener som er kjent for å generere sterk turbulens.

9.4 Rekonstruksjon av værforholdene 11. mars 1982

Utviklingen av datateknologi og numeriske beregningsmetoder gjør det mulig å rekonstruere værforholdene over Omgangslandet den dagen ulykken skjedde. Utgangspunktet er et verdensomspennende datasett av værparametre for hver 6. time, lagret i en database for alle år fra 1959. Datasettet er laget ved innsamling av alle tilgjengelige observasjoner i alle disse årene, og ikke minst ved meget omfattende kjøring av værmodeller der observasjonene inngår for å gi et best mulig resultat. Datasettet har en forholdsvis grov oppløsning, ca. 100 km mellom hvert data-

^{85.} Frie tuppvirvler observeres ofte ved roing i stille vann idet åren løftes ut av vannet.

^{86.} Avstand fra vingetupp til vingetupp.

^{87.} Den matematiske formen $(1 - \cos)$ er den som foreskrives av ICAO.

^{88.} En kommer tilbake til disse fenomener i kapittel 10.2.1.

punkt horisontalt, og gir derfor bare informasjon om værphenomener på denne skalaen, som vindforhold, temperatur og nedbør. Lokale effekter av for eksempel topografi vil ikke komme med i et slikt datasett. En ønsker å beregne værforholdene, helst med så mange detaljer som mulig, i et forholdsvis begrenset område rundt Omgangslandet, for eksempel i et 10 km x 10 km område.

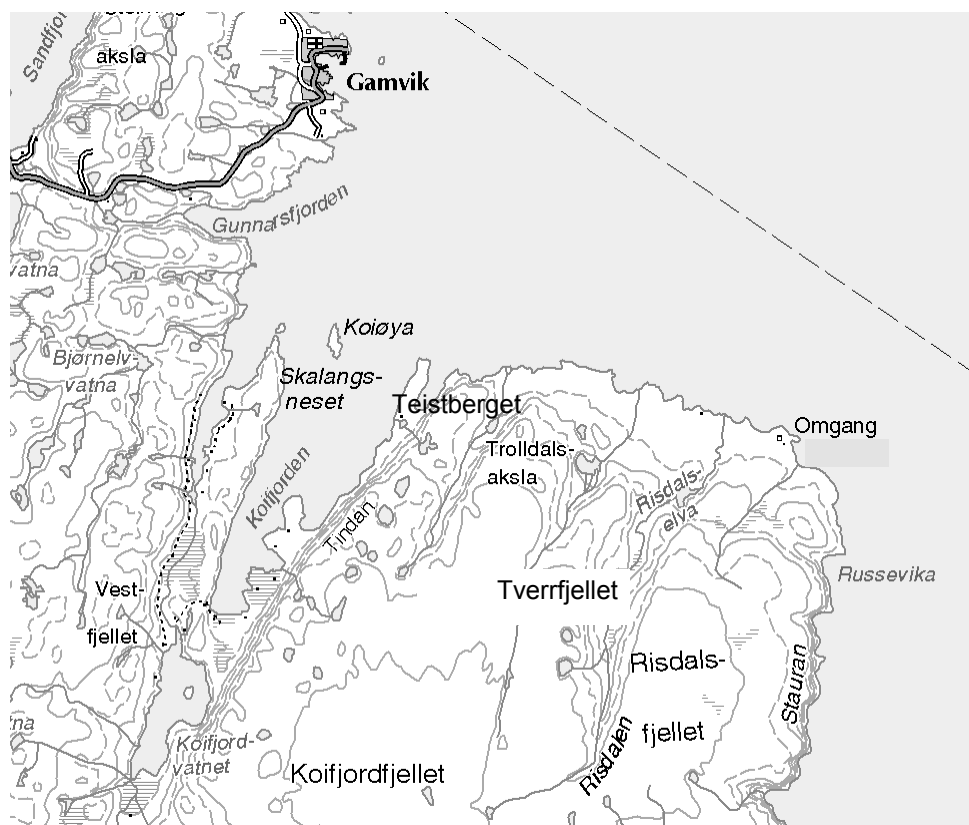
En kan da ikke bruke det ovennevnte datasettet direkte, men i stedet vil det brukes til startverdier og randverdier for modeller med finere horisontal og vertikal oppløsning som løser numerisk de differensialligninger som værmodellen inneholder. Prosessen der en bruker data med forholdsvis grov oppløsning til start- og randverdier for en modell med finere oppløsning, kalles modell-nesting. Denne prosessen kan foregå i flere trinn slik at en etter hvert får produsert data med oppløsning på for eksempel 1 km eller bedre. Dette kan en da bruke til å få detaljert informasjon om værforholdene rundt Omgangslandet. Antall gitterpunkter øker sterkt med avtakende gitteravstand slik at en er nødt til å avgrense modellområdet for å få en praktisk, men stadig svært krevende, beregning. Den fineste oppløsningen en kan bruke i praksis bestemmes da av størrelsen på det aktuelle området, av oppløsningen i de digitale kart av topografien, og dessuten av beregningseffektiviteten i modellene.

For å kjøre værmodeller med fin oppløsning, for eksempel 1 km eller mindre, trengs det grunnlagsdata som topografi som nevnt foruten tematisk informa-

sjon med den oppløsningen modellen bruker. Med tematisk informasjon menes i praksis landskapstype, så som dyrket mark, barskog, lynghei og tundra. For topografi finnes det i Norge digitale terrengmodeller med oppløsning 100 x 100 m, og nå også 25 x 25 m som dekker hele landet. For landskapstyper finnes det globale databaser med en oppløsning på ca. 1 km. Hver landskapstype har et sett parametre som er relevante for værmodeller, for eksempel ruhet, albedo og emissivitet⁸⁹.

Denne kvaliteten er tilstrekkelig for vårt formål fordi en bedre oppløsning ikke er praktisk ved diskretiseringen av differensialligningene. Til sammenligning kan nevnes at Twin Otter har en lengde på ca. 15 m og en spennvidde på ca. 20 m. For å bestemme lokal omstrømning av flyet kreves en gitteravstand lik en brøkdel av flyets dimensjoner. Det er i praksis umulig uten en radikal forenkling av ligningene. Men en beregning av atmosfæriske forhold basert på en gitteravstand mange ganger flyets dimensjoner, kan definere de strømningsforhold (vind og turbulens) som flyet møter på sin vei. Spesielt viktig vil det være å undersøke om topografi eller spesielle forhold kan gi belastninger eller kontrollproblemer som representerer en fare for flyets sikkerhet.

⁸⁹. Ruhet karakteriserer overflaten, vann, grasslette, skog etc.; albedo angir andel innfallende lys eller varmestråling som reflekteres; emissivitet karakteriserer flatens strålingsegenskaper.



Figur 9.2 Kartutsnitt over Omgangslandet.

9.5 Beregninger utført av Vector AS

Vector er et lite firma som har spesialisert seg på utvikling av numeriske beregningsmetoder for studier av vindfelt i kupert terreng. Formålet har vært å finne optimal plassering av vindturbiner i forhold til terrengformasjoner og vindretninger. Denne problemstillingen er ikke ulik kommisjonens oppgave: å søke å klarlegge om det finnes farlige områder med høy vindhastighet og ekstrem turbulens langs den antatte flytraseen. For sitt formål finner Vector at strømningsligningene kan forenkles, slik at regnetiden begrenses, men også oppløsningen forfines for at terrengmodellens nøyaktighet skal kunne utnyttes fullt ut. Forenklingene består i at temperaturen i beregningsfeltet anses å være konstant og at forskjeller i tetthet ikke tas i betraktning. (Temperaturen varierer mellom $+2^{\circ}\text{C}$ i sjøen og -10°C i lufta på den aktuelle dagen. Luftas tetthet endres ca. 1 % når temperaturen endres 3°C .) I de lavere luftlag (opp til 500 m) anses friksjonen å være den dominerende bidragsyter til turbulens. Fordelen med forenklingene er først og fremst at de tillater en nøyaktig beskrivelse av terrengformasjonene siden disse er utslagsgivende for generering av virvler og andre fenomener av interesse. Dette syntes å være tilstrekkelig for Omgangslandet da det tidligere ble rapportert at sterk turbulens

bare fantes for høyder under 1 000 fot. En har senere funnet ut at turbulensforholdene er sterkt påvirket av termiske forhold, og måtte derfor gå over til andre modeller som kan inkludere termiske effekter og dessuten dekke større høydeforskjeller.

I høyder over 500 m setter Vector vindhastigheten lik 25 m/s. Vector har produsert detaljerte beregninger for den nord-østre del av Nordkinn-halvøya; to modeller (200 og 100) som dekker området fra havaristedet tilbake til Omgang, har oppløsning 25 m, mens modell 300 har oppløsning 50 m og dekker nordøstre kystlinje av Omgangslandet inklusive Risdalsfjellet og Russevikskampen og dalen imellom hvor store vindhastigheter forventes. Resultatene viser stedvis både store vindhastigheter og høyt turbulensnivå, men turbulensintensiteten (hastighetsfluktuasjonen i prosent av vindhastigheten) er gjerne størst i områder der vindhastigheten er moderat eller liten. Det synes ikke som om den antatte flytraseen (satt som en rett linje mellom havaristed og posisjon ved siste radiokontakt) går gjennom noen av områdene hvor markert terrengindusert vindskjær genereres. Det observeres betydelig turbulent aktivitet mot vest, ved Teistbergan og utløpet av Koi fjorden, men flyet havarerte før det kom så langt. Flyet havarerte på østlig kurs, men den tanke at det har vært mye lenger

vest enn havaristedets posisjon, synes lite troverdig. Vectors rapport følger som Vedlegg 26.

9.6 Beregninger utført av Meteorologisk institutt

Beregningene hadde to siktemål; å bekrefte at de værvarsler som var gitt den dagen ulykken skjedde, hadde vært rimelig nøyaktige, samt å klargjøre om vær- og turbulensforhold kunne ha forårsaket eller ha gitt et vesentlig bidrag til ulykken. FHKs rapporter har konkludert med at ulykken skyldtes en uheldig kombinasjon av turbulens og rorbruk, og har støttet seg på den informasjon som på det tidspunkt var tilgjengelig fra Meteorologisk institutt (forkortet met.no). I de nye beregninger fra met.no er de fullstendige ligninger benyttet, uten forenklinger. Først ble den opprinnelige oppløsning for databasen ERA (120 km) brukt til å drive modellen HIRLAM med oppløsning 10 km og ved videre nesting med modellen MC2 ned til 1 km. Resultatene ble brukt til å danne et første bilde av de meteorologiske forhold nær havaristedet på det aktuelle tidspunkt.

Overensstemmelsen med de tidligere varsler er rimelig bra, men å trekke slutninger med hensyn til havariårsak blir verre. Ved havaristedet var vindstyrken i lav høyde omtrent 15 m/s, men økte til 24 m/s i 800 m høyde for derfra igjen å avta. Luftsiktet opp til ca. 600 m var gjennomblandet med normalt temperaturfall på ca. 1 grad pr. 100 m, med laveste temperatur -11°C . Derifra øker temperaturen til ca. -4°C i en høyde 1 000 m. Dette inversjonslaget har de største hastighetene og det kan også gi opphav til et hydraulisk sprang som gjerne forbindes med sterk turbulens. Disse effektene kommer klart frem i HIRLAM-modellen som ellers har for stor avstand mellom gitterpunktene til å kunne forbindes med lokal topografi. MC2 gir imidlertid mer detaljert informasjon. I rapporten sies det at: *"I lav høyde i le av fjellene er den horisontale vindhastigheten nær 30 m/s fra syd. Her er vertikalkomponenten av vinden av størrelsesorden 3-4 m/s (fallvind)"*. Dette er interessant, men med en horisontal oppløsning på 1 km vil de forskjellige fjellene miste sin "identitet", en vet ikke om informasjonen gjelder nord for Tverrfjellet, Risdalsfjellet eller Trolldalsaksla, eller kanskje for alle.

Oppløsningen kan ha hatt innflytelse også på et annet interessant resultat, tilstedeværelsen av en bølge og hydraulisk sprang på lesiden av fjellene. Froude-tallet, som kjennetegner tilstedeværelse eller fravær av hydrauliske sprang, må baseres på høyden av et "gjennomsnittsfjell" som er produsert av oppløsningen og som kan avvike i betydelig grad fra den virkelige topografi. I områder med hydrauliske sprang kan turbulensen bli særlig sterk. I det foreliggende tilfellet ligger sprangområdet over høyden for

den aktuelle flytraseen, og burde derfor ikke ha påvirket flygningen i større grad. Instituttet har kvalitetssikret sine beregninger ved bruk av to alternative modeller: MM5 (amerikansk) og UM (engelsk). Dessverre er de nye løsningene oppnådd med den samme horisontale oppløsning som tidligere. Et forsøk på å kjøre MM5 med en oppløsning på 500 m, har begrenset verdi fordi met.no's terrengdatabase har en minste oppløsning på 1 km. Som konklusjon fremholder met.no at de opprinnelige resultatene, oppnådd med MC2, er robuste og at eksistensen av et hydraulisk sprang er bekreftet. Resultatene viser sidevind relativt flytraseen på opptil 30 m/s og vertikalhastigheter (fallvind) 2-3 m/s og oppvind 5 m/s, samt sterk turbulens.

Kommisjonens konklusjon er at dette er interessante resultater, men neppe noen havariårsak. Vind opp mot storms styrke har vært observert i det aktuelle området (Skaar⁹⁰, doppler målinger fra Lynx helikopter), og sterk turbulens er rapportert i høyder under 1 000 fot fra de fleste søksfly, om enn med noe forskjellig ordvalg⁹¹. Rapport fra Meteorologisk institutt finnes i Vedlegg 19.

9.7 Beregninger utført av Storm Weather Center AS

Storm Weather Center (forkortet Storm eller SWC) er Skandinavias største kommersielle værdataleverandør og leverer data til mange brukere både innenlands og utenlands. Storm kjører værmodeller operasjonelt, og disse modellresultatene er basis for leveransene av værdata. Forsknings- og utviklingsaktiviteten i Storm har etter hvert fått et stort omfang, og bruk av finskala-modeller er sentralt i denne aktiviteten, spesielt bruk av finskala-modellen MC2.

Formålet med beregningene foretatt ved Storm var å bekrefte resultatene fra kjøringene med MC2 1 km foretatt ved met.no⁹², samt å foreta kjøring med finere oppløsning enn 1 km for å se flere detaljer. Oppløsningen er grovere enn den som ble brukt i Vectors beregninger, men Storm sine beregninger er foretatt med en full værmodell og med realistiske data som start- og randbetingelser for hele modellområdet (modellhøyden er 15 km). Modellsystemet var: MM5 med 12 km, MC2 med 3 km, MC2 med 1 km og MC2 med 0,25 km oppløsning. For 0,25 km-modellen ble Kartverkets 100x100 m database brukt som topografisk grunnlag.

Resultatene med 1 km oppløsning stemmer bra med de tilsvarende beregninger foretatt av met.no, dog med flere detaljer siden vertikaloppløsningen er

⁹⁰. FHKs rapport R84, s. 15.

⁹¹. FHKs rapport R84, s. 14-18.

⁹². met.no's beregninger er utført av de samme forskerne som nå arbeider for Storm.

langt bedre. Beregningene med MC2 0,25 km ga imidlertid flere interessante detaljer som kommenteres kort nedenfor:

Hovedstrukturen i værforholdene ved Omgangslandet slik som MC2 1 km viser, finner en igjen: Kraftig lebølge nord for Omgangslandet, kraftig horisontalt vindskjær i nord-sør retning, samt et godt blandet lag nær bakken med et sterkt stratifisert sjikt over, og dertil en forholdsvis kraftig temperaturinversjon.

Den forbedrede oppløsningen gir imidlertid langt flere detaljer med hensyn til vindfelt, vertikalhastighet, turbulens og inversjon: Vindfeltet er mer ”rote” langs flytraseen, og en trenet observatør kan både tidvis og stedvis identifisere virvelstrukturer, der både vertikal og horisontal akse kan forekomme. Temperaturinversjonen har betydelig finstruktur, noe som igjen skyldes de topografiske detaljene som representerer Tverrfjellet, Risdalsfjellet og Trolldalsaksla. En møter også et kraftig horisontalt vindskjær når en fra Tanafjorden kommer inn over Omgangslandet. Det er ledsaget av turbulens og forholdsvis stor vertikalhastighet. Et annet forhold som modellkjøringene viser, er at værforholdene endrer seg ganske raskt. Modelldata ble produsert hvert 5. minutt og det ses markante forskjeller. På grunn av modellens begrensede oppløsning er det grunn til å anta at endringene i værforholdene var enda raskere enn det som modellen viser.

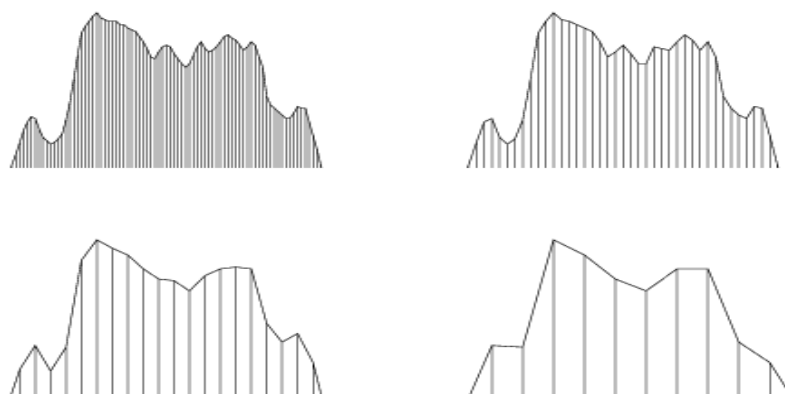
Storms modellkjøringer med 3 km og 1 km oppløsning er også brukt til å gi værdata til radarberegningene, slik at disse kan baseres på realistiske atmo-

sfæriske forhold, og ikke på en ”standard atmosfære” som kan avvike betydelig fra den som var aktuell på ulykkesdagen. Rapporter fra Storm Weather Center AS finnes i Vedlegg 21-25.

9.8 Kompletterende beregninger og validering

9.8.1 Introduksjon

De beregninger som er diskutert her, representerer et pionerarbeid ikke bare med hensyn til de krav som stilles, men også når det gjelder selve problemstillingen; dvs. beregninger på forskningsnivå som en del av en ulykkesundersøkelse. Det siste setter grenser for både atmosfæriske forhold og topografi. For en rendyrket vitenskapelig undersøkelse ville en nok ha gjort forenkende antagelser for å gjøre både beregninger og tolkninger lettere å gjennomføre og forstå. Nå er en tvunget til å velge en gridstørrelse som oppløser topografien på en tilfredsstillende måte og samtidig få frem strømningsdetaljer som er av betydning for flygning og sikkerhet. Det er åpenbart at detaljer som kan påvirke strømmingen, i alle fall lokalt, forsvinner når gridstørrelsen økes. Det er i praksis umulig å gjøre gridstørrelsen så liten at objektet, her flyet, kan ”oppløses” på tilfredsstillende måte. Det er mer aktuelt å spørre om det strømningsfeltet som flyet opererer i, er tilstrekkelig oppløst. Flyet Twin Otter har en marsjfart på 140 knop eller ca. 70 m/s. Med et horisontalgrid på 1 000 m, flyr en igjennom området på ca. 14 sekunder. En forenkende forutsetning er her at flyets kurs er øst-vest og nesten normalt på gridlinjene sør-nord.



Figur 9.3 Effekt av gridstørrelse på detaljeringsgrad av angitt fjellformasjon. Fjellkonturen øverst til venstre har 25 m mellom gridlinjene, den nederst til høyre har 200 m. For hver ny figur er halvparten av ”skivene” tatt bort.

Innenfor et gridelement er de interessante variabler som vindhastighet, turbulenskomponenter, temperatur etc., konstante i et gitt tidsintervall. Dersom man gjør en plutselig manøver med eksempelvis høyderoret, og fører det hurtig tilbake, vil flyets respons være slik at det er tilbake ”til normal tilstand” etter

ca. 2-3 sekunder, dvs. etter en distanse på 140 m-210 m (se kapittel 10.3). Det betyr at det beregnede vindfeltet ikke får noen betydning når gridstørrelsen er så stor som 1 000 m. For å få med lokalvindens innvirkning på manøveren bør en helst ha en gridstørrelse godt under 50 m, et meget sterkt krav for den type to-

pografi og sjiktning som her er aktuelt. Da en topografi-database med 25 m oppløsning ble tilgjengelig, ble den innkjøpt fra Statens kartverk. Det ble deretter utført nye simuleringer med både 25 m og 75 m oppløsning. Topografien for 75 m ble her bestemt ved interpolasjon i topografi-databasen for 25 m.

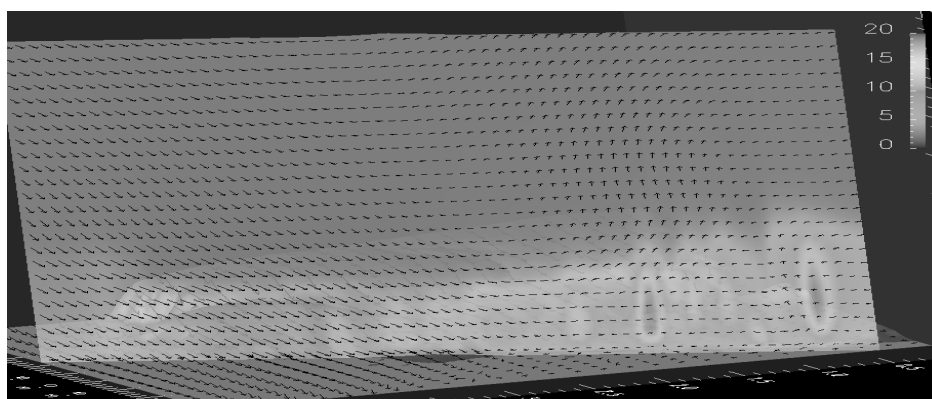
9.8.2 Kompletterende beregninger

Storm utførte i første omgang to simuleringer med 25 m oppløsning, og en simulering med 75 m oppløsning, både for grid og topografi. Grunnen til at to simuleringer ble utført for den høyeste oppløsningen, er at det ville være praktisk umulig å utføre en samlet simulering for hele det aktuelle området. Alle simuleringene synes å være vellykkede og gir et godt grunnlag for å bedømme flyforholdene langs den antatte trasé før havariet. Betydningen av å bruke en såpass høy oppløsning som 25 m, kan demonstreres ved å sammenligne resultatene med de fra 75 m-simuleringen. I neste avsnitt er det vist at resultatene er

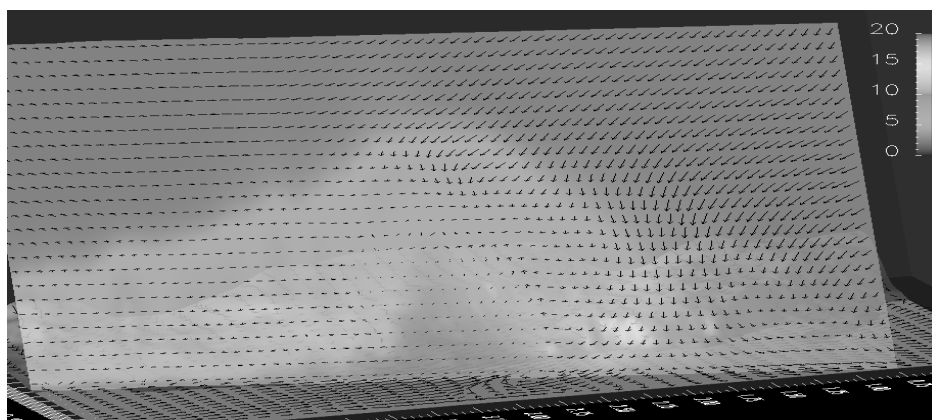
ganske like når en kommer over den høyden der topografien ikke lenger er av vesentlig betydning. Forskjellene som påpekes vil derfor gjelde for lavere høyder der topografien er viktig. Generelt vil høyere oppløsning gi:

- a) Skarpere gradienter i feltene
- b) Mer realistisk størrelse på feltene
- c) Mer realistisk oppløsning i rom og tid av feltene.

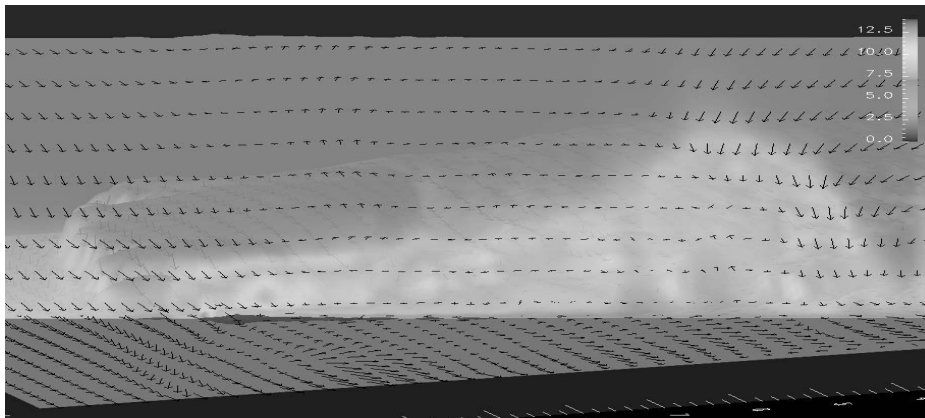
Egenskapene a) og b) skyldes direkte en bedre oppløsning av topografien, mens c) skyldes både bedre oppløsning og bedre topografi. Et felt med 25 m oppløsning vil inneholde komponenter med høyere romlig oppløsning enn et tilsvarende med 75 m oppløsning. Dette gjelder også turbulensfeltet, noe som kan illustreres ved å sammenligne Figur 9.4a og 9.4b (25 m) med Figur 9.4c (75 m). Figurene viser beregnet turbulent kinetisk energi (TKE) langs en flytrasé som ligger nær til LN-BNKs siste ferd.



Figur 9.4a Turbulent kinetisk energi langs antatt flytrasé fra simuleringen med 25 m oppløsning fra øst mot vest. Østlig simuleringsområde (Omgangslandet) sett fra nord.



Figur 9.4b Turbulent kinetisk energi langs antatt flytrasé fra simuleringen med 25 m oppløsning fra øst mot vest. Vestlig simuleringsområde (havariområdet) sett fra nord.



Figur 9.4c Turbulent kinetisk energi langs antatt flytrasé fra simuleringen med 75 m oppløsning. Omgangslandet, inklusive havaristedet sett fra nord.

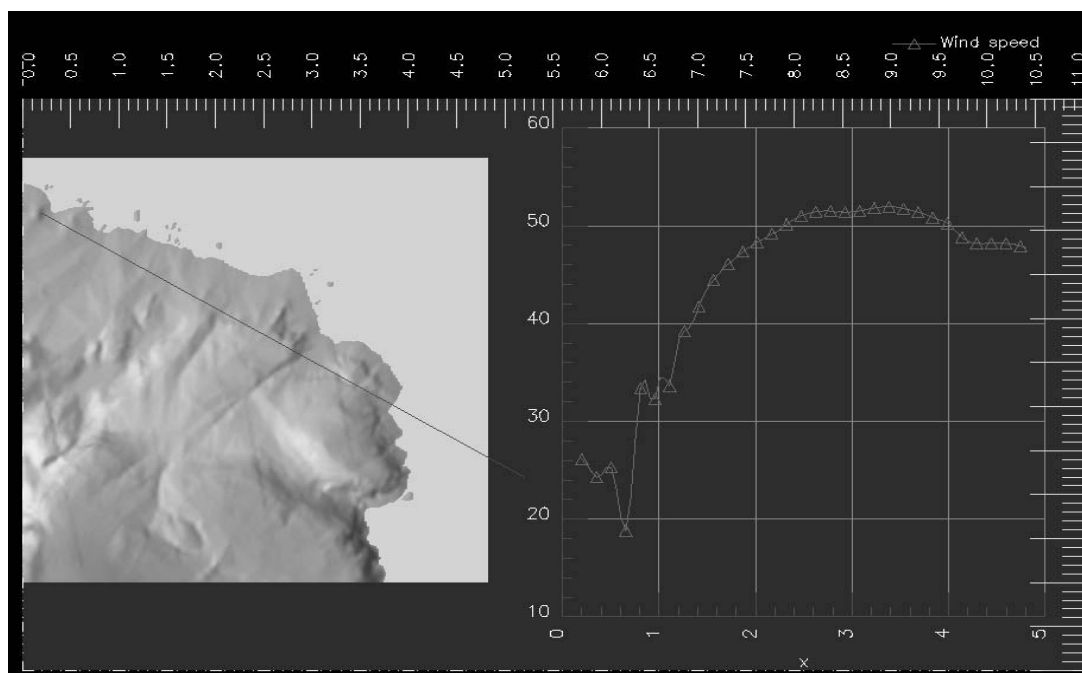
Felles for alle simuleringene er at de viser store variasjoner, i rom og tid, uansett oppløsning. Men 25 m-simuleringene med forbedret romlig oppløsning gir både skarpere gradienter og bedre definisjon av de vertikale hastighetskomponentene, de som betyr mest for flygning. Selv med den beste oppløsningen finner man en rask tidsvariasjon. Denne variasjonen er ikke "lovmessig" eller periodisk og kan karakteriseres som kaotisk. Om en gjennomførte to simulerte flygninger langs samme trasé, men på to nærliggende tidspunkter bare minutter fra hverandre, så kunne "opplevelsene" likevel være ganske forskjellige. Det betyr at med et begrenset antall simuleringer, innenfor den nærmeste timen omkring havartidspunktet, er det lite sannsynlig at en vil treffe "worst case". Men resultatene kan ligge ganske nær. For å finne den/det mest kritiske tid/sted for flygning gjennom området, må vind, turbulens og flybevegelser sees på i en sammenheng for å beregne den tilsvarende belastning. Dette er gjort i kapittel 10.5.2.

Figurene 9.5 og 9.6 gir en illustrasjon både av de varierende og ganske ulike vindforhold øst og vest på Omgangslandet, og av topografien og den detaljerte

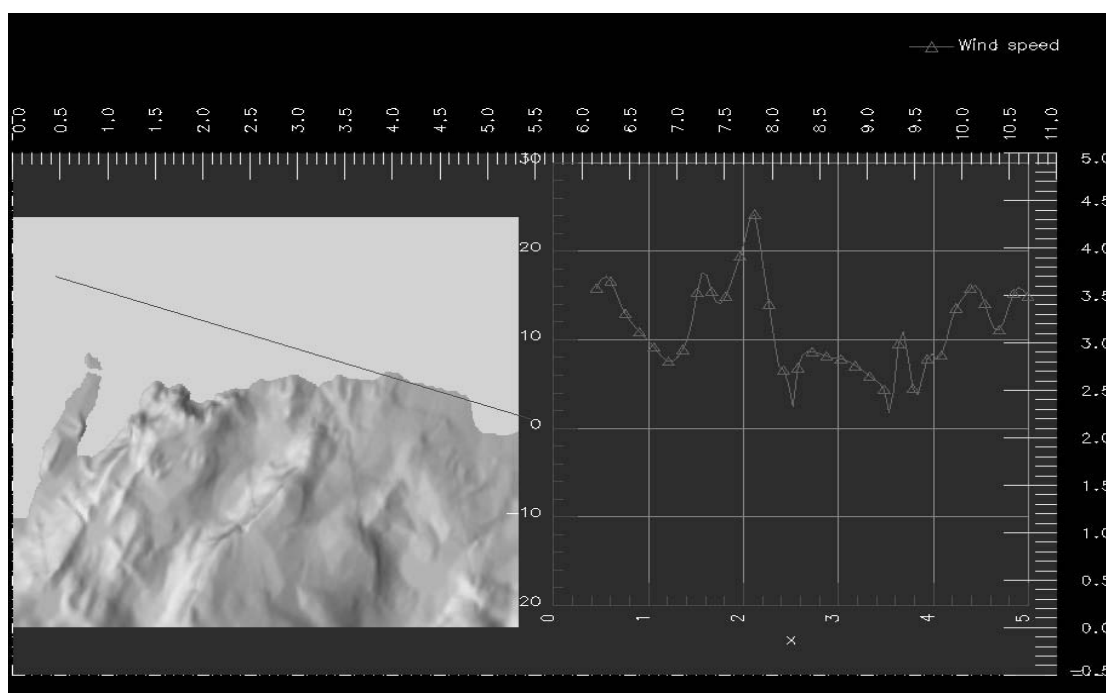
oppløsningen som en gridstørrelse på 25 m gjør mulig.

9.8.3 Validering

Beregninger av den vanskelighetsgrad og kompleksitet som her er aktuelle, krever en bekreftelse på at formulering, koding og regneoperasjoner er korrekt utført og i tillegg at resultatene er gyldige. Det siste er i praksis det vanskeligste, men for en type problem som er gjenstand for en betydelig internasjonal forskningsvirksomhet, kan det enkelt føres bevis for at ligninger og løsningsmetoder er anerkjent internasjonalt som gyldige. I tidligere tider skjelnet en mellom teoretisk og eksperimentell fluidmekanikk. Bare teorier som overensstemmer med målinger fra korrekt utførte eksperimenter ble ansett som korrekte. En slik enkel regel er ikke brukbar for løsninger innen numerisk strømningsdynamikk, ofte benevnt CFD (computational fluid dynamics), fordi problemene som regel er så komplekse at det blir umulig å stille opp et eksperiment for verifikasjon.



Figur 9.5 Vindprofil langs den røde linjen i venstre del av figuren, 400 m over havet. Profilen er vist med lilla kurve i høyre del av figuren.



Figur 9.6 Vindprofil langs den røde linjen i venstre del av figuren, 400 m over havet. Profilen er vist med lilla kurve i den høyre del av figuren.

Et alternativ kan være sammenligning av resultater fra to ulike metoder for løsning av samme problem. En har her muligheten til dette fordi det problem som her studeres, også har blitt løst av met.no's

samarbeidspartnere ved SINTEF med deres SIMRA-modell. Denne løsningen ble valgt fordi met.no i øyeblikket mangler en atmosfæremodell som gir pålitelige resultater for en oppløsning bedre enn 500 m.

SIMRA-beregningene erstatter derfor met.no's beregninger med finere oppløsning.

Et annet alternativ vil være en såkalt konvergenstest, der en sammenligner løsninger med én og samme metode, men med gradvis bedre oppløsning. Det forventes i en konvergenstest at forskjellen mellom løsningene skal bli stadig mindre ettersom den romlige oppløsningen blir bedre. Dette skjer normalt bare inntil en viss verdi er nådd, deretter øker feilen forholdsvis raskt. Dette skyldes gjerne at andre feil enn diskretiseringsfeilen gir de største bidragene til den totale feilen, og de videre løsninger er ikke gyldige. Storms resultater med grid-størrelse 1 000 m, 250 m, 75 m og 25 m, viser at løsningene konvergerer, det er svært liten forskjell på resultatene med 75 m og 25 m grid. Det betyr sannsynligvis at videre reduksjon i grid under 25 m, ikke vil gi noen forbedringer i resultatene.

En sammenligning mellom SIMRA og Storms beregninger må ta utgangspunkt i de eksisterende forskjeller i metoder og antagelser. SIMRA bruker bl.a. en forenklet kompressibilitetsbetingelse ("anelastic model") og andre randvilkår (spesielt ved randflater med utstrømning). Dessuten brukes en annen, men velkjent turbulensmodell (k-epsilon) som også brukes av Vector. Kommisjonens eksterne eksperter, nå ansatt ved Storm Weather Center, har selv tidligere arbeidet med utvikling og bruk av både met.no og SINTEFs modeller, og har derfor gode forutsetninger for å foreta den sammenligning som ønskes. Generelt finner de at simuleringene med 1 000 m og 500 m stemmer bra overens. For SIMRAs modell med 100 m oppløsning forventes rimelig overensstemmelse med Storms 75 m modell, og det stemmer også hva gjelder vindstyrke og vertikalhastighet, mens der er avvik for turbulent kinetisk energi. Det antas at dette kan skyldes svakheter ved SIMRA ved sterk stratifikasjon, i tillegg til egenskapene til k-epsilon turbulensmodellen. Storms, så vel som SINTEFs rapporter, er vedlagt denne rapport som Vedlegg 20-25.

9.9 Oppsummering

De tidligere kommisjoner har hevdet at atmosfærisk turbulens i betydelig grad er skyld i LN-BNKs havari. Det er derfor nødvendig i denne granskningsrapporten å studere nøye vær- og turbulensforhold på den tiden og det stedet ulykken fant sted. For de av leserne som ikke er fortrolige med meteorologiske termer og begreper, kan det være gunstig å lese kapittel 9.10 først. Der er det gjort et forsøk på å forklare og informere om meteorologiske forhold og arbeidsmetoder. Meteorologien har utviklet seg enormt siden 1982 da ulykken fant sted. Ikke minst gjelder det værvarsling ("forecasting") basert på omfattende numeriske modeller for aktuelle værparametre i atmosfæren og tilsvarende store regneprosessorer eller

"supercomputers". Det eksisterer et omfattende internasjonalt samarbeid både når det gjelder de rutinemessige målinger som utføres mange ganger om dagen, men også hva gjelder bearbeiding av data, utarbeidelse av prognoser og forskning. De største anlegg for numerisk analyse av værdata er gjerne internasjonale og støttet både av enkeltnasjoner og verdensomfattende organisasjoner, som FN.

Mindre kjent enn "forecasting" er muligheten for "hindcasting", dvs. en analyse av været "som har vært" på et gitt sted til en viss tid. Kommisjonen har forsøkt å utnytte denne mulighet for å få så nøyaktige opplysninger som mulig om vær- og turbulensforhold ved Omgangslandet 11. mars 1982. Grunnlaget er det verdensomspennende nett av værstasjoner, i alt over 6 000, som har samlet værdata mange ganger i døgnet siden 1959. Selv om det er mange stasjoner, blir avstanden mellom hver ganske stor, typisk omkring 100 km.

Området av interesse på Omgang er mer av størrelse 10 km x 10 km, og for å komme ned i denne dimensjon kreves mer informasjon. De fysiske og matematiske prosesser som styrer forholdene i atmosfæren, har vært kjent og beskrevet siden lang tid tilbake, i form av et komplisert sett av matematiske ligninger. Å løse disse én gang for alle er umulig, og det er også vanskelig å få pålitelige løsninger for lengre tid og store områder. Ved hjelp av de kjente målinger kan en bruke ligningene til å finne tilnærmede løsninger i områder mye mindre enn avstandene mellom målestasjoner. Den systematiske prosess som brukes kalles "nesting", og derved fremkommer løsninger for områder med karakteristisk dimensjon lik bare en brøkdel av de opprinnelige 100 km. De mest detaljerte beregninger er utført av Storm Weather Center AS. De gikk ut fra en gridstørrelse (= avstand mellom nettpunktene i beregningsprogrammet) på 12 km, som ved nesting ble redusert til 3 km, videre til 1 km, 250 m, 75 m og til slutt 25 m. Norges kartverks topografi er begrenset til 25 m, og dette synes også å være en praktisk grense for de numeriske simuleringsprosessene. Med en oppløsning på 25 m blir strømningsforholdene gjengitt svært detaljert, både hva angår vindens hastighet og de fluktuerende komponentene som en assosierer med turbulens. Det viser seg at forholdene i området fra litt øst for Omgang til havaristedet (litt øst for lille Sandfjorden og 1,1 km ut fra stranda), er svært variable både med hensyn til sted og tid, for både vindhastighet og turbulensparametre. Men det synes mulig å identifisere værparametre som kan ha ført til at flyet ble overbelastet eller ikke manøvrerbart. Dette vil bli diskutert nærmere i kapittel 10.5.

Betydningen av de beregninger som er gjort, ligger først og fremst i at en har fått kvantifisert de fenomener som er bestemmende for de påkjenninger

flyet ble utsatt for på ulykkesdagen. En kjenner nå vindforholdene i detalj der ulykken skjedde: middelvindens styrke så vel som styrken og retningen på vindbyger og vindskjær, og den turbulente energi i hele luftrommet fra Tanafjorden og langs strandsonen fra Omgang til Sandfjorden. En interessant observasjon er at forholdene varierer raskt med tiden. Beregningene representerer "snapshots i tiden" med bare 5 minutters intervaller, men selv innenfor dette korte tidsrom er det betydelige forskjeller. De "sprikende" observasjoner fra forskjellige piloter som fløy igjennom strandsonen på ulike tidspunkt, kan derfor ha sin årsak i at forholdene forandret seg. En annen sak er, som påpekt av Dannevig⁹³, at den "subjektive" oppfatning av turbulensintensiteten som pilotene ga uttrykk for, er avhengig både av flyets egenskaper og av hastigheten. En moderat senkning av flyhastigheten for en Twin Otter fra marsjhastighet omkring 140 knop til anbefalt "gust penetration speed" noe under 130 knop, gir en merkbar reduksjon av risting og slag og forbedrer passasjerkomforten i betydelig grad. Pilotene på søk fløy gjennom ulykkesområdet først mer enn en time etter ulykken og fortsatte et par timer til. I denne perioden kan turbulensforholdene ha endret seg vesentlig.

Resultatene viser, grovt sett, tre områder med noe ulike turbulensforhold, selv om turbulensen overalt var "sterk". Forholdene over Tanafjorden var mest stabile, vindhastigheten var høy, men strømmingen lite påvirket av "topografi". Under slike forhold har en gjerne likevekt mellom turbulensgenerasjon og dissipasjon: det siste gir uttrykk for at turbulensen "dør ut". Over Omgang møter fjordlufta de luftsjikt som har blitt avbøyd og bremsset både av fjellene sør for Omgang lykt og langs de bratte fjellskråningene mot fjorden. Her viser beregningene at de sterkeste vindbyger opptrer, både medvinds- og motvindsbyger og oppvind så vel som nedvind. Disse sterke bygene er ikke begrenset til høyder under den høyeste fjellformasjon, tvert imot ser en turbulente fenomener så høyt som 6 000 fot. FHKs spekulasjoner om at LN-BNK av "ukjente grunner" har forlatt sin behagelige flyhøyde på 2 500 fot over Omgang og har gått ned til 1 000 fot, for der å bli "overrasket" av sterk turbulens, synes derfor ikke å være den riktige forklaring. Pilotene Lorentzen/Flodens opplevelser i samme rute, på samme tid på døgnet og i samme vær dagen etter, synes å være mer i overensstemmelse med de beregnede resultater. Trass i aktiv bruk av motor-kraft for å holde konstant fart, varierte hastigheten mellom 65 knop (nær "stall"-hastighet) og 170 knop. Dette antyder en forskjell i vindhastighet på 50-55 knop omkring en antatt nominell flyhastighet på

115-120 knop. Dette er i rimelig overensstemmelse med de resultater som simuleringene har gitt.

Daværende styrmann Floden, som har gitt disse informasjonene, ble ikke avhørt før i 2004. De tidligere kommisjoner synes å ha lagt mer vekt på informasjon om forholdene fra strandsonen vest for Omgang, der flyet til sist gikk i sjøen. I dette området viser beregningene de sterkeste gradienter og vindskjær, men mer moderat vindhastighet. Det er mulig at rask gjennomflygning av et område med kraftig vindskjær, gir en like sterk opplevelse av turbulens som en plutselig vindbyge. Flere av pilotene på søk nevner spesielt den sterke turbulensen i strandsonen. I kapittel 10 vil turbulensens innflytelse på belastningen av flyets bære- og styreflater bli nærmere behandlet. Svikt i styresystemer på grunn av overbelastning kan føre til at flyet kommer ut av kontroll.

9.10 Meteorologiske sammenhenger og begreper

De fleste av oss følger værmeldingen minst én gang om dagen, men de meteorologiske begreper som omtales, er likevel ofte lite kjent og dårlig forstått. Kapitlet som følger er beregnet på lesere som aldri har hatt noen innføring i meteorologi. De utsnitt av atmosfæren som vises i "Værmeldingen", inkluderer gjerne både høytrykk og lavtrykk, avstanden mellom disse er typisk av størrelsesorden 100 - 1 000 km og mer. Dette er *stor* eller *synoptisk skala* som brukes til å utarbeide værvarsler. De lokale forhold så som terreng, overflatebeskaffenhet og spesielle fenomener, for eksempel solgangsbris, er ikke med i slike data, men må tilpasses basert på skjønn.

Storskalamodellene blir brukt som grunnlag for beregninger på finere skala. For meteorologiske modeller brukes ofte begrepene *mesoskala* (mellom)-modell, *finskala*-modell og *lokalskala/mikroskala*-modell. Disse begrepene er knyttet til gridavstanden for modellene, og har langt fra noen omforent definisjon. I omtalen av modellene ovenfor vil en kunne si at MC2 og MM5 med 1 km oppløsning er finskala-modeller, mens mange vil kalle MC2 med 0,25 km oppløsning for en lokalskala-modell. HIRLAM-modellen med 10 km oppløsning vil av noen kalles en mesoskala-modell, men av andre en storskala-modell.

En oppvakt TV-titter vil forundre seg over hvorfor lufta ikke strømmer direkte fra høyt til lavt trykk, slik som en er vant til i dagliglivet. Tvert imot slynger strømlinjene seg i lukkede kurver rundt høy- respektive lavtrykksområdene. Årsaken er jordrotasjonen. Man står på et roterende underlag med en lav, men betydningsfull rotasjonshastighet der verdien når et maksimum ved polene og forsvinner ved ekvator. Lufta som strømmer fra et område med høyt mot lavere trykk, utsettes for en kraft på tvers (coriolis kraft) som er proporsjonal med produktet av strø-

⁹³. Dannevigs brev til FHK, arkivført 22.06.87.

ningshastigheten og den lokale rotasjonshastigheten. Den er som nevnt liten tallmessig, men hvis den får virke over lange avstander, fører den til en betydelig dreining mot høyre (nordlige halvkule). Prosessen fortsetter inntil de viktigste dynamiske krefter som bidrar til bevegelsen (dvs. trykk-kraft og coriolis kraft), blir like og motsatt rettet. Denne situasjonen opptrer når strømningsretningen blir parallell med isobarene. Derved har en fått et ganske uventet strømningsbilde; ikke strømning fra høyt til lavt trykk, men i stedet en sirkulerende bevegelse rundt høy- respektive lavtrykksonene. Omkring et lavtrykk (syklon) roterer strømningen mot urviseren, men derimot med urviseren rundt et høytrykk (antisyklon).

Det synes rimelig at luftmengden over jorda ikke fordeler seg jevnt, og i området rundt et høytrykk hersker et overskudd. Lufta strømmer her ned mot jordoverflaten, men synkehastigheten (subsidence) er så liten at den ikke er målbar. Men lufta fra høyere luftlag er naturligvis tørr, uten skyer, og tillater solinnstråling med livgivende varme. Høytrykkene dekker ofte større områder og er mer stabile (stedfaste) enn lavtrykk som ofte flytter seg med betydelig hastighet.

De enkleste og eldste meteorologiske målinger med pålitelige verdier, var trykkmålinger utført med barometer. Med samtidige trykkmålinger over et stort område, blir det mulig å tegne inn isobarene på værkartet og på denne basis også å beregne vindens hastighet og retning. Den vinden som bestemmes på basis av trykkmålinger, kalles den geostrofiske vind, og den opptrer først i betydelig høyde, dvs. fra minst 4-500 m til omkring 1 000 m og opp. Luftsjiktet under kalles det atmosfæriske grensesjikt, og det er sterkt påvirket av forholdene på bakken, spesielt friksjonen mot underlaget. I dette sjiktet skjer en rekke prosesser av interesse for menneskelig virksomhet, bakken varmes opp av solinnstråling om dagen og kjøles ved utstråling mot verdensrommet om natten. Luftsjiktet nærmest vil dermed også bli oppvarmet, respektive avkjølt. Om dagen stiger den varme lufta nær bakken opp som "termikkbobler" og kaldere luft strømmer ned imellom slik at massebalansen er ivaretatt. Kanskje er 40 % av volumet "oppadstigende" og 60 % nedadstigende. Den stigende lufta har i alle fall størst vertikalhastighet, til glede for seilflypiloter. Denne bevegelsen fører også til en god blanding av luftmassene nær bakken, noe som er nødvendig for å bli av med røyk og andre utslipp fra menneskeskapt aktivitet. De atmosfæriske forhold kalles ustabile, noe som ikke er negativt i denne sammenheng. Vindhastigheten øker fra null ved bakken til den geostrofiske verdi på stor høyde. Til å begynne med øker hastigheten raskt, noe som er karakteristisk for turbulent strømning, mens tilnærmingen til den geostrofiske verdi skjer langsomt og over en betydelig høydeforskjell. Derfor kan en i mange tilfeller få

brukbare resultater ved å anta en vindhastighet lik den geostrofiske verdi allerede ved f.eks. 500 meter, slik som Vector har gjort i sine beregninger. Vector har heller ikke tatt hensyn til jordrotasjonen, siden de beregner vindfeltet bare i et begrenset område og utgår fra den kjente (målte) vind på det aktuelle tidspunkt. Om natten blir lufta nær bakken gjerne nedkjølt på grunn av kontakt med bakken, som selv er avkjølt på grunn av stråling. Kald luft er tyngre enn varmere luft og derved oppstår en sjiktning som sies å være stabil. Å blande en stabil sjiktning krever energi, her kan vinden gi et bidrag. Om ikke på annen måte, så løses problemet når sola stiger opp. Solinnstrålingen gir den energi som kreves for å få blandet sjiktene.

Temperaturfordelingen i den lavere del av atmosfæren er av stor interesse. Hvis lufta er tørr, kan temperaturen lett beregnes på basis av trykkfordelingen og luftas tilstandsligning. Resultatet er at temperaturen synker ca. 1°C pr. 100 m. For luft med mye vann-damp kan denne avgi varme når den kondenserer i høyere luftlag og temperaturen synker mindre, kanskje så lite som 0,6°C pr. 100 m. Under spesielle forhold kan det skje at temperaturen først synker med økende høyde, for deretter igjen å stige i et visst høydeintervall, for så igjen å synke ved enda større høyder. Fenomenet betegnes en *inversjon* og har stor betydning fordi det varme sjiktet kan legge seg som et lokk som kaldere luft nedenfra ikke kan trenge igjennom. Derved oppstår smogproblemer og lignende tilstander kjent fra storbyer og industriområder. En kjenner situasjonen igjen som en *stabil sjiktning*. En inversjon opptrådte også over Omgangslandet 11. mars 1982. En kombinasjon av terrengeffekt (fjellformasjon), inversjon og vindhastighet som varierer med høyden, kan gi opphav til en såkalt *rotor*, en sterk virvel som kan være farlig for fly som passerer igjennom området. Forskere med erfaring fra fagfeltene radar og meteorologi har undersøkt både hvordan de atmosfæriske forhold kan ha påvirket radar-signalene, og om en rotor kan ha forekommet nordøst på Omgangslandet ulykkesdagen.

En beregning av værforholdene over et større område, som ikke er basert på skjønn, kan bare utføres ved hjelp av numeriske metoder og datamaskiner med betydelig kapasitet. De hydrodynamiske grunnligninger som også ligger til grunn for beregning av strømning i atmosfæren, har vært kjent siden 1700-tallet (Euler) og 1800-tallet (Navier-Stokes), men hitil er analytiske løsninger bare funnet for enkle problemstillinger i et begrenset rom. Jordoverflaten er så enorm at bare lagring av værobservasjoner blir et betydelig problem. En kan heller ikke forvente å finne løsninger som kan uttrykkes med enkle matematiske formler. Alternativet er *diskretisering*, dvs. at rommet deles inn i et nettverk av terninglignende ele-

menter. Der hjørnene møtes, har en et nettpunkt som er felles for en gruppe terninger, og her angis de kjente verdier av temperatur, trykk, hastighet osv. i et gitt tidspunkt. Terningene (eller rettere nettpunktene) er nummererte og kan oppropes av dataprogrammet for å få ut den informasjon nettpunktet inneholder ved et gitt tidspunkt. En har altså lagret informasjonen i *diskrete* punkter. Alternativet var tidligere å gi en formel (funksjon) som kunne brukes til å beregne verdien overalt, ikke bare i forhåndsbestemte (nett)punkter. Når verdiene er kjent i diskrete punkter, kan en finne mellomliggende verdier ved hjelp av interpolasjon. Ved numeriske teknikker kan en også bestemme verdier i området utenfor det som er kjent, ved forskjellige metoder for ekstrapolasjon. Ved en stegvis prosess kan en bestemme hele det ukjente område innenfor et volum der opprinnelig bare verdiene på randen (dvs. ytterflatene) er kjent, men den tilsvarende (eksplicitte) metode er mer av prinsipiell enn praktisk betydning.

I praksis må nettverket først bestemmes så optimalt som mulig med små maskeavstander der store og hurtige endringer forventes, og tilsvarende stor avstand der forandringene er små. Metoden går videre ut på å beregne modell-størrelsene pr. tidssteg. Et tidssteg er et tidsintervall tilstrekkelig kort, slik at beregningsmetoden gir stabile og gode nok resultater. Når verdiene i alle gitterpunktene for alle størrelsene er beregnet for et gitt tidspunkt, går en ett steg frem i tid. Tidssteget avtar i takt med gitteravstanden, og dette bidrar sterkt til at beregninger med finskala-modeller er ressurskrevende. De ulike modellene bruker ulike tidssteg for samme gitteravstand, dette skyldes at beregningsmetodene i modellene, for eksempel MM5 og MC2, er ganske forskjellige. Som eksempler kan nevnes at i HIRLAM-modellen med 10 km oppløsning brukes tidssteg på 240 sekunder, mens i MC2 med 1 km oppløsning brukes 25 sekunder. Beregningsresultatene blir veldig omfattende (mange punkter og tidssteg) og egne dataprogrammer må skrives for å presentere resultatene i en forståelig form. Oftest skjer det ved hjelp av en grafisk fremstilling der fargekoder brukes for å indikere verdier (av f.eks. hastighet) i gitte intervall (eksempelvis 0-2, 2-4, 4-6 m/s).

10. AERODYNAMISKE UNDERSØKELSER

10.1 Beregning av det aerodynamiske strømningsfeltet

Flyindustrien ble etter hvert tatt på alvor i årene etter den første verdenskrig som et resultat av flyets betydning for krigføringen på Vestfronten. Mange nye flytyper så dagens lys, og vitenskap og forskning ble i stigende grad tatt i bruk for å gjøre flyene så hurtige og effektive som mulig. Det var velkjent blant

fysikere at den klassiske hydrodynamikk var en del av den feltteori som også beskriver eksempelvis magnet- og elektriske felt og at denne teorien kunne brukes til å beregne også strømningsformer og motstand på legemer både i vann og i luft. "Strømlinjeformet" ble etter hvert et moteord, brukt om både fly og biler og mye annet, uten at opprinnelsen var synnerlig kjent. Metoder for beregning av strømlinjene og trykkfordelingen omkring spesielle legemer ble raskt utviklet, men det viste seg mye vanskeligere å finne løsningen for et vilkårlig valgt legeme. Kuler og ellipsoider er ikke særlig interessante som fly, mens de derimot kan være rimelige former for ballonger og luftskip.

En praktisk metode for å beregne løft og motstand på en vinge, med stor spennvidde i forhold til bredden, ble først utviklet av Prandtl ca. 1920, og etter hvert ble flykonstruksjon mer og mer basert på vitenskapelige metoder i stedet for oppfinneres "originale" ideer (som oftest ikke fungerte). Et stort problem var det at selv om løsningsmetoden kunne formuleres i prinsipp, ble arbeidet likevel så omfattende at det ikke lot seg gjøre å løse problemet i praksis. Dette har nå endret seg på grunn av utviklingen av stadig bedre datamaskiner som tillater bruk av beregningsmetoder som tidligere var for ressurskrevende. Men nye beregningsmetoder er også blitt utviklet, tilpasset datamaskinens kapasitet og flyindustriens behov. Blant de store problemene i klassisk hydrodynamikk, var beregning av løftekraft og motstand. Ifølge den klassiske teorien var luftmotstanden for et strømlinjeformet legeme lik null, noe som stred mot all erfaring og dermed ikke ble akseptert. En akseptabel forklaring ble også her utviklet av Prandtl.

De vanligste fluider, som vann og luft, har svært lav viskositet⁹⁴, og derfor ble strømningsligningene forenklet ved at man så bort fra friksjonsleddene som små siden de var proporsjonale med viskositeten. Dette er rimelig midt i strømmingen, men kan gi store feil nær inntil legemets begrensingsflater. Her må nemlig hastigheten langs legemet settes lik null, (med viskositet uansett hvor liten den er), mens den uten viskositet kan anta verdier nær legemets hastighet i forhold til fristrømmen.

Et meget stort hastighetssprang over en kort distanse multiplisert med en liten viskositetskoeffisient, gir en verdi som ikke kan utelates i forhold til andre ledd. Sjøttet nær veggen må derfor behandles spesielt, det får sine egne ligninger (med friksjonsledd), og løsningen må gi null hastighet ved veggen og en hastighet som matcher fristrømmen et stykke fra. Dette sjøttet kalles grensesjøttet, og på en vinge som den på Twin Otter, angis tykkelsen gjerne i millime-

⁹⁴. Viskositet: Mål for "seighet"; luft og vann har lav viskositet, sirup har høy.

ter. Friksjonsleddene i grensesjiktet representerer en betydelig bremskraft og i et strømningsfelt der trykket også øker, vil grensesjiktet "rive seg løs" fra veggen i form av en boble eller en fullt avløst strømning. Det er dette som skjer når en vinge steiler (også kalt "stall"). Da mister vingen også mye av løftekraften fordi det "virkssomme" vingeprofilet ikke lenger er det som avgrenses av vingeflaten, men det inkluderer også det avløste området. Under den andre verdenskrig lærte aerodynamikerne å beregne vinger der grensesjiktet holdt seg laminært over 60–80 % av vingeflaten. Det reduserte motstand og brennstoffforbruk betydelig, slik at jagerfly som Mustang kunne beskytte allierte bombefly på tokt over Tyskland, i hele den tiden de var over fiendtlig territorium. Det var ikke mulig tidligere fordi grensesjiktsteori og omslaget i grensesjiktet fra laminar til turbulent strømning ikke var forstått.

Først på 60-tallet var datamaskinene blitt så utviklet at de kunne brukes til å løse grensesjiktlikningene uten de tidligere forenklinger og begrensninger. Omtrent samtidig ble det utviklet metoder for å løse problemet med "ytterstrømningen", dvs. ligningene som gjelder utenfor grensesjiktet (uten friksjonsledd) for vilkårlige legemer. Den metoden som FOI bruker til å beregne legemer som vibrerer på grunn av aerodynamiske krefter, kan føre sine aner tilbake til arbeid utført ved Boeing og NASA. Blant dem som deltok i dette arbeidet var også svensker som siden videreutviklet metoden ved FFA, FOIs forgjenger. Forskingen her, som på mange andre områder, har vært åpen og internasjonal og har skjedd i tett samarbeid mellom de berørte institusjoner. For disse tidlige metodene var hovedlikningen, dvs. likningen for det ukjente potensial, forenklet til å omfatte bare små "forstyrrelser" fra grunnstrømningen og friksjonsleddene var utelatt. Men løsningen måtte matche legemets tverrbevegelser (vibrasjoner) i grenseflatene. Programmene som er brukt til å beregne mulig flutter på Twin Otter, finnes i en større programpakke ved navn NASTRAN som er tilgjengelig ved velrenommerte flylaboratorier både i USA og i Europa. Flytekniske industrier og forskningsinstitusjoner har ofte egne varianter av program for ikke-stasjonær aerodynamikk og flutter. For beregningene deles flyet først opp i et antall strukturdeler som hver for seg representerer et "vibrerende element" (vinge, horisontal og vertikal haleflate, sideror, høyderor og skjematisk flykropp). Disse elementer er både elastiske og elastisk forbundet og utgjør til sammen et svingende system⁹⁵. I tillegg må flyets overflate, som er kontaktflaten mot strømmingen, deles opp i et antall deler med ulik lokal hastighet, trykk og vertikal bevegelse (= vibrasjonsamplitude). Denne inndelingen er illustrert

på Figur 10.1 a,b som viser en skjematisk, men gjenkjennelig utgave av Twin Otter.

Metoden har sine begrensninger. Den er velegnet til å bestemme om vibrasjoner i en gitt strukturdell (haleflaten er av størst interesse for oss), vil dempes eller øke med tiden for en gitt grunnstrømning. (Grunnstrømningen kan for eksempel være den ved marsjhastighet i en gitt høyde.) Om hastigheten gjøres stadig større, vil en trolig nå en tilstand der svingningsamplituden er nøytral eller vokser med tiden, og hastigheten ved denne grensetilstand kalles flutterhastighet. Metoden kan ikke brukes til å studere eksempelvis steiling, siden friksjonsleddene er utelatt og siden en slik strømningsform vil være en stor endring av grunnstrømningen. Til å studere strømningsmønsteret her og for andre tilstander med avløst strømning, er det behov for andre metoder som kan inkludere både store variasjoner i strømningsmønsteret og som tar med friksjonsleddene i bevegelseslikningene. Slike metoder kalles med et fellesnavn CFD- metoder (Computational Fluid Dynamics).

CFD-metoder har det til felles at strømningsvolumet omkring objektet inndeles i et stort antall volumelementer. Masse-, impuls- og energibalanser for strømning inn og ut av disse volumelementene gjennom begrensingsflatene stilles opp, og identifiseres gjennom volumelementets "nummer" og flatenes orientering. I et beregningsfelt kan en ha flere millioner elementer, og i hvert enkelt er variablene hastighet (tre komponenter), tetthet og energi identifisert. Hvis strømmingen er turbulent, tilkommer relasjoner og ukjente som inngår i turbulensmodellene slik at det oftest er omkring sju ganger så mange ukjente som det er volumelementer. Antallet ligninger må naturligvis være like stort som antall ukjente, og problemet kompliseres ytterligere ved at ligningene er ikke-lineære og dessuten har interne koblinger slik at direkte numeriske metoder ikke kommer til anvendelse. Ligningene må løses ved iterative metoder⁹⁶, noe som krever enorm datakapasitet. Datamaskiner med tilstrekkelig kapasitet kom først på markedet på 80-tallet, men fremdeles er regnetid og kostnad en begrensende faktor.

Det som ofte skiller CFD-metoder fra hverandre, er valget av volumelement, dets form og størrelse. Det mest naturlige valg vil være terninger; små nær flykroppen og økende i størrelse lenger ifra. FFA (nå del av FOI) var med i et europeisk samarbeid (sponsor: European Space Agency) hvor det ble utviklet CFD-program som anvender beregningsnett (eller grid) basert på elementer som topologisk kan anses som kubiske. De er nøyaktige, men vanskelige å bruke på kompliserte geometrier. I senere tid er det satset

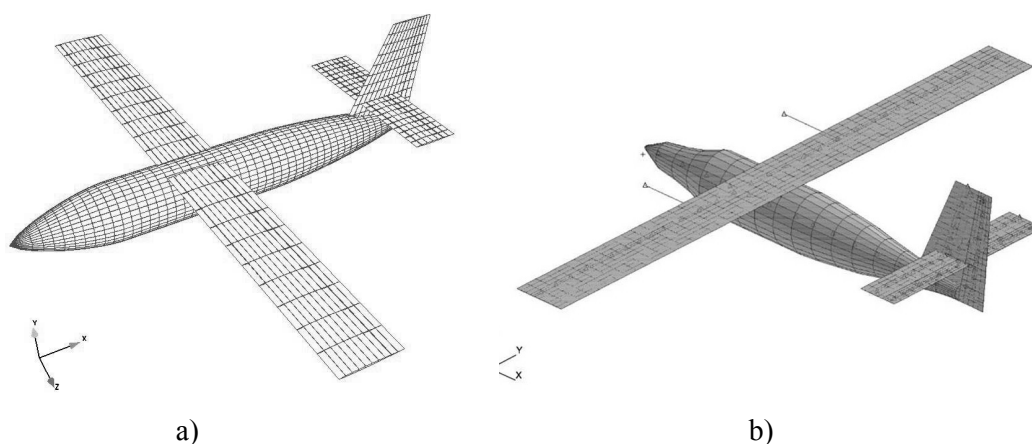
⁹⁵. Mer om dette i kapittel 10.4.

⁹⁶. Beregningene gjentas, om og om igjen, med den sist beregnede løsning som ny startverdi, inntil tilstrekkelig nøyaktighet er oppnådd.

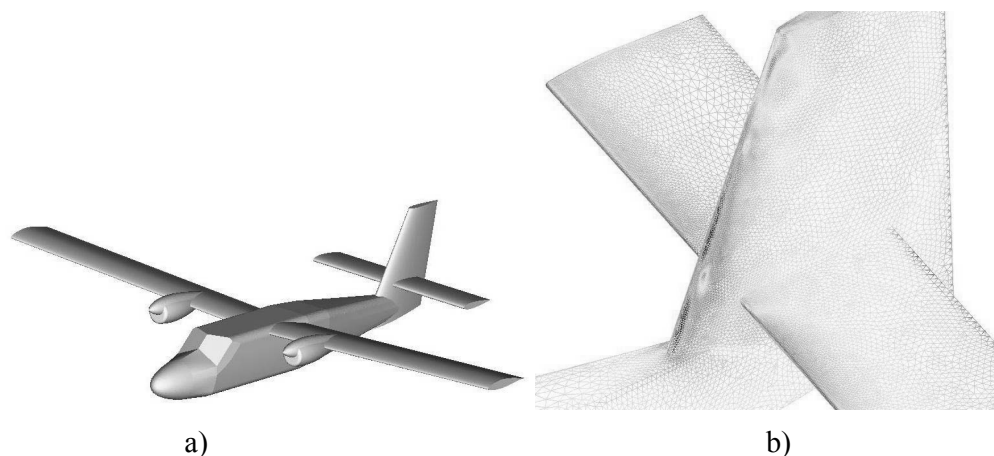
mye på å utvikle metoder med grid basert på tetraeder eller prismer, som lettere kan tilpasses aktuelle geometrier. Det nye programmet kalles EDGE, og det er formulert slik at det kan løse både Eulers og Navier-Stokes ligninger foruten at det inkluderer et antall moderne turbulensmodeller.

Twin Otter-beregningene utført for kommisjonen har brukt et nett på 4-5 millioner punkter. Turbulensmodellen er utviklet ved KTH⁹⁷ av professor Arne Johansson m.fl. Det er en "explicit algebraic Reynolds stress model". Grid-modellen er egenutviklet av FOI og arbeider i "rommet" med tetraeder og inntil flykroppen med prismer med triangulært tverrsnitt. Selv for de tilfeller hvor en stasjonær (tidsuavhengig) løs-

ning eksisterer, kan det kreves flere tusen iterasjoner for å få en konvergent løsning. Ved store innfallsvinkler og også ved kraftig innstrømning fra siden, finnes iblant ingen stasjonær løsning. En kan da ha periodisk eller i alle fall ikke-stasjonær virvelavløsning, jf. diskusjonen om Karmanvirvler⁹⁸. Problemene som oppstår ved avanserte beregninger med EDGE, er ikke ulike dem en har diskutert for simulering av den atmosfæriske strømmingen over Omgangslandet, se kapittel 9. Den modell av Twin Otter som er brukt for beregningene med EDGE er vist i Figur 10.2 a) og b). For potensialteoretiske problemer kan enklere grid-modeller brukes, som illustrert i Figur 10.1 a) og b).



Figur 10.1 Modellene over er brukt til beregning av lineære potensialteoretiske problemer, (a) for stasjonære og (b) for ikke-stasjonære problemer.



Figur 10.2 Modellene over brukes til beregninger med EDGE-metoden, (a) viser hele flyet, mens (b) viser detaljer av beregningsnettet nær overflaten på halepartiet.

⁹⁷. KTH: Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm.

⁹⁸. Karmanvirvel: Se kapittel 10.5.

10.2 Belastning på finne, mulig kollisjon med løslast og åpen "airstair door"

I Flyhavarikommisjonenes rapporter (1984, 1988) er hovedårsaken til ulykken antatt å være brudd på finne/sideror som følge av aerodynamisk overbelastning kombinert med kollisjonslast påført av et flygende objekt. Dette antas å treffe finna i det øyeblikk den allerede er maksimalt belastet på grunn av en kraftig vindbyge fra siden. Hypotesen er basert på studier av skader på vraket med funn bl.a. av skrapemerker og inntrykninger (buler), samt observasjoner av brudd på den bærende strukturen, i første rekke fremre hovedbjelke, spant, stringers, ribber og hud. Havarirapportene inneholder ingen detaljerte analyser som kan etterprøves, og de har ikke funnet allmenn aksept verken av piloter, tekniske spesialister eller et bredere publikum. Det kan derfor være av interesse å underkaste hypotesen en kritisk vurdering.

10.2.1 Aerodynamisk belastning på finne

Finna kan anses som en (halv) vingeflate og den har symmetrisk profil med antatt "stall"-vinkel 14-17 grader. Finnas tilbakesvepte fremkant og dynamiske effekter kan muligens øke denne grensen ytterligere. Hvis innfallsvinkelen øker over denne grenseverdi, reduseres den aerodynamiske lasten betydelig på grunn av at strømmingen ikke lenger ligger an mot profilet, men rettes utover fra slik at det dannes en "bakevje" (ofte referert til som "stall", steiling eller avløsning). Flyet hadde ved antatt havaritidspunkt for brudd på ror/finne, en hastighet på ca. 140 knop eller 70 m/s (ifølge R84). Flyprodusenten har (etter oppdrag fra) beregnet belastninger, med og uten rorbruk, i forhold til hva strukturen tåler før brudd oppstår. De har her gått ut fra en antatt vindbygehastighet på 70–72 knop (uten rorutslag) eller ekvivalente bygehastigheter med rorutslag. Men den kombinasjon av fly- og vindbygehastighet som er brukt, tilsvarer en innfallsvinkel på 29,5 grader. Dette er langt over grensen for "stall". Normalt øker kraften (løftet) proporsjonalt med innfallsvinkelen. Uten "stall" ville belastningen ved 29,5 graders innfallsvinkel være omtrent det dobbelte av maksimalverdien før "stall" inntreffer. Med "stall" vil belastningen ved høye innfallsvinkler i realiteten bli mye lavere enn maksimalverdien og strømmingen dessuten "uordnet" (ikke-stasjonær).

Nye fenomener vil også opptre. Når grensen til "stall" først overskrides og etter en tid kommer under kritisk verdi igjen, oppstår "forsinkelser" i generering av løftekraft. Dette på grunn av at det tar tid å reetablere en anliggende strømming⁹⁹. Denne forsinkelsen gjør at de tider/hastigheter som er angitt for virkningen av et rorutslag, blir lite nøyaktige. Når finna opererer i dels anliggende og dels avløst strømming,

vil dette også påvirke tidsaspektet, det er ikke bare pilotens reaksjonsevne eller hans kraft mot pedalene som er av betydning.

En vindbyge fra babord mot et fly på stabil kurs med nøytrale ror, vil føre til en "gir" (dreining) mot babord. Denne motvirkes da ved rorutslag mot styrbord, noe som igjen reduserer lasten mot finna. En rask reversering av vindbygens retning (fra babord til styrbord ifølge FHKs "virvel med vertikal akse"), følges ikke momentant av en motsatt rettet løftekraft på finna. Derfor er det også en ganske håpløs oppgave for en pilot å forsøke å motvirke turbulens ved kvikke utslag på rorene. Widerøe-pilotenes løsning "å ri han av" synes også fornuftig fra et aerodynamisk synspunkt.

Tidsforsinkelsen fra en endring i innstrømningsforholdene inntreffer, til en får en endring i løftekraft, kan enkelt forklares ut fra moderne vingeteori. Vingens løft er generert av et virvelsystem som kan observeres i vingens "kjølvann" (eng: "wake"). I en forenklet modell er virvelsystemet redusert til to tuppvirvler med en styrke gitt av løftekraften (lik flyets vekt ved konstant høyde og hastighet). Hvis innstrømningsforholdene (vindvektoren) endres (retning eller hastighet) vil en få en ny løftekraft, men først etter at virvelsystemet har justert seg til den "nye" tilstand. Det "gamle" virvelsystemet flyter da med vinden nedstrøms og nye tuppvirvler (med endret styrke) etableres. For at det "gamle" systemet skal bli "glemt" må det flytte seg "langt bort" fra flyet, i praksis kanskje en avstand lik lengden fra vingetupp til vingetupp. For finna kan en anslå 7 m (ekvivalent vingespenn) og med hastighet 70 m/s får man en forsinkelse på 0,1 sekund. (Finna er ca. 3,5 m høy og i det totale samvirkende virvelsystem inngår også vingens og stabilisatorens bidrag). Dette er altså en reell tidsforsinkelse av samme størrelsesorden som den FHK anslår for en Twin Otter som flyr gjennom en hypotetisk virvel. Denne "virvel" (i R88), må antas å være brukt som et pedagogisk hjelpemiddel, som fluid dynamisk modell er den ufsikalsk og vil være vanskelig å realisere selv i et velutrustet laboratorium.

Informasjon om bruddlast for finna finnes til dels i FHKs arkiver, men en har også fått informasjon fra Transport Canada (sertifiseringsmyndigheten). I det datagrunnlaget som FHK fikk ved undersøkelsene i 1982-88, er det gitt en verdi på finnas bruddlast som er omtrent det dobbelte av den aerodynamiske belastning ved grensen for "stall". Finna vil således ikke nå bruddgrensen ved den flytilstand som FHK har lagt

⁹⁹. Anliggende strømming: En strømming som holder kontakt med flaten.

Avløst strømming: En strømming som slipper kontakten med flaten.

til grunn. En mer detaljert beskrivelse av belastning og brudd på Twin Ottere finnes i Vedlegg 11 og 14¹⁰⁰.

10.2.2 Objekt løsrevet fra fremre bagasjerom

Det andre bidraget til overlast på finna er ifølge FHK en "impact"-last som følge av kollisjon med "ukjent objekt". Ut fra skademønstret fant FHK at objektet måtte ha hatt nesten samme hastighet som flyet og antas å ha kommet fra fremre bagasjerom. Relativt til flyet kan en anta at objektet har en "fri bane" på ca. 10 m før det treffes av finnas fremkant. Relativhastigheten ved anslag avhenger av tverrsnitt og masse (samt om objektet roterer). FHK har selv antatt et objekt (type håndbagasje) på 6 kg vekt, 0,16 m² tverrsnitt og motstandskoeffisient på 0,6. Initialt blir objektet påvirket av en relativ vind på ca. 70 m/s. Det gir en bremskraft på ca. 300 N. Objektet hefter ikke ved finna, og den energi som overføres ved kollisjonen, vil være mindre enn det forskjellen mellom finnas og objektets hastighet skulle tilsi. Objektets hastighet kan bestemmes fra de gitte data og forenklete bevegelsesligninger (endimensjonal bevegelse). Som nevnt er det bare en liten del av bevegelsesenergien som overføres som kraft til finna, og spørsmålet er om dette gir noe vesentlig bidrag til bruddlasten for fremre bjelke slik som antatt av FHK og De Havilland¹⁰¹.

Vi kan gjøre et raskt overslag over et eventuelt maksimalt bidrag til belastning av finna fra et fremmed objekt av den vekt og størrelse som FHK viser til. Initialt beveger objektet seg med samme hastighet som flyet (m = masse, v = hastighet). Den kinetiske energi, K.E., blir:

$$\text{K.E.} = \frac{1}{2} M V^2 = 0,5 \cdot 6,0 \cdot 70^2 = 14\,700 \text{ NM}$$

Et objekt som unnslipper fremre bagasjerom til omgivende (stillestående) luft, vil utsettes for en kraftig bremskraft. Antar en at bremskraften er konstant fra utslippspunktet til objektet, treffer finna etter en fri flukt på s (m), blir bremsearbeidet, B.E., tilnærmet:

$$\text{B.E.} = \frac{1}{2} \rho v^2 C_D A s = 0,5 \cdot 1,3 \cdot 70^2 \cdot 0,6 \cdot 0,16 \cdot s = 306 \cdot s \text{ Nm}$$

hvor ρ = tettheten, C_D = aerodynamisk motstandskoeffisient, A = objektets tverrsnitt og s = distanse.

En observatør på bakken vil se to objekter (fly og bagasje) som til å begynne med beveger seg med samme hastighet (70 m/s). Flyet (med motorkraft) opprettholder konstant hastighet mens vesken etter hvert taper hastighet og nærmer seg flyets haleparti. Den totale distansen før den treffer finna blir atskillig lengre enn 10 m.

I den flytekniske litteraturen er den positive retning for hastighet og kraft mot venstre. Bremskraften (og retardasjonen) blir derfor negativ. Ifølge Newtons lov følger (kraft = masse x akselerasjon):

$$m (dv/dt) = - 0,5 \rho C_D A v^2$$

hvor $v = v(t)$ er objektets hastighet (varierer med tiden, t), m = massen. Symbolene på høyre side representerer bremskraften; ρ = luftas tetthet (her 1,3 kg/m³), C_D = aerodynamisk motstandskoeffisient (= 0,6) og A = objektets tverrsnitt (0,16 m²). Det er hensiktsmessig å samle alle gitte verdier i ett symbol: $B = 0,5 \rho C_D A$ /m, og ligningen forenkles:

$$dv / dt = - B v^2 \text{ som gir } dv / v^2 = - B dt$$

Denne ligningen kan integreres direkte:

$$1/v = - B t + C$$

Konstanten, C bestemmes fra den kjente hastigheten V (= 70 m/s) ved $t = 0$, eller $C = - 1/V$. Løsningen kan skrives:

$$1/v = 1/V + Bt$$

eller etter multiplikasjon med vV på eksplisitt form:

$$v(t) = V / (1 + B V t)$$

Vi ser at $v(t)$ avtar med tiden som forventet. For å gjøre den videre behandling så enkel som mulig, vil en se på de tallmessige resultater som fremkommer etter en serie korte tidsrom, hensiktsmessig valgt som 0,1 sekund. I løpet av det første tidsintervall vil flyet bevege seg 7 m, objektet noe mindre (numerisk ca. 6,5 m) og forskjellen blir ca. 0,5 m. Etter nok et intervall på 0,1 sekund vil forskjellen øke, og når den har vokst til 10 m, kan objektet treffe finna. Beregningen gjøres lettest ved hjelp av en tabell. Merk at $B = 0,0104$.

^{100.} Vedlegg 11: FOI-rapport: Fin loads on a Twin-Otter related to the Mehamn accident investigation. FOI-RH-0342-SE, February 2005. Vedlegg 14: FOI-rapport: Structural Analysis of Twin-Otter Tail for Mehamn Accident Investigation. FOI-RH-0421-SE.

^{101.} For å fastslå dette bør deformasjonsenergien i finnas fremkant beregnes ut fra påført skade, en meget vanskelig oppgave.

Tabell 10.1 Distanse mellom et objekt og flyet, som funksjon av tiden fra eventuell bagasje kommer løs fra fremre bagasjerom.

t(s)	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8
v(t)	65,2	61,1	57,5	54,2	51,3	48,7	46,4	44,2
V Δt	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
v Δt	6,5	6,1	5,8	5,4	5,1	4,9	4,6	4,4
(V-v) Δt	0,5	0,9	1,2	1,6	1,9	2,1	2,4	2,6
Distanse	0,5	1,4	2,6	3,2	5,1	7,2	9,6	12,2

Ifølge de forenklete beregninger, vil objektet nå frem til finna etter vel 0,7 sekunder og ha en hastighet på ca. 46 m/s. Dette stemmer bra overens med FOIs mer detaljerte beregninger¹⁰².

Relativt til flyet (70 m/s) har objektet en hastighet på ca. 24 m/s idet det treffer finna. Omregnet til ekvivalent fallhøyde etter formlene: $v = gt$ og $h = 0,5 g t^2$, får en $t = 2,45$ s og $h = 29$ m. En kollisjon med finna vil imidlertid ikke gi oppbremsing til null (som ved et fall mot bakken) og spørsmålet om en veske på 6 kg kan gi et vesentlig bidrag til brudd på finna, er fremdeles åpent.

Ved sterk aerodynamisk belastning opptrer et sug nær en vinges fremkant, og lokalt har man en trykklast med en betydelig foroverrettet komponent. Kollisjonslasten vil virke imot denne aerodynamiske kraften og kan føre til avlastning av fremre bjelke i stedet for en tilleggsbelastning. At "impact"-last som treffer "i det øyeblikk finna er maksimalt belastet" skulle være medvirkende til brudd på bjelken, synes derfor noe svakt begrunnet. Dermed kan det også settes spørsmålstegn ved hele den hypotesen som FHK bruker som mulig havariårsak. De inntrykninger av aluminiumshuden og de deformasjoner på neseribbene som antas å skyldes kollisjonsskader, vil ha en betydelig virkning på finnas evne til å generere løftekraft. Med skader langs fremkanten vil "stall" opptre ved en mindre innstrømningsvinkel og dermed gi en redusert maksimallast på 10-20 %. Mot dette innvender FHK at den aerodynamiske overbelastning skjer før, eller i samme øyeblikk, som fremkanten skades. De reduserte aerodynamiske egenskaper kan dermed muligens være uten konsekvens for FHKs bruddhypotese, men innvendingen synes lite rimelig.

Nye verdier ble beregnet/anslått uten tilgang til de aerodynamiske data som gjelder for flytypen Twin Otter DHC 6-300. FOI har imidlertid fått frem kontrollerte aerodynamiske data for finna, og for det vingeprofil som er brukt. De aktuelle verdier ligger nær til dem som er gitt ovenfor og som viser at FHKs hypotese ikke er holdbar. I tillegg kommer tvil om hvorvidt bagasje, eller andre løse gjenstander i fremre ba-

gasjerom, virkelig kan unnsnippe slik som forutsatt og om i så fall banen leder mot finna. I et høringsnotat (1987) til FHK-rapporten, anførte teknisk sjef (Widerøe) Joar Grønlund, at Widerøe hadde operert Twin Otter i 14 år uten at et slikt tilfelle hadde inntruffet. Det har heller ikke inntruffet senere etter millioner av flytimer med den samme flytypen.

Som Vedlegg 16 følger en fullstendig rapport med de detaljerte beregninger utført for kommisjonen av FOI i april 2004.¹⁰³

10.2.3 Effekt av åpen "airstair door"

Det er rapportert flere tilfeller der passasjerdøren på Twin Otter ("airstair door") åpner seg eller synes å åpne seg, men heldigvis for det meste på bakken, og ikke i lufta. De fleste tilfeller gjelder feil på "door warning"-signal der åpen dør angis, mens døra i virkeligheten er lukket. I noen tilfeller har døra åpnet seg på en slik måte at bare en liten spalt i overkant gir fri passasje ut. Men i et fåtall tilfeller har døra åpnet seg helt, den har falt ned og blitt hengende i wirestroppene som bærer døransetningen når den er i bruk til på- og avstigning. Det synes som om "full åpning" er noe som fortrinnsvis hender i sterk turbulens. Det er tegn som tyder på at døra kan ha falt ned i den sterke turbulensen LN-BNK møtte over Omgangslandet, idet en avslitt wirestropp, som synes å stamme fra en Twin Otter, ble funnet en tid etter havariet (1982 eller -83) i sjøen nord-øst for Omgangslandet. Funnstedet er rimelig ut fra den sterke sønnavinden som hersket på havaritidspunktet. Men denne tolkningen avhenger både av en betydelig flyhøyde (over den som FHK la til grunn) og at flyet hadde en nordlig kurs idet stroppen slet seg løs. Funnstedet (på sjøbunnen) ligger nemlig ca. 1 km nord for flyets antatte trasé.

Spørsmålet melder seg om flyet var manøvreringsdyktig med ei åpen dør og med selve døra hengende ned under døråpningen, holdt fast bare av de tre gjenværende wirer og hengslene i underkant. Døra er imidlertid ganske liten, med de gitte dimensjoner 30 ganger 45 tommer, blir flaten bare 0,82 kvadratmeter. Vingeflaten er til sammenligning om-

¹⁰². Vedlegg 18: FOI-rapport: Bagage från främre lastutrymme och effekter av öppen dörr. FOI-RH-0414-SE, april 2005.

¹⁰³. Vedlegg 16: FOI-rapport: Kan bagage från främre lastutrymme på en DHC-6 träffa framkanten på fenan? FOI-RH-0411-SE, maj 2004.

trent 45 ganger større. Av dette vet man at døra, sett på som en løfteflate, er neglisjerbar i forhold til vingeflaten og også mye mindre enn rorflatene. Løftekraften på den åpne døra gir også et tilsvarende lite bidrag til de momentene som bestemmer flyets tipp-, roll- og gir-vinkler, siden kraften opptrer ganske nært flyets tyngdepunkt.

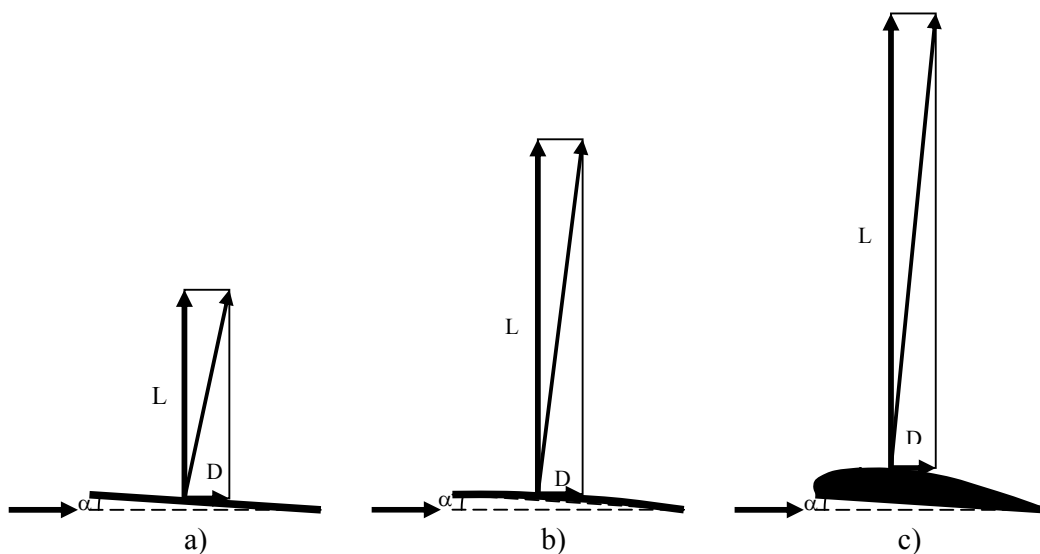
Den åpne døra genererer også en ikke-symmetrisk motstandskraft som bidrar til et girmoment mot babord. Arealet $0,15 \text{ m}^2$ synes å være et rimelig anslag for sideflaten mot vindsiden. Sammen med en motstandskoeffisient på $C_D = 1,0$ og et dynamisk trykk på $3\,000 \text{ Pa}$, gir det en kraft på 450 N og et girmoment på 600 Nm (med en antatt momentarm på $1,5 \text{ m}$). Med bare $0,1$ grad siderorsutslag kan dette generere et motsatt moment på vel 500 N , så en ser at døras effekt på flyets kurs kan korrigeres med minimale utslag på roret. En enkel overslagsberegning viser at døra er så stiv (mot vridning) at flutter blir lite sannsynlig. Den kan huske noe opp/ned omkring hengslene i underkant og den vil trolig generere virvler, både sporadisk og i form av en virvelgate (Karmanvirvler). Virkningene i form av støy og kaldluft som trenger inn i kabinen, vil være ubehagelig for både passasjerer og mannskap. Men ellers synes det

lite sannsynlig at ei åpen dør alene kan ha gitt et vesentlig bidrag til ulykken.

10.3 Belastning og mulig brudd på horisontale haleflater på grunn av vindbyger

10.3.1 Elementære begreper

De bærende flater på et fly, representert ved vinge og haleflate, er utformet slik at de gir mest mulig løftkraft og minst mulig motstand. Med utformingen menes her først og fremst vingeprofilets form. Det enklest mulige profil vil være en tynn flat plate som gir et betydelig løft når den stilles i en viss vinkel til vindretningen (i det følgende er denne vinkelen referert til som innfallsvinkelen). Om en løser opp kraftvirkningen i en komponent på tvers av vindretningen (løftkraft, L) og en kraft (motstand, D) i vindretningen, viser Figur 10.3 a) at løftkraften er mange ganger større enn motstanden. Hvis platen gis en liten krumning b), blir resultatet betydelig bedre, og for et optimalt profil c), kan forholdet L/D være større enn 20. Det er dette som gjorde flygning mulig allerede for mer enn 100 år siden; skyvekraften fra motor/propeller behøver bare å overvinne motstanden. Flyets vekt (som bæres av løftkraften) kan være mye større.



Figur 10.3 Forholdet mellom løftkraft, L og motstand (drag), D er illustrert for a) en flat plate, b) en lett krummet plate og c) en aerodynamisk profil, alle ved samme innfallsvinkel for vinden.¹⁰⁴

Løftet øker med økende innfallsvinkel, men bare opp til en viss grense kalt ”stall” eller steiling. Over den tilsvarende verdi på innfallsvinkelen øker ikke løftet mer, og en videre økning bringer et markert fall. For Twin Otterens rektangulære vinge, vil løftets

trykksentrum ligge på en linje parallell med fremkanten og i avstand 25 % av vingens bredde (eller korde).

Tyngdepunktsleiet avhenger av hvordan flyet er lastet, og vil bare unntaksvis falle sammen med trykksentret. I flukt vil flyet rotere omkring tyngde-

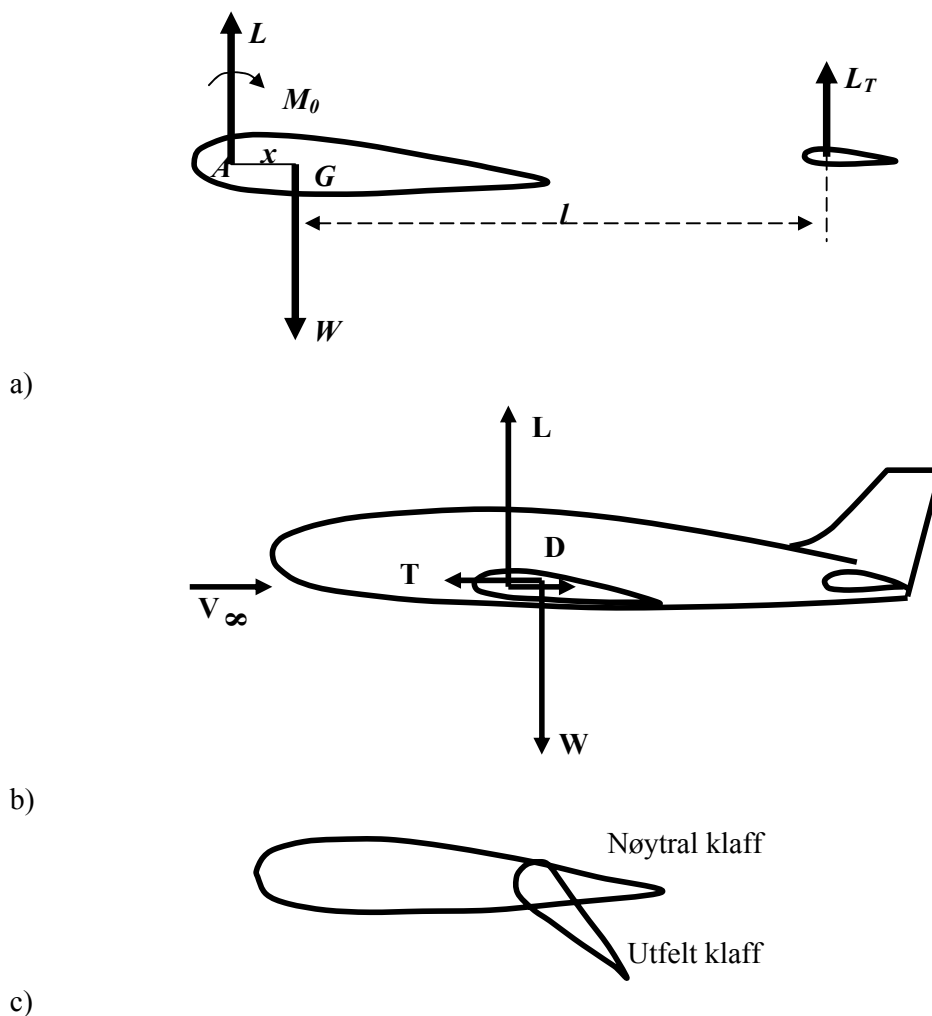
¹⁰⁴. I virkeligheten kan forholdet L/D være mye større for en optimal profil. Sideforholdet (spennvidde dividert med vingens midlere bredde) er antatt å være lik 6.

punktet, og løftekraften vil da som regel dreie flyet slik at nesen går opp eller ned. Flyet er ustabilt. For å oppnå stabilitet og kontroll må en legge til en haleflate. Hvis den befinner seg i en avstand fra tyngdepunktet som er betydelig større enn vingens bredde, kan denne nye vingeflaten gjøres mye mindre enn hovedvingen og likevel gi tilstrekkelig moment til å sikre stabilitet og kontroll. Dette er illustrert i Figur 10.4.

I det tilfellet som vises, kreves en oppadrettet last på haleflaten for å unngå at nesen går opp. Det betyr at vingen må generere et løft litt mindre enn flyets vekt, W , men forskjellen er så liten at den neglisjeres.

Til å kontrollere løftet på haleflaten utrustes den gjerne med et høyderor, dvs. en klaff i bakkant. (Et alternativ er å la hele haleflaten rotere, "all flying tail"). Klaffvinkelen kan piloten kontrollere gjennom en wire og trinseanordning som forbinder "stikka" i cockpit med en mekanisme som dreier en aksel ("torque tube") som klaffen er festet til. For et større fly

kreves en betydelig kraft i stikka, og det kan være bekvemt å avlaste piloten når belastningen varer ved over tid. Dette kan gjøres ved å anbringe en liten trimklaff (tab) i bakkant av høyderoret. Denne tab'en styres også fra cockpit gjennom en separat anordning. Dersom tab'en justeres ned, vil det øke trykket lokalt på undersiden av høyderoret som da beveger seg oppover. Men dette produserer en betydelig nedadrettet last på haleflate/høyderor, slik at en liten oppadrettet last på tab'en resulterer i en betydelig trimlast nedover. Ved Mehamn-ulykken ble det funnet skader både på høyderor og "torque tube", og tab'en var i en ekstrem nedadrettet posisjon. Dette kan tyde på at den direkte høyderorskontrollen var blokkert og at pilotene forsøkte å bevege høyderoret ved hjelp av tab'en. Nedadrettet tab gir kraft opp på høyderoret og dermed nedadrettet last på haleflaten. Dette, i tilfelle det fungerte, ville ha bidratt til å løfte nesen og bringe flyet tilbake til horisontal flygning.

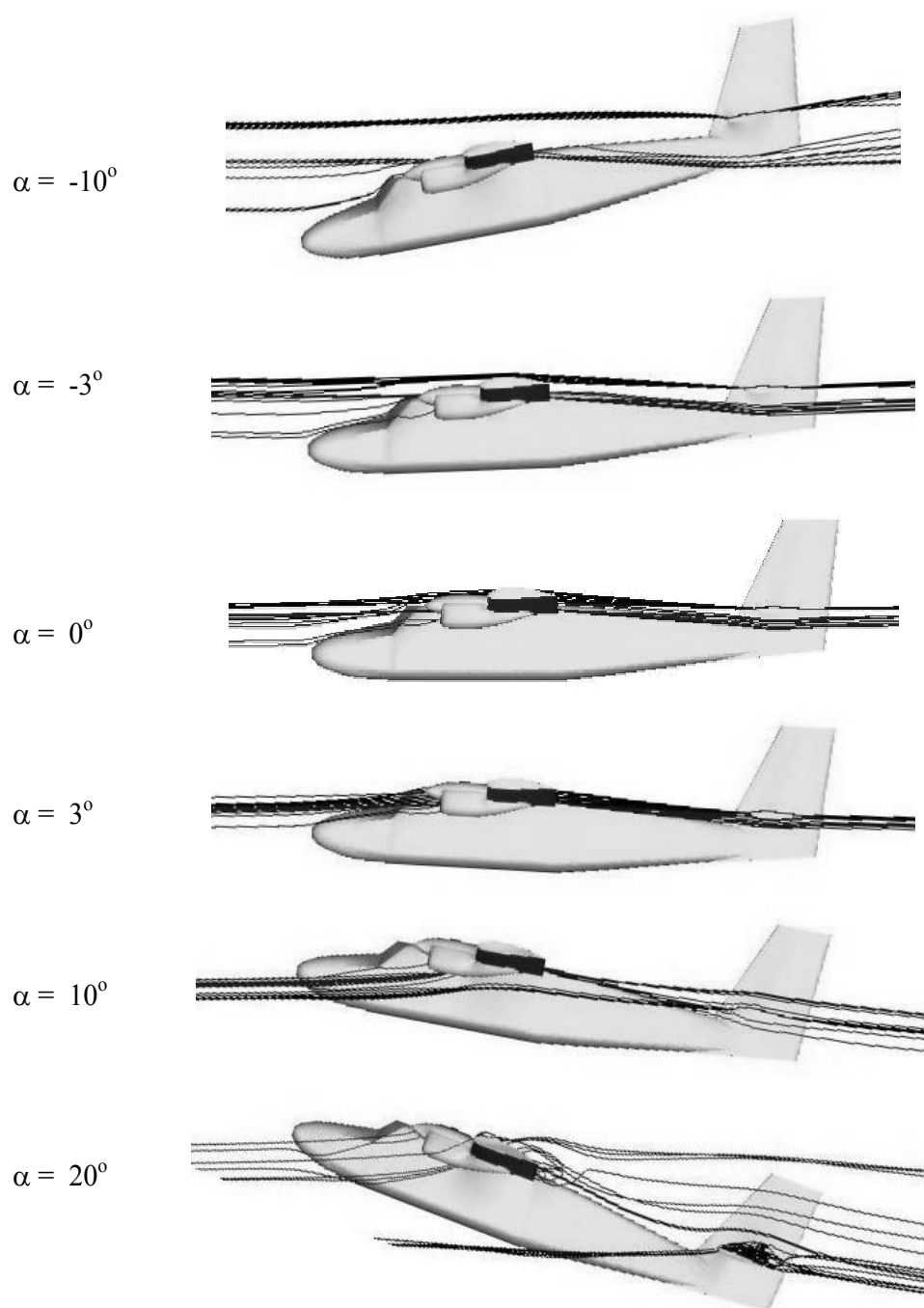


Figur 10.4 Elementære aerodynamiske virkemidler for stabilitet og kontroll; horisontal haleflate (stabilisator) og høyderor.

Ved beregning av belastning på grunn av en plutselig vindbyge er det enda et par momenter å ta hensyn til. Innfallsvinkelen til vingen beregnes gjerne ut fra flyets orientering i forhold til horisonten. Ved horisontalflygning er gjerne vinkelen mellom relativ vind og flyets hovedakse liten, og innfallsvinkelen er lik vingens referanse- (eller null-løft) vinkel i forhold til hovedaksen. (Vingens "offset" i forhold til hovedaksen er bestemt av flykonstruktøren.) I forhold til vingen synes vinden å komme forfra og litt oppadrettet. Fartsvinden genererer et løft på vingen og da må vingen også generere en nedadrettet kraft på luftstrømmen. Det betyr at luftstrømmen bak flyet er rettet nedover, i lang avstand bak omtrent like mye som den var rettet oppover foran. Strømlinjene nær flyet vil ha en viss krumning, noe som gjør det vanskelig å beregne innfallsvinkelen for haleflate/høyderor. Det-

te er illustrert for Twin Otter for forskjellige innfallsvinkler i Figur 10.5.¹⁰⁵ En oppadrettet vindbyge endrer innfallsvinkelen i betydelig grad, og for å beregne virkningen må også effekten på halens bæreflater inkluderes. Slippstrømmen bak propellene er enda et kompliserende element. Av praktiske grunner velger produsenter av to-motors propellfly å bare bruke en type motor og propeller slik at begge flyets propeller roterer samme vei. Slippstrømmen bak propellene vil da også ha en viss rotasjon, og en får derfor et asymmetrisk strømningsfelt bak vinge og motorer. Det påvirker både høyderor og finne/sideror.

¹⁰⁵ Slike 3-dimensjonale beregninger for et helt fly, har blitt realisert bare i de siste år.



Figur 10.5 Strømning over haleflatene ved forskjellige innfallsvinkler.

10.3.2 Beregninger utført av FOI

For beregningene var det nødvendig å få relevante aerodynamiske data fra produsenten, tidligere De Havilland, nå Bombardier. En nyttig samling data fra testflygninger er også publisert av NASA. En Twin Otter var her brukt til å studere problemer forbundet med ising. En fullstendig fremstilling med relevant litteraturliste er gitt i FOI-rapport i Vedlegg 13¹⁰⁶. En vil nøye seg her med å peke på de viktigste resultatene.

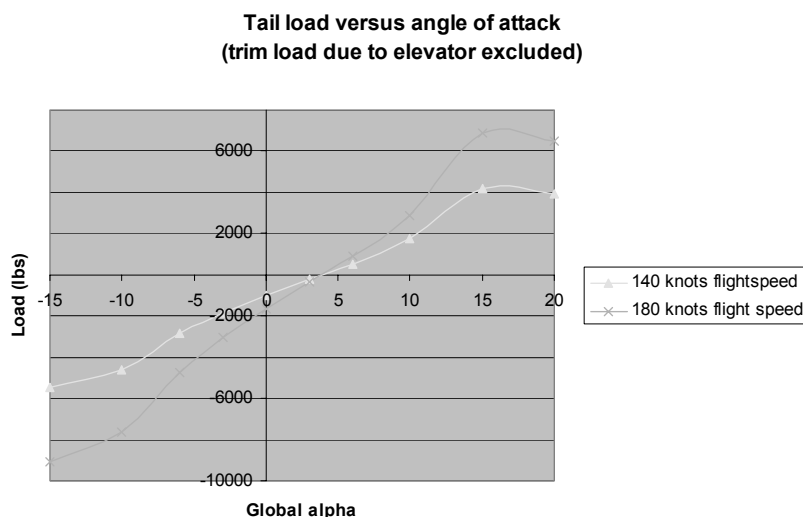
På grunn av vingens plassering i forhold til haleflatene, finner en at haleflatens last påvirkes (blir redusert) i visse områder av innfallsvinkel. I området -5 til 7 grader (vingens innfallsvinkel) er haleflatens last redusert med ca. 50 % i forhold til den last som vil opptre uten vinge oppstrøms. Hvis flyet plutselig

¹⁰⁶ Vedlegg 13: FOI-rapport: Loads on the horizontal stabilizer of a Twin-Otter and vertical gust response related to the Mehamn accident investigation. FOI-RH-0377-SE, november 2004.

treffer en vertikal vindbyge, vil den effektive innfallsvinkel forandres. Eksempelvis vil en 30 knops byge som treffer flyet ved marsjhastighet 140 knop, øke innfallsvinkelen med 12 grader. Figur 10.6 viser resultatet av FOIs beregninger forutsatt at høyderor og tab begge har null utslag. Maksimal tillatt last ("limit load") på haleflaten er på 5 000 lbs, mens bruddlast ("ultimate load") er på 7 500 lbs. For marsjhastighet 140 knop, ligger lasten på haleflaten mellom -5 000 lbs og 4 000 lbs, som er innenfor grensen for "limit load". Økes hastigheten til 180 knop, vil bruddgrensen overstiges. Men denne hastigheten er i normale flytilstander ikke aktuell. Både ved Mehamn- og Værøy-ulykken antas at hastigheten var over 180 knop idet maskinen styrtet i sjøen. FOI har også beregnet trim-lasten på halen fra NASAs "flight tests" og det gir omtrent 1 000 lbs ved 140 knop i 2 000 fots høyde og vel 1 600 lbs ved 180 knop. De git-

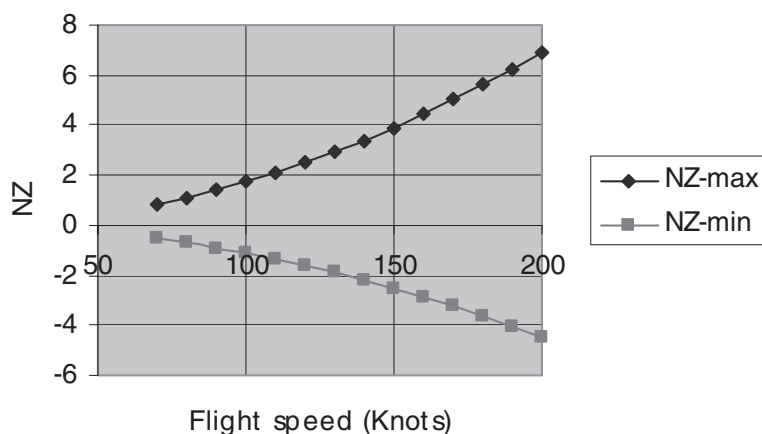
te verdier gjelder da flygning i stille luft uten vindbyger.

I Figur 10.7 er angitt grensene (pga. "stall") for max og min vertikal akselerasjon (g-last) for Twin Otter: En vet at $C_L \text{ max} = 1,4$ og $C_L \text{ min} = -0,9$, hvor C_L er løftkoeffisient. Negativ verdi antyder nedadrettet last. Lastfaktoren benevnes n ($n = NZ = 1$ angir normal flygning rett fram i konstant høyde). Om en går ut fra en flyvekt på 5 200 kg (som for LN-BNK) og flygning i lav høyde med 140 knop og vingeflate 39 m², kan en regne ut en C_L verdi = 0,41. Dette tilsvarer da en lastfaktor $n = 1$. Den laveste og høyeste lastfaktor som kan opptre er derfor $n_{\text{max}} = 1,4/0,41 = 3,4$ og $n_{\text{min}} = -0,9/0,41 = -2,2$. Dette er noe høyere enn det som er angitt i pilot manual, nemlig 3,19 og -1,63 (gusts). FOIs estimat, basert på statiske betraktninger, er vist i figuren. Lastfaktoren reduseres med lavere hastighet, og produsenten angir en "gust penetration speed" = 132 knop.



Figur 10.6 Last på halen som funksjon av innfallsvinkel (α =alpha), for Twin Otter.

Possible NZ-excursion (staticestimate)



Figur 10.7 Maksimal vertikal akselerasjon som funksjon av hastighet.

De beregningene som bestemmer last ved vertikale vindbyger på 30 knop, er utført med FOIs CFD-program og er basert på statiske forhold. Flyet vil imidlertid få en dynamisk respons når det plutselig blir utsatt for krefter som endrer likevekten. Dette tema blir diskutert i det følgende.

10.3.3 Dynamisk respons basert på CFD og flight test data

En plutselig vindbyge vil gi krefter som påvirker flyets bevegelser, det kan forflyttes til siden, oppover eller nedover og det kan rotere slik at nesen går opp eller ned (benevnt tippvinkel eller "pitch"), eller kursen forandres (benevnt "gir" eller "yaw") eller med den følge at vingene roterer omkring sentralaksen (krenkning eller "roll"). En vil her bare diskutere bevegelsene for et "stivt" fly. I virkeligheten er fly ganske fleksible slik at f.eks. belastningen på vingene gjør at de står i en bue. Vingetuppens bevegelse opp og ned kan lett observeres under flygning i urolig vær¹⁰⁷.

En vil begrense betraktningene til å gjelde bare kraftpåvirkninger opp/ned (såkalt g-last) og tippvinkel. Negativ tippvinkel betyr dykking eller styrt (det siste er da dykk ute-av-kontroll). Vertikal last uttrykkes gjerne med en faktor n slik at $n = 1$ er likevekt mellom løft og tyngdekraft, mens n større enn dette gir akselerasjon oppover. "Vektløshet" representeres ved $n = 0$ og negative n -verdier er sjeldne og for pi-

loter/passasjerer svært ubehagelige. Pilotene kan bare utføre sine oppgaver i et begrenset område av n , kanskje mellom $n = 2$ og $-0,5$. Tallverdiene gjelder ikke for militærpiloter som har spesialtrening og spesialutrustning (drakter).

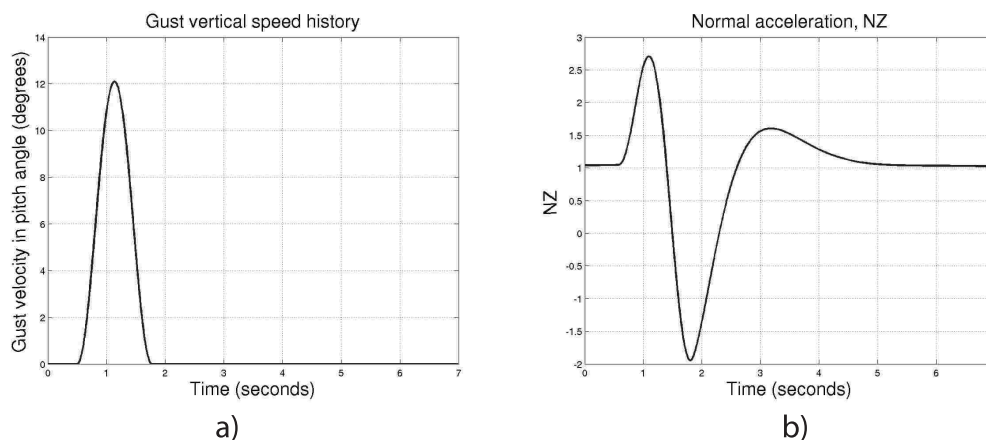
Sertifiseringsmyndighetene stiller krav til alle flytyper med hensyn til belastning i urolig luft. Belastningen spesifiseres som en vindbyge av en viss styrke (m/s), varighet (s) og retning. En plutselig oppadrettet vindbyge synes å være mest kritisk for en Twin Otter. Sertifiseringskravet er her 30 knop (ca. 15 m/s) over en lengde på 300 fot ved marsjhastighet 140 knop (ca. 70 m/s). Oppadrettede vindbyger opp mot 15 m/s forekommer ved turbulente forhold over Omgangslandet, og kravet synes derfor relevant.

FOI har brukt sine dynamiske simuleringsmodeller til å beregne Twin Otterens bevegelser ved passering av en slik vindbyge. Data til validering av beregningene er hentet fra NASAs "flight test program". Tiden flyet bruker på å passere igjennom vindbygen er ca. 1,4 s. Flyet er omtrent 50 fot (17 m) langt, og det tar ca. 0,25 s før hele flyet er inne i vindbygen. Denne tidsforsinkelsen er av betydning siden vindbygen virker først på vingen og det fører til en kraftig akselerasjon oppover, deretter treffer vindbygen også haleflaten, noe som gir en sterk "nese-ned"-bevegelse. For å bestemme krefter må vindbygehastigheten omregnes til tipp (eller "pitch") vinkel og denne er vist i Figur 10.8 a), hvor max verdi er vel 12 grader. Vertikalakselerasjonen (uttrykt ved g-faktoren, n) er vist i Figur 10.8 b). Flyet beveger seg først opp til en max verdi på $n = 2,75$ (avlest verdi), men på grunn av kraften på haleflaten dykker flyet deretter ned og når en negativ verdi på nesten $n = -2$. Negative n -verdier

¹⁰⁷. Denne fleksibiliteten er av stor betydning når luftstrømmen genererer svingninger i rotorflatene, kalt "flutter", siden dette i flygningens barndom ofte førte til alvorlige ulykker.

betyr i praksis at løs bagasje går i taket, i tillegg til diverse ulemper, og kanskje angst for både passasjerer og mannskap. Lasten på haleroret når ikke kritiske

verdier i det tilfellet som her betraktes, men i en slik vanskelig situasjon kan kraftige rorutslag lett føre til kritisk belastning.

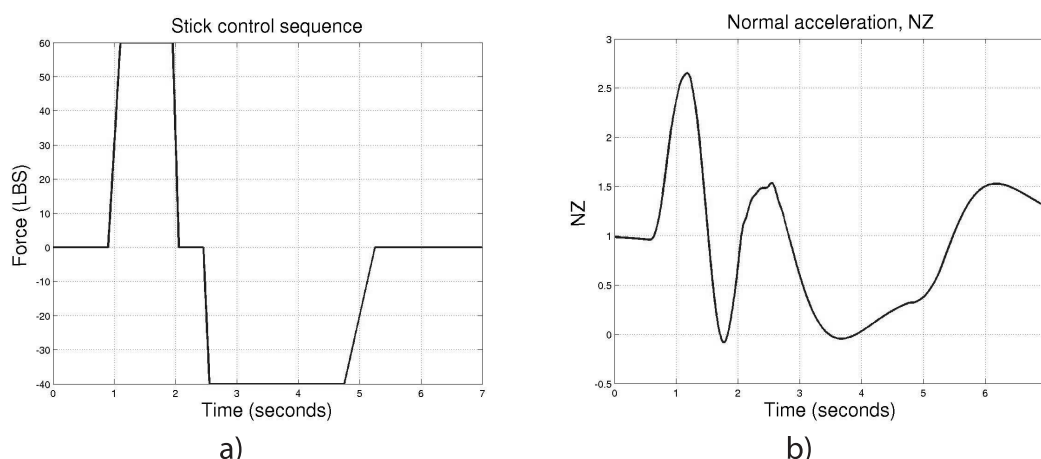


Figur 10.8 a) Oppadrettet vindbyge omregnet til tippvinkel; b) Oppadrettet akselerasjon uttrykt ved lastfaktor.

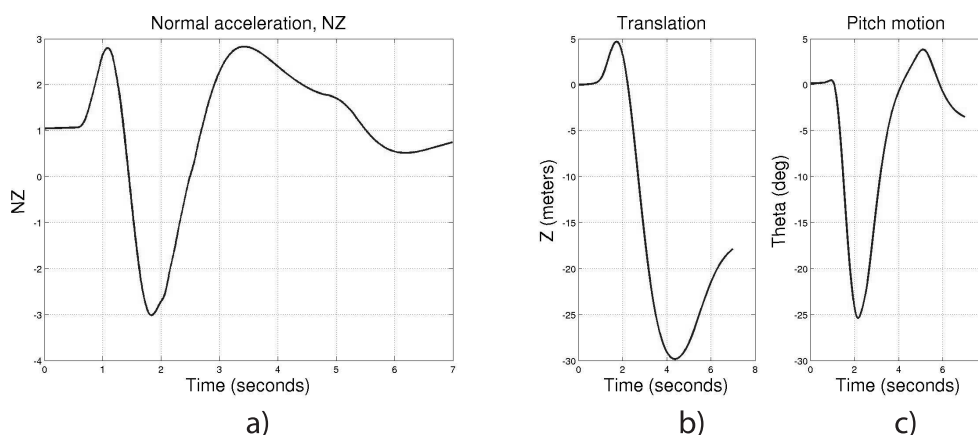
10.3.4 Oppadrettet vindbyge kombinert med høyderorsutslag

Det vil være naturlig for piloten som kjenner at en vindbyge tar tak i flyet, å svare med høyderoret for å redusere belastningen så mye som mulig og samtidig skåne passasjerene for ubehag. For simulering betraktes et rorskjema som antydnet i Figur 10.9 a). Ved $t = 1$ s drar piloten i stikka med en kraft 60 lbs, holder roret fast i videre ett sekund og fører det så tilbake til nøytralt leie. Etter ytterligere 0,5 s, skyver han stikka frem med kraft 40 lbs og holder roret i videre 2 s, før han igjen går tilbake til nøytralt leie.

Denne manøver, hvor han lar høyderoret gå "med bevegelsen" forårsaket av vindbygen, virker kanskje ikke som det mest naturlige valg. Det reduserer imidlertid "overslengen" mot høye negative g-laster, vist i Figur 10.9 b), og også den maksimale belastningen på haleflaten. Det virker kanskje mer naturlig å bruke roret "mot bevegelsen", slik at når en opplever en oppadrettet akselerasjon, så skyves stikka forover, og når nesen igjen går ned, holder piloten igjen med stikka. Det gir den motsatte rorbruk i forhold til det som er vist i Figur 10.9 a).



Figur 10.9 Respons av Twin Otter til kombinert oppadrettet vindbyge og kontrollbevegelse med høyderor ifølge skjema.



Figur 10.10 Respons av Twin Otter til kombinert oppadrettet vindbyge og høyderorsbevegelse motsatt av angitt skjema: a) lastfaktor, b) vertikalbevegelse (i meter) og c) nesevinkel¹⁰⁸ (i grader).

En ser at det er kontrollbevegelsen med ”motsatt” rorbruk som gir de største belastninger. Figur 10.10 viser at en får negativ akselerasjon – 3 g (mot – 2 g uten rorbruk), og en negativ ”pitchvinkel” på –25 grader¹⁰⁹. Selv med denne manøver blir belastningen på haleflaten under bruddlast. En har tidligere nevnt en rekke hendelser med Widerøes Twin Ottere hvor det forekom store høydetap. En hendelse som gjelder Omgangslandet 12. mars 1982 er allerede nevnt. To sammenlignbare hendelser fant sted nær Værøy flyplass, henholdsvis sent på året i 1989 og tidlig på året i 1990.

For ulykken på Værøy vet en (fra ”voice recorder”) at piloten fravek normal prosedyre og fløy med 10 grader flap også etter take-off. Fra den tidligere diskusjon om vingens virkning på løftekraften på halen, kan konstateres at bruk av ”flaps” reduserte effekten av høyderoret og dermed ga et bidrag til ulykken. I 1982 var ”voice recorders” ennå ikke installert i Widerøes Twin Ottere. Det var samme værforhold ulykkesdagen og dagen etter ulykken, da besetningen Lorentzen/Floden fløy samme rute som ulykkesflyet over Omgangslandet. De kom ut for kraftig turbulens i dette området, men kom igjennom den uten skader. LN-BNK kan ha vært utsatt for tilsvarende turbulens, og kan ha fått alvorlige problemer pga. svakheter ved høyderoret.

Daværende major og sjef for Flyvåpenets 719 skvadron, Per Hetty, har skrevet et interessant brev til FHK vedrørende flygning med Twin Otter i Norge. Han karakteriserer maskinen som velegnet til bruk på korte baner, men mindre egnet for flygning i turbulens. Han nevner eksempler av typen ”steep dives”

og skriver at: ”Når man opplever turbulens av denne karakter, blir flygerne nærmest statister, med liten direkte kontroll over flymaskinen”. Han nevner også hvor farlig det kan være å fly i turbulens med tette ”sinuser” (bihuler). Hvis man er tett bare på én side, kan dette lett føre til desorientering, spesielt i mørke. Han har selv opplevd ”å steile ut” i 10 000 fots høyde, med 130 knops fart på grunn av en ”sharp edged gust”. Han uttaler videre: ”I slike tilfeller er det godt å ha mye luft under seg”.¹¹⁰ Det hadde ikke Widerøepiloten, verken på Værøy eller Omgangslandet.

10.4 Flutter og andre aeroelastiske problem

Flutter er det mest kompliserte problem for flykonstruktøren idet det kobler flyets aerodynamikk med de elastiske deformasjoner, som skrog og vinger utsettes for pga. luftkreftene. En får altså en tilbakelkobling idet de aerodynamiske krefter forandrer flyets form slik at kreftene igjen forandres. Men formendringene er ikke stabile, de forandrer seg med tiden, og det kan skje meget raskt idet strukturen kommer i svingninger. En type svingninger som forårsakes av luftstrømmen kalles flutter, og de er spesielt farlige når luftstrømmen tilfører energi slik at svingningene kan vokse ”uten grenser”. Det forutsetter da at energitilførselen er større enn det arbeidet som utføres av bremskreftene (kalt dempningen). Dempningen kan være tilstrekkelig til å hindre ukontrollerte svingninger ved lave hastigheter, men for liten (den kan til og med gå mot null) når hastigheten øker. For sertifisering må flyet være fritt for flutter opp til en maksimal hastighet gjerne satt lik $1,2 V_d$ hvor in-

¹⁰⁸. Nesevinkel”, ”tippvinkel” og ”pitch-vinkel” brukes om hverandre.

¹⁰⁹. For slike store vinkler, blir de aerodynamiske data, brukt i beregningene, noe usikre.

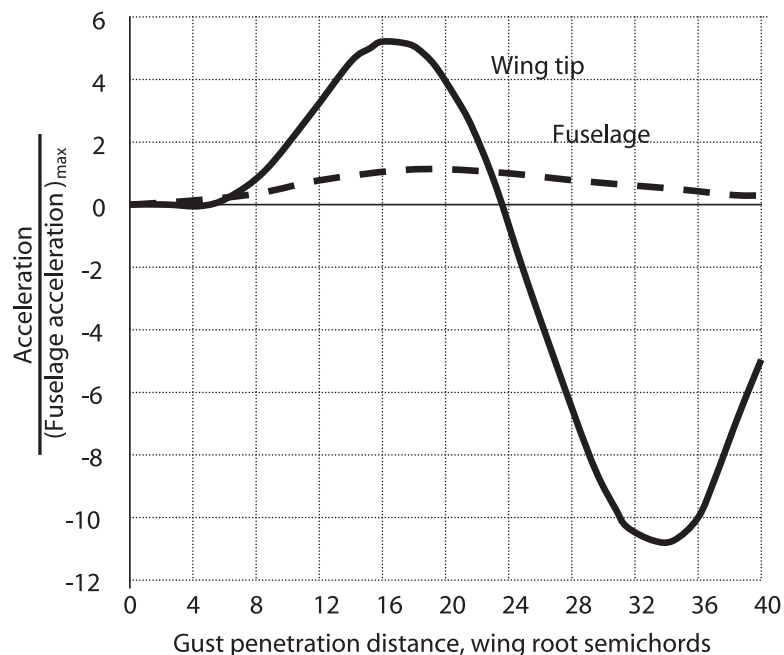
¹¹⁰. Brev fra Per Hetty til FHK av 9. februar 1987.

deks, d antyder stup ("dive"). Ordet "flutter" betydde opprinnelig flagring eller blafring, men et flagg som flagrer i vinden gir feil bilde. Flagget består av lett duk, nesten uten stivhet, og bevegelsen har lite til felles med det man forbinder med flutter.

De fleste kjenner til analoge aerodynamiske problemer, eksempelvis hengebroer som settes i svingninger av vinden (noen har til og med falt ned), eller flaggstenger som vibrerer. Her er det Karman-virvler som opptrer, gjennom periodisk avløsning fra lesiden av stanga, dannes et trykkfelt som varierer med tiden og setter stanga i vibrasjon. På fly finnes lignende fenomen i form av "buffeting" og "aileron buzz", som begge skyldes den Karmanske virvelavløsning. Flutter er atskillig mer komplisert, og krever inngående kjennskap til matematisk strømningsmekanikk¹¹¹. Sammenlignet med tekniske byggverk på land eller

sjø, må fly bygges av ekstremt lette og slanke strukturer. Det medfører også at de er svært elastiske; de kan tåle høy belastning, men får samtidig store utbøyninger.

De første store fly med tilbakesvepte vinger (som B-47), fikk på kjøpet en betydelig fleksibilitet som vist i Figur 10.11. En ser at akselerasjonen forårsaket av en vindbyge og målt på vingetuppen, er fem ganger så høy som målt inne i flykroppen. Dette betyr også at den fleksible vingen bidrar til god fjæring og mer komfort inne i flyet. De korte og stive vingene, samt mye større hastighet, kan være forklaringen på hvorfor jagerflypilotene fant turbulensen på Omgangslandet å være så mye mer ubehagelig enn det pilotene på de langsommere propellflyene rapporterte. Dette ble også hevdet av FHKs konsulent, flymeteolog Dannevig, alt i 1984.



Figur 10.11 Målt vertikalakselerasjon på fly med fleksible vinger.

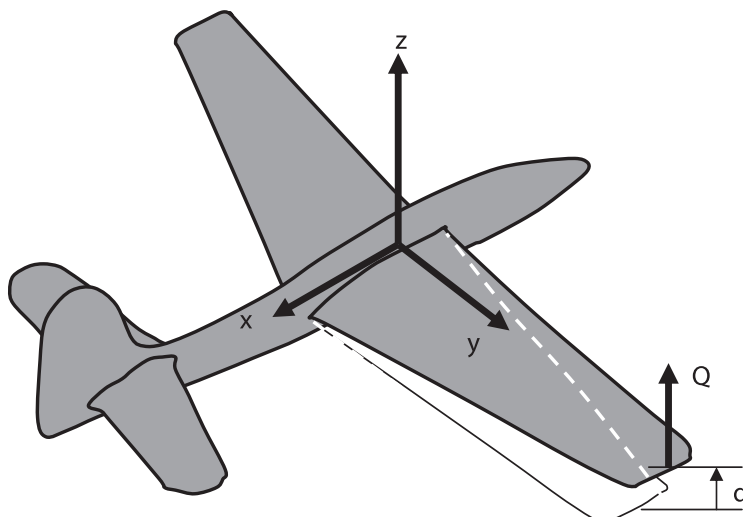
Det kan være nyttig å studere en spesiell form for flutter som flyhistorisk sett synes å ha vært den mest betydningsfulle. Figur 10.12 viser en skisse av et fly der en oppadrettet kraft på styrbord vingetupp, bøyer vingen oppover. Løftekraften på vingen, når flyet er i lufta, vil bøye vingen opp omtrent på samme måte. Med et egnet redskap kan en på lignende måte påføre et vrilmoment og finner at vingen roterer slik at vridningsvinkelen er null ved vingeroten og maksimal ved vingetuppen. Hvis vingen var symmetrisk (som

en rund stav) ville man finne at et punkt i sentrum ikke roterte, dette kan kalles den elastiske akse ved en rotasjon på grunn av et påført vrilmoment. Dersom man gransker hvert enkelt snitt av vingen fra vingerot til tupp, kan man finne et tilsvarende punkt som ikke påvirkes av vrilmomentet. Linjen gjennom alle slike punkter kalles den elastiske akse. Den er av betydning fordi en last som angriper langs denne akse, ikke bidrar til vrilmomentet og dermed ikke forandrer vingeprofilets vinkel i forhold til luftstrømmen. For

¹¹¹. Theodore Theodorsen, nordmann i USA, virksom både før og etter den andre verdenskrig, var en pioner på dette området, og er blitt hedret som æresdoktor ved NTH (nå NTNU), der han også fikk sin ingeniørutdannelse.

en rett rektangulær vinge slik som på Twin Otter, kan summen av løftekreftene på vingen erstattes med en kraft (linje) som virker langs linjen som representerer 25 % av vingens korde (= bredde). Hvis den elastiske

akse fulgte samme linje, ville det ikke oppstå noe vrimoment på grunn av løftekraft. Men så enkelt er det sjelden eller aldri, løftet forårsaker også vridning som igjen endrer løftekraften.

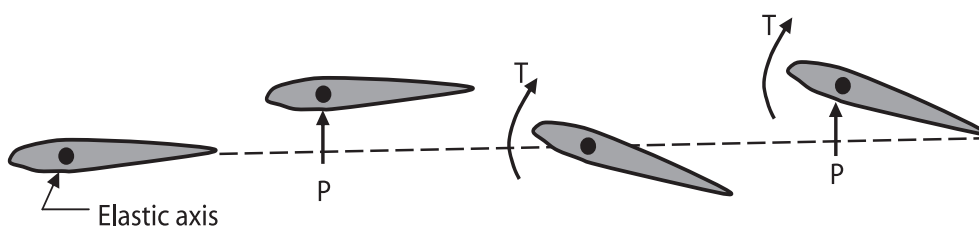


Figur 10.12 Bøying av vinge på grunn av kraft som angriper på vingetuppen.

Vingene på pionerens flytyper var ofte så svake i vridning at straks de fikk løft, så vred de seg mot enda større innfallsvinkel og større løft og gikk dermed i oppløsning. Slike hendelser ("divergence") er også et aeroelastisk fenomen og var årsaken til at fly i mange år ble bygget med dobbeltvinger; den ene over den andre med kraftig avstivning imellom. Denne konstruksjonsmåte (biplan), var dominerende frem til slutten av første verdenskrig trass i at den resulterte i mye større motstand og lavere hastighet enn de senere monoplane. Men de på sin side introduserte på nytt både "divergence" og flutter som problemer som måtte løses. Et fundamentalt flutter-problem er illustrert i Figur 10.13. En vinge vil normalt bevege seg vertikalt under flygning, et lite tillegg i løft (P) illustrerer dette. Angriper "tilleggs løftet" gjennom den elastiske akse, endrer ikke angrepsvinkelen seg. Til det trengs et netto vridningsmoment, T (= torque), som antydnet. Om vingen er satt i svingninger, kan dette skje på flere måter.

Vingens bevegelse "opp" reduserer effektiv innfallsvinkel og dermed løftet. Det demper. Hvis tilleggsløftet (negativt) angriper foran den elastiske akse, vil dette også redusere innfallsvinkelen og dermed virke dempende. Hvis derimot tilleggsløftet angriper bak den elastiske akse, vil innfallsvinkel og løft øke. Hver syklus kan da få stadig voksende utslag i innfallsvinkel, inntil kritisk størrelse nås. Prosessen kan forbedres eller forverres på grunn av masse-effekt. Hvis en konsentrerer vingens masse langs en linje gjennom de lokale seksjonstyngdepunkter, kan en få en linje som normalt ikke sammenfaller med den elastiske akse. Massekreftene får derfor også et moment relativt den elastiske akse og vil bidra til vridningen.¹¹²

¹¹² Massetregghet gir en kraft som motsetter seg bevegelsesendringer, den virker imot når bevegelsen starter og vil bibeholde bevegelsen når den stanser opp.



Figur 10.13 Flutter- bevegelse med bøying og vridning.

Det er antydnet her at vingens opp-ned-bevegelse kan føre til torsjonssvingninger med økende amplitude. Men slike oscillasjoner i innfallsvinkel produserer i seg selv aerodynamiske krefter. Hvis svingningene først er igangsatt kan de, avhengig av strømningshastighet, a) dempes, b) holdes konstant eller c) øke i amplitude eller utslagets størrelse. Ettersom hastigheten, V økes, vil tilstand a) først passeres, tilstand b) nåes ved en såkalt kritisk hastighet eller "flutter speed", og i tilstand c) kan vingestrukturen bryte sammen. For en vinge med bevegelig rorflate (balanseror, høyderor), blir beregningene av de aerodynamiske kreftene som bestemmer kritisk hastighet, enda mer kompliserte. Beregningene utføres i dag med egnede dataprogrammer, noe som ikke var mulig den gangen Twin Otter ble konstruert.

Det kan her være nyttig å minne om et begrep som er kjent for de fleste. Det er begrepet resonans. Ethvert elastisk legeme kan settes i svingninger. Det svinger med et karakteristisk svingetall (grunntonen) eller med høyere "overtoner" der svingeformen har et eller flere knutepunkter. Svingeformen kalles en modus (engelsk "mode" eller "modeshape"). Svingetallet eller frekvensen bestemmes av legemets "stivhet", dvs. den kraften (fjærkraften) som må til for å produsere en gitt utbøying, dessuten av massen av det legeme som settes i svingninger. Dette er kjent fra musikken; tonen på en gitarstreng går opp når den strammes og en tykk streng (mer masse) har en lavere tone.

En går nå tilbake til eksemplet med en slank flaggstang i vind. Slår en kraftig på stanga, vil en trolig høre en tone fra vibrasjonene. De er i alle fall merkbare om stanga berøres. Vibrasjoner som settes opp av Karman-virvler, har en kjent frekvens, $f = 0,18 U/D$, hvor D er diameter og U er vindhastighet. (Verdien 0,18 varierer litt etter tverrsnittsform etc. Den er kjent som Strouhal-tallet). Hvis svingetallet for stanga er lik denne frekvens, kan en få store utslag; en har et resonansfenomen. Vingen avbildet i Figur 10.12 har også et egensvingetall eller frekvens. Slipper en kraften Q , vil vingen vibrere opp-ned i grunnmodus med et knutepunkt i vingeroten. Holder en fast et punkt imellom vingetupp og vingerot, får en et nytt modus med høyere frekvens. Dette blir brukt for å modellere (matematisk) effekten av en motor festet på vingen. Motoren er svært tung i forhold til vingen, og kommer derfor ikke lett i svingninger. Motorinnfestingen kan derfor anses som et "knutepunkt". Babord vingehalvdel kan enten svinge på samme måte som styrbord vinge, eller motsatt. En omtaler dette som symmetrisk eller antisymmetrisk modus. Så lenge vingen står stille på bakken, opptrer ingen krefter som kan øke utslagene, en har bare en viss dempning på grunn av luftmotstand og indre friksjon i strukturen (flater som glir mot hverandre, etc.) Vibrasjonene dør derfor ut.

Under flygning kan vingen settes i svingninger for eksempel på grunn av en vindbyge eller et hurtig rorutslag. Opp-ned-bevegelsen koples også med vridning (torsjon) slik at innfallsvinkelen minsker eller øker og dermed også de periodiske løftekreftene. Hvis et resonansfenomen inntreffer, vil en få maksimale utslag, men ikke nødvendigvis brudd. Dempningen i strukturen kan være tilstrekkelig til å hindre at brudd opptrer. Resonans kan karakteriseres ved at svingefrekvensen når en kritisk verdi, lik frekvensen på den påvirkende kraft (her den aerodynamiske kraft fra vingens torsjonssvingninger). Med liten dempning og påvirkningsfrekvens nær resonansfrekvens, vil en få svingninger i motfase om påtrykt frekvens er større enn resonansfrekvens og i fase, hvis den er mindre. Man forsøker å unngå frekvenser i nærheten av resonansfrekvensen. Det er vanskelig å beregne alle detaljer omkring vingens vibrasjoner (frekvens og amplitude) med økende flyhastighet. Det er lettere å søke den tilstand (flyhastighet) da dempningen forsvinner. Ved flygning kobles de forskjellige svingningsmoduser, de kan ikke "isolerers" og studeres hver for seg slik som når flyet står på bakken.

Hittil har man bare betraktet en vinge med symmetrisk eller antisymmetrisk modus, men det finnes på en komplisert elastisk konstruksjon (slik som et fly) svært mange svingningsformer som må undersøkes. For den elastiske analysen reduseres flyet til et system av elastiske bære- bjelker ("beams"), som har de samme egenskaper med hensyn til bøyning og vridning som den opprinnelige vinge eller finne etc., og som også har de samme dynamiske egenskaper (egensvingetall, dempning etc.) Disse bærebjelkene forbindes på en måte som samsvarer med den måten finna eller vingen er innfestet i flykroppen.

En forenklet skisse er vist i Figur 10.14. Koordinatsystemet (x,y,z) har origo i tyngdepunktet, deformasjonene u,v,w går i henholdsvis (x,y,z) -retningene, og bare to vridningsdeformasjoner er antydnet, en vridning ϕ av flykroppen (retning roll) og en vridning θ av vingen (retning tipp-vinkel eller "pitch"). Vingen viser asymmetrisk "grunnmodus", det samme gjør halepartiets løfteflater. Det er åpenbart at et slikt mer fullstendig fly kan ha nye resonansproblemer; f.eks. ved at halepartiet svinger i resonans med kroppens vridningsbevegelse, etc. I sin undersøkelse for kommisjonen tar FOI for seg i alt 30 "egensvingemoduser" hvorav seks er flyets bevegelser uten elastiske deformasjoner. Dette er de bevegelser som bestemmer flygnings- og manøveregenskaper, og som normalt er kjent fra produsentens typedokumentasjon og pilothåndbøker.

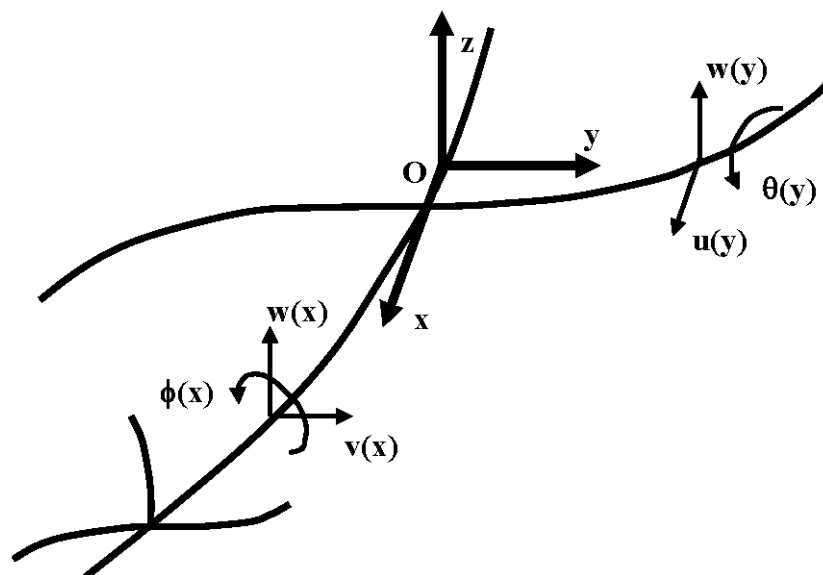
Trass i alle komplikasjoner kan en i dag finne svingningsfrekvenser og tilsvarende dempning for en rimelig komplett beregningsmodell av et fly. Men det skjer via en komplisert matematisk utvikling, der

svingningsformene ved hastighet, V uttrykkes ved hjelp av grunnformene ved $V = 0$ og en rekke ubestemte koeffisienter som er funksjoner av tiden. De svingninger som analyseres, er derfor kombinasjoner av grunnformer som bøyning og torsjon av vingen, av rorutslag/vridning av sideror/halefinne, etc.

På grunn av de kompliserte tilbakekoblinger mellom de ulike svingeformer, blir de matematiske løs-

ningene også kompliserte, ikke bare beregningsmessig, men også når det gjelder å forstå resultatene. Det vises til Vedlegg 12.¹¹³

En hovedkonklusjon vil være at Twin Otter er flutter-fri i det hastighetsområdet som er aktuelt for flytypen.



Figur 10.14 Koordinatsystem for elastisk objekt.

10.5 Belastning på flyet ved sterk atmosfærisk turbulens

10.5.1 Flyets tilstand

Kommisjonen har i kapittel 8.2 diskutert mulige ulykkesscenarier ut fra den forutsetning at flyet var i den stand som kreves for et luftdyktighetsbevis, og at besetningen var friske og vel skikket for sin oppgave. Blant de mange hypoteser og antagelser som er fremsatt, er også slike som forutsetter at LN-BNK hadde blitt påført en skade ved avgang fra Berlevåg. Det var sterk vind på rullebanen i Berlevåg, og en mulig hendelse kunne være en skade på sideroret på grunn av "ground gust". Sterk vind er vanlig i Nord-Norge og "ground gusts" som skader flyet, er sjeldne. Kommisjonen kjenner bare til ett rapportert tilfelle for Twin Otter. Man vil derfor gå ut fra at rorflatene var i orden og at, i motsatt fall, dette ville ha blitt rapportert av styrmannen ved hans radiokontakt med tårnet i Mehamn.

Kommisjonene har også diskutert en mulig kollisjon med ukjent luftfartøy ved innflygning over Omgangslandet, med det resultat at "bare" balansevekten

på toppen av sideroret blir brukket løs. En har øyenvitner som har fulgt LN-BNK over Tanafjorden og innover Omgang, og de har ikke observert noe annet luftfartøy. Selv om radarsignalene fra Honningsvågradaren er vanskelige å tolke, er det liten grunn til å tro at ett eller flere ekko kan representere et fremmed fly eller drone. Man vet også fra diskusjonen i kapittel 6.4.3 at tap av balansevekten ikke vil føre til helt eller delvis tap av luftdyktighet, balansevekten er i og for seg unødvendig, men følger med flyet av "historiske" grunner.

I kapittel 6, "Analyse av vraket", er nevnt at "torque tube", som overfører kraften på høyderoret fra den ene ror-halvdelen til den andre, viser tydelige utmattingssprekker. Denne sprekkdannelsen kan redusere styrken på nevnte del med opptil 50 %, ifølge FOIs eksperter. Dette er da en mulighet som må følges videre. Sprekkdannelser utvikles over tid slik at det ikke er sannsynlig at skaden kom først ved sammenstøtet mot havflaten. Skaden er også nevnt i R84, men ifølge produsenten har den ingen konsekvenser. I kapittel 10.3 har kommisjonen analysert belastningen på de horisontale haleflater ved gitte

¹¹³. Vedlegg 12: FOI-rapport: Flutter investigation of a Twin-Otter related to the Mehamn accident investigation, focused on the vertical and horizontal tail. FOI-RH-0345-SE, September 2004.

vindforhold ("gusts") og manøvrer. En har her i hovedsak sett på de kravene som stilles i sertifiseringsbestemmelsene for fly av type Twin Otter. Sertifiseringskravene er gitt på en skjematisk form og overensstemmer ikke nødvendigvis med de fysiske forhold i atmosfæren. Gusts av type (1 - cos) er naturligvis en matematisk forenkling, tilpasset de analysemetoder som brukes til å studere flyets bevegelser. I praksis gir de imidlertid et brukbart grunnlag til å bedømme om flyet egner seg til det tiltenkte formål.

I det følgende vil en legge de lokale turbulensforholdene, som beregnet i kapittel 9, til grunn for beregningene av laster og akselerasjoner. Lastene kreves for å kunne bestemme om alle påkjente deler av konstruksjonen er innenfor bruddgrensene. Akselerasjonene er viktige fordi flyet bare tåler g-laster innenfor gitte grenser, både positive og negative, og fordi pilotene ikke kan utføre sine funksjoner om g-lastene blir for høye. Periodiske bevegelser med visse frekvenser kan også gi pilotene problemer, idet piloten kan ha vanskeligheter med å korrigere bevegelsene. Han kan tvert imot ufrivillig bidra til å øke dem.¹¹⁴

10.5.2 Valg av "test cases"

Beregningene av turbulensforholdene ved Omgang ulykkesdagen, omtalt i kapittel 9, har gitt en mengde data av betydning for flyets belastning og sikkerhet. Selv om beregningene viser bl.a. turbulensens karakteristika langs den antatte traseen, så vil verdiene være en funksjon av tiden. I et tidsintervall som ligger 5 min før eller etter tidspunktet for den valgte trasé, vil en få andre verdier. En har bare resultater for hvert femte minutt, og kanskje ligger den "kritiske" case mellom de verdiene en har utført beregninger for. En mer praktisk metode vil da være å velge maksimalverdiene for de kritiske parametere nær traseen, blant de beregningssettene som en har tilgang til nær det aktuelle havaritidspunktet. Av de variabler som er aktuelle, er de mest interessante vindhastigheten, de turbulente hastighetskomponentene og den turbulente kinetiske energien. Av hastighetskomponentene vertikalt ser en verdier på 15 m/s (opp) og 10 m/s (ned), det er verdier som er sammen-

lignbare med "gust"-verdiene brukt for sertifisering. En beregning basert på kontinuumsmekanikk kan naturligvis ikke gi en "sharp-edged gust", men med oppløsning 25 m får en ganske sterke gradienter sør for havaristedet.

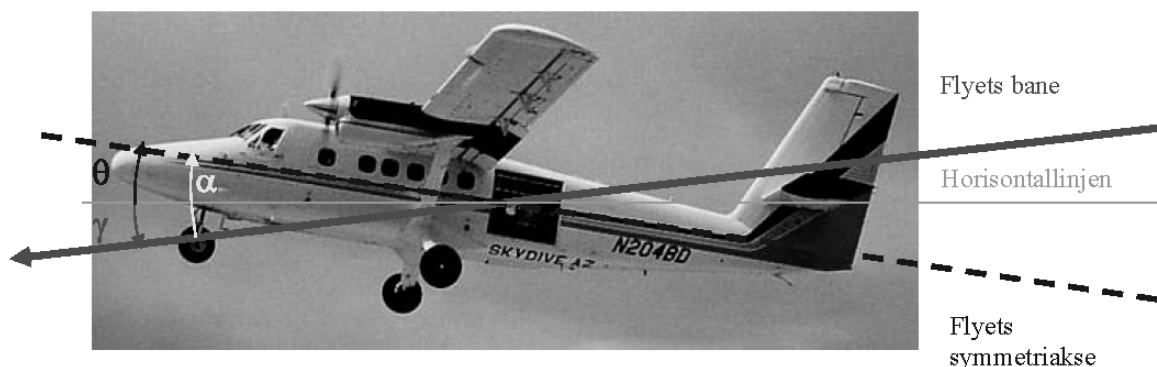
10.5.3 Flygning i turbulens – resultat av simuleringer

10.5.3.1 INTRODUKSJON

Til å analysere flyets dynamiske respons har en gjort bruk av tredimensjonale simuleringer ved hjelp av programmer utviklet av Erik Kullberg, i samarbeid med FOI. En beskrivelse av metoder og resultatene av simuleringer er gitt i rapporten "Flyegenskaper hos Twin-Otter" (jf. Vedlegg 15)¹¹⁵. Et fly i lufta utsettes for krefter som virker både i høyde- og side-retningen. Det kan også vri seg slik at den ene vingen går opp og den andre ned hvis det påvirkes av et moment omkring kroppens symmetriakse. Likeledes kan nesen beveges både mot høyre og venstre, eller opp og ned, ettersom flyet påvirkes av momenter omkring vertikalaksen eller horisontalaksen. De aktuelle krefter og vrimomenter skyldes i første rekke variable og til dels kontrollerte aerodynamiske krefter, produsert av flyets bæreflater og ror, men også tyngdekraft og skyvekraft fra motoren(e). Flyets bevegelser er i samsvar med Newtons lover for hastighet og akselerasjon, inkludert vinkelhastighet og vinkelakselerasjon. Flyets bevegelsesligninger brukes til å analysere flyets hastighet og posisjon, både i horisontal og vertikalplanet, samt hvordan det roterer omkring symmetriaksen ("roll"), vertikalaksen ("gir") og tverraksen ("tipp"). Disse ligningene er bare en spesiell form av Newtons lover anvendt på et flygende legeme til å analysere og beskrive hvordan det beveger seg i lufta. En fullstendig simulering, basert på flymekanikkens formelverk, kan beskrive flyets bevegelser fra start til landing, gjennom manøvrering, høyde- og kursendringer under forskjellige vindforhold.

¹¹⁴. PIO: Pilot induced oscillations.

¹¹⁵. Vedlegg 15: FOI-rapport: Flyegenskaper hos Twin-Otter. Oppträdande under vindstörning. Oppträdande i felfall. FOI-RH-0412-SE, april 2005.

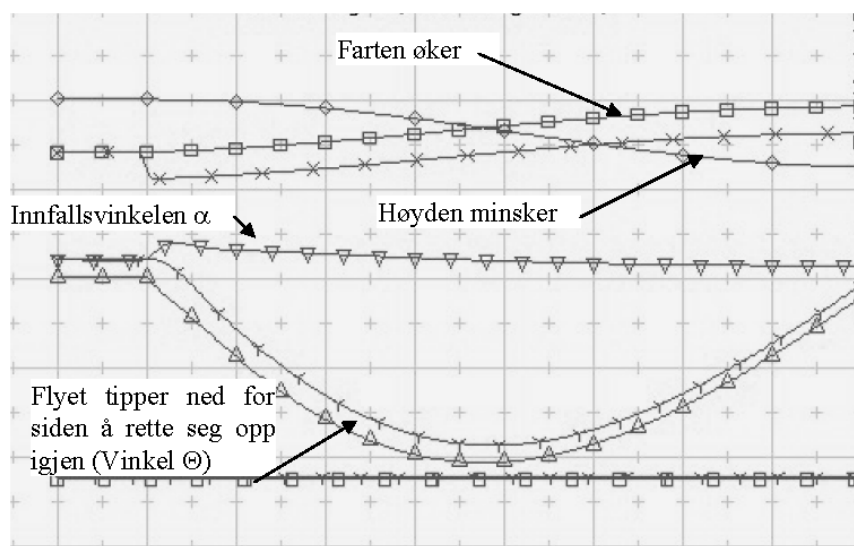


Figur 10.15 Vinkler og akser for flyets bevegelser.

En slik fullstendig simulering inkluderer mye større avvik fra rettlinjett horisontal flygning enn de lineære modellene en har benyttet tidligere til å studere effektene av vindbyger. Den kan også beregne den store hastighetsøkningen og høydetapet som følger av at et fly dykker, mer eller mindre ukontrollert, f.eks. etter en "stall". Spesielt viktig er det å studere de hastighetsøkninger og høydetap som oppstår om en feil skulle forekomme i det kontrollsystem (høyderorskontrollen), som piloten bruker til å rette opp flyet igjen. En aktuell anvendelse er å finne ut om en Twin Otter kan kontrolleres i lufta etter å ha mistet store deler av finne og sideror.

10.5.3.2 MEDVIND

Når flyet treffer på medvind, blir hastigheten relativt lufta redusert. Om flyet tidligere hadde en hastighet i forhold til omgivende luft på 140 knop og treffer et medvindsfelt på 30 knop, vil relativhastigheten reduseres til 110 knop. Denne er ikke tilstrekkelig til å opprettholde den løftekraft som kreves for å holde konstant høyde, nesen tipper ned og flyet dykker. Ved dykking øker igjen hastigheten siden potensiell energi (= høyde) omvandles til hastighetsenergi og løftekraften øker. Dykkvinkelen blir derfor igjen mindre. Det er denne mekanismen som bl.a. behandles i rapporten.



Figur 10.16 Hvordan flyets hastighet, høyde og tippvinkel påvirkes av plutselig medvind. Utdrag av rapporten FOI-RH-0412-SE (Vedlegg 15, Figur 17 hvor akser og skala fremgår).

10.5.3.3 TRIMKONTROLL

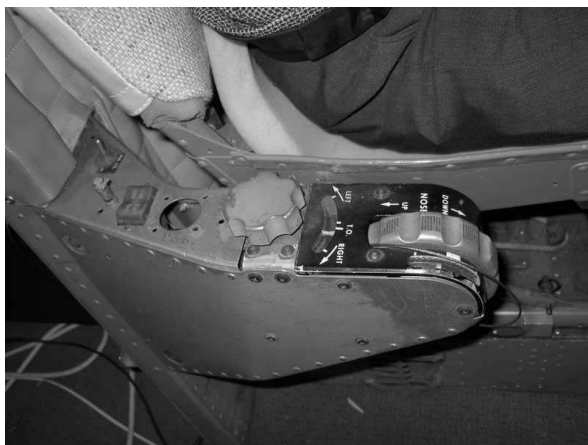
En annen viktig faktor er trimkontrollen. Som følge av "stall" (steiling) vil flyet vende nesen ned og piloten begynner gjenvinningen av kontrollen med å

rette opp vingene. Han vil deretter kontrollere om hastigheten har blitt tilstrekkelig til at høyderoret igjen virker normalt. Deretter drar han stikka mot seg for å komme ut av dykkingen.

I tilfellet med LN-BNK er det mulig at høyderoret ikke fungerte normalt, og det er foran redegjort for hva som kan skje om bare trimstyringen er tilgjengelig. På Twin Otter finnes en ”trimtab” på babord høyderorshalvdel, og den styres ved å dreie et trimhjul, tilgjengelig fra begge førerasetene, se Figur 10.17. Trimstyringen skjer ved at piloten dreier på trimhjulet, noe som krever mye mer tid enn å styre ved hjelp av stikka. Det tar også tid for piloten til å innse at det har kommet en feil i systemet og at han bare kan kon-

trollere flyet ved hjelp av trimhjulet. I en situasjon der bare trimstyring er tilgjengelig, kan flyet nå svært stor hastighet, over 200 knop, og samtidig tape mye høyde, anslagsvis 500 m, før en kan komme ut av dykkingen.

Feil på høyderorskontrollen kan derfor resultere i store høydetap og så høye hastigheter at brudd på finna i lufta blir mulig, hvilket ellers ville være høyst usannsynlig ved normale hastigheter for en Twin Otter.



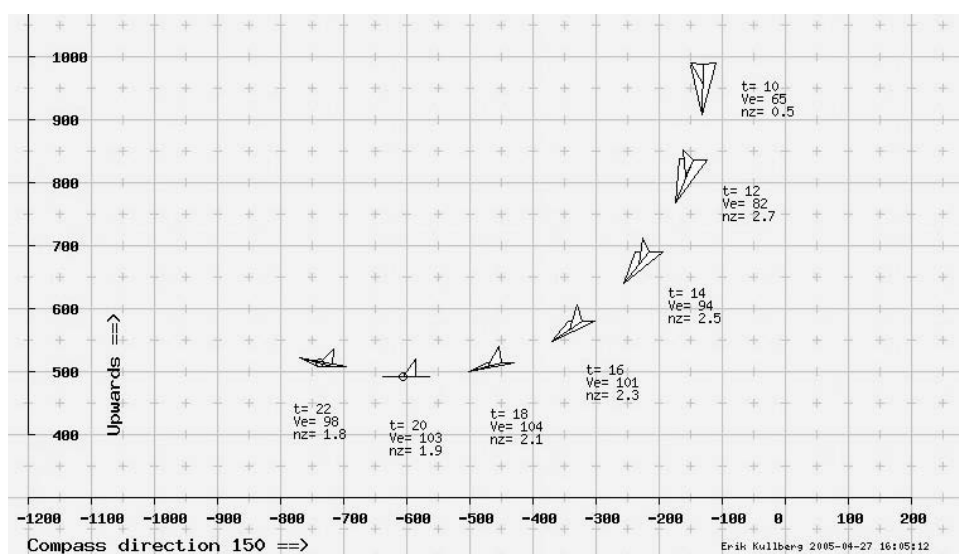
Figur 10.17 Bilde av trimhjulet mellom førerasetene i cockpit.

10.5.3.4 TAPT FINNE OG SIDEROR

Den tredje analysen behandler det tilfellet der deler av finne og sideror virkelig blir brutt av mens flyet ennå er i lufta, slik som forutsatt i tidligere havariundersøkelser av LN-BNKs siste ferd. Finne og sideror har til funksjon å gjøre flyet retningsstabil (værhaneprinsippet) og til å kontrollere flyretning eller kurs. Hvis nesen ikke peker mot vinden, vil finna generere en sidekraft som dreier flyet omkring en vertikal akse gjennom tyngdepunktet inntil flyretningen igjen er rett mot vinden. Ved et utslag med sideroret kan ror og finne til sammen gi en sidekraft som dreier flyet. Hvis deler av finne eller ror blir borte, vil både retningsstabiliteten og manøvreringsevnen bli redusert, i hvilken grad vil avhenge av hvor store deler som blir borte og om de gjenstående er deformerte og bevegelige eller låste i forhold til pilotens styrepedaler. Det har vært antydning at øvre del av sideror, med balansehorn, er blitt borte på grunn av en kollisjon e.l. Dette tapet ville neppe påvirke stabilitet eller kontroll i nevneverdig grad. Hvis derimot størstedelen av de deler av finne og sideror, som ligger over stabilisatorflatene, skulle brytes av og forsvinne, ville flyet bli ukontrollerbart. Det ville styrte i havet i løpet av kanskje 10 sekunder (avhengig av høyden), mens det på veien ned ville vri og vende seg i ulike retninger, uten at pilotene kunne ha håp om å gjenvinne kontrollen.

10.5.3.5 DRØFTING AV SIMULERINGENE

Den ”røde tråd” i de ulykkes scenarier som avdekkes, begynner med LN-BNKs påviste svakhet i høyderorsstyringen, nærmere diskutert i kapittel 6. Videre forutsettes at flyet hadde samme høyde og kurs som Lorentzen/Floden dagen etter, under de samme værforhold. Den sterke turbulensen, også på høyder over 2 500 fot, er verifisert også kvantitativt for begge dager av detaljerte meteorologiske beregninger. LN-BNK har derfor, idet det kom inn over Omgangslandet, ganske uventet blitt utsatt for sterke vindkast, kanskje allerede før pilotene har fått redusert hastigheten til anbefalt ”gust penetration speed”. Det har da ført til at høyderorssystemet har blitt belastet så kraftig at høyderoret ikke lenger kunne styres med stikka. Under slike forhold leder dette til ufrivillig dykking med meget høye hastigheter som vist i Figur 10.18. Flere gjentakelser av slike ufrivillige dykkinger, kan i seg selv være tilstrekkelig til at flyet ender opp i sjøen. Selv om pilotene skulle lykkes med å holde flyet i lufta en stund, utsettes det under ferden vestover hele tiden for sterk turbulens, nå med mindre høyde og med stor ”overhastighet” på grunn av gjentatte dykkinger.



Figur 10.18 Oppretting etter dykking ved hjelp av en høyderorskontroll med begrenset hastighet. Flyhastigheten (V_e) kan i et slikt tilfelle nå høye verdier (i diagrammet angitt i m/s). Utdrag av rapporten FOI-RH-0412-SE (Vedlegg 15).

Anta at flyet har en hastighet på 110 m/s (ca. 220 knop, dvs. langt over max hastighet), etter at det nettopp har kommet ut av en dykking. Videre antas at flyet de neste to minuttene flyr med låste ror, samtidig med at det utsettes for vindbyer fra siden, med den styrke og den stokastiske variasjonen (turbulens) som er angitt av de meteorologiske beregningene i kapittel 9.

Dette forutsetter en sørlig vind av en middelverdi på 20 m/s og en variasjon i vindstyrke med et standardavvik på ± 12 m/s. En slik turbulens vil innebære at én av 20 vindbyer vil gi et tillegg til vindhastighetens middelverdi på minst ± 24 m/s (tilsvarende to ganger standardavviket). Det vil også innebære at én av tre vindbyer vil gi et tillegg til vindhastighetens middelverdi på minst ± 12 m/s.

Beregningene (simuleringene) viser at flyets kurs pga. vindkastene vil komme til å variere mellom 238 grader og 285 grader (sørvest og vest-nordvest). Hastigheten vil pendle mellom ca. 105 m/s og 115 m/s og høyden vil variere mellom 300 m og 430 m. Ved hver vindbyge (endring i styrke og retning) estimeres sannsynligheten for at belastningen på finna skal være over 5 700 lbs, som tilsvarer bruddlasten, til å være 0,76 %. Det betyr at én av 130 vindbyer vil være kraftige nok til å gi brudd på finna ved den "overhastighet" som her er antatt.¹¹⁶

De simuleringer og lastberegninger som er utført, understøtter sannsynligheten for to mulige, men beslektede ulykkesscenarier. Begge vil bli diskutert

nærmere i kapittel 15. De inneholder begge antagelsen om et møte med sterk vind og svært turbulente forhold ved innflygning over Omgangslandet, med det resultat at en funksjonsfeil opptrer i høyderorskontrollen. Dette fører i sin tur til brudd på finne og ror nær havaristedet (forutsetter høye overhastigheter etter oppretting med skadet høyderorskontroll), eller gjentatte høydetap på grunn av at flyet kommer i "stall" flere ganger og til slutt går i sjøen. Når det gjelder funnsteder av finne og ror henvises det til kapittel 6.6.

10.6 Oppsummering

10.6.1 Aerodynamisk grunnlag

Aktuelle havariårsaker knyttes bl.a. til strukturbrydd som igjen er en følge av aerodynamisk overlast og turbulens. Det er ikke forventet at leserne skal ha grunnleggende kunnskap om slike emner, og den første del av kapitlet gir derfor en innføring i aerodynamikk. Løftekraften på et vingeprofil eller hel flyvinge vokser med økende innstrømningsvinkel (innfallsvinkel) mot vingeflaten. I det normale "arbeidsområdet" øker løftet proporsjonalt med denne vinkelen, slik at det ved eksempelvis 8 grader er det dobbelte av det ved 4 grader. Dette gjelder bare opp til en viss grense, til "stall" (eller steiling) inntreffer. Da følger strømmingen ikke lenger profilets overside, men "løser av" som det kalles, slik at det dannes en slags bakveje. Løftet reduseres da betydelig, iblant katastrofalt. Grensen for et langsomt forløp kan være omkring 15 grader. Ved hurtige vekslinger i innfallsvinkelen, kan løftet bibeholdes i kortere tid (0,1 – 0,2 s)

¹¹⁶. For nærmere detaljer om beregninger henvises til FOI-rapport i Vedlegg 15: FOI-RH-0412-SE (bl.a. Tabell 1, side 47).

selv med verdier over grensen for "stall". Ved sitt estimat av brudd på rotor og finne hadde FHK i R84 lagt til grunn nesten en dobling i innfallsvinkel opp til 29,5 grader uten å ta hensyn til "stall". Resultatet kan derfor ikke være riktig.

FHKs beregning behandlet et tilfelle med flygning i sterke vindbyger, og overlasten på finna ble generert av en sidevindsbyge på 30 knop. Ved flygning i 140 knop vil dette gi et tillegg i innstrømningsvinkel på 30/140 radianer eller 12,3 grader. Tilsvarende økning kan en få på vingen på grunn av oppvinds- eller nedvindsbyger. Disse leder videre til såkalte g-laster. Ved flygning rett frem i konstant høyde og rolig luft, er løftkraften lik flyets vekt eller 1 g ($g = \text{gravitasjonskonstanten, } 9,81 \text{ m/s}^2$). Ved oppvind øker løftet, og flyet akselererer oppover; en har positiv g-last og blir trykket mot setet. En "skarp" oppvindsfront trefør først vingen, men kort tid deretter også haleflaten. Det ekstra løftet på stabilisatoren (= horisontal haleflate) tvinger flyets nese ned og flyet går "i dykk". FOIs simuleringer viser at en oppadrettet vindbyge på 30 knop ved marsjfart på 140 knop, produserer først en positiv g-faktor på $n = 2,75$ for deretter å gå i bratt dykking med $n = -2$. Negative g-verdier er ubehagelige både for passasjerer og besetning. Situasjonen kontrolleres normalt av piloten ved hjelp av høyderoret, om ikke vindbygen er ekstrem. På ulykkesdagen var det sterk turbulens og flyet måtte nok passere et betydelig antall vindbyger av uvanlig styrke. Ikke minst er medvindsbyger problematiske siden løftet reduseres og flyet kan gå i dykk. Piloten kan både skape og løse problemer ved sin behandling av rotor og motorer. (Vi har ikke betraktet mulige problemer med balanseror eller landingsklaffer ("flaps") siden disse ikke antas å være primær- eller medvirkende årsak til havariet.) De havarihypoteser som betraktes, representerer tilfeller der ekstremt vær, mulig overbelastning og feil/svekkelse på flyets styresystemer eller struktur, virker sammen til et katastrofalt resultat. Det forutsettes ikke pilotfeil, men heller ikke at resolutt inngripen fra pilotens side vil kunne redde flyet. Dette vet en ikke sikkert, men det er heller ingen ting som tyder på at ulykken i utgangspunktet skyldes en feilvurdering. Piloten formodes å ha fulgt den vanlige Widerøe-praksis i turbulens med "å ri han av".

De strukturproblemer som antas å kunne være en medvirkende årsak til havariet er: utmattingssprekker i forbindelsen høyderor/"torque tube" samt svekkelse eller feil i "push-pull rod". Ved eventuelt brudd på forbindelsen høyderor "torque tube" eller blokkering/brudd på "push-pull rod" vil høyderorskrollen bli vesentlig redusert, i verste fall står bare trimkontrollen til rådighet. Ved oppretting fører dette igjen til større hastigheter enn flyet er konstruert for. Det kan igjen føre til brudd på finna. For en gitt side-

vindsbyge vil lasten øke proporsjonalt med flyets hastighet. For å studere de mulige problemer har kommisjonen dratt nytte av en anerkjent ekspert på flysimulering, og han har utviklet et forenklet dataprogram tilpasset flygning med Twin Otter i sterk turbulens. De fulle resultater er vist i Vedlegg 15. I det følgende vil det bli gitt et utdrag som diskuterer motivasjonen og metodikken, samt de viktigste resultatene av de simuleringene som er utført.

10.6.2 "Pitch opp/ned-bevegelser" i urolig luft

10.6.2.1 MEDVINDSBYGE

En mulig mulig årsak til problemer kan være en uventet medvindsbyge idet flyet kommer inn i et luftrom med sterk turbulens, eksempelvis ved flygning inn over Omgang fra Tanafjorden. Tallmessig har en studert flygning i 140 knop og medvindsbyge 30 knop. Dette tilfelle (kalt "Tail wind gust" i Vedlegg 15), gir ikke "stall", men illustrerer likevel faremomentene for flyet, nemlig dykking og høydetap. I et slikt tilfelle er det mulig å rette opp flyet bare med bruk av høyderorstrim i tilfelle høyderoret er inoperativt.

10.6.2.2 FLYEGENSKAPER MED SKADET HØYDEROR

Undersøkelsene er knyttet nært opp til "Vrakanalysen" i kapittel 6. To av simuleringene forutsetter brudd på innfestningen til "torque tube", slik at høyderoret kan manøvreres bare ved hjelp av trimtab'en. Å ivareta kontroll ved hjelp av trimtab'en er mulig, men vanskelig på grunn av den lange tid som kreves for det nødvendige rorutslag. Den simulering som er mest kritisk forutsetter i utgangspunktet full "stall" og vertikal dykking. Her må piloten vente til flyet har fått "styringsfart" før han kan begynne oppretting ved hjelp av trimhjulet. Det at trimhjul-operasjonen er så langsom, fører til en overhastighet på over 200 knop, høydetap på 500 m og lastfaktor på 2,5 g.

Eksempelene illustrerer hovedproblemene ved flygning inn i et sterkt turbulent område (Omgang). Normalt vil forbindelsen mellom stikka i cockpit og høyderoret være dimensjonert slik at den tåler 1,5 ganger største pilotkraft. Hvis utmattingssprekkene gir en svekkelse på mer enn 50 %, kan det bli brudd selv om piloten bare bruker 75 % av den kraft han vil være i stand til å bruke. Dermed vil babord høyderorshalvdel svinge fritt med fartsvinden. Pilotens oppgaver blir ytterligere vanskeliggjort på grunn av at han må bruke tid på å finne ut av problemet, og med sin styrmann gå over til manøvrering med trimhjulet. En eventuell dykking kan derved bli dypere og overhastigheten høyere enn de normalt ville ha blitt under de samme forhold om pilotene var forberedt.

En annen mulighet er at støtstangen ("push-pull rod") blir brutt på grunn av at den kommer i klem eller bøyer. Den er dimensjonert bare for kompresjons-

last (knekning) og tåler liten bøyebelastning. Vrakanalysen (kapittel 6) viser at den var skadet, men en vet ikke om dette hendte i lufta eller ved nedslaget i sjøen. Brudd på wirene i kraftoverføringen til høyderoret er en annen mulighet, men det finnes ingen bevis for at de brast før nedslaget. Ulykkesstatistikken for Twin Otter antyder imidlertid at wirebrudd kan være en mulig årsak. Både FHK og produsenten har vært sikre på at finna med ror ble brutt av i lufta. FOI har funnet at dette synes å bero på feilberegning av den aerodynamiske belastning der både FHK og produsenten har oversett at finna er beskyttet mot overlast på grunn av "stall". Dessuten stiller både kommisjonen og FOI seg tvilende til at løse gjenstander kan ha truffet finna og bidratt til bruddet. Kapittel 10.2.2 inneholder en detaljert analyse av flybaner og mulig kollisjon mellom finne og løs gjenstand fra fremre bagasjerom, og det konkluderes med at et slikt tilfelle vil være ytterst usannsynlig.

Det kan likevel tenkes at finna ble brutt av i lufta, men da vil dette være en sekundær ulykkesårsak. Primærårsaken vil fremdeles være delvis tap av høyderorskontroll og sterk turbulens. Årsaken til at bruddlast kan opptre er en kombinasjon av stor overhastighet og hyppige sidevindsbyger, til dels av betydelig styrke.

10.6.2.3 FLYGNING I TURBULENS

Det er gjort simuleringer for å kvantifisere risikoen ved flygning i sterk turbulens med skade på høyderorskontrollen. Eksemplet som er valgt, er ment å gi et godt grunnlag for statistisk evaluering og representerer ikke en realistisk "flight case". Til det er hastigheten for høy og flytiden under de rådende forhold for lang. Vindbygehyppighet og styrke antas å være normalfordelte, basert på de simulerte turbulensforhold over Omgang, presentert i kapittel 9. Flysimuleringen forutsetter en hastighet på 220 knop (etter ufri-villig dykking) og planflygning med låste ror i 2 minutter i det turbulente vindfeltet. Resultatene viser at én av fem flygninger vil kunne få brudd på finna, en uakseptabel høy risiko. (Hvis høyderorskontrollen er normal og med anbefalt hastighet for flygning i turbulens (ca. 130 knop), vil risikoen være lav og akseptabel for sivil luftfart.)

Under forhold som ved LN-BNKs siste ferd over Omgangslandet, kan flyet ha kommet opp i ekstreme overhastigheter i kortere tidssekvenser, dersom en forutsetter at høyderorskontrollen er alvorlig skadet. En realistisk vurdering av forholdene på ulykkestidspunktet, antyder omkring et halvt minutt med flygning i så høy hastighet som 220 knop. I løpet av denne tidsperioden kan et titalls sidevindsbyger ha truffet flyet, og for hvert enkelt treff har man en sannsynlighet på 0,76 % for brudd på finna. Sannsynligheten for brudd som resultat av de ti vindbyger kan uttryk-

kes med formelen $1 - (1 - 0,0076)^{10} = 0,073$, dvs. ca. 7 %.¹¹⁷ Det henvises videre til vurderingene i kapittel 15.5.

Et brudd vil føre til tap av kontroll og trolig styrt i sjøen i løpet av få sekunder. Funnet av ror og finne, 400 m respektive 600 m fra havaristedet, var et av de momenter som ble brukt av FHK som indikasjon på at finna ble brutt av i lufta. Som antydning i kapittel 6.5 under "Strømforholdene nær havaristedet", er situasjonen atskillig mer komplisert. Sikker dokumentasjon på tidspunkt og avstand for funn/opptak av finne og ror eksisterer ikke. Trolig ble det aldri skikkelig undersøkt. Hypotesen at finna ble brutt av i lufta, er i og for seg forenlig med de forskjellige funnsteder som har vært angitt, se kapittel 6.6. Fra teoretiske betraktninger av laster og bruddstyrke på flyets struktur i halepartiet, synes det mest sannsynlig at brudd oppsto i forbindelse med nedslaget i sjøen.

10.6.2.4 ANDRE SIMULERINGER

Undersøkelsene omfatter også andre forhold av interesse, men resultatene er i utgangspunktet ikke vesentlige for problemet "havariårsak". Det har vært antydning at flyet til en viss grad kunne manøvreres ved å variere pådraget på styrbord respektive babord motor, men simuleringen viser at under sterkt turbulente forhold er dette neppe mulig. Tap av finne/ror fører til en viss forflytning av tyngdepunktsleiet, men selv med delvis tap av høyderorskontroll, vil dette eller andre mulige forskyvninger av tyngdepunktsleiet, ikke være noe kritisk moment. For detaljer og andre simuleringer ikke nevnt her, vises til FOIs rapport i Vedlegg 15.

11. MEDISINSKE/HELSEMESSIGE FORHOLD

11.1 Regelverket

På ulykkestiden 11. mars 1982 var hjemmelen for granskning og utredning av flyulykker regulert i henhold til § 164 i dagjeldende lov om luftfart av 16. desember 1960, jf. nærmere regler gitt ved kgl. resolusjon av 22. desember 1978. Bestemmelsene suppleres av regelverk fastsatt av The International Civil Aviation Organization (ICAO), som Norge har sluttet seg til. Utredningene bygges opp i henhold til de internasjonale retningslinjene – standard og anbefalinger – som fremgår av ICAOs Annex 13 med bilag. Granskningen skal ikke bare søke å klarlegge årsaken til havariet; et overordnet mål med utredningen skal være å forebygge nye ulykker. Rapporten skal derfor redegjøre for alle forhold av flysikkerhetsmessig betydning som er avdekket under granskningen. I hen-

¹¹⁷ Formelen forutsetter uavhengige treff, hvilket ikke er eksakt oppfylt.

hold til Annex 13, Appendix 1.5, skal det redegjøres for besetningens alder, sertifikater, flygererfaring m.m. Dersom det under granskningen fremkommer medisinske eller helsemessige opplysninger som kan ha betydning for gyldigheten av et besetningsmedlems sertifikat, skal dette – i samsvar med note til bestemmelsen – utredes og behandles i rapporten.

Dette ble en aktuell problemstilling for så vel den opprinnelige som den utvidede Flyhavarikommisjonen. Rapporten av 1984 er tuftet på ICAOs Annex 13, mens den av 1988, som det er redegjort for under pkt. 1.2.3 i rapporten (jf. R88 i Vedlegg 1.2), har stilt seg friere i forhold til den internasjonale norm, ut fra mandatets utforming. I enda sterkere grad gjelder dette for nærværende rapport.

11.2 Flyhavarikommisjonens rapport 1984

Flyhavarikommisjonen redegjorde i rapportens kapittel 1 "Undersøkelser" punktvis for en rekke forhold som var gransket, herunder også mannskapets helsemessige/medisinske forhistorie. Det hovedsakelige bakgrunnsmateriale på dette punkt synes å være fagkyndig uttalelse fra Flymedisinsk institutt v/dr. med. Egil Alnæs.

For styrmannen Hans Breines' vedkommende ble intet anført om helsemessige forhold (pkt. 1.5.2). For flykaptein Peer Christian Hovring ble det under pkt. 1.5.1.3 til 1.5.1.9 med underpunkter fokusert på en rekke omstendigheter relatert til hans militære og sivile legejournaler over en årrekke før ulykken. Innledningsvis (pkt. 1.5.1.3) ble det pekt på at en rekonstruksjon av hans medisinske forhold på havaritidspunktet måtte bli hypotetisk, da hans legeme ikke var funnet.

Utgangspunktet for undersøkelsene omkring de medisinske/helsemessige forhold var at man i kapteinenens overnattingsbag, som ble tatt opp av havet, fant en del tabletter, dels i eske, dels på brett, dels løse. Det dreide seg om medikamenter som var fullt lovlig for folk flest, men som for enkelte preparaters vedkommende – (rapportens pkt. 1.5.1.7 a-f) - ikke var tillatt brukt av flygende personell, andre bare i "en viss grad". Rapporten slo fast i pkt. 3.1.f.:

"Fartøysjefen brukte blodtrykkregulerende medisin. Han unnlot å gi opplysninger om dette ved de periodiske legeundersøkelser for Luftfartsverkets godkjente lege. Ved foreskrivning av slike preparater hadde han oppsøkt leger som ikke hadde kjennskap til de begrensninger som forelå for bruk av medisiner for fartøysjefens yrkesutøvelse. Det ble derfor foreskrevet preparat som ikke er alminnelig tillatt brukt under utøvelse av flygeryrket."

Under samme punkt, bokstav g), konkluderte Flyhavarikommisjonen:

"Fartøysjefen hadde ikke fått optimal behandling for sin mangeårige blodtrykkssykdom, og retningslinjene for behandling av flygende personell var ikke fulgt. Hans medisinske tilstand, herunder hans medikamentbruk, var ikke tilfredsstillende avdekket, registrert og overvåket."

Under avslutningskapitlet, "Tilrådinger", rapportens pkt. 4 b) og c), ble det anbefalt vurdert tiltak "som kan bedre oppfølgingen av den medisinske behandling som måtte foretas av ikkesertifiserende leger (leger ikke godkjent av Luftfartsverket)", samt at forholdene burde legges til rette for at "luftpersonell kan få bedre mulighet til å orientere seg om flymedisinske forhold og utviklingen på dette område".

Også for øvrig ble de medisinske og helsemessige forhold omtalt flere steder i rapporten i relasjon til de ulike tema som ble drøftet og vurdert, (bl.a. side 38 pkt. 1.17.5.1; side 57 pkt. 2.13.1; side 59 pkt. 2.13.6; side 61 pkt. 2.14.1; side 62 pkt. 2.15.2). Under det førstnevnte av disse punkter (side 38 pkt. 1.17.5.1) har FHK opplyst:

"Det er foretatt undersøkelser i førerkabinen på Twin Otter for å klarlegge hvordan en plutselig inkapasitet hos fartøysjefen kunne tenkes å ville påvirke styrmannens kontroll av fartøyet. Den simulerte situasjonen ga som resultat at sikkerhetsselene (hoftebelte og skulderseler) etter all sannsynlighet ville holde fartøysjefen noenlunde oppreist og på plass i hans sete. Det syntes ikke å være noen påfallende risiko for at fartøysjefen skulle kunne blokkere kontrollene i et slikt tilfelle. Dersom det på en eller annen måte skulle være nødvendig for styrmannen å reise fartøysjefen opp i hans sete, viste det seg å kunne gjøres ved for eksempel å gripe fatt i fartøysjefens skulderklaffer. Rekonstruksjon av en slik situasjon viste at det var fullt mulig å nå fram til begge skuldre hos en sammensunket eller sammenkrøket person."

I tillegg til at det under rapportens pkt. 1.5.1.3 som nevnt var påpekt at en rekonstruksjon av kapteinenens helsemessige forhold på havaritidspunktet måtte bli hypotetisk, ble det under pkt. 1.5.1.9 (s. 9) vist til at han hadde sin familiebolig i Bærum, men at han periodevis bodde på hybel i Bodø, ettersom han hadde sin arbeidsmessige tilhørighet der. Det ble fremholdt at han som pendler ville ha behov for å bringe med seg diverse legemidler på reiser, "og at det faktisk at medikamenter var med ombord, ikke nødvendigvis betyr at de ble inntatt regelmessig eller i forbindelse med ulykkesflygingen". I analysekapitlet, side 59, uttalte FHK under pkt. 2.13.6: "Kommisjonen vil fremholde at det ikke finnes beviser for at besetningen ut fra medisinske eller andre forhold har tilskyndet havariforløpet".

11.3 Etterfølgende debatt

På tross av de reservasjoner som var tatt, og på tross av at FHK konkluderte med at den sannsynlige havariårsak var at vitale deler av flyets haleparti var

brutt sammen på grunn av overbelastningskrefter (*"uheldig kombinasjon av turbulens og rorbruk hvor samtidig moderate anslag av fremmedlegemer mot halefinnen har gjort seg gjeldende"*), ble det nokså umiddelbart, både av medier og andre rettet sterkt fokus bl.a. på FHKs omtale av de medisinske/helsemessige forhold. Nærmere om dette vises til kapittel 17.2.2. Etter hvert ble også ukjent-fly-problematikken et sentralt tema i den offentlige debatt. Det ble hevdet at FHKs arbeid var feilaktig og mangelfullt. Ved kgl. resolusjon 6. februar 1987 ble det besluttet at ytterligere granskning av ulykken skulle foretas, og at kommisjonen i den forbindelse skulle utvides med tre nye medlemmer. I mandatet ble det pekt på tre forhold som særlig skulle granskes, herunder "Flykapteinens medikamentbruk".

11.4 Den utvidede Flyhavarikommisjonens rapport 1988

I samsvar med mandatet gikk den utvidede kommisjon grundig inn i de medisinske aspekter ved saksforholdet, og knyttet i den anledning til seg en flymedisinsk spesialist, overlege Bengt O. Andræ, daværende leder av den medisinsk sertifiserende myndighet for flygere i Sverige. Han avga 28. september 1987 en 10-siders "Flygmedicinsk rapport" med 1 bilag til FHK. Denne utgjør et sentralt element i 1988-rapportens medisinske vurderinger.

Før offentliggjøringen var 1988-rapporten forelagt for Flymedisinsk institutt, som i uttalelse av 13. juni 1988 ved overlege Harald T. Andersen erklærte at instituttet ikke hadde bemerkninger utover kommisjonens egne.

Under rapportens kapittel 3.4, side 65-66, refereres innledningsvis den opprinnelige kommisjons uttalelser omkring de medisinske forhold, før man under 3.4.3 flg. (side 67-77) oppsummerer den utvidede kommisjons funn og analyser. Under pkt. 3.4.3.4 "Bruk av Hygroton 1975 -76 -77" ble bl.a. anført i rapporten (side 72):

"I denne forbindelse kan man spørre om fartøysjefen har hatt andre tilganger på blodtrykkssenkende midler, d.v.s. fra kilder som er ukjente for kommisjonen.

(...)

Det kan også reises spørsmål om han av forskrivningen 2. mai 1977 kan ha rasjonert et visst antall tabletter til bruk i perioder forut for hver sertifikatfornyelse."

I kapittel 6 "Konklusjoner", ble de medisinske/helsemessige forhold oppsummert under punktene 6.3.1 – 6.3.9 (side 94-96), og i kapittel 7 "Tilrådinger" ble under bokstav a) Luftfartsverket anbefalt å vurdere om rutinene for fornyelse av legeattester for luftfartssertifikater var tilfredsstillende, samt under bokstav b) om informasjonen til berørt personell om

"selv-medisinering" var tilstrekkelig ivarettatt, og om piloter burde pålegges å informere behandlende lege om at vedkommende innehar sertifikat.

Avslutningsvis er det i rapportens pkt. 3.4.4 (side 76) uttalt:

"Kommisjonen ønsker imidlertid å tilføye at undersøkelsene ikke har gitt grunnlag for å hevde at fartøysjefens helsetilstand har hatt innvirkning på havariet. På den annen side har man heller ikke grunnlag for å si det motsatte. Dette stemmer i realiteten med den opprinnelige kommisjons syn."

11.5 Mortifikasjonssøksmål

Mens den fornyede granskning av ulykken pågikk, reiste enken etter flykaptein Peer Christian Hovring, Karin Hovring, ved stevning av 17. juni 1987 sak for Oslo byrett mot staten v/Samferdselsdepartementet og mot medlemmene av den opprinnelige kommisjon, med krav om bl.a. mortifikasjon av de uttalelser kommisjonen hadde fremkommet med i 1984-rapporten under punktene 3.1.f. (tre utsagn) og 3.1.g. (to utsagn), gjengitt foran i kapittel 11.2.

Mens saksforberedelsen for byretten ennå pågikk, avga den utvidede Flyhavarikommisjonen sin rapport (1988:60) den 29. juni 1988. Også fra denne rapport ble enkelte uttalelser trukket inn i mortifikasjonssaken, nærmere bestemt de to som er gjengitt foran under kapittel 11.4, dvs. fra 1988-rapportens pkt. 3.4.3.4 på side 72. Søksmålet ble ikke utvidet til å gjelde de tre nyoppnevnte medlemmer av kommisjonen.

11.5.1 Oslo byretts dom av 27. februar 1989

Ved byrettens dom ble de påklagede utsagn i 1988-rapporten kjent døde og maktesløse, mens de saksøkte ble frifunnet for mortifikasjonskravene vedrørende 1984-uttalelsene.

Dommen ble påanket til Høyesterett av alle parter.

11.5.2 Høyesteretts dom av 7. februar 1990

Ved Høyesteretts enstemmige dom ble de saksøkte frifunnet, også for mortifikasjonskravene for de to utsagnene/spørsmålene i 1988-rapporten, der byretten hadde gitt saksøkeren medhold.

Som en generell premiss ved vurderingen av de påklagede utsagn, uttalte førstvoterende, dommer Tore Schei, med tilslutning av Høyesteretts øvrige dommere i saken:

"Et annet forhold av betydning for forståelsen av de utsagn som er krevet mortifisert, er at uttalelsene forekommer i granskningsrapporter som først og fremst er utformet med henblikk på personer som i faglig egenskap leser dem. Dette har dels den betydning at flyhavarikommisjonen langt på vei må kunne basere seg på at rapporten leses i sammenheng, og at

utsagn på ett sted i rapporten forstås i lys av det som måtte være angitt andre steder i den. Det har videre den betydning at kommisjonen i betydelig utstrekning må kunne basere seg på at leserne vil være innsiktsfulle og for eksempel forstå hvorfor spørsmål stilles.

Men jeg vil likevel tilføye: Særlig etter større og tragiske ulykker bør kommisjonen også ta i betraktning at det vil være en betydelig mediainteresse for rapporten. Av den grunn bør for eksempel konklusjoner eller oppsummeringer utformes også med det for øyet at det vil være lesere som i stor grad konsentrerer sin oppmerksomhet om disse utsnittene av rapportene.

Selv om ingen av de påklagede utsagn kunne anses ærekrenkende ut fra den sammenheng de sto i og på bakgrunn av de premisser som lå til grunn for dem, uttalte Høyesterett spesielt om "Utsagn 1" (*"Fartøysjefen brukte blodtrykkregulerende medisin. Han unnlot å gi opplysninger om dette ved de periodiske legeundersøkelser for Luftfartsverkets godkjente lege"*), at Flyhavarikommisjonen på dette punkt *"kunne ... gjort det klart at det ikke var tiden for havarieret man her uttalte seg om"*. Det fremgikk riktignok ellers av rapporten hvilke perioder dette gjaldt, men siden utsagnet her sto som en del av konklusjonene, pekte førstvoterende igjen på risikoen for at *"enkelte lesere kan komme til å konsentrere sin oppmerksomhet om konklusjonene sett isolert"*.

Om de to påklagede utsagn/spørsmål fra 1988-rapporten, gjengitt foran i kapittel 11.4, som byretten hadde gitt mortifikasjonsdom for, uttalte Høyesterett at *"kommisjonen ut fra sine oppgaver måtte stille de spørsmål som her er reist"....* og at de var *"av åpenbar flysikkerhetsmessig betydning"*.

Saksomkostninger ble under sterk tvil ikke tilkjent. Det ble ved denne del av avgjørelsen lagt vekt på at "Utsagn 1" kunne ha vært heldigere utformet, samt at kaptein Hovrings minne *"etter offentliggjøringen av granskningsrapportene synes å være blitt gjenstand for en oppmerksomhet og en belastning ut over det som har grunnlag i kommisjonsrapportene når disse leses i sammenheng"*.

Søksmålet og dommen fikk ellers den lovgivningsmessige konsekvens at tilsvarende søksmål mot bl.a. en granskningskommisjon skal avvises *"Når beskyldningen er framkommet i en uttalelse... for å granske faktiske forhold med sikte på å avdekke lovbrudd eller kritikkverdige forhold"*, jf. straffeloven § 253 nr. 3 d).

11.6 Kommisjonens undersøkelser

11.6.1 Innledning

Kommisjonen har så vel fra kolleger av Peer Christian Hovring som fra flyselskapets ledelse fått ham omtalt som en erfaren, dyktig og samvittighetsfull pilot. Tilsvarende karakteristikk av ham er gitt

til media, eksempelvis av selskapets daværende operative sjef Helge Mossin i TV-produksjonen *Hva hendte?: "Han var en av selskapets mest erfarne flyvere, for ikke å si den mest erfarne"*.

Det skal for fullstendighets skyld tilføyes at også hans styrmann den aktuelle dagen, Hans Breines, er blitt rosende og anerkjennende omtalt av flykaptein Sven Vidar Bottolvs under hans forklaring for kommisjonen. Breines hadde utvist resolutt opptreden og handlekraft i en kritisk situasjon ("steep dive") med en Twin Otter, med Sven Vidar Bottolvs som kaptein.

Som nevnt innledningsvis hefter det ingen opplysninger av flysikkerhetsmessig karakter ved Breines' medisinske/helsemessige historie, eller for øvrig på annen måte.

For Peer Christian Hovrings vedkommende var det utelukkende slike opplysninger – medisinske/helsemessige – som ut fra flysikkerhetsmessige grunner ble gransket og vurdert. Som nettopp påpekt, går alle opplysninger om ham for øvrig ut på at han var en utmerket og ansvarsbevisst pilot.

11.6.2 Bakgrunns materialet

Granskningsrapportene av 1984 og 1988 følger som vedlegg til denne rapport (Vedlegg 1.1 og 1.2). Det er i det foregående gitt referanser til en del av rapportenes omtale av de aktuelle forhold, og kommisjonen viser til disse.

Karin Hovring overlot ved brev av 27. mars 2003 til kommisjonen en såkalt "Motrapport" ved tidligere SAS-kaptein Sverre Hasvold. Dokumentet er udatert, og så vidt skjønnes ikke slutført. Det som foreligger, knytter seg til Flyhavarikommisjonens første rapport, og omfatter en gjennomgang og kritisk vurdering av flere sider ved rapporten, herunder også en omfattende behandling av "Medisinske forhold". Rapporten ble så vidt skjønnes ikke fremlagt for den utvidede FHK. I rettslig bevisopptak av Hasvold 24. juli 1987 bestred han eksistensen av en slik rapport, men han hadde ifølge rettsboken *"notater, dvs. bruddstykker av det som kunne bli en slik rapport, og noen kan ha kalt dette for en motrapport"*.

Det som er anført i "motrapporten", er med i kommisjonens samlede vurdering.

Kommisjonen har sammenholdt det som er anført og referert i de tidligere rapporter, med de innhentede fagkyndige uttalelser fra henholdsvis Flymedisinsk institutt v/dr. med. Egil Alnæs og fra overlege Bengt O. Andræ, uten å finne avvik.

Man har gjennomgått tidligere vitneforklaringer fra enkelte behandlende leger fra den aktuelle periode, Muri og Kaasa. Uttalelser fra aktuelle leger ble også gitt i TV-produksjonen *Hva hendte?* Kaasa avga forklaring i åpen kommisjonshøring 6. januar 2004. Han fikk da anledning til å lese igjennom dr. Andræs

”Flygmedisinsk rapport” av 28. september 1987, om-
talt foran. Kaasa hadde ingen spesielle kommentarer
til dr. Andræs utredning. Kommisjonen har mottatt
forklaring fra Finn Bjørn Rørvik, distriktslege i Le-
besby og Gamvik på ulykkestiden, og man har regis-
trert også hans uttalelser i TV-produksjonen *Hva
hendte?*

11.6.3 Nyere medisinsk viten

Ved brev av 12. mars 2003 til Luftfartstilsynet
anmodet kommisjonen om etatens flymedisinske
seksjons bemerkninger til de tidligere gransknings-
rapporters vurderinger av de medisinske og helse-
messige aspekter ved saken. Henvendelsen ble be-
svart 2. april 2003 av Flymedisinsk seksjon ved sje-
flege Per Årva. Han opplyser innledningsvis at han
kjenner saken helt fra begynnelsen, idet han på ulyk-
kestiden var sjef for seksjonen. I sin tid førte han også
korrespondanse med Hovring om aktuelle forhold av
betydning for fornyelse av hans sertifikat. Som bi-
dragsytter til Flyhavarikommisjonens granskninger
har dr. Årva ikke funnet det naturlig å kommentere de
tidligere rapporters vurderinger. Derimot gis en fak-
tisk redegjørelse for de aktuelle preparaters virkeom-
råde, og for deres åpne tilgjengelighet (uten resept).
Dog pekes i denne sammenheng på den generelle ad-
varsel for piloter mot selvmedisinering, *”og jeg har
inntrykk av at dette oppfattes alvorlig blant flygere”*.

Med bakgrunn i den foreliggende helseinforma-
sjon om flykaptein Hovring, sammenholdt med hans
alder (38 år), redegjøres deretter i uttalelsen fra fly-
medisinsk seksjon for hans risiko for akutt hjertein-
farkt eller plutselig død. En slik beregning er etter det
anførte mulig i dag, med basis i Framingham-studien.
På grunnlag av den er det utviklet programmer som
er egnet til å beregne slik risiko ut fra alder, blod-
trykk, total kolesterol og HDL-kolesterol. Ut fra flere
variabler finner Flymedisinsk seksjon ved Per Årva
at Peer Christian Hovrings risiko for akutt hjertesyk-
dom/død på den aktuelle tid antas å ha ligget et sted
mellom 0,1 % og 0,5 % pr. år. I redegjørelsen anføres
videre:

”I løpet av de siste ca. 15 år har det bygget seg
opp kunnskap om generell risikovurdering angående
flygeres helse og flysikkerhet. Engelske forskere har
beregnet at personer med 1 % årlig risiko for plutselig
hjertedød/akutt hjerteinfarkt oppfyller det meget
strengt kravet om at en medisinsk årsak til et havari
ikke skal forekomme oftere enn pr. 100 000 000 fly-
timer (Tunstall-Pedoe, H. Cardiovascular risk and
risk factors in context of aircrew certification. Eur.
Heart J. 1992; 13 (Suppl H): 16-20) (Manual of Civil
Aviation Medicine, Hoofddorp; Joint Aviation Au-
thorities, 1997).

Kaptein Hovring må antas å ha vært godt innen-
for akseptabel risiko hva angår plutselig hjertedød/
akutt hjerteinfarkt. Effekten av en eventuell overvekt

lar seg ikke beregne, men vil ikke bidra vesentlig til
økning av beregnet risiko.

Bruken av nevnte legemidler kan vanskelig ten-
kes å ha utløst et akutt sykdomstilfelle hos flykaptein
Hovring. Tidligere rapporter har ikke vist til at noe
legemiddel har vært brukt i overdose.

Vurderingene som er drøftet ovenfor understøtter
således konklusjonene i begge Flyhavarikommisjo-
nens rapporter 1984:49 og 1988:60 om at flykaptein
Hovrings helsetilstand ikke kan antas å ha vært årsak
til havariet.”

Kommisjonen registrerer noe ulike uttalelser fra
de flymedisinsk sakkyndige i de forskjellige perio-
der, (Egil Alnæs i 1983, Bengt O. Andræ i 1987, og
Per Årva i 2003), bl.a. om hvorvidt enkelte av de an-
gjeldende legemidler var reseptbelagt, og om de var,
eller ikke var tillatt brukt av flygere i tjeneste.

Uansett hvordan det i så måte måtte forholde seg,
legger kommisjonen til grunn at den informasjon
Årva har lagt frem med grunnlag i Framingham-stu-
dien og de beregningsmetoder som er utviklet på ba-
sis av den, ikke levner mer enn en hypotetisk mulig-
het for at ulykken kan tilskrives medisinske/helse-
messige forhold. Ulykkesdagen registrerte lufthavn-
personell intet unormalt eller påfallende ved Hovring
under mannskapets bakkeopphold i Kirkenes, Vadsø
eller Berlevåg.

11.6.4 Simuleringer

Som nevnt i kapittel 11.2 i det foregående, gjen-
nomførte Flyhavarikommisjonen en simulert situa-
sjon i en Twin Otter for å teste ut styrmannens mulig-
het for å få kontroll over flyet dersom en *”plutselig
inkapasitet hos fartøysjefen”* skulle inntre. Som det
fremgår, viste prøven at sikkerhetsselene etter all
sannsynlighet ville holde fartøysjefen noenlunde
oppreist og på plass, og det syntes ikke å være noen
påfallende risiko for at han i et slikt tilfelle skulle
kunne blokkere kontrollene. Prøven viste også at det,
om nødvendig, ville være fullt mulig for styrmannen
å gripe fatt i kollegaens skulderklaffer for eventuelt å
reise ham opp i hans sete.

Det sier seg selv at slike tester, foretatt i et stille-
stående fly sier lite, om overhodet noe, om hva som
faktisk skjer eller kan skje i et fly i fart og i urolig
vær.

11.6.5 Skulderklaffer med distinksjoner

Bakgrunnen for de tidligere kommisjoners vur-
deringer omkring en mulig oppstått ”inkapasitetssitu-
asjon”, synes dels å være basert på funnet av de me-
disinske preparater, dels på funnet av kapteinens
skulderklaffer med distinksjoner.

Resonnementet synes å ha vært at kapteinen har
fått et alvorlig illebefinnende, der han har falt eller
sunket forover i sitt sete, og at styrmannen har prøvd

å rette ham opp ved å gripe fatt i hans skulderklaffer, med den følge at de ble revet av. Også andre teorier har vært fremme, for eksempel at "airstair door" kan ha åpnet seg, og at kapteinen har gått bak i kabinen for å lukke den, og at en passasjer under dette har tatt grep om hans skulderklaffer i et forsøk på å avverge at kapteinen skulle falle ut.

Ifølge lensmannsloggen ble klaffene funnet av en av dykkerne den 18. mars 1982, den første kl. 09.57, den andre kl. 11.04. Det synes allerede fra et tidlig tidspunkt å ha foreligget noe ulike opplysninger om hvor i havariområdet skulderklaffene ble funnet. Dykkeren Tom Olsen tegnet en skisse over de registreringer han gjorde på havbunnen, herunder også funnstedet for skulderklaffene, liggende løse i sanden noe foran hovedvraket. I lensmannsloggen er det notert *"litt øst om området hvor vrakdelen blei funnet"*. Andre opplysninger gikk ut på at klaffene med distinksjoner ble funnet inne i cockpit. Det oppsto etter hvert også uklarhet om hvem som fant skulderklaffene, idet marinedykker Knut Honve anførte at det var han som fant dem, *"i eller rett foran hoveddelen av vraket"* (brev av 7. november 1988 til FHK).

I og med at det forelå ulike opplysninger om skulderklaffene ble funnet inne i cockpit eller utenfor hovedvraket, er det – ut fra førstnevnte alternativ – forståelig at tanken om et mulig inkapasitetstilfelle, med påfølgende inngripen fra styrmannens side, kunne melde seg. På den annen side hadde man som nevnt Tom Olsens opplysninger om funnstedet. Flyhavarikommisjonen fant da heller ikke bevis for at besetningen ut fra medisinske eller andre forhold hadde tilskyndet havariforløpet (jf. FHK-rapport 1984, pkt. 2.13.6).

På et visst tidspunkt oppsto det rykter eller spekulasjoner om at funnet av skulderklaffene med distinksjoner ikke var reelt. Det ble anført at disse - i god mening - skulle være "plantet" på havbunnen av en navngitt dykker. Tanken bak en slik manøver skulle være at "funnet" av skulderklaffene ville sikre at søket etter kaptein Hovring - som angivelig var i ferd med å bli innstilt - ville fortsette.

Et visst grunnlag for en anførsel om "planting" antas bl.a. å ha vært det påfallende ved at begge skulderklaffer, med påtrådte kapteinsdistinksjoner, ble funnet intakte. Dersom klaffene var løsnet fra skjorta ved vann som strømmet inn med høy hastighet, eller ved at klaffene hadde trædd seg inn på stikka ved at kapteinen falt mot den ved "impact", ville klaffene mest sannsynlig ha løsnet i sitt antatt svakeste punkt, dvs. i sømfestet, men for øvrig blitt hengende fast til skjorta i knappefestet. Distinksjonene ville deretter sannsynligvis ha sklidd av klaffene. En fullstendig avrivning, som man her tilsynelatende sto overfor, ville snarere være tenkelig dersom man forestilte seg klaffene brukt som løfteinstrument ved håndkraft

kort tid forut for "impact". Ved vedvarende løft ville de da - slik kommisjonen har kunnet konstatere ved uttesting - først ha løsnet i sømmen, deretter i knappefestet.

Vedkommende dykker er blitt avhørt om den angivelige "bevisplanting". Han har både muntlig og skriftlig avvist disse antydninger, og kommisjonen har intet grunnlag for å betvile riktigheten av hans tilbakevisning. Den klaff med distinksjon som kommisjonen har mottatt fra Flyhavarikommisjonens arkiv, har vært forelagt for Kripos for mulig uttalelse om måten klaffen er løsnet fra skjorta på. I svar av 3. juli 2003 har Kripos opplyst at det etter undersøkelse av sømfestet med trådstumper ikke er mulig å avgjøre om klaffsømmen er snittet eller klippet over eller om den er revet av skjorta. Klaffen – tøystoffet – er hvitt. På den aktuelle tid hadde pilotene så vidt skjønnes anledning til å bruke enten hvit eller lyseblå uniformsskjorte. Hva slags farge Hovrings skjorte hadde ulykkesdagen, har man ikke fått klarlagt.

Etter den samlede bevisførsel - dokumentasjon og vitneforklaringer omkring dette tema - legger Mehamnkommisjonen til grunn at det var Tom Olsen som gjorde funnet av skulderklaffene, og at hans skisse - inntatt som bilag til Widerøes internrapport av 28. juni 1982 - gir et tilnærmet korrekt bilde av funnstedet. Funnstedet i seg selv sier selvsagt ikke alt, men det bidrar i alle fall ikke til å styrke teorien om et akutt sykdomstilfelle med redningsaksjon i cockpit i tiden umiddelbart forut for havariet.

11.6.6 Setebelter

Medisinske og tekniske funn tyder på at samtlige om bord satt fastspent i sine seter ved flyets sammenstøt mot havoverflaten. At dette også gjaldt kapteinen, synes godtgjort ved etterfølgende inspeksjon av setet og setebeltene. Om dette er det opplyst i FHKs rapport 1984 under pkt. 1.12.2.26 på side 27:

"Setebeltene til begge pilotsetene ble funnet. Beltet er et såkalt firepunktsbelte. Snellen til kapteinens skulderbelte var delvis revet ut av skottet bak setet hvor den er festet. Snellen til styrmannen var på plass. Boltene som festet kapteinens høyre hoftebelte til stolen, var bøyd. Tilsvarende deformasjon ble ikke observert på de andre boltene på grunn av indre deformasjoner. Spennene var revet ut av låsen på begge setebeltene til flygerne. Måling av skulderbeltene viste en utstrukket lengde på 151 cm for både kapteinens og styrmannens belter. Dette er forøvrig normal utrulling på beltene med sete i "normalstilling" og piloten sittende tilbaketrukket. Beltene samt sneller, fester og spenner ble detaljundersøkt ved Det norske Veritas. De konkluderer med at belastningen på setebeltene har vært meget høy, og at det følgelig har sittet personer i begge setene."

Mehamnkommisjonen legger dette til grunn. Utrulling av beltet på 151 cm betyr da at begge pi-

lotene har sittet tilbakelent i normalstilling i sine seter ved flyets sammenstøt med havoverflaten. Kommisjonen anser det på denne bakgrunn utelukket at Hovring kort tid forut for dette kan ha befunnet seg i en "inkapasitetssituasjon", foroverlent mot stikka.

11.7 Oppsummering

Kommisjonen finner ikke holdepunkter for at Peer Christian Hovrings medisinske eller helsemessige forhold på tiden for ulykken har hatt noen innvirkning på ulykkesforløpet.

DEL III

UNDERSØKELSER KNYTTET TIL TRAFIKKBILDET OG FLYOBSERVASJONER I TROMS OG FINNMARK ULYKKESDAGEN

12. TILBAKEBLIKK OG TILNÆRMINGSMÅTE

12.1 Tilbakeblikk

12.1.1 Flyhavarikommisjonens rapport 1984

Flyhavarikommisjonen konkluderte i 1984-rapporten med at *"Det er ikke framkommet opplysninger som tilsier at det har vært annen lufttrafikk i området til angjeldende tidspunkt"*¹¹⁸. I gjennomgangen av bevismaterialet ble det om muligheten for kollisjon med et annet luftfartøy for øvrig uttalt at: *"På bakgrunn av tilgjengelige opplysninger om trafikkbildet samt av flyvraket, har kommisjonen ingen holdpunkter for at LN-BNK har vært utsatt for kollisjon med andre luftfartøy (fly/helikopter)."* Noen ytterligere drøftelse av dette spørsmålet er ikke inntatt i 1984-rapporten. Av vitneforklaringene fra medlemmer av FHK fremgår at kommisjonen den gang, dels ut fra skadene på flyvraket og dels ut fra opplysninger fra Forsvaret, herunder radardata, ganske tidlig i undersøkelsene dro denne slutningen. Noen systematisk innhenting og bearbeidelse av militære og sivile trafikkjournaler fra de regionale flystasjonene i den nordlige landsdelen ble etter det opplyste ikke foretatt.

12.1.2 Den utvidede Flyhavarikommisjonens rapport 1988

Den utvidede Flyhavarikommisjonen konkluderte i 1988-rapporten under dette temaet med at *"Kommisjonen utelukker at det kan ha vært andre luftfartøy (fly/helikopter) i havariområdet i tiden kl 1315 – 1345 havaridagen. Påstander om kollisjon eller nærkollisjon med slike luftfartøy mangler belegg. Kommisjonen finner heller ikke belegg for at andre flygende gjenstander som rakett, drone, prosjektil, ballong m.v. eller fugl har vært medvirkende til kollisjon eller unnvikelsesmanøver som har foranlediget havariet"*¹¹⁹. Spørsmål om ukjent flytrafikk og eventuell kollisjon hadde da stått sentralt for beslutningen om fornyet granskning av ulykken. FHK gjennomførte vitneavhør av personer som mente å ha sett jagerfly ved eller i nærområdene til havaristedet, herunder

blant andre vitnene Grete Mortensen, Selius Samuelson og Bjarne Mathisen. Det ble videre hentet inn trafikkdata over militær og sivil lufttrafikk til og fra flyplassene i landsdelen ulykkesdagen. Dette materialet ble drøftet i rapporten og dannet grunnlaget for den utvidede Flyhavarikommisjonens konklusjoner.

12.1.3 Nye anførsler og undersøkelser vinteren 1997

I 1997 kom spørsmålet om ny granskning av ulykken opp på ny. Nevøen til avdøde kaptein Hovring, Helge Sørhaug, gikk i februar 1997 ut i media med påstander om at han satt på nye opplysninger i saken. Opplysningene gikk ut på at en offiser i Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede ulykkesdagen skulle ha observert RAF Harrierfly ta av fra Langnes¹²⁰, videre at disse fløy nordøstover og inn i forbudssonen øst av 24. lengdegrad. Et av flyene skulle deretter ha returnert med skade til Langnes hvor nødlanding skulle ha blitt observert av mannskapet på et Widerøe-fly ca. 40 minutter etter ulykken. Landingen av jagerflyene var ikke ført inn i flyplassens trafikkjournal, hvilket etter enkeltes utsagn skyldtes at den var manipulert. Umiddelbart etterpå sto en tidligere flygelederassistent ved Langnes anonymt frem i avisen Nordlys med opplysninger om svært tette bånd mellom deler av flygeledermiljøet og den britiske skvadronen som gjestet flyplassen, og at han ikke så bort fra at disse kunne ha bistått britene med manipulasjon av loggen. At pensjonert oberstløytnant Per Gavin var den offiser Sørhaug refererte til, ble relativt raskt klart for Forsvaret. Generalmajor Kjell Lutnes kontaktet Gavin og formidlet hans opplysninger og synspunkter til HSL. HSL gransket på sin side også opplysninger fra tidligere Widerøe-flyger Sven Vidar Bottolvs, om at et Widerøe-mannskap bestående av kaptein Steinar Bragstad og styrmann Øystein Sund hadde observert en britisk nødlanding/prioritert landing på Langnes kort tid etter ulykken. Luftfartsverket gjennomførte for sin del en interngranskning av påstandene om misligheter i tårnet ved Langnes.

¹¹⁸. FHKs rapport R84, pkt 3.1 m).

¹¹⁹. FHKs rapport R88, pkt 6.1.1.

¹²⁰. Tromsø lufthavn ligger på Langnes. Ved militære øvelser kan lufthavnen også fungere som flystasjon under navnet Langnes flystasjon.

I anledning den fornyede oppmerksomhet ulykken hadde fått i media, reiste stortingsrepresentanten Erling Folkvord i Stortingets spørretime spørsmål til samferdselsministeren om ulykken og granskningen av denne. Folkvord ga samme år ut boka *Livet bak murene*, hvor han i kapitlet *Jeg så et jetfly over Gamvik*, tok opp utsagn fra vitner fra blant annet Berlevåg og Gamvik, og kritiserte FHKs arbeid og konklusjoner med hensyn til spørsmålet om ukjent lufttrafikk ved ulykkesstedet ulykkesdagen. Fokus ble fra Folkvords side især rettet mot fly av typen Sea Harrier, tilhørende Royal Navy 801. skvadron, stasjonert om bord på hangarskipet HMS Invincible. Dette hangarskipet deltok under NATO-øvelsen Alloy Express '82 som fant sted i mars 1982. Medlemmene av den da avviklede Flyhavarikommisjonen imøtegikk Folkvords anførsler i en omfattende skriftlig redegjørelse til Samferdselsdepartementet¹²¹. HSLs¹²², Luftfartsverkets og Samferdselsdepartementets gjennomgang av saken i 1997/98 ledet ikke til noen ny omfattende granskning av ulykken.

12.1.4 NRK Brennpunkt – ”Vanskelige vitner” 2002

Den 19. november 2002 viste NRK1 fjernsynsproduksjonen Brennpunkt – *Vanskelige vitner*. I programmet var inntatt enkelte sekvenser fra tidligere NRK-produksjoner om ulykken; *Hva hendte?*, vist på NRK fjernsyn i 1988. I Brennpunkt-programmet sto det frem en rekke vitner som fortalte om sine observasjoner av fremmede jagerfly i luftrommet over Troms og Finnmark ulykkesdagen. Et av Brennpunkt-redaksjonens hovedvitner var pensjonert oberstløytnant Per Gavin, som sto frem med sin forklaring om at han fra sin posisjon som sjef for kontroll- og varslingstjenesten ved Luftforsvarets radarstasjon Sørreisa, gjennom stasjonens kontrollsystemer observerte at det tok av to RAF Harrierfly fra Langnes med retning østover mot Finnmark, hvor stasjonen så mistet radarbildet av disse. Minutter senere fikk han, ifølge sin beretning, bekreftet av radarstasjonen i Kautokeino at de samme flyene hadde krysset flyforbudssonen øst av 24. lengdegrad nord av Kautokeino og fortsatte østover, og at han deretter overfor den britiske skvadronsjefen på Langnes beordret og fikk akseptert skvadronen satt på bakken, og endelig at han senere samme dag hadde radiokontakt med flygeren i et av de samme flyene, hvor det ble bedt om stasjonens bistand til å formidle en anmodning om prioritert landing på Langnes til lufttrafikk-

tjenesten samme sted. Gavins forklaring ble deretter supplert med forklaringen fra Widerøe-flyger Øystein Sund, som forklarte at han ved en landing ved Langnes ulykkesdagen så et Harrierfly som foretok en prioritert landing samme sted. Ut fra sammenhengen i programfremstillingen var det åpenbart at NRK la til grunn at landingen skjedde noen minutter over klokken 14 lokal tid. I fjernsynsproduksjonen sto også Widerøe-flygeren Ulf Larsstuvold frem. Han hadde på fritiden arbeidet med spørsmål knyttet til Mehamn-ulykken. Brennpunkt-redaksjonen konkluderte i fjernsynsproduksjonen med at den hadde funnet det sannsynliggjort at det faktisk hadde vært britiske jagerfly ved Berlevåg/Gamvik i tiden rundt havariet til LN-BNK.

12.1.5 Stortingsoppnevnt graskningskommisjon 2003

Fjernsynsproduksjonen og medieoppslag rundt denne ledet i sin tur til at nærværende kommisjon ble opprettet, jf. Innst. S. nr. 114 (2002-2003) og voting i Stortinget 6. februar 2003.

12.2 Kommisjonens undersøkelser

12.2.1 Flyhavarikommisjonens arkiver

Fra Riksarkivet har kommisjonen innhentet Flyhavarikommisjonens arkiver fra granskningene av havariet til LN-BNK. Fra arkivet har man derfor hatt tilgang til korrespondanse, trafikkjournaler, logger og radarutskrifter som særlig ble innhentet i anledning den fornyede granskningen av den utvidede Flyhavarikommisjonen i perioden 1987-1988. Videre har en fra arkivet fått tilgang til de protokollerte avhørene som Flyhavarikommisjonen innhentet ved den første granskningen i 1982-84 og ved den fornyede granskningen i 1987-88. I tillegg til avhørsprotokollene har en i stor utstrekning hatt tilgang til lyd-båndopptak fra de samme avhørene. I det samme arkivet ligger også dokumenter fra HSLs gjennomgang av saken i 1997.

12.2.2 Arkivmateriale fra sivile og militære myndigheter

Samferdselsdepartementet har oversendt kommisjonen departementets arkivmateriale, herunder interne notater og påtegninger. Fra departementets underliggende etater og selskaper: Havarikommisjonen for Sivil Luftfart og Jernbane (HSLB), Luftfartstilsynet og Avinor, har kommisjonen mottatt arkivmateriale fra tidligere granskninger foretatt av etatenes forgjengere (Flyhavarikommisjonen, HSL og Luftfartsverket), som ikke var overført til Riksarkivet. Kommisjonen har også fra HSLB fått tilgang til Flyhavarikommisjonens arkivmateriale fra granskningen av Værøy-ulykken i 1990.

¹²¹. Brev av 24. mars 1998 fra FHK til Samferdselsdepartementet.

¹²². HSLs rapport: Rapport om innkomne opplysninger m.v. til HSL vedrørende forhold angående ulykken med Twin Otter, LN-BNK, den 11. mars 1982 – ”Mehamnulykken”, 17. april 1997 (Vedlegg 1.3).

Forsvarsdepartementet har oversendt til kommisjonen departementets arkivmateriale, herunder interne notater og påtegninger.

Fra Forsvarsstaben har en mottatt arkivmateriale som er samlet inn ved tidligere gjennomganger av saken, samt en del materiale som har ligget i arkivene til de enkelte enheter i Forsvaret, herunder Luftforsvarets kontroll- og varslingsstjeneste, og autorisasjonsbøker fra aktuelle fly- og helikopterskvadroner som var aktive i 1982.

12.2.3 Kontakt med fremmede lands myndigheter

Kommisjonen har via Utenriksdepartementet etablert kontakt med NATO og russiske myndigheter med hensyn til opplysninger som måtte ligge i deres arkiver. Det er brukt mye tid på å etablere og gjennomføre kontakt med britiske myndigheter, med henblikk på å få innsyn i arkiver knyttet til jagerflyskvadroner som deltok i NATO-øvelsen Alloy Express '82, som pågikk da LN-BNK havarerte, samt å etablere kontakt og få gjennomført vitneavhør særlig av flygere med tilknytning til RAF 1. skvadron, som under øvelsen var stasjonert ved Langnes flystasjon, Tromsø. Kommisjonen har innhentet informasjon om Sea Harrier skvadron 801 (HMS Invincible) fra britiske myndigheter, fra skvadronsjefen og to andre piloter.

12.2.4 Vitneavhør, møter og befaringer

Kommisjonen har innhentet forklaringer fra 219 personer, hvorav de fleste har forklart seg for kommisjonen. Samtlige høringer her i landet, med unntak for ett vitne, har vært åpne. De fleste av de innhentede forklaringer har direkte eller indirekte angått spørsmålet om LN-BNK havarerte som følge av nærkontakt med et annet luftfartøy. Det har vært avvirket lukkede vitnehøringer i Storbritannia, hvor kommisjonen mottok forklaring fra tre vitner som var ansvarlige offiserer for RAF 1. skvadron under oppholdet i Norge i mars 1982. De britiske vitners forklaringer er i forståelse med dem og det britiske forsvarsministerium (MoD) behandlet i full åpenhet i denne rapport.

Kommisjonen har videre vært på befaringer til Mehamn, Gamvik, Berlevåg og til havaristedet utenfor Omgangslandet. Man har besiktiget forsvarsinstallasjoner i tilknytning til blant annet Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede ved Honningsvåg, Sørreisa og Reitan, samt til kystradaren ved Berlevåg. Forsvarets letefartøy KNM Tyr gjennomførte i løpet av noen dager i august 2003 søk i Tanafjorden etter en del av sideroret til LN-BNK som ikke ble funnet da vraket ble tatt opp i 1982. Søksområdet ble definert av kommisjonen i samråd med Ulf Larsstuvold, som også deltok under søket. Den savnede delen ble ikke funnet.

12.2.5 Kontakt med NRK

NRK Brennpunkt-redaksjonen konkluderte i fjernsynsproduksjonen *Vanskelige vitner* med at det i havariområdet nær Gamvik i tiden rundt havariet hadde vært Harrier fra RAF 1. skvadron med utgangspunkt fra Langnes. NRK avslø den 25. april 2003, på prinsipielt grunnlag, kommisjonens anmodning om innsyn i alt upublisert kildemateriale som lå til grunn for produksjonen. Etter forgjeves å ha brakt avslaget inn for kulturminister Svarstad Haugland, som er NRKs generalforsamling, har kommisjonen ikke funnet grunnlag for å gå videre med saken (brev av 26. mai 2003). Kommisjonen har likevel gjennomført grundige undersøkelser for å etterprøve den bevisekjede som lå til grunn for NRKs konklusjon, jf. kapittel 17.6.

Tidligere NRK-journalist Bjørn Nilsen opplyste i forklaring for kommisjonen 30. mars 2005 at han ville søke å medvirke til at kommisjonen likevel kunne få tilgang til en del upublisert stoff om saken. I e-post 22. mai 2005 opplyste han, etter to purringer, at han *"har snakket med kringkastingssjef Bernander, og vi er enige om at kommisjonen, som normalt er, ikke får adgang til upublisert materiale."*

12.2.6 Kontakt med private interesserte

Kommisjonen har brukt mye tid på å etterprøve kildemateriale som den har mottatt fra Ulf Larsstuvold. Han overtok for noen år siden dokumentmateriale fra journalist Oddvar Kristoffersen, like før hans død. Kristoffersen hadde gjennom flere år arbeidet med sakskomplekset. Senere har Larsstuvold også overtatt arkivet til advokat Helge Sørhaug, som særlig i 1996-1997 arbeidet med å finne årsaken til Mehamn-ulykken. Sørhaug er nevø av Peer Christian Hovring, fartøysjefen på LN-BNK.

Larsstuvold er flyger i Widerøe og har i de senere år fortsatt arbeidet med å samle inn materiale om havariet til LN-BNK. Han var en sentral støttespiller for NRK Brennpunktredaksjonen i tilknytning til de undersøkelser som lå til grunn for produksjonen *Vanskelige vitner*, og han fremsto også i programmet.

12.3 Opplegg for fremstillingen

En vurdering av spørsmålet om havariet til Widerøe-flyet LN-BNK skyldes en kollisjon eller nærkontakt med et annet luftfartøy (eventuelt et prosjektil), vil måtte bero på en gjennomgang av en rekke forhold.

Den primære kilden vil være flyvraket selv: Tilsier funn på vraket at flyet har vært i kontakt med eller blitt påvirket av andre luftfartøy på strekningen mellom Berlevåg og havaristedet? Kommisjonen står i så måte overfor en vanskeligere oppgave enn Flyhavarikommisjonen, idet man i dag ikke har noe vrak å granske. Kommisjonen har imidlertid hatt tilgang til

tekniske rapporter og fotografier av vrakdelar fra Flyhavarikommisjonens tidligere granskninger. En styrke ved kommisjonens vurderinger av tekniske spørsmål har vært muligheten for å beregne belastninger på flyet ved hjelp av kraftige datamaskiner. Tilsvarende nye muligheter har det vært for å beregne de meteorologiske forhold over Omgang da ulykken skjedde. Kommisjonen har latt foreta omfattende meteorologiske og aerodynamiske beregninger som det ikke var praktisk mulig å få gjennomført da Flyhavarikommisjonen gransket saken. Ut fra de tekniske undersøkelser som er foretatt, er det ikke holdepunkter for at flyet har kollidert eller på annen måte vært i nærkontakt med annet luftfartøy. Undersøkelsene kan imidlertid heller ikke helt utelukke at dette kan ha skjedd. Det vises til gjennomgangen foran, i kapitlene 6 og 10.

En annen kilde til informasjon om en eventuell kollisjon eller nærkontakt med et annet luftfartøy, er informasjonen fra lagrede radardata i tilknytning til ulykkesflyets siste flygning fra Berlevåg. Kommisjonen er kommet til at lagrede radarregistreringer og tidsnære nedtegnelser for øvrig, ikke gir grunnlag for en antagelse om at Widerøe-flyet har kollidert eller på annen måte vært i nærkontakt med et annet luftfartøy. Materialet gir heller ikke grunnlag for å slutte at det har vært et annet luftfartøy i området da ulykken skjedde. På den annen side gir analysene heller ikke grunnlag for helt å utelukke at havariet skyldes påvirkning fra et annet luftfartøy. Det vises til gjennomgangen foran, i kapittel 7.

En står med dette tilbake med spørsmålet om man på grunnlag av andre kilder kan dokumentere at det var et ukjent luftfartøy i havariområdet på havaridispunktet, og om dette i tilfelle var medvirkende årsak til havariet.

En rekke vitner mener å ha observert jagerfly over Mehamn, Gamvik og Berlevåg i et tidsrom som er forenlig med havariet til LN-BNK. Slike fly må i så fall ha kommet fra en lufthavn eller et fartøy og formodentlig også returnert dit i etterkant. Kommisjonen har derfor undersøkt luftbevegelsene over Troms og Finnmark med utgangspunkt i flyplasser og hangarskip for å klarlegge hvilke fly som eventuelt var i lufta med utgangspunkt fra norsk land- og sjøterritorium, eller i farvannene utenfor norsk sjøterritorium da LN-BNK havarerte. Før kommisjonen går inn på en detaljert gjennomgang av vitneobservasjonene særlig i Finnmark, vil en derfor redegjøre for hvilke jagerfly som var i lufta i det aktuelle området i tiden rundt havariet. Enkelte av vitnene har pekt ut spesifikke flytyper/nasjonaliteter, og man vil derfor gå inn på deler av disse vitneforklaringene ved gjennomgangen av flybevegelser. Kommisjonen vil gjennomgå trafikkbildet over Troms og Finnmark under kapittel 13 nedenfor.

Til slutt vil kommisjonen gjennomgå vitneobservasjoner av jagerfly i luftrommet over Finnmark og aktuelle deler av Troms i tiden rundt ulykken 11. mars 1982. Det dreier seg da blant annet om observasjoner fra Berlevåg, Gamvik, Mehamn og fra båter i området der havariet fant sted. Gjennomgangen av disse vitneobservasjonene foretas under kapittel 14 nedenfor.

Gjennomgangen av det samlede materiale vil lede frem til kommisjonens konklusjon om hvorvidt det var andre luftfartøy i nærheten av LN-BNK under flygningen fra Berlevåg og frem til maskinen havarerte i havet utenfor Omgangslandet, og om havariet i tilfelle kan årsaksforklares med påvirkning fra det eller de aktuelle luftfartøy.

13. TRAFIKKBILDET OVER TROMS OG FINNMARK 11. MARS 1982

13.1 Norsk luftterritorium og tilknyttet regelverk

13.1.1 Norsk luftterritorium – norsk overhøyhet

Norsk luftterritorium er undergitt norsk overhøyhet. I dette ligger at det er opp til norske myndigheter å avgjøre hvorvidt og hvordan lufttrafikken i dette luftrommet skal foregå. Fly hjemmehørende i andre stater kan av den grunn ikke entre norsk luftterritorium uten først å ha innhentet tillatelse til dette fra norske myndigheter. I den grad det gis tillatelse, vil det i tillatsen eller tilhørende generelle bestemmelser også kunne være satt betingelser som sier noe om hvilke områder tillatsen gjelder for eller områder som tillatsen ikke gjelder for.

Det norske luftterritoriet utgjør det samme geografiske området som land- og sjøterritoriet. I dag strekker sjøterritoriet, og dermed også luftterritoriet seg 12 nautiske mil ut i havet fra grunnlinjen. Fly tilhørende andre stater – herunder også militære luftfartøy – kan derfor som hovedregel fly så nær den norske kysten som 12 nautiske mil, uten å måtte be om samtykke til det og uten at flygningen på noen måte innebærer en grensekrenkelse overfor den norske stat. I motsetning til reglene for skipsfarten, er det ikke anerkjent noen regel om såkalt ”uskyldig” gjennomfart for noen del av norsk luftterritorium. I 1982 var sjøterritoriet og dermed også luftterritoriet fire sjømil ut fra grunnlinjen. Widerøes rutenett langs kysten, og havaristedet i havet utenfor Omgang, lå imidlertid også den gang godt innenfor norsk luftterritorium.

NATO-øvelsen Alloy Express fant sted i deler av Nordland og Troms i mars 1982, med deltakelse av blant annet flere utenlandske jagerflyskvadroner. Det er derfor av interesse å se hvilket regelverk som i 1982 regulerte allierte jagerflys adgang til riket og hvilke generelle begrensninger som lå på bevegelses-

friheten, særlig i Øst-Finnmark. Det er også viktig å se om noen av de utenlandske avdelingene eventuelt var gitt tillatelse til å fly inn i et ellers forbudt område.

13.1.2 Alliert flygning øst for 24. lengdegrad – regelverk og dispensasjoner

13.1.2.1 FORBUDT LUFTROM. REGELVERKET

Hele flytraseen mellom Berlevåg og Mehamn ligger øst av 24. lengdegrad. I dette luftrommet hadde allierte jagerfly ikke lov til å bevege seg uten særskilt tillatelse fra norske myndigheter. Dette var en selvpålagt begrensning som regjeringen hadde fastsatt av hensyn til forholdet til daværende Sovjetunionen, som en del av norsk base- og sikkerhetspolitikk.

I instruks fra Forsvarsdepartementet 1. april 1965 – som også var gjeldende i 1982 – var det gitt regler om adgang til og opphold i norsk luftterritorium for militære luftfartøyer tilhørende andre NATO-land under fredsforhold. Instruksen bygget dels på daværende luftfartslov og en kongelig resolusjon av 19. januar 1951 hvor det var fastsatt nærmere regler om fremmede krigsskip og luftfartøyers adgang til norsk territorium under fredsforhold.

Forsvarssjefens bemyndigelse til å meddele adgangstillatelser fremgår av instruksens punkt 8 første ledd:

”Forsvarssjefen bemyndiges til å meddele adgangstillatelser for all flygning som inngår som ledd i allerede approberte øvingsprogrammer som nevnt i punkt 7, samt for annen flygning som faller inn under disse reglers virkeområde når antall fly i det enkelte tokt (”mission”) ikke overstiger ni.”

Myndigheten til å godkjenne – approbere – øvingsprogrammer lå etter regelverkets punkt 7 til Forsvarsdepartementet. Det synes imidlertid å ha vært praksis at forsvarssjefens årsprogram for øvelser fra departementets side skulle forelegges Regjeringens sikkerhetsutvalg i forbindelse med godkjenningsprosessen.

I forsvarssjefens bemyndigelse til å meddele adgangstillatelser for NATO-fly i anledning øvingsprogrammer godkjent av Forsvarsdepartementet, samt for annen flygning som falt inn under regelverkets virkeområde, var det i punkt 8 annet ledd fastsatt blant annet følgende begrensninger:

- ”a. Flygning som er av en slik karakter at den må antas å kunne få særlige politiske og/eller økonomiske konsekvenser for Norge må i alle fall tas opp med Forsvarsdepartementet som egen sak i det enkelte tilfelle.
- b. Luftfartøy skal ikke gis adgang til norsk luftrom når det på samme tokt, før flygning over norsk territorium er foretatt kryssing av meridianen 24 grader ØST (ref FD 5555/68/356.0 av 1/10-68 – Tillatelse til å klarerere til Banak) eller det etter

endte flygning over norsk territorium er hensikten å fly østenfor nevnte meridian.

- c. Det skal ikke gis tillatelse til flygning nærmere grensen mot Sverige og Finland enn 20 nautiske mil, med mindre flygningen gjelder kryssing av grensen i samsvar med godkjent reiseplan. Unntatt fra denne begrensning er inn- og utflygning fra flyplasser i samsvar med fastsatt trafikkprosedyre, samt øvinger på godkjent skytefelt (Børjafeltet og Setermoen) som ligger innenfor nevnte sone.
- d. For flygning som faller inn under nedenfor nevnte kategorier kreves Forsvarsdepartementets godkjenning i hvert enkelt tilfelle med mindre det er gitt generell approbasjon i forbindelse med et fremlagt øvingsprogram:
 - i. Flygning over norsk område øst for 24 grader ØST
 - ii. Flygning til/over Svalbard
 - iii. Flygning som innebærer bruk av elektroniske forstyrrelsesmidler
 - iv. Annen flygning som ikke klart faller inn under Forsvarssjefens klareringsmyndighet.”

Regelverket inneholdt relativt detaljerte regler om klareringsprosedyrer, og departementet utferdiget samtidig – dvs. 1. april 1965 – et engelskspråklig direktiv til orientering for våre NATO-allierte om klareringsprosedyrene.

Det ligger i det som er gjengitt ovenfor at alle militære luftfartøyer som ikke tilhørte det norske flyvåpenet måtte ha særskilt tillatelse fra Forsvarsdepartementet før de kunne fly inn over de østlige deler av Finnmark, herunder området hvor LN-BNK havarerte.

13.1.2.2 PRAKTISERINGEN AV REGELVERKET - DISPENSASJONER FOR MARS 1982?

Kommisjonen forespurte 10. juni 2003 Forsvaret om regelverket og hvordan dette ble praktisert, herunder også om det under øvelsen Alloy Express '82 ble gitt noen dispensasjoner fra forbudet mot flygning øst av 24. lengdegrad.

Fra Forsvarets overkommando ble det 16. juli 2003 meldt tilbake at en ved arkivgjennomgang ikke hadde funnet noen anmodninger om, eller korrespondanse for øvrig knyttet til dispensasjoner fra ovennevnte regelverk til øvingsprogrammene for årene 1981 eller 1982.

Forsvarsdepartementet meddelte 31. juli 2003 at heller ikke departementet kunne se at øvingsprogrammet for øvelsen Alloy Express '82 – som ble behandlet i Regjeringens sikkerhetsutvalg 21. desember 1981 – inneholdt noen klarering for at allierte militærfly som ledd i øvelsen skulle kunne fly øst av 24. lengdegrad. Departementet hadde heller ikke funnet noen dokumentasjon for at det var gitt slik dispensasjon til NATO-fly uavhengig av øvelsesprogrammet.

Både Forsvarets overkommando og Forsvarsdepartementet kom i sine redegjørelser inn på at departementet allerede 1. oktober 1968 hadde gitt egne retningslinjer for begrenset adgang til Banak flystasjon for militære transportfly fra andre NATO-land.

Kommisjonen har fra Statsministerens kontor fått tilgang til de deler av protokollene fra regjeringens sikkerhetsutvalg som angår godkjenningen av Forsvarssjefens øvingsprogram for 1982. I forsvarsmminister Sjaastads notat om saken 17. desember 1981 redegjøres det for regelverk og praksis knyttet til NATO-avdelinger på norsk territorium. Med hensyn til forsvarssjefens anmodning om tillatelse til å tilstå dispensasjon fra flyforbudssonene uttales det:

”Dispensasjon for allierte flygninger

Også for 1982 har Forsvarssjefen søkt om dispensasjon fra reglene om forbud mot alliert flygning nær den norsk-svenske grensen. Dette er aktuelt i forbindelse med øvelsene Barfrost og Alloy Express. Dessuten er det bedt om dispensasjon for det samme for helikopterflyging i forbindelse med alliert trening i Norge for treningsprogrammene Clockwork North, Clockwork South og Pendulum. I samsvar med etablert praksis, som ikke har medført problemer av noe slag, foreslår jeg at det gis slik dispensasjon for flygning inntil 5 nautiske mil fra svenskegrensen.”

Kommisjonen har merket seg at søknaden kun angikk flyforbudssonen mot riksgrensen mot Sverige, og at det ikke forelå noen anmodning om samtykke til noen dispensasjon fra forbudet mot å fly øst av 24. lengdegrad. Forsvarssjefens øvingsprogram ble godkjent av Regjeringens sikkerhetsutvalg.

Det nevnes for ordens skyld at kommisjonen fra Forsvarets overkommando har fått tilgang til en søknad fra britiske myndigheter 17. februar 1982, hvor det ble anmodet om tillatelse til å operere ut fra norske flybaser med rekognoseringsfly av typen BAe Nimrod, i tidsrommet 1. mars til 31. oktober 1982, i den hensikt å overvåke sovjetiske flåteøvelser utenfor Nord-Norge, men slik at en i samsvar med tidligere ansøkninger aksepterte det kjente forbudet mot å fly øst av 24. lengdegrad. Størrelsen på flyet (nær 39 meter langt og vingespenn på 35 meter) og dets operasjonsmønster som maritimt overvåkningsfly tilsier uansett at det ikke kan ha hatt noen befatning med Widerøe-ulykken.

For andre øvelser i andre perioder enn den som er aktuell for nærværende sak (Alloy Express i mars 1982), sitter ikke kommisjonen med noen fullstendig oversikt over de søknader som måtte være fremsatt om dispensasjoner fra forbudet mot å fly øst av 24. lengdegrad og i hvilken grad slike har vært innvilget. En slik gjennomgang faller utenfor formålet med kommisjonens undersøkelser – og en har følgelig bare gått inn på dette i den grad en har hatt særskilt oppfordring til det. Undersøkelsene har ikke avdekket noe av interesse for granskningen.

13.1.2.3 KOMMISJONENS FUNN

Med utgangspunkt i det regelverk som er gjennomgått, legger kommisjonen til grunn at hvis man fra en gjestende NATO-nasjon – eller fra NATOs egen side – skulle ønske å benytte NATO-fly øst av 24. lengdegrad, ville dette normalt ikke bli innvilget med mindre det var særlige strategiske interesser involvert. I så fall ville Forsvarsdepartementet måtte innhente samtykke til slik flygning fra Regjeringens sikkerhetsutvalg.

Kommisjonen har ikke funnet holdepunkter for at det i mars 1982 forelå noen slik tillatelse fra norske myndigheters side. I den grad det har vært allierte jagerfly øst av 24. lengdegrad i denne perioden, må dette i tilfelle ha vært flygninger som ikke var autorisert av kompetent norsk myndighet.

Kommisjonen vil imidlertid presisere at forbudet mot å fly øst av 24. lengdegrad ikke gjaldt for norske jagerfly. At det er observert jagerfly øst av nevnte lengdegrad er derfor ikke ensbetydende med at det har dreid seg om uautoriserte flygninger.

13.1.2.4 KJENTE BRUDD PÅ FORBUDET MOT Å FLY ØST AV 24 GRADER ØST

Kommisjonen har under arbeidet blitt kjent med at det tre år etter Mehamn-ulykken, den 13. mars 1985, inntraff en overtredelse av flyforbudssonen. To britiske Sea Harrier fra hangarskipet HMS Invincible, som da lå vest av Andøya, ble i stor høyde over Øst-Finnmark fanget opp av radar tilhørende Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede, og beordret ut av forbudt område.

I forbindelse med den utvidede Flyhavarikommisjonens undersøkelser 1987-88, ble hendelsen omtalt i et møte som Flyhavarikommisjonen hadde med den britiske flyattacheen i Norge, Wing Commander Cresswell 4. mars 1987. I Flyhavarikommisjonens referat fra møtet heter det om dette:

”Cresswell redegjorde for en incident noen år tilbake, hvor to britiske fly hadde gått øst for 24° Ø. Flyene ble den gang oppdaget på norsk radar, som ledet dem ut av området vestover. Disse flyene fløy i 26 000 FT høyde. Det ble opprettet ”Board of Inquiry” og general Bull-Hansen ble tilstillet undersøkelsesresultatene. Undersøkelsen avdekket feil på ”Nav Computer System”, men årsaken til hendelsen ble rubrisert som ”pilot error”. Det ble disiplinærsak mot flygerne. I dette tilfellet kom flyene 80 NM øst av 24° Ø, men ble observert av radaren og ledet ut igjen.

Det er tatt spesielle forholdsregler fra britisk side for at lignende ikke skal gjenta seg.”

Kommisjonen har fra Forsvaret innhentet loggbøker fra Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede for mars 1985, blant annet for å sammenligne loggføringspraksis fra en slik kjent hendelse med innføringer i tilgjengelige logger fra 11. mars 1982. Hendel-

sen 13. mars 1985 er notert i loggbøkene ved alle radarstasjonene i Finnmark tilhørende Luftforsvaret. Overtredelsen er også notert i skipsdagboka for hangarskipet, som på tidspunktet for overtredelsen befant seg i havet vest for Andøya.

13.1.2.5 SÆRLIG OM SPIONFLY – ”SILENT FLIGHTS”

Enkelte vitner med tilknytning til Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede har vært inne på at det fra tid til annen kom melding fra luftoperasjonssenteret ved Forsvarskommando Nord-Norge om såkalte ”silent flights”. Etter det kommisjonen har brakt i erfaring, synes dette i all hovedsak å knytte seg til overvåkningsfly fra andre NATO-land på tokt mot Barentshavet i internasjonalt farvann, men innenfor kontrollområdet til den norske delen av NATOs radarvarslingskjede. Fra ulike hold har det her eksempelvis vært vist til amerikanske fly av typen Lockheed SR-71 Blackbird og Boeing RC-135W. Idet slike fly vanligvis flyr i til dels svært store høyder, kan ikke kommisjonen se at slike tokt – selv om de skulle ha gått over norsk luftterritorium – kan ha forårsaket havariet til LN-BNK.

13.1.3 *Utenlandske jagerfly i landsdelen i mars 1982 - NATO-øvelsen Alloy Express '82*

13.1.3.1 NATO-ØVELSEN ALLOY EXPRESS '82

I perioden 24. februar–24. mars 1982 pågikk NATO-øvelsen Alloy Express '82 i landsdelen. Øvelsen, som hadde til hensikt å trene på alliansens unnsetning i tilfelle sovjetisk invasjon i nordområdene, innbefattet norske og allierte styrker fra alle våpengrener.

Til grunn for øvelsen lå et omfattende øvingsprogram kalt ”Joint exercise operation order no 1 ALLOY EXPRESS”, signert 1. september 1981 av generalmajor Fredrik Bull-Hansen som øvelsens øverste sjef.

Øvelsen inngikk i Forsvarssjefens øvingsprogram for 1982, som ble forelagt for Forsvarsdepartementet til godkjenning i siste halvdel av 1981. Forsvarsdepartementet forela øvingsprogrammet for Regjeringens sikkerhetsutvalg, hvor det ble behandlet 21. desember 1981. Departementets godkjennelse av øvingsprogrammet ble deretter meddelt Forsvarssjefen 4. januar 1982. Forsvarssjef på dette tidspunktet var general Sverre Hamre.

13.1.3.2 GJESTENDE UTENLANDSKE JAGERFLY-SKVADRONER. DELTAKENDE NORSKE FLYSKVADRONER

I anledning øvelsen gjestet jagerflyskvadroner fra Storbritannia, Canada, Nederland og USA lands-

delen. Med unntak av Royal Navy 801. skvadron, bestykket med Sea Harrier jagerfly (versjon FRS.1) og fast stasjonert om bord på hangarskipet HMS Invincible, ble alle de gjestende skvadroner forlagt ved ordinære norske flystasjoner. Bardufoss flystasjon tok imot RAF 41. skvadron, utstyrt med jagerbombere av typen Jaguar (versjon GR.1 og T2). Tromsø lufthavn, Langnes tok imot RAF 1. skvadron, utstyrt med RAF Harrier jagerfly (versjon GR.3 og T4). Andøya flystasjon tok imot de kanadiske 433. og 434. skvadron, utstyrt med CF-5 Freedomfightere. Ved Bodø hovedflystasjon ble de amerikanske og nederlandske skvadronene forlagt: USAFE 23 Tactical Fighting Squadron utstyrt med F-4 Phantom III jagerfly, USAFE 53 Tactical Fighting Squadron utstyrt med F-15 Eagle jagerfly, og RNLAF 314. skvadron utstyrt med NF-5 Freedomfightere. Deltagende utenlandske helikopterenheter finner kommisjonen ikke grunn til å gå inn på.

I øvelsen deltok videre en rekke norske jagerskvadroner med fly av typen F-5 Freedomfighter, F-104 Starfighter og F-16 Fighting Falcon. Disse hadde tilhold ved Forsvarets flystasjoner ved Bodø, Evenes, Andøya og Bardufoss. I tillegg kom de ordinære oppgaver til sikring av norsk luftterritorium uavhengig av øvelsen, som alene ble utøvet av de norske jagerflyskvadroner. Den eneste norske enheten som deltok i øvelsen med tilhold øst for 24. lengdegrad, var 335. skvadron (B-Wing) som hadde to Dassault DA-20 Jet Falcon stasjonert ved Banak flystasjon.

13.1.3.3 ØVINGSOMRÅDET

Etter øvingsprogrammet for Alloy Express '82 skulle øvelsen holdes i Nordland og Troms. I den generelle innledningen til områdene for øvelsens luftoperasjoner fremgår:

”Air operations will be conducted between 65° 00'N and West of 24° 00'E, bordering SWEDEN/FINLAND to the East.”¹²³

Det følger verken av programmet eller av andre kilder kommisjonen har hatt tilgang til, at det var planlagt eller forutsatt utført operasjoner i Finnmark, og dermed heller ikke øst for 24. lengdegrad.

Øvingsprogrammet stengte imidlertid ikke for at gjestende flyskvadroner som ledd i egentrening kunne fly i Finnmark. I den grad gjestende jagerfly lovlig skulle kunne fly øst av 24. lengdegrad måtte det i tilfelle foreligge en dispensasjon fra regjeringen. Noen slik dispensasjon har kommisjonen ikke funnet, jf. gjennomgangen foran.

¹²³ Appendix 2 til Annex G, side G-2-1.

13.2 RAF 1. skvadrons luftoperasjoner med utgangspunkt fra Langnes flystasjon

13.2.1 Skvadronen og Langnes flystasjon

13.2.1.1 SKVADRONEN

Den britiske RAF 1. skvadron, med hjemmebase ved Wittering i England, hadde siden 1970-tallet vært en stadig tilbakevendende gjest ved Langnes flystasjon. Skvadronen tilhørte NATOs innsatsstyrke (AMF) og var i så henseende øremerket for innsats blant annet i Nord-Norge.

Skvadronen hadde siden 1969 vært utstyrt med jagerfly av typen BAe Harrier. I 1982 var modellversjonen GR.3. I tillegg hadde man en to-seter-utgave med modellversjon T4, som for øvrig var identisk med GR.3. RAF-versjonen av flytypen (heretter kalt RAF-Harrier eller GR.3) var først og fremst konstruert for assistanse til stridende avdelinger på bakken, dels gjennom rekognosering og dels ved luft-til-bakke-angrep. Harrieren var også spesiell, idet flyet, ved siden av å kunne ta av fra og lande på en flystripe som andre fly, også kunne ta av og lande vertikalt. Flyversjonen som RAF-enhetene var utstyrt med – GR.3 – var i hovedsak identisk med den versjonen som den britiske marine benyttet, Sea Harrier FRS.1. De visuelle forskjellene lå hovedsakelig i utformingen av nesepartiet, samt at cockpiten på Sea Harrieren var noe høyere enn på flyvåpenets utgave.

13.2.1.2 OPPHOLDET I NORGE

Skvadronens opphold i Norge varte fra 3. mars til 21. mars 1982: Den 3. mars forlot ti fly skvadronens hjemmebase ved RAF Wittering, UK, og fløy direkte til Langnes. Underveis fikk de etterfylling av drivstoff i lufta fra tankfly av typen RAF Victor, som for øvrig ikke var forlagt i Norge eller på annen måte engasjert i øvelsen. Skvadronen hadde med seg ti fly til Norge. Ni av flyene var av typen GR.3, og hadde følgende serienummer: XV751, XW767, XW787, XW919, XZ129, XZ130, XZ988 XZ989 og XZ992. Det tiende flyet var en toseter T4 med serienummer XW925. Ett av flyene, XZ988, returnerte til UK 17. mars 1982, og de ni øvrige returnerte til RAF Wittering 21. mars 1982.

Skvadronens leder var daværende Wing Commander Peter Squire.

13.2.1.3 LANGNES FLYSTASJON (TROMSØ LUFTHAVN)

Langnes hadde ingen fast stasjonert norsk militær flystyrke og var i forsvarssammenheng ment brukt som reserveflyplass. Dette innebar blant annet at de militære fasilitetene ved flyplassen var begrensede; det fantes eksempelvis ingen bombe- eller splintsikre hangarer, verkstedsarealer eller lignende som den britiske skvadronen kunne nyttiggjøre seg.

Skvadronen fikk seg tildelt ordinære verkstedlokaler og hovedhangaren var – i alle fall under øvelsen i 1982 – en plasthall innleid fra et foretak i Tromsø.

Skvadronen var forlagt i den søndre delen av flyplassområdet og benyttet flyplassens ordinære rullebane til avganger og landinger. Skvadronen hadde også med en egen plattform ("pad"), der flyene kunne ta av og lande vertikalt når det var ønske om, eller behov for dette. Plattformen var plassert ved tilkomsten til flystripen like foran kontrolltårnet.

Langnes betjente – den gang som i dag – i all hovedsak sivile flygninger. Alle administrative og operative funksjoner ved flyplassen, så som flygeledelse, brann- og redningstjeneste, var besatt med sivilt personell, tilsatt i daværende Luftfartsverket. Ved militær bruk av flyplassen ble flygeledelse håndtert av det samme personellet.

Når den britiske skvadronen gjestet flyplassen, hadde den imidlertid med militære flygeledere, som var til stede i tårnet når skvadronens jagerfly var i lufta. Disse flygelederne hadde spesialkjennskap til flytypen britene brukte og kunne derfor bistå flygerne over tårnets radiosystemer i tilfelle det oppsto spesielle situasjoner. Disse militære flygelederne opptrådte som liaison og hadde ingen myndighet til å håndtere trafikkavviklingen til og fra flyplassen, heller ikke for de britiske flyene.

Idet Langnes ikke hadde noen fast flymilitær styrke, var det forutsatt i programmet for øvelsen at Bardufoss flystasjon skulle aktivere flyplassen til bruk for den britiske skvadronen, samtidig som Olavssvern orlogsstasjon ved Tromsø skulle sørge for depot av ammunisjon. Under øvelsen fungerte oberstløytnant Kjell Finnebraaten som militær stasjonssjef på Langnes flystasjon.

13.2.2 Innføringer i den militære trafikkjournalen på Langnes – problemstillinger

13.2.2.1 HVA VISER TRAFIKKJOURNALEN?

Det første spørsmålet som reiser seg er om skvadronens fly i det hele tatt var i lufta da LN-BNK havarerte ved Gamvik, en tid mellom kl. 13.25 og 13.30 lokal tid 11. mars 1982. Kommisjonen har fra FHKs arkiver hatt tilgang til kopi av trafikkjournalene for sivil og militær lufttrafikk til og fra Langnes ulykkesdagen¹²⁴. Trafikkjournalene besto i et løssbladsystem som ble ført av den sivile lufttrafikkkontrollen ved tårnet ved Langnes. Alle landinger og avganger skulle etter instruks fra Luftfartsverket føres i trafikkjournalen, og alle innføringer skulle tidfestes i UTC-tid¹²⁵.

¹²⁴ Se Vedlegg 2.1 og 2.2.

¹²⁵ Norsk normaltid er en time foran den såkalte UTC-tid. UTC står for "Coordinated Universal Time", som er en felles, legal tid som gjelder over hele verden. Det vil eksempelvis si at når klokken er 12.00 lokal tid, vil den være 11.00 i UTC-tid.

Alle gjengivelser fra journalen er i kommisjonens rapport – med mindre det dreier seg om direkte sitater – omregnet til norsk lokaltid, også kalt normaltid.

Av trafikkjournalen over militær lufttrafikk fremgår at det i tiden mellom kl. 11.37 lokal tid og kl. 14.27 lokal tid, ikke var militære fly i lufta med utgangspunkt fra Langnes flystasjon. I den grad innføringene i trafikkjournalen vurderes å være dekkende for trafikken til og fra Langnes ulykkesdagen, vil dette alene tilsi en konklusjon om at fly fra RAF 1. skvadron ikke hadde noen befatning med Mehamn-ulykken.

13.2.2.2 KAN MAN STOLE PÅ TRAFIKKJOURNALEN?

I den grad skvadronens fly – med utgangspunkt i Langnes flystasjon – har hatt befatning med havariet til LN-BNK, vil man som følge av innføringene i den militære trafikkjournalen måtte legge til grunn to alternative scenarier: Enten ble ikke all trafikk ulykkesdagen ført inn i journalen, eller så er journalen blitt tuklet med i etterhånd. Kommisjonen vil i det følgende redegjøre for sin bedømmelse av dette spørsmålet.

13.2.3 *Gir trafikkjournalene ved Langnes flystasjon et korrekt bilde over militær lufttrafikk til og fra Langnes 11. mars 1982?*

13.2.3.1 HVEM VAR PÅ VAKT I LANGNES TÅRN 11. MARS 1982?

Trafikkjournalene ble som nevnt ført av det sivile personellet ved lufttrafikktenesten ved Langnes. Enheten besto av flygeledere og flygelederassistenter – til sammen 13 personer, ledet av sjefsflygeleder Bjørnar Pedersen.

Tårnet var gjennom døgnet alltid bemannet med en flygeleder fra lufttrafikktenesten. På dag- og kveldstid var flygeleder på vakt alltid bistått av en flygelederassistent. På dagtid ble dessuten innflygningskontrollen – ”approach” – utøvet av en flygeleder bistått av en flygelederassistent. Dette innebærer at tårnet på dagtid jevnt over var bemannet med to flygeledere og to flygelederassistenter. Slik var det også ulykkesdagen, 11. mars 1982.

Det ble ført separate vaktlogger (som ikke må forveksles med trafikkjournalene) for den generelle tårnvakten og innflygningskontrollen. Av vaktloggene – som kommisjonen har hatt tilgang til i original – fremgår hvem som var på vakt og eventuelle episoder som vakthavende flygeleder fant grunn til å loggføre. Loggene i tårnet ble ført i UTC-tid.

Vaktloggen for tårnet viser at flygeleder Jan Erik Laahne gikk på vakt 11. mars 1982 kl. 00.00 lokal tid. Nytt skift på vakt kl. 07.40 lokal tid var flygeleder Lars Erik Sørensen og flygelederassistent Terje Lillevik. Jan Erik Laahne gikk av vakt kl. 08.00 lokal

tid, etter 20 minutter overlapping med påtroppende vakt, hvilket var normalt. Nytt skift på vakt kl. 13.40 lokal tid var flygeleder Per Gustav Nilsen og flygelederassistent Hans Ettersti. Sørensen og Lillevik gikk deretter av vakt kl. 14.00 lokal tid. Kveldsvakten fra kl. 19.40 lokal tid og frem til midnatt ble deretter bemannet av flygeleder Bjørn Vikan og flygelederassistent Bjørnar Larsen. Nilsen og Ettersti gikk av vakt kl. 20.00 lokal tid.

Vaktloggen for innflygningskontrollen viser at posisjonen ulykkesdagen var bemannet i tiden kl. 08.00 – kl. 20.00 lokal tid. Fra kl. 08.00 til kl. 14.35 lokal tid var posisjonen bemannet av flygeleder Finn Syse og flygelederassistent Kari Laahne. Nytt skift fra kl. 14.30 til kl. 20.00 lokal tid besto av sjefsflygeleder Bjørnar Pedersen og flygelederassistent Anne Wiggen (som den gang het Anne Wiggen Holand).

Føringen av trafikkjournalene lå til tårnposisjonen. Trafikkjournalene ble ført for hånd, normalt av assistentene, men også av flygelederne når disse var alene på vakt.

13.2.3.2 ORIGINALEN AV DEN MILITÆRE TRAFIKKJOURNALEN FOR 11. MARS 1982

Originalen av den militære trafikkjournalen for Langnes er ikke i behold ved enheten i dag. Kommisjonen har den bare som papirkopi fra FHKs arkiv, to løssblad nummerert som henholdsvis V og VI, som dekker perioden 10. mars 1982 kl. 08.43 lokal tid til 12. mars 1982 kl. 15.38 lokal tid. Flyhavarikommisjonen innhentet disse sidene, sammen med tilsvarende journaler fra andre flystasjoner i Nord-Norge, i forbindelse med de fornyede undersøkelsene i 1987/88.

Det fremgår av FHKs brev 13. februar 1987 til de ulike kontrolltårnene at det ble anmodet om kopier – ikke originaler – av trafikkjournalene. Selv om det i følgebrevet fra sjefsflygeleder Pedersen 16. februar 1987 ikke poengteres at det er en kopi som oversendes, har dette derfor likevel formodningen for seg.

Sjefsflygeleder Pedersen sendte imidlertid allerede 22. januar 1987 militære trafikkjournaler for ulykkesdagen til sin overordnede i Bodø, formodentlig som følge av at medieoppslagene om Mehamn-ulykken på ny startet på det tidspunktet. Avinor har etter anmodning fra kommisjonen ettersøkt dokumentene i Bodø, uten å gjenfinne oversendelsen.

Også Luftfartsverkets egen internundersøkelse i 1997-98 baserte seg på de samme kopisidene fra FHKs arkiv, som kommisjonen i dag sitter med.

13.2.3.3 LUFTFARTSVERKETS REGELVERK – TRE MÅNEDERS OPPBEVARINGSPLIKT FOR TRAFIKKJOURNALER

Selv om det for kommisjonen hadde vært en fordel å foreta granskningen med grunnlag i originaldo-

kumenter, må det likevel understrekes at det ikke fremstår som oppsiktsekkende at man ved Langnes i dag ikke har loggene i behold, eller at man fra Bardufoss flystasjon allerede i 1987 meddelte FHK at trafikkjournalene derfra ikke var i behold. Kommisjonen har fra Avinor innhentet instruksjoner som gjaldt i 1982 med hensyn til oppbevaring av trafikkjournaler. Av 'Håndbok for lufttrafikktenesten' avsnitt 5.1 fremgår:

"Lufttrafikktenestens enheter skal oppbevare kopi av de utfylte trafikkjournaler for sivil trafikk og registreringsskjemaer i 3 måneder etter utløpet av den periode registreringen gjelder. De originale trafikkjournaler for militær trafikk skal oppbevares av den enkelte enhet i 3 måneder og deretter makuleres. Oppbevaringen og tilintetgjøringen skal skje i samsvar med de bestemmelser som gjelder for behandling av slike dokumenter."

Etter dette regelverket hadde enheten plikt til å destruere de militære trafikkjournalene når det var gått mer enn tre måneder utover den måned registreringen gjaldt. Når sjefsflygeleder Pedersen og lederne for enkelte andre tårn i 1987 kunne sende Flyhavarikommisjonen kopi av journalsider fra 11. mars 1982, tilsier dette at makuleringsbestemmelsene ikke alltid ble overholdt. At det i det ovennevnte sondres mellom kopier av sivile trafikkjournaler og originale militære trafikkjournaler har sin bakgrunn i at trafikkjournalene var dokumentasjonsgrunnlaget for beregningen av landingsavgifter for sivile luftfartøy, og at originalene for den type trafikk skulle sendes Luftfartsverket etter utløpet av hver måned, jf. pkt 4.3 i regelverket.

Etter punkt 5.2 i regelverket gjaldt det som hovedregel en tilsvarende tre måneders oppbevaringsrutine for reiseplaner og trafikkstripper.

13.2.3.4 FLYHAVARIKOMMISJONENS UNDER-SØKELSER I ANLEDNING 1984- OG 1988-RAPPORTENE

Loggføringspraksis og antydninger om manipulasjon av loggen ved Langnes var ikke et tema for FHK ved gjennomgangene som ledet frem til rapportene i 1984 og 1988. Da FHK innhentet trafikkjournaler i 1987, var det ikke fra noe hold gjort gjeldende at trafikkjournalene ikke fullt ut gjenspeilte den aktivitet som hadde vært ved flyplassen ulykkesdagen.

Enken etter kapteinen på LN-BNK, Karin Hovring, hadde riktignok i sin høringsuttalelse til 1984-rapporten tatt opp hvilket resultat som hadde kommet ut av de opplysninger hun hadde formidlet til kommisjonsmedlem Vikholt (1983) om at det skulle ha landet en Harrier på Langnes 30 minutter etter ulykken med skade i den ene vingen. Henvendelsen ble etter det opplyste besvart med at dette var undersøkt. Sannsynligvis besto undersøkelsen i at trafikkjourna-

len var sjekket med negativt resultat. Verken Karin Hovring eller andre gjorde den gang gjeldende at trafikkjournalene ved Langnes var uriktige.

Med hensyn til britisk flyaktivitet fra Langnes ulykkesdagen, var FHK også i kontakt med representanter fra britiske militære myndigheter. Representanter fra FHK møtte 4. mars 1987 den britiske flyattachéen i Norge, Wing Commander Cresswell. I FHKs referat fra møtet oppsummeres gjennomgangen man hadde fått om blant annet aktivitet fra RAF Harrier stasjonert ved Langnes, slik:

"b) RAF-Harriers i Tromsø

Harrier-flyene har en aksjonsradius på ca 160 – 170 N.M. (low level) og ca 260 N.M. (low-high-low) 25 – 30 000 FT). Harrierfly vil av åpenlyse grunner som hastighet, tid ytelser o.lign. ikke ha muligheter for å fly distansen Tromsø – Gamvik i lav høyde (utenfor radardekning). Flyene har ikke rekkevidde til dette og kan følgelig ikke ha foretatt slik flygning. Flygning denne distansen i høyden, 25 – 30 000 FT, vil muligvis være teoretisk gjennomførbar, men da har man ikke tatt hensyn til vanlig sikkerhetsmargin for vær, vind, alternativ landingsplass o.lign.

Harrieroperasjoner fra Tromsø øst for 24 Ø er utelukket i dette tilfellet.

Et harrierfly som landet på Bardufoss har vært i søkelyset og Cresswell redegjorde for dette som følger:

To RAF-Harriers tok av fra Tromsø 11. mars kl 1327¹²⁶ for å drive øvelse i skytefeltet syd for Bardufoss. Det ene landet tilbake på Langnes kl 1417Z og det andre landet på Bardufoss kl 1409Z.

Flyet som landet på Bardufoss gjorde dette etter å ha erklært nødsituasjon. Grunnen til nødsituasjonen var at flygeren under skyteøvelsen hørte en smell som kunne ligne på en fuglekollisjon e.l. På bakgrunn av dette ønsket han å lande så snart som mulig i fall flyet skulle ha fått skader. Flygeren erklærte nødsituasjon og ca 2-3 minutter senere landet han på Bardufoss. Flyet ble parkert unna bebyggelsen og personell fordi det hadde ladde våpen.

Det samlet seg endel personell ved flyet, som rimelig var etter at det var erklært nødsituasjon. Det ble ikke funnet skader på flyet og det ble konkludert med at smellet måtte skrive seg fra en ufrivillig detonasjon av ammunisjon et stykke foran flyet. Dette er noe som kan inntreffe fra tid til annen.

RAF-Harrier var malt i hvit/brun farge."

I en note fra flyattachéen 6. mars 1987 oppsummeres forholdet til fly fra RAF 1. skvadron slik:

"b. RAF Harrier activity. On the day of the accident Harriers in Standard Operational Training fit were flying from Tromsø when a typical sortie was 40/45 mins. This alone would rule out any possibility of flying to the accident area at Gamvik and back, either at high or low level. The Harrier which declared an emergency (with press speculation that it might have hit another aircraft) took off one hour after the accident and landed at Bardufoss at 1507 local. Subsequent inspection revealed no damage. RAF

¹²⁶ UTC-tid.

Harriers were not camouflaged as some witnesses have described.”

FHK oppsummerte i 1988-rapporten britisk flytrafikk til og fra Langnes ulykkesdagen slik:

”Trafikkjournalen for Langnes viser at ingen av de britiske Harrier-fly var i luften da LN-BNK havarerte. Et Harrierfly som i følge media ble satt i forbindelse med havariet, hadde angivelig skader på skroget ved landing på Bardufoss. Dette flyet tok av fra Langnes kl 1427 (ca 1 time etter havariet), hvilket i seg selv utelukker kollisjon eller nærkontakt med LN-BNK. Flyet var på oppdrag i skytefeltet ved Setermoen nær Bardufoss da fartøysjefen hørte et smell like foran flyet. Han oppfattet dette som om flyet muligens var blitt truffet av noe, og han meldte da at han ville lande på Bardufoss snarest. Etter landing ble flyet plassert langt unna bygninger og folk fordi det var utrustet med skarpe våpen. Den påfølgende inspeksjon viste ingen skader på flyet. Smellet som fartøysjefen hadde registrert, er av kompetent militært personell antatt å ha vært en for tidlig detonasjon av prosjektil som ble avfyrt fra flyet.¹²⁷”

13.2.3.5 MEDIEOPPSLAG VINTEREN 1997

Avisene VG og Nordlys hadde henholdsvis 14. og 22. februar 1997 intervju med tidligere etterretningsoffiser Hans Lilleng, som var i tjeneste ved Banak flystasjon på den aktuelle tid. Ifølge VG kunne han fortelle at de to *”norske jagerflygerne som var i luften både før og umiddelbart etter ulykken ved Gamvik, registrerte britiske jagerfly av typen Harrier i området. – Det var samtaler flygerne seg imellom jeg overhørte. Jeg er villig til å avlegge ed på at flygerne under debriefingen snakket om at de hadde observert britiske jagerfly i området rundt Nordkapp i det aktuelle tidspunkt for ulykken, sier Lilleng.”* Til Nordlys uttalte han en ukes tid senere at *”- Jeg har aldri nevnt flytyper, og langt mindre Harrier-fly i forbindelse med Gamvik.”* Han ga ifølge avisen uttrykk for at FHK hadde forsømt seg ved ikke å undersøke relevant loggmateriale på Banak, materiale som han nå (1997) regnet med måtte være tapt.

På oppfordring fra Havarikommisjonen for sivil luftfart avga Lilleng den 14. mars 1997 en nærmere skriftlig redegjørelse, der det bl.a. heter:

”På formiddagen den 11 mars 1982 hadde vi to eller tre Missions som landet på Banak. Alle disse ble debriefet av meg. Alle fly deltok i en større øvelse som foregikk i Nordnorge akkurat da.

Det var i forbindelse ved en av landingene og før eller under debriefingen jeg overhørte samtalen mellom flygerne, som overbeviste meg om at det var observert utenlandske fly ved eller vest av Nordkapp. Flygerne diskuterte seg imellom på en slik måte at jeg ikke var i tvil om at de både hadde sett og hørt utenlandske fly i området. Jeg oppfattet det slik at de utenlandske flygerne vel også hadde lyst til å se

Nordkapp. Jeg var heller aldri i tvil om at de norske flyene hadde vært i området ved Nordkapp.

Så vidt jeg husker hva angår de norske så var det både landing og avgang fra tidlig formiddag og til midt på dagen.”

De to flygerne Lilleng debriefet var Starfighter-pilotene Rolf Noel og Dag Høgsveen. Som det er redegjort for under kapittel 13.8.6, tok de av fra Bodø den 11. mars 1982 kl. 08.45 lokal tid på avskjæringsoppdrag langt ute i havet nord for Nordkapp, i forhold til sovjetiske fly på vei mot norsk luftterritorium. Noel og Høgsveen landet deretter på Banak kl. 09.52 lokal tid. De oppholdt seg der til kl. 14.09, da de gikk på søk etter LN-BNK. Lillengs uttalelse til VG i 1997 om at de to pilotene hadde observert britiske jagerfly i området rundt Nordkapp *”i det aktuelle tidspunkt for ulykken”*, er for det første i strid med de faktiske forhold – herunder at *”tidspunkt for ulykken”* var ca. kl. 13.30, og for det andre i strid med flygernes egen beretning. Lilleng har i åpen kommisjonshøring uttalt seg mer reservert enn det han tilsynelatende har gitt uttrykk for i mediene.

Kommisjonen antar at problematikken angående føringen av de militære trafikkjournalene kom frem i forbindelse med Helge Sørhaugs undersøkelser rundt ulykken i 1996/1997. Hans uttalelser til media i februar 1997 bygget – slik gjengitt av NTB – på en teori om at britiske Harrierfly som tok av fra Langnes ulykkesdagen hadde forårsaket havariet til LN-BNK. Nye faktorer til støtte for denne teorien var ifølge Sørhaug forklaringen fra en tidligere offiser i den militære varslings- og kontrolltjenesten (radar) som hadde vært vitne til flygningen; at landingen i Tromsø var bevitnet av en Widerøe-flyger som landet der til samme tid (se kapittel 13.2.8); og endelig at landingen enten ikke ble loggført eller senere slettet fra trafikkjournalen. Ingen av Sørhaugs kilder ble den gang navngitt overfor norske sivile eller militære myndigheter.

Den 19. februar 1997 hadde avisen Nordlys et større oppslag vedrørende loggføringen ved Langnes ulykkesdagen. Avisens kilde var en – for offentligheten anonym – tidligere flygelederassistent ved Langnes. I avisens gjengivelse av vedkommendes uttalelser fremgår det at han var på vakt i tårnet ulykkesdagen, og det fremsettes sterke beskyldninger mot den da avdøde flygeleder Bjørnar Pedersen og hans nærmeste medarbeidere:

”Den norske sjefsflygelederen og hans nærmeste medarbeider var så inne med de britiske at de ville ha hjulpet til å skjule noe, dersom det var noe å skjule.”

Om trafikkjournalene gjenga avisen fra vedkommendes forklaring for journalisten:

”Jeg tror alt ble loggført. Både at Harrier-flyene tok av og landet. Men det skjedde ting. Kort etter Me-

¹²⁷ FHKs rapport R88, pkt. 3.2.2.2.

hamn-ulykken ville jeg se nærmere på loggen – nettopp med tanke på at noe kunne ha blitt holdt skjult. Men den aktuelle siden i loggen for den dagen, 11. mars 1982, var fjernet. Jeg gjorde sjefen oppmerksom på dette og en stund senere var siden på plass igjen. Den hadde vært en eller annen plass, men hva som var gjort med den og hvem som hadde fjernet og satt den inn igjen, vet jeg ikke. Loggen var en ringperm med løse ark som ble satt inn for hver dag ...

På spørsmål fra avisen avviste vedkommende at muligheten for at en Harrier kunne ha vært involvert i ulykken, hadde vært et tema på arbeidsplassen. Han hadde heller ikke kjennskap til om noen Harrier hadde blitt gjemt bort i britenes hangar på Langnes ulykkesdagen. I samme avisoppslag var det inntatt en kommentar fra sjefsflygeleder Per Gustav Nilsen, som kategorisk avviste at det hadde vært noen feil ved enhetens loggføring ulykkesdagen.

Avisens vinkling og redigering av de opplysninger som den anonyme kilden hadde gitt til avisen, var i høy grad egnet til å gi den alminnelige leser inntrykk av at det virkelig hadde foregått misligheter blant lufttrafikkjenestens personell, i den hensikt å dekke over britisk flyaktivitet i tiden rundt havariet til Widerøe-flyet.

13.2.3.6 LUFTFARTSVERKETS INTERNGRANSKNING 1997-98

Lufttrafikkjenesten ved Langnes, representert ved sjefsflygeleder Nilsen, anså beskyldningene om misligheter som så vidt grove at det ble inngitt anmeldelse til politiet i Tromsø, med anmodning om etterforskning av saken. Saken ble av politimesteren umiddelbart henlagt ut fra den tid som da var gått siden forholdet skulle ha funnet sted. Enheten rettet deretter anmodning til Luftfartsverkets hovedadministrasjon i Oslo om at forholdet ble gjort til gjenstand for intern granskning, hvilket ble etterkommet.

Interngranskningen ble gjennomført av Luftfartsverkets Beredskaps- og sikkerhetsavdeling, ledet av beredskapssjef Herbert Francke. Feltarbeidet ble utført av sikkerhetskoordinator Tor Langrud. Av de 13 som var tilsatt i tårnet ved Langnes i 1982, var daværende sjefsflygeleder Bjørnar Pedersen og flygeleder Bjørn Vikan avgått ved døden, fire var gått av med pensjon og to gått over i annet arbeid. Tidligere flygelederassistent Bjørnar Krogh Larsen ønsket ikke å medvirke til undersøkelsen, mens tidligere flygelederassistent Lars Åge Rotvold synes å ha blitt oversett av Luftfartsverket. De ni gjenværende ble avhørt av Langrud i desember 1997. Kommisjonen har i anledning granskningen fått tilgang til de vedtatte avhørsprotokollene.

I protokollene fra avhørene fremgår at de enkelte flygeledere og assistenter har redegjort for den praktiske føringen av trafikkjournalene og for hvordan disse ble oppbevart. Pensjonert flygelederassistent

Kari Laahne gjenkjente sin håndskrift i den militære trafikkjournalen onsdag 10. mars 1982 (ark nr. V), pensjonert flygelederassistent Terje Lillevik bekreftet å gjenkjenne sin håndskrift fra føringer av flygninger formiddagen torsdag 11. mars 1982 (ark nr. V). Pensjonert flygelederassistent Hans Ettersti bekreftet at det som var ført på side VI i den militære trafikkjournalen 11. mars var hans håndskrift. Fra Etterstis protokollerte forklaring 16. desember 1997 for interngranskningen gjengis:

”Kopi av den aktuelle loggsiden ble forevist vitnet. Han kunne bekrefte at det som var ført på side VI, 11 mars var hans håndskrift. Dette var en normal føring av den aktuelle flighten med Harriers, RED1 & RED2, som viste at to Harriers tok av samtidig fra Tromsø, hvorav en returnerte og den andre hadde landet på Bardufoss. Betegnelsene RED1 o.s.v. var en betegnelse på tokt som var navngitt av den britiske skvadronen, og kan ikke identifisere et konkret fly. Dette innebærer at man ikke kan lese ut av journalen når eller om det aktuelle flyet som landet på Bardufoss 11 mars 1982, kl 1409Z, kom tilbake.”

Også de øvrige avhørte flygelederassistenter bekreftet i avhørene at føringen av den aktuelle flygningen var normal, dog slik at enkelte bemerket at det var pussig at det for RED 2 var ført opp avgangssted Bardufoss (DU). Fra avhøret av pensjonert flygelederassistent Kari Laahne 16. desember 1997 gjengis:

”... Kopi av den aktuelle loggsiden ble forevist vitnet. Hun kjente umiddelbart igjen sin egen skrift 10 mars 1987¹²⁸ frem til kl 1225Z, ”Departure time”. Hun kunne bekrefte at det var en nesten normal føring av den aktuelle flighten med Harriers, som viste at to Harriers tok av samtidig fra Tromsø, hvorav en returnerte og den andre landet på Bardufoss. Det eneste som er avvikende er at det under ”avgangssted” er anført ”DU”, ved ”RED2”. Dette betyr at flyet skulle ha startet fra Bardufoss. Hvis dette er riktig skulle ikke flight ”RED2” eksistert i journalen i det hele tatt. Det vitnet stiller spørsmålsteget ved er når, eller om, ”RED2” returnerte fra Bardufoss til Tromsø.”

Ingen av de avhørte vitnene ga uttrykk for at de hadde noen mistanke om, eller foranledning til å mene at loggene var manipulert eller at noen av de tilsatte i lufttrafikkjenesten skulle ha hatt noen spesiell foranledning til å medvirke til manipulering av loggene.

Hva særlig angikk pensjonert flygelederassistent Terje Lillevik, bekreftet denne at han hadde vært kilde for oppslaget i avisen Nordlys 19. februar 1997, se punktet foran. Fra hans forklaring 10 måneder senere, 16. desember 1997 gjengis:

”Flygelederassistentene førte Trafikkjournalene. De sivile loggene ble gjerne skiftet ut hver dag. De

¹²⁸ Feilskrift for ”1982”.

militære journalene ble ført over lengre tid da det var lite militær trafikk med unntak av når det var øvelser. I de militære journalene ble det notert landinger, take-off og overflyvninger i luftrommet over Tromsø. Disse lå på pulen i tårnkabinen ut måneden. Dette innebærer at alle med tilgang til tårnkabinen i perioden 11 mars til 31 mars 1982, hadde tilgang til journalen. Ved månedsslutt ble journalen overlevert til Sjefsflygeleder.

Nøkkel til Sjefsflygeleders kontor var også tilgjengelig i tårnkabinen. Det hendte også at kontoret var ulåst, og at selve tårnbygget var tilgjengelig for uvedkommende. Vitnet har ingen grunn til å si at noen skal ha tuklet med noen logg (militær trafikkjournal). Han forteller videre at dette var et løssblad-system som gjorde det mulig å endre en hel loggside, men har ikke grunnlag for å anta at dette er tilfelle. Loggen ble ført for hånd.

En dag i april 1982 ble vitnet spurt fra Forsvarets Terminal, Tromsø lufthavn, om noen konkrete flighttider. Dette var ikke uvanlig da Terminal-betjeningen visste at lufttrafikktenesten førte journaler over militær trafikk. Vitnet husker ikke om den interessante dato var 11 mars, men det var i hvertfall en dato denne måned. Ved gjennomgangen av ringpermen så vitnet at sidene som omhandlet 11 mars 82 var borte. Dette meldte han fra til daværende sjefsflygeleder. Han fikk da til svar at det skjedde veldig mye rart for tiden, men han ga ingen forklaring på hvor journalsidene var. Noe senere kom sidene til rette igjen. Vitnet har (som han også sier i avisintervjuet) intet grunnlag for å påstå at journalene er endret eller forfalsket på noen måte.

Kopi av den aktuelle loggsiden ble forevist vitnet. Han kunne bekrefte at han hadde ført flighter "Eagle RED 1 til 4", 11 mars 1982. Noteringer vedrørende "RED1 & RED2", samme dato, tolket vitnet som at det var en normal føring av den aktuelle flighten med Harriers, som viste at to Harriers tok av samtidig fra Tromsø, hvorav en returnerte og den andre hadde landet på Bardufoss.

Vitnet har ingen grunn til å tro at noen kan ha manipulert loggen, eller kunne ha motiv for dette.

Kilde for avisoppslaget i Nordlys er vitnet. Nordlys tok kontakt med vitnet og fortalte om at Mehamn-ulykken skulle gjenåpnes, og han ville gjerne intervju vitnet. Han står ved beskrivelsen av at sjefsflygeleder og noen av hans medarbeidere var på så god fot med britene at de ville kunne ha bistått for å dekke over misligheter hvis dette var tilfelle. Samtidig presiserer han at han i samme intervju understreket at han ikke fant noe grunnlag for å påstå at noen hadde manipulert eller forfalsket loggene".

Ingen av de avhørte kunne bekrefte Lilleviks historie om at loggsider hadde vært borte fra sin plass i ringpermen på sjefens kontor i april 1982. Kari Laahne opplyste at hun hadde hørt dette av Lillevik noen dager før hun selv ble avhørt i 1997.

Flere av dem som ble avhørt av Luftfartsverket i 1997 pekte i sine forklaringer på en arbeidskonflikt i tårnet ved flyplassen som toppet seg i perioden ca. 1985-88, og enkelte av dem antok at opplysningene som avisen hadde gjengitt var en videreføring av denne konflikten.

Luftfartsverkets interngranskning ledet ut i en kortfattet rapport 20. april 1998, hvor det ble konkludert med at det ikke var funnet noe som kunne tyde på at den militære trafikkjournalen var endret, og at det heller ikke var funnet grunnlag for å påstå at personell ved tårnet i Tromsø hadde dekket over hendelser som kunne settes i forbindelse med Mehamn-ulykken.

13.2.3.7 NRK BRENNPUNKT-REDAKSJONENS PROGRAMPRODUKSJON "VANSKELIGE VITNER" 2002

NRK konkluderte som kjent med at det hadde vært Harriere fra Langnes ved havaristedet i kritisk tidsrom. At konklusjonen sto i strid med det som fremgikk av den militære trafikkjournalen som ble ført av tårnpersonellet, sies det i produksjonen intet om.

På spørsmål fra kommisjonen opplyste NRK at man etter en totalvurdering hadde kommet til at man ikke kunne legge trafikkjournalen til grunn for hva som hadde skjedd og ikke skjedd ulykkesdagen. Den sentrale faktoren for denne totalvurderingen var ifølge NRK at det over år var reist beskyldninger om at loggen var manipulert, eventuelt ufullstendig ført, og at disse beskyldningene var fremsatt av personer med tilknytning til "tårnmiljøet", beskyldninger som også var gjentatt av slike overfor NRK.

Kommisjonen bemerker at den ved fastleggelsen av hva som har skjedd og hva som ikke har skjedd, ikke kan unnlate å ta med i vurderingen hva som fremgår av et så vidt sentralt dokument som den militære trafikkjournalen ved Langnes tårn, bare fordi det fra enkelte hold blir reist innvendinger mot den. Skal det sees bort fra trafikkjournalens registreringer eller mangler på registreringer, må dette skje etter en reell prøving av de anførsler som er reist mot den.

13.2.3.8 KOMMISJONENS UNDERSØKELSER AV LOGGFØRINGEN VED LANGNES TÅRN

Kommisjonen har ved sine undersøkelser viet loggføringen ved Langnes flystasjon betydelig oppmerksomhet. Med unntak av Kari Laahne og Aage Solberg er samtlige av de personer som ble avhørt av Luftfartsverket i desember 1997, avhørt på nytt under kommisjonens høringer. Kari Laahne, som er bosatt i utlandet, har av personlige grunner blitt fritatt for å møte til åpen høring i Norge. Da hun ble fritatt, hadde kommisjonen imidlertid allerede 9. oktober 2003 innhentet en foreløpig forklaring fra henne. Videre har kommisjonen hørt de tidligere flygelederassistene Lars Åge Rotvold og Bjørnar Krogh Larsen. Kommisjonen har innhentet ytterligere loggmateriale fra Langnes og fra Bardufoss flystasjon. Kommisjonen har som nevnt foretatt undersøkelser for om mulig å finne frem til de originale sidene av den militære

trafikkjournalen fra Langnes for ulykkesdagen, men uten å lykkes.

Kommisjonen bemerker for sin del at det gikk 15 år fra ulykken fant sted, til det ble fremsatt anførsler gjennom media om at loggføringen ved Langnes ikke samsvarte med den reelle militære trafikken til og fra flyplassen ulykkesdagen. Det viser seg videre at de som har formidlet slike synspunkter i det offentlige rom – avisen Nordlys og Helge Sørhaug – har formulert dette langt mer konkret enn hva kommisjonen finner grunnlag for etter å ha hørt dem som var tilsatt i tårnet ved Langnes i 1982.

Tidligere flygelederassistent Terje Lillevik, som var avisen Nordlys' kilde for oppslaget 19. februar 1997, tok i sin forklaring for kommisjonen avstand fra enkelte av sitatene som var gjengitt i avisen og ga i den anledning uttrykk for at avisen hadde benyttet ord som han selv ikke fullt ut kunne vedkjenne seg. Han sto for øvrig fast ved tidligere uttalelser om at det var så tette bånd mellom de britiske flygerne og enkelte av flygelederne at disse – etter hans syn – ville ha bistått med å skjule uregelmessigheter om brite-ne skulle ha ønsket det, herunder også britisk med-virkning til en sivil flyulykke som kostet 15 mennes-ker livet.

Tidligere flygelederassistent Bjørnar Krogh Larsen, som hadde nektet å delta ved Luftfartsverkets inter-ngranskning i 1997, er avhørt av kommisjonen. Han hadde vært på vakt som flygelederassistent om kvelden ulykkesdagen, men kunne ikke erindre noe spesielt fra vekten eller dagen for øvrig. Også Krogh Larsen var i sin forklaring inne på samarbeidsklimaet i tårnet, hvor han ga uttrykk for at dette var normalt godt i 1982, og at det først senere på 1980-tallet ble forverret, hvorpå det hele utviklet seg til en personal-konflikt.

Den mest håndfaste påstanden i saken synes å være at journalsider for en kort periode skal ha vært fjernet fra permene der de normalt ble lagret. Dette skal ifølge Lillevik ha vært gjort av sjefsflygeleder Pedersen, som på spørsmål fra ham skal ha kommet med en halvkvedet vise om saken. Særlig oppsikts-vekkende kan saken neppe ha fremstått for Lillevik, som etter sin egen forklaring verken fant grunn til å ta dette opp med sine kolleger, FHK eller offentlige myndigheter for øvrig, før han nær 15 år senere sto frem anonymt med saken i Nordlys. Ifølge avisens gjengivelse av ham, gikk han inn i permene på sjefs-flygelederens kontor for å sjekke flytider opp mot Mehamn-ulykken. Ved Luftfartsverkets intern-granskning, og i forklaring for kommisjonen, har han opplyst at foranledningen til undersøkelsen var en henvendelse om flytider fra Forsvarets terminal ved Langnes. I og for seg kan dette være en og samme sak, men som kommisjonen straks kommer tilbake til, kan det forhold at vedkommende side ikke var på

plass i permene ved Lilleviks undersøkelse, ha en helt naturlig forklaring. Kommisjonen har for øvrig mer-ket seg at Lillevik, uten at det kan sees å ha tilknyt-ning til Mehamn-ulykken, synes å ha stått i et visst motsetningsforhold til senere avdøde sjefsflygeleder Pedersen, nåværende sjefsflygeleder Nilsen og flyge-leader Syse. Kommisjonen finner det ut fra de nevnte grunner vanskelig å legge særlig vekt på Lilleviks forklaring på dette punktet.

Også tidligere flygeleder Jan Erik Laahne var i sin forklaring for kommisjonen 5. januar 2004 inne på at trafikkjournalene en kort periode hadde vært borte fra det vante oppbevaringsstedet:

”Etter ulykken den 11.3.82 var den militære jour-nalen på Langnes borte. Den kom til rette igjen noen dager senere. Ca en uke etter ulykken spurte vitnet sin sjefsflygeleder om han visste hva som hadde skjedd med journalen. Bjørnar Pedersen sa han måtte sjekke tidspunktet for å se om vår skvadron (nr. 1) gikk klar av ulykken. Vitnet hadde fått en henvendel-se fra en pilot i Widerøe, Bottolvs, om å foreta noen undersøkelser i sakens anledning.”

I sin protokollerte forklaring for Luftfartsverkets gransker 18. desember 1997, uttalte han derimot at han *”aldri hadde registrert at noen sider hadde vært borte fra journalen”*. Da han ble avhørt i 1997, var Laahne kjent med avisoppslaget i avisen Nordlys og at intern-undersøkelsen var kommet i stand nettopp fordi det blant annet var hevdet at trafikkjournalen hadde vært på avveie. Laahnes forklaring for kommi-sjonen fremstår på dette punktet som påfallende, sammenholdt med hva han forklarte seks år tidligere under interngranskningen.

Det er imidlertid ikke avgjørende hvorvidt noen sider i loggen var ute av permene i noen tid. Sjefsfly-geleder Pedersen var enhetens sjef, og det kan ikke utelukkes at han tok ut loggsidene for å gjennomgå dem ut fra rent tjenstlige behov, for eksempel for å et-tergå briteres avgangs- og landingstider for å se om det var noe hold i ryktene om at fly fra skvadronen hadde vært involvert i ulykken.

At sjefsflygeleder Pedersen ikke nødvendigvis gjorde dette på eget initiativ, men på oppfordring fra andre, kan for så vidt også passe inn med forklaringer som kommisjonen har mottatt fra flygeledere med til-knytning til Bardufoss flystasjon. Flygeleder Harald Algarheim opplyste i sin forklaring for kommisjonen 6. januar 2004 at han som følge av avisoppslag i avi-sen Nordlys kort tid etter ulykken, hvor det ble hev-det at ulykken skyldtes kollisjon med alliert øvings-fly, på eget initiativ kontakket tårnet ved Langnes med spørsmål om militær flyaktivitet derfra ulykkes-dagen. Av presseklipp som kommisjonen er kjent med, synes det ikke som spekulasjoner i pressen om mulig kollisjon med et annet fly kom opp før somme-ren 1984, og deretter med full styrke i 1987. Men al-

lerede dagen etter ulykken var det oppslag i pressen som omtalte at fly fra RAF 41. skvadron stasjonert på Bardufoss hadde kommet nær en Widerøe-maskin ved dennes innflygning til Sørkjosen 11. mars 1982. Kommisjonen betviler ikke at Algarheim faktisk har vært i kontakt med Langnes slik han sier, men kan ikke konkludere klart med når og under hvilke omstendigheter henvendelsen fant sted.

Om noen undersøkelse fra sjefsflygeleder Peder-sens side fant sted, og om dette i tilfelle korresponde-rer med opplysningene fra Lillevik og Laahne, er det i dag umulig for kommisjonen å ha noen begrunnet oppfatning om. Det forhold at loggsider for en kort periode kan ha vært borte fra sin vante plassering fin-ner kommisjonen ikke påfallende. Saksforholdet innebærer derfor ikke noe bevisgrunnlag av vekt til støtte for at trafikkjournalene har blitt manipulert.

I informasjonsbrev 30. mai 2005 til de pårørende orienterte Mehamnkommisjonen ved Ola Steinholt de pårørende om innholdet i en vitneforklaring fra et vitne, oppgitt av tidligere NRK-journalist Bjørn Nil-sen, og som etter ønske hadde forklart seg anonymt. Vitneprovet gjelder en episode som skal ha inntruffet med en Sea Harrier på HMS Invincible i Vestfjorden under Alloy Express i mars 1982. Nærmere om dette vises til kapittel 13.3.6. Avisen Nordlys hadde den 9. juni 2005 et oppslag om innholdet i informasjonsbrev-et, som avisen hadde ”fått tilgang til”.

Avisoppslaget førte til at Signhild Øygard, Tromsø, meldte seg for kommisjonen samme dag, idet hun mente å ha fått informasjon i sin tid fra sjefsflygele-der Bjørnar Pedersen, informasjon som vitnet relater-te til avisens omtale av Sea Harrieren om bord på In-vincible. Hun avga den 10. juni 2005 slik forklaring for kommisjonens etterforsker Gunnar Larsen:

”Vitnet forklarte at hun nylig har lest en artikkel i Nordlys om det anonyme vitnet som kommisjonen har avhørt, og hvor det anonyme vitnet forklarte seg om et skadet fly som ble transportert til England. Det-te fikk vitnet til å tenke på noe hun opplevde i 1982, og hun tok derfor kontakt med Ola Steinholt for å for-telle dette.

I 1982 var vitnet en god bekjent av familien Pe-dersen i Tromsø. Nå avdøde Bjørnar Pedersen var sjefsflygeleder på Langnes på den tiden, og han var alene med sin datter. Hans kone hadde noe tidligere avgått ved døden. Vitnet tok seg derfor litt av datte-ren, og var barnepike noen ganger mens Bjørnar var på jobb.

Vitnet kan huske Widerøe-ulykken på Finn-markskysten i 1982. I tiden etter ulykken ble det spe-kulasjoner i media om fremmede fly hadde medvir-ket til ulykken, og det var mange rykter som gikk om-kring dette. Vitnet var også nysgjerrig, og ved en an-ledning spurte hun Bjørnar Pedersen om han visste noe om dette. Bjørnar fortalte da at det ca 20-25 mi-nutter etter ulykken hadde landet et fly på Langnes med ”ei revve” (flenge) i siden. Flyet var blitt trillet inn i en hangar og gjemt bort. Vitnet kan ikke huske om Bjørnar sa at han hadde sett dette selv, eller om

det var noe han var blitt fortalt. Vitnet kan ikke huske om det ble sagt noe mer om det var mistanke om at det skadede flyet hadde noe med ulykken å gjøre. Dette ble heller ikke noe tema i ettertid, og vitnet hør-te intet mer omkring det skadede flyet.

Da vitnet leste artikkelen i Nordlys nylig, tenkte hun at det der omtalte flyet måtte være det samme som Bjørnar Pedersen hadde beskrevet. Hun følte også at hun nå fikk lettet sin samvittighet omkring noe hun hadde båret på i alle år, og ikke fortalt til noen før nå.”

Under møte i kommisjonen 14. juni 2005 ble det med grunnlag i Signhild Øygards forklaring besluttet å forelegge den for tidligere flygelederassistent Lars Åge Rotvold, nevø av daværende sjefsflygeleder Bjørnar Pedersen. Rotvold, som avga forklaring i åpen høring 23. oktober 2003, ble i telefonavhør den 14. juni 2005 foreholdt Signhild Øygards forannevnte vitneprov. Rotvold ga slik tilleggsforklaring:

”Lars Åge Rotvold forklarte at han aldri hadde hørt om dette flyet. Bjørnar Pedersen hadde aldri nevnt det, og det har heller aldri blitt nevnt av noen i familien gjennom årene som har gått. Vitnet synes det er merkelig at Bjørnar ikke har bemerket denne hendelsen for noen i familien, hvis det er riktig at han virkelig har sett eller hørt om et skadet fly etter ulyk-ken.”

Det synes ikke å være noen sammenheng mellom forklaringene til det anonyme vitnet på den ene side om en angivelig skadet Sea Harrier på HMS Invinci-ble, og på den annen side Signhild Øygards forkla-ring om Bjørnar Pedersens beretning om et skadet fly på Langnes 20-25 minutter etter ulykken. Det er uklart når Pedersen skal ha fortalt dette, bortsett fra at det skal ha skjedd i tiden etter at det oppsto spekul-sjoner i media om at ukjente fly hadde medvirket til ulykken. Kommisjonen anser det sannsynlig at Pe-dersen, etter at ryktene om en mulig kollisjon dukket opp, har fortalt Signhild Øygard om anførsler som da var fremkommet om en skadet Harrier på Langnes en tid etter ulykken, jf. punkt 13.2.3.4 i det foregående.

Øygards forklaring er avgitt 23 år etter ulykken, og minst 19-20 år etter Pedersens beretning, uten at hun i mellomtiden har fortalt noen om den. Kommi-sjonen kan ikke ut fra forklaringens innhold legge til grunn at Pedersen hadde observert noen slik hendelse 20-25 minutter etter ulykken, eller at han gikk god for den. Hans beretning har etter alt å dømme vært et re-ferat av anførsler som var fremkommet, eller rykter som gikk. At han skal ha betrodd barnevakten en slik hemmelighet, mens hans nevø og arbeidskollega, el-ler familien for øvrig, ikke har hørt noe som bekrefter en slik episode, har ingen sannsynlighet for seg. En erkjennelse av at en slik episode faktisk hadde funnet sted, ville samtidig være en innrømmelse av at den militære trafikkjournalen ikke var til å stole på.

For øvrig står en tilbake med enkeltpersoners subjektive oppfatninger om i hvilken grad manipulering kunne vært mulig, sammenholdt med de sammens oppfatninger om tidligere kollegers personlige moral, oppfatninger som kommisjonen ikke kan utelukke kan tilbakeføres til en alvorlig arbeidskonflikt som kom opp noen år etter ulykken. Det fremstår som åpenbart for kommisjonen at slike beskyldninger er uegnet som bevisgrunnlag i nærværende sak.

Spørsmålet blir da hvordan trafikkjournalen er ført, og om man ut fra føringen kan trekke slutninger med hensyn til manipulasjon eller ufullstendighet. Kommisjonen har en kopi av trafikkjournalen. Pensjonert flygelederassistent Hans Ettersti har for kommisjonen bekreftet at hans håndskrift forekommer i den militære trafikkjournalen 11. mars 1982, herunder at det er han som har ført flygningene for tokt RED 1 og RED 2, med avgang fra Langnes kl. 14.27 lokal tid. Han uttrykte imidlertid nå – i motsetning til under interngranskningen i 1997 – usikkerhet ved om det var hans håndskrift på føringen av de to siste sifrene ("27") i avgangstiden for RED 2, men utelukket ikke at han hadde hatt hastverk ved føringen. Han avga i den anledning også en skriftprøve for kommisjonen. Ettersti presiserte imidlertid at det ikke var han som hadde skrevet "ARR DU 1409Z" i kommentarfeltet for RED 2. Under kommisjonshøringen av medlemmene fra den tidligere utvidede Flyhavarikommisjonen, bekreftet Erik Øie at akkurat denne kommentaren ble påført av ham på den arbeidskopien som han brukte under sitt arbeid med kartleggingen av flytrafikken, og som igjen er den eneste kjente kopien av loggen som kommisjonen har i sin besittelse.

Kommisjonen besitter ikke selv ekspertise innen skriftgranskning. Med dette forbeholdet mener kommisjonen likevel at den skriftprøven Hans Ettersti avga, jf. Vedlegg 10, med tydelighet viser at måten han skriver tall på, kan variere slik forholdet erfaringsmessig er for de aller fleste, avhengig av tid, sted og situasjon. Når kommisjonen ikke har funnet grunn til å trekke inn eksterne sakkyndige på dette punktet, har dette dels å gjøre med at Ettersti har gått god for føringen av tokt RED 1 og 2 som sådan, og at innføringen støttes opp av loggmateriale fra Bardufoss.

Når et militært jagerfly er på vingene, vil det enten være utstyrt med et skvadronspesifikt kjennemerke fulgt av et nummer eller av et toktspesifikt kjennemerke. Den britiske 1. skvadron hadde under oppholdet i Norge "Eagle" som skvadronkjennemerke, og av trafikkjournalen fra Langnes gjenfinnes flygninger med kjennemerket "EAGLE 61", "EAGLE 70" og "EAGLE 75". Når fly ble sendt ut på spesifikke oppdrag, ble de imidlertid tildelt kjennemerker som medførte at det for utenforstående ikke skulle la seg gjøre å identifisere hvilke fly det dreide seg om, ek-

sempelvis "M5555", "RED", "WHITE". Var det flere fly med under oppdraget, ble disse skilt fra hverandre enten med tall, eksempelvis "RED 1" og "RED 2" eller med bokstaver, eksempelvis "M5555 A" og "M5555 B". Når et tokt bestående av flere fly ble sendt på oppdrag, var forutsetningen normalt at de skulle gjennomføre dette som en enhet, dvs. ta av og lande samtidig og for øvrig fly sammen. Slik fremstår det også i trafikkjournalene fra Langnes; Harrierne synes stort sett å ha tatt av og landet samtidig i enheter på to eller fire fly.

Systemet med toktspesifikke kjennemerker har betydning for vurderingen av innføringene i trafikkjournalen fra Langnes. For innføringen av toktet RED bestående av flyene RED 1 og RED 2, har Hans Ettersti ikke hatt innvendinger mot den første linjen, hvor det for RED 1 er ført inn avgangstid kl. 14.27 lokal tid og landingstid kl. 15.17 lokal tid. På den neste linjen er det ført inn det tilsvarende med hensyn til avgangstiden for RED 2. Ettersti har vært klar på at det er hans håndskrift både med hensyn til kjennemerket på flyet og angivelsen av avgangssted og bestemmelsessted "DU", som er en forkortelse for Bardufoss flystasjon. I den grad en mener at den første linjen fullt ut er ført av Hans Ettersti, gir benevnelsen av disse to flyene som samme tokt "RED" en klar sannsynliggjøring av at de også tok av samtidig fra Langnes.

Ettersti ble foreholdt at det i rubrikken for avgangssted var angitt "DU" (Bardufoss) for RED 2, hvilket han bekreftet var inkonsekvent idet en flygning med avgang fra Bardufoss og senere landing på samme sted ikke skulle stått i loggen for Langnes i det hele tatt. Når fly enten tok av fra Langnes (forkortet TC), eller landet der, utelot man konsekvent å føre TC i trafikkjournalen. Sammenhengen med RED 1 tilsier etter kommisjonens vurdering at Ettersti kan ha feilført avgangsstedet for RED 2, uten at kommisjonen har noen klar oppfatning av hvorfor dette kan ha skjedd. En mulig forklaring kan være at Ettersti, etter at RED 1 hadde landet og Langnes hadde fått opplyst at RED 2 var landet på Bardufoss, forventet at flyet likevel ville returnere til Langnes ikke lenge etterpå med samme kallesignal, og at han i påvente av dette førte inn "DU" som avgangssted for flyet. Når flyet ikke kom tilbake før dagen etter og dertil med nytt kallesignal, kunne denne uortodokse føringsmåten ikke gjennomføres. Sjefsflygeleder Per Gustav Nilsen opplyste under sin forklaring for kommisjonen at føring i tråd med den mulighet som det her er pekt på nok kunne forekomme. Kommisjonen har ved gjennomgangen av flybevegelser til og fra andre flystasjoner ulykkesdagen funnet eksempel på det samme ved Bodø hovedflystasjon. Ettersti hadde heller ingen forklaring på hvorfor det for RED 2 synes å være ført et ettall i rubrikken for landingstid. Kommi-

sjonen ser ikke bort fra at årsaken kan være at Ettersti – da RED 1 landet – formodet at RED 2 fulgte med på vanlig måte, men så avbrøt føringen da han så at flyet ikke landet som forutsatt. Trafikkjournalen gir ikke inntrykk av å ha vært tuklet med, men den gir et inntrykk av at det er skjedd et avvik fra det som var forutsatt, nemlig at flyet ikke kom tilbake til utgangspunktet sammen med lederflyet RED 1, men i stedet landet på Bardufoss, registrert der som nødlanding pga. "unsafe weapons".

13.2.3.9 KOMMISJONENS UNDERSØKELSE AV LOGGMATERIALE FRA BARDUFOSSE FLYSTASJON

Trafikkjournalen fra Langnes viser at RED 2 landet på Bardufoss flystasjon ("DU"). Bardufoss flystasjon betjente, i motsetning til Langnes, også fast stasjonerte norske skvadroner bestående av jagerfly og helikoptre. Under NATO-øvelsen Alloy Express '82 huset flystasjonen videre RAF 41. skvadron, utstyrt med jagerbombere av typen Jaguar. I tillegg betjente flystasjonen i begrenset omfang sivil luftfart. Flygeledelse både for de militære og de sivile flyginger ble, som ved Langnes, utført av sivile flygeledere og flygelederassistenter tilsatt i Luftfartsverket. Enheten ble i 1982 ledet av sjefsflygeleder Peder Norvik.

Trafikkjournalen fra Bardufoss ble i 1987 opplyst å ikke være i behold, og dette ble også bekreftet overfor kommisjonen av blant andre daværende sjefsflygeleder Peder Norvik. Enheten fremla imidlertid for FHK kopi av vaktloggen fra tårnet, hvor innføringen av en nødlanding til en Harrier med kjennemerke RED 2 er tidfestet. Kommisjonen har innhentet denne vaktloggen i original, sammen med vaktlogger fra observasjonsgruppen, brannvakten og militærpolitiet. Av vaktloggen for tårnet ved Bardufoss flystasjon fremgår for 11. mars 1982 blant annet følgende:¹²⁹

"(1408) RED 2 – (Harriers TC – TC) erklærer "emergency" airframe damage og unsafe weapons. Ligger noen få mil syd-vest av DU og får landingsklarering på RWY 11 øyeblikkelig. BRN og AMB scrambling."

(1409) RED 2 lander safe – RED 1 fortsetter til TC. Brannbiler følger etter flyet som parkerer på avkj. 5 med nesen mot Svarthaugen. OPS og TC info.

(1420) AMB released, BRN står ved flyet; flygeren fikk sikret våpenet selv. Men flyger ble tatt hånd om av BRN og kjørt til 41 sqd.

(1427) AMB og BRN tilbake på vanlig Stand-By."

Kommisjonen har avhørt flygeleder Øyvind Nordeide, som etter loggen startet vekten i tårnet kl 15.00 lokal tid den dagen. Nordeide bekreftet at inn-

føringen av nødlandingen var foretatt av ham, men han kunne for øvrig ikke erindre noe om episoden utover det som sto i loggen. Han bekreftet videre at alle tidsangivelsene i loggen var ført inn i UTC-tid, dvs. én klokke tid tidligere enn norsk normaltid. Tidfestingen av hendelsene som loggen beskriver er således kl. 15.08, 15.09, 15.20 og 15.27 lokal tid.

Føringene i vaktloggen fra tårnet bekreftes med noen minutters avvik av loggen til telefonvakten ved brannstasjonen ved flystasjonen, som er ført i norsk lokal tid:

"SJERPET BEREDSKAP

Melding fra TÅRNET om en engelsk HERRIER hadde problemer. Rykket ut kl. 15.06 med brannvogn 3 – 4 – 5. 6 mann.

Brannvogn 3 kom tilbake kl. 15.20

----" ----- 5 -----"----- kl. 16.07

----" ----- 4 -----"----- kl. 15.39"

At det i denne loggen, med hensyn til utryknings-tidspunktet, er en uoverensstemmelse på to minutter i forhold til den første tidfestingen i vaktloggen for tårnet, tilskriver kommisjonen at klokken ikke har vært synkronisert, eller at brannvakten har monitorert kommunikasjonsfrekvensen til tårnet, og registrert at det forelå en nødssituasjon og forberedt seg på den i minuttene før den faktisk ble rapportert fra tårnet. Kommisjonen har for øvrig merket seg at det gjennom pressen har vært anført at det i telefonloggen er innført et overstreket klokkeslett som angivelig viser 15.03 lokal tid, og at tidsdifferansen mellom loggene av den grunn er påfallende stor (fem minutter). Det klokkeslett som er overstreket viser imidlertid 15.10, eventuelt 15.13 lokal tid, se Vedlegg 2.3. Kommisjonen har ikke funnet grunn til å forfølge dette temaet videre. At det skulle være noe suspekt eller avslørende ved dette i retning av manipulering som ledd i en tildekkingsmanøver, slik enkelte synes å mene, er det overhodet intet grunnlag for.

I dags- og driftsjournalen for brannstasjonen ved Bardufoss flystasjon, ført av vakthavende befal, er hendelsen beskrevet slik:

"Skjerpet beredskap for en Herrier, Landing OK."

Innføringene i loggene ved Bardufoss flystasjon gir etter dette klar støtte for at innføringen av toktet RED 1 og 2 i trafikkjournalen ved Langnes er korrekt. Flytiden for RED 1 fra Bardufoss-området tilbake til Langnes er dessuten forenlig med det landings-tidspunktet som er ført inn i trafikkjournalen for dette flyet.

Ettersom vaktloggen for tårnet på Bardufoss ikke oppgir når flyet tok av fra Langnes, men bare når det landet på Bardufoss, kan man hypotetisk reise spørsmål om RED 2 fra Langnes kan være et annet fly enn

¹²⁹ Vaktlogger er gjengitt i Vedlegg 2.3.

det som landet på Bardufoss. Til dette vil kommisjonen vise til at Ettersti bekreftet føringen av avgangstiden for RED 1, og også timeangivelsen for RED 2 ("13"). Den smule usikkerhet han nå (2003) har gitt uttrykk for – i motsetning til forklaringen under interngranskningen i 1997 – knytter seg som nevnt utelukkende til minuttangivelsen ("27"), samtidig som han har tilkjennegitt at et tokt som dette, med to eller flere fly, tok av til samme tid og forutsetningsvis skulle lande til samme tid. Vaktloggen fra tårnet på Bardufoss bekrefter eksistensen av toktet RED fra Langnes ("TC – TC"), og at RED 1 og RED 2 fløy sammen inntil RED 2 nødlandet på Bardufoss. Dette er da et meget klart holdepunkt for at RED 2 tok av fra Langnes samtidig med RED 1. Uansett vil kommisjonen bemerke at det er urealistisk at et RAF Harrierfly GR.3, om det tok av ca. kl.12.50 lokal tid (ca. 40 minutter før ulykken som av enkelte er angitt som påregnelig flytid til Gamvik), eventuelt kl. 12.27 lokal tid, skulle kunne holde seg i lufta helt til kl. 15.09 eller 15.17 lokal tid. Så langt tyder alt på at flytiden for RED 1 på dette toktet varte i 50 minutter, og for RED 2 i 42 minutter, begge med avgangstidspunkt ganske nøyaktig 1 time etter havariet til LN-BNK.

13.2.3.10 FLYGNINGER FRA LANGNES TIL SKYTEFELTET PÅ SETERMOEN 11. MARS 1982 – FORKLARINGER FRA PETER SQUIRE OG BJØRNAR VOLLSTAD

Under kommisjonens høringer i London 21. september 2004, ble det tatt kopi av den personlige flygerloggboka¹³⁰ til Peter Squire som var leder for RAF 1. skvadron under oppholdet ved Langnes i mars 1982. Av flygerloggboka fremgår det at Squire 11. mars 1982 fløy to tokt fra Langnes, hvorav ett tokt til "Setermoen Range" i skvadronens to-seters Harrier T4 med registreringsnummer XW925. Toktets kalle-signal og tidspunktene for avgang og landing er i samsvar med vanlig prosedyre ikke nedfelt i flygerloggen. Det lar seg derfor ikke uten videre gjøre å identifisere toktet ved å sammenholde innføringen med den militære trafikkjournalen som ble ført av personalet i tårnet ved Langnes. Kjennermerket ville i tilfelle vært nedfelt i skvadronens autorisasjonsbok, men denne er etter det opplyste makulert i samsvar med rådende arkiveringspraksis i RAF.

Under høringen av Peter Squire opplyste han for sin del ikke å ha noen spesiell erindring om omstendighetene rundt egne flygninger den aktuelle dagen. Av innføringen av det aktuelle toktet i Peter Squires flygerloggbok fremgår det imidlertid at han hadde en passasjer med i flyet; i loggboka kalt "*Maj Vollstad*", dvs. daværende major Bjørnar Vollstad, som i 1982 var flykaptein i SAS, men som under øvelsen Alloy

Express var innkalt til repetisjonsøvelse med tjeneste som forbindelsesoffiser til RAF 1. skvadron på Langnes.

Kommisjonen har foreholdt Vollstad at han i Peter Squires flygerloggbok synes å være oppgitt å ha vært passasjer ved en flygning til Setermoen skytefelt 11. mars 1982. I forklaring fra Vollstad som kommisjonen innhentet 17. oktober 2004 bekrefter Vollstad at innføringen stemmer. Fra forklaringen, som ble bekreftet av Vollstad da han møtte til åpen høring for kommisjonen 4. november 2004, gjengis:

"Vitnet bekrefter at han fløy nevnte tur med Sir Peter Squire fra baksetet i en Harrier. ... Det var vanlig at flygere i tilsvarende stillinger som vitnet hadde under øvelsen, kunne bli tilbudt en baksetetur.

Deres "mission" var en skyteøvelse på Setermoen Range. Så vidt han husker var det to Harrier-fly som tok av fra Langnes i normal trail, d.v.s. med noen sekunders mellomrom. Vitnet kan ikke huske kalle-signalene på flyene, og han husker ikke hvem som var pilot på det andre flyet. De tok av fra bane 01 og svingte direkte sydover mot Senja, og kom innover åsene ved Salangen før de gikk inn i skytefeltet på Setermoen. De var således ikke lenger nord eller øst enn nordspissen på Tromsøya. Vitnet kan ikke huske klokkeslettet for deres "mission".

På Setermoen Range skjøt de med raketter og skjøt med flyets 30 millimeter maskinkanoner. Etter noen tids taktisk formasjonsflygning i lav høyde etablerte de kontakt med skyteoffiseren på Setermoen Range. Vitnet vet ikke identiteten til vedkommende. Det var sterk vind med snøfokk langs bakken i øvelsesområdet, og derfor vanskelig å få øye på målet. Så vidt vitnet husker blåste det 40 knop vind nede i dalen i skyteområdet, og det andre Harrier-flyet avbrøt sin skyteøvelse og landet på Bardufoss. Vitnet har en fornemmelse av at dette flyet fikk ett eller annet problem under skyterunden, og dermed beordret til å lande på Bardufoss. Vitnet vet ikke når dette flyet kom tilbake til Langnes.

Under avfyring av kanonene i flyet hvor vitnet satt, opplevde de en såkalt "Mid Air Burst". Det vil si at granaten eksploderte like etter at den hadde forlatt kanonløpet. En slik eksplosjon kan medføre store skader på motoren, avhengig av hvor nært flyet det skjer. Standard Operation Procedure (SOP) for en slik hendelse var/er at en skal lande på nærmeste flyplass, i deres tilfelle altså Bardufoss. De hadde ingen indikasjon på motorinstrumentene, eller vibrasjoner, som kunne tyde på at fragmenter fra granaten hadde gjort noen skade på motoren. Vitnet antar derfor at Squire i egenskap av sjef for No.1 Sqd. kunne fravike sin egen SOP, og derfor valgte å returnere til Langnes. Det er naturlig at Squire ba om prioritert landing ved å fly en normal landingsrunde til bane 19, og ikke via en såkalt "hover". Vitnet ble derfor snytt for en vertikal landing, noe han hadde sett frem til. Det var ingen andre Harrier-fly som landet samtidig med dem på Langnes. Vitnet kan ikke huske noen annen prioritert landing på Langnes den 11.03.82 enn den han var med på selv. Vitnet mener at hele flyturen tok 40-45 minutter.

Vitnet sier at skvadronen hadde flere lignende uhell på skytebanen (sannsynligvis på grunn av gammel ammunisjon) som medførte motorskifte. Han kan huske at en motor ble skiftet på Langnes, og han

¹³⁰. Se Vedlegg 6.

tror at det også ble skiftet motor av samme grunn på Bardufoss og/eller Andenes.

Vitnet fikk høre om Widerøe-ulykken samme dagen det skjedde, men han kan ikke huske klokkeslettet. Det var sannsynligvis etter at de hadde landet på Langnes, og det er mulig at han fikk høre det av personell fra SAS eller andre bakkeansatte. Vitnet gikk opp i tårnet til sjefsflygeleder Bjørnar Pedersen. Da vitnet kom opp i tårnet, satt Pedersen i telefonen, sannsynligvis med redningssentralen i Bodø eller med en offiser fra radarstasjonen i Sørreisa. Vitnet vekslet noen ord med Pedersen, og Pedersen nevnte at en Twin Otter fra Widerøe var savnet. Pedersen var meget opptatt, så vitnet returnerte til No.1 sqd.

Vitnet kan ikke huske at Widerøe-ulykken var noe spesielt tema blant britiske piloter. Da han kom ned fra tårnet etter sin korte samtale med Pedersen, var rutinen i Ops-rommet til skvadronen slik den normalt var – ”business as usual”.

Det var ingen rykter om manipulering av den militære loggen så lenge vitnet var på øvelsen. Det var heller ikke rykter om at fremmede fly skulle ha medvirket til ulykken, og disse ryktene kom på et senere tidspunkt.”

Innføringen i flygerloggboka til Peter Squire og forklaringen til Bjørnar Vollstad etablerer et klart grunnlag for å slutte at det dreier seg om flyet RED 1 i toktet RED 1 og 2, som etter den militære trafikkjournalen tok av fra Langnes kl. 14.27 lokal tid. I sin forklaring for kommisjonen 4. november 2004 presiserte Vollstad at han ikke med sikkerhet vet at det andre flyet landet på Bardufoss, men at dette ville vært i samsvar med standard operasjonsprosedyre for skvadronen i tilfelle man fikk problemer under flygning. I slike situasjoner var flygerne pålagt av skvadronsjefen å lande på nærmeste flyplass – i dette tilfellet Bardufoss.

Etter den militære trafikkjournalen ved Langnes var det av skvadronens fly bare RED 2 som landet på Bardufoss denne dagen, og i vaktloggen for Bardufoss tårn er det bare ført inn denne ene nødlandingen. Kommisjonen har ikke grunnlag for noen antagelse om at det var mer enn denne ene landingen. Vollstads erindring av problemene som tilstøtte det andre flyet synes å være forenlig med hva som er innført i vaktloggen for Bardufoss tårn. Selv om forklaringen til Vollstad knytter seg til et erindringsbilde av hendelser som ligger 22 år tilbake i tid, og at det av den grunn kan være nyanser som er unøyaktige, finner kommisjonen det rimelig å legge forklaringen til grunn i hovedtrekk. At Vollstad til forskjell fra Squire har erindring av flygningen, finner kommisjonen naturlig idet dette var en enkeltstående opplevelse for Vollstad, mens det var rutine for Squire.

I den militære trafikkjournalen er den samlede flytiden for RED 1 50 minutter. I flygerloggen til Squire er flytiden oppgitt til 45 minutter. Den enkelte flyger noterte start- og ankomsttidene ut fra sitt eget armbåndsur, og rundet tidene av til nærmeste 5 minutter. Kommisjonen kan ikke se at avviket er så stort

at det har betydning ved bevisbedømmelsen. Kommisjonen har ellers merket seg at selv om Vollstad i dag ikke kan erindre klokkeslettet, så finner han det selv sannsynlig at han fikk vite om at LN-BNK var savnet etter at han hadde returnert fra flygningen. Kommisjonen finner også dette forenlig med flytidene til RED 1, slik de er ført inn i trafikkjournalen.

Vollstad har ingen nøyaktig tidsangivelse for flygningen, utover at den fant sted en tid etter lunsj. Beskrivelsen av hendelsene kort tid etter flyturen – at Vollstad var i kontakt med sjefsflygeleder Pedersen i tårnet på Langnes – er også forenlig med at det var RED 1 som Vollstad var passasjer i, og til de tider som følger av trafikkjournalen. Etter innføringene i vaktloggen for Tromsø Approach, startet Pedersen sin vakt kl. 14.30 lokal tid. Vollstad var i forklaringen til kommisjonen 4. november 2004 klar på at samtalen med Pedersen fant sted i tårnkabinen, og ikke på Pedersens kontor i tårnet. Da han under høringen ble foreholdt innføringene i den militære trafikkjournalen, fant Vollstad det for egen del sannsynlig at han var med som passasjer i RED 1 under det toktet som tok av fra Langnes 11. mars 1982 kl. 14.27 lokal tid.

Etter at kommisjonen mottok forklaring fra Vollstad i åpen høring 4. november 2004, gikk enkelte ut i media og reiste spørsmål ved hans troverdighet.

Tidligere skytefeltoffiser Aarbogh, som kommisjonen tidligere hadde avhørt som vitne, uttalte til pressen at han for sin del aldri hadde hørt om at kanonprosjektiler avfyrt fra fly kunne eksplodere i lufta og dermed etablere fare for flyet som avfyrte prosjektiler. Kommisjonen innhentet 13. desember 2004 forklaring fra Knut Fossum, som i en periode på 1970-tallet fløy jagerflyet Hawker Hunter i Storbritannia. Denne flytypen benyttet den samme type kanonammunisjon som Harrieren, og Fossum opplyste at han selv hadde vært ute for at kanonskudd med prosjektiler inneholdende eksplosiver eksploderte i lufta før anslag mot bakken, selv om han påpekte at dette ikke skjedde ofte.

Aarbogh opprettholdt ifølge avisoppslaget sin tidligere forklaring for kommisjonen om at det ikke var Harriere på skytefeltet på Setermoen i det tidsrom da RED 1 og 2 i henhold til tårnloggen på Bardufoss flystasjon skulle ha vært der. Aarbogh har overfor kommisjonen også vært klar på at Range Officer den dagen var flygeren Dag Falk-Petersen fra 331 skvadron, Bodø hovedflystasjon. Range Officer var den som holdt radiokontakt med de innkommende flyene og ledet dem inn til skytefeltet. Dag Falk-Petersen er tidligere avhørt av kommisjonen. Under åpen høring 5. desember 2003 fremla han sin personlige flygerloggbok¹³¹, som viste at han 11. mars 1982 fløy opplæring på jagerflyet F-16 ved Rygge flysta-

¹³¹ Se Vedlegg 7.

sjon, 332 skvadron. Innføringene korresponderer med innføringer i 332 skvadrons autorisasjonsbok for denne dagen.

Dersom Falk-Petersen var Range Officer, kan det Aarbogh forteller om, ikke ha funnet sted 11. mars 1982. Kommisjonen finner det ut fra det ovennevnte vanskelig å legge særlig vekt på uttalelser fra Aarbogh ved vurderingen av flybevegelser til og fra Setermoen skytefelt ulykkesdagen.

Samlet sett finner kommisjonen det svært sannsynlig at det tokt som Vollstad beskriver, er det samme som er innført i den militære trafikkjournalen ved Langnes som RED 1 og 2 og til de tider som fremgår av denne. Kommisjonen har ikke grunn til å reise spørsmål ved troverdigheten til vitnet Vollstad. På spørsmål om hvorfor han ikke på eget initiativ har stått frem med sin forklaring, har Vollstad opplyst at han selv ikke hadde forbundet sin flytur til Setermoen skytefelt med en ulykke som skjedde utenfor kysten av Finnmark. Vollstad har for øvrig opplyst til kommisjonen at han ikke har vært i kontakt med Peter Squire i årene etter øvelsen i 1982. Kommisjonen legger etter dette til grunn at toktet RED 1 ikke i særlig grad beveget seg nord av Tromsø, og at problemene som RED 2 fikk, og som ledet til at det nødlandet på Bardufoss, skyldes problemer som oppsto under trening på skytefeltet ved Setermoen.

Forklaringen til Vollstad, sammenholdt med innføringen i flygerloggen til Peter Squire, taler således med styrke for at innføringen av det omtalte toktet RED 1 og 2 i den militære trafikkjournalen ved Langnes tårn er korrekt; det vil si at det tok av fra Langnes kl. 14.27 lokal tid, én time etter at LN-BNK havarerte.

13.2.3.11 BETYDNINGEN AV VITNEUTSAGN OM SKADE PÅ EN HARRIER SOM LANDET PÅ BARDUFOS FLYSTASJON 11. MARS 1982

Gjennom oppslag i media og ved vitneforklaringer for kommisjonen har det vært brukt mye energi på anførte skader på Harrierflyet som landet på Bardufoss ulykkesdagen. Så vidt kommisjonen kan se av innføringene i de loggbøkene det er vist til ovenfor, har det bare nødlandet ett Harrierfly på Bardufoss 11. mars 1982, nemlig RED 2.

Uten hensyn til hva man ellers måtte mene om holdbarheten av det som fremgår av trafikkjournalen ved Langnes, finner kommisjonen å legge til grunn at den maskinen som landet på Bardufoss ikke hadde noen befatning med Mehamn-ulykken. Om grunnlaget for dette viser kommisjonen dels til innføringene i vaktloggen ved tårnet på Bardufoss som viser at flyet landet der kl. 15.09 lokal tid og vitneforklaringene i tilknytning til innføringen der, og dels til forklarings-

gen til vitnet Bjørnar Vollstad i de foranstående avsnitt.

Ingen av de til dels sprikende forklaringene kommisjonen har mottatt om tilstanden på denne maskinen da den sto på Bardufoss, rokker ved innføringen av landingstidspunktet i tårnloggen ved Bardufoss tårn. Hvis det først er riktig at jagerflyet tok av fra Langnes kl. 14.27 og deretter landet på Bardufoss kl. 15.09, var flyet uansett ikke i lufta da Widerøe-flyet havarerte ved Gamvik ca. kl. 13.30. Det har da mindre interesse hvorvidt maskinen hadde større eller mindre skader etter skyting på Setermoen, herunder observasjon av oljesøl eller hvilke farger eller fargeavsetninger vitner kunne observere på dette flyet. Tilsvarende gjelder for opplysninger og anførsler om hvilke ordre som skal være gitt med hensyn til taushetsplikt omkring flyet og nødlandingen. Kommisjonen kommer tilbake til dette under kapittel 18.2.1.

13.2.3.12 KAN TRAFIKKJOURNALEN VED LANGNES TÅRN VÆRE UFULLSTENDIG FØRT?

En står etter dette tilbake med spørsmålet om trafikkjournalen fra Langnes inneholder alle flygningene som skjedde ulykkesdagen – her knyttet opp mot tiden rundt ulykken. Når kommisjonen har kommet til at føringene av toktet RED 1 og 2 med stor sannsynlighet gjenspeiler en reell flygning, blir spørsmålet etter dette enten hvorvidt det er sannsynlig at en annen innført flygning er tatt bort – eksempelvis ved at en påbegynt loggside er kastet og skrevet inn på nytt, eller at en flygning bevisst eller ubevisst er unnlatt ført.

En situasjon der loggsider er kastet og senere ført på nytt med utelatelser av en eller flere flygninger, ville måtte innebære en etterligning av håndskriften til flere flygelederassistenter – om man da ikke skulle mene at noen av assistentene – kanskje særlig Terje Lillevik og Hans Ettersti har bistått. Det er ingen som har hevdet at noen av flygelederassistentene skulle kunne ha noen grunn til å ta del i et slikt prosjekt. Kommisjonen har etter den samlede bevisvurdering på dette punkt ingen foranledning til å tro noe i denne retningen.

En mulighet der én eller flere flygninger i den kritiske fasen ikke har blitt loggført, vil da innebære at en slik utelatelse – bevisst eller ubevisst – er foretatt av flygelederassistent Terje Lillevik, som hadde ansvaret for loggføringen på formiddagen frem til flygelederassistent Hans Ettersti kom på vakt kl. 13.40 lokal tid. Kommisjonen har som nevnt ingen foranledning til å mistenke de to flygelederassistentene for å ha bistått med manipulering av trafikkjournalene. Og selv om det skulle være slik at Lillevik ved en forglemmelse skulle ha unnlatt å føre inn én eller flere utgående flygninger i den kritiske fasen,

må det påregnes at dette ville ha blitt fanget opp av Hans Ettersti på den etterfølgende vakten da flyet eller flyene i så fall kom tilbake til Langnes.

Enkelte av flygelederassistentene har i sine forklaringer for kommisjonen vært inne på at det under svært hektiske perioder kunne skje at assistentene ikke til enhver tid var å jour med føringen av trafikkjournalene, men at disse ble ført noe i etterhånd. Den etterfølgende føringen skjedde da med grunnlag i såkalte "trafikkstripper", hvor dataene om flygningene var registrert. Strippene ble brukt av flygelederne under den løpende flygeledelse. Hans Ettersti opplyste i sin forklaring i 1997 for Luftfartsverket at det i 1982 ikke ble foretatt noen rutinemessig kontrollgjennomgang av trafikkjournalene med grunnlag i trafikkstrippene, men at dette først ble gjennomført fra 1988, og at en da fra tid til annen kunne finne enkelte uoverensstemmelser mellom journalføringen og det som fulgte av trafikkstrippene. Kommisjonen kan likevel ikke se at disse forholdene svekker den alminnelige troverdigheten til trafikkjournalene, og spesielt ikke i dette tilfellet, der to flygelederassistenter – Lillevik og Ettersti – har vært engasjert ved henholdsvis avgang og landing, dersom vedkommende fly skal ha hatt noe med ulykken å gjøre. Da Lillevik i 1997 gikk anonymt ut i Nordlys med sin mistanke mot ikke navngitte kolleger i tårnet om manipulering av trafikkjournalen, kan han neppe ha vært klar over at han selv var ansvarlig for loggføringen i den kritiske fase 15 år tidligere. I sin forklaring for kommisjonen har han erklært at han ved selvsyn har kunnet konstatere at det ikke er noe påfallende ved hans registreringer.

Det har fra enkelte hold vært gjort gjeldende at trafikkjournalene ved Langnes viser så vidt liten militær lufttrafikk midt på dagen, at dette i seg selv skulle være et indisium på at journalene ikke viser all den trafikk som har gått til og fra Langnes ulykkesdagen. Aftenposten hadde således 21. januar 1997, under overskriften "*Påfallende tidsgap i journalen*" en påpekning av at det i den militære trafikkjournalen forelå:

"... et iøynefallende trafikkopphold på nesten tre timer fra slutten på side fem til begynnelsen på side seks.

(...)

Trafikkjournalen viser at en gruppe britiske Harrier-fly som landet på Langnes lufthavn klokken 11.37 lokal tid, var siste loggførte militære flytrafikk inntil to nye Harrier-fly tok av fra flyplassen klokken 14.27. Widerøes Twin Otter-maskin fra Berlevåg til Mehamn styrtet i havet ved Omgang fyr ca. klokken 13.30."

Enkelte vitner har imidlertid vært inne på at et typisk arbeidsmønster for britene var økter på formiddag og tidlig ettermiddag. Det sier seg selv at ikke alle deltagende innen- og utenlandske enheter i slike

øvelser kan være i lufta samtidig innenfor de geografisk avgrensede øvingsområder, skytefelt, lufttreningsfelt mv. For den enkelte enhet må det legges opp til landligge i perioder, slik at andre kan slippe til i vedkommende treningsfelt. Dette avspeiles i det oppsatte øvingsprogram for Alloy Express '82. I øvelsesdokumentet for Alloy Express¹³² var RAF 1. skvadron 11. mars 1982 oppsatt med trening i Setermoen skytefelt i tidsrommet 11.00 – 11.30 lokal tid og 14.45 – 15.15 lokal tid. Skvadronen var videre oppsatt med lufttrening i et av de to avsatte områdene i havet utenfor Troms i tidsrommet 15.00 – 16.00 lokal tid. Innføringene i trafikkjournalen synes derfor forenlig med de planlagte treningstidene i forbindelse med selve NATO-øvelsen. Større eller mindre avvik fra et på forhånd fastlagt øvingsprogram, må alltid påregnes. Kommisjonen har imidlertid ikke avdekket noen avvik som kan knyttes opp mot havari-tidspunktet. Spesielt for RED 1 og RED 2, som det har knyttet seg størst interesse til, er avgangstid og landingstider i godt samsvar med det øvingsprogram som var fastlagt allerede et år i forveien.

Det har vært antydning for kommisjonen at det ikke skal ha vært et tokt med "to Harriere" i skytefeltet på Setermoen ulykkesdagen, før det ankom en enslig maskin rundt kl. 17. Dette er på den annen side bestridt av andre. Det vises til innføringer i flygerloggboka til Peter Squire og forklaringen til passasjerer under denne turen, Bjørnar Vollstad.

Etter det som er anført ovenfor, finner ikke kommisjonen holdepunkt for at den militære trafikkjournal er ufullstendig ført.

13.2.3.13 KOMMISJONENS FORELØPIGE STANDPUNKT

Etter å ha gjennomgått tilgjengelig skriftlig materiale og hørt forklaringer fra blant andre Luftfartsverkets tilsatte ved Langnes og Bardufoss, er kommisjonen så langt kommet til at kopien av trafikkjournalen fra Langnes gir et korrekt bilde av den militære trafikken til og fra flystasjonen 11. mars 1982. Den militære trafikkjournalen viser at det ikke var norske eller utenlandske jagerfly i lufta med avgang fra eller landing på Langnes da Widerøe-flyet havarerte.

De registrerte avgangs- og landingstidspunkter utelukker at noen Harrier fra og til denne flyplassen, eventuelt til Bardufoss, kan ha vært i ulykkesområdet ved Gamvik på det aktuelle tidspunktet.

Skal en likevel komme til at trafikkjournalene er uriktige, vil det måtte bero på slutninger fra andre kilder av betydelig vekt. Kommisjonen vil i det følgende gjennomgå slike mulige kilder.

¹³² Se Vedlegg 4.

13.2.4 Vitner som oppgir å ha sett Harriere i Finnmark 11. mars 1982

13.2.4.1 PROBLEMSTILLINGER

I forbindelse med FHKs fornyede undersøkelser i 1987-88 meldte det seg flere vitner som mente de hadde sett ukjente jagerfly over Finnmark i tiden rundt ulykken. De færreste av disse hadde noen spesiell oppfatning av hvilken nasjonalitet eller hvilken type fly dette var. Tilsvarende har det vært for de aller fleste som har forklart seg for kommisjonen. En samlet gjennomgang og vurdering av vitneobservasjonene er foretatt under kapittel 14 nedenfor.

Det er imidlertid tre personer som har tilkjennegitt en bestemt oppfatning om at det er en Harrier de har sett. Dette er fisker Bjarne Mathisen, som sier han så flyet fra sitt hjem i Berlevåg, fisker Henry Saron Larsen, som sier han så flyet fra veien utenfor sitt hjem i Berlevåg og fisker Stig Roar Emanuelsen, som sier at han på tidspunktet for observasjonen av to Harriere befant seg om bord på fiskebåten Stig Thorbjørn utenfor Finnmark vest av Tanafjorden. Bjarne Mathisen og Henry Saron Larsen ble avhørt av FHK i 1987, mens Emanuelsens observasjoner først ble offentlig kjent da han høsten 2002 sto frem i NRK-produksjonen *Vanskelige vitner*.

Idet disse observasjonene knytter seg direkte opp mot fly av typen Harrier, vil observasjonene – om de vurderes som holdbare – kunne være et relativt klart holdepunkt for at det som fremkommer av den militære trafikkjournalen ved Langnes, ikke kan legges til grunn for hvilken militær trafikk det var til og fra flyplassen i tiden rundt havariet til LN-BNK. (Eventuelt vil observasjonene være et holdepunkt for at de opplysninger kommisjonen har mottatt om flybevegelser til og fra HMS Invincible, hvor det også var stasjonert Harriere, ikke er holdbare.) Kommisjonen har derfor funnet det nødvendig å gripe fatt i disse vitneobservasjonene ved bedømmelsen av om den militære trafikkjournalen ved Langnes gir et troverdig bilde av flybevegelsene til og fra Langnes 11. mars 1982.

Det synes allment akseptert – også av medier og talsmenn for ukjent-fly-problematikken i denne sak – at det kan være vanskelig å identifisere et jagerfly i lufta, endog for et trenet øye; avstand, vinkel, fart, kamuflasjefarger og værforhold vil i sum og hver for seg kunne medføre at det blir vanskelig å ha noen klar oppfatning av hvilken type fly man har sett. Som illustrasjon til dette viser kommisjonen til Figur 13.5 i kapittel 13.8.6, som inneholder fotografier av norske CF-104 Starfightere tilhørende 334. skvadron. En ytterligere faktor for feilslutninger kan være tiden som er gått fra observasjonen til man begynner å fundere på hva man egentlig har sett. Alle disse forholdene medfører at kommisjonen er nødt til å forholde seg

kritisk endog til flyobservasjoner som tilsynelatende virker overbevisende, ikke minst når observasjonene er gjort av personer som ikke er øvet i flykjenning.

13.2.4.2 OBSERVASJONER GJORT AV VITNET BJARNE MATHISEN, BERLEVÅG

Bjarne Mathisen forklarte seg for politiet 5. februar 1987 om sin observasjon fra hjemmet i Berlevåg 11. mars 1982. Fra politirapporten som var opplest og vedtatt av Mathisen gjengis:

”11.03.82 var vitnet hjemme i Stensbakken. Huset vender mot nordvest. Han ser mot flyplassen og Omgang. Sikten var god. kl. var mellom 1300 og 1330. Han er helt sikker på at det ikke var senere enn 1330, pga at dette skjedde i god tid før folkehjelpen ble tilkalt, angående ulykken. Folkehjelpen ble oppkalt kl 1500. Kan ikke si hva som gjør at han er helt sikker på klokkeslettet så lenge etter ulykken.

Han sier at han på det tidspunktet så et fly i lav høyde over Berlevåg. Det var mellom 100 og 200 meter over bakken. Flyet fløy NNØ-over, rett på vestsiden av den vestlige bebyggelse i Berlevåg. Dvs mellom flyplassen og Berlevåg. Ca 2 km fra land dreide flyet vestover mot Gamvik. Han kunne ikke på noe tidspunkt se Widerøe-flyet, men det kan han ikke dersom flyene tar av fra Berlevåg mot VSV.

Flyet var et to motors jetfly. Vingene skrådde litt bakover. Ingen av fargene var lysere enn mørkegrønn. Flyet hadde undersiden vent mot vitnet. Han kunne ikke observere hjul under flyet. Han mener at flyet ikke var mindre enn Widerøe-flyene. Han kunne ikke observere noen kjennetegn på flyet. På undersiden, helt bak hadde flyet noe som stakk ut. Han kunne ikke si noe om hvor lang denne utstikkeren var, men vil definere det som et våpen. Han kunne ikke si om det var vinduer på sidene. Flyet lagde ikke noe støy.

Hans kone Charlotte Andersen stod sammen med han og så på flyet.

Vingene på flyet var bredest mot flykroppen og smalnet av mot enden.

Han mener at det er en mulighet for at han kan kjenne igjen flyet dersom han får se på noen plansjer.

Han har ikke noe mer å tilføye i saken.”

Med hensyn til flytypen legger kommisjonen til grunn at Mathisen da han ble avhørt på lensmannskontoret i Berlevåg ikke hadde noen klar oppfatning av hvilken type fly han hadde sett. Av forklaringen fremgår det at den er opplest og vedtatt av Mathisen. Han har dessuten signert på den.

Knappe to måneder senere, 31. mars 1987, møtte Bjarne Mathisen som vitne for FHK. I mellomtiden hadde han 9. februar 1987 blitt intervjuet av en journalist fra avisen Verdens Gang som hadde vist ham bilder eller skisser av fly, og hvor han hadde identifisert det flyet han hadde sett som en Sea Harrier. Med seg i møtet med FHK hadde han en håndskrevet rapport datert 31. mars 1987, som han overleverte FHK:

”Rapport

Observert fly over Berlevåg den 11.03.82 mellom kl. 1300 – 1330.

Tidligere forklaring avgitt den 5/2-87 ved Berlevåg lensmannskontor ad. overstående hedding trekkes tilbake grunnet: innkallingen for dette avhør var ikke i regi av havarikommisjonen samt at nedskreven forklaring er mangelfull.

Om observasjonen den 11 03 82 redegjøres. Flyet var observert inne over land i lav høyde. Det var en slakk venstre sving inntil kurs ca. NØ (45 °) og rettet seg da opp. Fortsatte i kurs ca. NØ med overflygning av nederste hus i Berlevåg. I en antatt avstand på ca. 2000 m fra land gjorde flyet en høyre sving i ca. 270 ° til kurs ca. NV og fortsatte denne kurs.

Det bemerkes at til ett flyvende objekt – fly som passerer er det en m begrenset tid til observasjon. Således kan oppfatning og bedømmelse av flyets størrelse være litt upresis/unøyaktig da det ikke er noe annet kjent objekt i nærheten som flyet kan sammenlignes med. Derimot er konkrete ting som flykroppens konstruksjon og montasjer på denne mer presise.

Fra flyet var observert til det passerte i en avstand av ca 800-1000 m var det sett fra høyre side litt forfra og senere fra siden på skrå under i ca. 40 grader fra ett rett plan gjennom flyets vingespisser.

Beskrivelse av flyet, farve mørk-grønn. Flyet var ikke stort, men antatt ikke mindre enn en Widerøes ”Twin Otter”. Flykroppen var bredest fra litt i forkant av vingene og endel akterover. Fra akterkant av vingene til roret smalnet flykroppen. I forkant av høyre ving var sett luftinntak til jetmotor. Litt att om forkanten til luftinntaket og rundt dette var sett avlange merker som kunne anses som utsparinger (hull) i godset. På flykroppen (under vingene) var det 2 avlange montasjer (beholdere). Da flyet passerte var det ikke registrert eksos fra motor(er) og det hørtes ikke noe støy.

Ved flyets høyre sving var flyplan sett fra oversiden og da observert. Vingene var bredest inne ved flykroppen, skrådde litt bakover og vingspissene var runde i forkant. Atte på flyet var det et utstikk som kunne anses som (løp) våpen. På vingens forkant var et utstikk som ansås å være motor.

Da flyet gjorde sin høyresving var motor/motorene gitt drivstoff og det formenes å være sett to eksosstriper. Ut fra sette luftinntak på høyre side og utstikk på vingene var flyet ansett å ha to motorer.

Den 09 02 87 fikk jeg se plansjer over aktuelle fly som kunne ha vært over Berlevåg i omhandlet tid. Ut fra plansje kan stadfestes at det fly som var sett den 11 03 82 ikke var norsk som feks F-16 eller ”Starfighter”. Flyet var heller ikke sovjetisk. Etter plansje er det kun det engelske jagerflyet ”Sea Harrier” som i stor grad er identisk med det fly jeg såg den 11. mars 1982.”

Forklaringen for FHK samme dag var i hovedsak overensstemmende med notatet. Mathisen hadde heller ikke for FHK noen spesiell forklaring på hva som gjorde at han var sikker på tidsrommet for observasjonen. Han hadde imidlertid verken hørt eller sett flyene som senere gikk på søk etter LN-BNK.

I sin forklaring for kommisjonen 10. september 2003 fastholdt Bjarne Mathisen sin håndskrevne for-

klaring fra 31. mars 1987. Han identifiserte Harriere (GR.3 og FRS.1) fra en fotomappe kommisjonen forela ham, og bekreftet at det var fly som lignet på Sea Harrier han hadde sett. Om tidspunktet for observasjonen uttalte han videre:

”Når det gjelder tidspunktet han så flyet sammen med sin daværende kone, har vitnet i ettertid kommet frem til at det må ha vært mellom kl 1318 og 1321. Dette har han funnet ut ved å snakke med vitnet Astrid Strand. Hun så det samme flyet som vitnet og hans kone, og Astrid Strand så også Widerøe-flyet lette kl 1319. Dette var i det samme tidsrommet som hun så jetflyet. Derfor er vitnet så sikker på at det må ha vært mellom kl 1318 – 1321.”

Hva særlig observasjonene til Bjarne Mathisen angår, er det umiddelbart flere forhold som tilsier at det Mathisen beskriver, ikke er forenlig med at flyet han så, skulle være en Harrier. For det første beskrives flyet å ha to motorer, dels ut fra montasjer under vingene og dels ut fra at han så to eksosstriper etter flyet da det gav pådrag. Harrier GR.3/FRS.1 er imidlertid et en-motors jagerfly. Det eneste kjente to-motors flyet som ubestridt har vært i området den aktuelle dagen, var et av Forsvarets DA-20 Falcon Jet, som deltok i søket etter LN-BNK. Dette flyet har imidlertid motorene montert på flykroppen.

I den grad montasjene på vingene – slik de beskrives av Bjarne Mathisen – har vært ekstra drivstofftanker, kan dette være forenlig med en rekke flytyper, herunder Harrier og CF-104 Starfighter, hvorav den siste fløy over Berlevåg under søket etter LN-BNK. Både Starfighter og Harrier har kraftige luftinntak til motoren på flykroppen. Det som skiller flyene er blant annet at Harrieren har utsparinger/luker rundt luftinntakene. Det er slike utsparinger som Bjarne Mathisen mener å ha sett på ca. 800 - 1 000 meters hold fra stuevinduet. Dette er neppe en detalj som kunne la seg observere på den avstanden og i det tidsrommet Bjarne Mathisen opplyser å ha sett flyet. Da Mathisen sto frem, var det gått nær fem år siden observasjonen, og han kan – om detaljen overhodet var observerbar – vanskelig ha husket den så lang tid etterpå. Kommisjonen har også merket seg at Mathisen ikke gir en så vidt sentral detalj for sitt erindringsbilde til lensmannen, men først kommer frem med dette etter å ha blitt forevist skisser/bilder av pressen. Endelig kommer at de aktuelle lukene/utsparingene, etter opplysninger kommisjonen har innhentet, vil være lukket og gå i ett med flyet ved normal flygning. De er åpne kun når flyet står stille, eller flyr svært sakte, se Figur 13.1 a) i kapittel 13.2.4.6. Et ytterligere særmerke ved Harrieren, er at den – utenom oppvisningsflygning - ikke etterlater seg synlig eksos, selv ved kraftig motorpådrag. At ”det formenes å være sett to eksosstriper” etter flyet, utelukker – om observasjonen er riktig – at det kan dreie seg om en

Harrier. Kommisjonen bemerker for ordens skyld at fly i så vidt lav høyde heller ikke vil etterlate seg kondensstriper.

Kommisjonen finner etter dette ikke å kunne legge til grunn Bjarne Mathisens forklaring om at det var en Harrier han så ulykkesdagen. Hvorvidt man finner det sannsynlig at observasjonen var gjort til det tidspunkt Mathisen har forklart, kommer kommisjonen tilbake til.

13.2.4.3 OBSERVASJONER GJORT AV VITNET HENRY SARON LARSEN, BERLEVÅG

Henry Saron Larsen avga ikke forklaring for FHK under granskningen som ledet ut i 1984-rapporten. Den 28. januar 1987 avga han forklaring for politiet i Berlevåg. En del av forklaringen angikk en gjenstand han hadde funnet på fiske i juni 1982, men som senere hadde kommet bort. Denne delen av forklaringen kommer kommisjonen tilbake til i kapittel 14.2.3, punkt. 4.

Om hans observasjon av fly ulykkesdagen fremgår av politiforklaringen:

”Vitnet sier at han på det tidspunktet som Widerøe flyet skulle ha tatt av fra Berlevåg, så et jagerfly som fløy Nordover Storelvdalen. Det dreide vestover etter å ha passert den østre moloen i Berlevåg. Det fløy svært lavt, mindre enn 100m over bakken. Motorene måtte ha vært avslått. Han hørte bare et vindsus i det det passerte. Flyet var sort med mørkegrønne skråe striper.”

Vel to måneder senere, 31. mars 1987, møtte Henry Saron Larsen som vitne for FHK. I mellomtiden hadde også han blitt intervjuet av en journalist som hadde vist ham bilder eller skisser av fly, og hvor han hadde identifisert det flyet han hadde sett som en Sea Harrier. Om beskrivelsen av flyet forklarte Larsen seg for FHK i hovedtrekk overensstemmende med sin tidligere forklaring for politiet. Han presiserte at observasjonen ble gjort fra veien like ved hans hjem i Berlevåg og at avstanden mellom ham og flyet måtte ha vært ca. 500 meter. Om sin oppfatning av hvilket fly han hadde sett, opplyste han videre:

”Han mener at det må ha vært en Sea Harrier, fordi han så bilde av denne flytypen hos VG, som hadde med seg bildene til Berlevåg. Det var p.g.a. vingekonstruksjonen som var annerledes enn de norske. Det var brede vinger, som var trukket litt tilbake. Han vet ikke hvor mange motorer flyet hadde. Bak på roret stakk det ut noe som kunne ligne løpet på et gevær. Han så flyet i 45 ° vinkel mot himmelen.

Han har sett fremmede fly over Berlevåg – før jul så han et fly høyt oppe. For mange år siden så han norske fly lavt over Tanafjorden. Orionflyene ser han ganske ofte. De kjenner han.”

Under sin forklaring for kommisjonen 9. september 2003 vedkjente Larsen seg de gjengitte deler av forklaringene for politiet og FHK i 1987. Vedrørende Larsens gjenkjenning av flyet som en Harrier, gjengis fra hans forklaring for kommisjonen:

”Vitnet sier at han ble kontaktet av en VG-journalist som viste en del fotos av fly. Vitnet plukket da ut en Harrier som det flyet han hadde sett.

Vitnet ble foreholdt en fotomappe av kommisjonsformannen. Vitnet kunne ikke plukke ut noe fly fra den mappen som liknet på flyet han så i 1982.”

Det bemerkes at den fotomappen som ble forevist Larsen, inneholder bilder av bl.a. Harrier. Som nevnt vil flyets høyde, vinkel, hastighet, vitnets personlige forhold – herunder graden av oppmerksomhet i observasjonsøyeblikket – være viktige faktorer når en i etterkant skal kunne ha en oppfatning om hvilket fly som er observert.

At Larsen nær fem år etter ulykken – overfor en journalist – plukket ut flyet som en Harrier, finner kommisjonen ikke å kunne tillegge særlig vekt, like så lite at Larsen etter ytterligere 15 år ikke klarte å plukke ut flyet fra fotomappen han ble forelagt fra kommisjonens side. Dette blant annet fordi Larsen etter det opplyste ikke hadde særlig bakgrunn innen flykjenning og heller ikke hadde noen spesiell interesse for fly. Før han ble intervjuet av VG hadde han dessuten ikke gjort seg særlige refleksjoner om hvilket fly dette var.

Kommisjonen vet heller ikke hvordan intervjuet med journalisten fra VG ble gjennomført. At vingene skulle være forskjellig fra ”de norske” jagerflyene idet vingene på flyet han hadde sett var trukket bakover, sier ingenting om hvilke ”norske” jagerfly han i intervjusituasjonen ble foreholdt, videre er det ikke enkelt å kunne dra en slutning om at flyet av den grunn måtte være en Harrier. Forklaringen om at det ut fra roret stakk ut noe som lignet et ”gevær”, kan typisk være en angivelse av en radardetektor, som blant annet finnes på Harriere.

Kommisjonen finner det imidlertid mer påfallende at slike opplysninger om flyet ikke er nedfelt i Larsens forklaring til politiet, men først kommer etter at han har gjennomgått ulike bilder/skisser forevist av en journalist. Det er derfor umulig for kommisjonen å ha et klart bilde av hva som er Larsens observasjoner fra 1982 og hva som kan være inntrykk og resonnementer av senere dato.

Innholdet i Larsens forklaring er ikke tilstrekkelig til å kunne konkludere med at det var Harrierfly ved Berlevåg i tiden rundt ulykken. Hvorvidt kommisjonen finner det sannsynlig at observasjonen ble gjort til det tidspunkt Larsen har forklart, kommer kommisjonen tilbake til.

13.2.4.4 OBSERVASJONER GJORT AV VITNET STIG ROAR EMANUELSEN, FRA FISKEBÅTEN STIG THORBJØRN, VEST AV TANAFJORDEN

Stig Roar EmanuelSEN sto først offentlig frem med sin flyobservasjon fra fiskebåten MS Stig Thorbjørn ulykkesdagen, i NRK-produksjonen *Vanskelige vitner* vel 20 år etter ulykken. I produksjonen gikk det frem at han sammen med andre fiskere på båten gjorde opp nota vest av Tanafjorden da det kom to fly over sjøen nær ved båten, og hvor EmanuelSEN da overfor kollegene ga uttrykk for at det ikke var norske fly, men "*engelskmenn*" som kom.

I sin forklaring for kommisjonen 2. desember 2003 bekreftet EmanuelSEN observasjonen og ga videre uttrykk for at det var en Harrier han hadde sett:

"Vitnet sier at Harrieren er lett å kjenne igjen pga den korte snuten, og at den har en sort flekk foran på snuten. Vitnet har lest *Vi Menn* og der har det stått foto og artikler over forskjellig flytyper. ...

(...)

Vitnet sier at flyene kom 30 – 50 meter over havet, og at han så de på ca 200 – 300 meters avstand. Han så de fra undersiden og fra siden."

På spørsmål fra kommisjonen om hvorfor han ikke har stått frem med observasjonen tidligere, eksempelvis under FHKs undersøkelser i 1987/88, opplyste vitnet at:

"De tre som var på dekk ble enige om ikke å si til noen hva de hadde sett. Dette på grunn av at flyene var innenfor sperret område (for langt nord/øst)."

Kommisjonen har avhørt Øystein Stabell og Jarl Sigurd Isaksen som var på dekk sammen med EmanuelSEN. Begge kan bekrefte historien om at det ble observert fly, og at EmanuelSEN mente at dette var "*engelskmenn*", eventuelt Harriere. Ingen av disse kan imidlertid bekrefte hva som fikk EmanuelSEN til å betegne flyene som "*engelskmenn*". Isaksen opplyste å ha vært nede i nothingen da flyene kom, og hadde selv ikke observert noe fly. Han har for sin del bekreftet at observasjon av fly ble diskutert på dekk. Verken Stabell eller Isaksen kan bekrefte at de der og da besluttet å tie stille med observasjonen. Stabell opplyste for sin del at han ikke sto frem ved den fornyede granskningen i 1987 idet han var redd for ikke å bli trodd.

EmanuelSEN har for kommisjonen tilkjennegitt at han i 1982 ikke hadde noen spesiell kunnskap om fly eller flykjenning, utover det han hadde lest seg til i *Vi Menn*. Dersom slike reportasjer den gang knyttet seg til begge variantene av Harrier (GR.3 og FRS.1), er en av de visuelle forskjellene mellom RAF Harrier og SEA Harrier nettopp utformingen av snuten. Under forklaringen ble EmanuelSEN forevist en fotomappe med flere ulike flytyper, herunder også beg-

ge variantene av Harrier. Han pekte ut GR.3 (RAF Harrier) som den flytypen han hadde sett.

RAF Harrier (GR.3) hadde ingen radar i snuten, men en avstandsmåler med et glassøye helt fremme i front. Når siktet ikke ble brukt, lå glassøyet skjult bak en rund sort skyveluke, ca. 20-25 cm i diameter. Forutsetningen for å gjenkjenne denne detaljen ved flyet er at snuten blir sett tilnærmet forfra. Kommisjonen finner det mindre sannsynlig at EmanuelSEN med noenlunde sikkerhet skulle kunne gjenkjenne en slik detalj på et kamuflasjefarget fly i fart, i den høyde, vinkel og avstand han har tilkjennegitt for kommisjonen. Kommisjonen kan ikke se bort fra at et slikt synsinntrykk ubevisst kan ha festnet seg i løpet av den lange ettertid, ved inntrykk gjennom bilder, avisoppslag eller TV-montasjer.

Kommisjonen er etter dette kommet til at heller ikke forklaringen fra EmanuelSEN gir holdepunkter for at man kan konkludere med at det var Harrier i Tanafjord-området i tiden rundt ulykken.

13.2.4.5 ANDRE VITNER SOM OVERFOR KOMMISSJONEN HAR MENT Å KJENNE IGEN OBSERVERTE FLY SOM HARRIER

Også enkelte andre vitner har for kommisjonen ment å gjenkjenne fly de så som Harrier. Slik gjenkjenning har i regelen fremkommet ved at vitnet under høringen har blitt foreholdt en foto- eller skissemappe med ulike flytyper. Kommisjonen nevner her eksempelvis Erik Bröske, som avga forklaring for kommisjonen 9. september 2003. Han har opplyst å ha sett et fly i lav høyde over Nordkinn-halvøya i fjellene bak Skjånes, ved Hopsfjorden, under en skitur 11. mars 1982.

Bröske, som ikke har spesiell kjennskap til fly, opplyste å ha observert flyet i 10-20 sekunder. Om observasjonen er det protokollert fra forklaringen:

"Vitnet sier at han så flyet forfra. Det virket mørkt og kompakt med en noe original snute. Vitnet har ut fra egne synsinntrykk og senere mediaomtale funnet ut at flyet var en Harrier."

Bröske avga forklaringen for kommisjonen over 21 år etter observasjonen. Hans egne vurderinger av hva han så begynte først flere år etter observasjon, og kan heller ikke forventes å være helt uberørt av omtalen saken har hatt i media. Han meldte seg heller ikke for FHK i forbindelse med de fornyede undersøkelsene i 1987-88.

Heller ikke Bröskes vitneforklaring eller andre vitner som for kommisjonen har pekt ut fly av den ene eller andre typen, gir kommisjonen noe reelt grunnlag for å trekke en slutning om at det var Harriere i Finnmark i tiden rundt ulykken.

13.2.4.6 KOMMISJONENS OPPSUMMERENDE BEMERKNINGER TIL DE GJENNOMGÅTTE FLYOBSERVASJONER

Et jetfly beveger seg normalt med 200 meter i sekundet, eller mer. Dersom det flyr i lav høyde, vil et øyenvitne på bakken ha svært kort tid til rådighet for observasjon av detaljer ved flyet, og kortere tid dess nærmere flyet er. Lyden av et fly som nærmer seg er hørbar så vidt kort tid før flyet er der, at et vitne bare unntaksvis rekker å se det forfra. Ofte vil det ha passert før man oppdager det. Et fly som passerer hurtig over et vitne, vil allerede etter bare 4-5 sekunder være

1 km borte, og er da bare synlig som en uklar flygende gjenstand, uten detaljer. En person med særlig flyfaglige forutsetninger vil nok i visse tilfeller, selv på betydelig avstand, kunne avgjøre hvilken flytype det dreier seg om. På én kilometers avstand, og under gunstige lysforhold, er trolig flyets farge det eneste som er observerbart med noenlunde sikkerhet. Det er allikevel en generell vitnepsykologisk erfaringsregel at den objektive pålitelighet ved vitners opplysninger om fargeobservasjoner på en gjenstand – fast eller i bevegelse – er avhengig av en rekke forhold, ikke bare fysiske, men også psykiske.



a)



b)

Figur 13.1 a) En nyere versjon av britisk RAF Harrier (GR.7)¹³³. Bildet viser at lukene rundt motorinntaket er lukket når Harrier flyr normalt. Dette er også tilfelle for GR.3. b) To bilder av samme RAF Harrier på bakken med lukene åpne, fotografert i Nord-Norge under vinterøvelsen i mars 1982.

¹³³ http://www.raf.mod.uk/news/images/limage_arctic_gr7_4.jpg

Vitner i saken som på et visst tidspunkt, 5 eller 20 år senere, har gitt uttrykk for at det fly vedkommende så var en Harrier, har beskrevet fargen som *"mørk grønn"* (Mathisen), *"sort med mørkegrønne striper"* (Larsen), *"mørkt og kompakt"* (Bröske). Dette er relativt sammenfallende fargebeskrivelser, men neppe karakteristisk for den mest sannsynlige fargeobservasjon av en RAF- eller Sea Harrier. Et mer sannsynlig fargeinntrykk av en GR.3 i fart, slik de var malt den gangen, ville trolig vært hvit med mørke striper, eller omvendt. FRS.1 (Sea Harrier) var malt med hvit underside og blå overside. Med forbehold for lys- og skyggeforhold, fart og vinkel, antar kommisjonen at en fargebeskrivelse av et slikt fly (Sea Harrier) i fart, generelt sett neppe ville tendere mot mørk, eller mørk med grønne striper.

De fargebeskrivelser som vitnene Mathisen, Larsen og Bröske har gitt, synes vel så meget å tilsvare den kamuflasjefarge de to norske CF-104 Starfighterne hadde under øvelsen og leteaksjonen. De var mørkegrønne med lys blå underside.

En mulig forklaring på at disse vitnene har ment at det dreide seg om ukjente fly, kan i alle fall til dels nettopp være at flyene var kamuflasjemalt. Norske militærfly, kunne være både kamuflasjemalte og ha blank aluminiumsfarge. Den kamuflasjefargen de to Starfighterne hadde, kan ha skapt et inntrykk hos vitnene av at det ikke kunne dreie seg om norske fly.

Det fjerde vitnet, Stig Roar Emanuelsen, som har opplyst at også hans observasjon knytter seg til Harrier – to i følge – har oppfattet fargen som brun og lys blå. Tidsforløpet tatt i betraktning, er det kommisjonens oppfatning at Emanuelsens inntrykk kan være i samsvar med en relativt treffende beskrivelse av far-

gekombinasjonene på RAF Harrier på det aktuelle tidspunkt.

Figur 13.1 b) viser bilde av ett og samme Harrierfly under øvelsen i mars 1982. Emanuelsen ble under sin forklaring forevist disse bildene. Om dette er følgende protokollert i hans forklaring 2. desember 2003:

"Han sier at dette er en Harrier p.g.a. den sorte flekken i snuten. Han ble spurt om kamuflasjefargene på dette flyet er det samme som vitnet så. Han sier at den mørke fargen er lik, men alt det hvite var mer lyse blått."

Figur 13.2 viser bilde av skvadronens fly på Langnes i mars 1982, og viser at flyene var kamuflasjemalt i et stort sett sammenfallende mønster, uten nevneverdig avvik fra fly til fly.

Som det fremgår av det som er gjennomgått i det ovenstående, har kommisjonen ikke funnet å kunne bygge på utsagn fra vitnene Bjarne Mathisen, Henry Saron Larsen og Erik Bröske om at det eller de fly de observerte var Harriere eller andre utenlandske fly.

Når det gjelder Stig Roar Emanuelsens forklaring om den Harrier-identifikasjon han gjorde, bl.a. ut fra flyenes fargekombinasjoner, fremstår det som uvisst for kommisjonen om det ut fra den konkrete situasjon som forelå ved observasjonen (høyde, fart, lysforhold, synsvinkel), var praktisk mulig å fargebestemme flyene, og i tilfelle om det er mulig å bevare minnet over så vidt lang tid, uten påvirkning av inntrykk som ubevisst kan festne seg gjennom avisomtaler og bildereportasjer. Som nevnt deltok Emanuelsen også i TV-produksjonen *Vanskelige vitner*.



Figur 13.2 Bildet viser de britiske Harrierflyene oppstilt utenfor hangaren på Langnes i mars 1982.

Ut fra en samlet vurdering finner ikke kommisjonen tilstrekkelig klare indikasjoner på at det eller de fly som ble observert fra MS Stig Thorbjørn, var britiske Harrierfly. Kommisjonen vil imidlertid understreke at selv om man har trukket denne konklusjonen, vil dette ikke være ensbetydende med at vitnene ikke har sett fly til de tidspunkter de har oppgitt – tidspunkter som kan være vanskelig å forene med kjent flyaktivitet i området. Hvorvidt vitnenes observasjoner av fly kan knyttes til de tidspunkter de selv har oppgitt for sine observasjoner, vil måtte vurderes på selvstendig grunnlag.

Kommisjonen kommer derfor tilbake til spørsmålet om hvorvidt øyenvitneopplysninger fra disse vitnene – på selvstendig grunnlag eller sammen med andre vitners observasjoner – kan gi tilstrekkelig bevisgrunnlag for at det var jagerfly i eller nært opp mot havariområdet i tiden rundt ulykken. Se om dette nedenfor under kapittel 14.

13.2.5 Luftforsvarets kontroll- og varslings-tjeneste – Per Gavin

13.2.5.1 PER GAVIN

Per Gavin tjenestegjorde med enkelte avbrudd ved Luftforsvarets stasjon (lst.) Sørreisa i årene 1976-1984. I 1982 var han sjef for operasjonsavdelingen og fungerende stasjonssjef. Denne stasjonen var en radar- og stridsledelsesstasjon i den norske delen av NATOs bakkebaserte system for luftovervåking og stridsledelse (NADGE¹³⁴), og hadde overord-

net ansvar for Finnmark og Troms. Stasjonen var overordnet ytterligere tre organisatoriske enheter i Finnmark; lst. Honningsvåg, lst. Kautokeino og lst. Vardø. Lst. Sørreisa rapporterte i sin tur til sektor-kommandoen (ADOC¹³⁵/SOC¹³⁶) ved Forsvarskommando Nord-Norge, Reitan.

I NRK Brennpunkt-produksjonen *Vanskelige vitner*, sto Gavin i 2002 frem for offentligheten med en forklaring som blant annet gikk ut på at han som sjef for Forsvarets radarstasjon Sørreisa (CRC Sørreisa) 11. mars 1982, observerte Harrier fra RAF 1. skvadron ta av fra Langnes med kurs østover, at flyene deretter forsvant fra radaren øst av forbudssonen ved 24. lengdegrad, og at han senere fikk anmodning over radio fra ett av flyene om å avklare prioritert landing på Langnes med tårnet der.

13.2.5.2 KONTAKT MELLOM PER GAVIN OG FLY-HAVARIKOMMISSJONEN VED DEN FØRSTE GRANSKNINGEN I PERIODEN 1982-84?

Det praktiske arbeidet med å gi Flyhavarikommisjonen tilgang til registreringer fra radaren, ble i den første fase etter ulykken foretatt av personell ved lst. Honningsvåg, hvor toktet var blitt registrert, og som det for øvrig geografisk soknet til. Fungerende sjef ved stasjonen i Honningsvåg i mars 1982 var kaptein Nils Olav Kristiansen. I september samme år ble ra-

¹³⁴. NADGE: NATO Air Defence Ground Environment.

¹³⁵. ADOC: Air Defence Operation Center.

¹³⁶. SOC: Sector Operation Center.

darbåndet overført til lst. Sørreisa for videre analyse der. I anledning FHKs kontakt med Forsvaret, herunder Luftforsvarets radarstasjoner, i perioden 1982-84, er det ingen indikasjoner på at Forsvarets personell har gitt representanter for FHK opplysninger som kunne tyde på at britiske jagerfly hadde vært på tokt øst av 24. lengdegrad ulykkesdagen. Så vidt kommisjonen har fått brakt på det rene, var det heller ingen formell eller uformell kontakt mellom FHK (eller representanter for denne) og Per Gavin i perioden frem til FHK avga sin første rapport om ulykken i 1984.

13.2.5.3 KONTAKT MELLOM PER GAVIN OG FLYHAVARIKOMMISJONEN VED DEN FORNYEDE GRANSKNINGEN I PERIODEN 1987-88

Etter at den utvidede FHK hadde tatt opp sitt arbeid i februar 1987, ble det 11. mars 1987 gjennomført et besøk til Forsvarskommando Nord-Norge på Reitan ved Bodø. Her ble radarregistreringer og radarernes kapasitet ved ulykkesstedet drøftet med representanter fra Forsvaret. Et hovedtema for møtet – slik det fremgår av referatet fra FHK – var å klargjøre hvorvidt man, ut fra registreringene gjort av radaren, kunne ha noen begrunnet oppfatning av om det hadde vært andre fly i nærheten av LN-BNK da flyet havarerte. Det ble i forbindelse med møtet besluttet at representanter fra FHK også skulle besøke radarstasjonen ved Honningsvåg. Per Gavin, som på dette tidspunktet var stasjonssjef ved lst. Honningsvåg, deltok ikke på møtet ved FKN, Reitan.

Den 3. april 1987 gjennomførte representanter fra FHK et besøk ved lst. Honningsvåg, hvor de blant andre møtte den stedlige stasjonssjef, oberstløytnant Per Gavin. FHKs referat fra møtet gjengis i sin helhet:

”Møte Luftforsvarets stasjon Honningsvåg 3. april 1987 kl 0900 – 1200.

Tilstede: S. Eriksen, Borchsenius, Øie, Rygnestad.

Oberstløytnant Gavin og major Gulbrandsen, Luftforsvaret.

Møtet besto i at Luftforsvarets representanter orienterte om og demonstrerte radaren på stasjonen. Kommisjonens representanter fikk ved selvsyn anledning til å studere radarens begrensninger i lave høyder i angjeldende havariområde og ble orientert utførlig om falske ekko. Det ble også demonstrert manuell oppdatering i angjeldende område. Kommisjonen fikk anledning til å stille alle relevante spørsmål, og svar med utførlig forklaring ble gitt.”

Oberstløytnant Per Gavin, som i 1982 hadde tjenestegjort ved Sørreisa med majors grad, hadde i mellomtiden, i perioden august 1982 til august ’84, tjenestegjort ved RAF Boulmer i England, og deretter tjenestegjort ett år ved Operasjonsstaben ved Forsvarskommando Nord-Norge, før han i august 1985

ble beordret til lst. Honningsvåg som stasjonssjef. Der tjenestegjorde Gavin til han, i en alder av nær 58 år, gikk av med pensjon 1. juli 1988.

Kommisjonen legger til grunn at Gavin da møtet fant sted 3. april 1987 var vel kjent med hovedinnholdet i mandatet for FHKs fornyede undersøkelser, herunder også fordi han i egenskap av stasjonssjef ved Honningsvåg allerede 27. januar 1987 hadde oversendt kopi av loggmateriale fra radarstasjonen til ADOC/SOC ved Forsvarskommando Nord-Norge i anledning Forsvarets egen granskning av saken. Fra oversendelsesbrevet, undertegnet av Gavin, gjengis:

”KOPIER AV LOGGBØKER I FORBINDELSE MED WF 933 ULYKKEN 11 mars 1982.

1. Vedlagt følger kopier av de aktuelle sidene fra våre loggbøker for torsdag 11 mars 1982.
2. Vedlegg 1 er kopier fra MC/FA logg
3. Vedlegg 2 er kopi fra TPO logg
4. Vedlegg 3 er kopi fra MIO logg
5. Vedlegg 4 er kopi fra RECORDING logg
6. Alt radar- og datautstyr ved stasjonen var operativt hele den aktuelle dagen.”

Tilsvarende loggmateriale for Sørreisa ble samme dato også oversendt FKN fra stasjonssjefen ved lst. Sørreisa, Ivar Jensen. Selv om de originale loggbøkene som dekker 11. mars 1982 ved lst. Honningsvåg og lst. Sørreisa senere er makulert, er kommisjonen som følge av disse oversendelsene likevel i besittelse av kopiene som stasjonssjefene sendte over til FKN i 1987.

Det fremgår ikke av referatet fra FHKs møte med Gavin at han under møtet skulle ha opplyst at han var på vakt ved lst. Sørreisa ulykkesdagen, eller at han hadde førstehåndskjennskap til at britiske Harrier hadde krysset forbudssonen øst av 24 grader øst denne dagen. Denne type opplysninger fremkommer heller ikke i anledning Gavins oversendelse av loggmateriale fra lst. Honningsvåg til sine overordnede ved Luftoperasjonssenteret/FKN. Så vidt kommisjonen har kunnet bringe på det rene, meddelte Gavin – så lenge han var i aktiv tjeneste – i etterhånd intet om sine opplevelser 11. mars 1982, verken til sine overordnede eller til FHK.

Det motsatte er riktignok hevdet av Ulf Larssstuvold overfor NRK Finnmark (radio) i et intervju kringkastet 20. november 2002:

”[Ulf Larssstuvold:] ... Da saken kom opp på nytt i 1987, så var Per Gavin sjef for radarstasjonen i Honningsvåg, og fikk Flyhavarikommisjonen med Wilhelm Mohr og Ragnar Rygnestad som medlemmer på besøk ved radarstasjonen, fordi de skulle sette seg inn i radarens virkemåte.

Da fortalte Per Gavin hva han selv hadde opplevd denne dagen. Og i stedet for at herrene Mohr og Rygnestad satte seg ned og tok et ordentlig avhør med Per Gavin, så fikk han en omgang med verbal pryl fra kommisjonsleder Mohr, og fikk beskjed om at det

han hevdet han hadde sett, hadde han aldeles ikke sett i det hele tatt. I min sjel er det ingen tvil om at Wilhelm Mohr helt bevisst har tildekket både årsak og forhold rundt ulykken.”

Som det fremgår av møtereferatet, var imidlertid Wilhelm Mohr ikke til stede ved anledningen. Han og et annet kommisjonsmedlem (Hallvard Vikholt) var da i Skien i forbindelse med en flyulykke der.

Gavin har i sine vitneprov for nærværende kommisjon ikke kunnet gi noen forklaring på hvorfor han ikke under møtet med FHKs representanter i Honningsvåg 3. april 1987 fortalte om sine opplevelser og observasjoner fra Ist. Sørreisa ulykkesdagen 11. mars 1982. Han har forklart at han i dag ikke har erindring om at FHK overhodet besøkte hans arbeidsplass i Honningsvåg i 1987, langt mindre at han ved en slik anledning skal ha fått *”en omgang med verbal pryl av Mohr”*. Det siste knytter han nå til en senere telefonsamtale med Wilhelm Mohr, for øvrig den eneste gang han ifølge sin forklaring for kommisjonen har snakket med Mohr. Under avhør 5. mai 2004 forklarte han om dette:

”Vitnet har snakket med general Mohr en gang på telefon, men han kan ikke huske når det var. Vitnet ble veldig skuffet og irritert på denne samtalen, for Mohr fortalte hva vitnet hadde sett eller ikke sett.”

Kommisjonen kommer i det følgende tilbake til dette.

Med kjennskap til hva Per Gavin på et langt senere tidspunkt har formidlet om sine opplevelser ved Ist. Sørreisa ulykkesdagen, finner kommisjonen allerede nå grunn til å bemerke at det umiddelbart fremstår som vanskelig å forstå at Gavin senest i 1987 verken fant grunn til å orientere sine overordnede eller FHK om hendelsen. Kommisjonen finner i den anledning grunn til å fremheve at Gavin ikke har gitt uttrykk for at han på noe tidspunkt har vært pålagt eller for øvrig har ment seg bundet av noen spesiell taushetsplikt vedrørende opplysninger som kan ha betydning for å fastlegge årsaksforholdene til Mehamn-ulykken.

13.2.5.4 HELGE SØRHAUGS KONTAKT MED PER GAVIN I 1997. ETTERFØLGENDE UNDER-SØKELSER GJENNOMFØRT AV FORSVARET OG HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFART

I januar 1997 kom Helge Sørhaug gjennom sin onkel Jon Hovring i kontakt med Per Gavin. Med grunnlag i to telefonsamtaler med Gavin, satte Sørhaug 26. januar 1997 opp et referat fra samtalerne:

”Referatet er basert på telefonsamtaler med vitnet, den 25 og 26 januar 1997.

Vitnet tok for omlag 2 år siden kontakt med Jon Hovring, bror av kapteinen på LN-BNK, idet vitnet

hadde opplysninger av betydning for årsaken til havariet. Dette er bakgrunnen for at undertegnede tok kontakt med vitnet. Vitnet er ikke formelt avhørt av flyhavarikommisjonen, men vitnet har hatt en samtale med den tidligere formann i kommisjonen, Mohr, uten at de opplysninger som fremkommer nedenfor ble meddelt Mohr.

Vitnet opplyser at han i perioden 1976 til 1982 var operativ sjef på Sørreisa radarstasjon/flykontroll. Han hadde i denne forbindelse også ansvaret for Honningsvåg, Kautokeino og Vardø radarstasjoner. Vitnet fungerte i denne forbindelse som operativ sjef for nevnte radarstasjoner under Nato øvelsen Alloy Express som ble avvirket i februar/mars 1982.

Vitnet opplyser at man under nevnte øvelse hadde betydelige problemer med britiske RAF skvadron 1 (RAF 1) som gjentatte ganger fløy udisiplinert. Dette gikk på manglende rapportering om posisjon og flyging øst for 24 grader øst som på denne tiden var forbudt. Vitnet beordret på denne bakgrunn flyforbud for RAF 1, men dette ble opphevet av en overordnet.

Den 11 mars 1982 (samme dag som havariet) tok 3-4 Harrier jagere fra RAF 1, av fra Langnes flyplass ved Tromsø, med kurs øst – nordøst. Vitnet så selv at flyene tok av på radaren. Senere vet vitnet at de samme flyene passerte 24 grader øst grensen. Vitnet antar at dette ble opplyst fra radarstasjonen på Kautokeino. Under alle omstendigheter var vitnet i kontrollapparatet og visste til enhver tid hvor fly skulle og hvilket antall. Etter at angjeldende Harriere samme dag hadde passert østgrensen begynte de å gå så vidt lavt at man mistet kontakten med dem på radaren. Senere samme dag, etter lunch, kan ha vært kl. 1300 eller 1400 observerte vitnet 2 av de nevnte Harrier jagere. Flyene kom fra nordøst. Ett av flyene landet på Bardufoss. Det andre flyet ba om prioritert landing på Langnes. Flyet som landet på Langnes skal ha fått anvist parkeringsplass i en hangar som ble lukket. Vitnet er forundret over at han ikke er gjort kjent med rapporter vedrørende sistnevnte fly, idet det fikk prioritert landing og da han senere er kjent med at flyet var skadet.

Vitnet er forøvrig kjent med at RAF 1, Harrier flygere er eksperter på å fly uten å bli observert på radar. Han mener at flyene uten problemer kunne ha beveget seg videre opp til havaristedet uten å bli sett på radar.

Vitnet har forøvrig studert radarplottene slik disse er presentert i den utvidede kommisjonens rapport. Han mener at radarplottene kan være forenlige med at det har vært et annet fly på stedet forut for havariet, eller samtidig med havariet.

Dette referatet er sendt vitnet til gjennomlesing og underskrift. Evt. korreksjoner bes påført neste side før underskrift.”

Gavin har på kommisjonens spørsmål bekreftet at Sørhaugs referat er korrekt i all hovedsak. Det er da et tankekors at han i samtale med Wilhelm Mohr skal ha fått en *”omgang verbal pryl”* med *”beskjed om at det han hevdet han hadde sett, hadde han aldeles ikke sett i det hele tatt”* (ifølge Ulf Larsstuvold), når de opplysninger som fremkommer i Sørhaugs notat overhodet ikke var meddelt Mohr, jf. annet avsnitt i sitatet ovenfor.

Da Sørhaug gikk ut i media med saken i januar 1997, var det blant annet med grunnlag i opplysninger han hadde mottatt fra Per Gavin. Sørhaug formidlet 17. februar 1997 en anonymisert – sladdet – utgave av referatet fra samtalen med Gavin til HSL, som samme dato anmodet Forsvarets overkommando om å undersøke opplysningene.

Selv om referatet var søkt anonymisert – sladdet – ble Forsvaret relativt raskt kjent med at det var pensjonert oberstløytnant Per Gavin som var Sørhaugs kilde. Sjef for luftstridskreftene i Nord-Norge, general Kjell Lutnes, tok kontakt med Gavin og det ble avtalt og senere gjennomført et møte mellom Lutnes og Gavin 3. mars 1997. General Lutnes' notat fra samtalen, datert samme dag, gjengis:

"I felles søken etter mulige nye opplysninger og fakta som kan kaste nytt lys over den tragiske ulykken ved Gamvik den 11 mars 1982, har jeg i dag 3 mars 97 mellom kl 1015 og 1115 hatt en samtale med oblt (R) Per Gavin, 8215 Valnesfjord.

Denne oppsummeringen er ikke forelagt Per Gavin for eventuell godkjenning, og vil derfor ikke i uttrykk og vektlegging representere ham. Vi var enige om at jeg skulle skrive ned hovedpunktene og sende de til Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL). Finner HSL opplysningene av interesse og/eller ønsker HSL å møte Per Gavin for direkte samtaler, vil han bidra positivt til at så kan finne sted.

På spørsmål om han hadde hatt kontakt med HSL eller fremsendt informasjonen omkring Gamvikulykken tidligere, svarte han benektende.

Oblt (R) Per Gavin var den 11 mars 1982 sjef for operasjonsavdelingen ved Luftforsvarets stasjon CRC/Sørreisa. Han var på vakt angjeldende dag.

Per Gavin uttrykte skuffelse over at HSL i 1982 ikke hadde tatt kontakt med Sørreisa i forbindelse med undersøkelsene etter havariet ved Gamvik. Sørreisa's funksjon i forbindelse med NATO-øvelsen Alloy Express var å ha oversikt over, og følge all militær lufttrafikk.

Per Gavin hadde lenge ønsket å gi uttrykk for en tankerekke knyttet til begivenheter den 11 mars 1982.

Fra sin posisjon som leder for Operasjonsavdelingen ved Sørreisa hadde han den 11 mars 1982 observert 2 til 4 Harriers fra RAF No 1 SQN ta av fra Langnes/Tromsø og fly østover. De hadde ikke "secondary radar" på. Hvorvidt dette var en navigasjonstur eller en tur for å bli kjent med norske flyforhold vites ikke.

Senere via Luftforsvarets stasjon Kautokeino fikk han rapportert inn radarinformasjoner om et flytokt rett øst av 24 grader øst. Det ble ikke observert andre fly i området. Det forelå heller ikke reiseplan for fly i det aktuelle området. Radarplottet indikerte hastighet langt over hva en Twin Otter kunne fly.

Han reagerte sterkt på hendelsen og bruddet på flyforbudet øst av 24 grader øst. Han ringte straks sjefen for RAF no 1 SQN på Langnes/Tromsø og ga ordre om å stoppe all flygning som ikke var en del av NATO-øvelsen.

På direkte spørsmål om tidspunktet for radarobservasjonen var sammenfallende med ulykkestidspunktet for Widerøe-flyet, svarte han at det nå i etter-

tid ikke lot seg gjøre å tidfeste observasjonen nøyaktig.

Videre hadde han gjennom andre hørt om det skadde Harrierflyet som hadde landet på Langnes/Tromsø i samme tidsrom. Flyet var blant annet observert av et Widerøe-fly under landing på Langnes.

Jeg sammenlignet hans opplysninger med loggen om Harrierflyet som fikk skade under våpentrening på Setermoen, og landet Bardufoss, mens det andre flyet returnerte Langnes.

På denne bakgrunn mente han at det sannsynligvis var blitt en sammenblanding av de faktiske forhold.

Per Gavin hadde hørt forskjellige teorier knyttet til flyging under Alloy Express og andre øvelser uten at han ville gå god for sannhetsgehalten i dem."

Notatet ble, sammen med et kortfattet notat med Lutnes' oppsummering av de undersøkelser FKN hadde gjort på grunnlag av samtalen med Gavin, oversendt HSL 5. mars 1997:

"FKN har på bakgrunn av de gitte opplysningene, forsøkt å bekrefte disse ved å gjennomgå aktuelle vaktjournaler.

Det forutsettes at, under normale omstendigheter, ville et etablert, men ikke identifisert radarplott (track) føre til anmerkning i vaktprotokollen. I tillegg ville normalt uidentifiserte allierte fly utfra norske baser, som fløy øst av 24 grader øst, bli anmerket og rapportert.

Vaktprotokollen for CRC Sørreisa for angjeldende dag er på grunn av tidsperioden (15 år) makulert.

Vaktjournalen for RP Kautokeino for angjeldende dag finnes. Den er gjennomgått og vedlagt slik at HSL besitter en komplett dokumentasjon. Vaktjournalen har ingen anmerkninger om spesielle hendelser. Den første er meldingen over NRK radio kl 1745, lokal tid."

NRK-meldingen kl. 17.45 lokal tid gjelder ikke brudd på flyforbudet, men er en anmerkning om at Widerøe-flyet er savnet.

I HSLs rapport til Samferdselsdepartementet 17. april 1997 er følgende gjengitt fra HSLs kontakt med Gavin, og etatens etterfølgende vurdering av hans opplysninger:

"2.1.2. Den 07.03.97. tok HSL kontakt med oblt (R) Per Gavin¹³⁷. Han bekreftet at det var han som var advokat Sørhaugs anonyme kilde og at han hadde hatt angjeldende samtale med Luftkommandøren i Nord-Norge. Ved samtalen gikk undertegnede gjennom notatene til Lutnes, og Gavin bekreftet at innholdet var i tråd med hva han hadde uttalt. På forespørsel uttalte Gavin at han ikke hadde noen opplysninger om annen lufttrafikk som kunne settes i forbindelse med Twin Otter ulykken, verken med hensyn til tidspunkt eller posisjon. Han betegnet det hele som en "tankerekke" omkring hva som kunne ha foregått. Han sa han hadde sett Harrierfly på radaren rundt lunsjtid, både før og etter lunsj (presisert til før og etter kl 1200) og at de fløy øst av 24 grader øst.

¹³⁷ I HSLs rapport er Gavins navn utelatt. Navnet hans er innført i sitatet av kommisjonen for å lette lesingen.

Han hadde ikke selv observert den angivelige ”prioriterte landing” med Harrierfly på Langnes omlag en halv time etter ulykken, slik Sørhaug har opplyst. Denne informasjonen har han fra annet hold, men kunne ikke med sikkerhet si fra hvem, han mente det kunne være fra advokaten selv. Han poengterte at han ikke lenger med sikkerhet kunne huske detaljer om forholdene denne dagen for 15 år siden.

2.1.3. På bakgrunn av de foreliggende opplysninger fra oblt (R) Per Gavin er det ikke noe som tilsier at militære luftfartøy har vært i havariområdet i den aktuelle tidsperioden. HSL har ikke vurdert om utenlandske militærfly har fløyet øst for 24 grader øst denne dagen. Dette er forhold som Forsvaret selv eventuelt må ta seg av. Det kan videre konkluderes med at Per Gavin ikke har bragt frem ny informasjon om den angivelige ”prioriterte landingen” på Langnes.”

13.2.5.5 PER GAVINS FORKLARING SLIK DEN BLE FORMIDLET AV NRK BRENNPUNKT 2002

I NRK Brennpunkt-program *Vanskelige vitner* ble Per Gavins forklaring fremstilt som et sentralt vitnesbyrd for at det hadde vært britiske Harriere fra Langnes øst av 24 grader øst i Finnmark ulykkesdagen. Gavins forklaring bandt videre sammen og ga troverdighet til flere andre øyenvitneskildringer som knyttet disse flyene til ulykkesstedet i tiden rundt havariet til LN-BNK. Fra programinnslaget med Gavin gjengis:

”[NRK-kommentarstemme:] Her i Troms ligger Luftforsvarets stasjon Sørreisa. Dypt inne i dette fjellanlegget hadde man full kontroll over det militære luftrommet i Nord-Norge i 1982.

For første gang står stasjonssjefen nå åpent fram og forteller om hva som skjedde den dagen Widerøeflyet styrtet. Daværende major Per Gavin satt selv ved radarskjermen og kunne se all militær trafikk rundt ulykkestidspunktet den 11. mars.

[Per Gavin:] I forbindelse med øvelsen Alloy Express så hadde jeg hovedansvaret for all øvingstrafikk i øvingsområdet.

Jeg oppdaget da plutselig at jeg fikk trafikk fra Tromsø, to fly som tok av fra Tromsø og fløy østover. Og for meg var dette her ganske usedvanlig fordi at det var jo ikke noe øvingsområde øst av Tromsø.

Vi fikk da vite at det var to Harriere som hadde tatt av fra Tromsø og at de fløy østover. Det var jo helt utenfor alt som fantes av øvingsreglement.

Etter en tid, noen minutter, så forsvant disse flyene, fortsatt på vei østover. Etter at det var gått ytterligere en stund, hvor lang tid vil jeg ikke kunne si, men det er ikke mange minutter, så fikk jeg en telefon fra Kautokeino, som kunne fortelle at de hadde sett fly nord av seg, fortsatt på vei østover.

[NRK-kommentarstemme:] De britiske Harrierflyene hadde retning mot havariområdet. Per Gavin forstod da at de hadde brutt forbudet mot å fly øst i Finnmark.

[Per Gavin:] Og jeg ringte da til skvadronsjefen for denne Harrier-skvadronen som lå på Tromsø, og ga ham beskjed om at de var satt på bakken. De fikk ikke lov å fly noe mer fordi at de hadde brutt norske bestemmelser ved å fly øst av 24 grader øst. Og han

aksepterte dette, øyeblikkelig og uten å protestere i det hele tatt.

[NRK-kommentarstemme:] Etter en stund ble Per Gavin kalt opp på radio av et av de britiske Harrierflyene, som kom tilbake fra Finnmark.

[Per Gavin:] Da det ene Harrierflyet tok kontakt med oss på radio så var det jeg selv som tok radiokontakten med det flyet. Og han ba om å få klarering for en ”priority landing” på Tromsø. Og jeg ringte personlig til Tromsø tårn og informerte dem om situasjonen, uten at jeg kunne si hva som var i veien med flymaskinen, annet enn at man hadde bedt om en ”priority landing”.

[NRK-kommentarstemme:] Per Gavin spurte Harrier-piloten som skulle lande i Tromsø om hva som var galt med flyet, men fikk aldri svar.”

I en avsluttende programsekvens fremstår Per Gavin med sine refleksjoner over FHKs arbeid og konklusjoner:

”[Per Gavin:] Altså når en tenker tilbake på konklusjonen til Flyhavarikommisjonen, hvor de sier at – konsekvent – eller sier helt bombastisk at det var ingen kjent flytrafikk i området da dette uhellet hendte – eller ulykken skjedde. Så er det jo forbausende de kan si noe sånt, ettersom for eksempel jeg selv og andre som er i forsvarets tjeneste, i meget betrodde stillinger, sier at de har sett trafikk i området. Og der er mennesker som står og ser flymaskiner i området. Hvordan kan da Flyhavarikommisjonen si at det ikke var fly i området? Det er for meg en gåte.”

Innholdet i Gavins forklaring for NRK Brennpunkt, slik den fremkommer av fjernsynsproduksjonen, har ett vesentlig nytt punkt i forhold til hans tidligere redegjørelser, slik de i 1997 ble nedtegnet av Sørhaug, Lutnes og HSL: At Gavin, da flyene som tidligere hadde forsvunnet fra radaren øst av 24 grader øst, senere kom tilbake fra Finnmark, over radio fra ett av disse ble bedt om å formidle en anmodning til Langnes flystasjon om en prioritert landing, og at han selv ringte tårnet der for å formidle denne anmodningen. Gavins forklaring danner gjennom dette en naturlig overgang til, og en bevismessig støtte for, forklaringer fra Widerøe-personell som mener å ha bevitnet en prioritert landing av et Harrierfly på Langnes ulykkesdagen, kort etter kl. 14.09 lokal tid. Dette landingstidspunktet fremkommer imidlertid ikke i den militære trafikkjournalen for Langnes.

13.2.5.6 PER GAVINS FORKLARINGER FOR KOMMISJONEN

Kommisjonen innhentet 22. august 2003 forklaring fra Gavin, og han har deretter avgitt to forklaringer for kommisjonen under åpne høringer: Første gang 22. oktober 2003 og deretter 5. mai 2004. Han har for kommisjonen i hovedsak opprettholdt sin forklaring slik den er formidlet av NRK Brennpunkt, gjengitt ovenfor. I tillegg har Gavin presisert at han, da de beskrevne hendelsene med Harrierne skjedde

denne dagen, var til stede i operasjonsrommet som Master Controller (MC), dog slik at han betjente Fighter Allocators (FA) arbeidsplass som var oppsatt med tilgang til radiokommunikasjonsutstyr; at han fikk informasjonen om Harrier-toktet fra kjenningsoffiseren Alex Kverneland, som var ID-offiser (IO) og som bemannet Track Production Officers (TPO)-posisjonen da Harrierne tok av fra Tromsø; at han før han ila den britiske skvadronen flyforbud, rapporterte forholdet til sine overordnede ved FKN, og at han først tok saken i egne hender overfor skvadronsjefen når han ikke så noen reaksjon fra FKN; at han beordret assistenten Dagny Lind til å loggføre episoden i MC/FA-loggen i operasjonsrommet, herunder at han påså at den beordrede loggføringen faktisk ble foretatt; og endelig at han samme dag fikk melding fra Bardufoss flystasjon om at et av flyene hadde landet der med rikosjettskade.

I store trekk har han forklart tilsvarende i en BBC-dokumentar, *Crossing Continents*, sendt på BBC Radio 4 den 4. mars 2004. Her opplyste han i tillegg at han senere sjekket at episoden faktisk var loggført, men at loggen senere forsvant. Dette ga ham grunn til å anta at *“somebody on top of the pyramid did not want to believe me ...”*.

13.2.5.7 KOMMISSJONENS UNDERSØKELSER MED HENBLIKK PÅ Å SØKE Å FÅ VERIFISERT GAVINS FORKLARING

Kommisjonen har lagt ned et betydelig arbeid med å søke å verifisere det Per Gavin har fortalt om hendelsene i operasjonsrommet ved Ist. Sørreisa 11. mars 1982.

Fra Forsvaret har en fått opplyst at de originale loggbøkene fra luftoperasjonssenteret (SOC/ADOC) ved FKN, Ist. Sørreisa og Ist. Honningsvåg er makulert, og at dette for Ist. Sørreisa og Ist. Honningsvågs vedkommende skjedde i henholdsvis 1997 og 1995. Men fordi det ble gjennomført interne undersøkelser ved FKN i 1987, hvor stasjonssjefene ved Ist. Honningsvåg og Ist. Sørreisa, henholdsvis Per Gavin og Ivar Jensen, sendte inn kopier av loggsider, har kommisjonen likevel fått innsyn i loggføringen ved disse stasjonene ulykkesdagen. Dette gjelder FA-loggen og TPO-loggen fra CRC Sørreisa, og MC/FA-loggen, TPO-loggen, MIO¹³⁸-loggen og RECORDING-loggen fra CRP Honningsvåg. Fra luftoperasjonssenteret ved FKN (ADOC/SOC) er tilsvarende kopi av loggsider fra sektorloggen i behold. Fra Forsvarsstaben har en fått opplyst at arkivet ved nåværende Landsdelskommando Nord-Norge har notert at kopiene fra sektorloggen ble tatt i 1987.

Loggen til vakthavende stabsoffiser, FKN, er i behold, og fra denne har kommisjonen mottatt kopi

av innføringer fra mars 1982. Videre har Forsvarsstaben oversendt kommisjonen den originale hovedloggboka (FA-loggen) for Ist. Kautokeino for perioden 13. februar -20. oktober 1982, samt kopi av MIO-loggen for mars 1982 (I en tidligere oversendelse har Forsvarsstaben omtalt kopier fra FA-loggen som tilhørende stasjonens TPO-logg, idet loggen også fungerte som TPO-logg). Endelig har kommisjonen fra Forsvarsstaben mottatt kopier av TPO-loggen og av Radarteknisk logg for mars 1982 for Ist. Vardø.

Kommisjonen har videre innhentet vitneforklaringer fra vernepliktige, fast militært tilsatte og sivilt personell som den gang tjenestegjorde ved blant annet ADOC/SOC/Reitan, Ist. Sørreisa, Ist. Honningsvåg, Ist. Kautokeino og Ist. Vardø. De aller fleste av disse har i åpne høringer avgitt forklaring for kommisjonen.

Da det den 13. mars 1985 forekom et kjent brudd på forbudet mot å fly øst av 24 grader øst, hvor to Sea Harrier fra HMS Invincible med utgangspunkt fra vest av Andøya fløy henimot Vadsø, har kommisjonen også innhentet loggmateriale fra radarstasjonene for å sammenholde loggføringen ved den hendelsen, med det som fremgår av loggene for 11. mars 1982. Den kjente overtredelsen i 1985 gjenfinnes i det tilgjengelige loggmaterialet. Som det vil bli redegjort for i det følgende, finner kommisjonen ingen spor i loggene etter den påståtte overtredelsen i 1982. Det bemerkes for fullstendighetens skyld at flyene ved overtredelsen i 1985 – for overhodet å kunne tilbakelegge distansen frem og tilbake – av kapasitetsmessige grunner måtte gå i stor høyde. De ble da også observert på radar hele veien.

13.2.5.8 LUFTFORSVARETS STASJON SØRREISA (CRC SØRREISA)

Operasjonsavdelingen ved CRC Sørreisa var lokalisert i en fjellhall og besto av to seksjoner: Varsling og Kontroll¹³⁹. På gulvet i hallen lå varslingsseksjonen. Kontrollseksjonen lå i en egen tilbaketrunket etasje - hylle - over varslingsseksjonen. Veggen ut mot varslingsseksjonen var dekket av gjennomsiktig glass, slik at man fra kontrollseksjonen kunne se et oversiktskart på den motstående vegg i varslingsseksjonen, hvor personellet i tilfelle svikt ved datasystemet manuelt tegnet inn flybevegelser innenfor stasjonens ansvarsområde etter hvert som luftbildet endret seg. Kommunikasjon mellom de to seksjonene foregikk over interntelefon. Adkomsten til kontrollseksjonen gikk via en baktrapp fra varslingsseksjonen. Atskilt fra operasjonsavdelingen lå de radartekniske installasjonene, samt MIO-kontoret. Disse ble gjerne omtalt som første etasje, mens varslings- og kontroll-

¹³⁸. MIO: Manual Input Office.

¹³⁹. Beskrivelse er gitt Vedlegg 3.

seksjonene gjerne ble omtalt som henholdsvis annen og tredje etasje.

Varslingsseksjonen hadde som oppgave å etablere og vedlikeholde et ”gjenkjent luftbilde”. Det vil si at seksjonen innenfor Sørreisas geografiske ansvarsområde hadde ansvaret for å detektere og identifisere fly og missiler som ble fanget opp av radaren som var knyttet til stasjonen. Ekko som radaren fanget opp ble – om de ble vurdert å være fly eller missiler – identifisert og lagret som tokt med tilknyttede indikatorer i datasystemet. Seksjonen var bemannet med befal, grenaderer og vernepliktige radaroperatører. Sjef for seksjonen var den som på skiftet bemannet ”Track Production Officer”-posisjonen (TPO). Til støtte for sitt arbeid hadde han på befalsnivå en ”Identification Officer” (IO), som hadde overordnet ansvar for at fly som radaren fanget opp, ble identifisert og gitt kjenning i datasystemet. Det lå en egen loggbok til TPO-posisjonen; TPO-loggen.

Kontrollseksjonen hadde som oppgave å opprettholde norsk herredømme over eget luftterritorium innenfor stasjonens geografiske ansvarsområde, herunder å treffe tiltak overfor ukjente/fiendtlige fly eller missiler som nærmet seg norsk luftterritorium. I dette lå blant annet å kalle ut (”scramble”) jagerfly til avskjæringsoppdrag og lede disse mot det aktuelle mål, samt å drive ren flygeledelse for egne militære fly som beveget seg i eller ved norsk luftterritorium. I den grad norske eller gjestende fly beveget seg innenfor områder med flyrestriksjoner, eksempelvis restriksjonsområder mot grensen mot naboland, eller øst av 24 grader øst (utenlandske NATO-fly), var det kontrollavdelingens oppgave å treffe tiltak for å få flyene tilbake til lovlig luftrom.

”Master Controller” (MC) ledet operasjonene i kontrollseksjonen. Hans posisjon var normalt bare besatt når det var mye trafikk. Det var normalt bare stasjonssjefen eller sjefen for operasjonsavdelingen som kunne bemanne MC-posisjonen. Når MC-posisjonen ikke var bemannet, ble seksjonen ledet av ”Fighter Allocator” (FA). For hvert tokt som var kalt opp, enten som avskjæringsoppdrag (”hot scramble”) eller øvingsoppdrag (”practice scramble”), tildelte FA deretter den praktiske håndteringen av det enkelte fly eller formasjon til en ”Intercept Controller” (IC), som deretter tok seg av den praktiske avviklingen av oppdraget. Det var til enhver tid én FA til stede i kontrollseksjonen og en eller flere som bemannet IC-posisjonene. MC, FA og IC posisjonene var alle bestykt med radarkonsoll, som viste det gjenkjente luftbildet slik det var produsert av varslingsseksjonene ved CRC Sørreisa, eller tilgrensende radarstasjoner. Alle posisjonene unntatt MC var også utstyrt med tilgang til radiosamband for kommunikasjon med fly. Ved siden av disse posisjonene lå det til seksjonen en egen operasjonsassistent ”OPS/B” som sto for logg-

føringen av de oppdrag som FA tildelte IC, og det som ellers ble pålagt loggført av MC eller FA. Denne loggen, som kommisjonen kommer tilbake til, gikk under navnet ”FA-loggen”.

13.2.5.9 LOGGBØKER FRA CRC SØRREISA FOR 11. MARS 1982

Loggkopiene fra CRC Sørreisa, som daværende stasjonssjef Ivar Jensen oversendte FKN 27. januar 1987, var av ham merket som ”FA-log” og ”TPO-log”, og omfatter kun innføringer for 11. mars 1982. Jensen har i forklaring til kommisjonen 22. desember 2003 bekreftet dette. Fra den protokollerte forklaringen gjengis:

”Vitnet har bekreftet avskrift av FA-loggen og TPO-loggen fra Sørreisa for datoen 11.3.82. Han ble forevist kopi av nevnte logger, og bekreftet at det var hans underskrift. Når det gjelder FA-loggen skal det være kopi av logg fra 11.3.82, og ikke fra 11. mars 1987, som det står skrevet på loggen. Dette er en skrivefeil. Vitnet kan ikke huske hvem som anmodet om denne kopieringen, men det var en fra ulykkeskommisjonen. Kopiering skjedde den dagen som vitnet har kvittert.

Dette er det eneste vitnet har gjort når det gjelder ulykken ved Mehamn. Han var formelt tilknyttet Reitan i 1982, men var engasjert på Kolsås da ulykken skjedde. Han har ikke vært involvert i noe hva angår ulykken.

Vitnet sier at både FA-loggen og TPO-loggen var en innbundet bok i A4 format med grønne permer. Det stod FA-logg og TPO-logg på forsiden. ...”

Den eneste innføringen i FA-loggen fra CRC Sørreisa som kan knyttes til havariet til LN-BNK er fra kl 14.10 lokal tid, hvor det er innført at:

”(1310¹⁴⁰) WF 933 savnet på Finnmark (Berlevåg - Gamvik) Mehamn).”

Denne meldingen er formodentlig formidlet til operasjonsrommet fra Track Production Officer, da det i TPO-loggen til samme tid er innført at en fra ADOC/SOC (”Reitan”) har fått opplysninger om at WF 933 er savnet. TPO-loggen inneholder videre de nærmere detaljer om sikring av dataspor fra radarsystemets datasystem:

”(1310) Widerøe 933 savnet mellom BV – MH. Tok av fra BV kl 12.30Z. Reitan spør om vi kan ta reduction. Det kan vi gjøre. Men foreslår at HV tar reduction. Sector cont. skulle vurdere dette og melde tilbake. FA - xxx Wollan info.

(1400) H.våg melder at de har fått beskjed om reduction, og de tar den.”

Ingen av disse loggene inneholder noen anmerkninger om at det denne dagen har skjedd noe irregu-

¹⁴⁰. Alle innføringene i loggene for Luftforsvarets kontroll- og varslingstjeneste foretas i UTC-tid.

lært knyttet til fly fra den britiske 1. skvadron eller fra noen andre utenlandske eller norske jagerflyskvadroner. Ei heller er det innføringer av fremmed flyaktivitet, dog slik at det kl. 08.15 lokal tid er innført i FA-loggen at det fra et tokt er innmeldt at dette har hørt et uidentifisert nødansrop under flygning nord for Evenes. Dette kan imidlertid ikke sees å ha noen befatning med havariet til LN-BNK, som skjedde fem timer senere.

13.2.5.10 LOGGBØKER FRA LUFTFORSVARETS RADARSTASJONER UNDERLAGT CRC SØRREISA. SEKTORLOGGEN FRA LUFT- OPERASJONSSENTERET VED FORSVARS- KOMMANDO NORD-NORGE

Heller ikke loggene fra stasjonene underlagt Ist. Sørreisa: Ist. Kautokeino, Ist. Honningsvåg og Ist. Vardø, inneholder informasjon egnet til å bekrefte Gavins fremstilling. Ved siden av å inneholde informasjon om tokt som ikke kan settes i forbindelse med Gavins forklaring eller med havariet til LN-BNK, inneholder loggene bare informasjon om at LN-BNK er savnet, opplysninger om vrakfunn og praktiske tiltak for å sikre redningstjenesten tilgang til radardata til bruk for å lokalisere vraket etter LN-BNK.

Kopien av sektorloggen ved luftoperasjonssenteret ved FKN gir heller ingen indikasjon på uautorisert eller autorisert alliert flytrafikk øst av 24. lengdegrad ulykkesdagen. Den første innføringen som gjelder LN-BNK er registrert kl. 13.45 lokal tid, hvor det er innført praktiske tiltak med hensyn til Forsvarets deltakelse i søk etter LN-BNK. Heller ikke innføringene i denne loggen er egnet til å verifisere Gavins beretning.

13.2.5.11 FORKLARING FRA SJEFEN FOR LUFTSTRIDSKREFTENE I NORD-NORGE

I tilknytning til Gavins forklaring om at han, som følge av overtredelsen av forbudet mot å krysse øst av 24. lengdegrad satte den britiske 1. skvadron på bakken, innhentet kommisjonen 27. august 2003 forklaring fra general Alf Granviken. Han var i perioden 1981-84 sjef for luftstridskreftene i Nord-Norge, og stasjonert ved FKN, Reitan. Granviken, som opplyste å ha vært til stede ved FKN 11. mars 1982, avviste ethvert kjennskap til at britiske fly, eller fly fra andre NATO-land, hadde vært øst av 24. graden denne dagen. Med hensyn til Gavins opplysning om at han hadde satt 1. skvadron på bakken er det protokollert fra Granvikens forklaring:

”Vitnet er kjent med at Per Gavin påstår at han beordret skvadron 1 satt på bakken den 11.3.82. Hvis dette hadde vært tilfelle ville vitnet fått beskjed om dette øyeblikkelig fra nevnte skvadronsjef. En annen ting er at Per Gavin ikke hadde fullmakt til en slik ordre. Vitnet stiller seg derfor skeptisk til dette.”

Per Gavins forklaring om at han hadde vært i kontakt med FKN før han satte den britiske 1. skvadron på bakken, var ukjent for kommisjonen ved det første avhøret av Granviken 27. august 2003. Gavin hadde i sin foreløpige forklaring til kommisjonen 22. august 2003 opplyst at orienteringen til Reitan ble gitt etter at han hadde beordret skvadronens fly satt på bakken. Da Gavin møtte kommisjonen under åpen høring 22. oktober 2003, presiserte han det til at han først hadde orientert Reitan om overtredelsen, og at han, da det ikke kom noen reaksjon fra Reitan, deretter på eget initiativ beordret skvadronens fly satt på bakken. Etterpå varslet Gavin Reitan om det tiltaket han hadde iverksatt som følge av overtredelsen. Under Granvikens forklaring for kommisjonen under åpen høring 5. desember 2003, ble denne delen av Gavins forklaring foreholdt ham. Om dette temaet er det protokollert fra Granvikens forklaring:

”Vitnet gjentar at han stiller seg undrende til hva Per Gavin skal ha gjort. Hvis Gavin hadde ringt FKN og ikke fått respons, burde Gavin ha ringt direkte til vitnet.”

13.2.5.12 BEORDRET GAVIN HENDELSEN NEDTEGNET I EN ANNEN LOGG ENN DEN SOM KOMMISSJONEN HAR I SIN BESITTELSE?

Kommisjonen har reist spørsmål ved om det ved Ist. Sørreisa fantes en egen loggbok for Master Controller, atskilt fra loggboka tilhørende Fighter Allocator-posisjonen, og at dette i tilfelle kan være forklaringen på at en ikke gjenfinner noe av det Gavin har opplyst at han påså loggført 11. mars 1982. Kommisjonen anmodet 21. november 2003 Forsvaret om å avgi uttalelse om saken. Ved Forsvarsstabens brev 25. februar 2004, fulgte vedlagt en uttalelse fra Ist. Sørreisa v/major Jamtli 19. februar 2004. I uttalelsen heter det innledningsvis at originalloggene er makulert og at uttalelsen derfor er basert på samtaler med personell som arbeidet ved stasjonen i 1982. Fra uttalelsen gjengis:

”For å danne seg et inntrykk av hvordan loggføringspraksis som var vanlig har stasjonen snakket med følgende personell som var i arbeid i 1982. Ob Vidar Borge, Ob Jon Ragnar Krogstad, Major Geir Kolstad, Major (P) Ivar Fredriksen.

Personellet er enig om at der ved normal aktivitet og øvelser av denne type ble ført en felles MC/FA logg som ble låst ut av arkivskap ved TPO og tatt med opp i kontrollseksjonen når stasjonen ble pålagt kontrolloppdrag. Når kontrolloppdragene var avsluttet tok man nøkler og logg med ned til TPO hvor loggen ble lagt i arkivskap og nøklene hengt i nøkkel-skap. FA-assistenten førte som regel loggen på vegne av FA, men ofte ble loggen ført av FA selv. Kopien av FA-loggen som Mehamnkommisjonen har viser at loggen etter all sannsynlighet ble ført av en FA-assistent. På denne tiden var det svært ofte Dagny Lind som satt i denne posisjonen innenfor normal arbeids-

tid. Det går ikke frem av loggen at Per Gavin bemannet FA-posisjonen.

Ved såkalte simulerte øvelser og NATO evalueringer ble en egen SIM-log brukt i MC-posisjonen. Disse lå vanligvis nedlåst i kontrollseksjonen.”

De samme personene har også avgitt personlig forklaring til kommisjonen og bekreftet at det ble ført en felles FA og MC-logg ved lst. Sørreisa i 1982. Dette bekreftes også av andre befalingsmenn som tjenestegjorde som FA ved Sørreisa i 1982 og som kommisjonen har avhørt.

Kommisjonen har også vært i kontakt med assistenten Dagny Lind og har innhentet forklaring fra henne 17. november 2003, samt tilleggsforklaring 26. januar 2004. Av forklaringen hennes 17. november 2003 fremgår at:

”Vitnet har arbeidet som sivilt ansatt ved forsvarets radarstasjon i Sørreisa i perioden 1963 – 1990. De siste årene arbeidet hun som loggfører for Master Controller (MC) og Fighter Allocator (FA).

MC og FA satt ved et bord i øverste etasje i kontrollrommet, og vitnet satt ved samme bord. Ved øvelser var det vanlig at både MC og FA var tilstede, uten at dette var rutine hver eneste dag.

Det var kun en loggbok for begge funksjonene. Det var en A4-bok med stive permer, og det ble satt inn et stempel fortløpende som ble fylt ut av vitnet. I de siste årene var vitnet alene som loggfører, og hvis hun ikke var til stede, ble loggen ført av MC eller FA.”

Etter at hun fra kommisjonen fikk tilgang til en kopi av FA-loggen for 11. mars 1982, er det protokollert fra Linds tilleggsforklaring 26. januar 2004 at:

”Vitnet ble spurt om hun hadde mottatt brev av 19. januar 2004 med vedlegg fra Gaute Gregusson, og hun bekreftet dette. Vitnet bekreftet at det var hennes håndskrift på bilag 2, bortsett fra siste side og neste siste side hvor det står skrevet WHITE 2 RE-TURNERER TC KL 1359.”

Per Gavin ble 5. mai 2004 foreholdt loggkopien som kommisjonen har i sin besittelse og har bekreftet at føringene viser at loggen er en kombinert MC/FA-logg. Fra hans forklaring gjengis:

”FA-loggen i Sørreisa for 11.3.82 ble fremlagt. Det var en felles MC/FA-logg den gangen. Vitnet sier han burde stått oppført der, i og med at han satt i FA-posisjonen. Han kan ikke finne noe om at Harrier-fly ble groundet, og han mener at den kaptein Fredriksen som står oppført der, må være Dag Roar Fredriksen. Dette til tross for at Fredriksen har forklart at han arbeidet på Mågerø den gangen. Ellers ser loggføringen grei ut.”

Gavin ble under samme avhør foreholdt forklaringene til Dagny Lind, som han ikke hadde merknader til. Hva særlig angår hans merknader om hvilken kaptein Fredriksen som var på vakt 11. mars 1982,

berodde hans standpunkt på at han mente at Ivar Fredriksen på dette tidspunkt ikke hadde kapteins grad. Kommisjonen har i etterhånd avhørt Ivar Fredriksen, som ut fra innføringer i FA-loggen bekrefter at han var på vakt 11. mars 1982. Han fremla videre tilsetningsbrev datert 21. november 1981, som viser at han ble forfremmet til kaptein med virkning fra 1. januar 1982. Kommisjonen finner etter dette ingen grunn til å betvile at det er Ivar Fredriksen som loggen viser til, og at Dag Roar Fredriksen ikke tjenestegjorde ved lst. Sørreisa i 1982.

Kommisjonen finner det godtgjort at det ved CRC Sørreisa i 1982 normalt ble ført én felles logg for MC og FA, og at dette var tilfellet også 11. mars 1982. Kommisjonen finner videre at de seks kopisider kommisjonen er i besittelse av, med høy grad av sannsynlighet stammer fra denne loggen og at innføringene er i samsvar med det som ble ført i loggen 11. mars 1982. Tilsvarende er man kommet til at det kopi-eksemplar av TPO-loggen som kommisjonen besitter, er fra den loggen som ble ført 11. mars 1982.

At det i FA-loggen ikke forefinnes noen spor av de merknader som Per Gavin hevder han beordret innført, og deretter påså at rent faktisk ble innført, taler med styrke for at de hendelser som Per Gavin beskriver ikke fant sted 11. mars 1982, men i tilfelle må ha skjedd en annen dag. Dette støttes av at spor etter hendelsen heller ikke kan gjenfinnes i TPO-loggen for CRC Sørreisa, eller i noe annet tilgjengelig loggmateriale for ulykkesdagen fra de underliggende radarstasjonene CRP Kautokeino, CRP Honningsvåg og RP Vardø, eller i sektorloggen fra ADOC/SOC ved FKN.

13.2.5.13 ANDRE VITNER SOM KAN BEKREFTE GAVINS FORKLARING?

Etter at Per Gavin hadde stått frem for offentligheten i NRK Brennpunkt-programmet, meldte det seg i media flere personer som tilsynelatende kunne bekrefte Gavins historie. Ifølge avisoppslag mottok Ulf Larsstuvold over 600 henvendelser i løpet av den første uken etter Brennpunkt-programmet.

En av dem som meldte seg og som fikk store oppslag i media, var tidligere grenader Svein Ole Sandvik, som hevdet at han 11. mars 1982 var på vakt ved CRP Kautokeino, og at han fra sin posisjon ved radarskjermen hadde observert at de flyene Gavin hadde omtalt, passerte nord for Kautokeino på østlig kurs øst av 24 grader øst. Om denne observasjonen uttalte Larsstuvold ifølge avisen Nordlys 28. november 2002:

”- Det mest oppsiktsvekkende er grenaderen som jobbet ved Forsvarets radar i Kautokeino. Han står fram og sier at han så to Sea Harrier jagerfly fly østover på ulykkesdagen. Men alle på radaren fikk beskjed om å holde kjeft, sier Larsstuvold.

Selv mener Larsstuvold at Forsvaret satte i gang en dekkoperasjon i etterkant av ulykken.

- Min teori om dekkoperasjon er styrket de siste dagene. Også mine mange venner i Forsvaret har tatt kontakt for å si at jeg tar feil, men ingen har klart å dokumentere det, sier han."

Forsvaret kunne imidlertid etter relativt kort tid meddele at Svein Ole Sandvik startet sin tjeneste ved Ist. Kautokeino først flere måneder etter ulykken. Dette bekreftes av hans militære rulleblad, som kommisjonen har fått tilgang til. Under sin forklaring for kommisjonen 4. mai 2004 erkjente Sandvik dette, etter at han hadde konsultert sin egen vernepliktsbok. Han mente likevel at han hadde opplevd noe tilsvarende av det han hadde fortalt om, hvilket kommisjonen ikke utelukker, idet han i henhold til loggboka ved stasjonen var på vakt da en slik kjent episode skjedde tre år senere, 13. mars 1985.

Hans forklaring om at han fikk i oppdrag å spille av og analysere radartapen fra 11. mars 1982 ved en nyttårsvakt, finner kommisjonen vanskelig å kunne feste lit til. CRP Kautokeino hadde – som de andre radarstasjonene – et begrenset antall radartaper. Disse ble ved regelmessig gjenbruk overskrevet med nye radardata. Det er ingen holdepunkt i den kombinerte FA/TPO-loggen ved stasjonen for at det ved CRP Kautokeino ble foretatt "reduction" av radardata fra 11. mars 1982. Den eneste kjente "reduction" med tilhørende bevaring av radartape finner man dokumentert i TPO-loggen ved CRP Honningsvåg. Radartapen ble deretter lagret ved CRC Sørreisa. Kommisjonen kan vanskelig se for seg at Svein Ole Sandvik på noe tidspunkt har hatt tilgang til denne tapen. Derimot fremgår det av loggen for 13. mars 1985 at radartapen ved CRP Kautokeino som viste hendelsene den dagen, ble tatt ut av produksjon og lagret.

Den 4. mars 2003 brakte avisen Nordlys frem et oppslag hvor avisen siterte en anonym person som angivelig hadde vært befal ved FKN 11. mars 1982. Av ingressen til avisartikkelen het det at *"Et tidligere befal på Reitan hevder amerikanske myndigheter krevde taushet om at en britisk jager sneiet borti Twin Otter-flyet over Omgang den 11. mars 1982."* Vedkommende hadde tidligere fortalt sin historie til Ulf Larsstuvold, som til avisen uttalte at han festet lit til hva vedkommende hadde å fortelle. Kommisjonen fikk til slutt fra Larsstuvold opplyst vedkommendes navn. Ut fra vedkommendes militære rulleblad tjenestegjorde han imidlertid ikke i Forsvaret i 1982. Han ble først innkalt som vernepliktig i 1985, og tjenestegjorde som radiolinjesoldat ved FKN i 1986, fire år etter ulykken. Han ble innkalt til åpen høring for kommisjonen 5. mai 2004, men møtte ikke. Ut fra den informasjon som fremkommer i hans militære rulleblad, er det umulig for kommisjonen å feste lit til hva han har forklart til Ulf Larsstuvold eller hva han

for øvrig har uttalt til media. Kommisjonen har ikke funnet grunn til å innkalle ham til rettslig avhør. Kommisjonen kommer for øvrig tilbake til dette vitnet under kapittel 18.2.5.

Like etter Brennpunkt-programmet sto Alex Kverneland, som i 1982 arbeidet ved CRC Sørreisa, frem i media og bekreftet deler av Gavins historie om hendelsene ulykkesdagen, blant annet at han med *"egne øyne ... så flyene passere 24 grader øst"* (Nordlys, 27. november 2002). I avisoppslaget ble flyene identifisert som *"RED 1 og RED 2"*. Ifølge avisen observerte han dem også på vei tilbake, etter at *"de hadde vært borte ganske lenge"*. Det heter videre i avisoppslaget at han regner med at også Kautokeino-radaren hadde fanget opp flyene, og at dette – ifølge avisen – *"passer med uttalelser fra ansatte på dette anlegget"*. Kommisjonen bemerker her at den for sitt vedkommende ikke har registrert slike uttalelser fra andre enn foran omtalte Svein Ole Sandvik.

Kverneland har for kommisjonen i grove trekk bekreftet den forklaring han tidligere har gitt til media. Fra Kvernelands foreløpige forklaring for kommisjonen 7. november 2003 gjengis:

"I 1982 var vitnet ansatt ved luftforsvarets stasjon, Sørreisa. Han var ansatt der i perioden 1981-2000.

Den 11.3.82 jobbet vitnet i Ops'en. Han roterte i IO-posisjonen på skiftet. Han kan ikke huske når han gikk på jobb denne dagen.

Vitnet sier at Operasjonsrommet var delt i 3 etasjer. Første etasje var bemannet med teknisk utstyr og teknisk fagpersonell. I 2. etg var overvåkningsdelen hvor vitnet hadde sin arbeidsplass. Det var en kontrolldel i 3. etg., og der satt bl.a. Master Controller.

Vitnet kan huske at Per Gavin var Master Controller denne dagen. Han satt i 3. etg. sammen med en assistent som førte loggen, og en rekke andre offiserer og sivile. Per Gavin hadde sitt eget radarscoop i egenskap av Master Controller. Det var et felles kart GSM som kunne sees fra 2. og 3. etasje.

Vitnet sier at de fikk flight plan for den planlagte flytrafikken. Vitnet sier at han kjente til at to Harrier-fly skulle ta av fra Langnes for våpentrening på Setermoen skytefelt. Vitnet kan ikke huske om han hadde dette fra flight-planen eller om han så det på tavlen på GSM'n.

De to Harrier-flyene ble identifisert av vitnet gjennom IFF. I tillegg husker vitnet at de tok av fra Langnes på rett tidspunkt i forhold til planen, og de gikk i riktig retning, og de fulgte også normal rute. Vitnet sier at flyene gikk lavt i perioder, da de kom og gikk på radaren. Vitnet sier at de beveget seg til Setermoen-området, og vitnet så også at de beveget seg ut fra samme område med kurs nord-øst. Vitnet sier at bevegelsene til flyene ikke var unormale, da de ofte drev egentrening på slike oppdrag.

Vitnet sier at flyene nærmet seg Alta og videre østover mot Kautokeino. Han mener å huske at han fikk en elektronisk tilbagemelding om at en annen radar hadde fått øye på flyene. Dette må enten ha vært Kautokeino eller Honningsvåg radaren.

Det ble nå stor uro i hele Operasjonsrommet, og vitnet kan huske at det kom telefon fra 3. etg. hvor de ba om bekreftelse på om dette var de to samme Harrier-fly som hadde tatt av fra Langnes tidligere. Vitnet bekreftet dette. Vitnet sier at han hadde mye å gjøre, slik at han måtte gjennomføre andre oppdrag ved radaren. Samtidig forsvant flyene fra ansvarsområdet til vitnet, og de ble overtatt av en annen stasjon.

Vitnet sier at han nå ikke er sikker på hva som skjedde. Han har hørt fra andre i ettertid at det ble forsøkt radiokontakt med flyene, og at Per Gavin "groundet" flyene.

Vitnet sier at det ville være naturlig for Gavin å kontakte TPO (Track Production Officer) hvis han var usikker på flyenes posisjon, retning, hastighet m.m. Hvis Master Controller satt ved radarscoopet og så et aktivt radar-ekko eller IFF, ville det normalt være unødvendig å kontakte TPO, da de så akkurat det samme bildet. Når det gjaldt identifikasjon av flyene ville det være naturlig å kontakte vitnet (IO – Identification Officer), slik det ble gjort.

Vitnet har en formening om at han observerte flyene på vei sørover igjen noe senere. Han antar at dette var ved Lyngnesområdet. Han mener å huske at det ene flyet gikk direkte til Tromsø, mens det andre skrådde ned til Bardufoss. Senere hørte han rykter om det var skade på det flyet som landet på Bardufoss. Senere ble det spekulert i om de to Harrier-flyene hadde hatt noe med flyulykken ved Mehamn å gjøre. Vitnet har selv ingen formening om dette."

Det fremgår av sammenhengen at Gavin og Kverneland forklarer seg om en og samme episode, identifisert som flygningen RED 1 og 2. Det er enkelte iøynefallende uoverensstemmelser i forklaringene idet Gavin hevder at flyene fra Langnes ikke hadde "secondary radar" (IFF) på, og at de heller ikke hadde levert noen "flight plan" (BBC 4. mars 2004), mens Kverneland opplyser at han identifiserte flyene gjennom IFF, samt at flyene tok av i samsvar med innlevert "flight plan". En ytterligere uoverensstemmelse mellom forklaringene er at Gavin til kommisjonen har opplyst at Kverneland også var "Track Production Officer" (TPO) denne dagen.

Kverneland møtte for kommisjonen under åpen høring 8. januar 2004, hvor han forklarte seg i overensstemmelse med den forklaringen han tidligere hadde avgitt. Kverneland ble under dette avhøret foreholdt at tilgjengelig loggmateriale fra CRC Sørreisa og CRP Kautokeino ikke gir noen indikasjoner på at det hadde vært noen irregulære episoder med Harrierfly eller andre NATO-fly 11. mars 1982. Om dette gjengis fra forklaringsprotokollen:

"FA-loggen på 6 sider fra Sørreisa av 11.3.82 ble fremlagt og gjennomgått av vitnet. Vitnet har selv aldri fylt ut en slik logg da han ikke har sittet i FA-posisjon. TPO-loggen på 2 sider for Sørreisa av 11.3.82 ble fremlagt og gjennomgått av vitnet. Han kan ikke se at grensepasseringen av 24 graden står ført i loggen, noe den burde ha vært. Han kan ikke svare på hvorfor den ikke er ført. TPO-loggen på 2 sider for Kautokeino av 11. mars 1982 ble fremlagt og gjennomgått av vitnet. Grensepasseringen er ikke logg-

ført, noe den burde ha vært. Vitnet reagerer på at Kautokeino fikk beskjed om Widerøe-ulykken gjennom NRK-Finnmark, og ikke gjennom militære kanaler."

Alex Kverneland sto frem med sine erindringer kort tid etter NRK Brennpunkt-programmet høsten 2002, over 20 år etter ulykkesdagen. Han har for kommisjonen ingen forklaring på hvorfor han mener at hendelsen han forteller om skjedde akkurat den 11. mars 1982. Når han endelig – på samme måte som kommisjonen og Per Gavin selv – stusser over at hendelsen ikke gjenfinnes i noe loggmateriale fra denne dagen, finner kommisjonen det vanskelig å bygge på Kvernelds forklaring med hensyn til hva som har skjedd og hva som ikke har skjedd 11. mars 1982.

John Odnos, som gjennomførte deler av førstegangstjenesten som radaroperatør ved varslingsseksjonen ved Ist. Sørreisa, har for kommisjonen gitt uttrykk for at han fra sin arbeidsplass i varslingsseksjonen registrerte et raseriutbrudd fra Gavin oppe i kontrollseksjonen 11. mars 1982, og at dette hadde noe å gjøre med ureglementert flygning fra fly tilhørende den britiske 1. skvadron. Fra hans forklaring for kommisjonen 30. november 2003, gjentatt under åpen høring 3. februar 2004 gjengis:

"I perioden påsken 1981 – påsken 1982 var vitnet vernepliktig Ops-assistent ved forsvarets radarstasjon i Sørreisa. Per Gavin var sjef i Ops-rommet den gangen.

Den 11.3.82 hadde vitnet dagskift, og han husker at en Wollan var skiftsjef. Det pågikk en NATO-øvelse i Nord-Norge på den tiden, slik at det var alliert flyvirksomhet. Vitnet satt selv som Ops-assistent ved radarskjermen. Vitnet satt i 1. etg. og Per Gavin satt på en hylle i etasjen over.

Vitnet kan huske at Per Gavin fikk et raseriutbrudd oppe på hylla. Vitnet kan ikke huske detaljer om hva som var årsaken til dette, men det var noe med britiske jagerfly som ikke hadde lystret ordre fra Sørreisa. Vitnet kan ikke huske om det var snakk om brudd på 24 graden, og vitnet så selv intet på sin radarskjerm av det som måtte ha opprørt Per Gavin. Episoden hadde intet med den jobben vitnet var satt til å gjøre.

Per Gavin var en ryddig og grei sjef, og vitnet kan ikke huske at Gavin har hatt raseriutbrudd verken før eller etter denne episoden 11.3.82. Det er antagelig derfor han husker dette så godt.

Vitnet husker ikke hva som videre skjedde denne dagen. Han kan ikke huske om episoden ble diskutert blant de menige etterpå, og han har ingen formening om hva befalet måtte ha snakket om. Det var først senere samme kveld at vitnet fikk høre om flyulykken. Han satte ikke episoden med Gavin i sammenheng med Widerøe-ulykken, verken da eller senere."

Kommisjonen finner det påfallende at Odnos kan tidfeste hendelsen til akkurat den 11. mars 1982, når han over 21 år senere står frem med en historie fra et tjenestested der han tjenestegjorde i ett år, og hvor han verken den gang eller senere satte hendelsen i

sammenheng med havariet til LN-BNK. Odnes' oppfatning om at en "Wollan" var skiftsjef på dagskiftet i varslingsseksjonen er ellers vanskelig å forene med denne dagen, idet Kjell Wolland ifølge FA-loggen hadde skift som FA i kontrollseksjonen 11. mars 1982. Kommisjonen har videre undersøkt hvilken reell mulighet det var for at en radaroperatør, fra sin plass i varslingsseksjonen, kunne overhøre samtaler og utbrudd i kontrollseksjonen. Kontrollseksjonen lå som nevnt tilbaketrukket, delvis over varslingsseksjonen og med en tett glassvegg mot denne. Kommisjonen har forespurt Forsvaret og personell som tjenestegjorde i kontrollseksjonen om konstruksjonen og muligheten for lydgjennomgang. Etter de forklaringer som er gitt, finner kommisjonen det mindre sannsynlig at dette var reelt mulig. Kommisjonen kan imidlertid ikke se bort ifra at en radaroperatør, som ikke befant seg på posten sin, men som oppholdt seg i nærheten av baktrappen mellom etasjene, ville kunne høre hva som ble sagt i kontrollseksjonen hvis trappedøra sto åpen.

Men selv om Gavins utbrudd skjedde den 11. mars 1982, slik Odnes opplyser, må kommisjonen likevel konkludere med at episoden som var årsaken til utbruddet, ikke var av en slik karakter at det resulterte i loggføring eller andre tiltak fra stasjonen til bevisikring av forholdet.

13.2.5.14 VITNER SOM VAR PÅ JOBB I KONTROLLSEKSJONEN VED CRC SØRREISA 11. MARS 1982

Kverneland og Odnes hadde ikke sine arbeidsplasser i samme etasje som der Gavin sier han var ulykkesdagen. Kommisjonen har avhørt alt personell man er kjent med var i kontrollseksjonen ulykkesdagen. Det finnes rett nok ikke vaktlister fra den gang i behold i dag, men det var rutine at den som til enhver tid hadde ansvaret for FA-posisjonen skrev seg inn i FA-loggen når vekten startet. Hvor det ble tildelt kontrolloppdrag gjenfinnes navnet på IC i en egen rubrikk for kontrolloppdraget i FA-loggen. IC førte endelig kontrolloppdraget i en personlig loggbok.

Den 11. mars 1982 er følgende personer ført inn i loggen som FA: Fra kl. 06.30 lokal tid, kaptein Kjell Berget; fra kl. 07.55 lokal tid, kaptein Ivar Fredriksen; fra kl. 08.50 lokal tid, løytnant Bjarne Syrdal; fra kl. 10.05 lokal tid, kaptein Ivar Fredriksen; fra kl. 12.10 lokal tid, løytnant Vidar Borge; fra kl. 13.28 lokal tid, kaptein Kjell Wolland. Deretter bemannet kaptein Herleiv Andreas Reitan FA-posisjonen. Han har ikke skrevet seg inn i loggen, men navnet fremkommer i innføringer av kontrolloppdrag i tiden rundt kl. 17.30 lokal tid. Reitan har opplyst til kommisjonen at han under øvelsen hadde sitt arbeidssted i varslingsseksjonen, men at personell derfra – som var utsjekket som FA eller IC – tok kontrolloppdrag

når kontrollseksjonen ikke var bemannet eller når det var behov for avløsning i forbindelse med pauser og lignende. Årsaken til at Reitan ikke er innskrevet med vakttid i FA-loggen, antar kommisjonen skyldes at han hadde sitt arbeidssted i varslingsseksjonen.

I FA-loggen finner en videre at følgende personell har vært i IC-posisjonen 11. mars 1982: løytnant Jon Ragnar Krogstad, løytnant Odd Petter Fosshaugen, løytnant Geir Kolstad, løytnant Vidar Borge, løytnant Finn Granlund, kaptein Herleiv Andreas Reitan og Finn Arild Jørgensen. Idet kommisjonens opplysninger her i det vesentlige bygger på innføringer i FA-loggen av tildelte kontrolloppdrag, kan det ikke utelukkes at det har vært andre operatører til stede som IC denne dagen, uten at vedkommende ble tildelt kontrolloppdrag.

Blant det personell som var til stede ved kontrollseksjonen 11. mars 1982, og som er avhørt av kommisjonen, er det bare daværende kaptein Kjell Wolland som kan erindre en episode fra øvelsen Alloy Express '82, hvor Per Gavin tok affære overfor ureglementert flygning i Finnmark, foretatt av Harriere fra den britiske 1. skvadron, stasjonert ved Langnes. Fra Wollands forklaring for kommisjonen 4. mai 2004 gjengis:

"Vitnet kan huske at Per Gavin var Master Controller under Alloy Express øvelsen i 1982. I løpet av øvelsen kan vitnet huske at Gavin blåste seg skikkelig opp ved en anledning. Vitnet kan ikke huske hvilken dag dette skjedde. Gavin hadde en verbal utblåsning, og det gjaldt britiske Harrier-fly som hadde kommet for langt øst på Finnmarksvidda. Gavin snakket høylydt i telefonen, og det ble slutt på britisk flygning på Finnmarksvidda den dagen. Det var slik at Master Controller hadde myndighet til å gi en slik ordre direkte til skvadronsjefen den gangen. Slike ordrer skulle imidlertid varsles videre til Reitan, og det skulle føres i loggen. Vitnet kan ikke huske om det ble sagt at dette skulle loggføres. Gavin hadde ikke radiokontakt med fly fra sin plass. Det var vitnets posisjon som hadde flykontakt, men vitnet kan ikke huske om Gavin ga noe beskjed om at flyene skulle kontaktes direkte. Vitnet mener at de hadde radiokontakt med flyene til litt nord for Tromsø."

Som det fremgår av protokollatet husker ikke Wolland hvilken dag under øvelsen dette skjedde. Kommisjonen har som nevnt ikke loggmateriale fra CRC Sørreisa for annet enn 11. mars 1982, og kan således ikke holde Wollands opplysninger opp mot hva som eventuelt har blitt loggført de andre dagene øvelsen varte i mars 1982. Kommisjonen er imidlertid i besittelse av FA-loggen fra CRP Kautokeino for hele øvelsen, hvor det ikke fremgår noe om slike hendelser innenfor CRP Kautokeino sitt ansvarsområde under øvelsen. Kommisjonen viser om dette også til gjengivelsen fra forklaringen til Hallvard Frode Jacobsen nedenfor.

Wolland var i sin forklaring for kommisjonen imidlertid klar på at slike hendelser ville bli loggført og således ville kunne finnes igjen i flere ulike logger som følge av den bevissikring som skjedde i relasjon til påtale for overtredelser av forbudet mot å fly øst av 24 grader øst. Fra hans forklaring for kommisjonen gjengis om dette temaet:

”Vitnet sier at det var uautorisert flygning øst for 24 graden ved hver øvelse. Til tider kunne det være grove overtredelser. Dette ble tatt opp med skvadronsjefen i hvert enkelt tilfelle, og det ville også bli tatt opp med øvingsledelsen. Det ble forsøkt reduction i etterkant av disse krenkelsene for å få dokumentasjon. Slike krenkelser skulle føres i MIO-logg og TPO-logg. Det ville også bli ført i loggen på respektive radarstasjoner som hadde ansvaret. Hvis det ikke er ført episoder i loggene, har det sannsynligvis heller ikke skjedd noe.”

Når det da ikke finnes noen informasjon om overtredelse av forbudet mot å fly øst av 24 grader øst i tilgjengelig loggmateriale for 11. mars 1982, finner kommisjonen, i likhet med flere av vitnene, at det er liten sannsynlighet for at den hendelsen han beskriver skjedde 11. mars 1982.

De øvrige befalingsmenn som etter FA-loggen var til stede i kontrollseksjonen 11. mars 1982, har overfor kommisjonen opplyst at de ikke kan huske at det skjedde noe spesielt den dagen, og at hvis det hadde forholdt seg slik Gavin har fortalt, ville de hatt kjennskap til det.

Om dette uttalte eksempelvis Ivar Fredriksen i sin forklaring til kommisjonen 19. mai 2004, gjentatt under åpen høring for kommisjonen 6. september 2004:

”Vitnet kan ikke huske om Per Gavin var på jobb 11.3.82. Vitnet kan heller ikke huske om det skjedde noe spesielt denne dagen, og han kan heller ikke huske om det var allierte fly som var øst for 24 graden. Han kan ikke huske om det var noen spesiell kommunikasjon med Kautokeino denne dagen. Vitnet regner med at han ville ha husket slike episoder hvis han hadde vært på jobb når det skjedde.”

Fra Bjarne Syrdals forklaring til kommisjonen 24. mai 2004, gjentatt under åpen høring for kommisjonen 6. september 2004, gjengis tilsvarende:

”Det skjedde ikke noe spesielt den 11.3.82, utover at de fikk vite at et Widerøe-fly var savnet i Øst-Finnmark på vei til Honningsvåg. Det var ikke CRC Sørreisa som rapporterte det savnet, informasjonen kom fra andre kilder – antatt Lufttrafikk-tjenesten som registrerte at det ikke landet på bestemmelsesstedet til forventet tid. Widerøe-flyene fløy på ”Standard Flight Plans” og K&V systemet mottok ikke aktuelle avgangstider eller landingstider. Systemet registrerte kun når flyene var innen radardekning, og på vei inn til en kortbaneflyplass fløy det ofte svært lavt og under dekning. Vitnet var ikke involvert i å initie-

re noe søk etter flyet, og han kan heller ikke erindre at andre på CRC Sørreisa tok aktive handlinger.

(...)

Vitnet erindrer ikke noen uautorisert flygning øst av 24 graden den 11.3.82. Han erindrer heller ingen kontakt med Kautokeino i samme forbindelse denne dagen.

Vitnet kan ikke huske om Per Gavin var på jobb den 11.3.82, og han har heller ingen erindring om at han ikke var på jobb. Vitnet vil anta at Gavin var på jobb, for siden det var øvelse var det naturlig at han var der. De jobbet sammen i nærmere 5 år.

(...)

... Den kobling og påstand som ble fremført i ”Brennpunkt”-programmet av enkelte personer i ettertid, kan ikke vitnet med sin beste vilje erindre fant sted på CRC Sørreisa eller i andre sammenhenger på det angjeldende tidspunkt. De hadde et åpent og godt forhold innen avdelingen, med fri meningsutveksling og ofte heftige diskusjoner om ulike ting. Vitnet delte kontor med sjef operativ avdeling, major Per Gavin, som han hadde et fortløpig og godt forhold til. Der- som det han hevdet i Brennpunkt-programmet, som vitnet så på TV, hadde skjedd, skulle og burde vitnet ha blitt informert, hørt om det, eller registrert det på andre måter. Det skjedde ikke og vitnet har således ingen erindring om – og kan ikke bekrefte de uttalel- sene Gavin gav i det siste Brennpunkt-programmet. Teorien om en kollisjon med et annet fly har vitnet imidlertid først hørt fra media i forbindelse med tid- ligere kommisjoners arbeid.”

Fra Vidar Borges forklaring til kommisjonen 23. mai 2004, gjentatt under åpen høring for kommisjo- nen 6. september 2004, gjengis:

”Vitnet kan ikke huske noen spesielle gjøremål den 11.3.82, men som IC hadde vitnet ansvaret for å kontrollere jagerfly på rutinemessige oppdrag under øvelsen.

Vitnet kan huske ulykken som skjedde og de ru- tinemessige oppdrag de da skulle gjøre. De skal sikre at luftbildet som ble recordet på tape ble tatt vare på. I tillegg også en utskrift av stasjonens luftbilde i gjel- dende periode. De skulle sikre kopi av FA loggen. Vitnet kan huske at de sjekket at de hadde kontroll på all innmeldt flyaktivitet, og at ikke noe unormalt ble funnet. Vitnet hørte intet om uautorisert flyging øst for 24 graden den 11.3.82.

Vitnet kjenner Per Gavin meget godt, men han kan ikke huske om Gavin var på jobb eller ikke den 11.3.82. Vitnet kan ikke huske noe om at Kautokeino rapporterte noe unormal flygning øst for 24 graden den dagen. Det burde i så fall vært registrert i FA log- gen.”

13.2.5.15 VITNER SOM VAR PÅ JOBB I OPERASJONS- AVDELINGEN VED CRP KAUTOKEINO

Kommisjonen finner som nevnt heller ingen spor av noen Harrier-episode 11. mars 1982 i loggene fra CRP Kautokeino og CRP Honningsvåg. Idet Gavin har uttalt at han fikk opplysninger fra CRP Kautokei- no om at Harriere var registrert øst for 24.-graden i denne stasjonens ansvarsområde, har kommisjonen også avhørt befal som var tilsatt for å bemanne kon-

trollseksjonen ved stasjonen i 1982: Trond Ole Slettvoll, Hallvard Frode Jacobsen og Roald Sandvik. I tillegg har kommisjonen avhørt Einar Bolstad som var skiftleder i varslingsseksjonen mellom kl. 08.00 lokal tid og kl. 16.00 lokal tid ulykkesdagen. Ingen av de avhørte har noen erindring om noen overtredelse av flyforbudssonen, og også her er kommisjonens inntrykk av de avhørte at de mener at en slik episode uansett ville ha blitt nedfelt i FA-loggen ved stasjonen, en logg som også fungerte som TPO-logg.

Trond Ole Slettvoll, som i mars 1982 var sjef for operasjonsavdelingen ved CRP Kautokeino, avga forklaring for kommisjonen 16. mars 2004, gjentatt under åpen høring for kommisjonen 4. mai 2004. Han opplyste at han hadde vært på dagskift fra morgenen 11. mars 1982. Om uautorisert flygning og eventuell kontakt med Sørreisa denne dagen er det protokollert fra forklaringen:

”Hvorvidt de har hatt kommunikasjon om Harrieroperasjoner vest av 24 østlige lengdegrad i forbindelse med pågående NATO-øvelse skal være usagt, men ikke om ulovlig flyging over 24 østlige lengdegrad.

Vitnet kjenner Per Gavin. Han går sterkt ut fra at de kommuniserte rutinemessig denne dagen som andre dager. Hvis det hadde vært uautorisert flyging av allierte fly øst for 24 graden ville det ha vært naturlig å ta kontakt med Kautokeino MC/FA og Varsling. Varsling for registrering av flybevegelse og rapportering. MC/FA for hjelp til å bringe en ulovlig flybevegelse under kontroll og tilbake til lovlig territorium. ...”

Om fraværet av innføringer i stasjonens FA-logg av den episoden Gavin beretter om, er det videre protokollert fra Slettvolls forklaring:

”FA-loggen ble fremlagt og vitnet gikk gjennom den. Han kunne ikke finne noe notert i loggen som bekreftet irregulær flyging øst for 24 graden den 11.3.82. Hvis det hadde vært slik flyging, ville det blitt ført i denne loggen.”

Hallvard Frode Jacobsen uttalte i sin forklaring for kommisjonen 3. mai 2004 at han ikke kunne erindre om han var på vakt 11. mars 1982. Om fraværet av informasjon i FA-loggen om et mulig brudd på flyforbudssonen innenfor stasjonens ansvarsområde, er følgende protokollert fra forklaringen:

”Vitnet ble foreholdt FA-loggen for 11.3.82, og han gjennomgikk den linje for linje. Så vidt han kan se, er den ført på normal måte. Hvis det hadde vært uautorisert flyging i Kautokeino-området den dagen, ville det ha vært ført i loggen.”

Jacobsen ble gitt anledning til å gjennomgå FA-loggen fra CRP Kautokeino for hele øvelsesperioden i mars 1982, for om mulig å kunne påvise innføringer som kunne knytte seg opp mot overtredelser av for-

budet for NATO-fly mot å fly øst av 24 grader øst. Fra forklaringen gjengis:

”Vitnet ble foreholdt FA-loggen for hele mars måned 1982. Lørdag 6.3.82 kl 1315 var det ført en mission 5553 (2 Harriers). Det er intet som tyder på at disse flyene har vært øst for 24 graden. ...”

Om rutiner i tilfelle uautorisert flygning øst av 24 grader øst, var Jacobsen inne på en prosedyre kalt ”Brass Monkey”, som skulle brukes for å få kontakt med slike fly over radio for å føre dem tilbake til lovlig luftrom. Om gjennomføring av denne prosedyren og om loggføringen av slike tilfeller, er det protokollert fra forklaringen:

”Ved ”Brass Monkey”-prosedyre, vil det fremkomme i loggen. Hvis Sørreisa hadde meldt fra om fly uten flight plan på vei øst for 24 graden, ville vitnet sørget for at flyet ble kalt opp på Guard, og deretter rettet. Dette ville blitt ført i FA/MC-loggen.”

Roald Andreas Sandvik, som i 1982 var nestkommanderende ved CRP Kautokeino, kunne i avhør 1. april 2004 erindre at han hadde vært på jobb som IC den 11. mars 1982, og han bekreftet egne innføringer i FA-loggen fra stasjonen. Han kunne ikke erindre noen kontakt med CRC Sørreisa om Harriere denne dagen, eller samtaler innad på stasjonen om slike. Han var imidlertid klar på at det ikke hadde vært Harriere øst av 24. graden denne dagen. Om hva som ville komme med i FA-loggen, er det protokollert fra forklaringen:

”Alt av interesse og viktighet som skjedde ble notert i FA-loggen. ...”

Fraværet av spor i loggene etter de hendelser som Gavin sier at han observerte 11. mars 1982, og som han hevder han beordret og påså loggført, taler som nevnt med styrke for at Gavins forklaring ikke kan legges til grunn ved fastleggelsen av britiske flybevegelser fra Langnes dagen da LN-BNK havarerte.

13.2.5.16 SPØRSMÅL SOM REISER SEG I TILKNYTNING TIL ANDRE DELER AV GAVINS FORKLARING

Også deler av innholdet i Gavins forklaring stemmer dårlig med det kommisjonen ellers har fått kjennskap til. Britiske Harriere og andre NATO-fly var – hva enten de fløy i Troms eller Finnmark, vest eller øst av forbudssonen ved 24 grader øst – innenfor ansvarsområdet til CRC Sørreisa. Forbudet mot å fly øst av 24 grader øst var satt av den norske regjeringen ut fra sikkerhetspolitiske vurderinger. I den grad uautorisert flygning øst av 24 grader øst ble oppdaget av kontroll- og varslingskjeden, ser kommisjonen det som klart at et tjenestemessig nødvendig tiltak i så

fall ville være å sørge for å bringe flyene tilbake til lovlig område. Ved en overtredelse tre år senere, 13. mars 1985, ble flyene kalt opp over nødkanalen fra CRP Kautokeino og RP Vardø, hvorpå flyene rettet seg etter dette. En unnlatelse av å gjennomføre slike tiltak ville etter kommisjonens vurdering være ensbetydende med en alvorlig tjenesteforsømmelse fra den eller de ansvarlige. I den grad Per Gavin var på vakt og observerte situasjonen slik han har opplyst til kommisjonen, ville det umiddelbare ansvaret i så henseende hvile på ham.

Gavin har for kommisjonen forklart at han 11. mars 1982 ikke iverksatte noen tiltak med sikte på å komme i kontakt med og snu flyene da han ble kjent med at de hadde krysset 24 grader øst. Han tok ifølge sine forklaringer i stedet en telefon til Langnes, der skvadronsjefen befant seg, og forbød ytterligere flygning med skvadronens fly den dagen. Så vidt kommisjonen kan bedømme, ville dette i tilfelle alene være en disiplinærreaksjon i anledning overtredelsen, helt uegnet til å bringe de aktuelle fly tilbake i lovlig luftrom. Det ville ikke være praktisk mulig for skvadronsjefen å ta direkte radiokontakt med flyene fra Langnes, uten å gå veien om kontroll- og varslingskjedens radiosamband. I den grad skvadronsjefen uten bistand fra Luftforsvaret skulle kunne gi meldinger til fly på Finnmarksvidda fra sin posisjon ved Langnes, ville meldingen i tilfelle måtte formidles via radiosambandet til den sivile lufttrafikk-tjenesten i Finnmark. Dette gjør at Gavins anførte valg av fremgangsmåte fremstår som lite sannsynlig.

Kommisjonen finner det uansett opplagt at Gavin ikke på denne måten kunne fri Luftforsvaret fra oppgaven med å holde flygning i norsk luftterritorium i samsvar med nasjonalt regelverk. Med det gode skussmål Gavin har fått fra tidligere kolleger for sitt arbeid ved Ist. Sørreisa, finner kommisjonen det uforståelig at Gavin skulle latt uautorisert flygning øst i Finnmark fortsette, uten å iverksette aktive tiltak med sikte på å bringe flyene tilbake til lovlig luftrom. Dette må ikke minst gjelde i en situasjon der Gavin opplyser at man mistet radarkontakten med flyene øst av 24-graden, og hvor man da ikke hadde noen anelse om hvilken kurs flyene kunne ha.

Gavin har for kommisjonen opplyst at han ikke beordret utskrift ("reduction") fra radartapene for å sikre dataspor fra den anførte britiske overtredelsen av forbudet mot å fly øst av 24 grader øst. Han har forklart unnlatelsen med at datatapene fra radarens datasystem uansett ble lagret og at det derfor ville kunne gjenfinnes der. Kommisjonen har brakt i erfaring at dette ikke er riktig, idet Ist. Sørreisa – på lik linje med de andre radarstasjonene – hadde et begrenset antall datataper med kapasitet til om lag 24 timers lagret trafikk, og som derfor var gjenstand for gjenbruk. Med mindre tapen ble tatt ut av sirkulasjon –

tatt særskilt vare på – eller at det ble overført radardata fra tapen til hullkort og/eller papirutskrift, ville informasjonen gå tapt innen relativt kort tid. Kommisjonen kan vanskelig tenke seg at Gavin tilbake i sine yrkesaktive dager – med hans erfaring og posisjon – kunne ha unnlatt å sørge for umiddelbar bevissikring gjennom å beordre utskrift fra radartapen.

Videre finner kommisjonen grunn til å peke på at det på viktige punkter har skjedd en glidning i Gavins forklaringer av hendelsesforløpet den 11. mars 1982, fra de første nedtegnelsene i 1997, og frem til hans forklaringer for NRK Brennpunkt i 2002 og for kommisjonen i 2003 og 2004, samt for BBC i 2004. I forklaringen som er gjengitt av NRK Brennpunkt er Gavin klar på at CRC Sørreisa ble kontaktet over radio av et av flyene og bedt om å formidle anmodning til Langnes om prioritert landing, og at det var han selv som hadde radiokontakt med flyet og var den som formidlet anmodningen til Langnes over telefon. I forklaringen, slik den ble nedtegnet i 1997 av henholdsvis Sørhaug og Lutnes, er sekvensen omkring den påståtte radiokommunikasjonen med flyet ikke nevnt. I nedtegnelsen til Lutnes er henvisningen til en landing av en skadet Harrier på Langnes presisert dit hen at han hadde hørt dette "*gjennom andre*" og videre at det var en "*tankerekke*" han hadde ønsket å formidle. I gjengivelsen fra HSLs etterfølgende samtale med Gavin, fremkommer det igjen at Gavin omtaler det han har å fortelle som en "*tankerekke*" om "*hva som kunne ha foregått*". I avhør for kommisjonen har Gavin bekreftet at uttrykket "*tankerekke*" stammer fra ham.

Denne glidningen i hans forklaringer, sammenholdt med fraværet av samtidig dokumentasjon for de hendelsene Gavin beretter om, gir inntrykk av at Gavin 20-22 år etter ulykken og 12-14 år etter at han ble pensjonist i 1988, har problemer med å skille mellom hendelser han selv faktisk har opplevet, og hendelser han mener å ha opplevet, eventuelt en hendelse som har skjedd en annen dag eller noe han kan ha blitt fortalt av andre. Kommisjonen finner i så fall også en rimelig forklaring på hvorfor Gavin, da han i 1987 satt som sjef for Ist. Honningsvåg ikke sa noe til FHK eller sine overordnede ved FKN om hva han hadde opplevd ved CRC Sørreisa 11. mars 1982: Det var ikke noe spesielt å berette om.

13.2.5.17 KOMMISJONENS KONKLUSJON MED HENSYN TIL FORKLARINGEN FRA PER GAVIN

Kommisjonen er etter dette kommet til at det ikke kan bygges på Per Gavins forklaring med hensyn til hva som hendte i luftrommet over Finnmark 11. mars 1982.

Dette innebærer at Gavins forklaring ikke er egnet til å rokke ved det som lufttrafikkjentens militære trafikkjournaler viser – at det ikke var jagerfly i lufta med utgangspunkt i Langnes flystasjon da LN-BNK havarerte.

Kommisjonens undersøkelser, basert på gjennomgang av loggmateriale og avhør av vitner med tilknytning til Luftforsvarets kontroll- og varslingstjeneste, har tvert imot gitt grunnlag for en relativt sterk formodning om at det ikke var utenlandske NATO-fly over Finnmark øst av 24. lengdegrad 11. mars 1982.

13.2.6 Luftforsvarets stasjon Vardø (RP Vardø) – observasjoner 11. mars 1982

13.2.6.1 LUFTFORSVARETS STASJON VARDØ

I Vardø var det i 1982 to militære radarstasjoner: Luftforsvarets stasjon (lst.) Vardø, som var en del av Luftforsvarets kontroll- og varslingstjeneste (RP¹⁴¹ Vardø), og Forsvarets Stasjon Vardø (FSTV) som var en stasjon med etterretningsoppgaver, hvor operatøren var Forsvarets etterretningsstasjon (FO/E).

Gjennomgangen av loggene fra RP Vardø har ikke avdekket noe som kan tyde på at det 11. mars 1982 var NATO-fly i norsk luftterritorium øst av 24. lengdegrad.

I NRK Brennpunkt-programmet *Vanskelige vitner*, inngår imidlertid observasjoner fra RP Vardø ulykkesdagen i redaksjonens beviskjede for at Harrier fra den britiske RAF 1. skvadron hadde vært ved ulykkesstedet i tiden rundt havariet til LN-BNK:

”[Kommentatorstemme:] Dette er Luftforsvarets radar i Vardø. Radaren dekker først og fremst østover, mot Russland. Vestover kan radaren se mot ulykkesstedet, men da kun langt over den høyden Widerøe-flyet hadde.

På ulykkesdagen så en av operatørene her et radarekko ved havariplassen, rett etter at Widerøe-flyet styrtet.

Ekkoet kom ikke fra Widerøe-flyet. Det manglet et såkalt transpondersignal, noe alle som fløy lovlig i området skulle ha.

Informasjon om dette ble sendt til Flyhavarikommisjonen dagen etter ulykken. Men Flyhavarikommisjonen nevnte ingenting om dette i den første havariporten.”

Forhold knyttet til radarens dekningsgrad og spørsmålet om muligheten for at det var LN-BNK som ble observert fra radaroperatøren, er behandlet foran i kapittel 7.3.

Kommisjonens anliggende i det følgende er hvorvidt observasjonen alene, eller sammen med andre forhold kan gi bevismessig grunnlag for at Harrier fra RAF 1. skvadron var i ulykkesområdet i tiden rundt havariet til LN-BNK.

13.2.6.2 OBSERVASJONER FRA RP VARDØ

11. MARS 1982

Brevet som sjefen for operasjonsavdelingen ved RP Vardø, kaptein Knut Anders Fossum, sendte Flyhavarikommisjonen 12. mars 1982 hadde følgende ordlyd:

”FLYHAVARI TWIN OTTER (WIDERØE 933) TORSDAG 11. MAR 82

1. Luftforsvarets stasjon Vardø viser til henvendelse fra Flyhavarikommisjonen gjennom Luftfartsverkets stasjon Honningsvåg, hvor en ønsket opplysninger om hva vår radar så ifm ulykken.

2. Stasjonen kan opplyse følgende:

- Mellom 13.25 og kl 1328 lokal tid fikk radaroperatøren inn et ekko på radaren som beveget seg nordvestover fra området Berlevåg. Han så ekkoet i 4 sweep (tilsvarende 48 sekunder) før det ble borte fra radaren. Se eget kartvedlegg.

- Siste posisjon ca 7059 N og 2843 Ø. Antatt klokkeslett 13.28 A.

3. Ovennevnte opplysninger bygger på radaroperatørens hukommelse, slik at posisjon og klokkeslett ikke er nøyaktige.”

En gjennomgang av TPO-loggen for RP Vardø 11. mars 1982 viser at heller ikke den Track Production Officer som var på vakt i det kritiske tidsrom, så bort ifra at det var LN-BNK (WF 933) som operatøren hadde observert på radarskjermen, etter at de kl. 14.09 lokal tid hadde fått melding fra SOC/SC¹⁴², Reitan, om at LN-BNK var savnet mellom Berlevåg og Mehamn. Fra TPO-loggen gjengis innføringen kl. 13.26 lokal tid:

”WF 933 mulig reg. mot BV. RAD 310/60 kl. 1228Z. (A/B 1219Z) (71N 2840 Ø).”

RP Vardø var i 1982 ikke direkte oppkoblet til Kontroll- og varslingstjenestens datasystem NADGE. Stasjonen fikk derfor ikke inn på radarskjermene automatisk skjermoverføring av registreringer av tokt på vei inn i stasjonens ansvarsområde, fra tilgrensende radarstasjoner. Selv om LN-BNK var registrert og lagt inn i NADGE av radaroperatøren ved CRP Honningsvåg, ville toktet likevel ikke vises på radarskjermen til radaroperatøren ved RP Vardø. Rapporteringer av interessante tokt ble formidlet mellom RP Vardø og ID-offiseren ved CRC Sørreisa over særskilte sambandskanaler. Tokt som ble fanget opp av radaren tilhørende RP Vardø, og derfra meldt til CRC Sørreisa, ville der eventuelt bli lagt inn i datasystemet knyttet til NADGE.

FO/E som var operatør på nabostasjonen FSTV hadde for sitt eget arbeid interesse av å ha muligheten for å sikre det som radaren ved RP Vardø fanget opp. FO/E hadde derfor installert to 16 millimeters kame-

¹⁴¹ RP: Reporting Post.

¹⁴² SOC/SC: Sector Operation Center/ Sector Center.

raer over en av radarskjermene ved RP Vardø, som fotograferte radarskjermen med regelmessige mellomrom (et hovedkamera og et reservekamera). I den grad FSTV eller RP Vardø hadde behov for å dokumentere observasjoner som var gjort av radaren, ble film fra kameraene sendt over til FSTV og fremkalt der.

Av innføringene i TPO-loggen ser en at skiftsjefen kl. 14.28 lokal tid beordret filmen tatt ut og deretter kl. 14.38 lokal tid beordret filmen sendt over til FSTV ("Hekla") for fremkalling i den hensikt å dokumentere det som radaroperatøren hadde opplyst å ha sett en time i forveien:

"Film 046/82 sendes Hekla for fremkalling da mulig WF 933 er reg."

Det er denne filmen som Forsvarets etterretningstjeneste i etterhånd har opplyst ikke viste noe i den kritiske perioden som følge av kameravikt, og hvor de øvrige bildene fra filmen i dag ikke er å gjenfinne.

Innføringene i TPO-loggen 11. mars 1982 og innholdet av brevet til Flyhavarikommisjonen den påfølgende dag tyder således på at verken skiftsjefen (TPO) ved RP Vardø, løytnant Olsen, eller sjefen for operasjonsavdelingen, kaptein Fossum, så ut til å sette radaroperatørens observasjoner i sammenheng med annet enn LN-BNK. TPO-loggen gir ingen holddepunkter for kjente eller ukjente jagerflybevegelser over norsk luftterritorium øst av 24 grader øst 11. mars 1982.

Inntrykket fra dokumentene bekreftes også av de avhør kommisjonen har innhentet av de samme personene. Kommisjonen innhentet 30. august 2004 forklaring fra Knut Anders Fossum. Han opplyste å ha arbeidet som sjef for observasjonsavdelingen ved RP Vardø i to år, frem til han forlot stasjonen sommeren 1982. Han opplyste videre å ha vært på jobb 11. mars 1982. Om hans kjennskap til fremmede flybevegelser er det protokollert fra forklaringen:

"Vitnet har ikke opplevd alliert flytrafikk i nærområdet til Vardø. Det var kun norske fly som kom vestfra, og de kom stort sett etter kjent flight-plan som også ble meldt inn til stasjonen i Vardø. I spesielle situasjoner kunne de få fly-tillatelser over radioen.

Stasjonen hadde sin primæroppgave rettet østover. De fulgte flytrafikken som gikk vestover i internasjonalt farvann, og de samme flyene ble fulgt på vei tilbake østover. I denne forbindelse var det innarbeidet praksis på sjefsnivå med samarbeid med FO/E."

13.2.6.3 KOMMISJONENS UNDERSØKELSER

Kommisjonen avhørte 25. august 2003 og 4. desember 2003 radaroperatøren som gjorde de aktuelle

observasjoner på radarskjermen ved RP Vardø, Geir Glorvigsmoen. Glorvigsmoen forklarte at han i mars 1982 hadde tjenestegjort som vernepliktig radaroperatør ved RP Vardø i nesten ett år, og at han da anså seg som en temmelig erfaren radaroperatør. Om begivenhetene 11. mars 1982, er det protokollert fra forklaringen avgitt 25. august 2003:

"Den 11.3.82 hadde vitnet dagtjeneste. Han rulerte mellom to radarskjermer, med en halv time på hver, og deretter fri en periode. Vitnets oppgave var å overvåke flytrafikken i området, med spesiell vekt på området øst for Vardø. Han kan huske at det var liten trafikk den dagen, men plutselig oppdaget han et ekko på radaren nord-vest av Vardø, på strekningen Berlevåg – Mehamn. Det satt også en tekniker ved siden av vitnet, og vitnet kommenterte det han så til vedkommende. Vitnet kan ikke huske hva teknikeren het.

Ekkoet var egentlig utenfor den sektoren som vitnet opererte i, og han antar at radaren i Berlevåg og/eller Honningsvåg så det samme. Vitnet så ekkoet i ca 48 sekunder, og det vil si 4 sveip på radaren. Vitnet så at ekkoet beveget seg sakte nord-vestover, og han regnet med at det var et rutefly. Etter ca 60 sekunder forsvant ekkoet, og det kom ikke tilbake. Vitnet vil karakterisere ekkoet som svakt, men ikke verre enn at han kunne tyde det han så. Han så kun ekko etter ett fly, og det var ikke andre ekko i området.

Vitnet sier at han kjørte radaren på maksimum range. Den dekket da ca 240 nautiske mil.

Vitnet sier at det ikke var vanlig å se slike ekko som han nå har beskrevet. Som operatør hadde han fokus på trafikk som kom østfra, og det var ikke vanlig å loggføre trafikk som var vestover¹⁴³. Denne dagen var det veldig stille på radaren, og vitnet hadde tid til å kikke på dette ekkoet. Han loggførte ikke det han så.

Etter at ekkoet forsvant flyttet vitnet over på en annen radarskjerm, hvor han ble sittende i ca 30 minutter. Etter dette gikk han til pauserommet. Han ble nå kalt opp på Ops-rommet, og en kaptein Jensen fortalte at et Widerøe-fly var saknet, og vitnet ble spurt om han hadde sett noe på radarskjermen. Vitnet fortalte om ekkoet han hadde sett, og han oppgav den posisjonen han husket å ha sett det. Dette var ikke loggført, så han måtte ta det etter hukommelsen. Dette ble formidlet til Bodø, og de svarte at det ikke var aktuelt, da posisjonen var utenfor den normale traseen mellom Berlevåg og Mehamn.

Noe senere kom det en ny anmodning om posisjon på ekkoet, og vitnet oppgav det samme.

Senere samme ettermiddag, eller neste dag, fikk vitnet høre at det var funnet vrakdeler i nærheten av den posisjonen han hadde oppgitt på ekkoet."

Glorvigsmoen bekreftet under avhørene at han ikke hadde registrert noe IFF-signal knyttet til ekkoene han så på radaren, og at han heller ikke hadde foretatt noen høydemåling av ekkoet. Hans inntrykk var ellers at befalet ved stasjonen hadde vært svært

¹⁴³ Lyddopptaket av forklaringen viser at det gjelder trafikk som "kom vestfra".

fornøyd med jobben han hadde gjort og at de anså dette som god PR for stasjonen.

Kommisjonen innhentet 4. mars 2004 avhør av Kurt Normand, som var den teknikeren som hadde sittet ved siden av Glorvigsmoen da denne observerte ekkoene på skjermen. Normand avga deretter forklaring for kommisjonen under åpen høring 3. mai 2004. Fra Normands forklaring 4. mars 2004 er det protokollert:

”I perioden mars 1981 – januar 1984 arbeidet vitnet som tekniker ved radaren i Vardø. Hans jobb bestod i vedlikehold av radar- og displayutstyr. Han hadde ingen oppgaver tilknyttet tolkning av radarbildet.

11.3.82 satt vitnet tilfeldigvis ved et radarscoop sammen med Glorvigsmoen. Det var liten trafikk, slik at de satt og pratet sammen. Mens de satt der kom det frem blipp på skjermen, og vitnet spurte Glorvigsmoen hva dette var. Glorvigsmoen mente det var Widerøe-flyet på vei mot Mehamn. Dette fordi det passet tidsmessig og posisjonsmessig. Det ble ikke foretatt noen håndgrep for å sjekke IFF mot dette flyet. Det var installert IFF på radarstasjonen i Vardø, og det var en boks som var plassert ved skjermen til TPO-offiseren. Man måtte iverksette en prosedyre for å identifisere flyet. Vitnet vet ikke om Widerøe hadde installert IFF i sine fly den gangen.

Mens de satt ved skjermen forklarte Glorvigsmoen hvor Widerøe-flyet erfaringsmessig ville bli borte fra skjermen. Det viste seg imidlertid at det ble borte tidligere enn antatt. Glorvigsmoen sa at dette var merkelig, men sa samtidig at Widerøe-pilotene fritt kunne velge rute.

Etter noen sveip (5 pluss/minus) på radarskjermen etter at flyet var borte, kom det plutselig ett markert blipp som straks ble borte igjen. Vitnet spurte om dette kunne være det samme flyet, og Glorvigsmoen svarte at det visste han ikke. Vitnet vet ikke dekningshøyden for Vardø-radaren.”

Den samtidige dokumentasjonen og det som fremkommer i avhørene av Glorvigsmoen og Normand, etablerer et klart inntrykk av at de som bemannet RP Vardø ikke hadde noen foranledning til å anta at det hadde vært andre fly enn Widerøe-flyet i området mellom Berlevåg og Mehamn på det tidspunktet observasjonen ble gjort, og at det var dette flyet som radaren hadde fanget opp. Treffene på radaren lå utenfor RP Vardøs ansvarsområde og ble ikke loggført av Glorvigsmoen, og han har opplyst at han heller ikke forsøkte å foreta høydemåling av objektet. Da radaren heller ikke automatisk hentet inn IFF-signaler fra flyet, og denne funksjonen bare kunne aktiveres fra TPOs posisjon, finner kommisjonen det lite sannsynlig at det i det hele tatt ble forsøkt å hente inn IFF-data fra det objektet som viste seg på radarskjermen til Glorvigsmoen, slik også Normand bekreftet overfor kommisjonen.

13.2.6.4 KOMMISJONENS EVALUERING AV VARDØ-OBSERVASJONEN I RELASJON TIL HARRIER-TEORIEN

Samtidig dokumentasjon fra RP Vardø gir et klart grunnlag for å slutte at man der ikke hadde noen foranledning til å mene at observasjonen kunne være noe annet enn det savnede Widerøe-flyet. Da det mest sannsynlig ikke ble forsøkt innhentet IFF-signal fra flyet som ble observert fra RP Vardø, vil fraværet av slik registrering ikke ha noen bevisverdi i den ene eller den andre retningen.

Radaren ved RP Vardø ville som følge av topografiske forhold normalt ikke ha dekning under 6 000 fot. Ekkoene som ble fanget opp av radaren ville normalt heller ikke være forenlig med refleksjoner fra Widerøe-flyet med den høyde av 2 500 fot som styrmannen rapporterte over radio til lufttrafikkjentesten da flyet var over Tanafjorden, ca. 3 minutter før havariet. Om dette spørsmålet viser kommisjonen til behandlingen foran, under punkt 7.3.

Uten støtte i annet kildemateriale finner kommisjonen det vanskelig å kunne ta observasjonene ved RP Vardø til støtte for at det har vært Harriere eller andre fremmede fly ved ulykkesstedet ulykkesdagen.

13.2.7 Forsvarets Stasjon Vardø (FSTV) – opplysninger fra Ivar Balto

13.2.7.1 IVAR BALTOS BREV TIL FORSVARS-KOMMANDO NORD-NORGE 20. FEBRUAR 1997

Ivar Balto arbeidet i perioden 1977-1989 som sivil tilsatt radaroperatør ved Forsvarets stasjon Vardø (FSTV), med Forsvarets etterretningstjeneste (FO/E) som arbeidsgiver. Han sluttet i FO/E i 1990.

Foranlediget av presseoppslag vedrørende Mehamn-ulykken vinteren 1997, sendte Balto 20. februar 1997 likelydende brev til Øverstkommanderende for Nord-Norge (ØKN) og til sin tidligere arbeidsgiver, Forsvarets etterretningstjeneste (FO/E):

”OPPLYSNINGER SOM KAN VÆRE AV BETYDNING FOR DEN SIVILE FLYHAVARIKOMMISJON VEDRØRENDE MEHAMN ULYKKEN 1982.

På bakgrunn av den senere tids mediaomtale og oppfordring fra flyhavarikommisjonens leder, samt ØKN's utspill nylig, finner jeg grunn til å gi rapport om forhold som kan være av betydning for flyhavarikommisjonen.

Denne rapport inneholder endel opplysninger som jeg antar i dag fortsatt er graderte, men jeg vil likevel be om at rapporten frigis til flyhavarikommisjonen.

Personlige opplysninger.

Jeg var ansatt i FO/E i tiden 1977-1990 og hadde fast tjenestested ved Forsvarets Stasjon Vardø (FSTV). Jeg sluttet i FO/E på grunn av sykdom.

Opplysninger vedrørende Natoflyenes bevegelser øst for 24 Ø.

Det er gjennom media reist spørsmål om Natofly foretok flyvninger øst for 24 Ø under Natoøvelser. Det er også hevdet at dette var tilfelle den dagen i 1982 da Mehamn ulykken skjedde.

Med den viten jeg sitter inne med fra den tiden jeg var ansatt i FO/E så foretok Natofly flyvninger så langt øst som til østsiden av Tanafjorden og at det ble foretatt flyvning til Tanafjordområdet den dagen Mehamn ulykken skjedde.

Hvordan jeg vet dette vil påfølgende avsnitt forklare.

Forsvarets Stasjon Vardø (Fstv).

FSTV hadde som hovedoppgave taktisk rapportering av militær aktivitet over Barentshavområdene. Mottaker av all taktisk rapportering var bl.a. FKN (E-E/FKN).

På grunn av denne spesielle oppgaven var det også en fordel å ha oversikt over flyvninger som kom vestfra over eget territorium. Det var således helt vanlig at ansvarshavende befal ved Luftforsvarets radarops meldte fra via en direkte linje til vaktstef ved FSTV når det kom fly over eget territorium med østlig kurs. Også flytype ble nevnt. Slik rapportering skjedde når Tanafjorden ble passert. Akkurat dette med Tanafjorden mener jeg var en innarbeidet rutine mellom de to stasjonene.

Og hvorfor akkurat jeg skulle få den informasjon dengang skyldes at jeg selv var i vaktstasjon den dagen ulykken skjedde. Jeg fikk en melding i middagstider at det var Sea-Harrier østfor Tanafjorden, eller bare at de var over Tanafjorden. Dette husker jeg ikke nøyaktig i dag. Om denne meldingen kom fra Luftforsvarets radarops eller fra FKN via det faste sambandsnett er jeg i dag ikke sikker på. At alt festet seg i hukommelsen skyldes de begivenheter som fant sted i kjølvannet av ulykken. Spesielt kan nevnes her at jeg personlig oppfattet det som veldig rart at Norske militære myndigheter ikke visste noe om Natoflyvninger i området. Dette ifølge det som kom fram offentlig.

Jeg husker særlig godt en gang vi snakket om denne ulykken i opsen ved FSTV. Jeg sa da at "det var jævlighvis det virkelig var slik at disse Sea-Harrier flyene var involvert i ulykken og at forsvaret ville dekke over det bare av den grunn at Natofly ikke hadde lov til å operere øst av 24 Ø." Det var enighet om det.

Samtidig opplyste en av de tilstedeværende at den dagen ulykken skjedde landet en Sea-Harrier på Bardufoss med skadet neseparti og at flyet ble kjørt rett inn i en hangar, pakket inn og sendt til England. Det ble ikke sagt noe om hvorfra vedkommende hadde fått opplysningen fra. Vedkommende er ikke lenger i tjeneste i FO/E.

Forøvrig kan nevnes at det trolig ble foretatt slik Natoflyvning som nevnt til Tanafjordområdet også dagen før Mehamn ulykken. Jeg mener å erindre at det kom inn engang melding 2 dager på rad om Sea-Harrier over Tanafjorden. Men her er jeg imidlertid usikker. Det var som kjent en Natoøvelse i 1988 og-så.

Avsluttende merknader.

Når jeg velger å gi disse opplysninger så er det ikke i den hensikt å sette noen form for likhetstegn

mellom Natoflyenes bevegelser øst for 24 Ø og Mehamn ulykken.

Det er heller ikke min oppgave å trekke noen konklusjoner, men jeg vil anta det er nødvendig å bringe klarhet i om Natofly foretok flyvninger i strid med nasjonale regler, og om dette også var tilfelle den dagen Mehamn ulykken skjedde.

Forsvarets overkommando, Etterretningsstaben, avga ved brev 25. mars 1997 til Forsvarets øverstkommanderende i Nord-Norge (ØKN) merknader til opplysningene som var mottatt fra Ivar Balto. I redegjørelsen, som er undertegnet av avdelingsdirektør Olav Aune, sjef Avdeling for Teknisk Innsamling og analyse, heter det:

"Kommentarer til Ivar Balto's rapport fra FO/E-B

FO/E har foretatt diverse undersøkelser/forespørsler angående aktiviteten på FSTV den aktuelle dag. En fra den siden kunne fortelle at han hadde fått i oppdrag å fremkalle filmen (e) for den aktuelle dag. Etter hans hukommelse ble resultatet som følger:

Vardø RP var oppsatt med to-2- kameraer for kontinuerlig filming av radarscope. Systemet var laget slik at når et kamera stoppet skulle det andre automatisk ta over filmingen. Filmene ble framkalt og analysert på FSTV. Dette var standard prosedyre.

På den aktuelle dag hadde det ene kameraet stoppet og automatikken med at det andre kameraet skulle starte hadde sviktet, slik at det ikke fantes filmopptak på det aktuelle klokkeslett. Filmen hadde, etter vedkommende's hukommelse, stoppet et par timer før det aktuelle klokkeslett.

Det hadde dog ikke vært observert noen uvanlig flyging så lenge filmingen hadde foregått. Dette ble iht vedkommende også rapportert videre til de sentrale ledd, når saken var dagsaktuell.

Konklusjon:

Det fantes ingen bevisførsel, fra Vardø RP, på uvanlig flytrafikk for det aktuelle tidspunkt.

Ettertanke:

Dersom noen på Vardø RP observerte uvanlig flyaktivitet, var det standard prosedyre å påse at filming foregikk slik at en kunne verifisere aktiviteten. Når dette ikke ble gjort, er det FO/E-B's konklusjon at Vardø RP ikke hadde foretatt noen uvanlige observasjoner.

Rutiner mellom FSTV og EE/FKN

Det var rutine at E-E/FKN rapporterte ut-/innpasseringer av 30 grader Øst på alle sovjetiske fly. "Friendly" fly med IFF, feks ORION, ble ikke rapportert.

Dersom objektet ikke var identifisert og ikke gikk med IFF, var det prosedyre å underrette FSTV, via sambandskanaler.

FO/E-B antar at det er denne rapporteringsrutinen Balto forveksler med "rapportering når Tanafjorden ble passert".

Rutiner mellom FSTV og Luftforsvarets Stasjon Vardø

Det eksisterte ikke noen rapporteringsrutiner fra Luftforsvarets Stasjon Vardø til FSTV. Direktelinjen ble benyttet til å gi høydedata fra GLOBUS-radar på

sovjetisk fly til Vardø RP slik at de bedre kunne styre ORION mot utvalgte mål samt påse at ORION unn-gikk å komme i konflikt med pågående sovjetisk fly-trafikk.

Vardø RP hadde ingen rutine med å rapportere innkommende tokt til FSTV, dog hendte det at fly med IFF, vanligvis ORION ble meldt inn i området.

Konklusjon: Balto blander sammen de rapporteringsrutiner som gjaldt mellom FSTV og E-E/FKN og arbeidsrutiner mellom FSTV og Luftforsvarets Stasjon VARDØ.

13.2.7.2 KOMMISJONENS UNDERSØKELSER

Kommisjonen innhentet avhør av Ivar Balto 5. august 2003. Med referanse til brevet han sendte i 1997, er det protokollert fra forklaringen:

”I brevet skrev han at han hadde fått tips om alliert flyaktivitet øst for Tanafjorden. Meldingen sa at det var Sea Harrier øst for Tanafjorden. Vitnet mener at denne beskjeden kom fra E-FKN sentralt. Vitnet mener at denne beskjeden kom den 11.3.82, men han er ikke 100 % sikker på dette. Hvis det ikke var denne dagen, må det ha vært i det tidsrommet den allierte øvelsen pågikk i 1982.

Vitnet sier det var en innarbeidet rutine at FO E-Vardø fikk tips fra Luftforsvarets radarstasjon eller fra E-FKN sentralt om flytrafikk som gikk østover. Det var ingen ordre om at det skulle varsles på denne måten, men mer som en innarbeidet service. Dette betyr at ikke all aktivitet østover ble meldt på denne måten.

Vitnet har opplevd det samme en gang senere i 1988. Da kom det også tips (sannsynligvis fra E-FKN sentralt om to fremmede fly over Tanafjorden). Vitnet sier at de ikke gjorde noe spesielt med tipsene de fikk. De tok det bare til etterretning.”

Ivar Balto forklarte seg deretter for kommisjonen under åpen høring 11. september 2003. Fra forklaringen gjengis:

”Vitnet forklarte seg overensstemmende med sin vitneforklaring av 05.08.03. Vitnets brev av 20.02.97 til ØKN FO E ble opplest. Det samme ble svarbrevet til vitnet 25.02.97. Vitnet hadde ingen anmerkninger til innholdet, bortsett fra at han er usikker på om de to Sea Harrier som han mente hadde vært øst for Tanafjorden den 11.3.82, like gjerne kunne ha vært der en annen dag.”

I forklaringen for kommisjonen var han ellers klar på at Mehamn-ulykken – etter hans erindring – hadde blitt diskutert bare én gang mellom kollegene ved FSTV, og at den samtalen som han gjengir i brevet fra 1997 fant sted flere år etter ulykken. I avhøret var han ellers inne på at han ikke pleide å feste seg særlig ved tips som kom om flypasseringer han beskriver i brevet fra 1997.

Kommisjonen har også mottatt forklaring fra Lasse Haugom, som i 1982 var tilsatt ved FSTV. Fra hans forklaring for kommisjonen 6. august 2003,

og stadfestet av Haugom under åpen høring 9. september 2003 gjengis:

”I 1982 var vitnet vakt sjef ved Forsvarets E-stasjon i Vardø. Han har også bakgrunn fra Luftforsvaret. Han er utdannet for operativ bransje ved Luftforsvarets kontroll- og radarskole på Kongsvinger.

Vitnet husker dagen 11.3.82 meget godt. Det var klart fint vær den dagen. Det var kaldt, og det blåste kraftig. Det var liten aktivitet på radaren, og de så kun det sedvanlige russiske værflyet over Kola. Vitnet antar at det var liten aktivitet på grunn av været. Dette betød at det var rolig på OP-rommet. På dette operasjonsrommet hadde de også tilgang til det samme radarbildet som RP (Reporting Post i Vardø) hadde. RP'en var i en annen bygning.

Vitnet kan ikke huske tidspunktet da de fikk beskjed om ulykken ved Mehamn. Det var RP'en (Luftforsvarets stasjon, Vardø) som håndterte informasjonen om ulykken, og arbeidsstedet til vitnet hadde ikke noe mer med ulykken å gjøre bortsett fra fremkalling fra et kamera.

Vitnet sier at det på RP'en var montert ett eller to 16 millimeter-kameraer foran radarscoopet. Kameraet filmet radarbildet hvert 12. sekund. Vitnets arbeidssted hadde ansvaret for å fremkalle disse filmene og oversende originalen sammen med en logg til FO E Oslo. Vitnet sier at filmen for det aktuelle tidsrommet for ulykken ble fremkalt etter vanlig rutine, og sendt til Oslo. Kopi av loggen ble oppbevart på vitnets arbeidssted.

Vitnet har i ettertid fått høre at det var noe galt med kameraet den gangen, og at det ble skiftet film på det aktuelle tidspunktet. Vitnet vil legge til at det var en del tekniske problemer med 16 millimeter-kameraet den gangen. Vitnet har også fått høre at den omtalte filmen ikke har blitt funnet i Oslo, og kopi av loggen i Vardø er også borte. Han vil anta at dette med loggen skyldes ombygginger og flyttinger.

Vitnet sier at Vardø-radaren hadde dårlig deknning over mot Omgang. Dette var spesielt i lavere høyde. Radaren lå rett ved siden av en Globus I, noe som forårsaket skygge i den retningen. Vitnet har ikke noe dokument som viser dekningsgraden den gangen. Han sier at det sannsynligvis kan finnes et slikt dokument på Luftforsvarets forsyningskommando på Kjeller/FLO luft.

(...)

Vitnet har fått opplysninger om at det har vært Harrier-fly øst for 24 grad på 1970-tallet. De ble anmodet om å snu da de hadde kommet til Seida radiofyr ved Tana bru. Dette skal gjenfinnes i luftforsvarets logg som er lagret i Vardø. Han har ikke kjennskap til andre Harrier-fly som har vært øst for 24 grad.”

Fra Forsvarsstaben har kommisjonen fått opplyst at vaktloggen som det ville vært aktuelt for Balto og Haugom å skrive seg inn i, ikke kan gjenfinnes i dag. Kommisjonen er i besittelse av kopier fra en logg fra FSTV for ulykkesdagen, som Balto har opplyst må skrive seg fra en søkeradar ved stasjonen. Dette er også bekreftet av representanter for Etterretningstjenesten i møte med kommisjonen 20. oktober 2004. Den er derfor ikke egnet til å si noe om hvor-

vidt Balto og Haughom hadde vaktteneste 11. mars 1982.

13.2.7.3 SÆRLIG OM UTTRYKKET "SEA-HARRIER"

Hva særlig angår Baltos angivelse av at det dreide seg om "*Sea-Harrier*", dvs. en utgave av Harrieren som ikke ble benyttet av RAF 1. skvadron, stasjonert ved Langnes, er det kommisjonens inntrykk at Balto ikke hadde noen spesiell kjennskap til at Harrieren fantes i to utgaver, men at han brukte uttrykket "*Sea-Harrier*" som en identifisering av flytypen som sådan. Kommisjonen finner derfor ikke at fly fra RAF 1. skvadron kan utelukkes alene av den grunn.

Med de presiseringer som Balto ga under sin forklaring for kommisjonen 11. september 2003, må det imidlertid legges til grunn at Balto i dag ikke kan gå god for at han 11. mars 1982 fikk melding om at det kom Harriere eller andre NATO-fly over Tanafjorden den dagen.

Mens Balto i redegjørelsen fra 1997 kunne leses slik at det ikke var uvanlig at NATO-fly var øst av 24 grader øst, var han langt mer avmålt i sine forklaringer for kommisjonen. Der nevner han, ved siden av episoder i 1982, en episode han mener å tidfeste til 1988.

Også for Balto gjelder at han ikke i 1982 knyttet de tips han hadde fått om "*Sea-Harriere*" sammen med havariet til LN-BNK. Fra hvilket tidsrom han koblet tipsene om Sea-Harriere til akkurat 11. mars 1982 har ikke kommisjonen fått klarhet i, utenom å konstatere at den diskusjonen han og en kollega hadde om NATO-fly øst av 24 grader øst, først fant sted flere år etter ulykken.

Kommisjonen har merket seg at de rutiner om "tips" til FSTV om flybevegelser, slik disse beskrives av Balto i redegjørelsen fra 1997, bestrides av FO/E. Daværende leder for operasjonsavdelingen ved RP Vardø, Knut Anders Fossum, beskriver rapporteringsrutiner mellom RP Vardø og FSTV til å angå sovjetiske flybevegelser i internasjonalt farvann utenfor Finnmarkskysten.

Den 13. mars 1985 ble to Sea Harriere fra HMS Invincible rapportert så langt øst som 15 nautiske mil vest av Vardø. Fra TPO-loggen ved RP Vardø denne dagen kan en se at også FSTV (kodenavn "Hekla") ble varslet om den saken. Balto tjenestegjorde ved FSTV i mars 1985. Av vaktloggen for FSTV for mars 1985, som kommisjonen har mottatt kopi av, fremgår det at Balto var på vakt dagen i forveien, 12. mars 1985. Han er imidlertid ikke logget på vakt den påfølgende dag, hvor det er notert at FSTV er blitt varslet om at to Sea Harriere fra et hangarskip hadde vært 15 nautiske mil vest for stasjonen. Årsaken var opplyst å skyldes feilnavigering, og at "*Flausen ble oppdaget da de kom til Seida*". Kommisjonen kan ut fra

dette likevel ikke utelukke at Balto ved brevet til sin tidligere arbeidsgiver i 1997 blandet denne hendelsen, som var kjent ved stasjonen, sammen med dagen da LN-BNK havarerte. Noen hendelse i 1988, som antydnet av Balto, har kommisjonen ikke funnet frem til.

13.2.7.4 KOMMISJONENS VURDERINGER

Idet den type informasjon Balto er inne på heller ikke gjenfinnes i loggene fra radarstasjoner knyttet til Luftforsvarets kontroll- og varslingstjeneste, herunder RP Vardø, finner kommisjonen at Baltos forklaring ikke er tilstrekkelig sikker til å fremstå som et egnet bevisgrunnlag for å etablere at det har vært NATO-fly øst av 24 grader øst 11. mars 1982. Kommisjonen viser også til at heller ikke Haughom har noen erindring av at det har vært ukjente fly over Finnmark denne dagen.

13.2.7.5 SÆRLIG OM ANDRE OPPLYSNINGER MOTTATT FRA BALTO

Balto antydnet i sin forklaring for kommisjonen at det kunne være at det lå lagret loggmateriale av interesse i tilknytning til FO/E's nedlagte radarstasjon ved Barhaug – FSTB. Kommisjonen anmodet derfor 17. september 2003 Forsvarsstaben om å bringe klarhet i dette spørsmålet. Balto har for egen del ikke hevdet å ha sett NATO-fly på radarskjermen ved FSTV som viste det radarbildet som ble fanget inn av radaren ved nabostasjonen RP Vardø. Kommisjonen har likevel anmodet Forsvaret om å redegjøre for status med hensyn til lagrede bilder fra radarskjermen til radaren ved RP Vardø ulykkesdagen.

Forsvarsstaben formidlet 12. januar 2004 svar fra Forsvarets etterretningstjeneste, hvor tidligere stasjonssjef ved FSTB, Gunnar Reinholdsén, i en redegjørelse datert 12. oktober 2003 gjennomgikk stasjonens oppgaver og den journal- og loggføring som fant sted der. Det eneste som var i behold var vaktsejens protokoll, som ikke inneholdt noe av betydning for Mehamn-ulykken. Kommisjonen har i ettertid mottatt kopi fra denne loggen. Om allierte flybevegelser øst av 24 grader øst heter det i redegjørelsen:

"Hovedspørsmålet er om en ved FSTB kunne bekrefte at det foregikk uautorisert flytrafikk øst av 24de lengdegrad. Når vi skal svare på dette er det viktig først å si noe om premissene:

I den tidsperiode vi her snakker om hadde FSTB ikke tilgang til spesifikk informasjon om denne typen vestlig flytrafikk. Det var trolig en kombinasjon av "need to know" og praktiske muligheter. Vi hadde et "skop" som viste radarbildet fra Vardø, men bildet var av dårlig kvalitet (dårligere enn i Vardø) og vi fikk ikke data som identifiserte flyene. Det betyr at hvis vi skulle kunne "vite" at det forekom alliert fly-

trafikk øst av den lovlige grense, så måtte det baseres på noe andre fortalte oss.

Den andre muligheten var at vår signalinnsamling registrerte emittere fra de aktuelle fly. Mulighetene er omtalt i pkt 2.3. Jeg kan personlig ikke huske at jeg noen gang har registrert allierte jagerfly over norsk territorium. Jeg kan heller ikke huske å ha hørt om at andre på stasjonen har fortalt om slike hendelser og mener det er usannsynlig at slike registreringer er gjort."

I redegjørelsen fra Forsvarets etterretningstjeneste 22. desember 2003 vedrørende filmer fra radarskjermen fra Ist. Vardø for 11. mars 1982, viser Terje Buljo innledningsvis til Etterretningstjenestens redegjørelse av 25. mars 1997, vedrørende den tekniske gjennomføringen av filming fra radarskjermen og om årsaken til at det ikke ble tatt film av radarskjermen ved ulykkestidspunktet. Om kommisjonens ønske om å se filmen for ulykkesdagen for øvrig uttales det:

"Samme høst, 1997, flyttet E-tjenesten til sitt nye hovedkvarter i Lutvann leir. I den anledning ble svært mye overskuddsmateriale uten verdi for tjenestens operative virksomhet makulert og kassert. Blant dette materialet lå en del filmer av luftforsvarets radarscope i Vardø som allerede for lengst hadde vært benyttet i rapportering av generell aktivitet i området i følge tjenestens faglige formål. Filmene ble således bedømt å ikke ha verdi, og ble følgelig makulert.

På dette tidspunkt hadde for øvrig filming av radarscope opphørt mange år tilbake (ca 1986) som følge av ny teknologi og nye metoder."

Kommisjonen legger etter dette til grunn at det ikke er mulig å gjenfinne dokumentasjon av interesse fra Barhaug-stasjonen. Det er heller ikke mulig å gjenfinne noen fotografier eller filmer av radarskjermen fra radaren til RP Vardø, som dekker ulykkesdagen.

I betraktning av den tid som er gått fra ulykken skjedde til spørsmål om logger og loggføring kom opp første gang i 1997, finner kommisjonen forklaringene om at det i dag ikke gjenfinnes ytterligere logg- og filmmateriale fra 1982 fyllestgjørende.

13.2.8 Observasjoner fra Widerøe-flygere og andre ved Langnes 11. mars 1982

13.2.8.1 PROBLEMSTILLINGER – FLYHAVARI-KOMMISSJONENS UNDERSØKELSER 1982-84

Kommisjonen behandler i det følgende spørsmålet om opplysninger fra andre personer enn tilsatte ved lufttrafikk-tjenesten i Langnes tårn, kan gi grunnlag for å slutte at det likevel var militære jagerfly fra Langnes i lufta i tiden rundt havariet til LN-BNK. Dersom disse opplysningene stemmer, vil det rokke ved påliteligheten til den militære trafikkjournalen,

som viser at det ikke var jagerfly fra flyplassen i lufta da ulykken skjedde.

På samme måte som anførsler om at det landet en skadet Harrier på Bardufoss flystasjon en tid etter ulykken, har tilsvarende opplysninger fremkommet om at det skal ha landet en Harrier på Langnes under omstendigheter som indikerte at flyet hadde problemer. Hva angår flyet som landet på Bardufoss – RED 2 –, er kommisjonen, som begrunnet i det foregående, sikker på at dette flyet tok av fra Langnes en time etter ulykken. De problemer som kan ha foreligget med dette flyet, kan følgelig ikke knyttes opp mot havariet til LN-BNK. Det vises om dette til drøftelsen foran, under kapittel 13.2.3.

Den første kjente antydning om landing av en Harrier på Langnes på et tidspunkt og under omstendigheter som er påfallende i forhold til ulykken, finner kommisjonen i en høringsuttalelse til FHKs første rapportutkast, avgitt av enken etter fartøysjefen på LN-BNK, Karin Hovring, 2. april 1984, under henvisning til en telefonsamtale året før med kommisjonsmedlem Vikholt:

"Da jeg var hos dir. Nissen ble det ringt til kommisjonen for å høre hvilke områder dere hadde kvar at gjennomsoke. Jeg spurte hr. Vikholt om det Harrierfly som landet i Tromsø ca. 30 min. etter ulykken, med skade i vingens forkant. Han svarte at dette var undersøkt. Hva ble resultatet? Det er vel liten tvil om at en sak som dette burde vært tatt med i en rapport. I rapporten sies det i forbifarten ingen andre fly ble registrert på radarn. Men dette utelukker jo ikke fly i lavere høyde. I samme tidsperiode ble det så vidt jeg vet rapportert om Harrierfly som passerte meget nær et Widerøe-fly i Sørkjosen."

Som det senere vil bli redegjort for, har ingen av de vitner som hevder å ha sett landing av Harrier ved Langnes en tid etter ulykken, antydning at dette flyet hadde skade i vingen, eller andre ytre skader. Den informasjon Karin Hovring brakte videre til FHK, har hun åpenbart fått fra andre, og det kan da ikke utelukkes at kilden, eller hun selv, har forvekslet saken med omtale som kan ha versert i tilknytning til nødlandingen til RED 2 på Bardufoss samme dag.

FHK drøftet ikke informasjonen fra Karin Hovring i den endelige rapporten fra 1984. Av det som kan leses ut av FHKs rapport fra 1988, er det kommisjonens inntrykk at FHK hadde full tillit til den informasjon som fremgår av den militære trafikkjournalen ved Langnes. Dette ble også bekreftet av medlemmene av den tidligere FHK under høringen av dem 5. februar 2004. Anførsler om at journalføringen ved Langnes ikke var til å stole på, fremkom så sent som i 1997, gjennom det anonymiserte avisintervjuet med flygelederassistent Terje Lillevik, lenge etter at FHK hadde avsluttet sitt arbeid med saken. Karin Hovrings henvisning til nærpasseringen av Harrierfly i

”samme tidsperiode” er i to henseender misvisende. For det første dreide det seg ikke om en nærpassering av Harriere, men om Jaguarer, og for det andre ikke om ”samme tidsperiode”, men om forhold som i tid er atskilt med flere timer.

13.2.8.2 FLYKAPTEIN STEIN-KJETIL SVENDSENS OBSERVASJONER – FLYHAVARI- KOMMISJONENS UNDERSØKELSER 1987-88

I forbindelse med den fornyede oppmerksomhet saken fikk vinteren 1987 – og som ledet frem til FHKs fornyede granskning av ulykken – brakte media frem observasjoner og uttalelser fra en flykaptein i Widerøe, Stein-Kjetil Svendsen, om hans opplevelser ved Langnes 11. mars 1982.

Svendsen hadde denne dagen, sammen med fartøysjef Sigurd Oleivsgård, på flygning fra Hammerfest til Tromsø via Sørkjosen, blitt passert av to britiske Jaguar jagerfly fra RAF 41. skvadron, stasjonert på Bardufoss, som – etter Widerøe-flygernes vurdering – hadde kommet for nær ruteflyet da dette var under innflygning til Sørkjosen. Hendelsen ble av Widerøe-flygerne rapportert som ”Air-miss” til flygelederne i tårnet ved Langnes etter landing der. Tilsvaret til rapporten ble for øvrig også avgitt av lederen for RAF 41. skvadron på Bardufoss. Mens Widerøe-flygerne sto i tårnet for å avgi sin rapport, observerte de at en britisk Harrier kom inn for landing, etter å ha anmodet om – og fått innvilget – en prioritert landing, dvs. innflygning og landing utenom ordinær tur.

Dagbladet hadde 23. januar 1987, under tittelen ”Skadd jagerfly landet i Tromsø”, et oppslag om Svendsens opplevelser fra Langnes. Fra avisoppslaget gjengis:

”- Mens vi stod i tårnet for å avgi rapport, meldte et Sea Harrier-fly seg for tårnet. Det ba om prioritert landing på grunn av problemer. Flyet landet. Det fikk spørsmål om det ville parkere på rullebanen og om det var behov for hjelp, men det taxet inn og stoppet utenfor tårnet. Vi kunne ikke se om det hadde noen ytre skader, til det var avstanden for stor, og vi hadde heller ikke hørt om havariet utenfor Gamvik på det tidspunktet, forteller Svendsen.

Svendsen er ikke nå i stand til å angi tidspunktet for når han landet den aktuelle dagen, men det var lyst trolig midt på dagen. En drøy halvtime etter landingen stod han i tårnet. Flygningen gikk fra Kirkenes, rundt kysten og til Tromsø. Også han hørte siden antydningene om at Widerøe-flyet kunne ha vært utsatt for en kollisjon med et annet fly og ryktene om at et skadd Harrier-fly hadde landet ei stund etter ulykkestidspunktet.

- Men den gangen var det bare snakk om at et slikt fly hadde landet på Bardufoss. Jeg tenkte aldri på at det først kunne ha landet i Tromsø, sier Svendsen nå.”

Svendsen avga forklaring for FHK 12. mars 1987. Han hadde da fått brakt på det rene tidspunktet for egen landing på Langnes, og tidspunktet for landingen til den aktuelle Harrieren. Fra hans protokollerte forklaring for FHK gjengis:

”Han var i tårnet på Langnes p.g.a. en airmiss tidligere på dagen. Han rapporterte denne i tårnet. Han var selv WF pilot på denne dagen. Mens han var i tårnet kom en Sea Harrier inn og ba om Priority Landing. Han fikk tillatelse og landet. Tidspunktet var tidlig på dagen – lenge før havariet. (...)

Landingen må ha skjedd kl 1137 – tallet har han fått av sjefsflygeleder Bjørnar Pedersen på Langnes. Han landet selv kl 1113. Han var sammen med en flyger i tårnet. (...) Han er sikker på at klareringen skjedde til Langnes.

Svendsen hørte at han ble spurt om han ville stoppe på banen eller takse inn. Han ville takse inn og gjorde det. Sjefsflygeleder Pedersen benekter ikke at dette kan ha skjedd overfor Svendsen.

Det ble ikke sagt noe fra Harrier'en om hva slags problemer han hadde, siden han ba om prioritert landing. Svendsen kan ihvertfall ikke huske det ble sagt. Flygelederen sa heller ingen ting.”

Svendsens forklaring for FHK ga etter dette ingen holdepunkter for å anta at det han hadde sett, kunne relateres til havariet til LN-BNK. Svendsens vitneutsagn nevnes heller ikke i rapporten, hvor det kort konstateres at ”*Trafikkjournalen fra Langnes viser at ingen av de britiske Harrier-fly var i luften da LN-BNK havarerte.*¹⁴⁴”

Utover det som var antydning av Dagbladet, har det, så vidt kommisjonen har brakt i erfaring, ikke vært noen som har anført at observasjonene til Svendsen likevel kunne settes i sammenheng med havariet til LN-BNK, eller at observasjonene kunne tas til inntekt for at føringen av den militære trafikkjournalen ved Langnes ikke var etterrettelig. Kommisjonen har likevel undersøkt spørsmålet, men kan bare konstatere at det ikke er noe ved Svendsens observasjon som er egnet til å knytte det han har sett, til havariet til LN-BNK. Det ville også ha vært en enkel sak for Dagbladet å finne ut at observasjonen var gjort to timer før ulykken inntraff.

Svendsen avgikk ved døden for noen år siden. Fartøysjefen på den aktuelle flygningen, Sigurd Oleivsgård, avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 5. januar 2004. Oleivsgård kunne i dag ikke erindre noe fra episoden i tårnet ved Langnes, slik den var beskrevet av Svendsen. Han la imidlertid til at det ikke var uvanlig med prioriterte landinger, og at han av den grunn neppe hadde festet seg særlig ved en slik episode. Oleivsgård bekreftet for kommisjonen at han og Svendsen landet bare én gang på Langnes 11. mars 1982: Kl. 11.13 lokal tid.

¹⁴⁴ FHKs rapport R88, pkt. 3.2.2.2.

Innføringene i den sivile trafikkjournalen fra Langnes, sammenholdt med dokumenter knyttet til "air-miss"-saken ved Sørkjosen, bekrefter at Svendsen og Oleivsgård 11. mars 1982 fløy Twin Otter LN-BNA, som landet ved Langnes kl. 11.13 lokal tid. Dette landingstidspunktet, sammenholdt med Svendsens opplysning til Dagbladet om at de så landingen fra tårnet en halvtime senere, gir ikke holdpunkt for å anta at det er noe påfallende ved innføringene i den militære trafikkjournalen. I denne fremkommer det eksempelvis at toktet EAGLE RED 1-4, bestående av fire Harriere, landet i to puljer, henholdsvis kl. 11.31 lokal tid og kl. 11.37 lokal tid.

Det er likevel tenkelig at observasjonen Svendsen beretter om skjedde på et noe tidligere tidspunkt enn hva han forklarte fem år etter hendelsene. Etter at Svendsen og Oleivsgård innga sin "air-miss"-rapport, ble det rutinemessig tatt tidfestet utskrift av lyd-båndet som tok opp radio- og telefonsamtaler til og fra tårnet ved Sørkjosen lufthavn denne dagen. Det fremkommer av utskriften at Sørkjosen kl. 11.29 lokal tid ble ringt opp av tårnet ved Langnes, som orienterte om at mannskapet fra WF 929 nettopp hadde vært hos dem og avgitt en "air-miss"-rapport. Fra tårnet på Langnes innledes samtalen slik: *"Du vi har nettopp hatt WF 929 her oppe hos oss"*. Ordvalget indikerer at besetningen Svendsen/Oleivsgård på dette tidspunktet ikke bare hadde redegjort for forholdet, men også hadde forlatt tårnet. Uansett synes de å ha kommet opp i tårnet på Langnes på et tidligere tidspunkt enn før antatt. Det kan derfor ikke utelukkes at de var i tårnet da en enslig Harrier, EAGLE 61, ifølge trafikkjournalen landet kl. 11.18 lokal tid. Trafikkjournalen ble på dette tidspunktet ført av Terje Lillevik. Dette vil i tilfelle innebære at Oleivsgård/Svendsen befant seg i tårnet innen fem minutter etter deres egen landing, og at den prioriterte Harrier-landingen skjedde kl. 11.18 lokal tid, ikke kl. 11.37 lokal tid, som Svendsen ifølge sin forklaring i 1987 fikk oppgitt av sjefsflygeleder Pedersen. At trafikkjournalen ikke har noen anmerkninger om at det har skjedd noen prioriterte landinger denne dagen, er i tråd med den alminnelige praksis som gjaldt i tårnet ved Langnes.

Uansett hvilket av de nevnte tidspunkt (kl. 11.18 eller 11.37 lokal tid) man legger til grunn for Svendsens observasjon av den prioriterte Harrier-landingen, ligger den i tid omtrent to timer forut for ulykken.

Under de fornyede undersøkelsene i 1987-1988 avhørte FHK flere personer fra flygermiljøet i Widerøe, som over tid hadde engasjert seg for at havariet måtte granskes på nytt; blant andre Peter Blom Hella, Jon Hovring (bror av den avdøde fartøysjefen), Sven Vidar Bottolvs og Ole Martin Nordbye. Avhørene gir ingen antydning om at det i Widerøe-miljøet

var kjent eller ble spekulert over at andre flygere i Widerøe hadde observert landing av en Harrier på Langnes på et tidspunkt eller under omstendigheter som gjorde det aktuelt å sette flyet i sammenheng med havariet til LN-BNK.

13.2.8.3 FLYKAPTEIN STEINAR BRAGSTADS OBSERVASJONER – HAVARIKOMMISJONEN FOR SIVIL LUFTFARTS UNDERSØKELSER 1997-98

Nær ti år senere – i februar 1997 – ble det igjen stor oppmerksomhet rundt havariet til LN-BNK, idet nevnen til den avdøde fartøysjefen, Helge Sørhaug, sto frem i media og hevdet at han satt på nye opplysninger som knyttet britiske RAF Harriere fra Langnes opp mot havariet. Som gjennomgått foran var den nye primære kilden til Sørhaug pensjonert oberstløytnant Per Gavin. I den hendelseskjede som Sørhaug gjorde gjeldende - videreformidlet av NTB i februar 1997 - inngikk imidlertid også opplysninger om at den aktuelle Harrieren landet på Langnes på et tidspunkt som ikke fremgikk av trafikkjournalen der, og at landingen var blitt observert av et mannskap fra Widerøe:

"Etter landingen ble det låst inn i en hangar. Landing bekreftes av en Widerøe-kaptein som landet i Tromsø på samme tidspunkt. Ifølge vitnet ble meldingen om nødlandingen enten slettet eller ikke loggført."

Sørhaug opplyste ikke overfor HSL hvem Widerøe-kapteinen var. Etter kontakt med Widerøe fikk HSL derfra opplyst at man burde kontakte kaptein Steinar Bragstad og kaptein Sven Vidar Bottolvs. Sistnevnte hadde tidligere vært tilsatt i Widerøe, men arbeidet da hos SAS Commuter.

HSL kontaktet Bottolvs over telefon 17. februar 1997. Bottolvs hadde ikke selv vært øyenvitne til hendelser 11. mars 1982, men hadde ut fra interesse for saken foretatt enkelte undersøkelser vedrørende spørsmålet om jagerfly kunne ha hatt befatning med havariet til LN-BNK. Fra hans etterfølgende brev til HSL 22. februar 1997 gjengis:

"Med bakgrunn i dette engasjementet og spekulasjoner om at et militært jagerfly kunne være involvert i havariet med LN-BNK, ble jeg kontaktet noen dager senere av en kapteinskollega i WF, Bragstad. Kaptein Bragstad med styrmann Sundt ble av ATC under innflygning til ENTC beordret til en "delay turn due to emergency traffic".

- En Britisk Harrier "requested priority landing due to damage in the hydraulic system" (?).
- ATC, ENTC "bortviste" W.F. (?), "due to emergency traffic" (?).
- Harrier-piloten opplyste følgende på radioen "the airliner may land in front of me, my position is thirty nm to the NE of TOS VOR" (?)

- WF (?) lander.
- Pilotene Bragstad og Sundt observerer at Harrieren lander, tilsynelatende uten problemer, men med tilstedeværelse av "fire- and rescue vehicle".

Kaptein Bragstad og styrmann Sundt påsto at denne radio korrespondansen fant sted ca 40 minutter etter havariet med BNK, med referanse i landings tidspunkt WF (?) og havari tidspunkt BNK.

Jeg mente å kunne verifisere denne påstand etter diverse dokumentasjon undersøkelser; samtaler med Bragstad, Sundt og korrespondanse med operativ avdeling i WF.

Ved henvendelse og spørsmål til ATC om innsyn i Trafikk-loggen for ENTC 11 mars, fikk jeg følgende svar:

- Trafikk Loggen for ENTC den 11 mars er ikke tilgjengelig da denne var beslaglagt av Flyhavarikommisjonen.
- Sjefsflygeleder var selv på vakt den 11 mars.
- Ingen kjent nød- eller hastemelding i Tromsø luftrom den 11 mars.

Kaptein Bragstad gav på oppfordring fra meg, på et meget senere tidspunkt en skriftlig redegjørelse for denne hendelsen fra sin daværende tjenestebase Dar-es-Salam."

Bottolvs var i samme brevet inne på at han som følge av innbrudd i sin tjenesteleilighet hadde tapt det meste av dokumentasjonsgrunnlaget for de opplysninger han kom med. Senere samme år, i brev 6. juni 1997, presiserte han at de punkter han ikke kunne dokumentere var markert med "(?)" i teksten, dog slik at han hadde fastslått at observasjonen ble gjort i forbindelse med WF 911, som landet på Langnes kl 14.09 lokal tid.

HSL kontaktet 18. februar 1997 Steinar Bragstad, som samme dato avga en skriftlig redegjørelse om saken til HSL:

"Viser til telefonsamtale med Herr Rygnestad den 18.ds. angående landing på Tromsø lufthavn den 11. mars 1982.

Med forbehold fordi dette er snart 15 år siden, skal jeg etter beste evne forsøke å gjengi det slik jeg mener å huske det.

Undertegnede, sammen med daværende styrmann Øystein Sund, landet i Tromsø 3 ganger denne dagen, på tre forskjellige rutenummer. Under en av disse landingene ble vi vitne til at en militær "Sea Harrier" ba om, og foretok en såkalt "priority landing" på grunn av et eller annet teknisk problem som jeg ikke lenger husker hva besto i. Vi kom inn til Tromsø på rute WF 884 som startet fra Andenes. Landingstidspunktet har jeg ingen notater på, men det formodes å ha vært mellom kl. 10 30 og 11 30.

Håper dette kan være til hjelp."

I HSLs rapport 17. april 1997 gjengis innholdet i brevene fra Bottolvs og Bragstad i anonymisert form. Med hensyn til Bragstads opplysninger om at opptrinnet med Harrieren skjedde i forbindelse med flygningen av rute WF 884 fra Andenes, pekte HSL på at

trafikkjournalen fra Langnes viser at de landet kl. 11.14 lokal tid. HSL konkluderte deretter under pkt. 2.1.7, i relasjon til dette temaet, slik:

"På bakgrunn av de to flykapteinenes redegjørelser kan det konkluderes at den "prioriterte landingen" som et Sea Harrierfly skal ha foretatt på Tromsø lufthavn den 11. mars 1982, tidsmessig ikke kan ha vært innblandet i ulykkessekvensen med LN-BNK fordi landingen ble gjennomført mer enn to timer før ulykken."

Helge Sørhaug avga 24. april 1997 merknader til HSLs rapport, hvor han i det store og hele ga uttrykk for en fortsatt kritisk holdning til saken og til HSLs håndtering av denne. I tilknytning til HSLs gjennomgang av observasjonen fra Widerøe-mannskapet på Langnes ulykkesdagen, uttaler han imidlertid:

"Hva angår Harrier jageren som fikk prioritert landing på Langnes – Tromsø havaridagen opplyste den ene flygeren til meg tidligere at landingen skjedde i forbindelse med den 3 turen fra Hammerfest, altså noe etter kl. 1400, se rapporten, punkt 2.1.5. Det samme skal denne flygeren ha opplyst til en annen flyger i Widerøe kort tid etter havariet. Sistnevnte flyger har inngitt rapport til kommisjonen se punkt 2.1.6. Når førstnevnte flyger senere er blitt usikker på tidspunktet og andre flygere mener det må ha vært tidligere på dagen kan angjeldende prioritert landing vanskelig knyttes til havariårsaken."

Referansepunktene som Sørhaug viser til, er HSLs gjengivelse av brevene fra henholdsvis Bottolvs og Bragstad til HSL. Kommisjonen er for øvrig kjent med, og har notater fra, telefonsamtaler som Sørhaug på dette tidspunktet hadde hatt med det aktuelle mannskapet fra Widerøe: Steinar Bragstad og Øystein Sund, samt med Stein-Kjetil Svendsen. Av notatene fremgår ingen entydig tidfesting av den omtalte Harrier-landing, heller ikke av Sørhaugs referat av samtalen med Sund.

Den sivile trafikkjournalen viser at Bragstad/Sunds Twin Otter LN-BNX, rute WF884 fra Andenes, landet på Langnes kl. 11.14 lokal tid. Denne landingen er loggført ett minutt etter landingen til LN-BNA, med mannskapet Svendsen og Oleivsgård, for øvrig deres eneste landing der den dagen. Når Svendsen i 1987 opplyste at han fra tårnet så en prioritert landing foretatt av en Harrier, er det, slik Bragstad ordla seg i redegjørelsen til HSL i 1997, nærliggende å anta at besetningen Bragstad/Sund så det samme som besetningen Svendsen/Oleivsgård. Det er således intet påfallende ved den militære trafikkjournalen i forhold til denne landingen.

For ordens skyld bemerkes at Bragstad/Sunds observasjon også kan ha skjedd ved deres første landing på Langnes denne dagen, kl. 09.12 lokal tid med LN-BNX på rute WF 915 fra Hammerfest. Noen minutter etter denne landingen landet toktet 5553A/B,

bestående av to Harriere, henholdsvis kl. 09.17 og kl. 09.18 lokal tid. En prioritert landing på dette tidspunktet kommer i så fall i tillegg til den Stein-Kjetil Svendsen observerte.

Bragstads styrmann den aktuelle dagen, Øystein Sund ble, så vidt kommisjonen kan se, ikke kontaktet av HSL i anledning undersøkelsene som ledet frem til rapporten av 17. april 1997. Øystein Sunds syn på saken ble først offentlig kjent gjennom hans deltakelse i NRK Brennpunkt-produksjonen *Vanskelige vitner* i 2002.

13.2.8.4 STEINAR BRAGSTAD OG ØYSTEIN SUNDS FORKLARINGER FOR MEHAMN- KOMMISJONEN – KOMMISJONENS UNDERSØKELSER

Kommisjonen innhentet 18. juni 2003 forklaring fra Steinar Bragstad. Om omstendighetene rundt landingene er det protokollert fra forklaringen:

”I 1982 var vitnet kaptein i Widerøe. Han kan huske at han landet i Tromsø 3 ganger den 11.3.82, og han hadde Øystein Sund som styrmann. Ved en av landingene, vitnet kan ikke huske hvilken, var det en episode med et britisk Harrier fly. Vitnet husker at piloten på Harrierflyet ba tårnet om prioritert landing, da han hadde tekniske problemer. Vitnet var også på vei inn til landing, og tårnet beordret vitnet bort fra sin innflygning.

Den britiske piloten kom da inn og sa ”we are still 30 miles east, so let the airliner land”. Vitnet landet, og etter at han og styrmannen hadde kommet ut av flyet, stod de og så på at Harrieren landet vertikalt i nærheten. Det var ikke så nær at de kunne se om flyet hadde noen skader. Vitnet kan ikke huske hva som videre skjedde med flyet.

Vitnet fikk opplysninger om ulykken ved Mehamn senere samme ettermiddag/kveld.”

Kommisjonen innhentet 22. august 2003 forklaring fra Øystein Sund. Om omstendighetene rundt observasjonene ved Langnes 11. mars 1982 er det protokollert fra forklaringen:

”11.3.82 var vitnet på jobb sammen med kaptein Steinar Bragstad. De fløy strekningen Hammerfest-Honningsvåg-Mehamn-Tromsø den dagen, uten at vitnet kan huske detaljer om tidspunkter på de forskjellige stedene. Han husker at de skulle avslutte dagen i Tromsø, og de var klarert av tårnet der for landing og befant seg ca 6-7 mil ute.

Vitnet hørte da et fly som kalte opp tårnet i Tromsø og ba om prioritert landing. Like etter fikk vitnet og Bragstad beskjed fra tårnet om å gå ut av sitt landingsmønster, og gå inn i et ventemønster, slik at det andre flyet kunne lande først. Vitnet forstod det slik at det andre flyet var et jetfly.

Jetflyet kom på radioen igjen og ba om posisjonen til vitnet og Bragstad. Da posisjonen ble oppgitt, sa piloten at de kunne lande før han. De landet før jetflyet, og de parkerte Twin Otteren ved det gamle flytårnet. Det var en hangar helt syd på området, og den ble benyttet av Royal Air Force under øvelser. Et-

ter at de hadde sluppet av passasjerene, ble vitnet og Bragstad stående igjen utenfor sitt fly, og de hadde radioen på.

Vitnet så jetflyet komme inn for landing, men hørte så at piloten sa at han var usikker på om landingshjulet foran var i låst stilling. Han avbrøt landingen, og han gikk lavt foran tårnet for å få tårnet til å se om hjulet var ute. Han fikk bekreftelse på dette fra tårnet, og gikk da for en ny landingsrunde. Han avbrøt også denne gangen, og han ba om tillatelse til å lande vertikalt da han var usikker på landingsunderstelet. Han fikk tillatelse til dette, og vitnet fikk for første gang se et jetfly lande vertikalt.

Vitnet og Bragstad reiste inn til SAS-hotellet i Tromsø, og de ble enige om å hvile en times tid før de gikk for å spise. Vitnet gikk på sitt rom, og fikk der høre nyheten på radioen om at et Widerøe-fly var saknet ved Mehamn. Vitnet varslet Bragstad med en gang, og Bragstad kom ned på rommet til vitnet. De ringte Widerøe i Bodø, og fikk der bekreftet det som var sagt på radioen.”

Etter at de foreløpige forklaringene fra flygerne var innhentet sommeren 2003, konstaterte kommisjonen at det blant annet var forskjell mellom flygerens angivelser av hvor mange flygninger de hadde hatt til Tromsø 11. mars 1982: Bragstad poengterte at de to hadde gjennomført tre flygninger til Tromsø, samtidig som han i dag ikke husket ved hvilket landingstidspunkt de hadde opplevd innflygningen og landingen til Harrieren. Sund på sin side opplyste bare om den ene landingen, og at dette knyttet seg til Finnmarksruta.

Øystein Sund avga deretter forklaring for kommisjonen under åpen høring 21. oktober 2003, hvor han vedtok den forklaring han tidligere hadde avgitt til kommisjonen 22. august 2003. Et sentralt tema under høringen var ved hvilken av de tre landingene ved Langnes 11. mars 1982 observasjonen ble gjort. Fra forklaringsprotokollen gjengis:

”Den 11.3.82 var vitnet styrmann og fløy sammen med kaptein Steinar Bragstad. De landet i Tromsø tre ganger denne dagen på tidspunktene kl 0912, kl 1114, og kl 1409. Vitnet fastholder det han forklarte i sin vitneforklaring av 22.08.03 om den nødlanding av Harrierflyet som skjedde på Langnes, og tidspunktet for denne. Det er det samme han også fortalte i Brennpunkt-programmet før jul i 2002.

Vitnet ble foreholdt forklaringen til Widerøe-kaptein Stein Svendsen av 12.03.87, hvor han forklarer at den nevnte nødlanding skjedde kl 1137. Han ble videre foreholdt et brev som Steinar Bragstad skrev til den sivile havarikommisjonen i 1997, hvor han sier at nødlanding skjedde ved den andre landingen på Langnes, altså kl 1114. I tillegg ble vitnet foreholdt opplysninger fra den militære loggen av 11.3.82 fra tårnet på Langnes, som beskriver at det landet et Harrier-fly alene kl 1137¹⁴⁵. Vitnet sier at han savner opplysninger fra den sivile loggen fra fly-

¹⁴⁵ Den militære trafikkjournalen for Langnes viser at det landet et Harrierfly alene kl. 11.18. Kl. 11.37 er det innført landing av to Harrierfly.

tårnet. Vitnet opplyser at han har hørt rykter om at siden fra den 11.3.82 er borte fra den sivile loggen. Det er sivile flygeledere som fører begge loggene.

Vitnet sier at det er vanskelig å si om han har tatt feil av tidspunktet han opplevde nødlandingen. Han har i alle år hatt en formening om at det skjedde ved deres siste landing. Kommisjonen opplysninger ved høringen har imidlertid sådd tvil om han husker riktig. Han vil her bemerke at Steinar Bragstad har gitt uttrykk for at han husker svært dårlig fra tiden omkring 11.3.82.

Vitnet kan ikke huske om andre Widerøe-fly landet umiddelbart før eller etter han landet på Langnes ved landing nr 2. Han kan heller ikke huske om det var andre Harrier-fly enn det han har beskrevet som landet på Langnes den dagen. Han kan ikke huske om det var utrykning av brann- og redningstjeneste ved nødlandingen, og han kan heller ikke huske om piloten ble tatt hånd om etter landingen. Vitnet har aldri snakket med noen i tårnet på Langnes vedrørende nødlandingen.

I brev til kommisjonen 16. januar 2004 fremkom Øystein Sund med enkelte utfyllende opplysninger i forhold til det han forklarte under høringen, og han hadde også enkelte kommentarer til måten høringen av ham ble gjennomført på:

”Etter å ha vært i høring for kommisjonen høsten 03, ble det fra kommisjonens leder uttalt at, dersom man husket tilbake på detaljer som ikke kom fram i høringen eller at notater fra tidligere ble funnet etc, var det ønskelig at man tok kontakt med kommisjonen.

Jeg har fått tak i brev fra kaptein Steinar Bragstad datert 15. feb 87, mens han tjenestegjorde for Norad i Tanzania. Her fremgår det bekreftende at observasjonen i Tromsø ang. Harrierlanding er i forbindelse med wf rute 911. Han karakteriserer også detaljmessig at wf 911 (som kommer fra hammerfest) rapporterer fra ”wide base” runway 19 noe som ikke normalt ville vært tilfelle hvis man sirkler fra andre siden av flyplassen for landing mot syd.

Under høringen kom kommisjonens leder inn på at undertegnede hadde i sin forklaring gitt uttrykk for at wf 914 og wf 930 hadde fløyet sammen (Nærmest i formasjon), noe som jeg også bekreftet i høringen. Dette forsøkte kommisjonens formann å så tvil om idet han fremla avgangstider fra Alta som bevismateriale om at vi hadde tatt av med så mange minutters mellomrom at dette ikke var sannsynlig. De opplysninger jeg sitter med i dag er at det ikke forefinnes noen kopi fra logg i Alta TWR, men bare en standard tidtabell. En slik tidtabell kan ikke brukes i denne sammenheng. Allerede her begynner kommisjonen og befeste fakta og setter ting i tvil slik at jeg ble usikker, noe som forplantet seg senere i høringen, dvs. detaljer om landing i Tromsø.

Jeg har også funnet et notat som jeg selv har skrevet (dessverre uten dato), men som en forberedelse i tilfelle jeg skulle bli innkallet til avhør i forbindelse med kommisjonens arbeide i 1988. I dette notatet fremgår det detaljer som konkluderer med at mine uttalelser som det ble forsøkt å sette tvil til, er slik jeg har hevdet hele tiden.

Jeg hører gjerne fra kommisjonen i anledning min henvendelse.”

Kommisjonens leder besvarte brevet 28. januar 2004. Sund ble her anmodet om å oversende en kopi av kaptein Bragstads brev av 15. februar 1987, og i den grad Sund måtte mene at hans eget notat fra 1988 var egnet til å utfylle hans forklaring for kommisjonen, ble han invitert til å oversende dette også. Om avhørssituasjonen under høringen ble det videre uttalt:

”I brevet kommer du videre inn på min eksaminasjon av deg under høringen i Bodø, 21. oktober 2003. Jeg har gått igjennom lydbåndopptaket for den delen av eksaminasjonen som gjaldt din og Lorentzens avganger (med henholdsvis LN-BNX og LN-BNK) fra Alta om morgenen 11. mars 1982. Til din opplysning om at dere tok av relativt samtidig, refererte jeg til en ”logg” hvor avgangstidene for deg og Lorentzen lå 10 minutter fra enannen. På ditt spørsmål om hvilken logg jeg refererte til, opplyste jeg – etter å ha bladd i papirene – at det dreide seg om en ”logg som Larsstuvold har satt opp – for hva det måtte være verdt, da”. Når du mener at den usikkerhet denne sekvensen skal ha etablert hos deg fulgte deg også for de senere deler av forklaringen som angikk landinger i Tromsø, har kommisjonen notert seg ditt syn på dette.”

Ved brev 29. januar 2004 til kommisjonen oversendte Øystein Sund kopi av Steinar Bragstads brev av 15. februar 1987. Bragstads brev som er rettet til Sven Vidar Bottolvs, med kopi til Jon Hovring, har følgende innhold:

”På oppfordring sender jeg en nedtegnelse over episode opplevd ved innflyvning/landing i Tromsø den 11. mars 1982. Det gjengis så korrekt som mulig etter beste hukommelse:

Mitt fly med styrmann Øystein Sund og meg som besetning, kom inn for landing i Tromsø. Vår posisjon var wide base rwy19 med klarering til å lande, da et annet fly meldte seg på radioen og ba om ”emergency landing due hydraulic failure”. Tårnet ba oss vike for dette flyet, hvilket vi var iferd med å etterkomme da flyet bemerket noe slikt som: ”just let det airliner land 1m still 30 miles to the north”. Vi landet, parkerte og så på at flyet landet, tilsynelatende uten problemer. Flyet viste seg å være en britisk Sea-Harrier som deltok i den store militærøvelsen som da foregikk i området.

Når det gjelder detaljer som tidspunkt for vår landing og hvilket fly vi hadde så husker jeg ikke det nå. Det fins imidlertid i grøn gjenpart av flight log som arkiveres i Widerøes hangar i Bodø.

Jeg går ut fra at flytårnet i Tromsø har arkivert logg hvor det vel etter bestemmelsene skal være innført irregulære hendelser som denne.

Jeg vil også be dere kontakte Øystein Sund for å få verifisert min gjengivelse.

Til slutt vil jeg ønske dere lykke til med det arbeide som jeg gjennom presse har sett er igangsatt for kanskje endelig å finne årsaken til den tragiske flyulykken.”

Så vidt kommisjonen kan bedømme, inneholder Bragstads brev ikke noen bekreftelse av at observasjonen ble gjort i tilknytning til ruten WF 911, med landing ved Langnes kl. 14.09 lokal tid, slik Sund hevdet overfor kommisjonen i brevet av 16. januar 2004. Når Sund fremhever Bragstads opplysning om at flyet deres var *"wide base rwy19"*, som angir innflygningstraseen til Langnes, kan ikke kommisjonen se at det skulle være ensbetydende med at de på dette tidspunktet kom fra Hammerfest. Noen slik slutning synes heller ikke Bragstad å dra, idet han i brevet poengterer at han for sitt vedkommende ikke husker hvilken landing det dreide seg om. Kommisjonen viser for så vidt også til at Bragstad, som gjengitt ovenfor, i 1997 mente at det hele hendte på rute WF 884 som kom fra Andenes tidligere på dagen. For øvrig finner kommisjonen grunn til å bemerke at Bragstad/Sund også kom fra Hammerfest ved den første landingen ved Langnes, kl. 09.12 lokal tid, og at observasjonene som nevnt også er forenlige med journalførte landinger av Harrier kort tid etter dette landingstidspunktet.

Steinar Bragstad forklarte seg for kommisjonen i åpen høring 2. februar 2004. Han vedtok der sin tidligere forklaring avgitt 18. juni 2003. I tilknytning til de spørsmål kommisjonen reiste er følgende protokollert fra forklaringen:

"Vitnet fikk opplyst at han og Sund hadde landet tre ganger på Langnes den 11.3.82.

Første landing kl 0912 – lokal tid.

Andre landing kl 1114 – "

Tredje landing kl 1409 – "

Vitnet kan huske at det kun var ett Harrier-fly som kom inn for prioritert landing like etter at vitnet selv hadde landet. Vitnet sier at det bare dreide seg om minutter før Harrier-flyet kom inn. Vitnet kan ikke huske detaljer omkring landingen, og han kan ikke huske om det var noen spesiell beredskap på flyplassen ved landingen. Det er helt sikkert at de ikke ventet over en time før Harrier-flyet kom inn. Han kan ikke huske om det kom inn noe annet Widerøefly i samme tidsrom.

Vitnet kan ikke huske at han fikk telefonhenvendelse fra Rygnestad i 1997. Brevet vitnet skrev tilbake til Rygnestad ble opplest.

Vitneforklaringen av 12.3.87 fra Svendsen ble opplest.

Vitnet har ikke lest boka "Ingen kjent trafikk".

Et avsnitt fra metoderapporten til Brennpunkt-programmet ble opplest for vitnet. Det omhandlet at Harrier-flyet ble trukket inn i en hangar rett etter landing. Vitnet kan ikke erindre at dette skjedde. Vitnet har selv aldri vært i kontakt med NRK eller Brennpunkt.

(...)

Vitnet sier at han var i arkivet til Widerøe og tok ut tidspunktene for landingene 11.3.82. Ulf Larstuvold hevder i et notat at vitnet kun tok ut tidspunktet for den siste landingen, men vitnet sier at han like godt kan ha tatt ut for alle landingene den dagen.

Brevet han skrev til Bottolvs av 15. feb. 87 ble opplest. Vitnet var da i Tanzania, og han regner med at han skrev brevet etter oppdrag fra Bottolvs.

Begrepet Sea Harrier ble benyttet om Harrier-fly."

Basert på de utsagn som kommer direkte fra Bragstad og Sund, og ikke er formidlet gjennom mellommenn, synes det relativt klart at Bragstad enten ikke husker når observasjonen ble gjort (1987 og 2003/2004), eller knytter den til landingen med WF 844 samme dag kl. 11.14 (1997). Sund forklarte seg første gang offentlig om saken i NRK Brennpunkt-program høsten 2002. Da opplyste han ingenting om landingstiden, men programkomposisjonen gir inntrykk av at Brennpunkt-redaksjonen oppfattet ham slik at observasjonen skjedde til en tid som kunne settes i sammenheng med ulykken. Kommisjonen er ikke i besittelse av noe brev eller notat nedfelt av Sund personlig før dette tidspunktet, som kan kaste lys over hvilken oppfatning han tidligere har hatt om tidspunktet for observasjonen. Man har imidlertid kopi av et håndskrevet notat som Helge Sørhaug satte opp etter samtale med Øystein Sund den 12. mars 1997. Notatet synes å avdekke at Sund på det tidspunkt har gitt uttrykk for en viss usikkerhet mht. tidspunkt for observasjonen av den prioriterte Harrierlandingen. I notatet fremkommer dette kronologisk slik:

"Kan ikke si sikkert Andøya eller Tromsø fligten

(...)

Kan ha vært 1409 landet

(...)

Kan ha vært siste flight sammen med Bragstad Tromsø – Hft – Tromsø

(...)

Kl. 1409."

Kommisjonen har imidlertid notert seg at Sund ved den foreløpige forklaringen for kommisjonen 22. august 2003 tilsynelatende er klar på tidspunktet. Ved det foreløpige avhøret ble han imidlertid ikke foreholdt Bragstads tidligere forklaringer. Han viste større usikkerhet da disse ble foreholdt ham under den åpne høringen 21. oktober 2003. Usikkerheten har han senere tilskrevet måten avhøret foregikk på, og han mener nå bestemt at Harrierlandingen må ha skjedd ca. kl. 14.10 lokal tid, slik også NRK-Brennpunkt har lagt til grunn, se kapittel 17.6.5, punkt 7.

13.2.8.5 UNDERSØKELSER GJENNOMFØRT AV

FLYKAPTEINENE SVEN VIDAR BOTTOLVS

OG JON HOVRING

Arbeidskolleger i Widerøe har også anført at Bragstad og Sund ganske tidlig etter havariet til LN-BNK ga uttrykk for den oppfatning at observa-

sjonen av den prioriterte Harrier-landingen på Langnes knyttet seg til besetningens siste landing på Langnes 11. mars 1982 kl. 14.09 lokal tid. Kommisjonen legger til grunn at det må være opplysninger om en slik observasjon til dette tidspunkt som også foranlediget Karin Hovrings henvendelse i 1983 til FHKs medlem Vikholt, se punkt 13.2.3.4 og 13.2.8.1 i det foregående.

Sven Vidar Bottolvs opplyste i 1997 til HSL at han på et tidlig tidspunkt etter ulykken var blitt gjort kjent med den prioriterte Harrier-landingen på Langnes ca. 40 minutter etter ulykken. Tilsvarende sa han i sin foreløpige forklaring for kommisjonen 16. oktober 2003. Her er følgende protokollert:

”Noen dager etter ulykken ble vitnet kontaktet direkte i Tromsø av Steinar Bragstad. Bragstad fortalte at han hadde vært på tur inn for landing i Tromsø den 11.3.82, da landingen først ble omdirigert på grunn av et britisk Harrier-fly som ba om emergency landing. Etter at posisjonene ble bragt på det rene, fikk Bragstad lande først. Bragstad fortalte at dette skjedde ca 40 minutter etter ulykken ved Mehamn. Bragstad nevnte dette da han mente at det kunne ha relevans for ulykken. I dagene etter ulykken ble det også spekulert i om det kunne ha vært en kollisjon med et annet fly.

Noen dager senere fikk vitnet ut flight-planen hos Widerøe for den turen Bragstad hadde hatt. Denne fant han på grunnlag av flightnummeret som Bragstad hadde fortalt. På bakgrunn av flight-planen fant vitnet ut at Bragstad hadde landet på Langnes ca 40 minutter etter ulykken. Vitnet har også fått bekreftet Bragstad sine opplysninger av Øystein Sund som fløy sammen med Bragstad den dagen. Vitnet sier at han også har hatt kontakt med en flygeleder i tårnet på Langnes noen dager etter ulykken for å få bekrefte på emergency-landingen. Det var ikke skrevet noe i den sivile loggen for denne dagen om nødlandingen.”

Bottolvs ga deretter forklaring for kommisjonen 5. januar 2004. Han forklarte seg da i samsvar med den foreløpige forklaringen for kommisjonen. På spørsmål fra kommisjonen om hvorfor ingenting av dette ble opplyst overfor FHK da han ble avhørt av denne 24. mars 1987, er det protokollert fra forklaringen:

”Når det gjelder vitneavhøret av 24.3.87, svarte vitnet kun på spørsmål ved den anledningen. Grunnen til at han ikke nevnte noe om Bragstad og Sund i den forklaringen, er at han ikke ble spurt om det. Han vil legge til at hele avhøret ble gjennomført under ganske spesielle omstendigheter. Han regner med at han ble innkalt til avhør på grunn av sitt engasjement i saken. Han hadde vært i aviser og på TV, slik at Havarikommisjonen gjennom bl.a. dette ble kjent med hans engasjement.

Kommisjonen er spørrende til Bottolvs' begrunnelse for at han ikke sa noe til FHK under avhøret i

1987 om at flygerkolleger skulle ha sett en Harrier-landing på Langnes ”ca. 40 minutter etter ulykken”. Hvis det forholdt seg slik at han allerede få dager etter den 11. mars 1982 hadde gjort de undersøkelser og kommet i besittelse av de opplysninger han senere har opplyst at han den gang hadde, er det påfallende at han ikke kom frem med dette for FHK, spesielt på bakgrunn av det særlige engasjementet han hadde i saken.

Kommisjonen kan ikke se at FHK i tilfelle kunne få kunnskap om forholdet, uten at noen som kjente til det faktisk opplyste om det. Bottolvs hadde all mulig oppfordring til å komme frem med sine opplysninger da han forklarte seg for FHK i 1987, dersom han da satt på den informasjon han nå angir. Kommisjonen har gjennomgått lydbåndopptaket fra avhøret i 1987, hvor det fremgår at Bottolvs, på direkte spørsmål om han hadde kjennskap til vesentlig ny informasjon som burde komme FHK for øre, uttalte:

”Personlig så mener jeg at jeg selv ikke sitter inne med opplysninger som egentlig kunne kaste noe revolusjonerende nytt lys over ulykken. For hadde jeg det gjort, så er det klart at også jeg ut fra samme motivasjon ville tilført disse opplysningene så fort som overhodet mulig.”

Med mindre Bottolvs bevisst valgte å holde informasjonen om Bragstad/Sunds observasjoner tilbake fra FHK, noe Bottolvs ikke har anført, kan det som er gjengitt fra hans forklaring for FHK, vanskelig forstås på annen måte enn at han under avhøret 24. mars 1987 enten ikke satt på informasjonen, eller i alle fall ikke selv knyttet Bragstad/Sunds observasjoner til et tidspunkt som gjorde informasjonen interessant i forhold til havariet til LN-BNK, eventuelt at han var kjent med, og la til grunn, Vikholts opplysning i 1983 til Karin Hovring om at forholdet omkring en Harrier-landing 30-40 minutter etter ulykken var undersøkt.

I Bragstads brev fra Tanzania 15. februar 1987 til Bottolvs er det angitt at det sendes i kopi til Jon Hovring. Det kan antagelig legges til grunn at innholdet var kjent også for Hovring da Bottolvs avga forklaring for FHK 24. mars 1987, dvs. 1 måned og 9 dager etter at brevet var datert. Bottolvs og Hovring var begge sterkt involvert i kritikken mot FHKs tidligere gjennomgang av havariet og var talsmenn for krav om gjenopptakelse av granskningen. Hvis det var slik at Bottolvs eller Hovring allerede i januar-februar 1987 satt inne med mer håndfaste opplysninger enn hva Bragstad ga i brevet, finner kommisjonen det sannsynlig at de i tilfelle orienterte hverandre om det. Jon Hovring hadde på sin side allerede i januar 1987 anført til NRK radio at han mente å vite at det hadde landet en skadet Harrier på Langnes etter ulykken. Hovring avga forklaring for FHK 12. mars 1987. I

forklaringen var han klar på at LN-BNK etter hans mening ble nedrent av en Harrier, og han argumenterte i forklaringen for dette synet med grunnlag i en rekke øyenvitneskildringer. Kommisjonen vurderer det som lite trolig at Jon Hovring – i en slik situasjon – skulle unnlate å formidle Bragstad/Sunds opplevelser til FHK eller til media, hvis han på det tidspunktet hadde kjennskap til noe mer håndfast enn det som fremkom i brevet fra Bragstad.

Ordlyden i brevet fra Bragstad til Bottolvs har ellers et innhold som ikke synes å indikere at han tar opp et tema som var drøftet mellom dem fra flere år tilbake. I brevet henviser Bragstad eksempelvis Bottolvs til arkivene til både Widerøe og tårnet ved Langnes, samtidig som det uttales at Sund kan kontaktes for verifikasjon av historien. Alt dette hevdet Bottolvs ti år senere (1997) overfor HSL, og nå også overfor Mehamnkommisjonen, at han selv gjorde relativt kort tid etter ulykken. Kommisjonen finner imidlertid at innholdet i Bragstads brev klart tyder på at det var først i 1987 at Bottolvs begynte å undersøke nærmere hva Bragstad/Sund hadde opplevd fem år tidligere.

Tausheten fra Bottolvs og Hovring om dette temaet i 1987 blir ytterligere påfallende når en sammenholder opplysningene med Dagbladets oppslag 23. januar 1987, om observasjonen til deres flygerkollega Stein-Kjetil Svendsen, gjengitt ovenfor, herunder særlig hans alminnelige bemerkning knyttet til rykter som gikk om kollisjon med jagerfly og at et skadet fly hadde landet en stund etter ulykken: *"Men den gangen var det bare snakk om at et slikt fly hadde landet på Bardufoss. Jeg tenkte aldri på at det først kunne ha landet i Tromsø, sier Svendsen."*

På bakgrunn av de opplysninger som foreligger, ser ikke kommisjonen bort fra at Bottolvs og Hovring relativt kort tid etter ulykken har vært inne på en mulig forbindelse mellom ulykken og anførsler om en prioritert Harrier-landing på Langnes ca. 40 minutter senere. Ved Bottolvs' forklaring for FHK i 1987, synes ikke dette lenger å ha vært en aktuell problemstilling for ham. Om dette bl.a. kan bero på nærmere studium av den sivile trafikkjournalen sammenholdt med den militære, er uvisst. Dersom man legger journalen til grunn, vil det som tidligere nevnt innebære at Bragstad/Sunds opplevelse av den prioriterte landing skjedde først over en time etter deres egen (siste) landing den dagen, ikke kort tid etterpå, slik de har opplyst.

Kommisjonen finner at opplysningene fra Bottolvs og andre om hva Bragstad og Sund har ment og sagt i årenes løp, gir liten veiledning i spørsmålet om besetningens opplevelser knytter seg til den første, andre eller tredje landingen ved Langnes 11. mars 1982. Bottolvs' uttalelse under forklaringen for FHK i 1987, gjengitt foran, synes å utelukke at han i

alle fall den gang har relatert sine kollegers observasjon til landingen kl. 14.09 lokal tid.

13.2.8.6 LOGGFØRINGER AV PRIORITERTE LANDINGER PÅ LANGNES

Verken Bragstad eller Sund har overfor kommisjonen eller i noe dokument nedfelt av dem selv, uttalt at de husker noe i retning av at landingen de observerte var av særlig dramatisk karakter – eksempelvis med utrykning fra flyplassens brann- og redningstjeneste. Heller ikke Svendsen var inne på dette i sin forklaring for FHK i 1987, men i et udatert brev fra Svendsen til Bottolvs, som av Larsstuvold er oppgitt å være avgitt kort tid før Svendsen døde i 2001, uttaler Svendsen at det hele, etter hva han kunne huske, *"skjedde uten noen form for dramatik"*.

Kommisjonen har merket seg at Bottolvs overfor HSL i 1997 gjengir observasjonene til Bragstad/Sund slik at han var blitt fortalt at det dreide seg om en *"priority landing"* – at Widerøe-flyet av tårnet ble satt på vent som følge av *"emergency traffic"* og at *"fire- og rescue vehicle"* var til stede da Harrieren landet. Kommisjonen har også merket seg NRKs referat fra telefonsamtalen med Bragstad 6. august 2001, hvor Bragstad ifølge referatet uttalte at den britiske flygeren sa at han trengte en *"emergency landing"*.

Når kommisjonen tar opp dette, er det fordi forklaringene fra flygeledere i tårnet ved Langnes i avhør for kommisjonen har opplyst at det ikke var uvanlig at britene anmodet om å komme foran i innflygningskøen – ba om *"priority landing"* – uten at det lå særlig dramatik i dette. Eksempelvis kunne det være mindre problemer av teknisk karakter, eller rett og slett fordi flyet hadde vært ute så lenge at det begynte å bli knapt med drivstoff. Prioriterte landinger synes først å ha blitt loggført når de var av en slik karakter at det kunne innebære et reelt behov for å sikre dokumentasjon for hva som hadde foregått. Ingen av de avhørte flygeledere og assistenter som var på vakt, har tilkjennegitt noen erindring av spesielle episoder ved flyplassen denne dagen eller under øvelsen for øvrig. Kommisjonen har gjennomgått vaktloggen for tårnet for perioden 3. desember 1981 til 13. september 1982, og har funnet tilfeller hvor det fremgår at brann- og redningstjenesten er satt i skjerpet beredskap. Ingen slik registrering er foretatt under øvelsen Alloy Express '82 i februar/mars det året.

Heller ikke vaktjournalen for flyplassens lufthavnsbetjenter, med ansvar for snøbrøyting, vedlikehold og brann- og redningstjeneste, inneholder noen anmerkninger om utrykninger 11. mars 1982.

Kommisjonen innhentet 23. februar 2004 forklaring fra Gunnar Zakariassen, som i 1982 var lufthavnsbetjent og nest-vaktsjef ved brann- og red-

ningstjenesten på Langnes. I vaktloggen for ulykkesdagen er han innført som én av seks mann på vaktlaget som var på vakt mellom kl. 08.00 lokal tid og kl. 16.00 lokal tid. Heller ikke Zakariassen hadde erindring om noen spesielle hendelser 11. mars 1982. Han opplyste at de i vaktrommet hadde en høyttaler hvor de avlyttet radiokommunikasjonen mellom tårnet og flyene, slik at de kunne gjøre seg klar til utrykning for tårnet rent faktisk kalte dem ut. Skjerpet beredskap og utrykninger skulle ifølge Zakariassen normalt loggføres, men hvorvidt så skjedde, ville nok bero på innstillingen til den enkelte vaktstjef.

Kommisjonen mottok under åpen høring 13. november 2003 forklaring fra Bengt Amundsen. Han var i 1982 lufthavnsbetjent ved Langnes, og ifølge vaktjournalen bemannet han, som en av sju betjenter, nattskiftet 11.-12. mars 1982 fra kl. 23.00 lokal tid. Amundsen hadde ikke noen erindring om at det skjedde noen spesielle hendelser under øvelsen Alloy Express. Selv om han den gang ikke var vaktstjef og derfor ikke førte vaktjournalen, mente han at skjerpet beredskap i forbindelse med prioriterte landinger neppe ville bli loggført, men at spesielle hendelser i forbindelse med utrykninger ville bli det.

Kommisjonen har gjennomgått to vaktjournaler for brann- og redningstjenesten som dekker perioden 2. desember 1981 – 6. juli 1982, uten å finne at det er innført et eneste tilfelle av skjerpet beredskap eller utrykning i journalen. Det er ved to tilfeller ført inn brannøvelser og ved flere tilfeller ført inn at det er observert elg på rullebanen. Selv om man burde kunne forvente at spesielle forhold som måtte oppstå når man hadde en gjestende jagerflyskvadron ved flyplassen – eksempelvis utrykninger eller skjerpet beredskap – ble anmerket, synes loggen i all hovedsak å inneholde angivelser av rutinebaserte gjøremål. Dette blir for så vidt ekstra tydelig når det i vaktloggen for tårnet for 21. mai 1982 fremgår at brann- og redningstjenesten er satt i øket beredskap, uten at en gjenfinner noe om dette i vaktjournalen til brann- og redningstjenesten.

Kommisjonen finner at det har formodningen for seg at det ble notert i tårnloggen hvis tårnet satte brann- og redningstjenesten i skjerpet beredskap, eller i det minste hvis det ble foretatt en utkalling av mannskaper og biler fra brann- og redningstjenesten i forbindelse med en prioritert landing. Slik Svendsen, Bragstad og Sund har beskrevet sine observasjoner på Langnes 11. mars 1982, synes den eller de prioriterte landingene imidlertid ikke å ha skjedd under slike omstendigheter at brann- og redningstjenesten med nødvendighet ble satt i skjerpet beredskap. Fraværet av innføringer av slike hendelser i tårnloggen behøver derfor ikke å tilsi at den eller de omtalte prioriterte landingene ikke skjedde denne dagen.

13.2.8.7 KOMMISJONENS VURDERING AV STEINAR BRAGSTAD OG ØYSTEIN SUND'S OBSERVASJONER

Kommisjonen er etter dette kommet til at det ikke er tilstrekkelige holdepunkter for at observasjonene til Bragstad/Sund ble gjort i umiddelbar tilknytning til deres tredje og siste landing ved Langnes 11. mars 1982 kl. 14.09 lokal tid, slik Sund stort sett synes å ha anført. Det er mer sannsynlig at hendelsen i tilfelle fant sted ved en av de to første landingene, mest sannsynlig i forbindelse med den andre landingen kl. 11.14 lokal tid, slik Bragstad opplyste i sitt brev av 18. februar 1997 til HSL. I den militære trafikkjournalen er det ført inn etterfølgende landinger av Harrier som i tid kan være forenlig med Widerøe-mannskapets observasjon av en prioritert Harrier-landing både under Bragstad/Sunds første og andre landing, men ikke under den tredje.

Kommisjonen presiserer at den ikke har funnet det nødvendig å ta stilling til om Bragstad/Sunds observasjoner knytter seg til det samme forholdet som Svendsen i 1987 opplyste at han så kl. 11.37 lokal tid, vel en halv time etter at begge besetningene landet med ett minuts mellomrom. Dersom den landingen som Svendsen opplyste å ha sett, skjedde kl. 11.37 lokal tid, og Bragstad/Sund observerte den samme landingen, gikk det minst en halv time fra besetningen Bragstad/Sund, som landet kl. 11.14 lokal tid, overhørte anmodningen om prioritert landing, til flyet faktisk er registrert landet. Dette virker mindre sannsynlig. Tidfestingen av og innholdet i telefonsamtalen mellom tårnet ved Langnes og Sørkjosen gir imidlertid holdepunkt for at Svendsen og Oleivsgård kan ha forlatt tårnet allerede kl. 11.30 lokal tid. Det er dermed godt mulig at den Harrier-landing Svendsen har opplyst å ha sett, skjedde kl. 11.18 lokal tid. Kommisjonen ser således ikke bort fra at Bragstad/Sunds opplevelser knytter seg til den samme Harrier-landing, hvilket også tidsmessig samsvarer med Bragstads rapport fra 1997 til HSL.

Dersom det er én og samme landing de to besetningene har observert, måtte imidlertid Svendsen/Oleivsgård fremdeles ha vært i lufta da Harrier-piloten over radio ba om prioritert landing. Ut fra de journalførte landingstidene er det i tilfelle sannsynlig at begge besetningene lyttet på den samme innflygningsfrekvensen da anmodningen kom. Etter opplysninger kommisjonen har innhentet, kommuniserte Harrierne utelukkende med tårnet over den generelle tårnfrekvensen, 118,2 MHz, mens sivile fly som kom inn for landing først kommuniserte med tårnet over tårnets innflygningsfrekvens, 123,75 MHz, før de ca. 3-4 minutter før landing ble overført til den generelle tårnfrekvensen. Svendsen har for sin del ikke nevnt noe om at han oppfanget anmodningen om prioritert landing mens han ennå var i lufta. En mulig forklaring

ring kan være at besetningen Oleivsgård/Svendsen på dette tidspunktet kan ha vært så konsentrert om egen innflygning at de ikke for ettertiden har festet seg ved en kommunikasjon over radio som ikke gjaldt deres eget fly. Kommisjonen peker ellers på at når Bragstad/Sund husker akkurat denne episoden, kan det nettopp ha sin årsak i at kommunikasjonen gjaldt deres fly, som av den britiske flygeren ble omtalt som en *"airliner"*, en betegnelse som i alle fall Sund har opplyst at han registrerte med en viss fornyelse.

Et ytterligere moment som kan tale for at de to besetningene så samme prioriterte landing, er at Svendsen i et udatert brev, som ifølge Larsstuvold skal være skrevet kort tid før Svendsen døde i 2001, uttaler at *"Flyet kom innover rullebanen fra nord mot sør, og landet vertikalt på taxeveien inn mot tarmac, foran tårnet."* Kommisjonen har imidlertid vært varsom med å legge særlig vekt på dette momentet, ettersom Svendsen i sin uttalelse i 1987 til Dagbladet og i sin forklaring for FHK ikke nevner at landingen skjedde vertikalt, men snarere uttrykker seg slik at han må oppfattes som at landingen skjedde horisontalt på rullebanen og at flyet deretter taxet inn til oppstillingsplassen ved tårnet.

Konklusjonen om at det ikke er tilstrekkelig bevismessig grunnlag for at observasjonene til Bragstad/Sund har tilknytning til deres tredje landing på Langnes 11. mars 1982, har kommisjonen trukket uten å se hen til vurderingen som tidligere er gjort av anførselene om at det foreligger manipulasjon av den militære trafikkjournalen for tiden rundt ulykken. Kommisjonen har som nevnt funnet det meget sannsynlig at trafikkjournalen reflekterer de reelle flybevegelser til og fra Langnes 11. mars 1982. Med dette for øye finner kommisjonen det svært vanskelig å anta at de observasjoner Bragstad og Sund har tilkjennegitt at de gjorde 11. mars 1982, knytter seg til deres siste landing ved Langnes ulykkesdagen kl. 14.09 lokal tid. De har i så fall ventet på Harrier-landingen i 1 time og 7 minutter.

13.2.8.8 PÅL STELLANDERS OBSERVASJONER

Kommisjonen legger for ordens skyld til at den i september 2004 mottok en henvendelse fra Pål Stellander om at han hadde vært på Langnes 11. mars 1982, og der sett en prioritert landing av en Harrier. Kommisjonen innhentet forklaring fra Stellander 17. september 2004, som han bekreftet og utdypet for kommisjonen i åpen høring 4. november 2004.

Stellander har forklart til kommisjonen at han 1982 tjenestegjorde som befal ved Troms Sjøforsvarsdistrikt, Olavsvern, hvor han blant annet hadde adjutantoppgaver for distriktssjefen. Den 11. mars 1982 ventet sjøforsvarsdistriktet besøk av et VIP-følge som var på rundreise i landsdelen. Besøket var

ventet til Tromsø fra Kirkenes med et av Forsvarets fly. Da distriktssjefen og Stellander kom til Langnes for å ta imot besøket, fikk de imidlertid beskjed om at flyet var forsinket fordi det var satt inn i søket etter en savnet Widerøe-maskin. Mens de ventet utenfor Forsvarets terminalbygg, kom det med kort mellomrom inn to Harriere for landing. Fra personell ved Forsvarets terminal hadde han fått opplyst at det siste av de to flyene hadde bedt om prioritert landing. Begge flyene landet på rullebanen på normalt vis, det siste dog med en noe brattere landingsvinkel. Stellander registrerte at bakkemannskapet i forkant flyttet blant annet et C-130 Hercules transportfly for å gjøre plass til det eller de innkommende fly. Stellander har til kommisjonen opplyst at han ikke husker når på dagen dette skjedde, men at det må ha vært etter kl. 12.00.

Flyet som VIP-følget kom med var et av Forsvarets DA-20 Falcon Jet, serienummer 0125, tilhørende 335. skvadron B-Wing og som denne dagen brukte kjennemerke *"Husky 98"*. Da LN-BNK ble meldt savnet, satt flyets besetning i tårnet på Kirkenes lufthavn. De fløy på søk fra kl. 14.13 til 15.25 lokal tid, før de kl. 15.40 lokal tid fløy fra Kirkenes til Langnes, hvor flyet er journalført å ha landet kl. 16.22 lokal tid. Kommisjonen har ikke kjennskap til når flyet opprinnelig var planlagt å skulle ankomme Langnes, og hvor stor innflytelse mannskapets deltakelse i søket etter LN-BNK hadde på forsinkelsen. Av utskriften av telefonkommunikasjonen til Kirkenes tårn, er det imidlertid lite som tyder på at besetningen på *"Husky 98"* hadde umiddelbare planer om å reise til Tromsø da de ble kalt ut på søk. Dette tilsier at de neppe kan ha vært ventet til Langnes før ca. kl. 15.00. Stellander kan derfor neppe antas å ha vært på Langnes særlig før den tid.

Stellander var i sine forklaringer for kommisjonen inne på at et C-130 Hercules transportfly ble flyttet i forkant av at Harrierne kom inn for landing. Så vidt kommisjonen kan se av autorisasjonsbøkene til 335. skvadron, var ingen av skvadronens seks Hercules-fly ved Langnes 11. mars 1982. I den militære trafikkjournalen for Langnes er det kl. 15.07 lokal tid ført inn en landing av et fly fra RAF Lyneham-basen i England (*"EGDL"*) med kjennemerke *"RR5309"*. I merknadsrubrikken er det ført inn *"(290)"*. Lyneham var og er hjemmebasen for flere RAF-skvadroner utstyrt med Hercules C-130 og C-130K transportfly. Et av disse flyene har kjennemerke XW290, hvor normalt bare tallene er malt på flyets nese- og haleparti. Kommisjonen anser det hevet over tvil at det er dette flyet som er ført inn i trafikkjournalen ved Langnes med nr. 290, og at dette også landet til den tid som er angitt der. Med grunnlag i ovennevnte og Stellanders egen forklaring – som kommisjonen ikke har noen grunn til å betvile – vil hans observasjon derfor måtte ha skjedd etter kl. 15.07 lokal tid. Stellanders obser-

vasjoner er forenlige med innføringen i den militære trafikkjournalen av landingen til Harrieren med kallesignal WHITE 2, kl. 15.16 lokal tid, etterfulgt av RED 1 kl. 15.17 lokal tid.

Kommisjonen finner ut fra ovennevnte at Stellers observasjoner ikke er egnet til å reise tvil ved innføringene i den militære trafikkjournalen ved Langnes, hvor det som nevnt fremgår at det ikke var jagerfly fra Langnes i lufta da LN-BNK havarerte.

13.2.8.9 KOMMISJONENS SAMMENFATNING

Oppsummeringsvis er kommisjonen kommet til at ingen av de gjennomgåtte observasjonene fra Svendsen, Bragstad, Sund eller Steller gir grunnlag for å fravike det samlede inntrykk kommisjonen har av at den militære trafikkjournalen – slik den foreligger som kopi hos kommisjonen – gir et korrekt bilde av flygninger til og fra Langnes 11. mars 1982.

13.2.9 *Opplysninger fra britiske myndigheter, arkiver og fra flygere tilknyttet RAF 1. skvadron i mars 1982*

13.2.9.1 KILDEGRUNNLAG – UNDERSØKELSER

Flyhavarikommisjonen og Forsvaret var i kontakt med britiske myndigheter i anledning de fornyede undersøkelsene av Mehamn-ulykken i 1987-88. Flyhavarikommisjonen hadde møte med flyattachéen ved den britiske ambassaden i Norge 4. mars 1987, og denne avga også en note 6. mars 1987. Opplysningene fra britiske myndigheter, som for RAF 1. skvadrons vedkommende var forenlig med innføringer i trafikkjournalen på Langnes og med innføringen i tårnloggen på Bardufoss, ga intet grunnlag for å slutte at fly fra skvadronen hadde vært i lufta da LN-BNK havarerte. Se punkt 13.2.2.1 foran om dette.

Kommisjonen vurderte det tidlig slik at man den gangen burde søke å få tilgang til samtidige grunnlagsdokumenter, som eksempelvis autorisasjonslogger og tekniske vedlikeholdslogger, for på den måten å kontrollere opplysningene britiske myndigheter har gitt ved tidligere granskninger. Intet fly har normalt anledning til å forlate bakken uten at flygningen er autorisert av kompetent myndighet. Flyskvadronene holder selv regnskap over dette i autorisasjonsbøker eller -logger, hvor blant annet er innført autoriserende myndighet, oppdragets art, flygere, fly og tider for avgang og landing. Innsyn i tekniske vedlikeholdslogger ville i sin tur kunne si noe om hvilke skader flyene eventuelt hadde vært utsatt for under oppholdet i Norge. Kommisjonen vurderte det videre som selvsagt at den burde søke å komme i kontakt med og avhøre flest mulig av skvadronens flygere som var i Norge under øvelsen i mars 1982, herunder særlig

skvadronsjefen og de som var på vingene 11. mars 1982.

I kommisjonens mandat, slik det er fastsatt av Stortingets presidentskap, er det forutsatt at kommisjonens kontakt med utenlandske myndigheter skal gå gjennom Utenriksdepartementet. Kommisjonen har gjennom Utenriksdepartementet rettet en rekke henvendelser til britiske militære myndigheter om dokumentinnsyn og bistand til å etablere kontakt med tidligere flygere i RAF 1. skvadron. Kommisjonens vurdering av den bistand man har fått fra britiske myndigheter vil kommisjonen redegjøre for i kapittel 17.5.

I brev til Utenriksdepartementet 20. november 2003 ble departementet bedt om å formidle til britiske myndigheter en konkretisert innsynsanmodning vedrørende RAF 1. og 41. skvadron, samt Royal Navy 801. skvadron som under øvelsen var stasjonert på hangarskipet HMS Invincible. Anmodningen hadde for RAF 1. skvadrons vedkommende følgende ordlyd:

”1) RAF 1. sq - stasjonert på Langnes lufthavn, Tromsø, under øvelsen Alloy Express 82.

- a) Serienummer på samtlige fly som deltok under øvelsen. I tilknytning til dette anmodes også om spesifikasjon av konfigurasjonen for samtlige fly, herunder bevæpning og drivstoffkapasitet.
- b) Navnet på samtlige flygere som deltok under øvelsen.
- c) Navnet på samtlige militære flygeledere som hadde arbeidsoppgaver i tårnet på Langnes lufthavn under øvelsen. I den grad disse førte egne loggbøker for flyvningene ønskes innsyn i slike.
- d) Skvadronens autorisasjonsbøker for flygning for øvelsesperioden.
- e) Det som måtte gjenfinnes av flygeplaner for øvelsen.
- f) Spesifisering av serienummer på fly og navnet på flygere på nevnte mission RED 1/2. Her skal bemerkes at det under flyhavarikommisjonens undersøkelser i 1987/88 ble opplyst at RED 2 returnerte til Langnes 12. mars 1982 kl 11.41Z, under identiteten "EAGLE 75". Om denne opplysningen er riktig, formoder kommisjonen at pilotens identitet kan fastslås ut fra nummerbetegnelsen.
- g) Flygernes personlige loggbøker for de flygere som fløy ovennevnte mission RED 1/2
- h) Undersøkelses-/skaderapport utarbeidet i tilknytning til RED 1¹⁴⁶ som landet på Bardufoss 11. mars 1982, sml. uttalelser om utfallet av undersøkelsen i bilag 3¹⁴⁷ ovenfor.
- i) Opplysninger/dokumentasjon for hvilken/hvilke type oppdrag ("missions") White 1, White 2 og RED 1 var ute i tidsrommet 15,45 - 16,40Z den 11.3.1982.
- j) I den utstrekning RAF Harriers deltok i skyteøvelser i indre Troms (Setermoen skytefelt), øn-

¹⁴⁶ Feilskrift for "RED 2".

¹⁴⁷ Flyattaché Cresswells note til Flyhavarikommisjonen 6. mars 1987.

skes opplysninger om hvorvidt armeringen/desarmeringen av flyene foregikk på Langnes flyplass, Tromsø, eller på Bardufoss, eventuelt noe annet sted.

(...)

4) RAF Harrier og SEA Harrier - autorativ dokumentasjon knyttet til konfigurasjon og ytelse.”

Kommisjonens anmodning ble av den norske ambassaden i London viderefremmet til Luftforsvarsstaben i det britiske forsvarsdepartementet (MoD¹⁴⁸) i desember 2004. Under et forberedende møte med MoD 16. juni 2004 ble det opplyst at det som følge av arkiveringsrutinene hos RAF var vanskelig å fremskaffe den informasjon kommisjonen hadde etterspurt, men at man fortsatt ville arbeide for å etterkomme kommisjonens anmodninger. I ekspe-disjoner fra MoD tett opp mot kommisjonens planlagte besøk til London, ble det klart hvilke flygere man hadde funnet frem til, og som var villige og for øvrig hadde anledning til å møte kommisjonen til det fastsatte tidspunkt. Det ble videre presisert hvilken dokumentasjon som britiske myndigheter i dag var i besittelse av.

13.2.9.2 REDEGJØRELSE OG DOKUMENTER MOTTATT FRA RAF AIR HISTORICAL BRANCH

Kommisjonen møtte 20. september 2004 lederen for RAF Historical Branch, Sebastian Cox, i enhetens lokaler i Stamford. RAF Historical Branch er blant annet ansvarlig for flyvåpenets arkiv. Til stede under møtet var også en representant for arkivet til marinenes flyvåpen, Fleet Air Arm Museum, Yeovil. Opplysninger og dokumenter kommisjonen mottok fra denne, kommer en tilbake til under gjennomgangen av flybevegelser til og fra HMS Invincible.

Fra Cox' redegjørelse for kommisjonen under møtet vedrørende hvilke dokumenter som i dag var i behold av RAF-skvadronenes dokumenter fra mars 1982, er følgende nedfelt i kommisjonens referat fra møtet:

”Det ble orientert om rapporterings- og arkiveringsrutiner innen RAF, hvor skvadronene og avdelingene for øvrig var pålagt å sende inn til RAF Historical branch, løpende månedsrapporter av typen "Form 540". Disse var gradert "Classified" og ble oppbevart ved arkivet i 30 år, før de ble rutinemessig avgradert og oversendt til "Public Record Office" (Nasjonalarkivet), hvor de deretter ville være tilgjengelig for enhver. Dokumenter fra 1982 ville i henhold til dette regelverket normalt først bli frigitt i 2012.

Enhetene hadde derimot ikke innsendingsplikt for autorisasjonsbøkene, "Authorisation sheets", som viste avdelingens daglige flyvninger (flynummer,

oppdrag, destinasjoner, besetning, og avgangs- og landingstider). Autorisasjonsdokumentene ble heller ikke oppbevart for arkivformål, men ble av plasshensyn rutinemessig destruert av skvadronene med regelmessige intervaller, hvilket også var gjort for autorisasjonsbøker for 1982. Tilsvarende ble tekniske vedlikeholdslogger og lignende knyttet til hvert enkelt fly ikke oppbevart etter at flyet gikk ut av tjeneste. De aktuelle flyene var alle gått ut av tjeneste for mange år tilbake. Disse dokumentene måtte derfor anses som tapt.

Kommisjonen ville få tilgang til månedsrapporter av typen "Form 540" for mars 1982, som angitt på listen, bilag. Man ville for sammenhengens skyld også kunne få se på tilsvarende rapporter for de foregående måneder. Men av hensyn til fortsatt gradert og sensitivt materiale knyttet til britiske bevegelser i den påfølgende Falklandskrigen, ville kommisjonen ikke få se månedsrapporter fra og med april 1982.

Cox orienterte ellers om at rapportene ble nedtegnet i den påfølgende måned, slik at rapporten for eksempelvis mars 1982 var avgitt tidlig i april samme år. Rapporten ble skrevet av den av offiserene innen enheten som hadde dette ansvaret ved siden av sine ordinære gjøremål, og deretter godkjent av enhetens leder, i vår sak Peter Squire for No 1 Squadron, før den gikk videre til RAF Historical Branch.

Månedsrapportene var framlagt på et bord i møterommet, og Cox sa at kommisjonen ville kunne gå gjennom dem der og da. Hvis kommisjonen ønsket kopi av noen av dokumentene, ville dette bli gjort og dokumentet avgradert i forbindelse med dette.

Fra NATO-øvelsen Alloy Express '82 hadde man også funnet frem diverse "Operation orders" gjeldende for de britiske flystyrkene, se bilag. Disse ville kommisjonen kunne se gjennom i forbindelse med møtet. Idet det ikke lå til RAF å avgradere NATO-dokumenter, ville man ikke få kopi av disse uten at kommisjonen først hadde fått den relevante NATO-myndighet til å foreta avgraderingen. Dette dreide seg imidlertid om retningslinjene for øvingsprogrammet, utfordrigt lang tid forut for selve øvelsen, og inneholdt intet av betydning for kommisjonens undersøkelser.”

Kommisjonen kunne etter dette konstatere at autorisasjonsloggene for skvadronen ikke lenger var i behold. Disse ville ha inneholdt toktnavn, oppdrag, flyger og klokkeslett for avgang og landing for alle RAF-skvadronenes flygninger under oppholdet i Norge, og kunne for RAF 1. skvadrons vedkommende ha sagt noe om holdbarheten av innføringene i den militære trafikkjournalen ved Langnes. Autorisasjonsloggene for RAF 41. skvadron kunne tilsvarende gitt et autoritativt bilde av skvadronens flygninger med utgangspunkt fra Bardufoss flystasjon, hvorfra heller ikke trafikkjournalen er i behold i dag. Månedsrapportene av typen "RAF Form 540" inneholder ikke slik informasjon.

Det legges etter dette til grunn at så vel autorisasjonslogger som tekniske vedlikeholdslogger for de fly som var med til Norge i 1982 ikke er i behold i dag, og at det heller ikke er grunn til å reise spørsmål ved hvorfor det forholder seg slik.

¹⁴⁸ MoD: Ministry of Defence.

Kommisjonen gjennomgikk under møtet de fremlagte månedsrapportene for RAF 1. skvadron, skvadronens hjemmebase RAF Wittering, og for den overordnede operasjonsgruppe 38, samt for RAF 41. skvadron, uten å finne noen antydninger i rapportene om at enhetene fra RAF hadde vært involvert i operasjoner øst av 24 grader øst under oppholdet i Norge i mars 1982. Kommisjonen har senere mottatt bekrefte kopier av de samme dokumentene som etter anmodning også er avgradert.

13.2.9.3 AVHØR AV FLYGERE SOM VAR I SKVADRONENS OPERATIVE LEDELSE UNDER OPPHOLDET I NORGE I MARS 1982

Kommisjonen mottok 21. september 2004 forklaring fra tre av offiserene som utgjorde ledelsen av RAF 1. skvadron under oppholdet i Tromsø i mars 1982: Daværende Wing Commander Peter Squire, og de daværende Squadron Leaders Gavin Hector MacKay og Robert Douglas (Bob) Iveson. Squire er nå pensjonist etter å ha avsluttet sin militære løpebane som operativ leder av RAF, Chief of Air Staff. MacKay tjenestegjør fortsatt i RAF, nå som Air Vice Marshall i forsvarsdepartementet. Iveson er pensjonist etter å ha arbeidet for private flyselskap etter at han avsluttet tjenesten i RAF. Alle vitnene hadde med sine personlige flygerloggbøker og lot kommisjonen ta kopi av innføringene som viste de enkeltes flygninger under oppholdet i Norge i mars 1982, se Vedlegg 6.

Høringene ble etter anmodning fra vitnene holdt for lukkede dører. Kommisjonen hadde for sin del ønsket at vitnene forklarte seg for åpne dører, idet man da ville unngå eventuelle spekulasjoner knyttet til avhørssituasjonen og innholdet av vitnenes forklaringer. Kommisjonen presiserer at den ikke har grunnlag for å rette kritikk mot vitnene for at de anmodet om at høringen skulle skje for lukkede dører. Heller ikke i Norge har vitner som kommisjonen ønsker å høre, plikt til å møte eller forklare seg for kommisjonen, med mindre kommisjonen pålegger vitnet å møte. Hvis et vitne av kommisjonen pålegges møte- og forklaringsplikt, følger det direkte av loven som gir kommisjonen dens maktmidler, at forklaringen skal mottas for lukkede dører. Etter at avhørene var avsluttet, ga imidlertid alle de tre vitnene og det britiske forsvarsministerium sin godkjennelse av at kommisjonen kunne gå offentlig ut med alt hva de har forklart for kommisjonen. De pårørende ble gitt utførlig skriftlig orientering om forklaringenes innhold av kommisjonsmedlem Ola Steinholt. Også NRK og andre interesserte synes å ha mottatt den samme informasjon.

13.2.9.4 FLYGERNES FORKLARING OM OPPGAVER UNDER OPPHOLDET I NORGE OG DE GEOGRAFISKE BEGRENSNINGER SOM VAR LAGT PÅ FLYAKTIVITETEN

Om skvadronens oppgaver under oppholdet i Norge, og forholdet til forbudssonen øst av 24 grader øst i Finnmark, gjengis fra den protokollerte forklaringen til Peter Squire:

”Sir Peter was the CO of the Harrier Squadron stationed at Tromsø during the exercise in 1982. He said that in a NATO context, the Squadron might be ordered to any one of nine different locations within the NATO area, from N. Norway to E Turkey. The most likely places were in Norway and Denmark. The Squadron took part in exercises in N Norway every winter, when it had Tromsø as its base. The Squadron learnt a lot from these exercises. Flying in Arctic conditions was good training, and they got to know an area they possibly might have to defend in the event of a war. They also learnt to detect targets against a white background etc. The Squadron flew from the civilian airfield in Tromsø, and they had a good relationship with both civilian and military personnel in the area, including the air traffic controllers at the airfield. The witness cannot speak highly enough of the reception they got in North Norway.

His first exercise in North Norway was in 1981, shortly before he took over the command of the Squadron. He also participated in exercises in 1982 and 1983. The exercises were not always the same. The exercise ”Alloy Express” in 1982 was aimed at testing the reaction of both the air and ground forces. The exercise area was around Bardufoss. The Squadron cooperated with the Norwegian 6th Division; the flights being relatively short, 40-45 minutes, the task was to give low-flying air-support to ground forces. Live firing took place at Setermoen.

The witness was well aware that the 24 Easting was the outer limit for airborne activities. Crews often flew to Alta, but never as far as Banak. Routing to the exercise area might have required crews to approach from the North-East. As soon as the Squadron arrived at Tromsø, it was normal to fly a few recce-trips in order to familiarise oneself, but not East of 24 Easting. The pilots knew that this was prohibited because of briefings before leaving England. The border-line was clearly marked on the pilots’ maps. The witness could not remember it for absolute certain, but he thought that when they arrived in Norway they were reminded about this line by a Norwegian Air Force officer. As the Squadron’s CO he emphasised this rule, and anyone breaking it would have been reprimanded, and the infringement would have been reported to Norwegian authorities as well. If something like that had happened, it would in all likelihood also have been included in the monthly report (F540) in particular if the incident had resulted in serious reactions from the Norwegian side.

The witness has no knowledge as to whether any of his pilots had flown East of 24 Easting. That does not mean that someone may not have done so. Due to faulty navigation, a pilot might easily stray a kilometre or so on the wrong side, owing to the lack of navigational features on the ground, but the witness is not aware of any violation of the border. Nor does he have any knowledge of other planes having been East

of the border-line. He had less knowledge of Sea Harrier-flights, and could therefore not express any opinion in that respect. He thought that his own Squadron had 15 pilots in Tromsø in 1982. The witness corrected this figure to 12 on the basis of a photograph with signatures shown to him.”

Fra forklaringen til MacKay er følgende protokollert fra hans erindring av skvadronens forhold til forbudssonen øst av 24 grader øst:

”The exercise area varied every time. Regarding 1982, the witness seemed to remember that it was south of Tromsø. There was a borderline, 24 Eastern, which they were not permitted to cross, and which he remembered because the TV programme had reminded him of it. When the Squadron arrived in North Norway, they had been briefed by a Norwegian officer about special conditions they had to be aware of when flying, such as high tension cables and similar, specific areas to avoid, and about the ban on flying east of 24 Eastern. They could fly outside the defined exercise area. Air-to-air exercises generally took place over the sea, and other flights could be tasked by the tasking authorities outside the main exercise area. For example, in 1980, the witness had taken part in a recce-flight to Hammerfest, and he remembered that he was then near the borderline they were not allowed to cross. As far as the witness is aware, nobody from the Squadron flew in the prohibited area. As Executive Officer of the Squadron it was his job to know if anything like that happened, but the witness cannot remember any such incident.”

Vitnet Iveson var i sin forklaring inne på det tilsvarende:

”The witness said that he had been on winter exercises in Norway both in 1980 and in 1982. In 1981 he had been in Belize on some other assignment. As part of the mobile defence force within NATO, the Squadron was involved in exercises in North Norway every year. They met many Norwegians whilst in Tromsø, but he cannot remember anyone in particular, nor any of the tower personnel. The exercise area was clearly marked, but one could fly outside this area as long as one observed the restrictions applicable with respect to the borders to Finland and Sweden, and as long as one did not fly East of 24 Eastern. He seemed to remember that they were briefed about these restrictions and other things by a Norwegian officer from the Norwegian Air Force after they had arrived in Tromsø. They had to update their maps with regard to high tension cables and similar, so it was a long briefing meeting. He was of the opinion that the briefing was given by a lieutenant colonel who was a pilot flying for SAS (Scandinavian Airlines System), and not a full-time military pilot.”

Den norske forbindelsesoffiseren som Iveson og MacKay viste til i sine forklaringer formodes å være Bjørnar Vollstad, som i 1982 var flykaptein i SAS, men som under øvelsen Alloy Express '82 var innkalt til repetisjonsøvelse på Langnes. I tillegg forklaring fra Vollstad innhentet av kommisjonen 5. november 2004 fremgår følgende:

”Vitnet forklarte at det var standard rutine at pilotene ble briefet av sine egne ledere om begrensningene hva angår flygning (grensene mot Sverige og Finland, samt 24. lengdegraden), og i tillegg ble de briefet av norsk befal før de var på vingene.

I 1982 var det nå avdøde Kjell Finnbråten som hadde ansvaret for briefingene av Sq., men også vitnet var med på å briefe dem om bl.a. forbudet mot å krysse 24. lengdegrad. Vitnet vet at alle pilotene var klar over dette, men som sagt var det fast rutine å gjennomgå dette før de startet øvelsen.”

Med grunnlag i forklaringene fra skvadronens ledelse og fra Bjørnar Vollstad, finner kommisjonen det sannsynliggjort at samtlige flygere i skvadronen var fullstendig klar over flyforbudssonen øst av 24 grader øst, og at dette forbudet også gjaldt for skvadronens fly.

13.2.9.5 FLYGERNES REAKSJONER PÅ GAVINS UTTALELSER

Squire, MacKay og Iveson hadde alle i forkant av sine avhør fått tilgang til NRK-produksjonene *Hva hendte?* (del 1 og 2) fra 1988 og *Vanskelige vitner* fra 2002, med engelsk oversettelse. De bestred alle ethvert kjennskap til hendelser av den typen som beskrives i programmene.

I forhold til Per Gavins opplysninger om at han selv hadde ringt ”skvadronsjefen” på Langnes og satt skvadronen på bakken, er følgende protokollert fra forklaringen til Peter Squire som den gang var sjefen for skvadronen:

”The witness has seen the ”Brennpunkt”-programme, and is familiar with Gavin’s statement that he saw two Harriers flying from Tromsø heading East, crossing 24 Easting, and that he telephoned the Squadron’s CO (Squadron Leader) and ordered the Squadron’s aircraft grounded. ”Squadron Leader” is a military rank, and it is not clear whether Gavin talked to the witness himself, being the officer in charge of the Squadron, or whether he spoke to one of the officers having the rank of Squadron Leader. Mackay, Iveson, and Harris were all ”Squadron Leader”. The latter only on attachment to the Squadron without any formal position in the chain of command. Perhaps Gavin had spoken to any one of these. Whatever, Gavin did not telephone the witness. If he had done so, the witness would have remembered it. But if Gavin had spoken to one of the officers with the rank of Squadron Leader, the officer in question would immediately have informed the witness in his capacity as CO. The witness could not remember this either. If he had received such a request, he would first of all have asked what authority Gavin had to demand the Squadron grounded, and he would have contacted the Norwegian liaison officer in order to find out more details. The traffic log also contradicts Gavin’s account. In the event of any grounding, White 1 and 2 would not have been able to take off at 13.52/54 (Zulu time, corresponding to 14.52/54 Norwegian time) as shown by the log. The witness is quite certain that the Squadron was not grounded as alleged by Gavin. It is correct that there was a stop du-

ring the detachment (not necessarily during the exercise period) because it was discovered that something was wrong with the fuel. It was the witness himself who then grounded the Squadron until the problem had been solved.”

Fra forklaringen til MacKay, som var nestkommanderende i skvadronen, er det om Gavins opplysninger protokollert følgende:

”The witness has no recollection of what Per Gavin states in the ”Brennpunkt”-programme should have happened. He thinks that as the Second in Command he would have remembered if the entire Squadron had been grounded. Any such order would have had to be given to the Squadron’s CO. No pilot could fly without the CO giving the green light. But the CO was, in his turn, under the command of the Operations Control, and the Squadron had to fly when the Operations Control gave the order. Gavin says nothing about how long the grounding of the Squadron was to last. The witness himself flew three times that day, so Gavin’s account is a complete mystery to the witness. He is certain he would have heard about it if any of the Squadron’s aircrafts had been East of 24 Eastern. The fact that he cannot remember any specific details makes him quite certain that the Squadron was not involved in any such illegal flying. He can remember he heard about the accident to the Wide-røe-plane. He and his colleagues had great respect for the Norwegian pilots who often flew under particularly difficult circumstances. A ”cover-up” action in connection with such an accident would directly contravene all the principles he adhered to. Everyone could make a mistake, and if a pilot had made a mistake, the first rule was that he had to own up.”

Fra forklaringen til Iveson, som også var en del av ledelsen av skvadronen, er det om Gavins opplysninger protokollert følgende:

”The witness is familiar with Gavin’s account in the TV programme. Since he was a Squadron Leader, it might be feasible that Gavin spoke to him, but he has no recollection whatever of any such conversation. The witness is of the opinion that he would have remembered such a telephone request. When he heard Gavin’s statements listening to the programme, it had struck the witness as highly unusual that a Norwegian major would telephone the Squadron directly, grounding it. Some complaints were received, now and then, for example because someone had flown low over inhabited areas, but such complaints were always made to the Norwegian colonel who was the liaison officer. The complaints were passed on to the Squadron through him. The witness has experienced that the Squadron’s aircraft have been grounded for technical reasons, - not for any other reason. He also felt it was unusual that a witness like Gavin had not contacted the Accident Investigating Commission at an earlier stage when all data were still available, both in Britain and in Norway.”

Idet både Squire og Iveson i sine forklaringer for kommisjonen var inne på at de ville forvente at den norske forbindelsesoffiseren ville bli konsultert av

dem i relasjon til en slik telefonhenvendelse fra Gavin, eller at det normale eventuelt ville være at en slik henvendelse fra Gavin gikk gjennom forbindelsesoffiseren, ble Bjørnar Vollstad forelagt spørsmålet under sin forklaring for kommisjonen 4. oktober 2004. Vollstad opplyste at han kjente Gavin godt, men at han ikke hadde noen erindring av at han under øvelsen mottok noen henvendelse fra Gavin vedrørende skvadronens aktiviteter, eller at skvadronen skulle ha blitt satt på bakken som følge av overtredelse av flyforbudssonen.

Skvadronledelsens forklaringer styrker kommisjonens oppfatning om at den ikke kan bygge på Per Gavins forklaring med hensyn til skvadronens flybevegelser 11. mars 1982.

13.2.9.6 FLYGERNES SYN PÅ REKKEVIDDEN TIL DE FLYENE DE HADDE MED TIL NORGE I 1982

Vitnene ble forelagt spørsmålet om de Harriere skvadronen var utstyrt med under oppholdet i Norge i mars 1982 hadde drivstoffkapasitet til å fly strekningen Langnes – Omganglandet (havaristedet) – Langnes. Vitnene understreket at det nå var mange år siden de hadde fløyet denne flytypen og at utsagnene deres ville bli heller omtrentlige.

Fra forklaringen til Peter Squire er det protokollert:

”The witness has found that the distance from Tromsø to the place of the accident is 210 nautical miles. Maximum radius of action for a Harrier at low level, i.e. below 2,000 feet, is 150 nautical miles. However, if the aircraft climbs to 30,000 feet and in a straight line, it will have a maximum radius of action of 200 nautical miles on a Hi-Low-High profile. It would then nearly reach Gamvik from Tromsø, but it would have been spotted by the radar all the way. The conclusion of the witness is therefore that it would have been impossible for a Harrier to fly from Tromsø to the place of the accident and back without having been picked up on the radar. The distances given assume that the aircraft is fitted with droptanks of the smaller type. They could use two types of droptanks. The large tanks reduced the aircraft’s manoeuvring ability quite considerably and were used only for ferry flying, for example to and from Norway. Only the smaller tanks were used during the exercise in Norway. They did not have any tanker-aircraft in North Norway. Regarding technical data in respect of the model of Harriers used by the Squadron in 1982, and regarding questions of range etc., the witness referred the Commission to a sheet of answers prepared by military officers who had researched a series of detailed questions raised by the Commission. He presented these documents to the Chairman.”

Fra forklaringen til Gavin Hector MacKay er det protokollert:

”The witness explains that the Harrier had two types of drop tanks: large tanks used only for covering large distances (ferrying), and which were immedia-

tely removed upon arrival because they very much reduced the aircrafts' ability to manoeuvre – such as making a vertical landing impossible. The smaller drop tanks could be used in battle situations. With the latter tanks, one under each wing, they might have 6400 pounds of fuel when taking off, depending on the specific gravity of the fuel. At lower altitudes, i.e. below 10,000 feet, a Harrier GR3 could be airborne for about one hour. Apart from start and landing, when the fuel consumption is extra high, a Harrier GR3 uses approx. 110 pounds of fuel per minute at 420 knots. But you never land with a nearly empty tank; and in North Norway in particular you needed fuel in reserve if something unforeseen should happen, such as bad weather at your airfield. The witness recalls that when he was in Hammerfest in 1980, he thought he was a long way from his base, and he knew now that Gamvik/Mehamn was even further East. He thought that a Harrier might be able to fly from Tromsø to Gamvik and back below 10,000 feet, but only by flying in a straight line. It would not escape being detected by radar. The aircraft would in addition arrive back at Tromsø with less fuel left than would be safe, i.e. less than 1,000 pounds. By flying much higher, and all the time being seen on the radar, say 40,000 feet, the fuel consumption would be less, thus extending the range. The witness estimated the flying time direct from Tromsø to Gamvik to be 31 minutes. The witness said that due to helicopter traffic and other factors, they always had to stick to above a certain minimum height. Each country had its own minimum height they had to observe, and this could vary considerably from one country to the next. The absolute minimum outside the special ranges was 250 feet, but they could not fly as low as that in Norway.”

Også Robert Douglas Iveson besvarte spørsmål om Harrierens kapasitet. Fra hans forklaring er det protokollert:

”A flight lasted from 30 to 60 minutes, about 45 minutes being the average. If you fly low all the time, the flight will be shorter. The speed will then be 7 miles per minute. Against this background it is difficult to imagine that a Harrier from Tromsø could have been involved in the accident in Gamvik.”

Vitnenes redegjørelser under høringen er i store trekk bekreftet av representanter fra det britiske forsvarsdepartementet. Representanter fra kommisjonen var 16. juni 2004 og 21. september 2004 i møte med blant andre Air Vice Marshall David Walker, som er den i MoD som har vært overordnet ansvarlig for den operative tjenestens bistand til kommisjonens undersøkelser i Storbritannia. Walker opplyste i møtene at han for sin del i 1982 tjenestegjorde i Vest-Tyskland som flyger i en RAF-skvadron utstyrt med Harrier GR.3.

Slik så vel RAF som Sea Harrier var utstyrt under øvelsen, med utvendige ”combat tanks” i tillegg til innvendig tankbeholdning, hadde de stort sett samme rekkevidde. Kommisjonen baserer sine beregninger på RAF GR.3, som var forlagt på Langnes, betydelig

nærmere Gamvik enn Sea Harrierne på Invincible, som lå i Vestfjorden på det aktuelle tidspunkt.

Harrierens innvendige tanker tok 630 Imperial gallons. Med fulle ”combat tanks” i tillegg, kunne flyet ha en samlet brenselmengde på 830 imp. gal. ved avgang. Med normal tetthetskoeffisient på 0,8, ville vekten av dette – avhengig av temperaturen – kunne utgjøre 6 400 – 6 650 pounds (lbs).

Hastigheten i høyere luftlag varierer normalt mellom 400 og 450 knop. Slike hastigheter gir maksimal brenseløkonomisk rekkevidde. Forflytning i lav høyde skjer gjerne innenfor samme hastighetsområde. Ved angrep økes farten til over 500 knop. En hastighet på 450 knop tilsvarer en distanse på 7-8 nm. pr. minutt¹⁴⁹, eller 230 meter i sekundet.

Brenselsforbruket bestemmes først og fremst av hvilken høyde flyet beveger seg i. Sammenlignet med flygning i lav høyde, er forbruket bare det halve i høyder på ca. 33 000 fot eller 10 000 meter. For en Harrier er forbruket ca. 100-115 lbs pr. minutt i lav høyde, og ca. 50-55 lbs/min i høyere sjikt, forutsatt samme hastighet. Gasspådrag, start og ikke minst vertikal landing, øker forbruket.

Minimumsbeholdning av drivstoff ved innledning til landing er angitt til ca. 800 lbs, som reserve for eventuelt pådrag eller for en vertikallanding¹⁵⁰. I tillegg beregnes en viss drivstoffmengde for å kunne nå en alternativ flyplass, dersom man på grunn av værforhold eller av andre grunner ikke kan lande på den flyplassen som er angitt i reiseplanen. Denne reserven vil variere avhengig av avstanden mellom den alternative flyplass og den flyplass flyet egentlig skulle lande på. Drivstoffbeholdningen til ordinær flygning vil dermed ligge et sted mellom 5 000 og 5 500 lbs. Under flygning forekommer det at piloten velger å bruke noe av brenselsreservene. Forbruk av 800 lbs tilsvarer en økning av rekkevidden på 30 nm.

Distansen Langnes - Gamvik er ca. 210 nm. i rett luftlinje.

Stridsoppdrag flys gjerne på lave høyder, men for å oppnå tilstrekkelig rekkevidde tilbakelegges gjerne en vesentlig del av strekningen i høyder over 33 000 fot.

Skjer flygningen lavt hele strekningen frem og tilbake (LO-LO-LO), og i mest mulig brenseløkonomisk fart, blir flytiden Langnes-Gamvik 30 minutter

¹⁴⁹ En nautisk mil (nm.) er 1 852 meter.

¹⁵⁰ Se Standard Aircraft Characteristics, US Naval Systems, US Naval Systems Command (Cleared for open publication December 4, 1996). I det følgende har kommisjonen hovedsakelig basert seg på opplysninger fra denne publikasjon, ettersom den også inneholder detaljerte opplysninger om taktisk flygning. Den beskriver imidlertid en mer moderne Harrier enn den britene brukte i 1982, slik at en del data er regnet om for å stemme med disse. Andre kilder er Jane's All the World Aircraft, 1983, og Modern European Aircraft, Military Aviation Library, Salamander Books, 1985.

og drivstofforbruket 3 000-3 450 lbs. Restbeholdningen er utilstrekkelig for retur til Langnes i samme lave høyde. Rekkevidden (Radius Of Action, ROA¹⁵¹) for denne type oppdrag er ca. 143-165 nm. Slik lavtflygning ville dessuten forutsette atskillig lengre distanse, ut og inn fjorder og dalføre enn de 210 nm. som representerer distansen Langnes-Gamvik i rett luftlinje, og aksjonsradius (ROA) ville bli for kort (143-165 nm.) for distansen Langnes-Gamvik-Langnes.

Flygning HI-LO-HI betyr forflytning tur/retur i høyeste sjikt og med en fart som gir lengst mulig rekkevidde frem til målet, der flyet går ned i lav høyde. Her blir aksjonsradien 290 nm. Flyet vil bli fanget opp av radar.

Tilsvarende gjelder for flygning HI-LO-LO-HI, der flyet for det meste vil bevege seg i høyeste sjikt, bortsett fra de siste 50 nm. frem mot og tilbake fra "målet". Aksjonsradius (ROA) blir her ca. 225 nm.

Dette betyr at det første alternativet (LO-LO-LO) ikke var mulig å gjennomføre for en Harrier slik de den gang var utrustet, for en flygning Langnes-Gamvik-Langnes, eventuelt Bardufoss. De to siste alternativene (HI-LO-HI og HI-LO-LO-HI) ville teoretisk være gjennomførbare, dog ikke uten å bli fanget opp av radar.

Basert på tilgjengelige opplysninger og beregninger utført av kommisjonen, anses det lite sannsynlig at Harriere fra Langnes, med den type ekstratanker de var utstyrt med ("combat tanks"), ville kunne fly distansen Langnes - Gamvik/Omganglandet - Langnes/Bardufoss, uten at flyene for det meste av distansen måtte ha flydd så høyt at de ville bli observert av radarene tilknyttet Luftforsvarets kontroll- og varslingsjeneste.

13.2.9.7 FLYGERNES REAKSJONER PÅ OPPLYSNINGER FRA VITNER I FINNMARK SOM HADDE SETT EKSOS ELLER RØYK ETTER OBSERVERTE FLY

Flere av de vitner kommisjonen har avhørt om observasjoner av fly i Finnmark ulykkesdagen, beskriver røyk/eksos i tilknytning til det eller de fly som er observert. Kommisjonen har fra flere hold fått opplyst at Harrieren ikke ga fra seg synlig eksos under flygning, og at dette også gjaldt under sterk akselerasjon. Dette i motsetning til eksempelvis norske fly av typen CF-104 Starfighter, som fløy på søk i havariområdet fra anslagsvis 45-50 minutter etter ulykken, som etter det opplyste gir fra seg mye synlig røyk/eksos som følge av en annen og eldre motor-konstruksjon.

¹⁵¹. ROA: Radius of Action; i teksten også benevnt som rekkevidde. Den maksimale avstanden et fly kan fjerne seg fra basen for å kunne returnere dit.

Skvadronlederen for Royal Navy 801. skvadron, stasjonert på HMS Invincible under deltakelsen i øvelsen Alloy Express '82 var MacCartan-Ward. Som kommisjonen vil komme tilbake til under gjennomgangen av flybevegelser fra HMS Invincible, fløy MacCartan-Ward Sea Harrier fra hangarskipet 11. mars 1982. Royal Navy 801. skvadron deltok under ledelse av MacCartan-Ward i Falklandskrigen i 1982. I 1992 ga han ut en bok om sine opplevelser fra krigen, "*Sea Harrier over the Falklands – A Maverick at War*". I et avsnitt i boka hvor fordeler og ulemper ved Harrieren beskrives, fremgår:

"Being a physically small jet, the Harrier was difficult to pick up visually at long range in the air. Its Pegasus jet engine exhaust was smoke-free, ensuring that no tell-tale trail could guide an opponent's eye to the aircraft's position in the sky."

Om dette emnet er det protokollert fra Ivesons forklaring:

"When a Harrier accelerated, you did not get any exhaust with black smoke. One of the advantages of the Harrier was that they were difficult to spot, both because of their size, good camouflage, and because they did not leave behind black or white exhaust (smoke). The same applied to the Sea Harrier which had the same type of Pegasus engine. The witness confirmed thereby what has been written by "Sharkey" Ward in his book "Sea Harriers over Falkland", page 46, which the witness was shown."

Opplysningene ble også bekreftet av det britiske forsvarsdepartementet, representert ved Air Vice Marshall David Walker, under møtet mellom departementet og representanter for kommisjonen 21. september 2004.

13.2.9.8 FLYGERNES REAKSJON PÅ AT ET VITNE I FINNMARK MENTE Å KUNNE GJENKJENNE ET OBSERVERT FLY SOM HARRIER BL.A. PÅ DE SUPPLERENDE LUFTINTAKENE

Bjarne Mathisen, som mener å ha observert Harrier over Berlevåg 11. mars 1982, har overfor media, Flyhavarikommisjonen og nærværende kommisjon fremhevet at han i ettertid har gjenkjent flyet på grunn av utsparinger/hull på siden av luftinntakene. Ut fra Mathisens påvisninger dreier det seg om supplerende luftinntak, i alt åtte luker rundt hvert av de to luftinntakene. Fra MoD har kommisjonen fått opplyst at størrelsen på lukene varierer etter hvor de sitter, men at de har en gjennomsnittlig størrelse på omtrent 19x18 cm.

Kommisjonen stilte Peter Squire og MoD spørsmål om lukenes funksjon og virkemåte.

Fra forklaringen til Peter Squire er det protokollert:

”The small openings round the air intake to the engine have flaps opening inwards. The flaps will not close the openings when the aircraft is stationary or is flying at low speed, and the openings will then be visible. But when the aircraft is flying at a usual speed, the flaps will close and the openings will not be visible. ...”

Fra møtet med Air Vice Marshall David Walker 21. september 2004 er det i kommisjonens møtereferat gjengitt følgende om dette temaet:

”5. Deremo stilte Walker spørsmål i tilknytning til lukene ved luftinntaket på Harrieren. Walker svarte at lukene ut fra sin utforming bare kunne være åpne når flyet stod på bakken (lukene på oversiden), når flyet lettet og/eller fløy svært sakte, idet undertrykk i innsuget da tilsa behov for større luftinntak. Når flyet fløy med hastigheter over ca. 90-100 knop, ville trykket være slik at lukene var lukket. Det var derfor utenkelig at et vitne ville kunne kjenne flyet igjen på disse lukene ved ordinær flyvning.”

Kommisjonen finner ikke grunn til å betvile de opplysninger den har mottatt om dette fra det britiske forsvarsdepartementet og flygere som har fløyet flytypen.

13.2.9.9 FLYGERNES ERINDRINGER OM EGNE FLYGNINGER 11. MARS 1982. PERSONLIGE FLYGERLOGGBØKER

Ingen av de avhørte flygerne hadde noen spesiell erindring om skvadronens eller egne flygninger 11. mars 1982. De tilkjennega alle at de for denne dagen støttet seg til innføringene i sine respektive flygerloggbøker. Av disse fremkom at MacKay hadde flydd tre tokt den dagen med henholdsvis 55, 50 og 50 minutters varighet; Squire to tokt, begge med 45 minutters varighet; mens Iveson ikke hadde loggført noen tokt 11. mars 1982. Om Squires siste tokt til ”Setermoen Range”, i skvadronens to-seters Harrier, vises for øvrig til forklaringen foran fra Bjørnar Vollstad, som var passasjer på turen.

Vitnene ble forelagt kommisjonens kopi av den militære trafikkjournalen ved Langnes. Ingen av dem ga uttrykk for at de flybevegelser som fremgikk av journalen, fremsto som ekstraordinære eller påfallende. Hva særlig angikk oppholdet av flygninger midt på dagen, er det protokollert fra Squires forklaring:

”The witness was shown that according to the log for military air traffic from Langnes, there is a time lag which might appear to be rather long, namely the time from the last Harrier landing before lunch and until the first take-off after lunch on the day of the accident. Asked whether he has any comments to this, the witness says that it certainly had nothing to do with lunch. The air activities depended on the exercise plan. It was the officers in charge of the exercise who decided when they should fly, - not the Squadron. ...”

Vitnene ble også forelagt innføringen i tårnloggen på Bardufoss flystasjon, hvor det er innført en nødlanding av en Harrier og omstendighetene rundt denne. Ingen av dem kunne tilkjennegi noen spesiell erindring om den saken. I den grad flygeren fikk eller trodde han hadde fått problemer som følge av treff av rikosjett eller lignende i forbindelse med skyting på skytefeltet på Setermoen, anså Squire det naturlig at flygeren tok flyet til Bardufoss flystasjon, som var den nærmeste flyplassen. Squire var ellers inne på at det ikke overrasket ham at vitner mener å ha sett olje- eller drivstoffsøl under en parkert Harrier, idet flyet var kjent for å lekke olje fra dreneringshull under vingene.

13.2.9.10 FORKLARINGER FRA ANDRE FLYGERE SOM VAR MED RAF 1. SKVADRON TIL NORGE I MARS 1982: TONY HARPER OG JOHN ROCHFORD

Foruten de tre fra skvadronledelsen, har kommisjonen mottatt opplysninger fra enkelte av de andre flygerne som var med skvadronen til Norge i mars 1982.

Wing Commander Tony Harper, som i 1982 var tilknyttet skvadronen som Flight Lieutenant, tilskrev MoD om saken 6. september 2004. Han la ved kopi av sin flygerloggbok for mars 1982, hvor det fremgikk at han 11. mars 1982 hadde hatt to flygninger fra Langnes med fly nummer XZ 988, med loggført tid på henholdsvis 15 og 50 minutter. Fra brevet gjengis:

”My only record of my flying in Norway in early 1982 is from my pilot's log book. My log book for that period shows that I flew twice on 11 March 1982. Both sorties are recorded as Dissimilar Air Combat Training (DACT). (DACT is air combat training carried out against other types of aircraft (either British or of another nationality), normally above 500 feet agl¹⁵². My log book does not show the times of day when the sorties were flown nor does it show where the exercises took place or with which nationality or type the ”dissimilar” air combat training was conducted. (Note: RAF log books only record the length of each sortie, not the time of day. Also the brief description of the sortie content is normally reduced to one or two words or abbreviations).

I note that Mehamn is to the East of Hammerfest on the North Cape. A DACT sortie would not have gone North of our base at Tromsø as we would have flown to the South to meet the other aircraft for the exercise. Tromsø was the northernmost of the airfields then used for military fast-jet flying. Other fast-jet aircraft were always based South of us. *Therefore, my DACT sorties would not have been North of Tromsø, but in the opposite direction.*

In general terms, if my memory serves me correctly, we were severely restricted on sorties to the North of Tromsø, particularly where we could fly East of Hammerfest due to the proximity of the bor-

¹⁵² Actual ground level.

der of the former USSR. There was a large buffer zone to ensure that NATO aircraft did not infringe Soviet airspace.

I am unable to recall anything of the flying which took place in Norway in March 1982. Furthermore, I cannot recall an accident taking place at Mehamn (I had to find a map to locate Mehamn). Indeed, my memories of 1982 are predominantly of the Falklands conflict which I took part in very shortly afterwards.”

Kommisjonen har notert seg innholdet av brevet fra Harper. Sett hen til at hans første tokt 11. mars 1982 er oppgitt til bare 15 minutter, kan dette tenkes å være identisk med flyet WHITE 2 i toktet WHITE 1 og 2, som tok av fra Langnes henholdsvis kl. 14.52 og 14.54 lokal tid. I FA-loggen til CRC Sørreisa er det for dette toktet ført inn at det skulle delta i ”ACM” (”Air Combat Manoeuvring”), men hvor det for WHITE 2 er foretatt innføringer som tyder på at dette returnerte til basen før tiden. Ifølge trafikkjournalen for Langnes landet WHITE 2 kl. 15.16 lokal tid, det vil si at toktet hadde en varighet på 22 minutter. Kommisjonen antar at dette var Harpers første tokt denne dagen og at det andre må ha skjedd på et senere tidspunkt denne dagen.

Ved siden av skvadronledelsen, er John Rochfort den av skvadronens flygere kommisjonen har hatt størst interesse av å komme i kontakt med. Han var i 1982 tilknyttet skvadronen som Flight Lieutenant, men hadde i siste halvdel av 1980-årene sluttet i RAF for å begynne på en sivil flygerkarriere. Som sivilist hadde Rochfort i årene etter vært i kontakt med noen norske flygere med tilknytning til Widerøe (Odd Høgbakk og Hein Brox Floden) og den norske journalisten Oddvar Kristoffersen, som ved et par anledninger hadde intervjuet ham. Hein Brox Floden opplyste i avhør for kommisjonen at han som nytilsatt i et utenlandsk flyselskap var med som observatør på noen flygninger og at han under en av disse møtte Rochfort som var styrmann i selskapet. Floden opplyste at Rochfort på spørsmål fra ham hadde fortalt at det var helt vanlig at britiske flygere fløy øst av forbudssonen ved 24. lengdegrad, og at sjefene i skvadronen var godt kjent med dette. Floden hadde deretter satt Oddvar Kristoffersen i kontakt med Rochfort. I en e-post til Ulf Larsstuvold 30. januar 2000 hevdet Kristoffersen at Rochfort var én av tre mulige flygere som kunne ha vært ved Mehamn. De to andre navngitte, Ward og Hamilton, tilhørte skvadron RN 801, med base på HMS Invincible under øvelsen, se kapittel 13.3.6 i det følgende.

Opplysningene fra Floden er den eneste konkrete henvisning til uttalelser fra en bestemt britisk flyger kommisjonen har mottatt, og som trekker i retning av at britene ikke respekterte flyforbudssonen i Finnmark.

I forklaring for kommisjonen innhentet 2. januar 2005, og deretter gjentatt under åpen høring 25. janu-

ar 2005, avviste Rochfort påstander om at britene ikke respekterte forbudssonen øst av 24. lengdegrad. Han bestred videre at han hadde uttalt seg til Floden eller andre på en måte som kunne tolkes som at han eller hans daværende kolleger i RAF ikke respekterte flyforbudssonen. Fra forklaringen gjengis:

”The witness has in no way been required by the MoD to keep silent about the matter. He has never attended any meeting at the MoD where the Mehamn accident or the involvement of Harrier planes has been discussed. Nor has the witness been in contact with Sir Peter Squire or other RAF pilots where the Mehamn accident has been a topic.

The witness began his career in the RAF in 1964, and was active as a pilot until he left the air force after 18–19 years’ service. He was attached to the No 1 squadron for four years at the end of the 1970s and beginning of the 1980s.

The witness was with the No 1 squadron on winter exercises in Norway on three occasions, and these exercises were held in March. The witness took part in the Alloy Express exercise in March 1982, at which time the Squadron Leader was Peter Squire. The exercise involved NATO forces from a number of different countries, and the No 1 squadron was based at Langnes Airport in Tromsø.

Briefings were always held prior to these exercises, which also took place in 1982. Before leaving Britain, they were briefed concerning the geographical area where the exercise was to be held, as well as concerning the ban on crossing the 24th meridian (24th easting). This line is just east of Hammerfest, and the witness cannot exclude the possibility that Harrier planes may have been near it, but never crossed it when they broke off at Hammerfest.

After arriving in Norway, they were briefed by a Norwegian liaison officer on the location of cables and power lines in the exercise area. The witness cannot remember whether the Norwegian liaison officer also mentioned the 24th meridian.

As far as the witness is aware, the geographical limits were respected by the pilots. He himself had no problems with this, and this applied to all of the exercises in which he was involved in Norway. All missions were planned in advance, at which time distances and fuel quantities were carefully calculated. They normally operated in 2-ship or 4-ship formations, and it would not have been possible for one or more planes to go off on their own. They flew together, among other reasons, in case one of the planes should experience problems. It would then be possible for the other(s) to notify, etc. The witness has not heard of pilots carrying out unauthorized missions in connection with the exercises in northern Norway.

The witness has not heard the expression “Border Buster Club”, and he has no knowledge of pilots crossing the 24th meridian and then becoming members of such a club. Nor has he heard of such members receiving a club badge to wear on their lapel.

The witness has no particular memories of the exercise Alloy Express, and would not be able to give an account of his flying activities without consulting his personal log book. He does not have access to this at the interview, but will ensure that the Commission receives a copy of his flying activities during the exercise. He heard of the Widerøe accident two days after it happened. He had not heard that damaged

Harrier planes had landed at Langnes and Bardufoss on the day of the accident, and had certainly heard nothing that could be associated with the Widerøe accident. The witness had not heard about these damaged planes until about three months ago. The witness had quite by chance talked to an Australian pilot who lives in Norway. This pilot mentioned the Widerøe accident in 1982, and told him that damaged Harriers had landed at Langnes and Bardufoss. The witness does not know the source of this pilot's information.

(...)

The witness has met two Norwegian Widerøe pilots since he left the RAF. Around 1990, the witness worked as a pilot for Air Europe UK. On one occasion, he was accompanied by a Norwegian pilot who needed practice before taking a check flight in a Boeing 737. The pilot's name was Hein Floden, and the witness can remember that there was talk of the witness having flown a Harrier in northern Norway. The witness cannot remember all the details of the conversation, but he can remember that Hein Floden asked him whether he was willing to talk to a Norwegian journalist called Oddvar Kristoffersen. The witness had not been unwilling to do so.

The witness was now shown the fourth paragraph on page three of the statement made by Hein Floden. The witness commented on this as follows:

He never said to Hein Floden that it was usual for the Harriers to fly a long way eastwards towards the Russian border. It is not correct that he confirmed that he was very familiar with Varangerfjorden and Vardø, and that it was usual to fly in this area. Nor is it correct that the witness made light of the ban on flying east of the 24th meridian, that in practice the ban was meaningless, and that their senior officers were well aware that this occurred.

The witness does not understand why this was stated by Hein Floden. It may be that he misunderstood what the witness told him when they met. The witness remembers talking about missions in northern Norway about the very special nature of the flights towards Kautokeino. The witness has never been east of the 24th meridian, and nor does he have any knowledge of other allied pilots being there during the exercises.

One winter early in the 1990s, the witness spent a holiday in Norway. He wanted to revisit northern Norway, and wanted to travel in a Twin-Otter before this aircraft type was discontinued. In Tromsø, he boarded a Twin-Otter bound for Honningsvåg. He can remember that he sat on the first row, and that he informed the pilots that he was a British colleague. He was then given a head set so that he could communicate with the pilots. In the conversation during the flight, the Mehamn accident was brought up, and the witness told that he had flown a Harrier during the exercise in 1982. The witness cannot remember all of the details of their conversation.

The witness was then shown the third paragraph of the statement made by Odd HØGBAKK. The witness said that he had not expressed himself in the way described by Høgbakk. It was not correct that he had said that he could not exclude that colleagues might have been in the vicinity of Mehamn. Nor had he said that it was fully possible for a Harrier to reach Mehamn from the bases they had in northern Norway. The witness wished to make clear that he did not believe that this was possible.

Nor had the witness said that he would visit Oddvar Kristoffersen in Narvik during this trip. He had said that he had a mind to visit Oddvar Kristoffersen one day, without saying anything more exact about when this might take place. The witness never visited Oddvar Kristoffersen in Norway.

At some time in the 1990s, Oddvar Kristoffersen took contact with the witness by telephone. They arranged that Oddvar Kristoffersen should visit the witness at his home in Northamptonshire in England. Oddvar Kristoffersen came alone, and the witness can remember that Kristoffersen was interested in Harrier planes and operations in northern Norway.

Oddvar Kristoffersen visited the witness on a further occasion when the witness was living in Sussex. Kristoffersen took with him a hired cameraman from London, and the interview was filmed. The witness remembers that the cameraman handed over the film cassette to Kristoffersen after the interview, and Kristoffersen seemed very pleased when he received it.

The interview concerned Harriers, and whether they had the capacity to fly return trips between Tromsø and Mehamn. The witness pointed out that it would be difficult, if not to say impossible, if they had to fly low in order to avoid the radars. Oddvar Kristoffersen suddenly came up with a new theory. He said that the aircraft carrier *Invincible* was lying in Vestfjorden in March 1982, and suggested that two Sea Harriers had been involved in the Widerøe accident at Mehamn. The witness held that this was impossible, but Oddvar Kristoffersen said that there were witnesses on board the *Invincible* who had observed damage to the planes when they returned. Kristoffersen said that he would like to set up a meeting with the pilots Hamilton and Ward from the *Invincible*, but the witness does not know if such a meeting took place. As far as he can remember, Kristoffersen mentioned that he had not been able to find Ward, but that Hamilton lived in Scotland.

During the interview with Kristoffersen, the witness said that he was sorry about what had happened, and that he was convinced that neither of the pilots had had anything to do with the accident.

The witness believes Oddvar Kristoffersen's theory about a collision with Harriers to originate in observations by witnesses in northern Norway of foreign aircraft in the area where the accident occurred. It was this that had prompted Kristoffersen's investigations in that direction.

The witness had sporadic contact with Oddvar Kristoffersen for a time following the interview, but then heard that he had died."

Under avhøret ble Rochfort forevist en ekstrakt-utskrift av sin loggbok, som kommisjonen har mottatt fra Ulf Larsstuvold. Utskriften er hentet fra det råopptak Oddvar Kristoffersen gjorde med Rochfort 6. mars 1997. Rochfort har i ettertid innsendt kopi av den aktuelle side i loggboka. Den dekker perioden 4.-19. mars 1982, og omfatter i alt 18 flyoppdrag, med lengste varighet 19. mars, 1,05 time, og korteste 13. mars, 0,10 time. Utskriften fra råopptaket samsvarer med loggkopien, også for 11. mars 1982, med et "Armed recce"-oppdrag av 1 times varighet. I de personlige loggbøkene ble hver tur registrert til nær-

meste 5-minutt, mens trafikkjournalen registrerte avgang og landing med minuttangivelse. Den militære trafikkjournalen for Langnes har registrert den lengste varighet for en "Harriermission" 11. mars 1982 til 56 minutter – White 1 og 2 med avgang henholdsvis kl. 16.43 og 16.44 og landing kl. 17.39 og 17.40 (lokal tid). Kommisjonen ser ikke bort fra at Rochforts tur denne dagen kan gjelde en av disse registreringer.

Kommisjonen har uten hell etterlyst videotapen fra Kristoffersens intervju med Rochfort. Da intervjuet ble gjort, var Kristoffersen tilsatt i NRK Nordland. Fra NRK har kommisjonen fått opplyst at institusjonen har gjort flere resultatløse forsøk på å spore opp videobåndet. I brev fra NRK 8. desember 2004 opplyses det videre om innholdet på båndet:

"Til kommisjonens opplysning kan imidlertid formidles at distriktsredaktør Tone Kunst i NRK Nordland, fortalte undertegnede at så vidt hun husket, var det slik at opptaket ikke var særlig interessant, fordi Rochfort hadde gitt den mest interessante informasjonen "off-record" til nå avdøde Oddvar Kristoffersen. På selve opptaket hadde han ikke uttalt seg annet enn i vage og generelle vendinger. Dette kan muligens også forklare hvorfor opptaket aldri er blitt kringkastet, og hvorfor det ikke finnes i arkivene."

På bakgrunn av Ulf Larsstuvolds opplysning om at han i sin tid mottok en betydelig mengde arkivstoff med mer fra Oddvar Kristoffersen, tok kommisjonen ved brev 1. februar 2005 opp med ham spørsmålet om han kunne være i besittelse av videotapen eller en kopi av den, og om kommisjonen i så fall kunne få låne den. I skriv av 27. februar 2005 har Larsstuvold besvart forespørselen slik:

"Med hensyn til forespørselen om materialet etter avdøde journalist Oddvar Kristoffersen, kan det opplyses at det har eksistert ytterligere materiale vedrørende hans kontakt med den tidligere Harrier-flygeren John Rochfort. Siden Rochfort nå selv har vitnet for kommisjonen i høring i Oslo ultimo januar d.å., kan jeg ikke se at materialet jeg nå har tilgjengelig kan være av betydning for kommisjonens videre arbeid eller av interesse på annen måte. Jeg har likevel på nytt gått gjennom materialet, og må beklage at jeg ikke nå kan være kommisjonen behjelpelig med noe video-opptak av Kristoffersens intervju med Rochfort, eller med navn på mulig andre innehavere av slikt, som kommisjonen ennå ikke har vært i kontakt med."

Kommisjonen oppfatter dette slik at intet av det materiale Larsstuvold kan være i besittelse av vedrørende Rochfort, står i strid med hva Rochfort har forklart for kommisjonen.

Til Hein Brox Flodens opplysning om at Rochfort under samtalen dem imellom omkring 1990 – der Rochfort skal ha sagt seg kjent med stedsnavnene Varangerfjorden og Vardø, opplyste Rochfort under avhøret at han overhodet ikke kjente til disse navne-

ne, langt mindre hadde vært der. Han antok at det på grunn av språklige forhold under samtalen kan ha oppstått gjensidige feilhørslar/misforståelser, for eksempel slik at Ramfjorden (ved Tromsø), som han kjente til, blant annet på grunn av hans engelske aksent, kunne ha blitt oppfattet av Floden som Varangerfjorden, eller at Rochfort kunne ha oppfattet Varangerfjorden som Ramfjorden, avhengig av hvem av dem som først brakte navnet på bane.

Idet samtalen fant sted under et treningstokt i en Boeing 737, på engelsk og så vidt skjønnes ved bruk av kommunikasjonsutstyr dem imellom, kan ikke kommisjonen se bort fra at det kan ha oppstått slike gjensidige feiloppfatninger, for eksempel slik at Vardø kan ha blitt oppfattet som Bardu eller Bodø, eller omvendt. Slik Floden åpenbart har oppfattet Rochfort ved anledningen, er det ikke forbausende at han spurte ham om han kunne tenke seg å snakke med journalist Oddvar Kristoffersen, som han visste undersøkte ulykken. Rochfort sa seg villig til det.

Dersom Rochfort skulle ha noe å skjule, fremstår det som uforståelig at han ved ulike anledninger har oppsøkt norske piloter – Høgbakk og Floden – eller latt seg intervju av Oddvar Kristoffersen, for å fortelle om Norges-oppholdet, som han opplyste at han så med glede tilbake på.

Kommisjonen konstaterer at Rochfort, på samme måte som de andre RAF-flygere kommisjonen har avhørt eller mottatt opplysninger fra, bestrider at fly fra RAF 1. skvadron ikke respekterte forbudssonen øst av 24. lengdegrad. Det konstateres videre at Rochfort bestrider å ha uttalt seg til andre på en måte som med rimelighet kunne tolkes som en erkjennelse av at han eller andre av skvadronens flygere ikke var så nøyeregnende med flyforbudssonen. Dette synes også bekreftet av Oddvar Kristoffersens "off record"-nedtegnelser under samtalen med Rochfort 6. mars 1997, der det blant annet er anført:

"– Hvor godt ble dere briefet på 24°?
– 24°, respekterte"

13.2.9.11 KOMMISSJONENS VURDERINGER

Oppsummeringsvis finner kommisjonen at dokumenter og opplysninger fra RAF og MoD, og avhør av fire flygere, samt skriftlig redegjørelse fra en femte, som var med RAF 1. skvadron til Tromsø i mars 1982, ikke gir holdepunkter for at fly fra skvadronen var øst av 24. lengdegrad 11. mars 1982.

Som følge av den tid som er gått siden ulykken, mer enn tjue år, må det konstateres at det i dag ikke lar seg gjøre å få sammenholdt trafikkjournalen ved Langnes med skvadronens autorisasjonsbøker. Kommisjonen har imidlertid intet grunnlag for å mistenke noen av de avhørte flygerne, RAF eller det britiske forsvarsdepartementet for å holde tilbake opplysninger for kommisjonen. Et vesentlig forhold ved vurde-

ringen av holdbarheten av de opplysninger kommisjonen har mottatt fra britisk side, er at opplysningene ikke står i motstrid til de slutninger kommisjonen har trukket fra bevismateriale innhentet i Norge.

13.2.10 RAF 1. skvadron - kommisjonens konklusjoner

Med grunnlag i de undersøkelser som det er redegjort for i det foregående, er kommisjonen kommet til at det ikke er sannsynlig at fly fra RAF 1. skvadron var i lufta da LN-BNK havarete ved Omgangslandet 11. mars 1982, ca. kl. 13.25 – 13.30 lokal tid. Dette innebærer at kommisjonen er kommet til at det ikke er hold i de alvorlige anklagene som er reist mot RAF 1. skvadron, herunder særlig fra NRK Brennpunkt-redaksjonen.

13.3 HMS Invincible og 801 Fleet Air Arm Squadron

13.3.1 HMS Invincible og RN 801. skvadron

Det britiske hangarskipet HMS Invincible deltok under øvelsen Alloy Express '82. Om bord i skipet var det stasjonert en helikopterskvadron og en jager-

flyskvadron, 801 Naval Air Squadron. Jagerflyskvadronen var utstyrt med fly av typen Sea Harrier FRS.1. Disse flyene var i det vesentlige lik flyvåpenets Harrier versjon GR.3. Idet Sea Harrieren var designet for et annet bruksområde (luft-til-luft-operasjoner) enn flyvåpenets Harrier, hadde FRS.1 en noe høyere cockpit og en annen utforming av nesepartiet. Forskjellen i utformingen av nesepartiet skyldtes at Sea Harrieren var utstyrt med målradar. Flyenes ytelse var ellers i det vesentlige den samme. RN 801. skvadron hadde normalt fem operative Sea Harriere om bord på HMS Invincible. I mars 1982 var skvadronens fly malt med hvit underside og lys blå overside. Skvadronen ble ledet av Commander Nigel ("Sharkey") MacCartan-Ward.

Vinteren 1987, da medieinteressen for Mehamn-saken igjen tok seg opp, var det flere personer som meldte seg gjennom media og fortalte at de hadde sett jagerfly av typen "Sea Harrier" over Berlevåg 11. mars 1982, til et tidspunkt som var forenlig med at flyene hadde vært ved Omgang i tiden rundt havariet til LN-BNK. Opplysningene ble den gang undersøkt av den utvidede Flyhavarikommisjonen.



Figur 13.3 Bildet viser Sea Harrier-fly om bord på HMS Invincible.

13.3.2 Flyhavarikommisjonens undersøkelser 1987-88 - opplysninger fra britiske myndigheter

Utenlandske fly på besøk til Norge vil normalt lande ved og lette fra norske flystasjoner. Flyene vil da være underlagt norsk flygeledelse ved den enkelte flystasjon, utført av norske flygeledere og assistenter tilsatt i Avinor, den gang Luftfartsverket. Flyenes bevegelser vil dertil bli loggført i militære trafikkjour-

naler av tårnmannskapet. Selv om det er en svært begrenset pålagt oppbevaringstid for trafikkjournaler, vil slike - i den grad de gjenfinnes - være en viktig kilde til informasjon om når fly fra gjestende utenlandske skvadroner var i lufta.

I den grad trafikkjournalen fra vedkommende flystasjon skulle vise at fly fra den aktuelle skvadronen ikke var i lufta, og journalen i lys av andre bærekraftige bevis finnes å være riktig ført, vil dette i sin

tur være ensbetydende med at skvadronens fly ikke kan vurderes å ha vært i befatning med havariet til LN-BNK. For fly tilhørende RAF 1. skvadron, stasjonert ved Langnes flystasjon under øvelsen Alloy Express i deler av mars 1982, vises til behandlingen under kapittel 13.2 i det foregående, med konklusjon under kapittel 13.2.10.

Royal Navy 801. skvadron var som nevnt stasjonert om bord på hangarskipet HMS Invincible, hvor skipets eget personell tok seg av flygeledelsen. Spor etter flybevegelsene i norske arkiver vil man derfor bare finne i den grad flyene har mellomlandet på norske flystasjoner. Trafikkjournalene Flyhavarikommisjonen innhentet ved den fornyede granskningen i 1987-88, viser ingen landinger av Sea Harrier fra HMS Invincible 11. mars 1982. Det eneste spor i norske journaler av flyaktivitet fra skipet finner man i den militære trafikkjournalen ved Bodø flystasjon. Den viser at det landet to Sea King helikoptre tilhørende HMS Invincible der den dagen: det første, 7XA, ankom Bodø kl. 11.41 lokal tid og forlot flystasjonen kl. 12.14 lokal tid. Det andre helikopteret, X1R, ankom kl. 15.47 lokal tid og forlot flystasjonen kl. 15.56 lokal tid.

Flyhavarikommisjonen hadde 4. mars 1987 to møter med flytattacheen ved den britiske ambassaden i Oslo, Wing Commander Cresswell. Det første møtet var mellom den utvidede Flyhavarikommisjonen og Cresswell alene. I det umiddelbart påfølgende møte var også observatørene fra Norsk Flygerforbund og Widerøes Flygerforening til stede. Av referatet fra det siste møtet fremgår at Cresswell der gjen tok den orientering han hadde gitt i det første møtet denne dagen. I Flyhavarikommisjonens referat fra det første møtet med Cresswell 4. mars 1987 gjengis Cresswells orientering om flybevegelser til og fra HMS Invincible slik:

"a) Sea-Harrier fra hangarskipet "HMS Invincible"

I følge skipsloggen var posisjonen kl 1200Z den 11. mars 1982 6734N 1330E. Det var flyging frem til kl 1050Z, og flygingen ble ikke gjenopptatt denne dagen. Dette gjelder "fixed-wing" flyging. (Det foregikk noe helikopterflyging fra skipet).

Fargen på Sea-Harrier var hvit underside og blå på oversiden.

Ingen fly fra "Invincible" hadde mulighet for å interferere med ulykkesflyet."

I en note fra flytattacheen 6. mars 1987 ble det innledningsvis fremhevet at LN-BNK havarte øst av forbudssonen 24 grader øst, en flyforbudssone britiske flygere var brifet om, og kjent med viktigheten av. Hva særlig gjaldt fly fra RN 801. skvadron oppsummerer flytattacheen:

"a) Sea-Harrier fra hangarskipet "HMS Invincible". The ships' midday position on 11 march was 67 34 'N, 13 43 'E – the entrance to Vestfjorden – a con-

siderable distance from the crash site which rules out any possibility of a Harrier flying there and back either on a low level profile or high-low-high. More importantly fixed wing flying operations ceased at 1150 hrs local – 1 hour 40 mins before the accident – and did not resume that day. Also Sea Harriers are not comouflaged as witnesses describe."

Flyhavarikommisjonen la i 1988-rapporten til grunn opplysningene fra britisk side. Ved gjennomgangen uttalte Flyhavarikommisjonen for øvrig at dens øvrige undersøkelser bestyrket at britiske jagerfly ikke hadde vært ved Gamvik i det relevante tidsrom. Flyhavarikommisjonen la til grunn at observasjoner fra vitner i Finnmark dreide seg om norske jagerfly på søk etter LN-BNK, og at disse kom til havariområdet en knapp time etter at LN-BNK hadde havart.

13.3.3 Rykter i 1997 om Sea Harriere over Gamvik 11. mars 1982

Vinteren 1997 var Mehamn-ulykken igjen et tema i media. Oppmerksomheten var denne gang i størst grad rettet mot Harriere fra RAF 1. skvadron, som under NATO-øvelsen Alloy Express '82 var stasjonert ved Langnes flystasjon. Kommisjonen viser til gjennomgangen av RAF 1. skvadrons flybevegelser i kapittel 13.2 ovenfor.

I oppmerksomheten som fulgte, reiste daværende stortingsrepresentant Erling Folkvord spørsmål til samferdselsministeren i Stortingets spørretime. Folkvord konsentrerte etter hvert sin oppmerksomhet rundt vitner i Finnmark som i 1982 og/eller i 1987 overfor Flyhavarikommisjonen hadde gitt uttrykk for at de hadde sett fremmede jagerfly ulykkesdagen, og Flyhavarikommisjonens vurdering av vitneutsagnene. Dette gjaldt blant andre Grete Mortensen, Selius Samuelsen, Bjarne Mathisen og Henry Saron Larsen. De to siste hadde også identifisert flyene de opplyste å ha sett som Sea Harrier.

Den eneste jagerflyskvadron som i 1982 var utstyrt med jagerfly av typen Sea Harrier, og som befant seg på et sted som kunne gjøre den aktuell i forhold til vitneobservasjonene, var RN 801. skvadron, stasjonert om bord på HMS Invincible. Erling Folkvord utga høsten 1997 boka *Livet bak murene*, om sine inntrykk etter fire år som innvalgt på Stortinget fra Rød Valgallianse. I et av kapitlene, "Jeg så et militærfly over Gamvik", tar han opp Mehamn-ulykken og de spørsmål han reiste til samferdselsministeren i Stortingets spørretime i 1997. Han gjennomgår videre vitneobservasjoner i Finnmark og Flyhavarikommisjonens bedømmelse av disse. Fremstillingen er illustrert av fotografier av Sea Harrier FRS.1 og av hangarskipet HMS Invincible.

Samferdselsdepartementet, som fra Folkvord hadde fått et særtrykk av kapitlet sommeren 1997,

forela også dette for HSL for uttale. Idet det nå ikke var tilsatte igjen ved HSL som hadde førstehånds kjennskap til granskingen av Mehamn-ulykken, ble medlemmene av den da avviklede utvidede Flyhavarikommisjonen bedt om å kommentere kapitlet. De ga 24. mars 1998 sitt kritiske tilsvare til de deler av Folkvords bok som gjaldt Mehamn-ulykken.

Mehamn-ulykken ble ikke tatt opp igjen til granskning i full bredde som følge av pågangen i 1997-98.

13.3.4 Nye anførsler om at fly fra HMS Invincible var ved havariområdet 11. mars 1982

NRK Brennpunkt-programmet *Vanskelige vitner*, sendt på NRK1 19. november 2002, ledet som kjent til oppnevningen av nærværende kommisjon. Brennpunkt-redaksjonens gjennomgang og beviskjede knyttet seg utelukkende opp mot Harriere fra RAF 1. skvadron, stasjonert ved Langnes flystasjon under NATO-øvelsen Alloy Express '82. Fly tilhørende RN 801. skvadron stasjonert om bord på HMS Invincible, som befant seg i norsk territorialfarvann ble ikke nevnt.

Kommisjonens gjennomgående inntrykk av opplysninger som er mottatt fra vitner og andre interesserte, samt fra pressen, er at opplysningene nesten utelukkende har dreiet seg om forhold vedrørende RAF 1. skvadron, og derunder spesielt ettermiddagstoktet 11. mars 1982 bestående av fly med kallesignal RED 1 og RED 2. Hva særlig gjelder flyvitner i Finnmark, har de som har pekt ut Harrier som fly de mener å ha sett, enten fremhevet særtrekk ved RAF-varianten GR.3 (Emanuelsen), eller fremhevet særtrekk som er felles for Sea Harrier og RAF Harrier (Mathisen og Larsen).

13.3.5 Kommisjonens anmodninger overfor britiske myndigheter

Også for RN 801. skvadron ønsket kommisjonen å få kontrollert opplysningene som flyattachéen ga til Flyhavarikommisjonen i 1987 opp mot samtidige dokumenter, så som autorisasjonsbøker og lignende. En ønsket også kontakt med flygere som eventuelt hadde fløyet Sea Harriere fra HMS Invincible 11. mars 1982. I brev til Utenriksdepartementet 20. november 2003, ble departementet anmodet om å videreformidle til britiske myndigheter kommisjonens innsynsanmodning for RAF og RN-enhetene. For RN 801. skvadron lød anmodningen slik:

”3) HMS Invincible (No. 810¹⁵³ Naval Air Squadron) - stasjonert i eller ved norsk territorialfarvann under øvelsen Alloy Express 82

- a) Skipsdagboken som viser skipets posisjoner under øvelsen

- b) Serienummer på samtlige SEA Harrierfly stasjonert på skipet under øvelsen. I tilknytning til dette anmodes også om spesifikasjon av konfigurasjonen for samtlige fly, herunder bevæpning og drivstoffkapasitet.
- c) Navnet på samtlige flygere som deltok under øvelsen.
- d) Landings- og avgangsskjema/-logg for mars 1982
- e) Enhetens autorisasjonsbøker for flygning for øvelsesperioden.
- f) Det som måtte gjenfinnes av flygeplaner for perioden.”

Om britiske myndigheters innledende behandling av anmodningen vises til gjennomgangen av RAF 1. skvadron foran. I september 2004 ble det klart at britiske myndigheter hadde kommet i kontakt med den som var leder for 801. skvadron i mars 1982, daværende Commander MacCartan-Ward. Han bodde nå på Grenada, men var villig til å møte kommisjonen under kommisjonens besøk til London i september 2004. Som følge av at en tropisk storm utraderte store deler av infrastrukturen på øygruppen kort tid før den planlagte høringen, lot det seg imidlertid ikke gjøre å komme i kontakt med MacCartan-Ward for å få arrangert hans reise til London i tide til høringen. Kommisjonen har av den grunn ikke fått formelt avhørt noen av flygerne som var om bord i HMS Invincible 11. mars 1982, men man har innhentet skriftlig uttalelse fra MacCartan-Ward på en rekke spørsmål i tilknytning til hans og skvadronens erfaringer fra øvelsen Alloy Express generelt, og fra ulykkesdagen 11. mars 1982 spesielt. Idet kommisjonen ellers har fått tilgang til dokumentasjon som bekrefter posisjonen til HMS Invincible og flygninger med Sea Harrier til og fra skipet 11. mars 1982, har man vurdert det slik at det ikke er behov for formelle avhør av flygerne. Det vises til gjennomgangen i det følgende.

13.3.6 Redegjørelse til kommisjonen fra MoD/Fleet Air Arm Museum. Dokumentinnsyn

Under kommisjonens besøk ved Air Historical Branch, Stamford, 20. september 2004, møtte også Richard Mortimer fra museet til marinens flyvåpen, Fleet Air Arm Museum, Yeovil. Fra hans redegjørelse om Marinens arkiveringsrutiner og hvilke dokumenter man i dag hadde som kan si noe om enhetens bevegelser 11. mars 1982, er det i kommisjonens referat fra møtet nedfelt følgende:

”2. Representanten fra Fleet Air Arm Museum, Richard Mortimer, orienterte deretter om det materialet han hadde tatt med seg fra museets arkiv vedrørende HMS Invincible og Royal Navy 801 skvadrons bevegelser 11. mars 1982:

Han fremla skipsdagboken til HMS Invincible, som han hadde med seg i møtet i original form. Royal

¹⁵³. Skrivefeil for 801. skvadron.

Navy opererte vesentlig færre fly enn RAF, og kunne derfor også tillate seg en noe mer liberal praksis med hensyn til lagring av blant annet loggbøker, dog slik at også her ble autorisasjonsbøkene makulert med jevne mellomrom, men først etter at det var tatt kopi som ble lagret på mikrofilm. Han hadde i møtet med kopi fra mikrofilm av 801. skvadrons autorisasjonsbok, som viste enhetens flybevegelser fra HMS Invincible 11. mars 1982. Marinen benyttet ikke månedsrapporter av typen "Form 540".

Kommisjonen ville bli overlatt kopi av aktuelle sider fra skipsdagboken og av autorisasjonsboken."

Skipsdagboka for HMS Invincible ble forevist for kommisjonen. Den bekrefter at hangarskipets posisjon ved lunsjtid 11. mars 1982, var slik som meddelt av den britiske flyattachéen i noten til Flyhavarikommisjonen 6. mars 1987 – en posisjon som ligger godt ute i Vestfjorden, dvs. syd for Lofoten og vest av Bodø. Av skipsdagboka fremgår at skipets posisjon kl. 13.00 lokal tid var 67° 34' 5N, 13° 32' 4Ø. At den nøyaktige posisjonen er marginalt forskjellig fra den som er gjengitt i Flyhavarikommisjonens referater fra møtene med Cresswell 4. mars 1987, og i Cresswells note, antas å bero på unøyaktighet ved gjengivelsen.

Autorisasjonsboka for 801. skvadron ble forevist kommisjonen. Av denne fremgår at skvadronen hadde fire tokt på vingene 11. mars 1982, alle bestående av ett fly og med oppdraget oppgitt som "CAP" ("Combat Air Patrol"): Det første toktet tok av kl. 07.00 lokal tid og landet 08.15 lokal tid. Det andre toktet tok av kl. 08.15 lokal tid og landet kl. 09.30 lokal tid. Det tredje toktet tok av kl. 09.30 lokal tid og landet kl. 10.35 lokal tid. Det fjerde toktet tok av kl. 10.45 lokal tid og landet kl. 11.50 lokal tid. Det fremgår videre at det var planlagt ytterligere fire tokt denne dagen, men som ble kansellert. Kopien av autorisasjonsloggen for 801. skvadron viser således at fly fra skvadronen ikke var i lufta i det tidsrom da LN-BNK havarerte, og at informasjon som i 1987 ble formidlet av flyattachéen om tidspunktene for Harrier-flygninger til og fra skipet er forenlig med autorisasjonsloggens forevisende.

Kommisjonen fikk også innsyn i skipsdagboka for 13. mars 1985, hvor det fra NATO-øvelsen Cold Winter er kjent at to fly fra HMS Invincible krysset forbudssonen øst av 24 grader øst. I skipsloggens rubrikk for daglige oppsummeringer er det inntatt en anmerkning om at to Sea Harriere antagelig hadde krysset over i forbudt luftrom. Noen slik anmerkning er ikke innført i skipsdagboka for 11. mars 1982.

Kommisjonen har i etterhånd mottatt bekreftede kopier av de nevnte dokumentene, samt kopi av den personlige flyerloggboka til skvadronens leder Nigel MacCartan-Ward, som fløy det første toktet 11. mars 1982, og for Ian Mortimer, som fløy tokt nr. 3. Tokt nr. 2 ble fløyet av Haigh. Curtis, som fløy tokt

nr. 4, med landing kl. 11.50 lokal tid, omkom senere samme år under Falklandskrigen.

Kommisjonen ble under møtet i Storbritannia oppmerksom på at det også i skipsdagboka til HMS Invincible ble ført inn flyaktiviteter, så som avganger og landinger av fly og helikoptre. Føringen av skipsdagboka og autorisasjonsboka for 801. skvadron, stemmer overens så langt som til og med avgangen av det fjerde toktet med Sea Harrier. I skipsdagboka er det imidlertid ikke ført inn når dette toktet landet tilbake på skipet. Under møtet ble det fra representanten fra MoD fremhevet at det er autorisasjonsboka som er det mest autoritative kildegrunnlaget for skvadronens flybevegelser. Kommisjonen tar MoDs orientering til etterretning.

Bjørn Nilsen, tidligere NRK-journalist, har opplyst til kommisjonen at et vitne ville kunne gi kommisjonen interessante opplysninger om noe han har fått fortalt om en spesiell episode om bord på Invincible under øvelsen i 1982. Ifølge Bjørn Nilsen ønsker vitnet å være anonym, da han ellers frykter han kan bli kidnappet.

Vedkommende avga slik foreløpig forklaring 8. mars 2005:

"Vitnet startet med å si at det begynner å bli mange år siden de opplevelsene han nå skal forklare seg om fant sted, og at en del detaljer om hva som skjedde er utvisket eller noe uklare.

Vitnet arbeidet i (firmanavn) i perioden 1982 til 1997. På slutten av 1980-tallet eller i begynnelsen av 1990-tallet arbeidet han på et prosjekt med leveranse til (land). Det ble besluttet at prosjektmøtene skulle avholdes i London, da det var et firma der som skulle produsere utstyr basert på kunnskap og tegninger fra (firmaet). Firmaet het (navn) og holdt til i nord-London. Vitnet engasjerte nå avdøde xx som prosjektsekretær, og vitnet var i London hver andre og tredje uke over en periode på halvannet år.

En kveld de hadde jobbet sent gikk de to ut for å spise på en pub. Mens de var der kom en fremmed person bort til dem, og det viste seg at det var sønn eller stesønn til xx fra et tidligere ekteskap. Det virket ikke som et tilfeldig møte, så vitnet regnet med at sønn/stesønn visste at de var å treffe på puben. Vitnet kan ikke huske navnet på sønn/stesønnen.

De spiste og drakk sammen, og sønn/stesønnen drakk noen øl. Vitnet var nærmest totalavholdsmann den gangen, så han drakk Cola med is. Da sønn/stesønnen fikk høre at vitnet var fra Norge begynte han å unnskyldte seg, og spesielt unnskyldte han nasjonen England. Han ble sentimental, gråt litt og gav vitnet en klem. Han fortalte at han var flymekaniker og jobbet på et sted som begynner på "Stan...", muligens Stanford eller noe lignende. Vitnet fikk forståelsen av at han hadde en ansvarsfull stilling.

Han fortalte videre at han hadde jobbet om bord i et hangarskip som hadde vært i norsk farvann da Mehamnulykken skjedde. En kveld/natt hadde de fått om bord et Harrier-fly som hadde blitt fraktet dit i transport på landeveien. Vitnet kan ikke huske om det ble nevnt om hangarskipet lå ved kai, eller om de var i rom sjø da dette skjedde. Da flyet kom om bord ble det plassert på et lagerdekk. Der ble det tildekket,

og det ble satt ut vakthold ved flyet. Han hadde sett at det var en liten skade på flyet, men vitnet kan ikke huske om det ble sagt hva slags skade det var. Tilbake i England hadde flyet blitt ”completely destroyed”, noe som ikke stod i forhold til den skaden som var synlig på flyet. Vitnet forstod det slik at sønn/stesønnen hadde vært med på denne prosessen. Vedkommende koplet dette med flyet til Mehamnulykken, uten at vitnet kan huske detaljer om hvordan dette gikk til.

Vitnet var usikker på verdien av innholdet i det vedkommende fortalte, i og med at han var påvirket av alkohol og sentimental. Selv har han ikke vurdert dette som så viktig at han ville gi opplysninger til kommisjonene.

På slutten av 1990-tallet var vitnet på besøk i Trondheim, og han bodde på (navn) hotell. Der traff han en ukjent person som han kom i prat med over en kopp kaffe. I samtalen kom vitnet inn på dette med Harrier-flyet som ble sendt tilbake til England, uten at han nå kan huske detaljer fra samtalen. Noe tid senere fikk han en telefon fra Bjørn Nilsen, og Nilsen ville gjerne møte vitnet for en prat om det han hadde opplevd i London. De møttes på Fornebu, mens flyplassen fortsatt var operativ, og vitnet fortalte overnevnte historie. Bjørn Nilsen anmodet vitnet om å lete opp navn og adresser fra tiden i London, og vitnet var villig til dette.

Noe senere hadde de et nytt møte i Drammen, og vitnet hadde med seg det han fant av navn og adresser, og overleverte dette til Bjørn Nilsen. Dette var bl.a. adressen til (London-firmaet), og antagelig visittkortet til (den engelske prosjektlederen, senere død).

Bjørn Nilsen har i den senere tid kontaktet vitnet noen ganger, og anmodet vitnet om å stå fram med sin historie for kommisjonen. Som nevnt innledningsvis har vitnet vært tilbakeholdende til dette. Vitnet anmoder om at hans identitet ikke blir gjort kjent. Han ønsker ikke å møte til åpen høring. Hvis han, mot formodning, skulle bli innkalt til høring, ønsker han at den blir lukket, og gjennomført på en anonym adresse.”

Kommisjonen er kjent med vitnets navn og øvrige personalia, og med de navn som her er anonymisert i forklaringen.

Vitnet avga slik forklaring for kommisjonen i lukket høring den 21. april 2005:

”Vitnet oppga sine personalia for kommisjonen, men disse vil ikke bli offentliggjort. Bakgrunnen for at vitnet ønsker anonymitet, er av personlige grunner. Det har intet å gjøre med Rikets sikkerhet. Vitnet avga deretter forsikring.

Vitnet forklarte seg overensstemmende med sin vitneforklaring av 08.03.05, og han godtok den som en del av sin forklaring for kommisjonen. I denne forklaringen er navn og steder anonymisert. I tillegg svarte vitnet på spørsmål fra kommisjonens medlemmer.

Vitnet vil presisere at han overfor Bjørn Nilsen aldri har gitt uttrykk for at han var redd for å bli kidnappet, og at det skulle være bakgrunnen for at han ønsket anonymitet.

Sønn/stesønnen til vitnets prosjektsekretær sa at ”vi har skyld i at flere nordmenn omkom i flyulykken”. Vitnet er temmelig sikker på at han mente fly-

ulykken i Nord-Norge, da vedkommende koplet dette sammen med at han jobbet på et hangarskip i Nord-Norge på den tiden. Flyet hadde landet på en norsk flyplass, og deretter transportert landeveien til det ble tatt om bord i hangarskipet. Vitnet kan ikke huske om navnet på hangarskipet ble nevnt.

Kommisjonens formann refererte fra forklaringen til Bjørn Nilsen, hvor Bjørn Nilsen forklarer om en Sea Harrier som landet på hangarskipet etter tre forsøk. Dette har ikke vitnet sagt til Bjørn Nilsen. Han fastholder at han fikk opplyst av sønn/stesønnen at flyet kom landeveien, og ble heist om bord i hangarskipet. Det er mulig at det var snakk om to fly, men vitnet kan ikke huske detaljer om dette.

Det er riktig at piloten ble tatt hånd om og at han ble sendt hjem. Han skal ha vært i mental ubalanse.

Vitnet oppfattet at sønn/stesønnen var noe yngre enn vitnet. Vitnets prosjektsekretær var ca. 20 år eldre enn vitnet. Vitnet tror vedkommendes kone lever i dag, og han begrunner dette med at hun var yngre enn den avdøde prosjektsekretæren. Han kjenner ikke hennes navn.

Vitnet nevnte navnet på en person som var ansatt i (...) på den tiden, og vitnet mener at han hadde kontor i Manchester. Vedkommende kjente familien til prosjektsekretæren bedre enn vitnet, da han hadde vært på besøk hjemme hos dem.

Vitnet ser på hele historien som en fillesak. Hvis ikke Bjørn Nilsen hadde mast, ville vitnet ha glemt hele saken.

Etter at vitnet ble avhørt den 08.03.05 har han tenkt en del over saken. Han er redd for at han blander sammen ting ved at han har blitt påvirket av media.

Opplest og vedtatt.”

Bjørn Nilsen kom under sin forklaring i åpen høring for kommisjonen 30. mars 2005 inn på ovennevnte forhold. Av lydopptaket fremgår at Nilsen har oppfattet NN slik at en Sea Harrier, på havaridagen, og i et aktuelt tidsrom, var kommet tilbake fra en ”sortie” og landet på dekket til Invincible hvor de var stasjonert under øvelsen. Den landet først etter tredje landingsforsøk, da den hadde visse problemer med å få satt seg. Flyet ble deretter tatt under en presenning, piloten ble ført opp på brua, og ganske raskt hentet av et britisk helikopter. Det var skade på denne Harrieren, og det ble spurt hvorfor ikke vedlikeholdsmannskapene, som de alltid hadde om bord, skulle reparere flyet. De hadde alt utstyret der. Dette flyet skulle tilbake til Storbritannia, var svaret som ble gitt.

I e-post/brev av 31. mars 2005 fra kommisjonens leder ble bl.a. disse opplysninger forelagt for skvadronlederen på den aktuelle tid, MacCartan-Ward, slik:

”Some witnesses claim that a damaged Sea Harrier one evening/night during the exercise was either brought on board the carrier, or landed there, the pilot was taken up to the bridge, and immediately taken away by helicopter. The plane, which apparently had lesser damages, was covered up and guarded. Back home in England, the plane allegedly had been completely destroyed.”

MacCartan-Ward har samme dag (31. mars 2005) kommentert dette slik ved innføring i e-posten:

"I cannot take these comments seriously. The delivery of aircraft to my squadron is very well documented by the Navy and by British Aerospace (and so you can easily track airframe numbers, etc.). There were no accidents involving any of the aircraft that I commanded as the Commanding Officer of 700A squadron (Trials Unit), 899 squadron (Headquarters squadron) and 801 squadron. We had the best flight safety record of any fixed wing jet aircraft in the history of British Military Aviation. It was only during the Falklands Conflict that we lost aircraft."

Han tar også avstand fra at noe fly skal ha landet skadd om bord etter angivelig kollisjon med en kraftledning:

"No, this did not happen. – All such comments about Sea Harrier accidents or losses at the time in question are pure fiction."

Kommisjonens spørsmål om grunnen til at planlagte flygninger ikke ble gjennomført fra og med kl. 12.00 lokal tid, har MacCartan-Ward besvart slik:

"I can only guess that Sea Harrier Flying was discontinued when Invincible joined the "main body" at 12.30. It is also possible that there was "no trade" for our CAP aircraft – pointless sitting on CAP if there is no "threat"."

Skipsdagboka bekrefter at Invincible kl. 13.30 lokal tid den 11. mars 1982 gikk for å slutte seg til hovedstyrken (the "main body"). Ward er en av de tre pilotene Oddvar Kristoffersen hadde pekt på i e-postmelding til Ulf Larstuvold 30. januar 2000, "*som kan ha vært med Mehamn*". De to andre var Douglas Hamilton (samme skvadron) og John Rochfort, skvadron 1, Langnes.

801-skvadronens autorisasjonsbok viser at Ward hadde bare en flight på 1 time 15 minutter den aktuelle dagen, tidlig på morgenen. Hans personlige loggbok bekrefter dette, dog uten angivelse av tidspunkt for avgang og landing, da loggbøkene ikke hadde rubrikk for slike innførsler.

Den andre Sea Harrier-piloten Oddvar Kristoffersen hadde i søkelyset, var som nevnt Douglas Hamilton. I e-posten til Larstuvold anførte Kristoffersen: "*Hamilton var mannen som dro senere til Falklandskrigen.*"

På 1990-tallet var Hamilton blitt kontaktet av Oddvar Kristoffersen, ved en anledning også i følge med to andre norske journalister, med sikte på et intervju med ham om hans erfaringer fra Alloy Express-øvelsen i 1982.

Som svar på en fax 28. februar 1997 fra Kristoffersen, svarte Hamilton ved brev av samme dag bl.a.:

"You will recall when you visited me at my home last year that I pointed out that we were talking about

incidents which occurred some 14 years previously and that I could not be sure about my exact movements. I have now checked my diary, flying log book and other documents and have established that, between 1 and 24 March 1982, I was in the United Kingdom and took no part in the activities of Exercise Alloy Express. In fact I flew home from Narvik before the exercise commenced."

I sin bok *Sea Harriers over the Falklands* har MacCartan-Ward nokså innledningsvis (s. 29) følgende bemerkning om skvadronens "Senior Pilot" Douglas Hamilton:

"... Doug Hamilton who had served the squadron so well as Senior Pilot since its formation, had been found to be allergic to the ship's air-conditioning system and had to be left ashore for treatment. Naturally, Doug was shattered when he realised he was to be left behind. ..."

I sin forklaring for kommisjonen 30. mars 2005 gikk Bjørn Nilsen nærmere inn på dette. Av lydopptaket fremgår at han og Oddvar Kristoffersen fant det lite sannsynlig at en slik senior pilot plutselig skulle bli allergisk overfor air-conditionanlegget på hangarskipet Invincible, som han hadde vært om bord på mange ganger tidligere. Nilsen oppfatter dette nærmest som en sideforklaring fra "Sharkey" Ward for å gi en slags begrunnelse for at Douglas Hamilton ikke fulgte med til Falklandskrigen. Nilsen pekte videre på at Ward ikke sier noe om når Hamilton forlot Invincible. Nilsen anførte videre – i strid med Oddvar Kristoffersens opplysning i forannevnte e-post til Ulf Larstuvold – at Hamilton ikke deltok i Falklandskrigen, og at han ikke senere har fløyet Harrier. Så vidt Nilsen har brakt på det rene, har Hamilton senere blitt brukt som pilot for å fly øvelsesmål i Skottland, på en bestemt base der. Dette skal så vidt Nilsen vet, skyldes helsemessige forhold hos Hamilton etter Alloy Express.

Nilsen ble under sin forklaring foreholdt et bilde fra Wards bok *Sea Harriers over the Falklands*. Ifølge bildeteksten er det tatt om bord på Invincible "*at the end of Falklands war*", og forestiller et gruppebilde av mannskap om bord, herunder også Douglas Hamilton. Nilsen bemerket til dette at han, uten å mistenke noen, ikke kjenner bakgrunnen for bildet eller bildeteksten.

Kommisjonen tok ved brevet av 31. mars 2005 også disse forhold opp med Ward. Han har opplyst at Hamiltons allergiproblemer hadde oppstått før Alloy Express, og at han ikke deltok i øvelsen:

"Dougie was left ashore on my instructions because of recurrent respiratory problems – I wanted my Senior Pilot to have a clean bill of health before returning for duty and so he was seconded to 899 squadron ashore whilst undergoing health checks and treatment ... Douglas did not rejoin my squadron until he flew a reserve aircraft down to the Falklands

during the conflict. He then rejoined my squadron after having done continuation flying in Sea Harrier with 899 squadron.”

I skvadronens autorisasjonsbok for 11. mars 1982, med navn på de fire pilotene som ifølge boka var på vingene den dagen, er Hamilton ikke registrert.

Douglas Hamilton har i skriftveksling med kommisjonen bekreftet at han pga. *”an upper respiratory problem”* ikke deltok i militærøvelsen i mars 1982. Han har på kommisjonens anmodning innsendt kopi av sin personlige loggbok for perioden 2. februar-13. april 1982. Den viser at han ikke hadde noen flygninger i tidsrommet fra og med 19. februar til og med 23. mars 1982. Fra og med 24. mars til og med 13. april hadde han landbaserte flygninger, dels med Harrier T4 (to-seter), dels med Sea Harrier (ingen *”Deck Landings”*).

Bjørn Nilsen opplyste under sin forklaring 30. mars 2005 at han arbeidet med å få verifisert vitnet NNs forklaring, gjengitt foran, forutsetningsvis ved å få oppsporet vitnets kilde, flymekanikeren på hangarskipet, og få innhentet hans forklaring. Kommisjonen har ikke hørt nærmere fra Nilsen idet rapporten går i trykken.

På bakgrunn av autorisasjonsbokas og skipsdag-bokas utvisende, sammenholdt med Wards og Hamiltons redegjørelser og deres personlige flygerloggbøker, anser kommisjonen det klarlagt at flymekanikerens beretning under ingen omstendighet har noen tilknytning til Mehamn-ulykken. Om en slik hendelse som han fortalte om, overhodet har inntruffet, må det i tilfelle ha dreid seg om en annen dag, kanskje et annet år og en annen øvelse.

13.3.7 Skvadron 801, HMS Invincible - kommisjonens konklusjoner

Kommisjonen har intet grunnlag for å trekke i tvil Hamiltons opplysning av 28. februar 1997 til Oddvar Kristoffersen, om at han ikke deltok i øvelsen Alloy Express. Det samme gjelder skvadronlederen *”Sharkey”* Wards bekreftelse både på dette punkt og på øvrige forhold som går på:

”.. no accidents involving any of the aircraft that I commanded as the Commanding Officer of ... 801 squadron.”

Kommisjonen har heller ingen foranledning til å betvile riktigheten av den informasjon britiske myndigheter både før og nå har tilveiebrakt med hensyn til hangarskipets posisjon og 801. skvadrons flygninger 11. mars 1982.

Allerede posisjonen til HMS Invincible tilsier at det fremstår som svært lite sannsynlig at det ville vært realistisk for en Sea Harrier FRS.1 å ha driv-

stoffkapasitet til å fly distansen Vestfjorden-Gamvik/Omgang-Vestfjorden. Dette selv med normale ekstratanker til bruk i strid. Kommisjonen antar at en slik flydistanse teoretisk kunne tenkes tilbakelagt, forutsatt at flyet eller flyene hele distansen holdt stor høyde. Da ville toktet imidlertid blitt observert av Luftforsvarets radarsystemer under hele flygningen. Det er ingen holdepunkter for at dette skjedde 11. mars 1982. Den større type ekstratanker som flyene kunne utstyres med, var etter det kommisjonen har kunnet bringe på det rene ikke i bruk under øvelsen, verken for Sea eller RAF Harrier. Denne tanktypen reduserte flyenes manøvrerbarhet, og ville for eksempel hindre vertikale landinger. De var uegnet til bruk for den type oppdrag Harrier-skvadronen var satt opp for under øvelsen i 1982.

Endelig kommer at skvadronens autorisasjonsbok viser at skvadronens fly ikke var på vingene da Widerøe-flyet havarerte. Med hensyn til den teoretiske usikkerhet som hefter ved autorisasjonsboka som følge av at landingen til det siste toktet ikke er notert i skipsdagboka, bemerkes at tiden for avgang (kl. 10.45 lokal tid) uansett står fast i begge loggbøkene. Skulle flyet ha vært ved Mehamn kl. 13.30 lokal tid, ville det på det tidspunktet ha vært i lufta i 2 timer og 45 minutter, hvilket i seg selv langt overskrider den drivstoffmessige kapasitet flyene var utrustet for under øvelsen. Noen mellomlanding for eventuell opp-tanking av britiske Sea Harriere på landbaserte flystasjoner i Nord-Norge denne dagen, skjedde ikke. Historien som det norske anonyme vitnet har berettet om fra et pub-besøk i London omkring 1990, en historie som vitnet selv aldri har tillagt betydning, kan av mange grunner – herunder autorisasjonsbokas utvisende – ikke tas alvorlig.

Det legges etter dette til grunn at fly fra 801. skvadron, stasjonert på HMS Invincible, ikke var i lufta da LN-BNK havarerte. Det anses derfor utelukket at fly fra skvadronen har vært ved havariområdet i kritisk tid.

Med dette anser kommisjonen at de tre Harrier-pilotene, Rochfort, MacCartan-Ward og Hamilton, ikke kan ha vært ved Mehamn ulykkesdagen, slik som Oddvar Kristoffersen har antydnet.

13.4 Bardufoss flystasjon – RAF 41. skvadron

13.4.1 Skvadronen og dens opphold i Norge i mars 1982

Det britiske forsvaret hadde tre jagerflyskvadroner på norsk territorium i tilknytning til NATO-øvelsen Alloy Express '82. To av disse skvadronene, RAF 1. skvadron og RN 801. skvadron, er gjennomgått og drøftet i det foregående. For disse skvadronene har kommisjonen konkludert med at deres fly ikke var i lufta da LN-BNK havarerte. Den tredje skvadro-

nen, RAF 41. skvadron, som under øvelsen var stasjonert på Bardufoss flystasjon, behandles i det følgende.

RAF 41. skvadron var i 1982 utstyrt med jagerfly av typen SEPECAT Jaguar, modellversjon GR.1. Dette er et en-seters jagerbombefly med to motorer. I tillegg hadde skvadronen Jaguar med modellversjon T2. Dette er en to-seters utgave av GR.1, som i hovedsak ble brukt til opplæring av nye flygere på flytypen. Ifølge Jane's¹⁵⁴ 1982-utgave (s. 109) var den typiske operasjonsradius for Jaguar uten bruk av ekstratanker 460 nautiske mil ved flygning "High-Low-High" og 290 nautiske mil ved flygning "Low-Low-Low". Med ekstratanker for stridsbruk økte operasjonsradiusen til henholdsvis 760 og 495 nautiske

mil. Av bilder av skvadronens fly fremgår at de var utstyrt med ekstratanker under oppholdet i Norge vinteren 1982.

Fly fra RAF 41. skvadron oppholdt seg i Norge i perioden 4. – 20. mars 1982: Den 4. mars fløy ti av skvadronens fly fra hjemmebasen RAF Coltishall, UK, til Bardufoss; åtte fly fløy direkte med luft-til-luft-tanking fra tankfly, mens to fly mellomlandet på Ørlandet flystasjon. Ett av de ti flyene var av to-seter-utgaven T2, mens de øvrige var av den ordinære GR.1 versjonen. Skvadronens fly returnerte til hjemmebasen 20. mars 1982. Skvadronleder (Commanding Officer) under oppholdet i Norge var Wing Commander Christopher Granville-White.



Figur 13.4 Bildet viser en Jaguar stasjonert på Bardufoss i mars 1982.

13.4.2 Bardufoss flystasjon

Bardufoss flystasjon var i 1982 en av Forsvarets flyplasser med fast stasjonert luftstyrke: 337 skvadron utstyrt med Lynx helikoptre og 339 skvadron utstyrt med Bell UH-1B helikoptre. Flyplassen var også innfallsport for lufttransport til og fra norske militære avdelinger i Indre Troms. Idet flystasjonen hadde en høvelig infrastruktur med fjellhaller, bunkersanlegg og teknisk støtteapparat, ble også fly fra norske jagerflyskvadroner forlagt på Bardufoss i anledning øvelser, og man tok også imot gjestende utenlandske flyskvadroner. Flyplassen betjente også sivile flygninger. Flygeledelse ble, både for sivil og militær trafikk, utført av sivile flygeledere og assistenter tilsatt i Luftfartsverket. Sjefsflygeleder var i 1982 Peder Norvik.

13.4.3 Flyhavarikommisjonens undersøkelser 1987-88

I forbindelse med den utvidede Flyhavarikommisjonens undersøkelser i 1987-88, ble også tårnet ved Bardufoss flystasjon anmodet om å oversende eventuelle kopier av trafikkjournalene for 11. mars 1982. I brev fra sjefsflygeleder Peder Norvik 17. februar 1987 opplyses at trafikkjournalene ikke var i behold ved enheten, men det ble vedlagt kopi av en side i vaktloggen¹⁵⁵ som dekket denne dagen, og som omhandlet nødlandingen til en Harrier fra Langnes med kallesignal RED 2. Innføringen i vaktloggen er av kommisjonen drøftet i relasjon til RAF 1. skvadron og behandles ikke i det følgende. Kommisjonen har i relasjon til trafikkjournalen fra Langnes, vært inne på at enhetene bare hadde oppbevaringsplikt for militæ-

¹⁵⁴ Jane's All The World's Aircraft, 1981-82.

¹⁵⁵ Kommisjonen har innhentet vaktloggen i original, se Vedlegg 2.3.

re trafikkjournaler i tre måneder. Kommisjonen finner av den grunn intet påfallende ved at trafikkjournalen ikke var i behold i 1987, nær fem år etter ulykken.

Den utvidede Flyhavarikommisjonen var 4. mars 1987 i møte med flyattachéen ved den britiske ambassaden i Oslo, Wing Commander Cresswell. Om møtet er det redegjort for ovenfor i forbindelse med gjennomgangen av RAF 1. skvadron og RN 801. skvadron. I Flyhavarikommisjonens møtereferat heter det om Cresswells redegjørelse for RAF 41. skvadrons flybevegelser:

”c) Det var stasjonert en Jaguar avdeling på Bardufoss (41 SQD). Det ble av denne avdelingen utført 20 sortier på 20-25-30 minutters varighet og 2 av en varighet av omlag 1:00 time. Flyene hadde ”air to ground” rolle og ingen fly var utenfor øvingsområdet. Ingen fly var nordover mot 24° Ø linjen. Tidsfaktor, ytelsesevne, ingen radarkontakt m.v. umuliggjør at fly fra denne avdelingen har interferert med ulykkesflyet.

Det var ingen skadde Jaguarfly, dette er bekreftet ved gjennomgang av tekniske dokumenter.”

I den etterfølgende note fra ambassaden ved Cresswell 6. mars 1987 heter det om RAF 41. skvadron:

”c. RAF Jaguar. Although a number of Jaguar Sorties were flown from Bardufoss throughout the 11th, most were less than half an hour in length due to the type of training being carried out. A longer sortie in the middle of the day landed at 1300 local, half an hour before the accident. RAF Jaguars were not camouflaged as described by some witnesses.”

13.4.4 Kommisjonens innsynsanmodning overfor britiske myndigheter. Opplysninger og dokumenter

Kommisjonen fremsatte 20. november 2003 gjennom Utenriksdepartementet en spesifisert innsynsanmodning til britiske myndigheter vedrørende de flystyrker som hadde vært i Norge i anledning Alloy Express-øvelsen i 1982. For RAF 41. skvadron ble det fra kommisjonens side bedt opplyst følgende:

”2) RAF 41.sq - stasjonert på Bardufoss flystasjon under øvelsen Alloy Express 82

- a) Serienummer på samtlige fly. I tilknytning til dette anmodes også om spesifikasjon av konfigurasjonen for samtlige fly, herunder bevæpning og drivstoffkapasitet.
- b) Navnet på samtlige flygere som deltok under øvelsen.
- c) Navnet på samtlige militære flygeledere som hadde arbeidsoppgaver i tårnet på Bardufoss flystasjon under øvelsen. I den grad disse førte egne loggbøker for flygningene ønskes innsyn i slike.
- d) Skvadronens autorisasjonsbøker for flygning for øvelsesperioden.

- e) Det som måtte gjenfinnes av flygeplaner for øvelsen.”

I dialogen med britiske myndigheter i tiden som fulgte kom det frem at det var svært lite av den kjerne dokumentasjon som kommisjonen etterlyste som var i behold i dag. Og i møte med sjefen for RAF Air Historical Branch, Sebastian Cox, 20. september 2004, redegjorde han for arkiveringspraksis innenfor RAF. Hans redegjørelse for kommisjonen, slik den er inntatt i referatet fra møtet, er gjengitt ovenfor under punkt 13.2.9.2. Som påpekt foran i relasjon til gjennomgangen av RAF 1. skvadron, tar kommisjonen til etterretning at RAFs arkiveringspraksis var og er slik som det ble orientert om av Cox. Kommisjonen finner det derfor ikke bemerkelsesverdig at autorisasjonsloggene ikke er i behold i dag – mer enn 20 år etter at de ble ført – og at de eneste dokumenter fra arkivene som omtaler skvadronens opphold og flybevegelser i Norge i mars 1982, er skvadronens ”Form 540”, og de tilsvarende rapporter for hjemmebasen RAF Coltishall og for den overordnede operasjonsgruppe 38. Kommisjonen har fra RAF Air Historical Branch mottatt kopi av månedsrapportene for mars 1982, uten at disse inneholder opplysninger som påkaller oppmerksomhet i forhold til den sak som kommisjonen er oppnevnt for å granske.

13.4.5 Slutninger som kan trekkes ut fra opplysninger mottatt fra britiske myndigheter

Konsekvensen av at trafikkjournalene som ble ført av tårnpersonellet ikke er i behold i dag, og heller ikke var det i 1987 da Flyhavarikommisjonen gransket saken på ny, og at heller ikke skvadronens autorisasjonsbøker for 1982 er i behold i dag, er at kommisjonen ved fastleggelsen av skvadronens flybevegelser ikke har noe bedre grunnlag for sin vurdering enn hva Flyhavarikommisjonen hadde. Da man ikke har noe egentlig bokholderi over flybevegelser til og fra Bardufoss 11. mars 1982, kan man heller ikke med sikkerhet vite om skvadronens fly var i lufta da LN-BNK havarerte.

Legges imidlertid til grunn den informasjon som i 1987 ble formidlet gjennom den britiske ambassade til Flyhavarikommisjonen, gjengitt ovenfor, vil det måtte slutes at fly fra RAF 41. skvadron, selv om de var i lufta da ulykken skjedde, ikke kan ha vært så langt nord som til Nordkinn-halvøya. Dette fordi en flygning Bardufoss-Berlevåg/Gamvik/Mehamn-Bardufoss, ville ha tatt langt mer tid enn de flytidene som det ble orientert om fra ambassaden. Det ble der vist til flygninger på inntil 30 minutter, og at en lengre flygning midt på dagen ble avsluttet kl. 13.00 lokal tid, en halv time før LN-BNK havarerte.

13.4.6 Anførsler om irregulær aktivitet fra RAF 41. skvadron

Kommisjonen har ikke registrert at det siden havariet til LN-BNK i 1982 og frem til i dag er blitt hevdet gjennom media eller på annen måte at fly fra RAF 41. skvadron skal ha vært innblandet i havariet, eller at fly fra skvadronen var ved havaristedet 11. mars 1982.

Samme dag som LN-BNK havarerte ble det imidlertid fra et mannskap i Widerøe inngitt en klage til norske myndigheter fordi de mente at to fly fra RAF 41. skvadron hadde kommet for nær dem ved ruteflyets innflygning til Sørkjosen. Widerøe-mannskapet besto av flygerne Sigurd Oleivsgård og Stein-Kjetil Svendsen. Denne episoden ble i dagene etter havariet til LN-BNK av pressen presentert relativt tett opp mot omtalen av havariet til LN-BNK, uten at det ble gjort noe forsøk på å knytte sakene sammen eller forsøkt antydning at fly fra RAF 41. skvadron kunne ha hatt befatning med ulykken. De to Jaguar-flyene landet på Bardufoss kl. 11.40 lokal tid. Den etterfølgende granskningen munnet ut i en konklusjon om at de britiske flygerne ikke hadde overtrådt noen flytrafikkregler. Det ble gitt tilråding om at småflyplassene burde markeres på kart.

Det har ikke meldt seg vitner for kommisjonen med opplysninger som kan gi grunnlag for mistanke om at fly fra RAF 41. skvadron var øst av forbudssoenen ved 24 grader øst 11. mars 1982.

Enkelte vitner med tilknytning til bakkeservicefunksjonene ved Bardufoss flystasjon har vært inne på deres generelle oppfatning av britiske flygeres flymoral i sin alminnelighet, uten at dette har gitt kommisjonen holdepunkter for videre undersøkelser. Eksempelvis kan her nevnes vitnet Birger Kristensen, som i 1982 var sjef for bakkeutstyrsavdelingen ved Bardufoss flystasjon. I sin forklaring for kommisjonen 2. desember 2003 opplyste han:

”I 1979 eller 1980 ble vitnet tilbudt å være med på en flytur med en Jaguar fra Bardufoss. Vitnet takket nei, men en løytnant Sivertsen ble med på turen. Da de kom tilbake til Bardufoss fikk vitnet vite at de hadde vært helt til Hammingsberg¹⁵⁶ som ligger i nærheten av Vardø. Dette er langt øst for 24 graden, og derved en ulovlig tur. Vitnet har ikke hørt i etterkant om de ble oppdaget av radar på turen.”

Denne opplysningen foranlediget at kommisjonen 13. januar 2004 innhentet forklaring fra Odd Gunnar Sivertsen, som var den som Kristensen siktet til. Fra forklaringen gjengis:

”Vitnet har sett i media at Birger Kristensen har uttalt at han ble tilbudt en flytur med jaguar, men at

han takket nei. Vitnet sier at han tok denne turen, og at de var oppe ved Lyngenfjorden. Der simulerte piloten angrep på mål på bakken. Vitnet har ikke kjennskap til om de var øst for 24 graden den dagen. Han har ikke sett bevis for dette selv, og piloten sa heller intet om det. Det har imidlertid versert rykter om at allierte fly har vært øst for 24 graden.”

Kommisjonen har ikke grunnlag for å anta at Sivertsen ikke har forklart seg i samsvar med de faktiske forhold. Som det fremgår, dreide det seg under enhver omstendighet om en hendelse som ligger to til tre år forut for ulykken, men som i seg selv kunne si noe om britiske piloters respekt for fastlagte flyrestriksjoner, dersom Kristensens forklaring ble bekreftet. Det er altså ikke skjedd ved Sivertsens forklaring.

Kommisjonen har gjennomgått en rekke originallogger tilhørende ulike instanser ved Bardufoss flystasjon for hele den periode RAF 41. skvadron gjestet flystasjonen, uten å finne noe påfallende med hensyn til skvadronens flygninger eller disiplin for øvrig. Dette gjelder tårnloggen, loggen til operasjonsavdelingen, to vaktbøker ved brannvakten, loggboka til vakthavende stabsoffiser, og loggen til militærpolitiet. Tilsvarende gjelder som nevnt de britiske månedsrapportene som kommisjonen har fått tilgang til.¹⁵⁷

13.4.7 RAF 41. skvadron - kommisjonens konklusjoner

Når det gjelder opplysningene som Flyhavarikommisjonen mottok fra den britiske flyattachéen i 1987, har disse, for RAF 1. skvadron og RN 801. skvadron, vist seg å være i samsvar med nedtegnelsene i den militære trafikkjournalen for Langnes, og med skipsdagboka og autorisasjonsboka for Invincible-skvadronen. Kommisjonen har med bakgrunn i totalgjennomgangen heller ingen grunn til å tro at flyattachéen eller den instans i det britiske forsvaret som har formidlet informasjonen til ham, har gitt opplysninger om RAF 41. skvadron som ikke er korrekte.

Det legges etter dette til grunn som sannsynlig at dersom fly fra RAF 41. skvadron var i lufta da LN-BNK havarerte, var flytiden for disse – ca. en halv time – for kort til at flyene i løpet av denne tiden kunne ha fløyet fra Bardufoss til Nordkinn-halvøya og tilbake til Bardufoss. Kommisjonen har etter dette intet grunnlag for å mene eller tro at fly tilhørende RAF 41. skvadron var ved havaristedet 11. mars 1982.

¹⁵⁶. Skrivefeil for Hamningberg.

¹⁵⁷. Månedsrapporter fra RAF 1. og RAF 41. skvadron for mars 1982 finnes i Vedlegg 6.

13.5 Andøya flystasjon - CAF 433. og 434. skvadron

13.5.1 Skvadronene og oppholdet i Norge i mars 1982

Under NATO-øvelsen Alloy Express '82 deltok jagerfly fra de kanadiske 433. og 434. skvadronene. Ifølge programmet for øvelsen skulle den kanadiske deltakelsen bestå i 16 fly av typen CF-5 Freedom-fighter. De to skvadronene skulle stasjoneres på Andøya flystasjon under oppholdet i Norge.

Tidspunktet for skvadronenes ankomst og avreise, samt hvor mange fly som skvadronene rent faktisk brakte med seg, er ikke kjent. I Forsvarets interundersøkelse fra vinteren 1987 er oppført at de to kanadiske skvadronene hadde med seg 22 fly av typen CF-5.

13.5.2 Andøya flystasjon

Andøya flystasjon var i 1982 primært en militær flyplass med en fast stående flystyrke, 333. skvadron, som var utstyrt med overvåkningsfly av typen Orion P-3B. I tillegg betjente flyplassen sivile kortbane-flygninger i Widerøes rutenett. Flygeledelse for militære og sivile flygninger til og fra flystasjonen ble utført av sivile flygeledere og assistenter tilsatt i Luftfartsverket.

13.5.3 Flyhavarikommisjonens undersøkelser 1987-88

Tårnet ved Andøya flystasjon ble vinteren 1987 tilskrevet av den utvidede Flyhavarikommisjonen med anmodning om å oversende kopi av sivil og militær trafikkjournal for 11. mars 1982. Kommisjonen har ikke funnet trafikkjournaler eller skriftlig tilbakemelding fra Andøya tårn i arkivet etter Flyhavarikommisjonen.

13.5.4 Kommisjonens undersøkelser – kontakt med kanadiske myndigheter

Kommisjonen har undersøkt med tårnet ved Andøya flystasjon om de i dag har liggende trafikkjournaler fra 11. mars 1982 og derfra fått bekreftet at slike ikke er i behold i dag. Kommisjonen ser ikke noe påfallende i dette idet oppbevaringsplikten for militære trafikkjournaler i henhold til Luftfartsverkets regelverk var tre måneder.

Ved Forsvarsstabens ekspedisjon 29. april 2003 mottok kommisjonen kopi av vaktloggen for Andøya tårn for 11. mars 1982. Kopien lå sammen med notater i tilknytning til Forsvarets interngranskning vinteren 1987 av påstander om at havariet til LN-BNK skyldtes kollisjon med en britisk Harrier, og formodes å ha blitt innhentet av Forsvaret i den anledning. Av tårnloggen fremkommer det intet påfallende.

Da man ikke kunne rekonstruere flybevegelsene til de to kanadiske skvadronene med grunnlag i trafikkjournalene fra tårnet ved Andøya flystasjon, rettet kommisjonen 30. mars 2004, gjennom Utenriksdepartementet, henvendelse til kanadiske myndigheter med anmodning om å få innsyn i autorisasjonsbøkene for de to skvadronene som hadde vært i Norge. For det tilfelle autorisasjonsbøkene ble ført som de tilsvarende norske, ville man da i det minste kunne se hvordan skvadronenes eget bokholderi over flybevegelser hadde vært ulykkesdagen.

For Utenriksdepartementet ble saken håndtert av den norske forsvarsattachéen i Washington. Ved brev fra det kanadiske forsvarsdepartementet til ham 28. april 2004 opplyses:

"2. We have contacted both Squadrons and unfortunately, all logs and documents dating back to 1982 were destroyed since no event of interest were recorded and the retention time had expired. We have also contacted our National Defence Headquarters Director of History and Heritage, and they have no record containing such detail. The Air Force Historian at 1 Canadian Air Division Headquarters also does not have this information. Therefore, I regret to inform you that we are not able to provide you with the information you requested for the Mehamn-Accident Commission of Inquiry."

Øvingsprogrammet for de enkelte skvadroner/deltakerland var fastlagt ca. ett år før øvelsen. Et slikt program – med så vidt mange involverte enheter – lar seg neppe gjennomføre uten avvik. Øvelsens forløp generelt, tekniske og værmessige forhold mv. antas å kunne innvirke på detaljer i de daglige gjennomføringsplaner. Forutsatt at det forhåndsoppsatte program for de kanadiske skvadronene på Andøya for 11. mars 1982 ble gjennomført som planlagt, var skvadronene 433 og 434, eller deler av dem, på skyteøvelser på Setermoen fra kl. 10.15 til kl. 10.45 lokal tid, og igjen fra kl. 14 til kl. 14.30 lokal tid. 433-skvadronen, mest sannsynlig bare en del av den, var dessuten satt opp for ACM-øvelse til havs fra kl. 14 til kl. 15 lokal tid i øvingsfelt Alfa Bravo vest av Andøya. Dersom programmet ble gjennomført som planlagt, er det ikke holdepunkter for at noen av de deltakende kanadiske fly kan ha vært i Gamvik-området i tiden omkring ulykken ca. kl. 13.30.

Ingen av de vitner kommisjonen har avhørt har antydning at fly tilhørende CAF 433. eller 434. skvadron har vært øst av 24. lengdegrad, enn si hatt befatning med havariet til LN-BNK. Kommisjonen kan heller ikke se at slike anførsler eller mistanker har vært reist i media eller formidlet til norske myndigheter. Kommisjonen har heller ikke på noe tidspunkt hatt grunn til å tro at de kanadiske skvadronene har foretatt slike flygninger. Det kan heller ikke sees å være noen grunn til å mistro svaret fra kanadiske

myndigheter om at loggbøkene fra 1982 er destruert som følge av at oppbevaringstiden hadde løpt ut.

13.5.5 CAF 433. og 434. skvadron - kommisjonens konklusjoner

Utover selve øvingsprogrammet har kommisjonen ingen oversikt over flybevegelsene til de kanadiske skvadronene til og fra Andøya 11. mars 1982. Ingen innføringer i logger fra radarstasjonene tilhørende Luftforsvarets kontroll- og varslingstjeneste gir foranledning til å tro at fly fra skvadronene kan ha vært i Finnmark da Widerøe-flyet havarerte. Kommisjonen har etter dette intet grunnlag for å mistenke fly fra CAF 433. og 434. skvadron for flygning øst av 24. lengdegrad, i det aktuelle tidsrom 11. mars 1982.

13.6 Bodø hovedflystasjon – USAFE 23. og 53. skvadron, RNLAf 314. skvadron

13.6.1 Skvadronene og oppholdet i Norge i mars 1982

I øvingsprogrammet for Alloy Express '82 var det lagt opp til deltagelse av to jagerflyskvadroner fra de amerikanske luftvåpen som ellers var stasjonert i Europa: USAFE 23. og 53. skvadron. Begge skvadronene skulle under oppholdet forlegges ved Bodø hovedflystasjon.

USAFE 23. skvadron var utstyrt med jagerfly av typen McDonnell-Douglas F-4D Phantom II. I øvingsprogrammet er det ikke angitt hvor mange fly skvadronen skulle ha med seg under oppholdet i Norge. Kommisjonen har imidlertid notert seg at Forsvaret ved internundersøkelsen i 1987 la til grunn at skvadronen hadde med seg ti fly til Bodø.

USAFE 53. skvadron var utstyrt med jagerfly av typen McDonnell-Douglas F-15. I øvingsprogrammet er det angitt at skvadronen skulle delta med åtte fly. Kommisjonen har merket seg at Forsvaret ved internundersøkelsen i 1987 la til grunn det samme antall fly for skvadronens vedkommende.

Fra det nederlandske flyvåpenet (RNLAf) deltok 314. skvadron. Denne var utstyrt med jagerfly av typen NF-5 Freedomfighter. I øvingsprogrammet var det lagt opp til at skvadronen skulle delta med ti fly og at den skulle forlegges ved Bodø hovedflystasjon. Kommisjonen har notert seg at Forsvaret ved internundersøkelsen i 1987 også la til grunn at skvadronen hadde ti fly stasjonert i Bodø.

13.6.2 Bodø hovedflystasjon

Bodø hovedflystasjon var i 1982 Luftforsvarets største flystasjon i Nord-Norge, med to fast stasjonerte jagerflyskvadroner – 331. og 334. skvadron, henholdsvis utstyrt med jagerfly av typen F-16 Fal-

con og CF-104 Starfighter. Flyplassen betjente også sivile flygninger i Widerøes kortbanenett og flygninger fra SAS og Braathens. All flygeledelse av militær og sivil flytrafikk til og fra Bodø ble utført av sivile flygeledere og assistenter tilsatt i Luftfartsverket.

13.6.3 Flyhavarikommisjonens undersøkelser 1987-88

Den utvidede Flyhavarikommisjonen anmodet i likelydende brev 13. februar 1987 en rekke kontrollenheter om å innsende kopi av militære og sivile trafikkjournaler for 11. mars 1982. Kontrolltårnet i Bodø var en av adressatene. Den 17. februar 1987 ble kopi av de etterspurte trafikkjournalene oversendt Flyhavarikommisjonen fra Bodø. De militære trafikkjournalene viser at fly fra de gjestende jagerflyskvadronene ikke hadde vært på vingene til eller fra Bodø 11. mars 1982. Et planlagt tokt bestående av åtte jagerfly tidlig på dagen er i trafikkjournalen anmerket som kansellert. Dette korresponderer for øvrig med en innføring i FA-loggen for CRC Sørreisa kl. 11.25 lokal tid, hvor det fremgår at "53 Sqdr cans. alt for i dag". Øvrig utenlandsk militær trafikk som er innført i journalen besto i noe helikoptertrafikk, samt en ankomst og en etterfølgende avgang av et transportfly av typen C-130 Hercules.

13.6.4 Kommisjonens undersøkelser

Ingen av de vitner kommisjonen har avhørt har antydning at fly tilhørende de amerikanske skvadronene eller fly tilhørende den nederlandske skvadronen har vært øst av 24 grader øst 11. mars 1982, enn si hatt befatning med havariet til LN-BNK. Det har heller ikke vært reist anførsler om at den militære trafikkjournalen ved Bodø tårn ikke gjenspeiler flygningene til og fra Bodø denne dagen. Kommisjonen kan heller ikke se at slike anførsler eller mistanker har vært reist i media eller formidlet til norske myndigheter. Kommisjonen har heller ikke på noe tidspunkt hatt grunn til å anta at de utenlandske skvadronene som var stasjonert i Bodø, har foretatt slike flygninger. Idet kommisjonen ikke har hatt noen foranledning til å anta at det kan hefte usikkerhet ved det som fremgår av kopien av den militære trafikkjournalen for Bodø 11. mars 1982, har den heller ikke funnet grunn til å kontakte amerikanske og nederlandske myndigheter for å få innsyn i skvadronenes autorisasjonsbøker, utover at NATO på kommisjonens forespørsel har opplyst at man der, etter grundige arkivundersøkelser, ikke har funnet noe som kan knyttes opp mot havariet til LN-BNK 11. mars 1982.

13.6.5 USAFE 23. og 53. skvadron, RNLAf 314. skvadron - kommisjonens konklusjoner

Kommisjonen legger til grunn som sannsynlig at det ikke var fly tilhørende USAFE 23. og 53. skva-

dron i lufta da LN-BNK havarerte. Tilsvarende legges det til grunn som sannsynlig at heller ikke fly fra RNLAf 314. skvadron var i lufta da LN-BNK havarerte.

13.7 Bevegelser av luftfartøy tilhørende Sovjetunionen

13.7.1 *Kommisjonens første henvendelse til russiske myndigheter – droner og generell etterretningsinformasjon*

Ved oppstarten av sitt arbeid var kommisjonen kjent med at det fra enkelte hold hadde vært antydning at ulykken kanskje kunne skyldes kollisjon med en sovjetisk drone eller lignende. Videre var det et åpent spørsmål hvilken informasjon russiske myndigheter i dag satt på fra eventuell spaning på luftbevegelser over norsk territorium fra 1982. Det ble derfor besluttet at kommisjonen skulle sende en generell bistandsanmodning til russiske myndigheter.

I brev til Utenriksdepartementet 12. august 2003 ble departementet anmodet om å formidle følgende henvendelse til russiske myndigheter:

”2. Ut fra kommisjonens bakgrunnsmateriale synes det å foreligge grunnlag for å rette en henvendelse også til russiske myndigheter, om man fra den side har opplysninger om eller registreringer av autorisert eller uautorisert flytrafikk eller annet (droner har vært antydning), i området omkring det aktuelle tidspunkt, 11. mars 1982.

NATO-øvelsen ”Alloy Express” lenger sør pågikk på det aktuelle tidspunkt. Det foreligger opplysning om at norske Starfighter tidligere på dagen skal ha vært nord for Nordkapp på avskjæringsoppdrag i forhold til sovjetiske fly på vei inn mot norsk luftområde.

Under henvisning til den endrede verdenssituasjon politisk og militært i løpet av de 21 år som er gått siden ulykken, håper kommisjonen – ved Utenriksdepartementets bistand – å komme i dialog med russiske myndighetspersoner/vitner om observasjoner som kan være gjort fra den side i det aktuelle området i tiden omkring ulykken.”

Ved ekspedisjon 18. november 2003 formidlet Utenriksdepartementet til kommisjonen svaret fra russiske myndigheter i form av et såkalt ”Non-Paper” i russisk språkdrakt. I norsk oversettelse lyder brevet slik:

”Russiske myndigheter har ikke noe materiale som kunne gjelde flyulykken ”Twin Otter LN-BNK” ved Gamvik 11. mars 1982.

Stedet der det ovennevnte flyet havarerte, lå utenfor dekningsområdet til SSSRs luftvern. Det ble ikke gitt noen oppdrag om radioavlytting av samtaler på flyet.

I overensstemmelse med de gjeldende regler oppbevares ikke materiale fra luftverntjeneste og om radioavlytting mer enn 5 år.”

13.7.2 *Kommisjonens andre henvendelse til russiske myndigheter – hangarskipet Kiev*

I mellomtiden hadde kommisjonen kommet i gang med innsamlingen av vitneforklaringer. Vitner hevdet overfor kommisjonen at det sovjetiske hangarskipet Kiev hadde vært i havet utenfor Finnmark 11. mars 1982. Vitner i Mehamn har for kommisjonen dertil opplyst å erindre at det var mye flydur ute i havet denne dagen.

På hangarskipet Kiev var det den gang stasjonert jagerfly av typen Yakovlev Yak-38 ”Forger”, som for et utrenet øye hevdes å være til forveksling lik en Harrier. Siden noen vitner fra Berlevåg hadde identifisert de fly som var observert over Berlevåg og Tanafjorden som Harrier, fant kommisjonen det riktig å forespørre russiske myndigheter om hvor hangarskipet lå 11. mars 1982.

Ny henvendelse til russiske myndigheter ble derfor sendt gjennom Utenriksdepartementet 25. november 2003. Kommisjonen tok samtidig opp en anførsel som var fremkommet i brev av 22. oktober 1984 fra Widerøes Flyveselskap AS til Flyhavarikommisjonen om at sovjetiske markeringsraketter til bruk for posisjonsangivelser for ubåter skulle vært aktivisert i norske kystfarvann, og at en slik avfyring var en vel så nærliggende havariårsak som den Flyhavarikommisjonen hadde lagt opp til i havarirapporten.

Den 4. mai 2004 formidlet Utenriksdepartementet svaret fra russiske myndigheter, også denne gangen i form av et ”Non-Paper”:

”Russiske myndigheter bekrefter at de ikke har noe materiale som skulle kunne ha noen betydning i forbindelse med flyulykken med maskinen ”Twin Otter LN-BNK” i Gamvik 11. mars 1982.

Når det gjelder presiseringer i forbindelse med manøvreringene til hangarskipet ”Kiev”, vil vi gjerne rette den norske sidens oppmerksomhet mot følgende forhold:

- I henhold til Marinens instruksjoner som gjaldt på ulykkestidspunktet, hadde ikke flybesetninger lov til å komme nærmere territoriet til fremmed stat enn 100 km:
- Marinens fly er ikke utstyrt med signalraketter for å angi hvor ubåter befinner seg.”

Kommisjonen måtte etter dette konstatere at russiske myndigheter enten ikke kunne eller ikke ville meddele hvor hangarskipet Kiev befant seg 11. mars 1982, og at man da eventuelt måtte søke å finne rede på dette på annet hold.

13.7.3 *Informasjon om sovjetiske luft- og flåtebevegelser mottatt fra Forsvarets etterretningsjeneste*

I møte med representanter fra Etterretnings tjenesten 20. oktober 2004 ble det derfra opplyst at et-

terretningsdata fra tjenestens arkiver tilsa at hangarskipet Kiev med tilhørende flåtegruppe 10. mars 1982 befant seg i farvannet utenfor Murmansk, hvor fartøyet deltok i en lokal flåteøvelse. Man anså det som utelukket at fartøygruppen kunne ha beveget seg så langt vest som til Finnmarkskysten til den påfølgende dag. Man hadde ingen rapporter som tilsa at det hadde vært sovjetiske hangarskip eller andre sovjetiske marinefartøy utenfor Finnmark 11. mars 1982. Det var sovjetiske marinefartøy i internasjonalt farvann utenfor Nordland, som derfra overvåket NATO-øvelsen "Alloy Express". Etterretningstjenesten var videre kjent med at det 10. og 11. mars 1982 hadde vært flygninger utenfor kysten med større sovjetiske bombefly av typen "Bear" eller "Badger", men ikke midt på dagen 11. mars 1982.

Fra Etterretningstjenesten ble det videre opplyst at hangarskipet Kiev med tilhørende flåtegruppe hadde vært utenfor kysten av Finnmark 7.-16. april 1982, hvor det i perioden ble gjennomført en større øvelse. Den 11. april 1982 ble det blant annet simulert angrep på flåtegruppen fra et større antall bombefly som kom fra baser i Sovjet. Men dette var altså en måned etter havariet til LN-BNK.

Representanter fra kommisjonen hadde 19. november 2004 et møte med Etterretningstjenesten i dennes lokaler på Lutvann, og fikk der gjennomgå de etterretningsrapporter som lå til grunn for tjenestens redegjørelse om sovjetisk flåte- og flyaktiviteter.

Redegjørelsen fra Etterretningstjenesten og grunnlaget for denne vurderes som fyllestgjørende.

13.7.4 Sovjetiske luftfartøy - kommisjonens konklusjoner

Kommisjonen har etter dette intet grunnlag for å anta at det har vært sovjetiske fly eller luftfartøy over norsk territorium i Finnmark 11. mars 1982.

13.8 Bevegelser av norske militære luftfartøy

13.8.1 Innledning

13.8.1.1 LUFTFORSVARETS FLY- OG HELIKOPTER-SKVADRONER

Det norske flyvåpenet hadde i 1982 seks flyskvadroner utstyrt med jagerfly av typen F-5/CF-5 Freedomfighter, F-104/CF-104 Starfighter eller F-16 Falcon. Dette var 331. og 334. skvadron, stasjonert ved Bodø hovedflystasjon; 338. skvadron, stasjonert ved Ørlandet flystasjon; 332. og 336. skvadron, stasjonert ved Rygge flystasjon og 718. skvadron, stasjonert ved Sola flystasjon. Av de nevnte skvadronene var fem operative skvadroner, mens 332. skvadron var en ren opplæringskvadron. To CF-104 Starfightere fra 334. skvadron deltok i søket etter LN-BNK 11. mars 1982.

I tillegg til jagerflyskvadronene hadde Luftforsvaret skvadroner utstyrt med andre flytyper. Dette var 333. skvadron stasjonert ved Andøya flystasjon, utstyrt med overvåkningsfly av typen P-3B Orion; 719. skvadron stasjonert ved Bodø hovedflystasjon, utstyrt med transportfly av typen DHC-6 Twin Otter og 335. skvadron stasjonert ved Gardermoen flystasjon, utstyrt med transportfly av typen C-130 Hercules og passasjerfly/fly for elektronisk krigføring av typen DA-20 Falcon Jet. Minst ett DA-20 Falcon Jet tilhørende 335. skvadron deltok i søket etter LN-BNK 11. mars 1982.

Endelig hadde Luftforsvaret flere skvadroner utstyrt med helikoptre. For Nord-Norges vedkommende nevnes 330. skvadron stasjonert ved Banak flystasjon, utstyrt med Sea King helikoptre; 337. skvadron stasjonert ved Bardufoss flystasjon, utstyrt med Lynx helikoptre; og 339. skvadron stasjonert ved Bardufoss, utstyrt med Bell UH-1B helikoptre. Et Sea King helikopter fra 330. skvadron og et Lynx helikopter fra 337. skvadron deltok i søket etter LN-BNK 11. mars 1982.

13.8.1.2 FORMÅLET MED KOMMISJONENS GJENNOMGANG

Kommisjonen kan ikke se at det i årene etter havariet har fremkommet begrunnede anførsler om at havariet til LN-BNK skyldes en kollisjon eller nærkontakt med et norsk militært luftfartøy. Noen slik begrunnet anførsel er heller ikke fremsatt overfor kommisjonen.

Når kommisjonen likevel går inn på en kartlegging av bevegelsene til norske luftfartøy i Finnmark 11. mars 1982, skyldes dette hovedsakelig et ønske om å ha oversikt over hvilke fly som var i lufta over Finnmark i tiden rundt havariet til LN-BNK. Men også bevegelsene til norske luftfartøy må om mulig prøves opp mot observasjoner fra vitner som sier at de har sett fly til tider og på steder som kan tenkes å være påfallende i forhold til ulykken.

I denne gjennomgangen vil det for Forsvarets luftfartøy også søkes klarlagt om de kan ha vært i havariområdet og/eller over tilstøtende tettsteder en tid før eller etter havariet som skjedde mellom kl.13.25 og 13.30 lokal tid.

Vitners tidfesting av flyobservasjoner vil være et eget tema i kapittel 14.

13.8.1.3 KILDEGRUNNLAGET FOR KOMMISJONENS UNDERSØKELSER

Materiale som har vært tilgjengelig for kommisjonen ved denne undersøkelsen har dels vært bevarte kopier av militære trafikkjournaler fra flyplassene ved Kirkenes lufthavn, Banak flystasjon, Langnes flystasjon, Evenes flystasjon og Bodø hovedflystasjon. Dette er informasjon som Flyhavarikommisjo-

nen innhentet i forbindelse med de fornyede undersøkelsene i perioden 1987-88. I tillegg har kommisjonen gjennom Forsvarsstaben hentet inn skvadronenes autorisasjonsbøker, hvor det fremgår hvilke fly som har vært på vingene, herunder avgangs- og landings-tider, besetning og reiserute. Denne informasjonen har så vært supplert med informasjon fra annet samtidig loggmateriale, eksempelvis fra Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede og gjennom innhenting av forklaringer fra enkelte flygere og flymannskap.

13.8.1.4 OPPLÉGG FOR GJENNOMGANGEN

I det følgende vil kommisjonen gjennomgå flybevegelsene for jagerflyskvadronene, deretter for øvrige flyskvadroner, og til slutt vil det bli sagt noe om helikopterskvadronene.

Siktemålet med gjennomgangen er primært å anskueliggjøre hvor flyene var da LN-BNK havarte, deretter om fly kan ha vært over Finnmarkskysten ved Nordkinn-halvøya en tid forut for eller etter ulykken.

13.8.2 336. skvadron, Rygge hovedflystasjon (F-5 Freedomfighter)

13.8.2.1 SKVADRONEN

Luftforsvarets 336. skvadron var i 1982 stasjonert ved Rygge hovedflystasjon. Skvadronen var utstyrt med fly av typen F-5 Freedomfighter. I øvingsprogrammet for NATO-øvelsen Alloy Express '82 var det forutsatt deltakelse av 16 F-5 Freedomfighter fra skvadronen, med utgangspunkt fra Bardufoss flystasjon.

13.8.2.2 FLYBEVEGELSER 11. MARS 1982

Kommisjonen har innhentet skvadronens autorisasjonsbok for mars 1982. Denne gir imidlertid ikke full oversikt over skvadronens flybevegelser, idet den hadde en egen autorisasjonsbok til bruk under øvelser. Denne er etterlyst fra kommisjonens side, men er ikke gjenfunnet verken hos Forsvaret eller hos Luftfartsmuseet i Bodø. Dette sammenholdt med at heller ikke trafikkjournalene for Bardufoss tårn er i behold i dag, har vanskeliggjort mulighetene til å få full oversikt over skvadronens flybevegelser 11. mars 1982.

Av skvadronens ordinære autorisasjonsbok fremgår at det var elleve flygninger med skvadronens fly 11. mars 1982. Av disse flygningene er det notert at ett fly har fløyet fra Rygge til Andøya og tilbake, og at to fly har fløyet til Bardufoss denne dagen. Kommisjonen har derfor funnet grunn til å gå nærmere inn på skvadronens flybevegelser med særlig fokus på de flygningene som gikk til Nord-Norge. Etter kontakt med flygerne som fløy til Bardufoss og gjennomgang av deres flygerlogger for mars 1982, er det på det

rene at skvadronen fløy en rekke tokt fra Bardufoss i anledning øvelsen Alloy Express.

Det har ikke lyktes kommisjonen å bringe full klarhet i skvadronens flybevegelser med utgangspunkt fra Bardufoss flystasjon 11. mars 1982. Kommisjonen har imidlertid ingen holdepunkter for at skvadronens fly fløy inn over Finnmark under øvelsen generelt eller 11. mars 1982 spesielt. Det gjenfinnes ingen mellomlandinger av skvadronens fly i trafikkjournalene ved flystasjoner eller lufthavner i Finnmark, og det finnes heller ingen spor av flygninger i loggene til Luftforsvarets kontroll- og varslings-tjeneste for Troms og Finnmark. Dette til forskjell fra fly fra andre skvadroner som har vært på vingene over Finnmark denne dagen. Dertil kommer at skvadronens utestasjonering på Bardufoss flystasjon gjaldt deltakelse i NATO-øvelsen. Denne var som kjent avgrenset til områder i Nordland og Troms. Selv om det teoretisk kan være et åpent spørsmål om noen av skvadronens fly hadde oppdrag i Finnmark denne dagen, finner kommisjonen det samlet sett lite sannsynlig.

13.8.2.3 OPPSUMMERING

Fly fra 336. skvadron deltok under øvelsen Alloy Express med utgangspunkt fra Bardufoss flystasjon. Kommisjonen har ikke grunnlag for å anta at skvadronens fly var over Finnmark 11. mars 1982.

13.8.3 718. skvadron, Sola flystasjon (F-5 Freedomfighter)

13.8.3.1 SKVADRONEN

718. skvadron hadde i 1982 hjemmebase ved Sola flystasjon. I anledning skvadronens deltakelse i NATO-øvelsen Alloy Express '82, ble et antall F-5 Freedomfightere fra skvadronen forlagt ved Evenes flystasjon.

Med grunnlag i skvadronens autorisasjonsbok og tilgjengelige trafikkjournaler fra flystasjoner i Nord-Norge, har kommisjonen funnet grunn til å redegjøre for enkelte av skvadronens tokt 11. mars 1982.

13.8.3.2 TOKTENE EL 01/02 OG EH 01/02

Av trafikkjournalen for Evenes tårn fremgår at et tokt bestående av to fly med kallesignal EL 01 og EL 02 tok av derfra kl. 09.22 lokal tid. I trafikkjournalen er bestemmelsesstedet oppgitt som Banak flystasjon. Toktet gjenfinnes i FA-loggen til CRP Honningsvåg, hvor det fremgår at flyene har vært under ledelse av Intercept Controller fra stasjonen i 50 minutter hver, før de kl. 10.34 ble ført over til frekvensen til Banak tårn. I trafikkjournalen for Banak er toktet registrert landet der kl. 10.44 lokal tid. Fra Banak tar det så kl. 12.50 lokal tid av et tokt bestående av to fly med kallesignal EH 01 og EH 02 med Evenes som oppgitt be-

stemmelsessted. Tøktet er i sin tur registrert landet ved Evenes kl. 13.51 lokal tid. Av autorisasjonsboka til 718 skvadron fremgår at tøkten er foretatt med to av skvadronens F-5 fly med serienummer 134 og 376 og at flyene ble fløyet begge veier av Terje Berg og Geir Skagemo.

Tøktet bestående av flyene EH 01 og EH 02 var i lufta da LN-BNK havarte mellom kl. 13.25 og 13.30 lokal tid. Av FA-loggen for Luftforsvarets radarstasjon Kautokeino fremgår at et tøktt ved samme navn ble innmeldt Kautokeino fra sektorkommandoen ved FKN kl. 12.28 lokal tid, og at det dreide seg om en *“practice scramble”* med retur fra Banak til Evenes. Kl. 12.32 får stasjonen melding fra Sørreisa (Viper) om at det er godkjent reservasjon av et segment i luftrommet mellom Alta og Bardufoss i tidsperioden 12.45-13.30 lokal tid. Kl. 12.50 lokal tid får Kautokeino melding fra Banak tårn om at flyene har tatt av derfra, og kl. 12.54 lokal tid er det ført inn at flyene er inne på Kautokeino (Klondyke) kanal 20. Deretter er det kl. 13.38 lokal tid notert at tøkttet er overført til Sørreisa (Viper) og at det reserverte luftrommet er frigitt. Tid under *“Air Defence”* kontroll er angitt til 1:30, hvilket betyr at hvert av de to flyene har vært under stasjonens Intercept Controllers ledelse i 45 minutter. Innføringene i FA-loggen ved CRP Kautokeino tyder etter dette på at tøkttet fløy relativt direkte fra Banak og sør-vestover til det avsatte luftrommet og ikke beveget seg nord av Banak i særlig grad.

Kommisjonen hørte 4. mai 2004 Roald Andreas Sandvik, som i mars 1982 var tilsatt ved CRP Kautokeino som treningsoffiser og jagerflykontrollør. Fra hans forklaring er det protokollert om tøkttet EH 01/02:

”Vitnet ble foreholdt FA-loggen av 11.3.82 for Kautokeino, side 2. Han forklarte at EH 01/02 ble klarert til å fly Alta – Bardufoss mellom kl. 1145 og 1230¹⁵⁸. Vitnet håndterte disse flyene, og han er sikker på at de brøt av mot vest og satte kursen sørøver. Han er sikker på at de ikke har fløyet ut av Tanafjorden før de brøt av.”

Kommisjonen lot 28. oktober 2004 og 2. november 2004 innhente forklaring fra henholdsvis Berg og Skagemo, som fløy det aktuelle tøkttet, uten at forklaringene fra dem var egnet til å reise tvil om hvorvidt det forholdt seg slik som Roald Andreas Sandvik har forklart.

Utskriften av lagrede radardata fra Luftforsvarets stasjon Honningsvåg, for tiden mellom kl. 13.15 og kl. 13.28 lokal tid, som også viser tracket til havaristen LN-BNK, viser track av to fly – i datasystemet kalt AK 001 og AK 002 - over Vannøya i Troms på

vei sørøver i ca. 23 tusen fots høyde. Posisjonen er forenlig med at det dreier seg om tøkttet EH 01/02. Bokstavkoden *“AK”* viser at flyene det dreier seg om er ført inn i datasystemet av operatører ved radarstasjonen i Kautokeino, hvilket er forenlig med at flyene tok av fra Banak flystasjon som lå innenfor ansvarsområdet til CRP Kautokeino, jf. kapittel 7.2.

Kommisjonen mener etter dette at de to flyene ikke kan ha vært i nærheten av Nordkinn-halvøya da LN-BNK havarte.

Kommisjonen har endelig undersøkt hvorvidt flyene ved flygningen fra Evenes til Banak – tøktt EL 01/02 – tidligere på dagen (og før havariet til LN-BNK) var over Finnmarkskysten ved Nordkinn-halvøya. Idet flyene som nevnt gjenfinnes i FA-loggen til CRP Honningsvåg, som hadde ansvaret for blant annet Finnmarkskysten, kan dette gi en formodning om at flyene har fulgt en annen og mer kystnær rute over Finnmark på turen nordover enn ved returen sørøver senere på dagen. Det er ikke mulig å lese ut av FA-loggen hvor flyene har fløyet. I forklaringer fra flygerne Berg og Skagemo, som kommisjonen har innhentet, har Berg gitt uttrykk for at han mente å huske at de i relativt stor høyde også fløy ut mot kysten nord for Banak. Skagemo har på sin side gitt uttrykk for at de bare var nord for Banak i forbindelse med innflygningen til flystasjonen. I lys av de 22 år som har gått inntil flygerne ble foreholdt ruta for et rutineoppdrag, holder kommisjonen det åpent hvor de fløy før de landet på Banak.

13.8.3.3 TØKTET EL 07/10

I den militære trafikkjournalen ved Evenes flystasjon er det innført et tøktt EL 07/10 bestående av to fly, som tok av kl. 12.24 lokal tid og landet samme sted kl. 13.27 lokal tid. Av autorisasjonsboka til 718. skvadron fremgår at dette var to av skvadronens F-5 jagerfly, serienummer 575 og 897, fløyet av henholdsvis Bøhn og Østby.

Flyene kan teoretisk sett sies å ha vært i lufta da LN-BNK havarte. Men idet flyene landet på Evenes omtrent samtidig som LN-BNK havarte 288 nautiske mil lenger nord-øst, er det utelukket at flyene kan ha hatt noe med ulykken å gjøre.

Siktemålet med gjennomgangen i det følgende blir å bringe på det rene om flyene kan ha vært over Nordkinn-halvøya en tid før ulykken. Observasjoner av jagerfly over blant annet Mehamn, Gamvik eller Berlevåg må i tilfelle holdes opp mot disse.

Om oppdragets art er det i autorisasjonsboka innført *“IDF”*, dvs. avskjæringsøvelse. Tøkttet gjenfinnes videre i FA-loggen for CRC Sørreisa hvor det fremgår at det var under ledelse fra Intercept Controller derfra fra kl 12.30 lokal tid frem til kl. 13.14 lokal tid. Ettersom Sørreisas primære kontrollområde er avgrenset til Troms, og flyene kom inn under stasjo-

¹⁵⁸. Kl. 12.45 – 13.30 lokal tid. FA-loggen som vitnet refererer til, ble ført i UTC-tid.

nens stridsledelse kort tid etter avgang fra Evenes og ble frigitt kort tid før landing samme sted, har kommisjonen funnet det sannsynlig at flyene aldri beveget seg inn over Finnmark.

13.8.3.4 TOKTET EL 11/12

I den militære trafikkjournalen ved Evenes flystasjon er det innført et tokt bestående av to fly, som tok av kl. 13.02 lokal tid og landet samme sted kl. 14.05 lokal tid. Av autorisasjonsboka til 718. skvadron fremgår at dette var to av skvadronens F-5 fly, serienummer 156 og 214, fløyet av henholdsvis Hedland og Christensen.

Flyene var i lufta da LN-BNK havarerte mellom kl. 13.25 og 13.30 lokal tid. Med tanke på avstanden mellom Evenes og havaristedet, finner kommisjonen det utelukket at flyene kan ha vært ved Omgangslandet i tiden rundt ulykken. Kommisjonen bemerker for ordens skyld at det er en klokkeforskjell mellom føringen av toktet i trafikkjournalen og i skvadronens autorisasjonsbok. Kommisjonen tilskriver denne forskjellen at man i autorisasjonsboka har brukt norsk lokal tid, fremfor den foreskrevne UTC-tid.

I autorisasjonsboka er oppdraget angitt å være "IDF", som betyr avskjæringsøvelse. Toktet gjenfinnes imidlertid ikke i FA-loggene for Luftforsvarets radarstasjoner med ansvar for stridsledelse i Troms og Finnmark: CRC Sørreisa ("Viper"), CRP Kautokeino ("Klondyke") og CRP Honningsvåg ("Brandy"). I FA-loggen for CRC Sørreisa er det på morgenen ført inn følgende vedrørende programmet for skvadronens flygninger innenfor Sørreisas ansvarsområde:

"718 sqdr skal ha 2 fligheter på Viper, 1 på Klondyke og 1 på Brandy som skal transitere på Viper ch 8."

Dette antallet stemmer med det som foran er redegjort for vedrørende toktene EL 01/02 (Klondyke), EH 01/02 (Brandy), EL 07/10 (Viper), samt for toktet EL 03/04 som også er innført i FA-loggen for CRC Sørreisa (Viper) denne dagen. Det siste toktet er en flygning fra Evenes bestående av to F-5 som tok av derfra kl. 09.23 lokal tid og landet tilbake samme sted kl. 10.22 lokal tid.

Fraværet av innføringer av toktet EL 11/12 i de nevnte FA-loggene, sammenholdt med det som er oppgitt i FA-loggen ved CRC Sørreisa om planlagte tokt i området for skvadronens fly, gir et relativt klart holdepunkt for at toktet EL 11/12 oppholdt seg over Nordland eller tilstøtende kystområder som lå under ansvarsområdet til CRC Reitan. FA-loggen til CRC Reitan er ikke i behold, slik at endelig svar på hvor flyene har befunnet seg, neppe kan gis i dag. Kommisjonen finner det imidlertid lite sannsynlig at flyene var i Finnmark under dette toktet.

13.8.3.5 TOKTET PANTO BLACK

I trafikkjournalen til Evenes tårn er det ført inn et tokt bestående av to fly med kallesignal "Panto Black". "Panto" var skvadronkjennemerke for 718. skvadron, og toktet gjenfinnes også i autorisasjonsboka til skvadronen som to F-5 med flynummer 244 og 901, fløyet av henholdsvis Forsberg og K. Andersen. Det fremgår av reisebeskrivelsen i autorisasjonsboka at man hadde planlagt å flye ruten Evenes-Bodø-Værøy-Bardufoss, dvs. at det ikke var planlagt å returnere til Evenes under toktet.

Av trafikkjournalen ved Evenes tårn fremgår det at toktet Panto Black tok av fra Evenes kl. 10.35 lokal tid, med Bardufoss flystasjon som oppgitt landingssted. I rubrikken for ankomst er det imidlertid ført inn klokkeslettet "14.33", dvs. kl. 15.33 lokal tid. Innføringen i trafikkjournalen er påfallende idet man har ført inn returtid for et tokt som var forutsatt å ikke skulle returnere til flystasjonen. Normalt skulle returen vært ført på en egen linje. Innføringen er videre lite realistisk idet den da forutsetter at flyet har holdt seg i lufta 5 timer, uten i mellomtiden å ha vært nede for å fylle drivstoff. Kommisjonen har funnet grunn til å ettergå bevegelsene til disse to flyene.

Reisebeskrivelsen for toktet, slik den fremkommer av autorisasjonsboka, forutsatte at flyene blant annet skulle overfly Bodø og at de skulle lande på Bardufoss. I trafikkjournalen for innenlandsk militær trafikk for Bodø tårn er det, uten tidsangivelse, innført at et tokt kalt "Panto Black" har overfløyet flystasjonen. Som tidligere redegjort for, er kommisjonen ikke i besittelse av noen trafikkjournal fra Bardufoss flystasjon for denne dagen. Av autorisasjonsboka fremgår imidlertid at toktet landet på Bardufoss kl. 12.25 lokal tid. Flyene og de samme flygerne gjenfinnes deretter i autorisasjonsloggen som et nytt tokt "Mis-5516" med planlagt rute Bardufoss – Gratangen – Andøya - Bardufoss. Toktet er innført med avgang kl. 13.30 lokal tid og retur til Bardufoss kl. 14.35 lokal tid. Deretter er det i autorisasjonsloggen ført inn et nytt tokt for samme fly og samme flygere som er gitt samme kallesignal som det første toktet denne dagen, "Panto Black". Reiseruten er angitt som Bardufoss-Evenes. Flyene er anmerket å ha tatt av kl. 15.15 lokal tid og med etterfølgende landing henholdsvis kl. 15.30 og 15.35 lokal tid.

Kommisjonen formoder at føringen av trafikkjournalen ved Evenes tårn skyldes at flyene hadde samme toktnavn både ved avreisen fra flystasjonen og ved returen samme dag. En korrekt ført trafikkjournal skulle i prinsippet hatt to selvstendige innføringer av de to "Panto Black"-toktene. Kommisjonen antar at trafikkjournalen er ført slik den er som følge av at vedkommende i tårnet som førte trafikkjournalen enten har trodd at det dreide seg om det samme toktet eller førte returen inn på denne måten av be-

kvemmelighetshensyn. Dette finner kommisjonen ikke grunn til å spekulere over idet innføringene i skvadronens autorisasjonsbok vurderes som fyllestgjørende dokumentasjon for at de to flyene ikke var i lufta da LN-BNK havarerte, men at de i den kritiske perioden sto på bakken på Bardufoss.

Kommisjonen har for øvrig notert seg at det for (det første) toktet Panto Black er et avvik på nær én time mellom flystasjonens trafikkjournal og autorisasjonsloggen med hensyn til avgangen fra Evenes, da avgangstiden i flystasjonens trafikkjournal er ført til kl 10.35 lokal tid, mens det i autorisasjonsboka er ført til kl. 11.30 lokal tid. I autorisasjonsloggen er planlagt avgangstid videre oppgitt til 10.45 lokal tid. Klokkeslettene er omregnet til lokal tid ut fra en forutsetning om at føringen begge steder er gjort i UTC-tid. Kommisjonen har ikke brakt på det rene hva årsaken til avviket ligger i, men peker på som en mulig forklaring at den som har ført den ene av loggene ikke har foretatt innføring i UTC-tid. Erfaringen fra gjennomgangen av tårnenes trafikkjournaler, som ble ført fortløpende, viser at disse gjennomgående har høy pålitelighet med hensyn til bruken av UTC-tid. Inntrykket av skvadronenes autorisasjonsbøker er imidlertid at man der ikke alltid var like nøyeregnende på om føringen skjedde i UTC-tid eller norsk lokal tid. I det foreliggende tilfellet finner kommisjonen det mest sannsynlig at feilføringen har skjedd i autorisasjonsboka.

Kommisjonen har ikke funnet andre flybevegelser fra skvadronens fly interessante for redegjørelsen.

13.8.3.6 OPPSUMMERING

Av skvadronens fly var to fly i lufta over Vannøya i Troms da LN-BNK havarerte (flynummer 134 og 376), to fly var i lufta mest sannsynlig over Nordland/Sør-Troms (flynummer 156 og 214), to fly var under innflygning til Evenes (flynummer 575 og 897) og to fly var på vei til å ta av fra Bardufoss (flynummer 244 og 901). De øvrige av skvadronens fly sto på bakken.

Kommisjonen har etter dette ingen grunn til å anta at fly fra 718. skvadron var i eller i nærheten av havariområdet da LN-BNK havarerte. Det kan likevel ikke utelukkes at toktet EL 01/02 overfløy kystområdene ved Nordkinn-halvøya før flyene landet ved Banak flystasjon kl. 10.44 lokal tid.

13.8.4 338. skvadron, Ørlandet flystasjon (F-5 Freedomfighter)

13.8.4.1 SKVADRONEN

Luftforsvarets 338. skvadron var i 1982 stasjonert på Ørlandet flystasjon. Skvadronen var utstyrt med jagerfly av typen F-5 Freedomfighter. Øvingsprogrammet for NATO-øvelsen Alloy Express '82 la ikke opp til deltakelse fra skvadronen.

Kildegrunnlaget for kommisjonens undersøkelser av skvadronens flybevegelser er i hovedsak skvadronens egen autorisasjonsbok for mars 1982, samt innføringer i trafikkjournalene til flyplasser i Nord-Norge. Flyhavarikommisjonen innhentet ikke trafikkjournalen fra Ørlandet flystasjon ved den fornyede granskningen i 1987-88. Journalen er heller ikke i behold i dag.

Med grunnlag i skvadronens autorisasjonsbok og tilgjengelige trafikkjournaler fra flystasjoner i Nord-Norge, har kommisjonen funnet grunn til å redegjøre for enkelte av skvadronens tokt 11. mars 1982.

13.8.4.2 TOKTENE M5540 OG M5440

I den militære trafikkjournalen ved Banak tårn er innført toktet M5540 bestående av to fly som ankom flystasjonen fra Ørlandet 11. mars 1982 henholdsvis kl. 11.52 og 11.54 lokal tid. Kl. 14.29 lokal tid er det videre ført inn at toktet M5440 har tatt av med planlagt landing på Ørlandet. Av autorisasjonsloggen til 338. skvadron, finner kommisjonen at det her dreier seg om to av skvadronens F-5, flynummer 906 og 566, fløyet av henholdsvis Jan Halvor Fjeld og Dag Steen Bakken. Av autorisasjonsloggen fremgår videre at Jostein Krøke var med som passasjer i fly 906.

Det er på to punkter manglende samsvar mellom innføringene i den militære trafikkjournalen og i skvadronens autorisasjonsbok for disse to toktene.

Den ene uoverensstemmelsen er at begge toktene i autorisasjonsboka er benevnt "M5440", mens de i trafikkjournalen ved Banak er benevnt henholdsvis "M5540" og "M5440". Idet toktene ikke gjenfinnes i andre dokumenter som kommisjonen besitter, er det vanskelig å ha noen klar formening om hvor det eventuelt foreligger en feilføring. Dette har imidlertid ingen betydning for saken, idet rutebeskrivelsen som er angitt for toktet i autorisasjonsboka tilsier at det skulle lande på Banak.

Den andre uoverensstemmelsen går på tidspunktet for toktenes landing på Banak og etterfølgende avgang fra samme sted. I trafikkjournalen for Banak fremgår som nevnt at de to flyene som utgjorde det første toktet, landet henholdsvis kl. 11.52 og 11.54 lokal tid. I autorisasjonsboka er det derimot innført at flyene landet kl. 12.59 lokal tid. I trafikkjournalen er det innført at flyene tok av kl. 14.29 lokal tid, mens det i autorisasjonsboka opprinnelig er ført inn at flyene tok av kl. 16.28 lokal tid. Dette er etterpå blitt rettet til kl. 15.28 lokal tid for flyet til vingmannen. Flygernes personlige flygerbøker forventes heller ikke å kunne gi holdepunkt for oppklaring av dette spørsmålet, idet de konkrete flytider normalt ikke ble ført inn i disse. Trafikkjournalene i tårnet ble imidlertid normalt ført i sann tid og kommisjonen har ved gjennomgangen av innføringene i trafikkjournalen ved flystasjonen ikke funnet andre avvik av betydning.

Kommisjonen finner ut fra disse forhold å legge tidfestingene som er innført i trafikkjournalen som representative for flyenes ankomst og senere avgang fra Banak. Om det riktige klokkeslettet er det som fremgår av trafikkjournalen eller av autorisasjonsboka, har liten betydning for nærværende sak, idet flyene uansett hvilke klokkeslett som legges til grunn for vurderingen, sto på bakken på Banak da LN-BNK havarerte ca. kl. 13.30 lokal tid.

Idet vitner i Mehamn har opplyst å ha sett fly over Mehamn på formiddag 11. mars 1982, har kommisjonen søkt å bringe på det rene hvorvidt de to flyene var over Nordkinn-halvøya før de landet på Banak. I autorisasjonsboka til 338. skvadron er det for toktet angitt at reiseruten var slik: Ørlandet – Mosjøen – Bodø – Bardufoss - Radial 051/50 Bardufoss - Banak. Radialbeskrivelsen er angivelse av et sted som ligger ca. 50 nautiske mil nord-øst av Bardufoss. Det er lite i denne reisebeskrivelsen som skulle tilsi at toktet var planlagt å fly nord av Banak.

Kommisjonen har innhentet forklaring fra de to flygerne og fra passasjerene. Ingen av disse kan i dag med sikkerhet si om de fløy nord for Banak før de landet der. Jan Halvor Fjeld som fløy lederflyet 906, har i forklaring 1. november 2004 uttalt at han tror de var nord av Banak, muligens til Honningsvåg. Passasjerene, Jostein Krøke, som var teknisk bakkepersonell ved Ørlandet, har i forklaring til kommisjonen 28. oktober 2004 uttalt:

”Vitnet kan huske at det var turbulens før de kom til Banak, og de måtte avbryte et forsøk på å fly inn Stabbursdalen på grunn av turbulensen. Vitnet mener at de ikke var nord for Banak på den turen. Vitnet antar derfor at de ikke har vært ute ved Finnmarkskysten.”

Kommisjonen har forståelse for at det etter nær 23 år er vanskelig å huske det eksakte forløpet av en rutineflygning, i alle fall for flygerne selv. Hvorvidt Krøke, som ikke selv var flyger og da formodentlig ikke var ute og fløy jevnlig, av den grunn skulle ha bedre forutsetninger for sine antagelser, finner kommisjonen ikke grunn til å spekulere i. Man holder det derfor åpent om flyene var over Nordkinn-halvøya og ute ved Finnmarkskysten om formiddagen 11. mars 1982. Personell ved Mehamn lufthavn har forklart seg om observasjon av jagerfly, muligens norske Starfightere, over Mehamn på formiddagen (før kl. 12) den 11. mars 1982. Kommisjonen kan, som det fremgår, ikke utelukke at disse observasjonene kan gjelde de to Freedomfighterne under tokt M5540, som eventuelt kan ha passert Mehamn omkring kl. 11.30, før landing på Banak. Kommisjonen finner det sannsynlig at flyene sto på bakken på Banak flystasjon da LN-BNK havarerte.

Kommisjonen har ikke funnet andre flybevegelser fra skvadronens fly interessante for redegjørelsen.

13.8.4.3 OPPSUMMERING

Foruten de to toktene kommisjonen har redegjort for fremkommer det denne dagen bare ytterligere ett tokt, med ett fly. Dette toktet, Jimmy 44, som i autorisasjonsboka er oppgitt med reiserute Ørlandet - Vigra, er samme sted angitt som avsluttet kl. 11.47 lokal tid.

Kommisjonen er etter dette kommet til at to av skvadronens fly fløy til Finnmark 11. mars 1982, men at de sto på bakken på Banak flystasjon da LN-BNK havarerte. Det er et åpent spørsmål om flyene – i trafikkjournalen ved Banak flystasjon kalt M5540 – var ved Finnmarkskysten over Nordkinn-halvøya på formiddagen samme dag, før de landet på Banak flystasjon kl. 11.52 og kl. 11.54 lokal tid.

13.8.5 331. skvadron, Bodø hovedflystasjon (F-104 Starfighter og F-16 Falcon)

331. skvadron var en av de to norske jagerflyskvadroner stasjonert ved Bodø hovedflystasjon i 1982. Skvadronen var i mars 1982 nylig gått over til jagerfly av typen F-16 Fighting Falcon, til erstatning for F-104 Starfighter som den frem til da hadde vært utstyrt med.

Den militære trafikkjournalen ved Bodø tårn gir ikke holdepunkter for at skvadronens fly var i lufta fra Bodø 11. mars 1982. Det er heller ikke ført inn noen flygninger denne dagen i skvadronens autorisasjonsbok.

Det legges til grunn at fly tilhørende 331. skvadron ikke var på vingene 11. mars 1982.

13.8.6 334. skvadron, Bodø hovedflystasjon (CF-104 Starfighter)

13.8.6.1 SKVADRONEN

334. skvadron var den andre norske jagerflyskvadronen stasjonert på Bodø hovedflystasjon i 1982. Skvadronen var utstyrt med jagerfly av typen CF-104 Starfighter. Flyene var malt i en olivengrønn farge på oversiden, og i en grå-blå farge på undersiden.

Kommisjonens kilde til oversikt over skvadronens flybevegelser 11. mars 1982 har vært flystasjonenes militære trafikkjournaler, skvadronens autorisasjonsbok, innsamlede radardata og innhentede forklaringer fra enkelte av skvadronens fartøybesetninger.

Med grunnlag i skvadronens autorisasjonsbok og tilgjengelige trafikkjournaler fra flystasjoner i Nord-Norge, har kommisjonen funnet grunn til å redegjøre for skvadronens to tokt 11. mars 1982.

13.8.6.2 TOKTET EG 21/22 (EH 21/22)

I den militære trafikkjournalen for Banak flystasjon er det for 11. mars 1982 ført inn at toktet EH 21/22 landet der kl. 09.52 lokal tid. Toktet, som besto av

to fly, kom fra Bodø hovedflystasjon. I den militære trafikkjournalen for Bodø tårn er det ført inn at et tokt bestående av to fly med kallesignal EG 21/22 tok av derfra samme dag kl. 08.45 lokal tid og at disse var planlagt å lande ved Banak. I autorisasjonsboka til 334. skvadron er det innført at et tokt bestående av to CF-104 Starfightere – flynummer 15-900 og 34-874 gikk på vingene kl. 08.40 lokal tid og landet kl. 09.50 lokal tid. I autorisasjonsboka er Rolf Noel og Dag Høgsveen innført som flygere, uten at toktnavnet er innført. I rubrikken for ordre eller reiserute, er det angitt at det dreier seg om en "Hot Scramble" og at flyene er oppgitt å lande på Banak. Kommisjonen er ikke i tvil om at toktet EG 21/22 slik det er oppført i trafikkjournalen ved Bodø tårn, er det samme som landet ved Banak med innført kallesignal EH 21/22. Det antas at forskjellen i kjennemerke mellom de to trafikkjournalene skyldes en feilføring ved Banak tårn. Dette fordi EG var det normale kjennemerke for fly som ble kalt ut på oppdrag med Bodø hovedflystasjon som utgangspunkt.

I trafikkjournalen for Banak tårn er det deretter ikke registrert noen avganger som kan knyttes opp mot disse to flyene, før de ifølge loggen tar av med toktnavn EH 03/04 kl. 14.09 lokal tid, for deretter å returnere tilbake til Banak kl. 15.24 lokal tid. Tidspunktet for innføringene er i hovedtrekk i samsvar med 334. skvadrons autorisasjonsbok. Kommisjonen har ingen grunn til å tvile på at tidsangivelsene stemmer i hovedtrekk og legger til grunn at de to Starfighterne sto på bakken på Banak flystasjon da LN-BNK havarte.

Da disse to jagerflyene har vært i Finnmark 11. mars 1982, og det er vitner som har opplyst å ha sett jagerfly over Mehamn formiddagen samme dag, har

kommisjonen funnet grunn til å redegjøre for hva man har kommet frem til med hensyn til toktet EG 21/22 (EH 21/22) sine bevegelser før flyene landet på Banak kl. 09.52 lokal tid.

I autorisasjonsboka er som nevnt toktet oppgitt som "Hot Scramble", som er et kodeord for at flyene er sendt på avskjæringsoppdrag mot et utenlandsk fly som uten tillatelse nærmer seg norsk luftterritorium. Flyhavarikommisjonen ser ikke ut til å ha brukt tid på dette spørsmålet ved sine gjennomganger av saken, idet flygningen ble avsluttet så vidt tidlig på morgenen ulykkesdagen – rundt seks og en halv time før ulykken. Det vises i denne sammenheng til tidligere etterretningsoffiser Hans Lillengs uttalelser til VG 14. februar 1997, jf. punkt 13.2.3.5. Flygeren av lederflyet, Rolf Noel, opplyste i 1987 – fem år etter at toktet ble fløyet – at det dreide seg om et avskjæringsoppdrag mot sovjetiske fly utenfor Nordkapp. Opplysningene er forenlige med innføringer i TPO-loggen for CRC Sørreisa, hvor det i perioden kl. 08.20-47 lokal tid er innført tre anmerkninger om at et fiendtlig tokt ("Zombie") som er gitt kjennetegn "AJ 462", beveget seg nord-østover fra en posisjon noe øst av 72 grader nord, 26 grader øst.

Om avskjæringsflyenes rute for øvrig ved dette oppdraget, er det protokollert fra Noels forklaring for Flyhavarikommisjonen 12. mars 1987:

"Sværholtklubben var østligste punkt de var på før landing på Banak."

Denne forklaringen har Noel fastholdt også for Mehamnkommisjonen. Det legges til grunn at Noel og Høgsveen ikke overfløy eksempelvis Mehamn ved retur til Banak etter avskjæringsoppdraget.



Figur 13.5 Bilder av CF-104 Starfighter som deltok under søket (Fotograf: Rolf Noel).

13.8.6.3 TOKTET EH 03/04

De to Starfighterne som sto på Banak med flygerne Noel og Høgsveen, ble – slik Noel har forklart for kommisjonen – sendt på søk etter LN-BNK etter initiativ fra ham selv. Flyene tok ifølge tårnets trafikkjournal av kl. 14.09 lokal tid og returnerte til Banak kl. 15.24 lokal tid. Om foranledningen til at de to beredskapsflyene ble sendt på søk etter LN-BNK frem-

går av Noels forklaring for kommisjonen under åpen høring 23. oktober 2003:

”Senere på dagen overhørte vitnet at Sea King’en på Banak ble scramblet. Vitnet kommenterte at de skulle ut på et nytt ambulanseoppdrag, men fikk da beskjed om at de skulle ut for å lete etter et saknet Widerøe-fly. Vitnet reagerte med en gang, og han ringte til Honningsvåg, taktisk kommando, og snakket med Nils Kristiansen. Vitnet sa at han ville fly ut

sammen med Høgsveen for å lete etter det saknede flyet. Vitnet husker at han insisterte på å dra, selv om dette egentlig ikke var oppdrag som hans skvadron tok del i.

Vitnet hadde over lang tid hevdet at jagerfly måtte være glimrende å sende inn i søksområder i forkant av helikopter eller andre saktegående fly, slik at de kunne gjennomføre grovsøk lenge før de andre kom. Men han ble ikke hørt. Vitnet hevdet at piloten i en CF 104 egentlig har god oversikt, og kan se mindre gjenstander eller mennesker avhengig av høyde.

Vitnet sier at han fikk godkjenning fra Honningsvåg, men han vet ikke om den egentlig kom fra Reitan. Vitnet sier at han hadde fløyet til området selv om han hadde blitt nektet.

Kommisjonen har ingen grunn til å tvile på at foranledningen til at de to Starfighterne ble satt inn i søket etter LN-BNK i store trekk var slik som Noel har forklart for kommisjonen. Flyene gjenfinnes i FA-loggen ved CRP Honningsvåg hvor det er anmerket at et planlagt tokt for dem er *"Converted to field rescue service to find WF 933 outside Berlevåg-Mehamn-Gamvik"*. I loggen til Hovedredningssentralen i Bodø er det kl. 14.01 lokal tid ført inn en melding fra Luftoperasjonssenteret (ADOC - Air Defence Operation Center), FKN Reitan, at *"2 jetfly på Banak scramblet."* I sektorloggen ved Luftoperasjonssenteret fremgår det tilsvarende at *"Beredskapsflyene på Banak scramblet for søk!"*

De to jagerflyene fløyet av Noel og Høgsveen er de eneste to kjente jagerflyene som antas å ha overfløyet tettstedene Mehamn, Gamvik og Berlevåg i tidsrommet ca. 14.20 til 15.10 lokal tid – dvs. fra omtrent 50 minutter etter havariet til LN-BNK.

13.8.6.4 ANDRE FLYBEVEGELSER?

I autorisasjonsboka til 334. skvadron er de to toktene som er omtalt foran, innført som skvadronens andre og tredje tokt denne dagen. Som første tokt er innført EG 61/62, bestående av to Starfightere, flynummer 43-900 og 24-870, fløyet av Dalen og Lund, hvor det fremgår at toktet er fløyet i tiden 23.50-00.45 lokal tid. Idet toktet ikke var innført i trafikkjournalen for Bodø tårn 11. mars 1982, har kommisjonen kontaktet Gunnar Dalen, som fløy lederflyet. Han kunne med utgangspunkt i sin egen flyerlogg opplyse at toktet ble fløyet 10. mars 1982. Ut fra måten autorisasjonsboka er ført på den foregående siden, som gjelder den 10. mars 1982, finner kommisjonen at dette toktet feilaktig er registrert på den 11. mars 1982.

13.8.6.5 OPPSUMMERING

Kommisjonen legger etter dette til grunn at ingen fly tilhørende 334. skvadron var i lufta da LN-BNK havarerte. Det legges videre til grunn at toktet EG 21/22 mest sannsynlig ikke var øst av Sværholtklubben ved avskjæringsoppdraget utenfor Nordkapp samme

morgen. Det er godtgjort at toktet EH 03/04, bestående av de samme fly og flygere, deltok i søket etter LN-BNK etter ulykken.

13.8.7 332. skvadron, Rygge hovedflystasjon (F-5 Freedomfighter og F-16 Falcon)

13.8.7.1 SKVADRONEN

Luftforsvarets 332. skvadron var i 1982 en øvingsskvadron for utdanning av nye jagerflygere og utsjekk av operative jagerflygere på nye flytyper. Skvadronen var stasjonert på Rygge flystasjon.

13.8.7.2 FLYGNINGER 11. MARS 1982

Kommisjonen har innhentet kopi av skvadronens autorisasjonsbok, som viser skvadronens flygninger. Den viser at skvadronen hadde 20 fly på vingene 11. mars 1982, fordelt på 14 tokt. Ingen av toktene er angitt å ha vært lenger nord enn til Ørlandet.

13.8.7.3 OPPSUMMERING

Kommisjonen har ikke grunnlag for å anta at fly fra 332. skvadron var lenger nord enn til Midt-Norge 11. mars 1982.

13.8.8 335. skvadron B-Wing, Gardermoen flystasjon (DA-20 Falcon Jet)

13.8.8.1 SKVADRONEN

Luftforsvarets 335. skvadron B-Wing var i 1982 utstyrt med tre fly av typen Dassault DA-20. To av flyene (flynummer 041 og 053) var rigget for elektronisk krigføring (EK) og var malt i en grønngrå farge. Det tredje flyet (serienummer 0125), lignet mer et sivilt business-jetfly. Det var hvitmalt og ble brukt av Forsvaret som VIP-fly til transport av blant andre kongefamilien, regjeringsmedlemmer og Forsvarets ledelse. Flyene hadde normalt en grunnbesetning på to flygere og en tekniker. Når de to EK-flyene fløy operativt, ville de i tillegg ha med et antall systemteknikere som betjente flyets elektroniske utstyr. Skvadronens fly hadde fast base på Gardermoen flystasjon.

13.8.8.2 VIP-FLYET – FLYNUMMER 0125

VIP-flyet (0125) er i den militære trafikkjournalen for Kirkenes lufthavn, Høybukthoen, registrert ankommet fra Fornebu 11. mars 1982 kl. 10.54 lokal tid. I trafikkjournalen fremkommer det at dette flyet deltok i søket etter LN-BNK ved Berlevåg/Mehamn, slik at det forlot Høybukthoen kl. 14.13 lokal tid og returnerte etter søket til samme sted kl. 15.25 lokal tid. Flyet tok deretter av med kurs for Langnes kl. 15.40 lokal tid, og er i trafikkjournalen ved Langnes tårn registrert som landet der kl. 16.22 lokal tid, jf. punkt 13.2.8.8 i det foregående. Kallesignalet for alle

flygningene denne dagen var HUSKY 98. Flytidene bekreftes i hovedsak av skvadronens autorisasjonsbok, dog slik at det ikke er ført inn at flyet kom tilbake til Høybukthmoen og landet der, før det fortsatte til Langnes.

Det bemerkes at det fremgår av utskriften av kommunikasjon til og fra tårnet ved Høybukthmoen at mannskapet i flyet satt i tårnet der da alarmen gikk, og flyet ble beordret ut på søk. Fartøysjef og styrmann var henholdsvis Svein Erik Lorentzen og Knut Swensen.

Det legges etter dette til grunn at VIP-flyet sto på bakken ved Høybukthmoen da LN-BNK havarerte.

13.8.8.3 EK-FLYENE – FLYNUMMER 041 OG 053

Under øvelsen Alloy Express '82 ble de to EK-flyene (041 og 053) forlagt ved Banak flystasjon. Av den militære trafikkjournalen for Banak tårn fremgår at disse to flyene forlot Banak 11. mars 1982 kl. 07.35 lokal tid med oppgitt landingssted ved Bodø hovedflystasjon. Kallesignalet under flygningen, M5509 A/B indikerer at flygningen var en del av NATO-øvelsen. Flyene er deretter registrert landet ved Evenes flystasjon¹⁵⁹ henholdsvis kl. 09.03 og kl. 09.04 lokal tid. Der sto de på bakken til de kl. 13.57 lokal tid tok av under kallesignalet HUSKY 92 og HUSKY 93 med Banak flystasjon som angitt landingssted. I trafikkjournalen for Banak tårn er flyene registrert landet kl. 15.15 lokal tid. Innføringene i trafikkjournalene ved Banak og Evenes flystasjoner bekreftes av skvadronens autorisasjonsbøker. Fartøysjefen på fly 041 var Anders Heimsjø og på fly 053 Halvor Bjørnebye.

Det legges etter dette til grunn at de to EK-flyene sto på bakken på Evenes flystasjon da LN-BNK havarerte.

Under kommisjonens arbeid har det kommet opp spørsmål om ett eller begge EK-flyene deltok i søket etter LN-BNK. Fra før av var det kjent at VIP-flyet (0125) deltok under søket. Foranledningen til at spørsmålet kom opp var at fartøysjefen på fly nummer 053, Halvor Bjørnebye, i 1997 kontaktet HSL. I et notat til Samferdselsdepartementet 24. februar 1997, hvor det redegjøres for de undersøkelser HSL hadde gjort i anledning påstander som var fremsatt gjennom pressen av Helge Sørhaug, opplyses blant annet:

"12) En nå ansatt i Braathens SAFE ved navn Bjørnebye, har meddelt HSL at han ved tidspunktet for Twin Otter-ulykken var fartøysjef på et militær DA 20-fly som var underveis til Kirkenes¹⁶⁰. Da LN-BNK var meldt savnet ble han beordret til å legge

om rute og fly til Mehamnområdet for å delta i søket etter den savnede maskinen. Flyet han førte var kamuflasjefarget og fløy en rekke runder i området i relativt lav høyde. Han antok at de tidligere kommisjonene kjente til dette, men ville for sikkerhets skyld gi denne informasjonen.

HSLs kommentarer

At militære DA 20-fly deltok i søket etter LN-BNK var kjent for de to kommisjonene. Og at fly av denne type ble observert av vitner i området."

Bjørnebye ga forklaring til kommisjonen under åpen høring 5. mai 2004 og bekreftet der i hovedsak det som er referert i HSLs notat. Kommisjonen har innhentet forklaring fra styrmannen og systemteknikere som i henhold til nedtegnelser i autorisasjonsboka var med under flygningen fra Evenes til Banak. Ingen av disse kunne huske at de hadde deltatt i noe søk etter LN-BNK. Kommisjonen har videre innhentet forklaring fra kapteinen på det andre EK-flyet som tok av fra Evenes med kurs for Banak samtidig som Bjørnebye. Heller ikke han har noen erindring om at Bjørnebyes fly deltok i søk.

De to EK-flyene lettet fra Evenes samtidig og landet samtidig på Banak. At det ene flyet skulle ha tatt noen runder over søksområdet før det fortsatte til Banak, synes lite forenlig med at begge flyene er registrert landet til samme tid. En støtte for Bjørnebyes forklaring er imidlertid en innføring i loggen til Hovedredningssentralen i Bodø, hvor det kl. 13.42 lokal tid og kl. 13.47 er innført henholdsvis at "B/wing Banak scramblet" og "B/wing briefet". På Banak hadde som kjent bare EK-flyene tilhold. Når det gjelder VIP-flyet, som befant seg i Kirkenes, er det noen minutter senere, kl. 13.55 lokal tid, innført at "NRAF Jetfalcon Høybukthmoen scramblet".

Kommisjonen holder det etter dette åpent hvorvidt også EK-flyet fløy av Halvor Bjørnebye deltok i søket. Om så er tilfellet, må Bjørnebyes fly ha vært i søksområdet tidligst ca. kl. 14.35 lokal tid, dvs. omtrent én time etter havariet. Det er da tatt hensyn til avgangstiden fra Evenes og antatt flytid til søksområdet.

13.8.8.4 OPPSUMMERING

Kommisjonen legger til grunn at alle de tre flyene tilhørende 335. skvadron B-Wing sto på bakken da LN-BNK havarerte. Det legges til grunn at VIP-flyet, flynummer 0125 – toknavn Husky 98, deltok i søket etter LN-BNK. Kommisjonen holder det åpent hvorvidt et av de to EK-flyene overfløy Finnmarkskysten på søk etter LN-BNK.

¹⁵⁹. Dette er trolig en følge av at landingsstedet er blitt endret underveis, fra Bodø til Evenes.

¹⁶⁰. Ifølge trafikkjournalene for Banak og Evenes flystasjoner og skvadronens autorisasjonsbok var flyet på vei fra Evenes til Banak.

13.8.9 335. skvadron, Gardermoen flystasjon (C-130 Hercules)

13.8.9.1 SKVADRONEN

335. skvadron (minus B-Wing) var i 1982 utstyrt med transportfly av typen C-130 Hercules. Skvadronen hadde hjemmebase ved Gardermoen flystasjon.

13.8.9.2 FLYGNINGER 11. MARS 1982

Kommisjonen har innhentet kopi av skvadronens autorisasjonsbøker for mars 1982. Av disse fremgår at tre av skvadronens Hercules var på vingene 11. mars 1982; ett av flyene utenfor landets grenser, og de to andre flyene hadde oppdrag fra Gardermoen til Nord-Norge, med Bardufoss som nordligste landingssted. Begge flyene var i lufta da LN-BNK havarerte. Fly nummer 956 var på vei fra Gardermoen til Bardufoss, via et planlagt droppested ved Hartvikvann (Narvik). Det landet etter autorisasjonsboka kl. 14.14 lokal tid. Fly nummer 957 var på vei fra Værnes til Bardufoss, hvor det landet kl. 14.18 lokal tid. På grunnlag av utgangspunktene for flygningene, ser kommisjonen det som utelukket at flyene kan ha vært i Finnmark i forbindelse med disse toktene.

13.8.9.3 OPPSUMMERING

Kommisjonen er etter dette kommet til at Hercules-fly fra 335. skvadron ikke var i Finnmark da LN-BNK havarerte. Det er heller intet som tyder på at skvadronens Hercules-fly har vært i Finnmark i timene før eller etter havariet 11. mars 1982.

13.8.10 333. skvadron, Andøya flystasjon (P-3B Orion)

13.8.10.1 SKVADRONEN

Luftforsvarets 333. skvadron var i 1982 utstyrt med overvåkningsfly av typen Lockheed P-3B Orion. Skvadronen hadde hjemmebase ved Andøya flystasjon.

13.8.10.2 FLYGNINGER 11. MARS 1982

Som tidligere redegjort for, er den militære trafikkjournalen ved Andøya flystasjon ikke i behold i dag. Kommisjonens gjennomgang av skvadronens luftoperasjoner 11. mars 1982 bygger derfor i hovedsak på innføringer i skvadronens autorisasjonsbøker; en ordinær autorisasjonsbok og en for øvelser. I tillegg har kommisjonen innhentet uttalelser fra fartøysjefene. Informasjonen er videre sammenholdt med innføringer i loggbøker fra Luftforsvarets kontroll- og varslingstjeneste, særlig TPO-loggen fra radarstasjonen i Vardø (RP Vardø).

Av autorisasjonsbøkene fremgår at det var to tokt denne dagen. Begge innføringene er i skvadronens ordinære autorisasjonsbok. Det ene toktet var med

fly nummer 599, med loggført avgang kl. 08.05 lokal tid og landing kl. 15.20 lokal tid og med Ristad som fartøysjef. Det andre toktet var med fly nummer 583, med loggført avgang kl. 11.40 lokal tid og retur kl. 20.20 lokal tid, og med Odd B. Johansen som fartøysjef.

Tidfestingene i det foregående bygger på en forutsetning om at autorisasjonsboka ble ført i UTC-tid. Det er imidlertid holdepunkter for at føringene i autorisasjonsboka ble gjort i norsk lokal tid, i alle fall for toktet med fly nummer 583, slik at reell avgangstid fra Andøya flystasjon for dette toktet var kl. 10.40 lokal tid. Kommisjonen kommer tilbake til dette under den konkrete omtalen av toktet.

Det har overfor kommisjonen vært hevdet at det var ytterligere en besetning på vingene denne dagen, med Klamer Meltzer som fartøysjef. Kommisjonen har vært i kontakt med Meltzer om saken. Med grunnlag i innføringer i hans personlige flygerlogg, kunne han avkrefte at han var på vingene denne dagen. Kommisjonen legger etter dette til grunn at det fra 333. skvadron bare ble foretatt de to flygningene som er innført i skvadronens ordinære autorisasjonsbok.

For det første av de to innførte toktene er det i autorisasjonsboka angitt at oppdraget er gitt i tilknytning til øvelsen Alloy Express. For begge toktene er det for oppdragets innhold innført "*Bo Green*", hvilket etter det opplyste var en standard innføring som ble gjort i autorisasjonsboka når oppdraget ble beordret fra det maritime operasjonselementet ved Forsvarskommando Nord-Norge, Reitan.

13.8.10.3 TOKTET MED FLY NUMMER 583

I brev 16. desember 2004 fra Odd B. Johansen, som var fartøysjef på fly nummer 583, har han med grunnlag i flygerloggboka si opplyst at toktet tok av fra Andøya flystasjon og landet der etter endt oppdrag. Idet tidspunkt for avgang og landing ikke føres i flygerens personlige logg, har han for disse tidene henvist kommisjonen til skvadronens autorisasjonsbok, dog slik at han har oppgitt at antatt flytid fra Andøya til Nordkapp må ha vært maksimalt ca. 2 timer. Om oppdraget og hans erindringer for øvrig fra 11. mars 1982 opplyser han i brevet:

"Vårt oppdrag denne dagen var todelt. Første del var såkalt "coastwise surface surveillance", dvs en kartlegging av kysttrafikken mellom Andenes og Vardø. Dette foregikk ved at vi fløy nær kysten, relativt lavt (mellom 200 og 2000 fot), for best mulig å kunne identifisere og klassifisere båtene i leia. Annen del var "subsurface surveillance", u-båtsøk, i et nærmere angitt område i Barentshavet.

Det spesielle denne dagen var den ekstremt kraftige turbulensen vi opplevde i området utenfor Nordkapp. Jeg anså det for u hensiktsmessig og på grensen til det uforsvarlige, å fortsette denne delen av oppdraget, og valgte derfor å fortsette direkte til Barentsha-

vet for neste del av oppdraget. Jeg kan ikke huske noe lignende på mine 8 år og nesten 5000 flytimer på Orion.”

Som det fremgår i det følgende, antar kommisjonen at dette toktet tok av fra Andøya flystasjon allerede kl. 10.40 lokal tid. Angivelsen av antatt avgang kl. 11.40 lokal tid, jf. foran, bygger på en forutsetning om at autorisasjonsboka ble ført i UTC-tid, og at det der innførte klokkeslettet ”10.40” må korrigeres med én klokkeime.

Luftforsvarets radarstasjon Vardø (RP Vardø) ble rutinemessig varslet om forestående tokt østover med Orion. Denne informasjonen ble nedfelt i stasjonens TPO-logg. Ved gjennomgangen av TPO-loggen for RP Vardø 11. mars 1982, viser det seg at radarstasjonen med stor sannsynlighet ble varslet om nettopp dette Oriontoktet, da det der kl. 06.49 lokal tid er ført inn følgende melding fra ”CRC”: ”7LX 1 P3B AN-ANETD 0700 FLT. 9:00 END 12:00 T. NR 583”. Det er åpenbart at det her dreier seg om et planlagt tokt fra 333. skvadron på Andøya, jf. angivelsen av flytypen (”P3B”), avgangs- og landingsstedet (”AN-AN”) og ”T. NR 583”, som synes å være en forkortelse for ”Tail Number 583”, hvilket samsvarer med flynummeret til det aktuelle Orionflyet (583). Kl. 10.56 lokal tid er det ført inn melding fra ”CRC” om ”7LX A/B 0943”. Kontroll- og varslingstjenestens loggføring skjedde fortløpende, og i UTC-tid. Tidfestinger i skvadronens autorisasjonsbok, sammenholdt med innføringer i TPO-loggen over flere dager i mars måned, gir klart inntrykk av at autorisasjonsboka gjennomgående ble ført i norsk lokal tid. Kommisjonen finner det høyst sannsynlig at toktet med fly nummer 583 er identisk med ”7LX” og at dette tok av fra Andøya kl. 09.43 UTC, dvs. kl. 10.43 norsk lokal tid.

At Orionflyet tok av fra Andøya kl. 10.43 norsk lokal tid, og deretter hadde et operasjonsmønster i hovedsak slik Johansen erindrer det 23 år senere, kan også rime med radardata som er i behold fra radarstasjonen i Honningsvåg. Det er naturlig at et Orion-tokt over kyst- og havområdene utenfor Finnmark i det aktuelle tidsrom gjenfinnes i det 15-minutters tidsvindu som er i behold av registrerte radardata fra CRP Honningsvåg. Det eneste registrerte toktet over norsk og internasjonalt farvann som dette kan være, er AL 045 over Barentshavet. Toktet er i datasystemet markert som et vennligsinnet (”friendly”) fly. Ut fra avgangstiden fra Andøya og operasjonsmønsteret slik det er beskrevet av fartøysjefen, er dette forenlig med toktet AL 045. Også hastigheten på det registrerte toktet er forenlig med kapasiteten til et Orionfly, jf. kapittel 7.2 og Figur 7.1.

At de lagrede radardata med toktkjennetegn AL 045 kan allokere til et norsk Orionfly, står i strid med hva NRK Brennpunkt-redaksjonen presenterte

for norske seere i fjernsynsproduksjonen *Hemmeligheten*, sendt på NRK1 den 9. november 2004. NRK anførte der at toktet AL 045 var et amerikansk etterretningsfly av typen Boeing RC-135W, som ut fra til dels anonyme kilder NRK hadde mottatt informasjon fra, skulle ha vært ute i Barentshavet ulykkesdagen. I fjernsynsproduksjonen blir tidligere sjef for CRP Honningsvåg, Nils Olav Kristiansen, foreholdt radarutskriften, og han konstaterer at toktet AL 045 er et vestlig (alliert) tokt, som han klassifiserer som enten et ”Orion eller et annet vestlig etterretningstokt”.

Med bakgrunn i det nevnte Brennpunkt-program, har kommisjonen bedt om amerikanske myndigheters opplysninger, både om et slikt etterretningstokt befant seg over Barentshavet den 11. mars 1982, og om det i tilfelle registrerte informasjon også fra havariområdet ved Gamvik. Tilbakemeldingen fra de amerikanske myndigheter v/ambassaden, er meget kortfattet, også etter kommisjonens fornyede henvendelse. Svaret går kort og godt ut på at man etter nøye granskning av arkivene ikke har funnet noe som kan bidra til å kaste lys over ulykken.

Kommisjonen holder det etter dette åpent om etterretningstoktet kan ha vært i området, som anført i TV-produksjonen, og at radarregistreringen (AL 045) kan gjelde RC-135W. Et slikt tokt ville klart ha hatt sin oppmerksomhet rettet mot Sovjet, men ut fra de opplysninger som gis i TV-produksjonen om flyets innsamlingskapasitet for etterretningsinformasjon, ser ikke kommisjonen bort fra at toktet i og for seg kunne ha snappet opp radiokommunikasjon mv. også fra Finnmarkskysten.

Kommisjonen anser det imidlertid mer sannsynlig at radarregistreringen gjelder Orion 583 med Odd B. Johansen som fartøysjef, enn en amerikansk RC-135W. Som fremholdt, innebærer ikke det at det ikke i tillegg kan ha vært et slikt etterretningsfly over Barentshavet i det samme tidsrom, slik NRK hevder. Det har i så fall trolig befunnet seg utenfor dekningen til radarstasjonen i Vardø. Et annet alternativ er at radarregistreringen faktisk gjelder et alliert etterretningsfly, samtidig som Orionflyet, ut fra sitt operasjonsmønster, i denne tidsperioden kan ha gått lavere og dermed vært under radardekning. Det foreligger i alle fall ikke mer enn én aktuell radarregistrering av et ”friendly” tokt.

13.8.10.4 TOKTET MED FLY NUMMER 599

For dette toktet er det som nevnt anmerket i autorisasjonsboka at det er gjort i tilknytning til øvelsen Alloy Express. Området for øvelsen var Troms og Nordland, hvilket tilsier at flyet neppe har beveget seg nordover i Finnmark. Fartøysjef Hans B. Ristad har i brev til kommisjonen 6. januar 2005 opplyst at flygningen med sannsynlighet gikk sørover fra And-

øya. Om oppdraget og hans erindringer for øvrig fra 11. mars 1982 opplyser han i brevet:

”Det jeg kan huske fra denne dagen da jeg fløy en Bo Green / Alloy Express tur, er at det var klart vær med god sikt, men at det blåste svært kraftig fra syd, noe som medførte sterk turbulens langs med kysten av Nord-Norge. Nøyaktig hvilket område vi fløy kan jeg ikke huske, men etter å ha konferert med noen av de andre som var på besetningen, kan det virke som om vi opererte syd av Andøya. Det jeg imidlertid med sikkerhet kan huske fra denne turen, var at turbulensen var et problem, selv for en stor og solid maskin som Orion er. Mange års erfaring i havet rundt Nord-Norge, sier at med den vindretningen og vindstyrken som det var denne dagen, så ville forholdene videre nordover og rundt kysten av Finnmark, også være like ille om ikke enda verre enn i det området vi var. Vi fikk først vite om ulykken etter at vi hadde landet klokken 1520 lokalt og min første tanke var at med de vind- og turbulensforhold det var, så var det ikke rart om en Twin Otter på Finnmarkskysten ville ha problemer med flygningen.”

Innføringen i autorisasjonsboka og opplysningene mottatt fra fartøysjef Ristad, taler med styrke for at dette toktet ikke beveget seg inn i Finnmark.

13.8.10.5 OPPSUMMERING

Kommisjonen er kommet til at av de to tokt som ble fløyet fra 333. skvadron 11. mars 1982, og som begge var på vingene da LN-BNK havarerte, er det bare det ene som har passert Finnmark ulykkesdagen. Det kan imidlertid ikke antas at dette toktet har passert over havaristedet eller tilstøtende tettsteder på et tidspunkt eller i en høyde som kunne innebære en rimelig mulighet for at det er dette flyet som vitner har observert. Ingen vitnebeskrivelser av fly harmonerer med en Orion.

13.8.11 719. skvadron, Bodø hovedflystasjon (DHC-6 Twin Otter)

13.8.11.1 SKVADRONEN

Luftforsvarets 719. skvadron var i 1982 utstyrt med transportfly av typen De Havilland DHC-6 Twin Otter. Skvadronen hadde hjemmebase ved Bodø hovedflystasjon.

13.8.11.2 FLYGNINGER 11. MARS 1982

I skvadronens autorisasjonsbok er det for 11. mars 1982 ført inn én flygning Bodø-Bardufoss tur-retur, med avgang kl. 09.40 lokal tid og landing kl. 12.00 lokal tid. Slik autorisasjonsboka er ført, ser det ut til at loggføringen bare omfattet tidene for avgang fra og retur til utgangspunktet. Eventuelle mellomlandinger ble ikke loggført, heller ikke toktnavnet.

Skvadronkjennemerket var imidlertid ”Rider”, og et tokt som korresponderer med en flygning til

Bardufoss og tilbake gjenfinnes i trafikkjournalen for Bodø tårn som ”Rider 20”. Trafikkjournalen viser at toktet forlot Bodø kl. 08.39 lokal tid og kom tilbake kl. 11.02 lokal tid.

Kommisjonen legger til grunn at det er den samme flygningen som er innført i autorisasjonsboka og i trafikkjournalen, selv om det er én times forskjell med hensyn til landingstidspunktet. Det kan synes som om man ett av stedene har blandet norsk lokal tid og UTC-tid, som begge loggene normalt skulle føres i. Da det er én klokkeforskjell mellom norsk lokal tid (vintertid) og UTC-tiden, er det nærliggende å anta at feilføringen er gjort i skvadronens autorisasjonsbok. Dertil kommer at de eksakte tidspunktene for flygningene i regelen er ført inn i autorisasjonsbøkene i etterhånd, mens trafikkjournalene normalt er ført fortløpende. Flyet sto derfor høyst sannsynlig på bakken i Bodø da LN-BNK havarerte i Finnmark ca. kl. 13.30 lokal tid.

13.8.11.3 OPPSUMMERING

Kommisjonen finner det sannsynlig at fly fra 719. skvadron sto på bakken da LN-BNK havarerte. En finner det videre sannsynlig at fly fra skvadronen ikke var i Finnmark 11. mars 1982.

13.8.12 330. skvadron, Banak flystasjon (Sea King helikopter)

13.8.12.1 SKVADRONEN

Luftforsvarets 330. skvadron var i 1982 utstyrt med helikoptre av typen Sea King. Skvadronens oppgaver var redningsoppdrag i tilknytning til sivile og militære aktiviteter. Skvadronen var stasjonert ved Banak flystasjon.

13.8.12.2 FLYGNINGER 11. MARS 1982

I trafikkjournalen for Banak flystasjon er skvadronens første flygning denne dagen ført inn kl. 14.10 lokal tid, med kallesignal ”Viking 30”. Dette toktet var et søksoppdrag initiert av operasjonsavdelingen ved Banak flystasjon etter at LN-BNK var meldt savnet. Det kan dessuten nevnes at det kl. 14.24 lokal tid er innført i loggen til Hovedredningsentralen i Bodø at helikopteret var ventet å ankomme søksområdet kl. 14.45 lokal tid.

13.8.12.3 OPPSUMMERING

Helikoptre tilhørende Luftforsvarets 330. skvadron sto på bakken da LN-BNK havarerte. Et av skvadronens helikoptre deltok i søket etter LN-BNK.

13.8.13 337. skvadron, Bardufoss flystasjon (Lynx helikopter)

13.8.13.1 SKVADRONEN

Luftforsvarets 337. skvadron var i 1982 utstyrt med helikoptre av typen Lynx. Skvadronen hadde hjemmebase ved Bardufoss flystasjon, men var forutsatt å operere i nært samarbeid med kystvakten. Helikoptrene hadde derfor mulighet til å lande på de nyere, større kystvaktfartøyene. Skvadronens leder var major Tore Skaar.

13.8.13.2 LUFTBEVEGELSER 11. MARS 1982

Det fremgår av skvadronens autorisasjonsbøker at den hadde to helikoptre i lufta 11. mars 1982: Helikopter nummer 216, fløyet av kaptein Sandnes med løytnant Eidem som styrmann, og helikopter nummer 235, fløyet av major Skaar med løytnant Marthinsen som styrmann. Skvadronens alminnelige kallesignal var "Brave" og man benyttet dette sammen med fartøysjefens nummer ved flygninger som ikke var av taktisk karakter. For Skaar ville dette i tilfelle være "Brave 14" og for Sandnes "Brave 15".

Av den militære trafikkjournalen for Banak flystasjon fremgår at et fartøy med kallesignal "Brave 15" tar av kl. 08.47 lokal tid med KNM Horten som destinasjon. Det er videre innført at et tokt med samme kallesignal ankommer Banak fra KNM Horten kl. 14.15 lokal tid. Toktet gjenfinnes i skvadronens autorisasjonsbok som helikopter nummer 216 fløyet av Sandnes/Eidem. Tidsangivelsene i autorisasjonsboka er ikke fullt ut sammenfallende med det som fremgår av trafikkjournalen ved Banak. Kommisjonen antar at tidene i autorisasjonsboka er ført i norsk lokal tid, ikke UTC-tid. Man finner det sannsynlig at helikopteret sto på KNM Horten, eller var i ferd med å ta av derfra, da LN-BNK havarerte.

Av den militære trafikkjournalen for Banak flystasjon fremgår videre at et luftfartøy med kallesignal "Brave 14" hadde avgang kl. 13.04 lokal tid, med kurs for KNM Horten. KNM Horten hadde på dette tidspunktet posisjon et sted i Porsangerfjorden. I utskriften av radarregistreringer fra Luftforsvarets stasjon Honningsvåg – CRP Honningsvåg – er det registrert ett tokt i Porsangerfjorden samtidig som LN-BNK havarerte, med posisjon, kurs og fart som tilsier at registreringen gjelder dette helikopteret. Kommisjonen finner at det dreier seg om toktet Brave 14, med Tore Skaar som fartøysjef.

Helikopteret med toktnavn Brave 14 ble deretter dirigert inn mot havariområdet på søk etter LN-BNK.

13.8.13.3 OPPSUMMERING

Ingen av 337. skvadrons helikoptre var over havariområdet i tiden rundt havariet. Ett av 337. skvadrons helikoptre var i lufta over Porsangerfjorden da

LN-BNK havarerte. Helikopteret, som hadde major Tore Skaar som fartøysjef, ble deretter satt inn i søket etter LN-BNK.

13.8.14 339. skvadron, Bardufoss flystasjon (Bell UH-1B helikopter)

13.8.14.1 SKVADRONEN

339. skvadron var i 1982 utstyrt med helikoptre av typen Bell UH-1B og hadde Bardufoss flystasjon som hjemmebase.

13.8.14.2 FLYGNINGER 11. MARS 1982

Av skvadronens autorisasjonsbøker som er fremkaffet fra Forsvaret fremgår at det var flere flygninger til og fra hjemmebasen på Bardufoss flystasjon, samt flygninger til og fra skvadronens øvelsesbase ved Evenskjer. Rutebeskrivelsene gir klart inntrykk av at de helikoptre som var i lufta denne dagen, enten hadde flyoppdrag innenfor øvelsesområdet til Alloy Express (Nordland og Troms), eller at det dreide seg om annen flygning i skvadronens nærområder.

Kommisjonen er videre kjent med at ett av skvadronens helikoptre (nummer 853) var ved Kirkenes lufthavn 11. mars 1982, og at det hadde flyoppdrag til Korpfjell, sørøst av Kirkenes, da LN-BNK havarerte. I trafikkjournalen til Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen, er dette helikopteret registrert som "Mixer 30", med avgang kl. 13.08 lokal tid og retur kl. 15.14 lokal tid. Deretter har det tatt av med kurs for Berlevåg kl. 15.32 lokal tid, hvor det er registrert landet kl. 16.13 lokal tid. Deretter har det fløyet til Mehamn, og tilbake til Berlevåg før det kl. 18.00 har fløyet tilbake til Kirkenes og landet der kl. 19.42 lokal tid. Kommisjonen antar at det er ført en egen autorisasjonsbok for dette helikopteret og at dette er årsaken til at det ikke gjenfinnes i de to autorisasjonsbøkene for 339 skvadron som kommisjonen har mottatt fra Forsvaret.

13.8.14.3 OPPSUMMERING

Kommisjonen kan ikke se at skvadronens helikoptre var over Nordkinn-halvøya da LN-BNK havarerte. Ett av skvadronens helikoptre fløy fra Kirkenes til Berlevåg/Mehamn i tilknytning til søks- og redningsarbeidet senere samme dag.

13.8.15 Norske militære luftfartøy - kommisjonens konklusjoner

Kommisjonen har ingen holdepunkter for at norske militære luftfartøy var i luftrommet over Nordkinn-halvøya da LN-BNK havarerte 11. mars 1982 ca. kl. 13.30. Det er heller ingen holdepunkter for at området ble overfløyet av norske militære luftfartøy nært opp mot dette tidspunktet.

Kommisjonen holder det åpent om to F-5 Freedomfigtere fra 718. skvadron (kallesignal EL 01/02)

fløy over Nordkinn-halvøya før de landet på Banak flystasjon kl. 10.44 lokal tid. Kommisjonen holder det videre åpent om to F-5 Freedomfightere fra 338. skvadron (kallesignal M5540/M5440) fløy over Nordkinn-halvøya før de landet på Banak flystasjon henholdsvis kl. 11.52 og 11.54 lokal tid.

Etter at LN-BNK var meldt savnet, deltok to CF-104 Starfightere fra 334. skvadron i søket etter Widerøe-flyet. Flyene tok av fra Banak flystasjon kl. 14.09 lokal tid. Videre deltok en DA-20 fra 335. skvadron B-wing i søket. Flyet tok av fra Kirkenes lufthavn kl. 14.13 lokal tid. Endelig deltok tre militære helikoptre i søket; ett Lynx fra 337. skvadron, som ble omdirigert på vei til kystvaktartøyet KNM Horten i Porsangerfjorden, ett Sea King helikopter fra 330. skvadron, som tok av fra Banak flystasjon kl. 14.10 lokal tid, og endelig ett Bell UH-1B fra 339. skvadron, som tok av fra Kirkenes lufthavn kl. 15.32 lokal tid.

13.9 Bevegelser av sivile luftfartøy

13.9.1 Innledning

Kommisjonens siktemål i det følgende er ikke å gi en fullstendig oversikt over sivile flygninger i Troms og Finnmark 11. mars 1982. Det er kun flygninger som kan tenkes å ha betydning for vitners observasjoner av fly i Finnmark, herunder særlig området Berlevåg – Omgang – Gamvik - Mehamn, som vil bli gjennomgått.

Grunnlagsmaterialet for gjennomgangen er i stor utstrekning lufthavnenes sivile trafikkjournaler, som viser flyenes landings- og avgangstider. Trafikkjournalene fra lufthavnene i Hammerfest, Alta, Sørkjosen og Bardufoss var ikke i behold da Flyhavarikommisjonen samlet inn slike i 1987, uten at dette antas å ha noen betydning for det formål som kommisjonens gjennomgang har.

13.9.2 Sivile ruteflygninger

Ruteflygninger nord for Tromsø ble utført av SAS og Widerøes. Idet SAS ikke betjente småflyplassene langs kysten, kommer kommisjonen ikke inn på flygninger fra dette selskapet. Etter Widerøes ruteprogram for 1982 var både Mehamn og Berlevåg forutsatt å motta flere daglige flygninger. Disse anses ikke som interessante for redegjørelsen. Det nevnes imidlertid at Widerøe-flyet LN-BNA, som deltok i søket etter havaristen, kom på østgående rute WF 934 fra Honningsvåg da LN-BNK ble meldt savnet. Dette flyet landet i Mehamn kl. 13.49, og deretter i Berlevåg kl. 14.21, hvor samtlige passasjerer ble satt av før flyet tok del i søket etter LN-BNK.

LN-BNA tok av fra Berlevåg på søk etter LN-BNK kl. 14.28 lokal tid, ganske nøyaktig én time etter havariet, og returnerte til Berlevåg kl. 15.24.

13.9.3 Fly tilhørende andre flyselskaper

I trafikkjournalene fra lufthavnene i Finnmark 11. mars 1982 er det ført inn flere flygninger fra selskapene Busy Bee/Air Executive, Norving og Norsk Flytjeneste.

Innføringene i trafikkjournalene gir ikke grunnlag for noen antagelse om at noen av disse flyene kan ha vært over området Berlevåg - Omgang - Gamvik - Mehamn i tiden rundt havariet til LN-BNK.

Norvings LN-MTK deltok i søket etter LN-BNK. Flyet tok da av fra Kirkenes lufthavn kl. 14.01 lokal tid, med kurs for søksområdet, og returnerte til Kirkenes og landet der kl. 16.53 lokal tid.

13.9.4 Privatfly

Kommisjonen har ingen holdepunkter for at det var sivile fly eiet av privatpersoner i området denne dagen.

13.9.5 Sivile luftfartøy – kommisjonens konklusjoner

Kommisjonen har intet grunnlag for å anta at det har vært sivile fly i eller nær havariområdet i tiden rundt ulykken. To sivile fly deltok etter ulykken i søk etter havaristen (LN-BNA fra Widerøe og LN-MTK fra Norving).

13.10 Oppsummering og foreløpige konklusjoner

Kommisjonens gjennomgang av trafikkbildet over Troms og Finnmark 11. mars 1982 har ikke gitt holdepunkter for at noe kjent militært eller sivilt luftfartøy har vært over havariområdet ved Omgangslandet i tiden rundt havariet til Widerøe-flyet LN-BNK, ca. kl. 13.30 norsk tid¹⁶¹.

Nord-Norge hadde i mars 1982 besøk av en rekke utenlandske flyskvadroner som deltok i NATO-øvelsen Alloy Express '82. For gjestende utenlandske flyskvadroner var det forbudt å bevege seg i luftrommet øst av 24. lengdegrad. Denne linjen gikk like øst av Hammerfest. Havaristedet ligger 80 nautiske mil innenfor denne forbudssonen. Flyforbudssonen for NATO-fly var fastsatt av regjeringen i 1965 for å unngå å provosere Sovjetunionen, og var også gjeldende i 1982. Regelverket for dispensasjon fra dette forbudet innebar at en slik sak måtte forelegges Regjeringens sikkerhetsutvalg for godkjenning før tillatelse kunne gis. Kommisjonens gjennomgang av protokollene fra Regjeringens sikkerhetsutvalg for perioden, gir intet grunnlag for at det ble søkt om eller gitt dispensasjon fra forbudet for det tidsrom som er aktuelt for kommisjonens granskning. Ut fra den sikkerhetspolitiske begrunnelse som lå bak forbudet,

¹⁶¹. En oversikt over militære og sivile flybevegelser er vist i to STEP-diagram bakerst i rapporten.
STEP: Sequentially Timed Events Plotting.

finner kommisjonen det utelukket at norske militære myndigheter i 1982 ville tillate operasjoner øst av 24. lengdegrad uten først å gå den foreskrevne veien om Regjeringens sikkerhetsutvalg.

Flybevegelsene til gjestende utenlandske flyskvadroner 11. mars 1982 er gjennomgått med grunnlag i tilgjengelig samtidig dokumentasjon, herunder skvadronenes autorisasjonsbøker, enkeltflygeres personlige loggbøker, lufthavnenes trafikkjournaler og loggbøker for øvrig, samt loggbøker fra Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede (radarkjeden). Kommisjonen har videre avhørt en rekke vitner om deres erindringer fra 11. mars 1982, som nå ligger over 23 år tilbake i tid. Den samlede bevisbedømmelse har etter dette ledet til at kommisjonen ikke har grunnlag for å anta at fly fra de utenlandske enhetene fløy inn i forbudssonen og inn mot ulykkesområdet i tiden rundt havariet.

Norske media har siden vinteren 1987 formidlet og selv fremsatt spekulasjoner om at britiske jagerfly av typen Sea Harrier hadde vært i det aktuelle område da Widerøe-flyet havarerte - underforstått at havariet skyldtes en kollisjon mellom LN-BNK og et militært jagerfly. I 1987/88 var spekulasjonene i særlig grad knyttet opp til fly fra Royal Navy, som var stasjonert på hangarskipet HMS Invincible, og som ulykkesdagen befant seg i Vestfjorden vest av Bodø. I 1997 var spekulasjonene særlig knyttet opp mot fly fra Royal Air Force (RAF) 1. skvadron, som i mars 1982 var stasjonert på Langes flystasjon i Tromsø. NRK1 lot 19. november 2002 kringkaste et fjernsynsprogram produsert av Brennpunkt-redaksjonen, hvor NRK etter en gjennomgang av innsamlet materiale konkluderte med at fly fra RAF 1. skvadron hadde vært ved havaristedet på det aktuelle tidspunkt.

Kommisjonen har kommet til at Harrierfly fra de to britiske skvadronene ikke var i lufta da LN-BNK havarerte.

Trafikkjournalen fra tårnet ved Langes flystasjon (Tromsø) viser at fly tilhørende RAF 1. skvadron ikke var på vingene mellom kl. 11.37 og kl. 14.27 lokal tid ulykkesdagen. Anførsler om at trafikkjournalen er manipulert eller ufullstendig ført, har kommisjonen etter en omfattende bevisgjennomgang funnet grunnløse. Videre har kommisjonen kommet til at uttalelser fra en tidligere offiser i Luftforsvarets kontroll- og varslingsstjeneste, om at fly fra RAF 1. skvadron ulykkesdagen passerte øst av 24. lengdegrad, ikke har støtte i andre vitneforklaringer fra samme eller andre tjenestesteder, eller i samtidig loggmateriale fra radarstasjonen han tjenestegjorde på, eller i tilgjengelig loggmateriale fra andre radarstasjoner i området.

Autorisasjonsboka til jagerflyskvadronen som var stasjonert om bord på hangarskipet HMS Invincible, viser at RN 801. skvadron ulykkesdagen innstilte

sine flygninger kl. 11.50 norsk tid, – over halvannen time før Widerøe-flyet havarerte på Finnmarkskysten. Innføringene i autorisasjonsboka støttes av innføringer i skipsdagboka, og av aktuelle flygeres personlige loggbøker. Det er heller ingen innføringer i loggbøkene til radarstasjonene tilhørende Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede som indikerer at fly fra HMS Invincible var i forbudt luftrom øst av 24. lengdegrad denne dagen. Spekulasjoner i pressen i 1987-88 vedrørende fly fra HMS Invincible knyttet seg i hovedsak til observasjoner fra lokalbefolkningen i Berlevåg, og deres gjenkjenning av flytypen på plansjer fem år etter at hendelsene fant sted. Kommisjonen har ikke funnet slike identifikasjoner holdbare, og har for øvrig funnet anførsler fremsatt gjennom pressen den gang – nå gjentatt for kommisjonen av tidligere NRK-journalist Bjørn Nilsen – å være grunnløse spekulasjoner uten feste i holdbart bevisgrunnlag. Kommisjonen har funnet navngitte piloter og identifiserbare fly klart utenfor de mistanker som har vært rettet mot dem.

Kommisjonen har så langt det ellers har latt seg gjøre kartlagt flybevegelsene til øvrige utenlandske flyskvadroner som gjestet landsdelen i mars 1982, uten å finne holdepunkter for at fly fra noen av disse skvadronene har beveget seg inn i forbudssonen øst av 24. lengdegrad ulykkesdagen. Det er heller ikke funnet tegn på at fly fra det daværende Sovjetunionen krenket norsk luftterritorium over Finnmark ulykkesdagen. Kommisjonen har ikke funnet holdepunkt for at et rekognoseringsfly tilhørende allierte nasjoner entret norsk luftterritorium over Finnmark ulykkesdagen.

Kommisjonen har søkt å rekonstruere bevegelsene til fly fra norske jagerflyskvadroner ulykkesdagen, uten å finne grunnlag for at norske fly var i havariområdet i tiden rundt ulykken.

Hvis det, til tross for manglende funn i det foregående, likevel skal konkluderes med at det var ukjent fly i området i tiden rundt havariet, vil dette måtte bero på en bedømmelse av holdbarheten av de vitneobservasjoner av fly i kritisk tidsrom, som er meddelt kommisjonen fra vitner med tilhold i blant annet Berlevåg, Gamvik og Mehamn. Dette er spørsmål som gjennomgås i det følgende kapittel.

14. OBSERVASJONER AV LUFTTRAFIKK OVER FINNMARK 11. MARS 1982

14.1 Observasjoner fra vitner i eller ved Gamvik

14.1.1 Innledning

Formålet med behandlingen i det følgende er å ta stilling til om forklaringer fra vitner med tilknytning til Gamvik kan gi grunnlag for å slutte at det var ukjente jagerfly i området Berlevåg – Omgang –

Gamvik – Mehamn da Widerøe-flyet LN-BNK havarte 11. mars 1982, ca. kl. 13.30.

Flere av vitnene som kommisjonen har hørt, er tidligere avhørt av Flyhavarikommisjonen. Ved den første havariundersøkelsen avhørte Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982 ti vitner fra Gamvik. Ved den fornyede gjennomgangen avhørte den utvidede Flyhavarikommisjonen 1. og 2. april 1987 ti nye vitner fra Gamvik. I tillegg til disse ble det gjennomført fornyede avhør av tre vitner som ble avhørt i 1982. Kommisjonen har søkt å gjennomføre avhør av samtlige nålevende vitner som har forklart seg tidligere, og som har hatt helse til å møte til avhør. I tillegg er det gjennomført avhør av ni vitner med direkte referanse til Gamvik, og som ikke har avgitt forklaring tidligere.

Kommisjonen har valgt et opplegg der samtlige forklaringer som ble avgitt i 1982 gjennomgås først, deretter følger forklaringene som ble innhentet i 1987, og til slutt de forklaringer som kommisjonen har mottatt. Dette gjennomføres likevel slik at de forskjellige forklaringene til et vitne som er avhørt flere ganger, behandles i sammenheng og kronologisk.

Denne fremgangsmåten beror dels på et fremstillingsteknisk valg. Men dels er den også begrunnet ut fra en allmennmenneskelig antagelse om at hukommelsen blir svakere etter hvert som årene går, og at dette kan ha sitt å si for forklaringer som først kommer frem på en etterprøvbart måte fem eller 21 år etter at hendelsene fant sted, fremfor forklaringer som er innhentet to dager etter hendelsene. Et vitnepsykologisk fenomen er at vitners beretning gjennom påvirkning og forventninger ubevisst kan bli sikrere, sterkere og mer detaljrik ettersom årene går, uten at vitnet subjektivt er klar over at dets forklaring på denne måte får et annet og mer utførlig innhold enn hva den reelt opplevde situasjon gir grunnlag for. Når dette er sagt, vil kommisjonen likevel presisere at den har øye for at erindringsforskyvninger også kan inntre for vitner som avhøres kort tid etter hendelsen, og at avhørssituasjonen og omstendighetene rundt avhør som innhentes mens inntrykkene fortsatt er ferske, kan ha betydning for hvor godt vitnets fremstilling samsvarer med de faktiske forhold.

14.1.2 Vitner første gang avhørt av Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982

14.1.2.1 INNLEDNING

Da LN-BNK ble meldt savnet noe før kl. 14.00 11. mars 1982, gikk meldingen om dette blant annet til lensmannskontoret i Berlevåg og Gamvik. Lensmannen innkalte frivillige mannskaper fra Røde Kors Hjelpekorps, og det ble etablert lokalt redningshovedkvarter i kontoret til lokalavdelingen av Finnmark Røde Kors i Helsehuset i Gamvik. Gjennom NRK radio gikk det ut melding over regionalnettet

om at de som kunne ha opplysninger av betydning om det savnede flyet, kunne henvende seg dit.

Det lokale søks- og redningsarbeidet ble ledet av lensmann Hans Kilvik og hans stab, med assistanse fra frivillige. Flyhavarikommisjonen hadde i prinsippet ingen myndighet i dette arbeidet. Representanter derfra kom til Gamvik 12. mars 1982. Det ble den påfølgende dag gjennomført avhør av vitner som hadde meldt seg, og som lensmannen ut fra en forhåndsvurdering hadde funnet det hensiktsmessig å ta inn til avhør. Avhørene ble deretter gjennomført av Flyhavarikommisjonen, med tilstedeværelse av representanter fra politiet og delvis også fra Widerøe.

De som ble avhørt 13. mars 1982 var følgende ti personer: Grete Mortensen, leder for barnehagen; Stein-Ove Adriansen, skoleelev; Tone Adriansen, skoleelev; Tove Persen, hjemmeværende; Nils Isaksen, skoleelev; Thomas Henriksen, fyrbetjent; Andreas Gullbjørnsen, pensjonist; Lasse Lydersen, skoleelev; Johanne Andreassen, pensjonist; og Willy Fredin Bertheussen, pensjonist.

Flere av de avhørte kunne fortelle om opplevelse av flydur over fjorden i retning Omgang til et tidspunkt som var forenlig med at det kunne ha vært havarisekvensen til LN-BNK de hadde hørt. Et av vitnene, Grete Mortensen, opplyste dessuten at det *"en stund etter"* kom et jettfly over Gamvik.

14.1.2.2 VITNET GRETE MORTENSEN, LEDER AV GAMVIK BARNEHAGE

1. Innledning. Grete Mortensen meldte seg som vitne allerede kort tid etter at Widerøe-flyet var meldt savnet. I lensmannsloggen, som ble ført av hjelpekorps i Gamvik, er det 11. mars 1982 kl. 14.25 ført inn: *"Grete Mortensen har hørt flydur og smell. Så snefokk i retning Lilleomgang. Dette meldt til Berlevåg."* Deretter er det kl. 14.35 ført inn at *"HRS Bodø underrettet om tlf. fra Grete Mortensen."* I loggen fra Hovedredningssentralen i Bodø er det kl. 14.40 ført inn: *"Lensm. i Berlevåg: Rapport om at det er hørt flydur og smell i omr. Gamvik-Omgang ca kl. 1330A"*. Telefonsamtalen det refereres til i lensmannsloggen er en samtale mellom Mortensen og lensmann Hans Kilvik som på dette tidspunktet befant seg på lensmannskontoret i Berlevåg.

2. Flyhavarikommisjonens avhør av Grete Mortensen lørdag 13. mars 1982. Avhørprotokollen. Grete Mortensen var den første som møtte til avhør hos Flyhavarikommisjonen lørdag 13. mars 1982. Avhørprotokollen, som ble opplest for og vedtatt av Mortensen ved avslutningen av avhøret, lyder slik:

"1. vitne Grete Mortensen, 46 år, bor Gamvik. Førskolelærer.

Vitnet var på jobb i barnehagen. Hun tok med seg alle barna utenfor for å ake, og de gikk opp på "haugen" bak barnehagen. Vitnet fulgte med barna under

aking. Hennes barnebarn ville vise henne at han kunne stå på ski, og hun sto litt unna de andre barna for å se på ham. Hun sier at hun plutselig hørte en spesiell flydur sier hun. Vitnet er meget vant til å høre flyduren fra Widerøes rutefly.

Vitnet sier at den første flyduren hun hørte, var en "stressete" lyd - "hysterisk" flydur. Retningen var fra Omgang mot Koifjord. Vitnet så i retningen av hvor hun oppfattet at duren kom fra, og så ekstra mye snefokk. Hun tenkte med en gang på at kanskje "noe" - et fly f.eks. - kunne ha fallt ned. Hun så opp innover fjellet, og så at det fauk, så hun tenkte at det sikkert ikke var noe spesielt. Hun tenkte at vinden da antagelig tok ekstra mye der. Den kraftige lyden hun hørte, varte bare svært kort stund, og deretter hørte hun et slags "splash". Lyden kunne minne om rusing av motor kanskje helst når et fly tar av, eller kanskje som panikkbremsing eller lignende. Vitnet har ikke særlig greie på andre motorer enn påhengsmotor. Duren forsvandt med et eller annet - vitnet synes det er vanskelig å beskrive avslutningslyden - men hun tenkte med en gang at det høstes ut som et fly som styrtet. Vitnet vet ikke hvorfor hun tenkte slik, men hun følte dette så sterkt at hun så på klokken sin for senere å kunne fastslå tidspunktet i fall det skulle bli spørsmål om det. Klokken hennes viste ml kl 1325 og 1330, d.v.s. nøyaktig kl 1330 - men den fortner litt - noen minutter i døgnet.

Vitnet utelukker ikke nå at det var fra havet den store hvite "koken" kom.

Vitnet snakket ikke med noen voksne på en stund, og visste ingenting om at det var skjedd en ulykke. I forbindelse med at hun hørte den lyden, tenkte hun at det kanskje kunne være gravemaskin eller jettfly. Hun så ingen gravemaskin. Vitnet sier at hun igrunnen slo seg til ro fordi hun noe senere hørte et jettfly e.l. - en lyd som også barna oppfattet. Vitnet mener det var en øvelse her da, og at det hender hun hører jettflylyder.

Vitnet hørte et smell noe senere - ca kl 1400 - 10, noe som viste seg å være et skudd fra Sandfjorden.

Litt senere kom Arvid Johansen og fór opp i 2. etg. i Helsehuset, hvor barnehagen også holder til. Han forsvandt ut, og kom litt senere tilbake - ca kl 1425 - og da først fikk vitnet kjennskap til at et fly var savnet."

Et sentralt punkt ved Mortensens forklaring er at hun opplyste å ha sett på klokken da hun hørte den "stressete" lyden, og at klokken - som fortner litt - viste 13.30. Dette tidspunktet er forenlig med havari-tidspunktet til LN-BNK, noe som tyder på at det hun hørte virkelig var den avsluttende havarisekvensen til Widerøe-flyet før det traff sjøen utenfor Omgang. Dette klokkeslettet blir også det tidsmessige utgangspunktet for hennes etterfølgende observasjon av et "jettfly e.l.", som skjedde "noe senere", og som var grunnen til at hun slo seg til ro med at det ikke kunne ha vært en flystyrt allikevel.

3. Flyhavarikommisjonens avhør av Grete Mortensen lørdag 13. mars 1982. Lydbåndopptaket. Hva særlig angår Mortensens opplysninger i avhøret om observasjon av et jettfly eller lignende, og hvor lang tid etter at hun så på klokken dette skjedde, er hennes forklaring for kommisjonen, slik den fremkommer på

lydbåndet fra avhøret, noe mer nyansert enn det sammendrag som fremgår av protokollatet:

"[Grete Mortensen:] Ja, nå skal du høre, så tenkte jeg også nå i forbindelse med den lyden, så tenkte jeg; er det noen gravemaskin i nærheten - så den måtte ha vært ganske sterk, den lyden.

Jeg så liksom om det var noen gravemaskiner som laget den lyden og kunne ikke se, og da tenkte jeg på, kanskje det er et jettfly som er her, for det er ofte en forferdelig lyd av de jettflyene når de farer over. Når jeg så etter den gravemaskinen, da så jeg liksom sånn, så det var der lyden kom ifra, det er helt sikkert.

Men så, grunnen til det at jeg kanskje slo meg så til ro og kuttet det ut av tankene det var at en stund etter så kom det et jettfly mens jeg sto deroppe, for det var øvelse, de hadde vis(s)t noen øvelse her, jeg vet ikke. Bestemt ja, jeg regner med det var et jettfly, joda det var det, for det la ungene og merke til, det der jettflyet som kom. Jeg tror nå det måtte være et jettfly eller et annet noe sånn, det var nå et annet fly i hvert fall - det var ikke et Widerøefly - og da tenkte jeg, ja ja det var sikkert et jettfly du har hørt. Så tenkte jeg ikke mere på hele greia.

Og så kom jeg da ned til barnehagen hit og drakk kaffe og så kom jeg, så for jeg ut og inn til ungene sånn. Så kommer han Arvid Johansen, han som jeg snakket med, så så jeg at han hadde det så travelt."

Flyhavarikommisjonen fulgte i avhøret av Mortensen ikke opp med spørsmål om jettflyet som kom "en stund etter". Den fulgte i stedet tråden med når hun så Arvid Johansen, hvorpå Mortensen relaterer dette til et smell hun hadde hørt fra Sandfjorden etter at klokken var to:

"[Flyhavarikommisjonen:] Kan du tenke hvor lenge?

[Grete Mortensen:] Jada, klokken var, hun var ikke to, det var før

[Flyhavarikommisjonen:] Det var før to?

[Grete Mortensen:] Nei nå tøver jeg, det var det ikke. Jeg hadde hørt det smellet ti over to, hun var gått hjem ho. Klokken var vel en

[Flyhavarikommisjonen:] Ja, du hørte et smell?

[Grete Mortensen:]..... kvart over, hvilken tid Arvid var her første gangen, men den var sånn kvart over to. Ja det smellet det hørte jeg når jeg var nede i lag med ungene her, da var hun fem - ti over to, noe sånn, hun var i hvert fall over to. Det var et skott, fryktelig drønn, det var det, men de sier de skjøt i Sandfjorden. Hadde jeg tenkt etter, kan jeg si hva jeg tenkte da jeg hørte den der lyden. Automatisk så tenkte jeg, kan du fortelle meg, er det krig, først så hørte jeg den fæle lyden deroppe på haugen, og nå hører jeg det drønn. Er det noen som bomber, det var nå bare noen sanne tanker..

Så sånn, men så en stund, den var vel fem på halvtre, sier hun jeg jobbet i lag med da, Arvid spurte oss, men en stund før så var han en tur heroppe, han hadde så travelt og for av gårde, og han for inn til naboen, sprang ut til bilen og kjørte, så sier jeg til hun som jeg jobber i lag med, at tror du det kan ha skjedd noe, for han Arvid har det så travelt. Og enda tenkte jeg ikke på den flyduren. Så kommer han tilbake, så sier han at det er et Widerøefly som er savnet, har

dere hørt noe, og da sa jeg det til han, og da gikk jeg jo rett opp og snakket så å si med en gang. Jeg vet ikke om det var deg jeg snakket med, og forklarte akkurat det samme. Men da Arvid sa det, ja da var jeg overbevist om at det var det jeg hadde hørt.”

Lenger ut i avhøret høres på lydbåndet samtalen mellom avhørslederen (Liv Daae Gabrielsen) og Mortensen da avhørsprotokollen ble satt opp. Avhørslederen satte opp utkast til forklaringsprotokoll med grunnlag i sine egne notater fra Mortensens forklaring. Utkastet blir til mens Mortensen fortsatt er til stede og hun blir foreholdt dette, setning for setning. Av lydbåndet kan en flere steder høre at Mortensen korrigerer avhørsleder i ordvalget til protokollen. I tilknytning til avhørsleders forslag om at hun *”noe senere hørte et jettfly e.l.”*, kommer det ingen reaksjoner fra Mortensen.

Kommisjonen vurderer det i ettertid som uheldig at Flyhavarikommisjonen under avhøret av Mortensen ikke grep fatt i opplysningen om jettflyet og fikk henne til å redegjøre nærmere for observasjonen. Flyhavarikommisjonen, som avga felles forklaring for kommisjonen 5. februar 2004, opplyste at årsaken til at opplysningen ikke ble fulgt opp var at man på dette tidspunktet var opptatt av å lokalisere flyvraket og at man for øvrig visste at det hadde vært jagerfly på søk etter havaristen en stund etter ulykken. Man antok derfor at det var søksfly Mortensen fortalte om. Kommisjonen legger til at heller ikke sjefsflyger Ole Martin Nordby fra Widerøe, som var til stede under avhøret, synes å ha festet seg ved hennes observasjon av et jettfly. I hans rapport fra avhøret, inntatt som bilag til selskapets ulykkesrapport, gjengis intet om dette.

4. *Referansetider i lensmannsloggen.* Arvid Johansen, som Mortensen viser til i forklaringen, var leder i Gamvik Røde Kors Hjelpekorps. Hjelpekorpsset hadde tilhold i annen etasje i Helsehuset, hvor barnehagen disponerte lokaler i første etasje. Han drev nærbutikken i Gamvik og var på jobb der da Widerøe-flyet ble meldt savnet. Lokalt hovedkvarter (KO) for søks- og redningsarbeidet ble som nevnt lagt til Røde Kors' lokaler i Helsehuset og det var i den anledning at Arvid Johansen kom dit denne dagen. Av lensmannsloggen fremgår at:

”kl. 14.04 – Korpsleder Arvid Johansen, Gamvik, tlf. 46155 – bedt om å stille i beredskap og ordne KO i Gamvik med Finnmark Røde kors hus (helsehuset).

(...)

kl. 14.15 – Bekrefter A. Johansen G.R.K.H. og Idar Johansen har opprettet Ko i helsehuset.”

I forklaringen for Flyhavarikommisjonen er Mortensen klar på at observasjonen av jettflyet *”en stund etter”* at hun så på klokken i anledning den hysteriske lyden fra Omgang, skjedde før hun så Arvid Johan-

sen ved Helsehuset. Sett hen til at loggen viser at Arvid Johansen ble varslet kl. 14.04, og deretter at det kl. 14.15 bekreftes at KO er opprettet av ham og Idar Johansen, må observasjonen etter hennes forklaring i alle fall ha skjedd før kl. 14.15.

5. *Avisoppslag lørdag 13. mars 1982 om Grete Mortensens observasjoner.* Samme dag som Grete Mortensen ble avhørt av Flyhavarikommisjonen hadde avisene Finnmarken og Finnmark Dagblad oppslag om hennes observasjoner, som også omhandlet jagerfly. Fra avisoppslagene gjengis:

”- Etter stormen i det aktuelle området var det ikke annet å se enn et jagerfly som hadde kurs fra Berlevåg mot Slettnes. Jeg tenkte nok at det hadde gått gjennom lydturen og det var årsaken til den høye flyturen og drønnet som fulgte, sier Mortensen.”(Finnmarken)

”- Jeg så på klokka da dette skjedde, og den var akkurat 13.30. Nesten samtidig gikk det også et jettfly over Gamvik, og jeg trodde at turen og smellet kom fra dette.” (Finnmark Dagblad)

Uttalelsene fra Mortensen, slik de er gjengitt av avisene, antas, av hensyn til trykktiden, å være innhentet senest dagen etter at ulykken skjedde, dagen før hun var til avhør hos Flyhavarikommisjonen.

Uttalelsene slik de er gjengitt i avisene, og innholdet av avhøret for Flyhavarikommisjonen, synes samlet sett å gi inntrykk av at Grete Mortensen kort tid etter ulykken relaterte observasjonen av et jettfly over Gamvik til et tidspunkt som lå tett opp mot kl. 13.30, da hun opplyste å ha sett på armbandsuret sitt. Sett hen til at det er innført i lensmannsloggen at hun 11. mars 1982 kl. 14.25 tok kontakt med Hjelpekorpsset/lensmannen, fremstår det umiddelbart som lite trolig at hun kan ha sett en time feil på klokken, hvilket i så fall ville innebåret at hun gjorde observasjonen kl. 14.30, da det uomtvistelig var søksfly i området.

Av de mange avisoppslag i dagene etter havariet, synes bare Aftenposten 12. mars 1982 (aftenutgaven) å ha referert Grete Mortensens observasjon til kl. *”14.30”*. Dette er enten en ren trykkfeil fra avisens side, eller en forsnakkelse fra hennes side. Referatet går ellers ut på at *”hun en stund etterpå så et jettfly fra Luftforsvaret over fjorden”*, og at hun da tenkte *”at det var ett av disse som hadde forårsaket smellet”*.

Øvrige medier synes å ha vært konsistente i sine referater av hennes uttalelser, både med hensyn til tidspunktet kl. 13.30, og med hensyn til det ene jettflyet som hun relaterte til lydobservasjonen.

6. *NRK-radio intervjuer Grete Mortensen i januar 1987.* Da mediene vinteren 1987 på ny fattet stor interesse for Mehamn-ulykken, ble Grete Mortensen intervjuet av NRK Radio. Hun ble da bedt om å presisere tidsintervallet mellom da hun hørte den hysteriske lyden og så på klokken som viste 13.30, og den

etterfølgende observasjonen av et jetfly. Fra intervjuet gjengis:

”[NRK reporter:] Hvor lang tid gikk det fra du først hørte lyden av fly til du så et fly passerte over Gamvik?

[Grete Mortensen:] Jeg klarer ikke å si nøyaktig, det klarer jeg ikke å huske.

[NRK reporter:] Gikk det ett minutt eller gikk det en time?

[Grete Mortensen:] Nei, som jeg nå kan si gikk det ikke mer enn fem minutter altså.

7. Grete Mortensen avhøres på ny av Flyhavarikommisjonen 2. april 1987. Grete Mortensen ble avhørt på ny av den utvidede Flyhavarikommisjonen 2. april 1987 i Gamvik. Forklaringsprotokollen fra avhøret lyder:

”11. mars 1982 var hun ute med barna i barnehagen og akte om formiddagen. Hun sier det var veldig mye vind den dagen. Hun husker det var klarvær, og det fauk mye på fjellet. Hun husker ikke om det var sol. Hun vil at det hun forklarte første gang skal stå, fordi det nå er så lenge siden at hun er redd for at hun ikke husker riktig.

Hun hørte en hysterisk lyd - akkurat som et fly som styrtet. Hun så derfor på klokken som var 1330 - klokken gikk for fort. Hun tenkte på jetfly og så seg rundt. Hun så om det kunne være en gravemaskin. Like etter kom et jagerfly og så slo hun seg til ro med det.

Hun så ca 10 min senere Arvid Johansen, som hadde det så travelt. Noe senere fikk hun vite at flyet var styrtet.

Da sa hun at det måtte være på denne siden av Omgang, for da hun hørte lyden så hun noe som føyk mot fjellet - en slags sjøsprøyt. Det kunne ha vært flyet som styrtet. Hun tror hun husker det godt, fordi hun har fortalt det så mange ganger.

Når hun skal beskrive lyden - sier hun at det var ”ruset” lyd - det kunne ligne på et fly som startet. Lyden kom helt plutselig og var ”hysterisk”. Hun mener hun hørte lyden noen sekunder - neppe 1 minutt. Etterpå hørte hun at brak- eller crash-lyden ble borte med et smash. Det hun så var altså på Gamviksiden av Omgang.

Hun lurte på om det kunne være et jetfly som gikk gjennom lydmuren, og så så hun seg rundt om det kunne være en gravemaskin. Det var bare helt kort tid etterpå, så kom et jetfly - hun mener nå at det var fra 1-5 minutter etterpå.

Det var like etterpå eller noe senere, jetflyet hun så kom i retning fra Berlevåg rett over skolen. Hun så det ikke før det var like nært, tror hun, men er usikker på dette. Flyet fortsatte vest-nordvest, tror hun. Akkurat da hun hørte lyd og så ”fokk”, så hun ingen andre fly. Ungene fortsatte å leke og hun ble stående der på haugen på samme plassen mens hun så jetflyet, mener hun å huske. Hun gikk ned til barnehagen ca kl 1400, og da skulle en av assistentene gå hjem.

Samtidig sa hun til henne at det var veldig så travelt Arvid hadde det og lurte på om det hadde skjedd noe.

Det hun så var et militærfly og at det gikk lavt. Hun har sett militærfly over her før, men de har ikke gått så lavt. Hun ble glad da hun så det flyet, fordi da

tenkte hun, da var det lyden fra dette flyet hun hadde hørt, og slo seg til ro med det. Arvid Johansen kom springende ned fra loftet og klokken var da ca 1400 eller noe før dette. Han bor i Mo i Rana, foreldrene bor her.

Idar Johansen bor i Gamvik og var med i redningsaksjonen. Kanskje han vet klokkeslettet.

Hun hadde 10-14 unger i barnehagen. Det hender ellers at de legger merke til WF-flyene når de kommer. Det er avhengig av været på hvilket tidspunkt hun hører flyene.

Hun kan tenke seg at hun snakket med lensmannen kvart på to - ti på to, uten at hun husker det helt. Assistenten var fortsatt tilstede. Det var Kilvik i Berlevåg hun snakket med i telefonen. Hun vet i hvert fall at det var før klokken to på grunn av at Reidun skulle gå kl 1400.

Redningssentralen var da etablert. Hun har aldri snakket med Johannes Riise om hva hun hørte.

Hun husker ikke så mye om det flyet hun så, men hun husker retningen. Det var ikke et moderne fly - det var kompakt og mørkt. Det gikk altså lavt, og kanskje litt saktere enn vanlig. Det var et militærfly eller krigsfly. Det virket lite. Hun synes det er vanskelig å beskrive. Det gikk høyere enn WF-flyene pleier å gå.

Hun mener hun ikke har sett maken fly senere heller. Vanligvis går flyene høyt, og det er så vidt de kan se dem. Hun forbant ikke det flyet med ulykken, før nå etterpå. Flyet var kanskje heller mindre enn Twin Otter i hvert fall ikke større. Det var helt sikkert et militærfly - ikke passasjerfly. Hun tenker seg nå at vingene gikk på skrå bakover. Hastigheten virket altså lavere enn på et vanlig jagerfly.

Når hun sier kompakt, mener hun at det kanskje var kort og butt og ikke moderne. Det ga ikke noen kraftig lyd. Beskrivelsen av flyet må tas med forbehold, men hun vil påstå at hun så og hørte flyet.

Hennes forklaring av 13. mars 1982 ble lest opp for henne av Borchsenius. Hun sier nå når hun hører andre tidsangivelser f.eks., holder hun fast ved det hun sa dengang. Hun mener at assistenten Reidun ikke var gått hjem og hun skulle ha gått kl 1400 - derfor har hun nå i dag ment alt skjedde før 1400. De pleide heller ikke å være så lenge ute med barna - de voksne byttet på å være ute - ca 1/2 t pr gang.

Med ”noe senere” kan hun ha ment f.eks. 5 minutter, mener hun, selvom hun nå sier ”like etterpå”. Hun kan heller ikke si nøyaktig noe om tidsangivelser.

Hun tror ikke det kan ha gått en halvtime fra flystyrten til hun så militærflyet, fordi hun fortsatt var på haugen. Selvfølgelig kan hun ha vært inne og gått ut igjen, men hun tror ikke hun da gikk opp på haugen igjen. Men hun så jetflyet fra haugen, det er i hvert fall helt sikkert, sier hun nå.

Hun er klar over at man kan innbille seg at man har sett noe, man ikke har sett, men hun vet i alle fall at det kom et fly, og tror ikke hun innbiller seg det. Hun la ikke vekt på det flyet som kom litt senere - hun tenkte ikke på det. Hun forbandt ikke det flyet med ulykken.

Hun husker ikke at hun så fly senere på dagen, f.eks. i forbindelse med søk.”

Som det fremgår av protokollatet, viste Mortensen i 1987 til sin forklaring fra 1982. Hun sto således fast ved at hun så på klokken som viste 13.30 da hun

hørte den hysteriske lyden, og at jetflyet kom ”*like et-terpå*”, eller ”*noe senere*”. Hun tidfester i 1987 observasjonen av dette flyet til anslagsvis 1-5 minutter etter at hun så på klokken. Ifølge Grete Mortensens forklaring kan dette altså ikke ha vært søksfly, som først kom til området etter ca. kl. 14.20.

Hennes forklaring i 1987, sammenlignet med forklaringen fra 1982, viser at hun i 1987 er usikker på tidsangivelsene fra den gang. Dette er ikke merkelig, all den tid det var gått fem år siden hendelsene. Da Flyhavarikommisjonen i 1987 foreholdt henne avvikene, presiserte hun at det var det hun hadde forklart den første gangen som måtte legges til grunn. Båndopptaket viser for øvrig at hun presiserte dette også ved innledningen til forklaringen. Avvikene er imidlertid illustrerende for de utfordringer som ligger i å rekonstruere en hendelsesrekke som ligger år tilbake med grunnlag i vitneforklaringer.

8. *Forklaringer for kommisjonen.* Mortensen har avgitt forklaring to ganger for kommisjonen i åpen høring, første gang 25. juni 2003 og deretter 9. mars 2004. Hun har ved begge anledninger fastholdt de forklaringer hun tidligere har avgitt til Flyhavarikommisjonen, men slik at hun hovedsakelig holder seg til den første forklaringen hun ga 13. mars 1982.

9. *Kommisjonens foreløpige oppsummering.* Det synes mest nærliggende at Grete Mortensen under avhøret for Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982 mente å formidle at observasjonen av jetflyet ble gjort relativt kort tid etter at hun så på klokken som viste 13.30. Når hun mente å kunne relatere den ”*hysteriske*” lyden til observasjonen av jetflyet, tilsier det at lyd- og synsinntrykkene har skjedd med et relativt kort tidsintervall. Dersom hun skulle ha observert ett av søksflyene, måtte tiden mellom lydinntrykket og observasjonen av jetflyet vært ca. 50 minutter. Da hun så på klokken var hun ute med barn i minus 10 grader og vind. 50 minutter synes i så måte lenge.

Bygger man på Mortensens forklaring fra 1987 om at det gikk bare 1-5 minutter eller i alle fall mindre enn en halv time fra hun så på klokken, som viste 13.30, til hun ”*noe senere*” eller ”*en stund etter*” observerte jetflyet, er det ensbetydende med at det har vært et ukjent jetfly over området på et tidspunkt som fremstår som påfallende i forhold til havariet.

Kommisjonen vil imidlertid understreke at Grete Mortensen er ett av flere vitner med tilknytning til Gamvik. Hennes opplysninger må sammenholdes med hva andre vitner har opplevd 11. mars 1982.

14.1.2.3 ANDRE VITNER I GAMVIK SOM FØRSTE GANG BLE AVHØRT AV FLYHAVARIKOMMISSJONEN I 1982

1. *Innledning.* Flere av de øvrige vitner fra Gamvik som Flyhavarikommisjonen avhørte 13. mars 1982, kom i forklaringene inn på at de hadde hørt fly-

dur eller lignende over fjorden mot Omgang til et tidspunkt som var forenlig med at dette kunne være havarisekvensen til LN-BNK.

Ingen av disse vitnene kom i sine forklaringer for Flyhavarikommisjonen med opplysninger om at det hadde kommet et jetfly over Gamvik rundt kl. 13.30 den 11. mars 1982. Dette kan skyldes at man i dagene rett etter ulykken var mest opptatt av å finne vraket etter LN-BNK. Nyanser i tilknytning til ulykkesbildet kunne derfor tenkes å komme i bakgrunnen, eller bli oversett, som følge av at ettersøkningsledelsen vurderte det slik at personer som meldte seg for lensmannskontoret med flyobservasjoner, hadde sett søksfly som kom til området ca. 50 minutter etter ulykken.

2. *Nils Isaksen og Lasse Lydersen, skoleelever, Gamvik.* 15-åringen Nils Isaksen og 14-åringen Lasse Lydersen var begge elever ved barne- og ungdomsskolen i Gamvik i 1982. Begge opplyste i forklaringene for Flyhavarikommisjonen at de hadde hørt flydur ved Omgang.

Av Nils Isaksens protokollerte forklaring for Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982 fremgår:

”Vitnet sier at han var i butikken og handlet og mener kl var ca 1330. Vitnet sto på trappa utenfor butikken, og han sto sammen med en kamerat. Han hørte en flydur – akkurat som om et fly starter eller lander, eller som om motoren går fortere og fortere. Vitnet hørte at lyden kom i retning innover fjorden – i retning fra Omgang. Han hørte lyden bare kort tid – kanskje 10-15 sek. Han hørte ingen lyd før eller etter dette. Lyden forsvandt like fort som den kom. Lyden minnet om når flyet ”stuper” ned for landing.

Kameraten til vitnet hørte også dette og sa til vitnet: Hva kan det være. Han heter Lasse Lydersen.”

Av Lasse Lydersens protokollerte forklaring for Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982 fremgår:

”Vitnet er ikke helt sikker på hvor han nøyaktig var da han hørte motordur av et fly. Sannsynligvis oppholdt han seg ved butikken. Lyden fra flyet kunne sammenlignes med den lyden som høres når et fly lander eller går ned. Lyden varte 2-3 sekunder og ble etterfulgt av et kraftig eksplosjonslignende smell. Lydene høstes ut å komme fra Omgangen. Vitnet så seg omkring men oppdaget ikke noe spesielt. Vitnet kan ikke tidfeste hendelsen nøyaktig, men han kom hjem ca kl. 1400 og observasjonen ble gjort noe før dette tidspunktet.”

Kommisjonen legger til grunn at guttene sto utenfor butikken til Arvid Johansen, og at de på et tidspunkt som kan være forenlig med tidspunktet for havariet til LN-BNK, hadde en opplevelse av lyder over fjorden fra Omgang av mye samme karakter som det Grete Mortensen fortalte om. I lydbåndopptaket fra avhøret av Nils Isaksen fremgår det at hans mor arbeidet i butikken. Hun var hjemme da sønnen kom hjem etter observasjonen, men hun ble oppringt

av Arvid Johansen med anmodning om å overta for ham i butikken fordi han skulle ta del i søket etter et savnet Widerøe-fly. Som tidligere nevnt fremgår det av lensmannsloggen at Arvid Johansen kl. 14.04 ble innkalt til å delta i leteaksjonen. Dette tilsier at observasjonene til Isaksen og Lydersen må ha skjedd før dette tidspunktet, dvs. på et tidspunkt da det ikke var kommet fly til området på søk etter LN-BNK.

Ingen av de to guttene opplyste noe til Flyhavarikommisjonen om at de i tilknytning til lydobservasjonene så eller hørte noe jettfly over Gamvik. Det fremgår av forklaringen til Nils Isaksen at *"Han hørte ingen lyd før eller etter dette"*. Av forklaringen til Lasse Lydersen fremgår at *"Vitnet så seg omkring men oppdaget ikke noe spesielt"*.

Lasse Lydersen avga 10. november 2003 forklaring for kommisjonen under åpen høring. Om opplevelsene utenfor butikken den dagen er det protokollert fra forklaringen:

"Vitnet kan huske at han hørte et propellfly, og han regnet med at det var Widerøe-flyet. Like etter så han to jagerfly som fløy etter hverandre over Gamvik i retning østover mot Berlevåg. De fløy høyere enn normal høyde for Widerøe-flyene. Deretter hørte han en lyd som minnet om propellfly som gikk inn for landing. Det ble så stille en kort stund, deretter kom et smell. Dette smellet minnet om en fjellsprenkning. Vitnet sier at de ble stående ved butikken en kort stund, og han kan ikke huske om han så eller hørte noe spesielt etterpå."

Nils Isaksen avga forklaring for kommisjonen 3. februar 2004. Om sine observasjoner utenfor butikken 11. mars 1982 forklarte han seg i overensstemmelse med sin forklaring for Flyhavarikommisjonen i 1982, og han presiserte at han ikke hørte eller så annen flytrafikk i området samtidig eller kort tid etter at han hadde hørt lyden over fjorden fra Omgangslandet. Om jagerflyobservasjoner og Lasse Lydersens forklaring for kommisjonen er det protokollert fra avhøret:

"Vitnet så norske jagerfly i området senere på ettermiddagen. Han kan ikke si hvor lang tid dette var etter at han hørte lyden fra flyet, men det må antakelig ha dreiet seg om en time eller så. Han kan ikke huske å ha sett andre fly samtidig."

Han ble foreholdt at Lasse Lydersen har forklart for kommisjonen at han så jagerfly umiddelbart etter lyden de hørte. Dette har ikke vitnet hørt."

Kommisjonen konstaterer at Nils Isaksen i det vesentlige holder fast ved den forklaring han ga for Flyhavarikommisjonen i 1982.

Kommisjonen konstaterer videre at Lasse Lydersen nå har endret sin forklaring i forhold til det han formidlet til Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982. Under forklaringen for kommisjonen 22 år senere har han et klarere og mer detaljert erindringsbilde enn det

han formidlet til Flyhavarikommisjonen to dager etter hendelsene. Dette erindringsbildet står i strid med det som er protokollert fra hans forklaring fra den gang om at han *"så seg omkring men oppdaget ikke noe spesielt"*. Idet Nils Isaksen, som sto sammen med ham utenfor butikken, verken i 1982 eller i dag kan bekrefte det som Lydersen i dag forteller, finner kommisjonen det nærliggende at Lydersen i dag feilerindrer sine inntrykk fra ulykkesdagen. Kommisjonen legger til at to jagerfly på østlig kurs i retning Berlevåg i kritisk tidsrom med rimelighet ville blitt oppfanget av radarstasjonen i Honningsvåg. Dette fordi flyene etter Lydersens endrede forklaring *"fløy høyere enn normal høyde for Widerøe-flyene"*.

3. Thomas Henriksen, fyrbetjent, Gamvik. Thomas Henriksen, som 11. mars 1982 var på vakt som fyrbetjent på Slettnes Fyr, få kilometer nord av Gamvik, ble også avhørt av Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982. Fra hans protokollerte forklaring gjengis:

"Vitnet er fyrbetjent, og i klarvær, som det var, ser og hører han alltid flyet når det kommer. Vitnet fikk oppringning fra lensmannskontoret i Berlevåg, og han hadde verken hørt eller sett flyet. Han sier at han hørte et drønn, og at det var før lensmannen ringte. Det var en dump lyd – han hørte den kanskje 1-2 sekunder."

Widerøe-fly som fløy instrumentflygning på strekket Berlevåg – Mehamn, ville normalt fly over Slettnes fyr. Styrmannen på LN-BNK hadde imidlertid, da flyet var over Tanafjorden, meldt over radio til Berlevåg tårn at de ville fly etter visuelle flygereglene. Den normale trasé i godt vær ville da være en relativt rett linje mellom Berlevåg og Mehamn, over Omgang og dermed et godt stykke syd for Slettnes fyr.

Henriksens forklaring om oppringningen fra lensmannen, synes bekreftet av en innføring i lensmannsloggen kl. 14.17 om at man har vært i kontakt med Slettnes fyr og fått værrapport derfra. Hvis dette er den samme oppringningen som Henriksen viser til, må han ha hørt den dumpe lyden før telefonsamtalen kl. 14.17.

Under henvisning til Grete Mortensens forklaring om at det kom et jettfly over Gamvik en stund (eller kort tid) etter kl. 13.30 – hvor hun i avhøret fra 1987 ga uttrykk for at hun mente det kom fra Berlevåg og fløy over skolen i retning vest-nord-vest – antar kommisjonen at jettflyet i tilfelle i det minste ville vært i hørbar avstand fra Slettnes fyr. Avhøret av Henriksen gir ingen holdepunkter for at han har hørt noe fly. Drønnet/den dumpe lyden han hørte kan ha knyttet seg til Widerøe-flyets havarisekvens, eller til sprenningen i Sandfjorden som flere vitner beskriver å ha hørt etter kl. 14.00.

4. Andreas Gullbjørnsen, pensjonert skytebas, Gamvik. Et annet vitne som forklarte seg for Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982 var Andreas Gull-

bjørnsen, Gamvik. Han var på dette tidspunktet 63 år gammel og pensjonist. Fra forklaringen hans er det protokollert:

”Vitnet var inne i huset og han så på klokken, som viste 1325. Han har et presist ur, sier han. Han sier at han hørte akkurat som et jetjagerfly rett over taket, han hører det iblant. Det virket som om lyden kom fra Koifjorden – Tresteberg¹⁶² (Omgang). Lyden var jevn. Lyden ble så plutselig borte, og da ”smalt” det. Vitnet hadde høreapparatet på. Vitnet hører Widerøe-flyene daglig. Lyden den aktuelle dagen kom brått, og varte 2-3 sekunder. Den lyden som kom etterpå, var en ”dump lyd” – akkurat som når han lader i sand på land. Vitnet sier at lyden hadde en slags stigning – som et fly har når det stiger. Lyden og det ”dunkle” smellet medførte at vitnet reiste seg for å se, men han så ingenting.

Vitnet så også ”søksflyet”. Det fløy lavt, men det gjør jo også de vanlige ruteflyene.”

Gullbjørnsens forklaring fra 13. mars 1982 samsvarer langt på vei med forklaringene til Mortensen, Isaksen og Lydersen samme dag, om at det rundt klokken halv to 11. mars 1982 kom høye lyder over fjorden fra området Omgang/Koifjorden. Forklaringen nevner imidlertid ikke noe om at det like etterpå skulle ha kommet et jetfly over Gamvik.

Gullbjørnsen forklarte seg på nytt for den utvidede Flyhavarikommisjonen 1. april 1987. Fra den protokollerte forklaringen gjengis:

”11. mars 1982 bodde han i Gamvik. Da han ble avhørt i 1982 var det slik han tenkte som han forklarte da.

Ettersom han nå har hørt ryktene, har han tenkt etter. Nå mener han at den siste sterkeste lyden han hørte over taket sitt, må ha vært jetjageren. Han mener han skimtet skyggen av noe, men han hadde sola midt imot. Han mener at han hørte et flydur med smell 0700 – 0800 om morgenen 11. mars 1982. Da ser han med kikkerten innover Koifjorden. Det hørtes ut som om noe brøt av. Bare 2-3 sek. etterpå kom det nye lyder over taket. Han tok kontakt med Helge på flyplassen i Mehamn, og sa fra. Han mener det må ha vært i 0930-tiden.

Han mener han først hørte brakket av ruteflyet, og straks etter kom jagerfly. Han nådde ikke å se det, fordi det gikk så fort.”

Gullbjørnsens forklaring fra 13. mars 1982 om lydobservasjon står som nevnt relativt godt sammen med forklaringene fra Grete Mortensen, Nils Isaksen og Lasse Lydersen, og samsvarer også ellers bra med Isaksens og Lydersens forklaringer. I 1987 synes imidlertid Gullbjørnsens forklaring å være influert av at han ubevisst setter egne opplevelser fra fem år tilbake inn i en sammenheng som til en viss grad samsvarer med hva andre har fortalt. De store avvikene i tidsangivelsene for opplevelsene, hvor han i 1982 relaterer opplevelsene til kl. 13.25, mens han i 1987 re-

laterer dem til tidlig om morgenen, er med på å svekke inntrykket av at forklaringen fra 1987 er egnet til å tilføre noe nytt i forhold til forklaringen fra 1982. Gullbjørnsen hadde etter det opplyste også vært mye syk i årene mellom de to forklaringene, jf. forklaringen fra Johannes Riise nedenfor i kapittel 14.1.3, punkt 2. I 1987 er han tydelig opptatt av rykter som har gått, og dette synes å ha påvirket hans erindringsbilde av flyduren. Forklaringen avviker også ellers betydelig fra den han ga fem år tidligere.

5. Øvrige vitner fra Gamvik som ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1982. Foruten de forklaringer som er gjennomgått i det foregående, avhørte Flyhavarikommisjonen som nevnt innledningsvis i mars 1982 ytterligere fem personer med tilknytning til Gamvik.

Søskenparet Stein-Ove og Tone Adriansen, på henholdsvis ni og ti år, fortalte at de hadde sett noe ”rødt” ute på havet på morgenen og på ettermiddagen. Kommisjonen kan ikke se at deres forklaringer kan kaste lys over spørsmålet om lufttrafikk over Gamvik.

Tove Persen hørte et smell innenfor det tidsrom som flere andre vitner har forklart å ha hørt et smell, uten at hun da så på klokken. Hun opplyste ellers å ha vært på kjøkkenet og mente at hun derfra neppe ville ha hørt eventuell flydur.

Johanne Andreassen opplyste å ha vært på besøk hjemme hos en venninne. Der hadde hun sett ut av vinduet kl. 13.19 og sett to spesielle, nærmest lyserøde skyer med hale på. Skyene var relativt store og hadde himmelen som bakgrunn. Hun så disse i ca. 10 sekunder før de ble borte. 5-10 minutter senere hørte hun et smell. Kommisjonen finner imidlertid ikke at denne observasjonen gir noen ledetråd i den ene eller den andre retning. I tilknytning til hennes vitneforklaring viser kommisjonen også til Hjørdis Mathiesens forklaring for Flyhavarikommisjonen i 1987, se kapittel 14.1.3, punkt 9.

Willy Bertheussen var den siste fra Gamvik som ble avhørt i 1982. Han opplyste å ha sett et Widerøefly i lav høyde over hytta si på Maltholmen på Omganglandet omtrent kl. 13.27. Han opplyste i forklaringen ingenting om at han i tidsmessig nærhet til denne observasjonen så noen andre fly i lufta. Tidspunktet for Bertheussens observasjon, traseen og høyden som han opplyste å ha sett flyet i, kan stemme med at det var LN-BNK han så. I lensmannsloggen er det imidlertid 12. mars 1982 ført inn at tidspunktet for observasjonen var kl. 14.27 – en time etter havariet. På det tidspunktet kan en Twin Otter fra Widerøe som deltok i søket, med Krossen og Lilja som mannskap, ifølge sistnevntes forklaring ha overfløyet området. Kommisjonen har notert seg Bertheussens forklaring i et fjernsynsprogram fra 1988 om at han først tok feil av klokkeslettet, men at dette ble påpekt for

¹⁶² Formodentlig skrivefeil for ”Teistberget”.

redningsledelsen ved Yngvar Svendsen, hvilket Svendsen har bestridt. I fjernsynsprogrammet viser Bertheussen til at han noterte tidspunktet for observasjonen av Widerøe-flyet i hytteboka (kl. 13.27-13.28). Kommisjonen har innhentet kopi av hytteboka. Den viser at innføringen er skjedd fredag 12. mars 1982, etter at han kl. 06.40 hadde truffet ”4 mann fra Gamvik og Mehamn hjelpekorps” som landet i helikopter ved hytta. Lensmannsloggen samme dag og til samme tidspunkt (kl. 06.40) tilkjennegir at han da oppga observasjonstidspunktet til kl. 14.27. Kommisjonen kan ikke se bort fra at han da har fått opplyst av hjelpemannskapene at dette var ca. 1 time etter havariet, og at dette kan ha influert på hans innføring i hytteboka senere på dagen – fredag 12. mars – der tidspunktet er markert til ”*anslagsvis: 13.27 13.28*”. Det er derfor usikkert om det er havaristen LN-BNK eller søksflyet LN-BNA Bertheussen har sett. Kommisjonen anser det mer sannsynlig at Bertheussen har observert søksflyet LN-BNA, enn LN-BNK.

6. *Oppsummering.* Med grunnlag i de avhør som Flyhavarikommisjonen gjennomførte av vitner fra Gamvik i 1982, finner kommisjonen lite utenom Grete Mortensens forklaring som taler for at Gamvik ble overflyet av jetfly ”*en stund etter*” kl. 13.30 den 11. mars 1982, dersom denne tidsangivelsen er mindre enn 50 minutter.

Kommisjonen kan vanskelig se at den endring som i 1987 skjedde i forklaringen til Andreas Gullbjørnsen, eller i den forklaringen som Lasse Lydersen ga til kommisjonen i 2003, har et slikt innhold at de er egnet til å endre inntrykket som ble etablert etter deres forklaringer for Flyhavarikommisjonen to dager etter at LN-BNK hadde havarert.

14.1.3 Vitner som ble avhørt for første gang av Flyhavarikommisjonen i 1987

1. *Innledning.* Ved den utvidede Flyhavarikommisjonens undersøkelser i 1987-88 ble det igjen gjennomført avhør av vitner med tilknytning til Gamvik. Av vitnene som var avhørt i 1982, ble Mortensen, Gullbjørnsen og Bertheussen avhørt på nytt. Videre ble det avhørt enkelte nye vitner: Gerd Rasmussen, renholder; Ingrid Johansen, renholder; Johannes Riise, lastebileier; Arne Frits Rask, fyrbetjent; Agnar Jørgensen, drosjesjåfør; Reidar Hansen, veihøvelsjåfør; Brynjulf Isaksen, pensjonist; Odd Henry Olsen, kjølemaskinist; Ottar Johan Olsen, fyrbetjent; Hjørdis Mathiesen, pensjonist; og Margrethe Helene Vassvik, lærer.

2. *Johannes Riise, lastebileier, Gamvik.* Johannes Riise ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1987. Han opplyste å ha meldt seg også i 1982, men at avhøret av ham ikke ble gjennomført fordi Flyhavarikommisjonen da kom i tidsnød. Fra forklaringsprotokollen fra avhøret av ham 1. april 1987 gjengis:

”11. mars 1982 var han hjemme på kjøkkenet i Gamvik. Han hadde en sønn som kom fra skolen i halvtø-tiden.

Han husker spesielt at han så ut av vinduet mot fiskebruket. Han hørte en flydur – omtrent som når flyene ruser opp motorene på flyplassen. Så kom det en rar, kraftsende, skrapende lyd – nesten som når han kjører plastkasser som han tipper på kaia. Gutten hørte det også. Den mest konsentrerte lyden han hørte var starten på den lange lyden. Det var som en slags dumpt ”drønn”. Deretter kom den litt lange, utflatende lyden.

Det må ha vært i ca 1330 – 1400 tiden. Han husker den gangen at det passet med tiden for havariet. Han mener det må ha vært ulykkesflyet, for han hørte ingen andre fly. Senere – en stund etterpå – observerte han et jetfly som gikk nokså lavt. Det kom vestfra og gikk østover. Han tenkte det kom for å være med i letingen. Gutten hans stod på utsiden av huset og så mot havet og Omgang. Gutten mente lyden kom derfra, men så heller ingenting.

Han snakket med Gullbjørnsen da, som også mente å ha hørt noe lignende.

Gullbjørnsen har de siste par årene vært mye syk og kan kanskje nå ha litt problemer med hukommelsen. Lyden han hørte var godt hørbar. Det eneste han kan si om tidsdifferansen mellom lyden han hørte og jagerflyet han så, er at det var mer enn noen minutter.

Senere samme dag hørte han mineskudd. Han ringte oppsynsmannen i Mehamn, som bekreftet at de hadde hatt skudd i Sandfjorden samme dag.

Han mener å huske at han meldte seg pr tlf., som ble oppgitt i lokalradioen. Det var til kontoret i Gamvik. Mohr var kommet, og han mener de fikk beskjed om å avbryte p.g.a. tidsnød eller noe som skjedde.”

Kommisjonen har merket seg at Riise opplyste å ha hørt en skrapende lyd ved Omgang på et tidspunkt som han i 1982 antok kunne ha vært ulykkesflyet, og at han ”*senere – en stund etterpå*” så et jagerfly over Gamvik, som han antok var med i søket etter LN-BNK.

3. *Gerd Rasmussen og Ingrid Johansen, Gamvik, var i 1982 renholdere på skolen på stedet.* Grete Mortensen mente som gjengitt i avhøret fra 1987 at flyet som hun så fløy rett over skolen i Gamvik. Skolen, som er et kombinert samfunnshus og skole, ligger like ved Helsehuset, hvor barnehagen som Mortensen ledet holdt til i første etasje og Røde Kors Hjelpekorps i andre etasje. Flyhavarikommisjonen avhørte 2. april 1987 Gerd Rasmussen og Ingrid Johansen. De opplyste begge i avhørene å ha hørt og sett jagerfly over Gamvik 11. mars 1982, på et tidspunkt mens de var i arbeid på skolen, dvs. en gang etter kl. 13.

Fra forklaringen til Gerd Rasmussen 2. april 1987 gjengis:

”11. mars 1982 var hun på jobb på skolen, hvor hun vasket. Hun hørte en lyd av et jetfly over skolen. Hun hørte ikke ulykkesflyet eller så det.

Det var et kraftig bråk – kraftig dur som det er av jetfly – og de gikk ut for å se. Hun så da et jetfly som kom i retning fra Berlevåg og forsvant ut i retning

nord-nord-vest. Det var et militærfly – ikke så smidig. Hun har ikke sett slik før – det var ikke slik å se på som de vanlige jetflyene. Det var mørkt i farge – kanskje mørkegrønt.

Hun mener det kanskje var noe kompakt eller butt. Det gikk lavt til å være jetfly – lavere enn de vanligvis går. Det gikk ikke mye høyere enn WF-flyene i alle fall. Det hadde ikke så stor fart som de vanlige jetflyene har. Det var mer fart enn WF-flyene har.

De begynte på jobb kl 1300 og hadde vasket en stund. Hun så ikke på klokken, men de hadde vasket en av avdelingene, klokken kunne kanskje ha vært halvto – kvart på to. De gikk deretter like etter ned for å vaske på den andre avdelingen, og da var hjelpekorpsset i gang allerede. Da så hun i ca to-tiden andre fly kretse over Gamvik i søksfasen. Hun mener at hjelpekorpsset var i gang ca kvart på to – alt dette skjedde før kl 1400.

Hun mener det kan ha vært 10 minutter fra hun så jetflyet til hun kom til skolens 2. avdeling og så hjelpekorpsset var i gang. Hun meldte ikke fra til lensmannen – hun tenkte ikke at det hadde noen betydning.”

Fra forklaringsprotokollen fra avhøret av Ingrid Johansen 2. april 1987 gjengis:

”11. mars 1982 var hun på jobb på skolen i Gamvik, hvor hun vasket. Hun var sammen med Gerd Rasmussen på jobb. Hun begynte på jobben ca kl 1300. De vasket da i Samfunnshusets ganger og toiletter. De tok en liten pause før de begynte å jobbe – de så ikke på klokken. De vasket også et lite klasserom.

Hun hørte et forferdelig bråk og de gikk ut for å se. De så et jetfly, tror hun. Det gikk lavt og var nært. Det var ikke så smidig som de vanlige jetflyene, og det var mørkt i fargen. Så gjorde de seg ferdig i salen på samfunnshuset og videre på kontorene. Klokken var blitt ca 1400, og de så masse fly oppe i fjellet.

Hun hadde ikke hørt eller sett noe til ulykkesflyet. Jagerflyet kom fra Berlevåγκanten – Omgang – over skoletaket og gikk vest-nordvest. De lurte på om det var lov å fly så lavt. De syntes ikke det gikk så fort som vanlige jetfly. Det var veldig mørkt – hun kan ikke si om det var flere farger. Det var ikke noe stort fly.

Hun la ikke merke til hvordan vingene eller andre ting på flyet var. Det virket klumpet og kroppen var litt rund. Det var et litt rart fly, sier hun. Det virket ikke så slankt som vanlige jetfly, og hun tror ikke det hadde så spiss nese. Det føltes som om det gikk rett over hodene på dem.

Hun var inne i samfunnshuset. Etter at de hadde sett på flyet, fortsatte de å vaske i salen. Så fortsatte de ut i hallen til skolen og vasket der, og gikk så på kontoret/lærerværelset for å rydde og tørke støv.

Da hørte de ny flydur og de så flere fly. De visste ikke at det var skjedd en ulykke. De gikk til vaktrommet i bassenget for å ta kaffepause – da var det full aktivitet på Helsehuset. Dette fikk de vite av vaktmesteren, som hadde ringt og fått vite det. Hun ringte da til Anne Marie Jørgensen for å høre, og fikk da vite at WF-flyet var savnet. De har jobben i 5 t + 1/4 t pr dag. De har ikke faste pauser. Hun tror de hørte flyet mellom 1325 og 1335.

Hun kan tenke seg det var gått ca 15-20 minutter fra de så flyet til de så søksflyene, uten at hun kan si dette noe sikkert. Hun sier det i hvert fall ikke var gått 1 time fra hun så jetflyet til hun så flyene som lette. Hun mener det ikke kunne ha vært på langt nær så mye som 1 time i alle fall, og da var hjelpekorpsset i gang.

De så bare et øyeblikk det mørke flyet – hun kunne ikke se noe røyk fra det. Det er først nå i den siste tiden de har tenkt på dette flyet.”

Under avhøret av Ingrid Johansen ble Flyhavarikommisjonen enig med henne om at hun og Gerd Rasmussen skulle ta tiden på hvor lang tid det normalt tok å gjennomføre den delen av vaskejobben som var gjennomført før de så flyet som overfløy skolen, og deretter tiden som etter Johansens oppfatning sto igjen etter at de hadde hørt og sett flyet som kom over skolen og frem til de gikk inn på pauserommet ved bassenget og fikk fortalt av vaktmesteren at Widerøe-flyet var savnet. I en rapport fra lensmannskontoret i Berlevåg og Gamvik 5. mai 1987 blir det om dette opplyst:

”Gerd Rasmussen/Ingrid Johansen har foretatt måling av tiden på vaskejobben. Starttidspunktet er gitt i vitneavhørene. Tiden det tok å vaske var ca 20 minutter.”

Av rapporten er det ikke så lett å si hvilken del av vaskejobben dette dreide seg om, ei heller til hvilket starttidspunkt det siktes til. En mulig tolkning er at det er tiden som gikk fra de kom på arbeid til de så jagerflyet. Tidsangivelsen er imidlertid også forenlig med det anslaget Ingrid Johansen kom med for tiden fra de så flyet over skolen til de så det som de oppfattet å være søksfly.

Selv om bråket fra flyet nok gjorde inntrykk på de to renholderne, synes de ikke den gang å ha festet seg særlig ved saken, idet ingen av dem meldte seg for lensmannen i 1982. Om årsaken til dette opplyste Gerd Rasmussen under avhøret i 1987 at hun ”*tenkte at det ikke hadde noen betydning*”. Ingrid Johansen synes å ha tenkt i mye de samme baner idet hun til Flyhavarikommisjonen i 1987 uttalte at ”*Det er først nå i den siste tiden at de har tenkt på dette flyet*”. Detaljene i erindringsbildet, klokkeslett og hendelsessekvenser, kan derfor lett ha endret seg over tid. Kommisjonen har i så måte merket seg at det i forklaringene fra 1987 er enkelte forskjeller mellom de to renholderne erindring av arbeidsøkten og deres felles opplevelser i tilknytning til denne.

Ingen av dem så på klokken i tilknytning til arbeidet og de observasjonene som ble gjort under arbeidets gang. Begge var imidlertid klare på at de normalt begynte på arbeid ca. kl. 13.00. Johansen nevner for sin del at de vanligvis startet økten med en pause. Her ligger det to elementer av usikkerhet: Selv om de vanligvis begynte arbeidsøkten kl. 13.00, er det sann-

synlig, men ikke gitt, at de gjorde dette også denne dagen. Tilsvarende er det mulig, men ikke gitt, at de startet arbeidsøkten med en pause også denne dagen, slik de ifølge Johansen vanligvis gjorde. Men om de startet med en pause, og hvor lang pausen i tilfelle var, er det ikke mulig å ha noen begrunnet formening om i dag.

Gerd Rasmussen er gjengitt slik at de hadde vaskeket *"en av avdelingene"* da flyet kom og de gikk ut for å se etter det. Hun opplyser videre at de etter flyobservasjonen *"deretter like etter gikk ned for å vaske den andre avdelingen, og da var hjelpekorpsset i gang allerede"*. Hun antar videre at tidsintervallet var *"10 minutter"*.

Johansen er på sin side gjengitt slik at de ikke var ferdige med å vaske samfunnshuset da flyet kom, men at de fortsatte å vaske samfunnshuset og deretter vasket gjennom enkelte andre deler av skolen, før de i en pause fikk vite av vaktmesteren at Widerøe-flyet var savnet. Selv om hendelsessekvensene er fyldigere beskrevet i Johansens forklaring enn i Rasmussens, synes ikke deres subjektive forståelse av tidsforløpet å være vesensforskjellige. I forklaringen antyder Johansen at det gikk *"15-20 minutter"* fra hun så jagerflyet til hun ble oppmerksom på søksflyene, hvilket også synes å stemme med den tidtakingen av vaskejobben de senere formidlet til Flyhavarikommisjonen gjennom lensmannskontoret. Kommisjonen er imidlertid oppmerksom på at også vitners anslag over tidsbruk, både i nåtid og ikke minst i relativt fjern fortid, må vurderes med varsomhet.

Ingrid Johansen har avgitt forklaring for kommisjonen tre ganger. Første gang under åpen høring 26. juni 2003, hvor hun i store trekk forholdt seg til sin forklaring for Flyhavarikommisjonen i 1987. Deretter ble det 17. februar 2004 innhentet tilleggsforklaring fra henne, før hun 9. mars 2004 avga ny forklaring i åpen høring. I de to siste forklaringene synes hennes erindringsbilde å være slik at det nå i større utstrekning enn i 1987 samsvarer med Gerd Rasmussens forklaring. Kommisjonen har ikke funnet grunn til å vektlegge dette i den ene eller andre retning, idet forskjellene i forklaringene fra 1987 ikke er særlig store. Gerd Rasmussen døde før kommisjonen startet opp sitt arbeid.

Fra lensmannsloggen vet man at det neppe var full aktivitet fra hjelpekorpsets lokaler før etter kl. 14.15. Kort tid etter dette tidspunktet fløy to norske Starfightere på søk etter LN-BNK i området. Legges Rasmussens forklaring om hendelsesforløpet til grunn, er det vanskelig å konkludere med annet enn at jagerflyobservasjonen skjedde på et tidspunkt etter kl. 14.15, idet hun like etter flyobservasjonen så at hjelpekorpsset var *"i gang allerede"*. Da kan det ikke ha vært noe annet enn et norsk jagerfly på søk etter LN-BNK som ble sett. Selv om Johansen har en noe

annen beskrivelse av hendelses- og tidsforløpet, synes også hennes beskrivelse å være mer forenlig med at det var søksfly de hørte og så overfly skolen på et tidspunkt etter kl. 14.15, enn et ukjent jagerfly like etter havariet til LN-BNK, omtrent kl. 13.30.

I perioden fra de startet med arbeidet ca. kl. 13.00 og frem til de observerte hva de oppfattet som søksfly over fjellene, opplevde Rasmussen og Johansen at skolen bare én gang ble overfløyet av et jagerfly. Det skjedde ifølge Rasmussen på et tidspunkt da hun like etter observerte at hjelpekorpsset allerede var i aktivitet. Når hun i 1987 tidfester alle sine observasjoner til før kl. 14, herunder at hjelpekorpsset var i gang *"ca. kvart på to"*, har hun forskjøvet i alle fall denne observasjon ca. ½ time frem i tid.

4. Brynjulf Isaksen, Gamvik. Den 2. april 1987 avhørte Flyhavarikommisjonen Brynjulf Isaksen. Fra forklaringsprotokollen gjengis:

"11. mars 1982 gikk han tur på haugen ved Tverrvika og så inn over mot Koifjorden. Han gikk tilbake over den gamle fotballbanen og ned mot butikken. Derfra gikk kona og han hjem, og da de kom hjem, gikk alarmen like etter. Fra haugen så han en båt som lå ved Omgang – det var en bruksbåt.

Da han var kommet hjem, så han båten komme frem ved Omgangslandet mot Sandfjord. Like etter så han et jettfly komme fra nord. Dette kunne være ca 20 min. etter at alarmen gikk, sier han. Flyet gikk innover.

Han regnet med at båten var med i letingen – kanskje kystvakt e. lig. Da han gikk turen sin – så eller hørte han ingen flyaktivitet av noe slag. Arvid Johansen er svogeren hans – han var med i hjelpekorpsset. Hadde det vært noe jettfly mens han var ute og gikk, hadde han hørt og sett det.

Han mener han var ute mer enn 1 time. Han mener han var ute fra ca 1130 til noe etter 1300. Han kom kanskje hjem før 1330, men er usikker på dette. Han hadde ikke vært hjemme lenge før alarmen gikk, og han deretter så jettflyet komme."

Av lydopptaket fra avhøret fremgår at han var innom butikken til svogeren for å hente kona som arbeidet der, og at hun like etter at de var kommet hjem ble oppringt av Arvid Johansen med spørsmål om hun kunne ta over for ham i butikken idet han skulle delta i søket etter Widerøe-flyet. Fra lensmannsloggen er det kjent at Arvid Johansen ble varslet kl. 14.04.

Brynjulf Isaksen avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 26. juni 2003. Han bekreftet da i all hovedsak sin forklaring fra 1987, der det blant annet er protokollert: *"Han mener han var ute mer enn 1 time. Han mener han var ute fra ca 1130 til noe etter 1300. Han kom kanskje hjem før 1330, men er usikker på dette. Han hadde ikke vært hjemme lenge før alarmen gikk, og han deretter så jettflyet komme."*

Med det forbehold at det i 1987 var gått fem år siden hendelsene, og at det i dette kan ligge en kilde til feilerindring, gir forklaringen til Brynjulf Isaksen et

visst holdepunkt for at han var ute og spaserte i Gamvik i den kritiske perioden, uten da å se noe jagerfly. Som det fremgår, var hans erindring i 1987 at *”han hadde ikke vært hjemme lenge før alarmen gikk, og han deretter så jetflyet komme”*. Tidsforløpet mellom alarmen og flyobservasjonen anslo han til ca. 20 minutter.

En ny opplysning i hans forklaring for kommisjonen i 2003 er at han i søksfasen så både et Widerøefly som kom vestfra og et jetfly som fløy i syd-vestlig retning. Begge fløy lavere enn normal trafikk.

Kommisjonen har gjennomgått lydbandopptaket fra Flyhavarikommisjonens avhør av sønnen Nils Isaksen 13. mars 1982, for om mulig å klargjøre hvorvidt moren var i butikken da han og Lasse Lydersen fra utsiden hørte flyduren fra Omgang. Avhøret gir imidlertid ikke holdepunkter for slutninger i den ene eller andre retningen. Kommisjonen legger etter dette til grunn at det er et åpent spørsmål om Brynjulf Isaksen fortsatt var utomhus da LN-BNK havarete ca. kl. 13.30, eller om han og kona da var kommet hjem.

5. *Ottar Johan Olsen, fyrbetjent, Gamvik.* Ottar Johan Olsen ble avhørt av Flyhavarikommisjonen 2. april 1987. Han var i 1982 tilsatt som fyrbetjent ved Sletnes fyr, men opplyste å ha hatt friperiode 11. mars 1982, og var hjemme i Gamvik. Fra hans protokollerte forklaring 2. april 1987 gjengis:

”11. mars 1982 var han i Gamvik og hjemme. Han var på skitur innover sydover mot Brattbakken. Han snudde fordi det var mye vind og fokk, og gikk samme vei tilbake. Han mener han var hjemme ca 1030. Vinden spaknet noe ca halvtimen etter at han kom hjem. Det var vanlig at det blir nokså stille i Gamvik en tid, selv om vinden fortsatt er sterk innover i fjorden, når det er syd-sydøstvind.

Det var klart og fint vær med litt fokk. Han var så hjemme og var noe ute og noe inne.

Da han hadde vært ute en stund, så han hjelpekorpsguttene komme for å ta scooterne, og da fikk han vite at WF-flyet var savnet.

Han hørte jagerflyaktiviteten første gang da hjelpekorpsset dro ned til scooterne. Før dette hadde han ikke registrert noe jetfly. Han mener å høre jetflyene også inne, hvis det ikke er spesielle vindforhold.

(...)

Han mener å ville ha hørt og registrert et fly, hvis det gikk litt nært og litt lavt. Det er slikt de legger merke til, fordi det ikke er så ofte.”

Han ble avhørt på ny av kommisjonen 26. juni 2003 og fastholdt da forklaringen fra 1987.

Med grunnlag i forklaringen kan det utledes at Ottar Johan Olsen var dels inne og dels ute ved sitt hjem i Gamvik i tiden rundt havariet til LN-BNK, og at han først registrerte flyaktivitet etter at hjelpekorpsset hadde startet opp sitt arbeid.

6. *Arne Frits Rask, fyrbetjent, Gamvik.* Arne Rask ble avhørt av Flyhavarikommisjonen 2. april

1987. Han var i 1982 tilsatt som fyrbetjent ved Sletnes fyr, men var etter det opplyste hjemme i Gamvik 11. mars 1982. Fra hans protokollerte forklaring 2. april 1987 gjengis:

”Han arbeider på Sletnes fyr, som ligger ca 3 km fra Gamvik i nordlig retning. Han var hjemme 11. mars 1982 i Gamvik. Han la ikke merke til noe spesielt denne dagen. Det var kraftig vind – antakelig stiv kuling – syd-sydøst, tror han. Det var klarvær, med noen skyer. Det tas værobservasjoner 8 ganger i døgnet på Sletnes.

Han så eller hørte ikke ulykkesflyet. Han så eller hørte ikke andre fly før han så søksflyene. Han saget og hugget ved, og brukte også motorsag. Han bruker sjelden øreklokker.

(...)

Han kan ikke si at han har hørt noe fly eller prat om noe fly som kunne settes i forbindelse med ulykken. Det hender at Forsvarets fly går lavt over Gamvik eller Sletnes, sier han. Han så ingen slike fly på det aktuelle tidspunkt.”

Kommisjonen har merket seg at Arne Rask opplyste at han ikke hørte eller så noen uvanlig flyaktivitet fra sin bolig i Gamvik 11. mars 1982. Idet han opplyste dels å ha arbeidet med vedsaging med motorsag, kan det imidlertid ikke utelukkes at støynivået på arbeidsstedet kunne ha overdøvet eventuell flydur.

7. *Agnar Jørgensen, drosjesjåfør, Gamvik.* Agnar Jørgensen ble avhørt av Flyhavarikommisjonen 2. april 1987. Fra den protokollerte forklaringen gjengis:

”11. mars 1982 var han i Gamvik og var medlem av hjelpekorpsset. Alarmen gikk pr. telefon, som er den vanlige måten å la alarmen gå på.

Han tror telefonen kom noe over to, kanskje. Han sier det gikk nokså fort fra tårnet i Mehamn meldte i fra, til aksjonen ble satt i gang i Gamvik. Det var ingen flyaktivitet, før en god stund etter at alarmen gikk. Da kom 2 jetjagere. Før det merket han ingenting, men da var han innendørs.

(...)

Han har ikke hørt i Gamvik at noen har ment at WF-flyet skulle vært skutt ned eller kollidert med fly.”

Kommisjonen har merket seg forklaringen, herunder at Agnar Jørgensen opplyste at det var først etter at hjelpekorpsset var kalt ut, at han observerte jagerfly. Kommisjonen har også merket seg at han opplyste å ha vært innendørs før alarmen gikk.

8. *Reidar Hansen, maskinfører, Mehamn.* Reidar Hansen ble avhørt av Flyhavarikommisjonen 1. april 1987. Hansen arbeidet da som fisker, men forklaringen knyttet seg til observasjoner han hadde gjort som veiholdsjåfør mellom Mehamn og Gamvik 11. mars 1982. Fra den protokollerte forklaringen gjengis:

”11. mars 1982 var han omtrent i Gamvik. Han var der for å snu en veghøvel som han førte. Klokken var ca halvto. Han ble spurt over radio eller mobilte-

lefon om noen hadde sett et Widerøefly. Da var klokken ca 1350. Han hadde sett et WF-fly som var østgående. Han vet at han så jetfly samme dagen og dagen før også. Det var ikke noe spesielt han merket seg med jetflyene – men han kan ikke høre noe inne i styrehuset på høvelen.

Det har gått mye på folkemunne hva angår fremmede fly, men han vet ikke noe om dette. Det er rykter. Det ble snakket om jetfly, men han kan ikke huske å ha sett noen slike ved havaritidspunktet. Han tror han kan huske å ha sett 2 jetfly noen ganger i den perioden.”

Kommisjonen er imidlertid forsiktig med å legge for stor vekt på vitners angivelse av klokkeslett når forklaringen avgis flere år etter at hendelsene fant sted. Eksempelvis opplyser Reidar Hansen at han ble kontaktet av letemannskapene over radio eller mobiltelefon ”ca. kl. 13.50”. I lensmannsloggen er det imidlertid to innføringer som har interesse for forklaringen:

”kl. 14.24 – Kontakt via mob. tlf. 50418 m/brøytesjåfør. Mannskaper på Gamvik veien over Gunnarsfjord observert et fly mellom 13.30-14.00 av Karlstad, på tur østover.

(...)

kl. 15.01 – K. Søderholm sier at Reidar Hansen så fly østover mellom 13.30 – 14.00 v/Gunnarsfjord.”

Det er etter lensmannsloggen uklart om begge innføringene angår opplysninger mottatt fra Reidar Hansen. Lensmannsbetjent Søderholm som formidlet opplysningen fra Hansen ble ifølge loggen kl. 14.17 beordret til å være i tårnet i Mehamn, i henhold til beredskapsplanen. At loggens to innføringer angir samme tid og sted, kan tilsa at den som førte loggen, to ganger har lagt inn opplysningen mottatt fra Hansen. Men henvisningen i den første innføringen til ”av Karlstad”, kan indikere at dette er opplysninger som er formidlet av Tor Karlstad, som kommisjonen avhørte i 2003, se kapittel 14.1.4, punkt 6. Uansett viser innføringene i lensmannsloggen ulykkesdagen at Reidar Hansen sannsynligvis feilerindret tidspunktet for henvendelsen fra tårnet i Mehamn i avhøret fem år senere.

Flyet han observerte – og som i avhøret fra 1987 ble presisert å være et Widerøe-fly – antas ha vært Twin Otter LN-BNA på østgående finnmarskrute. I den sivile trafikkjournalen for Mehamn lufthavn er det ført inn at dette flyet tok av derfra med kurs for Berlevåg kl. 14.03 lokal tid.

Kommisjonen har merket seg at Reidar Hansen opplyste å ha sett jetfly 11. mars 1982, uten at han kunne tidfeste observasjonen. Han ga likevel uttrykk for at observasjonen ikke ble gjort i det tidsrom han mente ulykken kunne ha skjedd.

Hvis Reidar Hansen også hadde observert jagerfly i det samme tidsrom han så det østgående flyet, som mest sannsynlig må ha vært LN-BNA, mener

kommisjonen at han sannsynligvis ville opplyst dette i telefonsamtalen og at dette også ville ha blitt registrert i lensmannsloggen.

9. Andre vitner med tilknytning til Gamvik som første gang ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1987. Foruten de vitneforklaringer som er gjennomgått, avhørte Flyhavarikommisjonen 2. april 1987 ytterligere tre nye vitner med tilknytning til Gamvik: Hjørdis Mathiesen, Margrethe Helene Vassvik og Odd Henry Olsen.

Hjørdis Mathiesen opplyste at hun 11. mars 1982 hadde besøk hjemme av en venninne som het Johanne Kristiansen, og at venninnen hadde gjort henne oppmerksom på noen spesielle skyer på himmelen som løste seg opp. Mathiesen opplyste under avhøret i 1987 at hun ikke husket klokkeslettet, men at klokken kanskje var rundt 14.00. Få minutter etter at de så dette, gikk venninnen hjem, og ble på hjemveien gjort oppmerksom på at Widerøe-flyet var savnet. Venninnen hadde meldt fra til lensmannen om observasjonen. Ut fra forklaringens innhold, antar kommisjonen at venninnen er identisk med Johanne Andreassen, som ble avhørt av Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982. Kommisjonen ser ikke bort fra at det som ble observert var eksosstriper etter norske Starfighter på søk etter LN-BNK. Ikke under noen omstendighet kan det ha dreid seg om eksosstriper etter eventuelle Harrierfly i området, da slike ikke avga synlig eksos. Det vises til kapittel 13.2.4.2.

Margrethe Helene Vassvik, som i 1982 var lærer på skolen i Gamvik, opplyste i avhøret at hun 11. mars 1982, etter at hun var kommet hjem fra skolen hørte et drønn som var så sterkt at det klirret i vinduene. Verken hun eller ektemannen fant ut hvor smellet kom fra, og en stund senere ble det trafikk i lufta. Hun hørte ikke jetjagere eller annen flydur før etter at redningsaksjonen var kommet i gang. Kommisjonen kan ikke se at hennes observasjoner kan kaste nærmere lys over hendelsesforløpet med hensyn til flyaktivitet over Gamvik i tiden rundt havariet til LN-BNK. Det noteres imidlertid at heller ikke Margrethe Helene Vassvik kan bekrefte flyaktivitet over Gamvik i et tidsrom som er sammenfallende med havariet. Om det kan være drønn i samband med sprengningen i Sandfjorden hun har hørt, er et åpent spørsmål.

Odd Henry Olsen opplyste at han 11. mars 1982 hadde kommet hjem til Gamvik i 10.30-11.00-tiden, etter reisefravær. På et tidspunkt før kl. 15.00, da han fikk vite om ulykken, hørte han flydur og noe senere et smell. Han opplyste at han omtrent en halv time etter at han hørte flyduren så en Twin Otter over Slettnes. Kommisjonen kan ikke se at forklaringen til Odd Henry Olsen får betydning i den ene eller andre retningen med hensyn til spørsmålet om det var jagerfly over Gamvik nær tidspunktet for havariet.

10. Oppsummering. Felles for de vitneforklaringer som er gjennomgått så langt, er at vitner som opplyser å ha sett eller hørt jagerfly over Gamvik 11. mars 1982, bare har erindring om én slik overflygning.

Renholderne Gerd Rasmussen og Ingrid Johansen har – særlig av media – vært fremhevet som sentrale vitner til støtte for antakelsen om at det var jagerfly over Gamvik nær havaritidspunktet. Kommisjonen finner at deres observasjoner med minst like stor grunn kan knyttes opp mot jagerfly som ca. 50 minutter etter ulykken var i området på søk etter det savnede Widerøe-flyet.

Kommisjonen kan ikke se at forklaringene til de vitner fra Gamvik som var nye for Flyhavarikommisjonen under undersøkelsene i 1987-88, kan tjene til å bekrefte at det var jagerfly over Gamvik i tidsrommet da Widerøe-flyet havarerte.

14.1.4 Vitner fra Gamvik som første gang er avhørt av kommisjonen 2003-2004

1. Innledning. Nye vitner med tilknytning til Gamvik som kommisjonen har avhørt er Arvid Johansen, som i 1982 drev butikken i Gamvik og som også var leder i hjelpekorps; Reidun Olsen, som i 1982 arbeidet sammen med Grete Mortensen i barnehagen; Norvald Vassvik, som i 1982 var vaktmester på skolen i Gamvik; Ebba Svendsen, som i 1982 arbeidet deltid som sekretær i hjelpekorps og hennes bror Yngvar Svendsen, som i 1982 var med i hjelpekorps. Kommisjonen har videre avhørt Ebba Svendsens sønn, Ståle Svendsen, om hva han som 13-åring husket fra 11. mars 1982, og Torstein Vassvik, ektefelle til Margrethe Helene Vassvik som ble avhørt i 1987, og bror av Norvald Vassvik, jf. punkt 2 nedenfor.

Andre personer med tilknytning til hendelsene i Gamvik 11. mars 1982 som er avhørt av kommisjonen er Per Hartmann Olsen, som ulykkesdagen hadde et arbeidsbesøk til Gamvik, Tor Karlstad, som kjørte snøfreser på veien fra Mehamn til Gamvik, Vidar Svendsen som arbeidet i Vegvesenet og hadde verv i Røde Kors Hjelpekorps, og Rolf Hesjevik, sjefsflygeleder på Banak flystasjon, som har opplyst å ha blitt oppringt av Grete Mortensen 11. mars 1982.

2. Norvald Vassvik, vaktmester, Gamvik. I forklaringen til den ene av renholderne, Ingrid Johansen, er det en referanse til skolens vaktmester. Kommisjonen innhentet forklaring fra Norvald Vassvik 20. november 2003. Av forklaringen, som Vassvik senere bekreftet under åpen høring 9. mars 2004, heter det:

”I 1982 var vitnet vaktmester på Gamvik skole. Vitnet husker godt hva som skjedde den 11.3.82, den dagen Widerøe-flyet styrtet.

Den 11.3.82 kl. 13.40 ringte vitnet til en forretning i Gamvik, da han ventet noe varer fra forretning-

gen. Han fikk da beskjed om at vedkommende han skulle snakke med var innkalt til Gamvik Røde Kors, da et Widerøe-fly var meldt saknet.

Vitnet ville fortelle dette til de to rengjøringsdamene på skolen, så han gikk for å finne de. Han så at Grete Mortensen var oppe på haugen med barna, og han merket seg dette da det blåste mye og var kaldt. Han la også merke til at det var samlet mange biler utenfor Røde Kors-bygningen.

Han så etter de på forskjellige steder i skolebygningen og tilstøtende bygninger uten å finne de i første omgang. Vitnet var på utsiden av bygningen da han så at de kom ut fra samfunnshuset.

Vitnet stod der sammen med de to damene og fortalte om Widerøe-flyet som var saknet. Mens de stod der kom et jagerfly østfra veldig lavt over bygningen og forsvant mot vest. Vitnet tenkte at flyet drev på med strategisk flygning. Dette var noe han hadde hørt om fra sin tjeneste som offiser i forsvar. Flyet var kortere og mørkere enn en F-16, uten at vitnet kan si sikkert hva slags fly det var. Han tenkte imidlertid at det var et utenlandsk fly. Han er ganske sikker på at de to damene så det samme jagerflyet som han.

Vitnet er ikke sikker på klokkeslett, men han mener at han så flyet ved ca 1345-tiden.”

Norvald Vassvik ble første gang avhørt over 21 år etter at hendelsene fant sted. Den personen han skulle snakke med i butikken, var Arvid Johansen. Idet Vassvik aldri meldte seg for lensmannen eller Flyhavarikommisjonen, må det antas at han – på samme måte som renholderne – ikke fant observasjonen å være av betydning for flyulykken. Selv om han opplyser å huske godt det som skjedde den dagen, må det likevel tas hensyn til mulige erindringsforskyvninger. De opplysninger kommisjonen ellers sitter med i relasjon til når LN-BNK ble meldt savnet og når hjelpekorps ble aktivert i Helsehuset, innebærer at hendelsesrekken, slik den beskrives av Norvald Vassvik, skjedde minst en halv time senere enn han hevder. Arvid Johansen, som bestyrte butikken, ble – som tidligere påpekt – først varslet kl. 14.04, og full aktivitet ved Helsehuset var det neppe før etter kl. 14.15. Ut fra dette må Vassvik ha sett søksfly.

Ingrid Johansen ble under åpen høring 9. mars 2004 foreholdt Norvald Vassviks forklaring. Hun bestred da at han hadde vært utenfor samfunnshuset sammen med henne og Gerd Rasmussen da jagerflyet strøk over skolen. Om Norvald Vassvik for 23 år siden var sammen med renholderne utenfor skolen da han så et jagerfly, som høyst sannsynlig var et søksfly, er det i dag ikke mulig å si noe sikkert om. Kommisjonen har imidlertid merket seg at også Vassvik bare har erindring om at tettstedet ble overflyet av jagerfly én gang den dagen.

Kommisjonen har ellers merket seg en annen side ved Norvald Vassviks forklaring som dreier seg om at han så ”Grete Mortensen oppe på haugen med barna” mens han lette etter renholderne for å fortelle dem om flyet som var savnet. ”Han la også merke til

at det var samlet mange biler utenfor Røde-Kors bygningen”, noe som tilsier at alarmen var gått, og at søket etter det savnede flyet var i gang. Klokka måtte da være 14.15 eller mer. Ettersom Grete Mortensen, så vidt kommisjonen kjenner til, ikke var mer enn én gang ”på haugen” med barna, innebærer Vassviks forklaring at Grete Mortensens observasjon av et jet-fly ikke kan ha skjedd like etter at hun så på klokken, som viste 13.30, slik hun selv har forklart, men på et tidspunkt etter ca. kl. 14.15, noe som kan være forenlig med at hun så et søksfly. Av Grete Mortensens forklaringer for Flyhavarikommisjonen synes det imidlertid relativt klart at hun var på haugen med barna allerede før kl. 13.30, og at hun var tilbake ved barnehagen da Arvid Johansen om lag kl. 14.10 kom for å organisere redningsaksjonen.

Kommisjonen ser ikke bort fra at Norvald Vassvik med uttrykket ”oppe på haugen” kan ha siktet til en annen haug enn der Grete Mortensen sto da hun hørte den hysteriske lyden. Han opplyste eksempelvis for kommisjonen at han så Grete Mortensen ”på haugen” fra vinduet i svømmehallen på skolen. Kommisjonen har ved selvsyn kunnet konstatere at det ikke er mulig å se området bak/på oppsiden av Helsehuset derfra. Han kunne selvsagt ha sett henne fra et annet vindu, eller fra utsiden, hvor han ifølge sin forklaring også oppholdt seg i det aktuelle tidsrom, men som nevnt er kommisjonen varsom med å legge avgjørende vekt på de enkelte detaljer i Vassviks forklaring, ettersom erindringsbildet ligger så mange år tilbake i tid.

Ut fra den samlede bevisituasjon ligger dog enkelte forhold fast: I henhold til lensmannsloggen og vitneførselen forlot Arvid Johansen butikken da han kl. 14.04 fikk melding om at flyet var savnet. Vassviks telefoniske henvendelse til ham kan derfor ikke ha skjedd før dette tidspunkt. Vassviks tidsangivelse for oppringningen – kl. 13.40 – er derfor utriktig med i alle fall 25 minutters feilmargen. Ut fra hans egen forklaring vil hans flyobservasjon ligge nær opp til det tidspunkt da det var norske jagerfly i området på søk etter Widerøe-flyet. Vassvik hevder at han var sammen med de to renholderne da han så dette flyet. Deres forklaringer avviker fra hans på dette punkt, men meget tyder likevel på at også de så et søksfly. Dersom Norvald Vassvik virkelig så Grete Mortensen ute på haugen bak barnehagen, kan det tale for at også hun så søksfly. Imidlertid viser lensmannsloggen at hun allerede kl. 14.25 ringte til lensmannen og meldte om flyet hun ifølge sin forklaring hadde observert en god stund tidligere.

Alternativet er at det i tillegg til søksfly har vært et ukjent fly over Gamvik i nær tilknytning til havaritidspunktet ca. kl. 13.30, jf. Grete Mortensens forklaring 2. april 1987 hvor det fremgår at flyet hun så,

kom 1 – 5 minutter etter den lydobservasjonen hun hadde gjort.

Grete Mortensen ble i 1982 ikke spurt om eventuelle andre flyobservasjoner denne dagen, og i 1987 sier hun ifølge utskrift av lydbåndopptak fra avhøret 2. april:

”[Vitn.:] Jeg klarer ikke å huske om det var fly ute og leite, for jeg var sikkert så oppskaket. Jeg var inne i barnehagen og så mange som ringte, så det registrerte jeg ikke i det hele tatt.

[Komm.:] Ingen fly senere?

[Vitn.:] Nei jeg registrerte ikke noen, for jeg kan ikke huske noen fly senere. Det kan godt hende at jeg registrerte det da, men jeg kan ikke huske nu.”

3. Rolf Hesjevik, sjefsflygeleder, Lakselv. Et annet vitne som har forklart seg for kommisjonen med direkte referanse til Grete Mortensens forklaring, er Rolf Hesjevik. Han var i 1982 sjefsflygeleder ved Banak flystasjon, Lakselv. Tårnet på Banak var i den første fasen av søksarbeidet lokal redningsledelse med koordineringsansvar for luftfartøylene som ble sendt inn på søk etter LN-BNK. I hans forklaring for kommisjonen innhentet 13. juni 2003, bekreftet under åpen høring 10. november 2003, heter det blant annet:

”Vitnet gjorde seg klar til telefonsøk, d.v.s. aktivt ringe til geografiske områder. Han ringte noen nummer i Gamvik, men fikk ingen respons der. Grete Mortensen ringte imidlertid inn til vitnet, og det var etter at hun hadde snakket med lensmannen. Dette var også før vrakrester av flyet ble funnet. Grete Mortensen begynte å fortelle om hva hun hadde sett, men vitnet sier at han avbrøt henne for å forsøke å komme frem til tidspunktet. Hun var helt klar på hvor hun hadde stått (ute sammen med barn), men visste ikke hvor mye klokken hadde vært. Hun hadde hørt en skrikende lyd, og snakket om et fly som fløy rart og ble borte bak en ås. Vitnet gjentar at han nok avbrøt henne noen ganger på grunn av dette med tidspunktet. Vitnet sier at han oppfattet at hun hadde sett/opplevd noe unormalt, men da hun begynte å snakke om jagerfly mistet vitnet interessen for hennes opplysninger for det var ikke det han var ute etter. Han oppfattet opplysningene om jagerfly som de leteflyene som var i området.”

Grete Mortensen har i forklaring til kommisjonen opplyst at hun ikke har erindring av noen samtale med Hesjevik. I et oppslag om Grete Mortensens observasjoner i Finnmark Dagblad 13. mars 1982 – to dager etter ulykken – fremgår imidlertid at ”Mortensen er en av de personene som er blitt avhørt både av den lokale redningsaksjonen og hovedredningssentralen i Bodø.” Banak flystasjon var i den tidlige fase av søket den lokalt koordinerende instans for Hovedredningssentralen i Bodø. Avisoppslaget kan etter dette gi støtte til Hesjeviks forklaring om at Mortensen var i kontakt med Banak flystasjon. Innholdet av Hesjeviks forklaring peker dertil rimelig tydelig på at

det var Mortensen han var i kontakt med. Ut fra sammenhengen må samtalen ha funnet sted etter at hun hadde snakket med lensmannen, men før hun forklarte seg for Flyhavarikommisjonen. Kommisjonen vil imidlertid peke på den usikkerhet som uansett etter 21 år vil hefte ved detaljer i erindringsbildet fra en hektisk innledende søksoperasjon, slik at man er forsiktig med å legge for stor vekt på innholdet av også Hesjeviks forklaring.

I loggen til Hovedredningssentralen i Bodø er det kl. 14.40 lokal tid innført en melding fra lensmannen i Berlevåg, om det som formodes å være et summarisk referat fra samtale med Grete Mortensen om *”flydur og smell i omr. Gamvik-Omgang ca kl. 13.30A”*. Ifølge lensmannsloggen kl. 14.25 hadde Grete Mortensen da opplyst det samme til ham. Når hun deretter snakket med Hesjevik, er det påfallende at hun da, ifølge hans forklaring, ikke skal ha vært i stand til å oppgi tidspunktet også overfor ham. Kommisjonen antar at Hesjevik, det lange tidsforløp tatt i betraktning, kan feilerindre på dette punkt.

Kommisjonen har merket seg at verken innføringene i lensmannsloggen eller innføringene i loggen for Hovedredningssentralen gir holdepunkt for at Grete Mortensen på dette tidspunktet hadde gitt uttrykk for å ha sett jettfly i tilknytning til de loggførte hendelsene. Meldingen knytter seg som nevnt kun til hva hun har hørt (flydur og smell), intet om noen observasjon av fly. Derimot bekrefter Hesjeviks forklaring at Grete Mortensen ikke bare har hørt lyder, men også hadde sett et jagerfly. Samtalen må ha funnet sted etter kl. 14.25, og da er det forståelig at Hesjevik mente hun snakket om *”leteflyene som var i områder”*.

4. *Ebba Svendsen, sekretær, Gamvik.* Ebba Svendsen var sammen med Idar Johansen tilsatt som sekretær i Finnmark Røde Kors, med arbeidssted i Røde Kors' lokaler i annen etasje i Helsehuset i Gamvik. Hennes oppgaver besto blant annet i å føre (renskrive) lensmannsloggen. Hun meldte seg ikke som vitne verken i 1982 eller senere. Kommisjonen kom i kontakt med henne etter at man under innhenting av forklaring fra hennes bror, Yngvar Svendsen, fikk opplyst at hun satt på opplysninger som kunne ha interesse for kommisjonens arbeid.

Fra hennes forklaring til kommisjonen 3. november 2003, stadfestet under åpen høring 11. november 2003, gjengis:

”Den 11.3.82 var vitnet på jobb fra morgenen av, og utpå ettermiddagen kl ca 1400-1410 fikk vitnet en telefon fra Berlevåg og Gamvik lensmannskontor om at Widerøe-flyet var savnet mellom Berlevåg og Gamvik. Vitnet ringte til Arvid Johansen som arbeidet i Gamvik Røde Kors, slik at han kom til kontoret. Yngvar Svendsen som var leder av sekretariatet i Finnmark Røde Kors var på møte i Mehamn, slik at han kom tilbake til Gamvik senere.

(...)

Vitnet sier at hun og Idar Johansen både så og hørte et jettfly over Gamvik kl like før 1330, ca en halv time før hun fikk telefonen fra lensmannskontoret. Jettflyet kom østfra, og det gikk lavt over hustakene i Gamvik med et forferdelig bråk. Vitnet er sikker på tidspunktet, da de pleide å drikke kaffe kl 1330, og Idar drev på med kaffekoking da flyet kom.

Vitnet kan huske at Grete Mortensen kom til kontoret og fortalte at hun hadde hørt en forferdelig lyd, og at hun hadde sett et jagerfly komme lavt over Gamvik. Dette hadde skjedd omtrent på samme tidspunkt som vitnet og Idar hadde sett og hørt jettflyet.

Vitnet sier at hun under leteaksjonen så båter på havet og fly i lufta.”

Fra forklaringen hennes under den åpne høringen 11. november 2003 gjengis:

”Vitnet sier at hun og Idar ganske snart etter ulykken fikk en ekkel følelse av at det var en sammenheng mellom jettflyet de hadde sett og ulykkesflyet. Det ble ikke noe bedre sett i sammenheng med opplysningene som Grete Mortensen kom med.

(...)

Vitnet sier hun forsøkte å fortelle lensmann Kilvik og Mohr om sine tanker om ulykken, men det var ikke mulig å få respons. Vitnet meldte seg ikke som vitne i 1987, og hadde heller ingen tanke om å gjøre det nå for denne kommisjonen. Dette fordi hun ikke fikk gehør for sine tanker i 1982.”

Med hensyn til når Grete Mortensen kom opp på kontoret og omstendighetene rundt dette, er Ebba Svendsens forklaring under høringen for kommisjonen 11. november 2003, noe mer utfyllende enn protokollatet. Fra lydopptaket fra høringen gjengis:

”[Ebba Svendsen:] Jeg husker en ting, eller en person som vi var i kontakt med, og det var ganske etterpå, det var i mellom, mener jeg, i mellom at vi så det flyet og vi fikk meldingen, det tror jeg nesten jeg kan si helt sikkert. Jeg tror ikke det var etter vi hadde fått meldingen.

Men ho Grete Mortensen kom opp, heseblesende, til oss. Hun jobbet nede i barnehagen. Og kom opp - om vi hadde sett, hørt, noe. Jeg tror det var før to. Jeg tror det var før to. Ja, jeg mener ganske bestemt at det var før to.

[Kommisjonen:] Hun kom opp og spurte om?

[Ebba Svendsen:] Om vi hadde hørt – da var det snakk om det flyet som vi hadde sett. Og hva hun hadde sett og hva hun hadde hørt i den sammenheng, det fikk vi vel egentlig ikke noe forståelse av for hun var meget forstyrret, og forsvant ut og ble stående nedi bakken der, husker jeg ikke mye feil, og se.

Men ga klart uttrykk for at hun også hadde – at vi ikke var alene om å ha registrert det flyet.

[Kommisjonen:] Men kunne du bekrefte overfor henne at: joda, vi så det vi også, eller?

[Ebba Svendsen:] Ja, ja, det var ikke noe – vi hadde jo ikke noen grunn til ikke å bekrefte det. På det tidspunktet som jeg mener hun kom opp så satte vi det jo ikke i forbindelse med noe heller.

(...)

[Kommisjonen:] Da du snakket med Grete Mortensen; når, eller hvor gjorde du det, sa du?

[Ebba Svendsen:] Jeg sa at ho Grete kom opp, ja i full fart og gikk en runde rundt på kontoret vårt og spurte "så dere, hørte dere det flyet", nesten halvt på gråten og meget "upset". Og bare forsvant ut igjen, nom døra igjen.

Så det var egentlig ikke noen kommunikasjon i den forstand; Ja, vi så flyet, som vi kalte for jagerflyet, og så forsvant hun bare igjen, og nedover bakken for å fortsette å se på det der. Så til å begynne med var det ikke noen stor kommunikasjon. Hun skulle bare opp og få bekreftelse – eller opp og få sagt noe."

Gjennom sin forklaring fremstår Ebba Svendsen som et nytt selvstendig vitne for at det kom et ukjent jagerfly over Gamvik i samme tidsrom som Widerøeflyet havarerte, omtrent kl. 13.30. Hennes angivelse av tidspunktet er riktignok usikker, da det er knyttet opp til at Idar Johansen klargjorde for kaffe, som "*de pleide å drikke*" kl. 13.30. Hun er imidlertid klar på at observasjonen ble gjort før de fikk melding fra lensmannskontoret om at Widerøeflyet var savnet. Nøyaktig når denne telefonen innkom til hjelpekorpsset er usikkert, men det må ha skjedd i tiden like etter kl. 14.00 da anmodning om å etablere KO i Gamvik er tidfestet til kl. 14.04.

Kommisjonen har ellers merket seg at Ebba Svendsens forklaring om Grete Mortensen, på to punkter står i klar motstrid til den forklaring Mortensen selv ga til Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982. For det første opplyste Mortensen at hun ble lettet da jetflyet kom, idet hun koblet den hysteriske lyden hun tidligere hadde hørt, til et jetfly. Med dette slo hun fra seg uroen hun tidligere hadde følt for at hun kunne ha hørt en flystyrt: "*så tenkte jeg ikke mere på hele greia*". Videre opplyste Mortensen at det var først da lederen for hjelpekorpsset, Arvid Johansen, fortalte at flyet var savnet, at hun koblet lyden til ulykken igjen, og ble med opp i annen etasje. Slik Ebba Svendsen forklarte seg til kommisjonen, kom Grete Mortensen derimot opp på kontoret til henne og Idar Johansen og fortalte om det jetflyet som hun hadde sett, før det var kjent at Widerøeflyet var savnet, og følgelig før Arvid Johansen var kommet til stedet.

Kommisjonen kan ikke utelukke at Grete Mortensens opplevelse, fra hun så meget som 21 år tidligere første gang forklarte seg om observasjonen, kan ha påvirket Ebba Svendsens erindringsbilde. Ettersom det i denne tiden har vært stor offentlig oppmerksomhet omkring Grete Mortensens forklaring, er det vanskelig å skjønne hvorfor Ebba Svendsen skulle tie med sin observasjon i 21 år. Selv om hun i 1982 skal ha forsøkt å fortelle om hendelsene til lensmann Kilvik og Wilhelm Mohr, kan kommisjonen vanskelig se at hun hadde noen rimelig foranledning til å forholde seg taus under de fornyede undersøkelsene i 1987. Tidsforløpet tatt i betraktning, kan kommisjonen ikke utelukke at Ebba Svendsens observa-

sjon knytter seg til det tidspunkt da Grete Mortensen kom opp på kontoret for å ringe til lensmannen. På det tidspunktet var det søksfly i området.

Sett hen til tiden som er gått og de påfallende trekk som er påpekt ved Ebba Svendsens forklaring, finner kommisjonen det samlet sett vanskelig å bygge på at hun så et jagerfly over Gamvik før hun noen minutter over kl. 14.00 ble varslet om at LN-BNK var savnet, eller at hun før dette tidspunktet ble oppsøkt på kontoret av Grete Mortensen.

Det har ikke lyktes kommisjonen å komme i kontakt med Idar Johansen.

5. *Ståle Svendsen, skoleelev, Gamvik.* Kommisjonen kom i kontakt med Ståle Svendsen etter at hans mor, Ebba Svendsen, opplyste at han som 13-åring 11. mars 1982 hadde sett jagerfly over Gamvik på et tidspunkt nær havaritidspunktet til LN-BNK. Fra hans forklaring til kommisjonen 25. november 2003, er det blant annet protokollert:

"Den 11.3.82 hadde vitnet vært på skolen i Gamvik. Han mener han var ferdig på skolen ca 1300 den dagen, og han gikk sammen med en skolekamerat som heter Ove Jørgensen til butikken for å kjøpe snop. Deretter gikk de utover mot fiskebruket.

De var kommet til et rekkebygg da de hørte et smell. De snudde seg mot lyden som synes å komme ute fra sjøen, og de så noe hvit sjøsprøyt ute ved Koi-fjorden. Han kan huske at de kommenterte "hva er dette". Samtidig, eller etter ca 10 sekunder så vitnet et jagerfly som kom østfra og gikk lavt mellom Risfjorden og Gamvik før det dreide syd/vest. Vitnet la også merke til et jagerfly som lå lenger ut over sjøen som også kom østfra. Vitnet kan ikke gi noen beskrivelse av flyene.

Det var fint vær denne dagen, men det blåste kaldt. Vitnet har sett samme type sjøsprøyt på sjøen ved andre anledninger, men ikke på det stedet han så det denne dagen.

Siste timen på skolen sluttet kl. 14.10, men vitnet mener at de sluttet skolen før dette tidspunktet denne dagen."

Ståle Svendsen avga deretter forklaring for kommisjonen under åpen høring 8. januar 2004. Han bekreftet da i store trekk innholdet av den foreløpige forklaringen for kommisjonen: Han fremhevet at han var sikker på at skolen sluttet kl. 13.00 ulykkesdagen, men presiserte at han var svært usikker på tiden som gikk fra han hørte smellet og til han så jagerflyene, det kunne vært fra sekunder til 10 minutter. Han beskrev lyden som en slags kollisjonslyd.

Ståle Svendsen hørte smell og så jagerfly 11. mars 1982, slik også andre vitner har fortalt om. Det sentrale ved forklaringen er at han hørte et smell og at han kort tid etter smellet så to jagerfly som kom over fjorden østfra, uten å overfly Gamvik.

Han har ingen opplevelse av at tettstedet ble overfløyet av et jagerfly i lav høyde, slik enkelte andre vitner mener å erindre. Han er nå, over 20 år senere, ikke sikker på klokkeslettet. Sett hen til at det

foreligger rapporter om at flere vitner hørte smell til et tidspunkt etter kl. 14.00, og at flyobservasjonen ble gjort etter lydobservasjonen (smellet), kan dette tyde på at det er norske søksfly han har sett. Det vises for øvrig til vurderingen av Lasse Lydersens forklaring for kommisjonen i 2003.

At Ståle Svendsen som 13-åring ikke hadde oppfordring til å melde seg for lensmannen eller andre i mars 1982, finner kommisjonen forståelig. Kommisjonen kan imidlertid ikke se bort fra det forhold at det gikk over 21 år fra hendelsene skjedde til Ståle Svendsen avga forklaring på en etterprøvable måte. Kommisjonen har notert seg hans forklaring og vil ta den med i de samlede overveielser i saken. Som enkeltstående vitneforklaring kan den av åpenbare grunner ikke tillegges avgjørende vekt.

6. *Tor Karlstad, maskinfører, Mehamn.* Tor Karlstad har for kommisjonen opplyst at han 11. mars 1982 kjørte en snøfreser på veien mellom Mehamn og Gamvik, og at han i den anledning observerte jagerfly på et tidspunkt som ligger nær havariet til LN-BNK. Fra hans foreløpige forklaring for kommisjonen 25. mai 2003 er det blant annet protokollert:

”11. mars 1982 var vitnet på jobb med snøfresing på veien mellom Mehamn og Gamvik. Da vitnet var kommet litt over halvveis ved Sandfjordskaret, kom det to jagerfly veldig lavt i retning fra Mehamn mot Gamvik. Den retningen de hadde akkurat da vitnet så de, ville føre de noe innenfor Gamvik.

Vitnet er ikke sikker på klokkeslettet, men han mener at det var før kl 1330. Dette kan han forklare på følgende måte:

Da vitnet kom fram til Gamvik tok han 5 min pause. Da var klokken 1330. Han hadde alltid pauser kl 0900, kl 1100, og klokken 1330 uansett hvor han befant seg. Vitnet forklarer videre at han brukte ca 15 minutter fra Sandfjordskaret til Gamvik uten fresing (direkte kjøring). Med fresing tok turen mellom en halv og hel time, avhengig av værforholdene. Denne dagen var det sørlig vind, men ikke noe spesielt uvær. Vitnet kan ikke huske i dag hvor omfattende fresingen var den dagen. Dette betyr at han så de to flyene fra 15 min til en time før han stoppet ved Gamvik.

Etter at vitnet hadde startet på tilbaketuren mot Mehamn, fikk han en telefon fra flyplassen i Mehamn med spørsmål om han hadde sett noe til Widerøe-flyet. Vitnet svarte at han ikke hadde sett noe, og han nevnte ikke noe om jagerflyene han hadde sett.

Da han kom tilbake til Futelv (mellom Sandfjorden og Mehamn) kom det norske jagerfly, og han anslår tiden til å være ca 15.00-1530.

Vitnet kjørte hjem på ettermiddagen, men ble så beordret til Gamvik av Veivesenet for å være i beredskap i tilfelle behov for å holde veien åpen. Det hadde startet organisert leting etter flyet, og man begynte etterhvert å finne deler i havet.

Vitnet sier at det hadde vært stor militærflyaktivitet i området i dagene før ulykken. Det var imidlertid ingen aktivitet etter ulykken. Vitnet vet ikke hva slags nasjonalitet flyene var i fra, og kan heller ikke gi noen spesiell beskrivelse.

Vitnet fikk ingen henvendelse fra lensmannen eller ulykkeskommisjonen i 1982. Selv mente han at det han hadde sett ikke hadde noen betydning. Derfor meldte han ikke i fra selv.”

Tor Karlstad møtte i åpen høring for kommisjonen 27. juni 2003, og forklarte seg da overensstemmende med den foreløpige forklaringen. Fra hans forklaring for kommisjonen under høringen er det blant annet protokollert:

”Den 11.3.82 kjørte vitnet snøfreser på veien mellom Mehamn og Gamvik. Reidar Hansen kjørte veihevel samtidig og en mann han ikke husker navnet på kjørte brøytebil. Denne personen flyttet fra Mehamn året etter, og vitnet vet ikke hvor han bor nå.

Han fastholder at han så de to jagerflyene som beskrevet i vitneavhøret 25.5.03. Flyene kom bakfra og fløy videre mot øst. Den retningen de kjørte mens han så de, ville føre de sør for Gamvik, og nord for Berlevåg noe ut i havet. Vitnet så kondensstripene etter flyene, og de var mørkere av farge enn det han vanligvis ser når flyene er på lang avstand.

Vitnet har aldri tenkt på at de to jagerflyene han så hadde noe med flyulykken å gjøre.”

Kommisjonen bemerker at et jagerfly bruker bare sekunder på distansen mellom Sandfjordskaret og Gamvik/Omgang. Idet kursen til flyene, slik Tor Karlstad så det fra Sandfjordskaret, ikke ville bringe dem direkte over Gamvik, kan dette for så vidt forklare at ingen derfra har meldt å ha observert jagerflyaktivitet før etter tidspunktet for havariet til LN-BNK, ca. kl. 13.30. Idet flyene senere kan ha snudd og fløyet tilbake mot Gamvik på vestlig kurs, kan imidlertid observasjonen vurderes å være et bevismoment til støtte for at det var jagerfly i Gamvikområdet i det tidsrom Widerøe-flyet fikk problemer og havarerte utenfor Omgang. Hvor flyene kan ha fløyet i tiden mellom Karlstads observasjon av dem og flyenes eventuelle retur over Gamvik, et tidsintervall som etter Karlstads anslag kan ha vært alt fra 15 minutter til én time, har kommisjonen ingen formening om.

Det er imidlertid forhold i saken som er egnet til å reise spørsmål ved om Tor Karlstad i dag har et korrekt erindringsbilde av hendelsene den dagen.

Reidar Hansen, som Tor Karlstad viser til i forklaringen for kommisjonen, ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1987, jf. kapittel 14.1.3, punkt 8 foran. Det fremgår som nevnt av lensmannsloggen at lensmannsbetjent Søderholm kl. 15.01 meldte inn at Reidar Hansen hadde sett fly på vei østover ved Gunnarsfjord mellom kl. 13.00-14.00, et fly som han under avhøret i 1987 presiserte til å være et Widerøefly.

Som det tidligere er redegjort for, er det i lensmannsloggen kl. 14.24 ført inn at man hadde vært i kontakt med en brøytebilsjåfør over mobiltelefon,

som kunne melde om at det var sett et fly på vei østover ved Gunnarsfjord mellom kl. 13.30-14.00:

”kl. 14.24 – Kontakt via mob.tlf. 50418 m/brøytesjåfør. Mannskaper på Gamvikveien over Gunnarsfjord observert et fly mellom 13.30-14.00 av Karlstad, på tur østover.”

Ved gjennomgangen av forklaringen til Reidar Hansen, holdt kommisjonen det åpent om begge innføringene gjaldt opplysninger fra ham. Med kjennskap til at Tor Karlstad førte en av bilene, er det en mer nærliggende slutning at informasjonen som ble loggført kl. 14.24 ble innhentet fra nettopp Tor Karlstad, jf. innføringen ”av Karlstad”, og at observasjonen ble gjort ved ”Gunnarsfjord”.

Tor Karlstad var i sin forklaring for kommisjonen inne på at det var en tredje person med på laget og som kjørte brøytebilen. Kommisjonen kan ikke se bort fra at den loggførte samtalen over mobiltelefon gikk til den tredje personen. Men det er likevel ikke til å komme bort fra at Tor Karlstad på dette tidspunktet er knyttet til en observasjon av et fly østover, til et tidspunkt og på et sted som ikke samsvarer med de opplysninger han har formidlet til kommisjonen 21 år senere.

Sammenholdes stedet og tidspunktet for de to observasjonene som er innført i lensmannsloggen, er det nærliggende å slutte at det for begge loggføringene dreier seg om det samme flyet. Fra avhøret av Reidar Hansen fra 1987, vet man at han for sitt vedkommende hadde rapportert å ha sett et Widerøe-fly. Fra forklaringen til Karlstad har kommisjonen fått opplyst at veihevelen, som Hansen førte og snøfreseren som Karlstad førte, pleide å arbeide sammen. Dette tilsier at Karlstad var like i nærheten av Hansen da Hansen så flyet ved Gunnarsfjord, og således kunne ha sett det samme som ham. Da gir også angivelsen av navnet ”Karlstad” mening i relasjon til innføringen i lensmannsloggen kl. 14.24.

Kommisjonen nevner i denne forbindelse at en person med samme etternavn som Tor Karlstad, var tilsatt som AFIS-fullmektig ved Mehamn lufthavn i 1982. AFIS-fullmektigen heter Vidar Karlstad. Han var på vakt i tårnet 11. mars 1982, men var ferdig med sitt skift kl. 11.00, da Geir Iversen tok over. I sin forklaring for Flyhavarikommisjonen i 1987, uttalte Vidar Karlstad at han først ble klar over at noe galt kunne være fatt, da han hjemmefra så jetfly over Mehamn. Han reiste da ned til tårnet, hvor personell fra lensmannskontoret allerede var på plass. Ut fra den forklaring Vidar Karlstad ga under avhøret i 1987, finner kommisjonen det svært lite sannsynlig at han satt i tårnet da henvendelsen til brøytemannskapet ble gjort kl. 14.24. Referansen til ”Karlstad” i loggen kan da neppe være til andre personer enn Tor Karlstad.

Kommisjonen er etter dette kommet til at det er sannsynlig at Tor Karlstad 11. mars 1982 så et Widerøe-fly ved Gunnarsfjord, den gang anslått til en gang mellom kl. 13.30 og kl. 14.00. Det anses imidlertid mer sannsynlig at observasjonen ble gjort noen minutter over kl. 14.00, idet østgående rutefly fra Mehamn til Berlevåg er loggført å ha tatt av fra Mehamn kl. 14.03.

Kommisjonen har merket seg at Karlstad i dag ikke har noen erindring av denne siden av saken, mens han derimot har en klar erindring av observasjon av jagerfly. Idet Tor Karlstad i dag ikke har noe erindringsbilde av den loggførte observasjonen, finner kommisjonen det problematisk å legge særlig vekt på hans tilsynelatende klare observasjoner som ikke er loggført, herunder tidsmessige referanser slik de er formidlet til kommisjonen mange år etter at hendelsene fant sted.

Kommisjonen har merket seg forklaringen til Tor Karlstad, og tar den også med som et element i den samlede vurderingen av saken. Som enkeltstående forklaring avgitt mange år etter hendelsene, mener kommisjonen det må vises betydelig varsomhet med å tillegge den for stor vekt alene.

7. Per Hartmann Olsen, Kjøllefjord. Kommisjonen innhentet 25. mai 2003 forklaring fra Per Hartmann Olsen, som senere bekreftet den i åpen høring 11. september 2003. Han er i dag pensjonist, men arbeidet i 1982 innenfor fiskeritilsynet. Han opplyste å ha vært på arbeidsoppdrag i Gamvik 11. mars 1982 og at han da observerte fly. Fra hans protokollerte forklaring gjengis blant annet:

”11.3.82 reiste vitnet hjemmefra i Kjøllefjord kl 0800 for å foreta inspeksjoner av fiskebedrifter og fartøy i Mehamn og Gamvik. Han kjørte bil den dagen, og det var ingen problemer på veien.

Vitnet kjørte først til Mehamn og han brukte ca en halv time dit. Han gjorde den jobben han skulle gjøre, og han spiste også brødskive og drakk kaffe i bilen før han dro videre. Vitnet sier at han har gjort denne turen mange ganger, så han vil anta rent tidsmessig at han dro fra Mehamn kl ca 1200.

Han kjørte nå til Gamvik, og brukte ca 20-25 min dit. Han stoppet ved Gamvik fiskeindustrier, og da han gikk ut av bilen hørte han kjempebråk/dur av fly. Han så to militærfly som kom svært fort, og det hørtes et smell etter de, så vitnet tenkte at de gikk gjennom lydmuren. Vitnet så ingen spesielle kjennetegn eller nummer på flyene, til det gikk de for fort. Han så imidlertid at de var grå/grønne av farge.

Flyene kom fra syd/vest inne fra land, og gikk ut nordover i havet. De bøyde svakt av mot høyre, og det siste vitnet så av flyene var at de hadde kurs for Berlevåg.

Etter at vitnet hadde gjort jobben sin i Gamvik gikk han tilbake til bilen for å kjøre hjem. Han vil anslå at han brukte ca halvannen time i Gamvik. Da han skulle sette seg inn i bilen, hørte han en voldsom opprusing av en flymotor. Han tenkte at noe skjedde, og lyden kom fra Omgang. Vitnet mener at lyden hørtes ut som reversering av propeller, eller opprusing slik

man hører ved landing eller start. Vitnet er helt sikker på at det han hørte kom fra flymotor.

Vitnet kjørte nå hjemover, og han husker at Finnmarksendingen på radio meldte fra om det saknede flyet mens han var på vei hjem. Vitnet kan ikke huske om han var i Mehamn eller Kjøllefjord da han hørte dette.”

Bygger man på de tidsanslag Per Hartmann Olsen har gitt i sin forklaring, og forutsetter at den lyden han hørte da han gikk inn i bilen for å reise hjem, kom fra LN-BNK, som havarerte ca. kl. 13.30, innebærer det at Gamvik 11. mars 1982 ble overfløyet av lavt-flygende jagerfly ca. én time før ulykken. I tillegg kommer forklaringene fra Grete Mortensen og Norvald Vassvik m.fl. Alt i alt skulle disse forklaringene tilsi tre slike overflygninger denne dagen: én time før ulykken, en stund etter ulykken og en gang under søket etter LN-BNK.

At Gamvik ble overfløyet en tid forut for ulykken er det – med et mulig forbehold for Andreas Gullbjørnsens forklaring i 1987 – ingen andre vitner som har vært inne på. Med den lyden som ifølge Per Hartmann Olsen kom fra flyene, fremstår det som påfallende at ingen andre har vært inne på dette. Det nærmeste man kommer er Tor Karlstads forklaring om overflygning på veien mellom Mehamn og Gamvik en tid før kl. 13.30.

Tar man utgangspunkt i hendelsessekvensene slik de beskrives av Per Hartmann Olsen, vil fremstillingen være forenlig med at han så norske Starfightere på søk etter LN-BNK i fjorden ved Gamvik. Fargebeskrivelsen passer også bra med kamuflasjefargene til CF-104 tilhørende 334. skvadron. At han på et senere tidspunkt, da han skulle forlate Gamvik, hørte motordur ved Omgang, er også forenlig med den kjente lufttrafikken i området under søksfasen. Det var da to sivile propellfly (fra Widerøe og Norving) i området og to militære helikoptre (Sea King og Lynx). Et slikt hendelsesforløp er også forenlig med opplysningen om at han fikk høre om ulykken gjennom nyhetsmelding fra NRK Finnmark mens han satt i bilen på vei hjem fra Gamvik til Kjøllefjord. Kjøretiden antas her å være ca. en time.

En annen mulighet er at han, etter det lange tidsforløp, forveksler/bytter om rekkefølgen på de to sanseinntrykkene – synsobservasjonen av flyene, og lydobservasjonen fra Omgang. Hans beskrivelse av lyden som kom fra Omgang, og som minnet om en voldsom opprusing av en flymotor, stemmer godt overens med hva andre vitner har hørt, og som antas å stamme fra havarisekvensen, jf. Grete Mortensen m.fl. Vitnet fastsetter denne observasjonen til ca. kl. 14.00, som bare er en halv time etter ulykkestidspunktet. Et annet spørsmål knytter seg til observasjonen av de to jagerflyene som han mener at han så halvannen time tidligere, dvs. ca. 12.30. Ettersom de jagerfly han beskriver kan passe på Starfightere som

deltok under søket, holder kommisjonen den mulighet åpen at vitnet har forvekslet rekkefølgen på sine to observasjoner. Begge ble gjort idet han gikk ut av eller inn i bilen i Gamvik. Over årene kan det ha oppstått en forveksling i rekkefølgen av inntrykkene.

Kommisjonen finner det etter dette vanskelig å ta forklaringen fra Per Hartmann Olsen til støtte for at det var jagerfly i området på den tiden da Widerøeflyet havarerte. Forklaringen hans vil imidlertid, sammen med andre vitneforklaringer, inngå som en del av kommisjonens samlede vurdering av saken.

8. *Arvid Johansen, leder for Røde Korps Hjelpkorps, Gamvik.* Kommisjonen innhentet forklaring fra Arvid Johansen 20. september 2003, som bekreftet den da han møtte for kommisjonen i åpen høring 23. oktober 2003. Fra forklaringen gjengis:

”I 1982 arbeidet vitnet i forretningen Osvald Johansen, Gamvik. Han husker at han var på jobb i forretningen 11.03.82. Han husker at han fikk en telefon fra sekretæren i Gamvik Røde Kors. Hun fortalte at et Widerøefly var savnet mellom Berlevåg og Mehamn. Han regner med at denne telefonen kom ved ca 1400-1430 tiden.

Vitnet gikk rett opp til Røde-kors huset, ca 2 minutters kjøring unna forretningen. Røde-kors kontoret lå i 2.etg. til barnehagen i Gamvik. Han kan huske at han så Grete Mortensen ute på haugen med barna. Han er ikke sikker på om han så de da han gikk inn fra bilen, eller om han så de fra vinduet i 2.etg. Sekretæren heter Ebba Svendsen (søster til Yngvar Svendsen), og hun var på kontoret da vitnet kom opp. Han snakket litt med henne før han kjørte hjem for å skifte klær og spise. Han regner med at han var hjemme i 5-10 minutter før han kjørte tilbake til Røde-kors kontoret.

Han kan huske at han vekslet noen ord med Grete Mortensen, fordi hun spurte om noe hadde skjedd. Vitnet er ikke sikker på om han snakket med henne på vei hjem, eller om det var da han kom tilbake 5-10 minutter senere. Han husker imidlertid at han spurte henne om hun hadde hørt noe. Grete Mortensen sa at hun hadde hørt noe, uten at vitnet nå kan huske detaljer om hva hun hadde hørt. Vitnet mener at han ba henne bli med opp på kontoret, slik at hun kunne fortelle det hun hadde hørt til lensmann Kilvik. Vitnet er sikker på at Grete Mortensen snakket med Kilvik på telefonen like etter, og hun fortalte hva hun hadde hørt. Vitnet kan i dag ikke huske hva Grete Mortensen fortalte.

(...)

Vitnet har hørt teorien om at fremmede fly kan ha medvirket til ulykken. Vitnet har ingen formening om dette. Selv så eller hørte han ikke flytrafikk over Gamvik den dagen ulykken skjedde, bortsett fra leteflyene som kom inn senere på ettermiddagen. Han har ved tidligere anledninger sett militærfly over Gamvik i stor høyde, og han regner med at dette har vært norske fly.”

Av lensmannsloggen fremgår at Arvid Johansen ble budsendt kl. 14.04. Da han kom til Røde Kors-huset få minutter senere, så han ”Grete Mortensen ute på haugen med barna”. Hvis Johansen husker riktig,

vil det bety at Grete Mortensen må ha vært ute med barna i lengre tid enn det hun selv har ment, vinden og temperaturen tatt i betraktning. Johansens observasjon, om den er riktig, synes å understøtte forklaringen fra Norvald Vassvik om at også han så Grete Mortensen ute på haugen like før han selv observerte et jagerfly som kom over skolen i lav høyde østfra. Vassvik må i tilfelle ha sett Grete Mortensen på et noe senere tidspunkt enn Johansen ettersom Vassvik også så at det var kommet mannskaper til hjelpekorpsets lokaler i Helsehuset. Kommisjonen har som nevnt kommet til at Vassvik i tilfelle må ha sett søksfly, se for øvrig kommentar til Vassviks forklaring ovenfor.

Når Arvid Johansen sier at han så "*Grete Mortensen ute på haugen med barna*" da han kom til Helsehuset kort tid etter kl. 14.04, vil kommisjonen bemerke at den er varsom med å legge til grunn at dagligdagse deler av et helhetlig hendelsesbilde har blitt bevart av vitner upåvirket av andre inntrykk og opplysninger i over 20 år.

9. *Reidun Olsen, assistent i Gamvik barnehage, Gamvik.* Reidun Olsen arbeidet i 1982 som assistent i barnehagen i Gamvik, og er den som Mortensen i avhør refererer til som "tidligvakta". Kommisjonen innhentet forklaring fra henne 20. november 2003. Fra forklaringen gjengis:

"Den 11.3.82 hadde vitnet tidligvakt, og skulle da gå hjem kl. 1330 eller 1400. Denne dagen var hun på jobb med Grete Mortensen, og Grete skulle fortsette i jobben etter at vitnet gikk hjem.

Vitnet er nå usikker på tidsrekkefølgen, men hun vil forsøke å forklare seg så godt hun kan. Som sagt, skulle vitnet gå hjem kl. 1330. Hun hadde kledd på seg yttertøyet, og mener at hun hadde kommet utenfor huset da Grete Mortensen kom inn fra haugen med barna. Grete snakket om den fæle lyden hun hadde hørt, og kovet ute ved Teistbergan. Hun hadde også sett et jettfly. Vitnet sier at hun også så et jettfly da hun sto utenfor huset. Flyet kom østfra og gikk vestover rett over barnehagen. Hun er ikke sikker på om det var samtidig mens hun snakket med Grete Mortensen."

Reidun Olsen avga deretter forklaring for kommisjonen i åpen høring 9. mars 2004. Hun bekreftet da sin tidligere forklaring med noen justeringer. I forhold til det som er gjengitt ovenfor, presiserte hun at hun skulle gå hjem kl. 14.00, ikke kl. 13.30, slik hun var gjengitt i den foreløpige forklaringen, og at Arvid

Johansen kom til Helsehuset da hun sto klar til å gå hjem.

Kommisjonen har merket seg at Reidun Olsen bekrefter at Grete Mortensen 11. mars 1982 opplyste å ha sett jettfly. Kommisjonen har videre merket seg at også Reidun Olsen så jettfly denne dagen. Da denne observasjonen ble gjort idet hun skulle gå hjem, og Arvid Johansen var kommet mens hun ennå var der, antar kommisjonen at det dreier seg om et søksfly. Reidun Olsen kan ikke i dag huske om hun sto og snakket med Grete Mortensen da hun så jettflyet komme "*rett over barnehagen*".

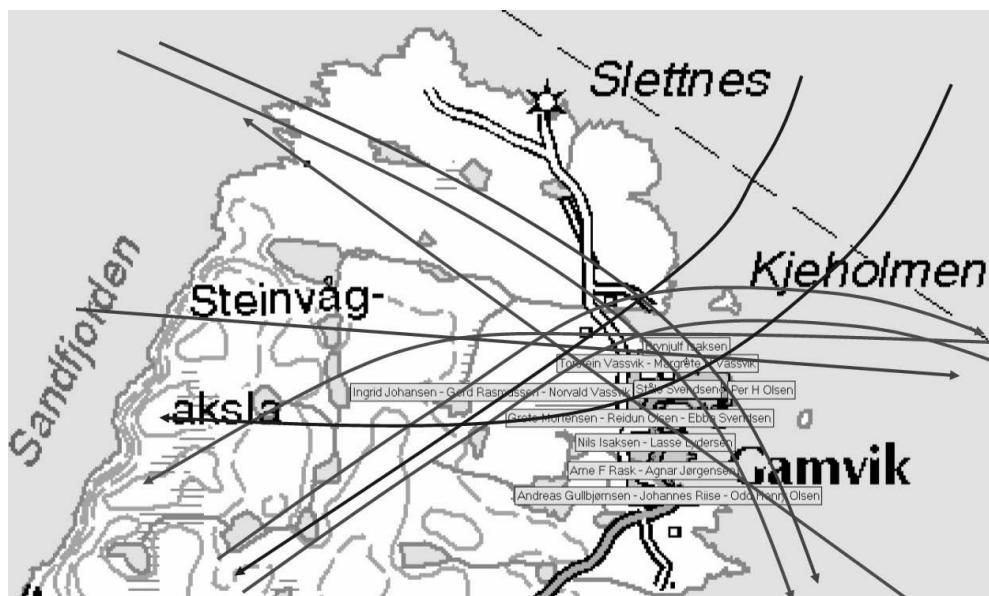
10. *Vidar Svendsen, Røde Kors Hjelpekorps, Gamvik.* Vidar Svendsen arbeidet i 1982 i Vegvesenet, men hadde verv i Finnmark Røde Korps Hjelpekorps. Fra hans forklaring til kommisjonen 25. mai 2003, bekreftet i åpen høring 27. juni 2003, gjengis:

"Den 11.3.82 var vitnet på jobb i Mehamn. Da han fikk beskjed om at Widerøe-flyet var saknet, kjørte han hjem til Gamvik med snøscooteren. Da han kom over en bakketopp, møtte han et Widerøefly (letefly) som kom omtrent rett imot ham på bakkenivå. Det ble så brått på bakketoppen at vitnet mistet kontrollen over scooteren. Han kom seg imidlertid i gang igjen, og kom seg hjem."

Kommisjonen har merket seg at Vidar Svendsen selv mener at flyet han så var et søksfly. Ut fra tidsrekkefølgen på begivenhetene som han forklarer seg om, antar kommisjonen at dette er riktig, og at det kan dreie seg om Widerøe-flyet LN-BNA, fløyet av Krossen/Lilja. Lilja har i avhør for kommisjonen ikke vært inne på at de fløy så lavt som forklaringen fra Svendsen kan gi inntrykk av, uten at kommisjonen finner særlig grunn til å feste seg ved det. Overraskelsen ved å se et fly som flyr lavere enn man er vant til, og som kommer rett imot, kan lett oppfattes å være lavere enn det egentlig er.

14.1.5 Oppsummering og foreløpige konklusjoner

Av vitnene fra Gamvik er det først og fremst Grete Mortensens forklaring som kan gi grunnlag for en konklusjon om at Gamvik ble overfløyet av et ukjent jettfly 11. mars 1982, nær opp til tidspunktet da Widerøe-flyet havarerte i sjøen ved Omgang, 7 km unna.



Figur 14.1 Figuren viser et kartutsnitt over Gamvik med vitneplasseringer. Pilene illustrerer observerte flytraseer med retning og tilnærmet plassering. Røde piler viser observasjoner som skal være gjort mellom kl. 12.30 og kl. 14.30 ulykkesdagen. Blå piler viser observasjoner som skal være gjort etter kl. 14.30.

Grete Mortensens uttalelser til Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982, slik de er protokollert og slik de fremkommer av lydbåndopptaket av avhøret – om at det fløy et jetfly over Gamvik "en stund etter" lydobservasjonen – burde der og da vært søkt utdypet fra Flyhavarikommisjonens side. De tidsintervallene det her er tale om, er senere fra Grete Mortensens side presisert til "kort tid", "like etter", "toppen 5 minutter" og lignende, dog slik at avisen Finnmark Dagblad allerede samme dag som hun ble avhørt av Flyhavarikommisjonen, gjenga hennes observasjon som et jagerfly hun skal ha sett "nesten samtidig" som lydobservasjonen. Kommisjonen understreker at den ikke har grunnlag for å reise tvil ved Grete Mortensens troverdighet. Man finner det sannsynlig at hun den gang, som i dag, har forklart seg om hendelsene slik hun erindrer dem. Det er også grunn til å understreke at hun aldri har hevdet at det jetflyet hun så, skulle ha vært innblandet i en kollisjon med LN-BNK.

En overflygning av et jetfly i lav eller relativt lav høyde burde imidlertid ikke gå upåaktet hen i et lokalmiljø som Gamvik. Grete Mortensens forklaring må derfor sees i sammenheng med andre forklaringer som er avgitt av personer som var i eller ved Gamvik i tiden rundt ulykken. Ingen av de øvrige vitnene fra Gamvik som Flyhavarikommisjonen avhørte 13. mars 1982, og som under avhøret opplyste å ha hørt flylyd over fjorden fra Omgang til kritisk tid, opplyste å ha sett eller hørt et jetfly over Gamvik i nær til-

knytning til denne lyden. Når saken deretter ble tatt opp igjen etter fem år, er kommisjonens inntrykk av hva de nye vitnene har å fortelle, det samme. Forklaringene befester et inntrykk av at Gamvik først ble overfløyet av jagerfly som deltok i søket etter Widerøe-flyet. Avhør av vitner som første gang er avhørt av kommisjonen 21 år etter ulykken, reiser særlige spørsmål i tilknytning til den menneskelige hukommelse. Det tilsvarende gjør seg også gjeldende for nye avhør av vitner som har forklart seg ved tidligere undersøkelser, og deretter ikke har hatt noen spesiell foranledning til å tenke mer på saken. Kommisjonen viser til merknadene i tilknytning til forklaringene fra hvert enkelt av vitnene, og mener at det må utvises varsomhet med å legge for stor vekt på forklaringer som kommer frem så mange år etter hendelsen.

Kommisjonen finner foreløpig ikke å kunne konkludere i spørsmålet om det kan ha vært ukjente fly i Gamvik-området i tiden rundt havariet til Widerøe-flyet LN-BNK. Men som det fremgår av kapittel 13, har kommisjonen ut fra tilgjengelige trafikkjournaler, autorisasjonsbøker og lignende, ikke vært i stand til å finne frem til noe fly som kan ha vært over Gamvik på det angjeldende tidspunkt.

Forklaringene fra Gamvik må sees i sammenheng med observasjoner fra andre steder. Kommisjonen viser til den gjennomgang som kommer i det følgende om observasjoner fra blant annet Berlevåg, Tanafjorden og Mehamn.

14.2 Observasjoner fra vitner i eller ved Berlevåg

14.2.1 Innledning

Formålet med behandlingen i det følgende er å ta stilling til om forklaringer fra vitner med tilknytning til Berlevåg kan gi grunnlag for å slutte at det var fremmede jagerfly i området Berlevåg – Omgang – Gamvik – Mehamn da Widerøe-flyet LN-BNK havarte 11. mars 1982 ca. kl. 13.30.

Gjennomgangen av vitneobservasjoner fra Berlevåg føres over samme lest som den foregående gjennomgangen av viteobservasjoner fra Gamvik. Først gjennomgås forklaringer fra vitner som forklarte seg for Flyhavarikommisjonen i 1982, deretter gjennomgås forklaringer fra vitner som forklarte seg for den utvidede Flyhavarikommisjonen i 1987, og til slutt gjennomgås forklaringer fra vitner som første gang har avgitt forklaring for kommisjonen. Dette gjennomføres likevel slik at de forskjellige forklaringene til et vitne som er avhørt flere ganger, behandles i sammenheng og kronologisk.

14.2.2 Vitner fra Berlevåg som første gang ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1982

1. *Flyhavarikommisjonens avhør 1982.* Flyhavarikommisjonen avhørte 13. mars 1982 tre vitner med tilknytning til Berlevåg; lufthavnsbetjent Bjørn Larsen og ekspeditørene Sten Mikalsen og Roar Asbjørn Nikolaisen. Disse hadde betjent LN-BNK ved ankomst fra Vadsø og ved avgang fra Berlevåg, på den siste flygningen før havariet. De kortfattede protokollatene fra avhørene angår i det vesentlige lufthavnsbetjentens betjening av flyet og kontakt med mannskapet, og ekspeditørens kontakt med passasjerene og den last som de hadde med seg. Det fremgår ingenting av protokollatene om eventuelle andre fly i området i ulykkesdagen.

Larsen, Mikalsen og Nikolaisen ble ikke avhørt på nytt ved Flyhavarikommisjonens fornyede undersøkelser i 1987-88. Bjørn Larsen avgikk ved døden før Mehamnkommisjonen startet sitt arbeid.

2. *Roar Asbjørn Nikolaisen, ekspeditør ved Berlevåg lufthavn.* Roar Asbjørn Nikolaisen avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 10. september 2003. Han godtok protokollatet fra sin forklaring for Flyhavarikommisjonen og utdypet forklaringen noe. Om flyaktivitet over Berlevåg 11. mars 1982 er det protokollert fra hans forklaring for kommisjonen:

”Vitnet sier at det var flyaktivitet over Berlevåg den dagen, men han kan ikke huske hva slags fly, eller tidspunkter for flyging.

Ca 5 minutter etter at BNK hadde lettet, kjørte vitnet post inn til Berlevåg. Han kan ikke huske noe spesielt, ei heller flytrafikk.”

3. *Sten Mikalsen, ekspeditør ved Berlevåg lufthavn.* Sten Mikalsen avga forklaring for kommisjo-

nen i åpen høring 3. desember 2003. Han ble under avhøret forelagt protokollatet fra sin forklaring for Flyhavarikommisjonen, og ga i den anledning uttrykk for at han hadde problemer med å huske detaljer fra den tiden. I relasjon til flyaktivitet over Berlevåg 11. mars 1982 er det protokollert fra hans forklaring for kommisjonen:

”Etter at flyet tok av, ble vitnet stående sammen med nå avdøde Bjørn Larsen og se etter flyet en stund. Han kan ikke si hvor langt flyet kom før han gikk inn i terminalbygget igjen. Senere fikk vitnet en telefon fra Mehamn, hvor de spurte hvor han hadde gjort av LN-BNK, da det ikke hadde kommet fram til Mehamn. Vitnet kan ikke si hvor lang tid etter avgang dette skjedde. (...) ”

Vitnet så ingen andre fly i det tidsrommet han så LN-BNK lette og fly fra Berlevåg. Han kan ikke si at han har sett fremmede fly i området ved tidligere anledninger.”

Ingen av de tre fra Berlevåg som ble avhørt av Flyhavarikommisjonen 13. mars 1982 var inne på at de har sett noen påfallende lufttrafikk den aktuelle dagen. Protokollatene fra den gang sier imidlertid lite om i hvilken grad de var utomhus i det kritiske tidsrommet. Kommisjonen har imidlertid merket seg at Roald Asbjørn Nikolaisen og Sten Mikalsen i sine forklaringer for kommisjonen, 21 år etter hendelsene, ikke er i stand til å erindre å ha sett eller hørt noen spesiell flytrafikk over Berlevåg i tilknytning til avgangen til LN-BNK og at Sten Mikalsen for sin del opplyste at han og Bjørn Larsen fulgte flyet med øynene en stund etter at det hadde tatt av.

4. *Avisoppslag sommeren 1984 – Kristian Mathisen, Berlevåg.* Sommeren 1984, to uker før Flyhavarikommisjonens første rapport ble offentliggjort, gjennomførte flygere og andre med tilknytning til Widerøe en privat leteaksjon ved Omgang etter vrakdeler fra det havarte Widerøe-flyet. Formålet med letingen var først og fremst å finne den øverste delen av haleroret på flyet (inkl. balansevekten), som ikke ble funnet da Flyhavarikommisjonen berget vraket i 1982. Leteaksjonen og hemmeligholdet rundt den foranlediget en betydelig medieinteresse.

Muligens foranlediget av pågang fra media, sto daværende assisterende flygesjef i Widerøe, Johan Stormo, frem i Dagbladet 28. juni 1984. Avisens forsideoppslag lød: ”*Widerøe-flygere med egen granskning: ”JAGERFLY SKYLD I HAVARI”*”. Stormo opplyste til avisen at Widerøe hadde fått skriftlig bekræftelse fra to tilsatte ved Mehamn lufthavn om at disse hadde sett ukjente jagerfly over Mehamn et par timer før flyulykken. Videre kom han inn på rykter om at Widerøe-flyet hadde blitt skadet av et britisk jagerfly, og at det hadde landet et britisk jagerfly på Banak eller på Langnes med skade i vingen etter ulykken. Vitneobservasjonene fra Mehamn kommer kommisjonen tilbake til i kapittel 14.4.

Dagbladet hadde 29. juni 1984 et oppslag med Kristian Mathisen fra Berlevåg, hvor han står frem med sin observasjon av et jagerfly over Berlevåg før havariet til Widerøe-flyet: ”- *Vi var mange som observerte jagerflyet. Det var klart vær og god sikt, sier Kristian Mathisen*”. Av artikkelen går det ellers klart frem at flyet ble observert flygende lavt over Berlevåg, at det hadde kurs vestover mot Gamvik og at observasjonen ble gjort bare noen minutter før Widerøe-flyet havarerte.

Nærmere enkeltheter rundt Kristian Mathisens egen observasjon av dette jagerflyet, eller om hvilke andre som hadde observert det samme i Berlevåg, sier avisartikkelen ingenting om. Flyhavarikommisjonens arkiver gir ingen holdepunkter for at han eller andre henvendte seg dit om saken. Kristian Mathisen døde like før den utvidede Flyhavarikommisjonen startet opp sitt arbeid vinteren 1987.

Fra Flyhavarikommisjonens avhør av tidligere lensmann Hans Kilvik 12. mars 1987 er det protokollert om Kilviks kjennskap til Kristian Mathisens observasjon:

”Bjarne Mathisens bror Christian, opplyste i april/mai 1982 at det hadde vært allierte fly i området, som hadde forårsaket havariet. Bjarne og Christians søster – Torbjørg – Var gift med lbt. Alf Trolie. Han gikk av med pensjon i 1981 – men hjalp Kilvik en måneds tid i 1982. Kilvik ba Trolie undersøke hva som var i Christians påstand. Trolie meldte tilbake til Kilvik at det ikke var noe i påstanden om at Christian hadde sett allierte fly – det skulle ha vært søksfly han hadde sett. Det ble derfor ikke gjort noe mer med denne meldingen.”

Av det videre avhør fremgår at Kilvik refererer til Dagbladets oppslag som om det skulle være fra mai 1982, mens det som nevnt var fra juni 1984. Mye tyder derfor på at Kilvik i avhøret hos Flyhavarikommisjonen feilerindret årstallet (1982) da han sjekket ut opplysningene fra Kristian Mathisen, idet det mest sannsynlig skjedde i 1984. Kristian Mathisens første kjente offentlige beretning om ukjent fly i kritisk tid, synes således å ligge to års tid etter ulykken, ikke bare et par måneder senere, slik Kilviks forklaring i 1987 gir inntrykk av. Lensmannsbetjent Trolie døde i 1984.

5. Kommisjonens oppsummering. Kommisjonen har notert seg at Flyhavarikommisjonens avhør av personer fra Berlevåg i 1982 ikke ga foranledning til noen antakelse om at tettstedet hadde blitt overfløyet av jagerfly i tiden rundt havariet til LN-BNK. Kommisjonen har ellers merket seg at ingen av de to gjenværende vitner under sin forklaring for kommisjonen i 2003, hadde noen erindring av at det hadde vært noen annen lufttrafikk over Berlevåg etter at LN-BNK tok av fra Berlevåg med kurs for Mehamn, og at Sten Mikalsen opplyste at han og Bjørn Larsen

etter at flyet hadde tatt av ble stående ”og se etter flyet en stund”.

Kommisjonen ser for øvrig ikke bort fra at det i dagene etter havariet kan ha meldt seg personer fra Berlevåg for lensmannen med opplysninger om at de hadde sett jagerfly, men at observasjonene ikke ble formidlet videre til Flyhavarikommisjonen ut fra en vurdering av at observasjonene angikk søksfly. Kommisjonen viser om dette til forklaringen fra tidligere lensmann Hans Kilvik om opplysningene fra Kristian Mathisen.

14.2.3 Vitner fra Berlevåg som første gang ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1987

1. Innledning. Opptakten til de nye undersøkelsene i 1987-88 var som kjent oppslag i landsdelspressen med utgangspunkt i artikler forfattet av journalist Oddvar Kristoffersen, Narvik. Oppslagene ledet til at personer med tilknytning til Berlevåg sto frem i media med forklaringer som kunne tyde på at det hadde vært et fremmed jagerfly på vingene over Berlevåg og Omgang i tilknytning til den siste flygningen til ulykkesflyet LN-BNK.

Den utvidede Flyhavarikommisjonen avhørte 31. mars 1987 følgende personer fra Berlevåg i tilknytning til flyobservasjoner: Astrid Strand, ekteparet Bjarne Mathisen og Charlotte Andersen, Henry Saron Larsen, Aksel Eberg Pedersen, ekteparet Alf Håkon Pedersen og Judith Pedersen, Kenneth Nilsen, Trygve Gjæver Pedersen jr. og Roald Arnfinn Nilsen. Forklaringen til Roald Arnfinn Nilsen vil bli behandlet i kapittel 14.3.2, punkt 7.

2. Astrid Strand, hjemmehjelp, Berlevåg. Mandag 2. februar 1987 ble Astrid Strand avhørt av lensmannen i Berlevåg om sine observasjoner 11. mars 1982. Fra den protokollerte politiforklaringen gjengis:

”Hun sier at hun gikk hjem fra arbeid, som hjemmehjelp til Hilda Thorsen¹⁶³, kl 1300 den 11.03.82. Vitnet bor i Solhaugveien 4, dvs nesten helt vest i Berlevåg. Det tar ca. 5 min. å gå fra Hilda Thorsen og hjem til vitnet. Huset til vitnet er et eldre to etasjers hus, og ligger ca 2.5 km fra flyplassen. Hun kan ikke se selve flyplassen fra huset, men hun kan se når flyene kommer og drar.

Det var litt vind og snefokk den dagen.

Da hun kom hjem, gikk hun rett opp på loftet og la seg og leste. Soverommet har vindu mot vest. Kort etter at hun hadde lagt seg hørte hun et voldsomt bråk. Klokka var da ca 1330. Hun stod opp av sengen og gikk bort til vinduet for å se hva det var. Hun så et jagerfly som fløy lavt over Berlevåg. Det hadde en vestlig kurs. Hun la ikke merke til hvilken farge flyet hadde, bortsett fra at det var mørkt. Rett etterpå så hun mot flyplassen. Der så hun et Widerøe fly som nettopp hadde tatt av. Det hadde kommet ganske høyt, og det fløy vestover. Hun kunne da se begge

¹⁶³ Sannsynligvis feilskrift for Hildur Torgersen.

flyene samtidig. Hun kan ikke si noe om avstanden mellom dem. De forsvant begge vestover. Sikten var god da hun så flyene.

Hun har ikke noe mer å tilføye i saken.”

Det sentrale ved Astrid Strands observasjon er tidspunktet, ca. kl. 13.30. Ca. en time senere, kl. 14.28, lettet Widerøe-flyet LN-BNA – som også var en Twin Otter – for å gå på søk etter LN-BNK. I det samme tidsrommet fløy to norske Starfightere og en Falcon Jet også på søk etter LN-BNK. Hvis man blir stående ved at Astrid Strands eget tidsanslag for observasjonen ”ca kl 1330” i hovedsak er riktig, må observasjonen ha knyttet seg til den siste avgangen til havaristen LN-BNK kl. 13.19. Da var det ingen kjent jagerflytrafikk i området.

Kommisjonen har merket seg at Astrid Strand, slik hun er gjengitt i politiforklaringen, ikke gir noen forklaring på hvorfor hun er sikker på at hun forlot arbeidet kl. 13.00 denne dagen og hvorfor hun anslo tidspunktet for observasjonen til ”ca kl 1330”, på annen måte enn at hjemturen tok ”ca. 5 min”, at hun gikk ”rett opp” og la seg, og at hun ”kort etter” hørte jagerflyet.

Lørdag 14. februar 1987 hadde avisen Verdens Gang et større oppslag om vitneobservasjoner av jagerfly over Berlevåg 11. mars 1982. En del av avisoppslaget angår observasjoner gjort av Astrid Strand:

”Astrid Strand (60) fra Berlevåg er den som sikrest kan angi tidspunkter for når jagerflyet fløy over Berlevåg. Hennes vitneutsagn avfeier enhver spekulasjon om at det kan ha vært et norsk jagerfly.

Litt over klokken 13 ulykkesdagen la hun seg for å hvile litt da hun hørte et forferdelig bråk over hus-taket.

- Jeg sprang opp. Da jeg tittet ut vinduet så jeg et kompakt jagerfly.

Jeg vil ikke gi noen øvrig beskrivelse av flyet. Jeg har liten greie på sånt. Men samtidig som jagerflyet fløy over Berlevåg i østlig retning, så jeg at Widerøe-flyet hadde tatt av med kurs for Mehamn. Det er jo fastslått til å være kl. 13.15. Derfor er jeg skråsikker på tidspunktene.

- Jagerflyet gjorde en sving over Berlevåg og fortsatte etter Widerøe-flyet, sier Astrid Strand.”

Med forbehold om at hun er korrekt gjengitt av avisen, noterer kommisjonen at Astrid Strand nå er skråsikker på tidspunktene, idet hun fra eksterne kilder har fått opplyst når havaristen tok av fra Berlevåg. Hvorvidt hun av avisen har blitt foreholdt at det tok av et Widerøe-fly en time senere – da det var kjent jagerflytrafikk i området – sier artikkelen ingenting om. At hun i avisen er gjengitt slik at jagerflyet ble observert på østlig kurs, står for øvrig i strid med hva hun tidligere hadde fortalt til lensmannen og det hun senere fortalte til Flyhavarikommisjonen. Kommisjonen antar at kursendringen enten skyldes at hun er blitt feil gjengitt av avisen, eller at jagerflyet

under svingmanøveren først hadde østlig, deretter vestlig kurs.

Astrid Strand ble 31. mars 1987 avhørt av Flyhavarikommisjonen. Av hennes protokollerte forklaring fremgår:

”Hun arbeidet som hjemmehjelp hos Hildur Torgersen som var mor til Leif Torgersen og datteren Gunfrid. Hun laget middag og spiste hos dem. Leif Torgersen skulle med WF-flyet og han satt og ventet på drosjen da hun dro hjem. Det er 5-10 minutter å gå mellom hjemmene. Hun bor i Solhaugveien, og kan se når flyene kommer østfra. Hun kan ikke se når de lander, men hun kan se flyene etterat de er kommet opp i luften igjen etter avgang. Da hun kom hjem, sa hun at hun hadde spist middag og la seg på loftet. Der er det vinduer vestover mot flyplassen. Hun lå og leste, og så hørte hun et jagerfly. Det hørtes ut som om det svingte utover mot havet og så vestover. Hun ”hoppet” opp p.g.a. at det var slikt bråk – det minte om krigen. Det gikk så lavt – like over hustaket. Det var bare ett jagerfly. Hun så også Widerøeflyet etter at dette hadde tatt av fra flyplassen og var kommet opp og var på tur vestover. Flyene hadde samme kurs – Widerøeflyet var høyest, mente hun.

Hun gikk så å la seg igjen – hun tenkte først på at noe hadde skjedd. Hun så utover havet, og så ingen båter. Hun kunne se utover til Sletnes fyr.

Hun så ikke på klokken da hun kom hjem. Hun gikk fra Torgersen etter kl 1300. WF-flyet var kommet vest for flyplassen da hun så det. Jagerflyet kom likesom bakfra, fortore og lavere. Hun så ingen jagerfly senere på dagen, eller hørte noen. Hun tror ikke at klokken kunne være så mye som 1400 – hun lå og leste og hadde ikke sovnet.

Jagerflyet gjorde en sving – men vet ikke om den var krapp. Hun så ikke på klokken, men tror ikke hun hadde duppet av litt. Hun har ikke hørt noe om at naboen har hørt noe. Mannen lå i l. etg., og har ikke hørt noe. Hun har ikke meldt fra om sine observasjoner til noen. Hun sier ingen ble oppfordret til å melde fra i 1982. Alle prater om at det må ha skjedd noe, men ingen tør å si noe.

Da hun så mot flyplassen, så hun begge flyene samtidig mot himmelen.

Hun er noe usikker på tidspunktet. Når hun i politiavhøret sa at tidspunktet var 1330, henger det sammen med at da skal Widerøe-flyet gå etter ruten.

Hun bor ved sjøen ikke langt fra der Storelvdalen kommer ut. Hun lå og sov da en av naboen kom og sa at de savnet et Widerøe-fly ca kl 1500, tror hun. Hun hørte det på radioen. Hun meldte ikke fra om det hun så, sier hun, fordi hun ikke tenkte at dette hadde noe med ulykken å gjøre. Hun vil ikke kunne kjenne igjen jagerfly fra bilder.”

Astrid Strand avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 10. september 2003. Hun henholdt seg da til sin forklaring til Flyhavarikommisjonen fra 1987, dog slik at hun i dag erindrer observasjonen av jagerflyet noe forskjellig fra det som er protokollert fra hennes forklaring for Flyhavarikommisjonen:

”Hun sier at flyet kom lavt, og det kom på høyre side av huset, og hun kunne se rett ut mot flyet. Hun kunne se oppå vingene, men hun vet ikke om det

skyldes at flyet svingte eller om det gikk så lavt at hun kunne se det litt ovenfra.”

I forklaringen til Flyhavarikommisjonen kopler Astrid Strand tidspunktet for da hun gikk hjem fra arbeid, med at Leif Agnar Torgersen og datteren Gunnfrid, som skulle med ulykkesflyet, ventet på drosje til flyplassen. Av lydbåndopptaket fra avhøret fremgår det tydelig at de som skulle med flyet ikke var reist da hun selv gikk hjem. Dette gir støtte til Astrids Strands eget anslag om at hun selv gikk hjem i tiden rundt kl. 13.00.

Til Flyhavarikommisjonen presiserer hun videre at årsaken til at hun i politiforklaringen knyttet tidspunktet for jagerflyobservasjonen til ca. kl. 13.30, var at ”*da skal Widerøe-flyet gå etter ruten*”. At flyet etter ruteplanen skulle gå kl. 13.30 er for så vidt riktig, dog slik at flyet denne dagen gikk 11 minutter før ruten. Kommisjonen bemerker at å relatere observasjonen til ruteavgangen til ulykkesflyet kunne gitt et rimelig tidsmessig holdepunkt for observasjonen, om dette var den eneste avgangen av et Widerøe-fly fra Berlevåg innenfor en rimelig tidsramme. Men når man vet at det også tok av en Twin Otter på søk etter havaristen ca. en time etterpå, og det da dessuten var jagerfly i området, blir tidfestingen – fem år i ettertid – langt mer usikker.

Idet hun ikke har noen tidsangivelse eller andre referansepunkter for hvor lenge hun hadde ligget og lest før hun hørte og så flyene, finner kommisjonen det vanskelig å legge til grunn at Astrid Strand opplevde dette i forbindelse med avgangen til LN-BNK kl. 13.19. Legger en til grunn at hun gikk fra Torgersens ”*etter kl 1300*”, og brukte 5-10 minutter hjem, der hun også vekslet noen ord med sin mann før hun gikk opp i 2. etasje, ville hun knapt rukket å legge seg ned på før episoden inntraff. Kommisjonen viser også til at hun ikke etterpå hørte eller så jagerfly over Berlevåg, selv om det da er kjent at tettstedet ble overflyet av søksfly.

Hennes observasjon og hennes egen tidfesting av denne vil imidlertid inngå som et moment i kommisjonens samlede vurdering av hva som kan utledes av vitneobservasjonene.

3. *Bjarne Mathisen og daværende ektefelle Charlotte Andersen, Berlevåg.* Bjarne Mathisen sto i 1987 frem med opplysninger som innebar identifikasjon av fly over Berlevåg 11. mars 1982 som en Harrier. Kommisjonen har tidligere, i kapittel 13.2.4.2, gjennomgått hans forklaring på dette punkt, og kommet til at den i så måte ikke innebærer noen overbevisende identifikasjon. Formålet i det følgende er å ta stilling til om hans forklaring er et egnet bevisgrunnlag for at det fløy et ukjent jagerfly over Berlevåg på et tidspunkt som er påfallende i forhold til ulykken. Bjarne Mathisen er bror til avdøde Kristian Mathisen, som sto frem i media med sin jagerflyobserva-

sjon sommeren 1984, jf. kapittel 13.2.2, punkt 4 foran.

Fra Bjarne Mathisens protokollerte politiforklaring 5. februar 1987 fremgår om omstendighetene rundt observasjonen:

”11.03.82 var vitnet hjemme i Stensbakken. Huset vender mot nordvest. Han ser mot flyplassen og Omgang. Sikten var god. Kl. var mellom 1300 og 1330. Han er helt sikker på at det ikke var senere enn 1330, pga at det skjedde i god tid før folkehjelpen ble oppkalt angående ulykken. Folkehjelpen ble oppkalt kl 1500. Kan ikke si hva der er som gjør at han er helt sikker på klokkeslettet så lenge etter ulykken.

Han sier at han på det tidspunktet så et fly i lav høyde over Berlevåg. Det var mellom 100 og 200 m over bakken. Flyet fløy NNØ-over, rett på vestsiden av den vestlige bebyggelse i Berlevåg. Dvs mellom flyplassen og Berlevåg. Ca 2 km fra land dreide flyet vestover mot Gamvik. Han kunne ikke på noe tidspunkt se Widerøeflyet, men det kan han ikke dersom flyene tar av fra Berlevåg mot VSV.

(...) Flyet lagde ikke noe støy.

Hans kone Charlotte Andersen stod sammen med ham og så på flyet.”

Etter at han noen dager etter avhøret hos lensmannen i 1987 ble oppsøkt av journalister og av disse forelagt bilder og plansjer av ulike fly, kom Bjarne Mathisen som tidligere nevnt til at det han hadde sett måtte være en Sea Harrier. Kommisjonen viser til kapittel 13.2.4.2 foran.

Da han møtte for Flyhavarikommisjonen 31. mars 1987 stilte han med ferdig utferdiget rapport om observasjonen, som i det vesentlige knyttet seg til detaljer på det observerte flyet. Rapporten er gjengitt i sin helhet i kapittel 13.2.4.2. Av rapporten fremgår at han trekker sin tidligere forklaring for lensmannen, dels fordi den ikke var tatt opp av Flyhavarikommisjonen, dels fordi den etter hans vurdering var ufullstendig. Noen utdyping av hvorfor observasjonen ble gjort ”*mellom kl. 13.00 – 13.30*”, gir Mathisen ikke i den skriftlige redegjørelsen. I hans protokollerte forklaring for Flyhavarikommisjonen fremgår om tidspunktet for observasjonen:

”Han mener at klokken var mellom 1300 og 1330. Han kan i dag ikke huske dette. Det var kona som så flyet først. Han vet ikke grunnen nå til at han husket klokkeslettet den gang – det kan ha vært en telefon, møte, radioprogram e. lign. som er årsak til at han husket klokkeslettet. Så ikke eller hørte ikke WF-flyet da det tok av. Det er en berghylle ved huset hans som sperrer utsikten. Han kan derfor ikke si noe om jetflyet var før eller etter WF. Han har verken sett eller hørt noe av søkerflyene.

(...) Han vet at han så flyet i god tid før folkehjelpen kom i gang med søk kl 1500 ca.”

Bjarne Mathisen avga forklaring for kommisjonen under åpen høring 10. september 2003. Om tidspunktet for observasjonen er det protokollert fra forklaringen:

”Vitnet ble foreholdt sin skriftlige forklaring 31.3.87, og han fastholdt at det som står i den er korrekt. Når det gjelder tidspunktet da han så flyet sammen med sin daværende kone, har vitnet i ettertid kommet frem til at det må ha vært mellom kl. 1318 og 1321. Dette har han funnet ut ved å snakke med vitnet Astrid Strand. Hun så det samme flyet som vitnet og hans kone, og Astrid Strand så også Widerøeflyet lette kl. 1319. Dette var i det samme tidsrommet som hun så jetflyet. Derfor er vitnet så sikker på at tidsrommet må ha vært mellom kl. 1318-1321.”

Kommisjonen utelukker ikke at Bjarne Mathisen så det samme jagerflyet som Astrid Strand har opplyst å ha sett, og til samme tid. Med bakgrunn i den usikkerhet som hefter ved tidfestingen av Astrid Strands forklaring, jf. gjennomgangen foran, finner kommisjonen at Mathisens henvisning til hennes forklaring ikke tilfører grunnlaget for hans egen tidfesting noe nytt. Man må derfor tilbake til Mathisens forklaringer fra 1987, og se om det der er konkrete holdepunkter for tidfestingen. Med bakgrunn i hans egen forklaring fra 1987, må observasjonen ha skjedd mellom kl 13.00 og et tidspunkt *”i god tid før folkehjelpen kom i gang med søk kl 1500 ca.”* Som nevnt var det imidlertid kjent jagerflytrafikk i området allerede ca. 50 minutter etter ulykken, fra ca. kl. 14.20. Hans egen forklaring fem år etter ulykken er derfor lite egnet til å avklare om observasjonen var av norske fly på søk etter LN-BNK eller om det var av et ukjent jagerfly til et tidspunkt som er påfallende i forhold til ulykken. Kommisjonen har imidlertid merket seg at heller ikke Bjarne Mathisen har noen erindring av å ha sett eller hørt jagerfly over Berlevåg senere på dagen, til tross for at tettstedet da ble overfløyet av jetfly på søk etter LN-BNK.

Bjarne Mathisen viser i avhørene fra 1987 til at han gjorde observasjonen fra sitt hjem, sammen med sin daværende ektefelle Charlotte Andersen. Hun ble avhørt av Flyhavarikommisjonen 31. mars 1987. Fra hennes protokollerte forklaring fremgår:

”11. mars 1982 husker hun at hun tilfeldigvis stod i vinduet og så et fly i voldsom fart, som kom veldig lavt. Hun tror det var et militærfly – kanskje jetjager. Hun har ikke noe greie på fly. Hun så ikke fargen. Flyet kom østfra og fløy mot Tanafjorden. Flyet var alene. Hun så det bare en svært kort stund. Hun fulgte det så lenge hun kunne se det – det gikk mot Nordkynn. Hun skvatt til p.g.a. at flyet brakte slik.

Hun kan si at det var mellom kl 1300 og 1330, det mener hun å huske. Hun hadde vært på en jobb, som hun kom hjem fra litt etter kl 1300.

Hennes mann Bjarne var hjemme – hun tror at de så det samtidig. Han satt i stolen og reiste seg opp – kanskje fordi hun ”skvatt” til. Hun så ikke Widerøeflyet den dagen.

De kunne se WF-flyet hvis det kom rett over – men hun la ikke merke til noe den dagen.

Hun kan heller ikke huske at hun så jagerfly eller annen lufttrafikk samme dag.

Hun mener hun har tenkt på det angitte klokkeslett for sine observasjoner hele tiden. Hun mener hun så flyet fra siden og at det gikk nokså rett. Det gikk på venstre side av kirken. Hun unnlot å melde fra, fordi hun ikke har tenkt at hennes observasjon av et lite fly kunne være av interesse. Hun kan ikke huske om flyet foretok noen sving. Hun mener hun max. så flyet i 1 minutt.

Hun hører endel lufttrafikk over Berlevåg – den går høyt. Hun har aldri sett jagerfly gå lavt ellers.”

Charlotte Andersen døde før kommisjonen startet opp sitt arbeid.

Legger man til grunn Charlotte Andersens eget tidsanslag fem år etter hendelsen, gir hennes forklaring – sammen med Bjarne Mathisens – et relativt klart holdepunkt for at observasjonen skjedde på et tidspunkt som er påfallende i forhold til ulykken, og i et tidsrom hvor det ikke er kjent lufttrafikk i området.

Som kommisjonen har pekt på i relasjon til Bjarne Mathisens observasjoner, er det rimelig å tro at han og ektefellen opplevde det samme jagerflyet som Astrid Strand. Kommisjonen har merket seg at heller ikke Andersen har erindring om at Berlevåg ble overfløyet av andre fly denne dagen. Også for Andersen hefter det – fem år etter hendelsen – tvil om nøyaktigheten ved hennes eget tidsestimat for observasjonen. En feilerindring på ca. 50 minutter plasserer observasjonen til søksfasen, da det var kjent jagerflytrafikk over Berlevåg. Også de iøynefallende ulikheter mellom ektefellenes iakttakelser, særlig med hensyn til at den ene hørte sterk lyd fra flyet, mens den andre ikke hørte noe, må trolig tilskrives tidsforløpet.

4. *Henry Saron Larsen, Berlevåg.* Henry Saron Larsen sto i 1987 frem med utsagn som innebar identifikasjon av fly over Berlevåg 11. mars 1982 som en Harrier. Kommisjonen har tidligere, i kapittel 13.2.4.3, gjennomgått hans forklaring på dette punkt, og kommet til at den i så måte ikke innebærer noen overbevisende identifikasjon. Formålet i det følgende er å ta stilling til om hans forklaring er et egnet bevisgrunnlag for at det fløy ukjente jagerfly over Berlevåg på et tidspunkt som er påfallende i forhold til ulykken.

Av Henry Saron Larsens politiforklaring 28. januar 1987 fremgår om omstendighetene rundt observasjonen:

”Vitnet sier at han på det tidspunkt som Widerøeflyet skulle ha tatt av fra Berlevåg, så et jagerfly som fløy Nordover Storelvdalen. Det dreide vestover etter å ha passert den østre moloen i Berlevåg. Det fløy svært lavt, mindre enn 100m over bakken. Motorene måtte ha vært avslått. Han hørte bare et vindsus i det det passerte. Flyet var sort med mørkegrønne skræe striper

Han sier at flyet er sett av flere her i Berlevåg. Han vet også om en dame som skal ha sett både dette jagerflyet og at Widerøe flyet tok av fra Berlevåg.

Han husker ikke navnet på henne, men han skal finne det ut.”

Slik Larsens forklaring er gjengitt i politiforklaringen plasserer han sin egen observasjon av jagerfly i kritisk tidsrom. Det er imidlertid en svakhet ved avhøret at det ikke sier noe om hva som fikk Larsen til å mene at han så jagerflyet ”*på det tidspunkt Widerøe-flyet skulle ha tatt av fra Berlevåg*”. Av sammenhengen fremgår det imidlertid at han ikke selv så Widerøe-flyet lette. Den damen som Larsen henviser til, synes relativt klart å være Astrid Strand.

Den 2. februar 1987 publiserer avisa Finnmarken et intervju med Larsen, hvor han om tidspunktet for observasjonen gjengis slik:

”Henry Larsen var på rypejakt den skjebnessvangre marsdagen i 1982.

- Senere på dagen satt jeg sammen med noen kamerater da nyheten om ulykken kom på lokalsendinga. Jeg tenkte straks, og nevnte også for de andre, at havariet kunne ha sammenheng med jagerflyet. Grunnen til det var at tidspunktene stemte overens.

Henry Larsen varslet ikke myndighetene om det han hadde sett. Flyet hadde jo passert like ved Berlevåg og rett forbi Sjøforsvarets radarstasjon. Han tok det derfor som selvsagt at både Forsvaret og flyhavarikommisjonen visste om jagerflyet.”

Noen nærmere angivelse av hvorfor tidspunktene etter hans oppfatning ”*stemte overens*”, ser det imidlertid ikke ut til at avisen har funnet grunn til å spørre om.

Henry Saron Larsen møtte for Flyhavarikommisjonen 31. mars 1987. Om observasjonen og omstendighetene rundt denne er det protokollert fra forklaringen:

”Han var på rypejakt 11. mars 1982 oppe i fjellet. Klokken var ca 1300 – 1330. Da han var ca 100 m fra hjemmet, så han et jagerfly, kompakt og middels stort komme ned Storelvdalen. Det fløy på nord – da det kom ca 1 mil nord for bebyggelsen i Berlevåg, svingte det vestover. Mørkt – eller sort – var flyet, med kamuflasjefarver. Han hadde noen folk hos seg på kvelden og nevnte dette for dem. Det må ha vært før kl 1700. Han hørte ingen motorbrøl – det bare ”seilte” i stor fart. Han så silhuetten av flyveren – så lavt var det. Han var da over dampskipskaia. Kan ikke huske at han så eksos fra motoren. Han så eller hørte ingen andre fly – heller ikke Widerøeflyet. Han vet derfor heller ikke om han så jagerflyet før eller etter avgangen til Widerøeflyet.

(...)

Han kan forøvrig ikke si noe nærmere om klokkeslettet, men mener det må ha vært før kl 1330. Det var kaldt på fjellet og han gikk tidlig hjem fra jakt. Han hørte ingenting til jagerfly senere.

Jagerflyet hørtes som et ”sus” og var på avstand av ca 500 m. Han mener det ikke kunne ha vært mer enn ca 100 m over sjøen nede i ”Været”.

Han har aldri meldt fra om dette, men mener mange i Berlevåg snakket om dette i mars 1982. Han regnet med at Forsvaret og Lufttrafiktjenesten had-

de registrert dette. Det var klart og kaldt vær med mye vind. Det var noe snefokk.

(...)

Han stod på veien like ved huset sitt.”

Henry Saron Larsen møtte for kommisjonen i åpen høring 9. september 2003. Han opprettholdt med ett forbehold sin forklaring slik den er gjengitt i protokollen fra Flyhavarikommisjonens avhør av ham i 1987. Om forbeholdet er det inntatt i kommisjonens protokoll fra forklaringen:

”Han godkjente denne forklaringen, bortsett fra en viktig sak. I siste avsnitt på side 2 (74) står det at han aldri meldte fra om flyet han så. Dette er ikke riktig.

Etter at vitnet hadde observert flyet den 11.3.82 meldte han fra til lensmann Kilvik et par dager senere. Han fikk da beskjed om å glemme det, og at det var en ordre. Kilvik har benektet det senere. Vitnet fortalte om det han hadde sett til andre personer i Berlevåg.”

Opplysningen om at Larsen tok kontakt med lensmann Kilvik om flyobservasjonen like etter ulykken står i klar motstrid til det han oppga til avisen i februar 1987, og til Flyhavarikommisjonen i mars 1987. Av lydbåndopptaket fra hans forklaring til Flyhavarikommisjonen i 1987, fremgår at Larsen er noe svevende med hensyn til om kontakten hans med Kilvik var i mars 1982, eller i tilknytning til at han året etterpå rapporterte til lensmannen at han hadde funnet en wire i sjøen som kunne stamme fra ulykkesflyet. Det fremkommer imidlertid intet om at Kilvik skal ha bedt ham om å tie stille med noen observasjon av jagerfly. Kommisjonen finner det av disse grunner vanskelig å legge til grunn at Larsen – om han nevnte observasjonen for Kilvik i 1982 – fikk beskjed om å tie stille om saken. For øvrig sto Larsen ved sin forklaring fra 1987 for den utvidede Flyhavarikommisjonen.

Slik Larsen beskriver observasjonen, kan dette vanskelig være det samme flyet som er beskrevet av Bjarne Mathisen og Charlotte Andersen. Mathisen opplyser å ha oppdaget flyet gjennom stuevinduet som vender mot vest. Flyet Larsen så, kom øst av huset til Bjarne Mathisen og Charlotte Andersen. Slik særlig Mathisen har forklart seg, ville ektefellene ikke kunne ha sett flyet i den trasé over Berlevåg som er beskrevet av Henry Saron Larsen. Hvorvidt Larsen har sett det samme flyet som ble observert av Astrid Strand, kan være mer usikkert, idet hun synes å ha sett flyet over havet på vestlig kurs. Forskjellene i observasjonene av flyets trasé over Berlevåg kan tyde på at vitnene ikke nødvendigvis har sett det samme flyet, men at tettstedet enten ble overflyet av to fly nesten samtidig, eller av to fly til forskjellige tidspunkter.

Larsen mente i 1987 at klokken måtte ha vært "ca. 1300 – 1330" da han så jagerflyet over Berlevåg. Han hadde imidlertid ikke klokke på seg. Han kan heller ikke knytte observasjonen opp til andre tidsnære begivenheter som i sin tur kan tidfestes. Heller ikke Larsen kan oppgi å ha noen erindring av at Berlevåg ble overflyet av jagerfly litt senere på dagen.

I og med at norske jagerfly, mørke av farge, overfløy Berlevåg på et tidspunkt etter ca. kl. 14.20, finner kommisjonen at det hefter stor usikkerhet ved grunnlaget for Henry Saron Larsens tidfesting av jagerflyobservasjonen slik den fremkommer for Flyhavarikommisjonen fem år etter hendelsen.

5. *Aksel Eberg Pedersen, Berlevåg.* Flyhavarikommisjonen ble av Bjarne Mathisen gjort oppmerksom på at også Aksel Eberg Pedersen skulle ha sett det samme jagerflyet som han. Flyhavarikommisjonen gjennomførte avhør av Pedersen 31. mars 1987. Fra forklaringsprotokollen gjengis:

"Han vikarierte på Dampskipskaia 11. mars 1982 og satt ved bordet og drakk kaffe.

Han så Widerøeflyet som kom og tenkte "det var en trofast fugl". Han så også at det lettet. Noe senere så han et fly med svart røyk etter som for vest om Berlevåg. Han aner ikke hva slags fly det var – men tror det var et jagerfly. Flyet holdt god fart. Vinden var sterk den dagen. De skulle ha inn en lastebåt som skulle komme kl. 1100.

Båten kom mye tidligere enn ventet fordi vinden var så sterk, at den ikke kom inn til Mehamn. Det var uvanlig sterk vind, men det var sol og klart vær.

Han mener han så jagerflyet endel minutter etter at LN-BNK hadde lettet – knapt 5 minutter mener han nå. Han så bare ett slikt jagerfly. Han så ikke hvilken vei det for fordi han ble opptatt med jobben sin.

Han så ingen annen trafikk i luften den dagen, enn en Widerøe-maskin som antakelig var søksflyet.

Det er sjelden å se jetjagere – de går også vanlig mye høyere. Jagerflyet gikk lavt – han så det under masten over fjellet i Berlevåg fra kaia.

Han har en gang sett Orionfly gå så lavt – det er det eneste. Han synes jagerflyet begynte å lette da det gikk utover havet. Han hørte ikke lyden av flyet – men det er vanskelig å høre der han var p.g.a. støy.

Han kan ikke huske noe nærmere om tidspunktet – men han mener det kanskje var i 14-tiden, fordi de slutter kl 1500 på kaia. Han mener det var adskillig kortere tid mellom 1. WF og jagerflyet enn mellom 2. WF og jagerflyet. Det er lenge siden nå, men han mener det kanskje gikk 5 min. mellom 1. WF og jagerfly og 15-20 min. fra jagerflyet til neste WF. Det er litt vanskelig å huske nå.

Jagerflyet kom antakeligvis på vestsiden av bebyggelsen i Berlevåg og gikk utover fjorden.

Han var helt alene på kaien. (...) Han sa til kona 11. mars 1982 at han ikke kunne tenke seg at jetjageren hadde vært borti LN-BNK.

Han har ikke hørt snakk om fremmed fly som skulle være årsak til havariet, før nå etter nyttår.

Han mener han hørte om ulykken ca 1/2 time etter ulykken – sønnen kom hjem og fortalte.

Telefonen var blokkert etter at han så jetjageren – antakelig p.g.a. søket. Han mener at jetjageren – hvis den var der i nærheten – kunne ha nådd til Berlevåg. Ellers var den her for snart etter havariet til å drive søk. (...) Han la ikke merke til at det var noe båttrafikk på havet. Han kan ikke huske det."

Pedersens eget tidsanslag for observasjonen er usikkert: «*Han kan ikke huske noe nærmere om tidspunktet – men han mener det var i 14-tiden, fordi de slutter kl 1500 på kaia.*» Innenfor arbeidstiden ville han ha fått med seg både avgangen til havaristen, Widerøe-flyet som tok av og gikk på søk ca. en time senere og de militære søksflyene som da også var i området. Kommisjonen har imidlertid merket seg at heller ikke Aksel Eberg Pedersen har sett mer enn dette ene jagerflyet denne dagen.

Noe mer konkret blir tidsanslagene ved at han relaterer observasjonene til ankomsten og landingen av to Widerøe-fly. Av lydbåndopptaket fra avhøret fremkommer at Pedersen var klar på at det første flyet kom østfra og det andre flyet kom vestfra. Dette gir da et relativt klart holdepunkt for at det første flyet var havaristen LN-BNK og at det andre flyet var LN-BNA som fløy på søk etter havaristen. Etter hans anslag om at jagerflyet kanskje kom fem minutter etter at det første flyet lettet, er observasjonen gjort på et tidspunkt da det ikke var annen kjent militær trafikk i området. Det er imidlertid ikke så opplagt at det første flyet Aksel Pedersen så var havaristen, selv om den kom inn mot Berlevåg fra øst. På veien fra Mehamn til Berlevåg tok også LN-BNA en runde ut over havet for å se etter det savnede flyet, før det gikk til Berlevåg for å sette av passasjerene.

Sammenholdt med andre observasjoner i Berlevåg, synes traseen til flyet som Aksel Pedersen observerte å være mer i tråd med observasjonen til Bjarne Mathisen/Charlotte Andersen, enn den til Henry Saron Larsen.

6. *Ektefellene Alf Håkon og Judith Bergljot Pedersen, Berlevåg.* Ekteparet Pedersen eide og drevet en drosjebil i Berlevåg 1982. De ble begge avhørt av Flyhavarikommisjonen 31. mars 1987 om egne opplevelser 11. mars 1982 og om senere snakk i bygda om ukjente jagerfly.

Fra forklaringen til Judith Bergljot Pedersen 31. mars 1987 gjengis:

"Hun kjørte ikke drosjen den dagen 11. mars 1982, det var det mannen hennes Alf som gjorde.

Han hentet hennes svigermor på flyplassen og bragte passasjerer til flyet som skulle vestover.

Hun har lest i avisene om fremmede fly – hun har ikke hørt fremmede fly selv. Hun var inne og lagde middag på det aktuelle tidspunktet.

Ingen har sagt noe til henne noen gang før om fremmede fly, før hun nå leste om det i avisene på nyåret 1987. Hun hørte over bilsentralens sender at flyet LN-BNK ikke var kommet til Mehamn og ble opp-

skaket. Ryktet gikk fort rundt i Berlevåg – lenge før det kom på vanlig radio.

Vinden var veldig sterk den dagen – det var kraftig jordfokk, sier hun. Hun synes det var rart om ikke hun skulle ha hørt det, hvis folk i Berlevåg skulle ha snakket om fremmed flytrafikk som årsak til havariet. Hun har altså ikke hørt det før hun nå har lest det i media.”

Fra forklaringen til ektemannen Alf Håkon Pedersen 31. mars 1987 er det protokollert:

”11. mars 1982 kjørte han drosjen til flyplassen i Berlevåg. Han fikk bestilling fra 4 av de omkomne. Han kjørte Leif Torgersen og hans datter pluss 1 fra Tromsø på 2 turer. Han skulle hente svigermoren som kom fra Vadsø.

Han hørte over radioen at ulykken skulle ha skjedd, og dro umiddelbart til flyplassen igjen. Han hadde sett LN-BNK lande, men så ikke noe unormalt.

Det var mye vind den dagen – det var sterk vind, så folk gikk foroverbøyd.

Han kan ikke huske om han var på flyplassen da flyet lettet. Han mener å ha sett kaptein Hovring tidligere. Han la ikke merke til noen fremmed flytrafikk [i] det aktuelle tidsrom. Han pendlet mellom Berlevåg og flyplassen, og mener han ville lagt merke til det, hvis det hadde vært noen slik annen lufttrafikk.

Han hørte heller ingen fly da. Han har heller ikke hørt andre ha snakket om dette, før det nå kom i media etter nyttår 1987. Han kan ikke si han har hørt fremmed lufttrafikk over Berlevåg.

(...)

Først nå etter at han har lest og hørt om dette i media, har Bjarne Mathisen fortalt at han og kona skulle ha sett et fremmed jagerfly. Han mener han burde ha visst det, hvis det hadde vært snakk om det før – han kjenner alt folk i Berlevåg som drosjeeier og sjåfør.”

Verken Judith eller Alf Pedersen opplyste å ha hørt eller sett jagerfly over Berlevåg i et tidsrom som er påfallende i forhold til ulykken. For Judith Pedersen kan dette kanskje forklares med at hun opplyste å ha vært inne og laget middag. Alf Pedersen kjørte imidlertid passasjerer til og fra flyplassen i tilknytning til rute WF-933 fløyet av LN-BNK, og har da et relativt klart referansepunkt for hvor han var og hva han gjorde i det kritiske tidsrom. Det samme gjelder for flyplassekspeditorerne som Flyhavarikommisjonen avhørte i 1982 og som kommisjonen har avhørt i 2003.

7. *Kenneth Nilsen, Berlevåg.* Kenneth Nilsen var i 1982 daglig leder for lufttrafikkjenesten ved Berlevåg lufthavn, og satt på vakt i tårnet da LN-BNK havarerte. Fra hans forklaring til Flyhavarikommisjonen 31. mars 1987 er det blant annet protokollert:

”Han var tilstede på flyplassen i Berlevåg 11. mars 1982. Det blåste kuling fra syd-sydvest – kraftig vind.

Flyet tok av med kurs for Nordkynnhavøya. Det fløy VFR. De holdt dem på samband ca 1 – 1 ½ minutt. Han observerte det i 2-3 minutter. Han tipper at høyden var 1000-1500 fot da han slapp det av syne. Det var helt klart vær.

Han så ingen fremmede fly og det var helt stille i tårnet. Ingen brøyting e.l. foregikk. De hørte ingen støy fra andre fly, og det pleier de vanligvis å kunne høre. De hørte f.eks. starfighterene før de så dem noe senere.

(...)

Da Nilsen hørte at flyet var savnet, tok han en kikkert og så utover. Det var ikke noe som foregikk på havet. Det var helt klart, og han så også helt over til Sletnes fyr. Han så ingen båter i området. Med den vinden som var og som kom fra sør, er havet nokså ”flat”. Det var helt ”stilt” utover havet, sier han. At og om det kom båter etterpå vet han ikke, fordi han da ble opptatt av andre ting. Etter ulykken så han først 1 Starfighter, som kom ”bak ryggen” på dem, antakelig på østsiden av Berlevåg, ut over havet og bøyde av mot Sletnes, eller Nordkynnsiden. Nr 2 Starfighter kom litt etter og hadde en krappere sving. Begge kom omtrent ned i Storelvdalen. De kom bare en gang over Berlevåg. De svingte mot Omgang. Starfighterne var de første som kom. Så kom Forsvarets Falconjet fra Kirkenes. Den hadde de samband med fra tårnet, og ble sendt videre til Omgang – Gamvik-området. Falconjetten gikk i minst 2 500 fot, mens Starfighterne gikk antakelig under 1 000 fot. Det var ingen andre jagerfly i området.

Det hadde heller ikke vært andre jagerfly over Berlevåg tidligere på dagen.”

Etter at han hadde avgitt sin forklaring til Flyhavarikommisjonen, ble Kenneth Nilsen intervjuet av daværende NRK-medarbeider Bjørn Nilsen. Bjørn Nilsen arbeidet med en fjernsynsproduksjon om Mehamn-ulykken, som også skulle ta opp muligheten for at flyet hadde kollidert med et fremmed jagerfly. I programproduksjonen *Hva hendte?*, del 1 og 2, som ble sendt på NRK fjernsyn i september 1988, vises sekvenser fra intervjuet med Kenneth Nilsen, uten at intervjueren tar opp spørsmål i tilknytning til eventuelle observasjoner av flytrafikk i luftrommet over Berlevåg i tiden rundt avgangen til LN-BNK.

Kenneth Nilsen møtte for Kommisjonen i åpen høring 5. desember 2003. Han bekreftet da forklaringen han i 1987 hadde gitt til Flyhavarikommisjonen.

Nilsens forklaring gir klar støtte for at jagerflyene som andre vitner har observert fra Berlevåg var norske Starfightere som etter ulykken kom til stedet for å gå på søk etter det savnede Widerøe-flyet. Han er klar på at han fulgte havaristen med øynene et stykke på vei, og at det ikke var andre fly i området på den tiden. Han er videre klar på at de norske Starfighterne kom i lav høyde over Berlevåg noenlunde i den høyde og trasé som noen vitner har beskrevet dem.

Det som skiller Nilsens forklaring fra forklaringer mottatt fra vitner som mener å ha sett jagerfly i kritisk tidsrom, er at Nilsen kan relatere sin forkla-

ring til avgangen til LN-BNK, hvilket gir et fastere ankerpunkt for når jagerflyobservasjonen ble gjort. Nilsen har i likhet med andre vitner bare erindring av at Berlevåg ble overfløyet av jagerfly én gang 11. mars 1982. Dertil kommer at Nilsen ut fra sine arbeidsoppgaver hadde særlig oppfordring til å holde seg orientert om bevegelser i luftrommet rundt Berlevåg. Hadde det forholdt seg slik at området ble overfløyet av et annet luftfartøy kort tid etter at LN-BNK hadde tatt av med kurs for Mehamn, er det sannsynlig at dette ville blitt sett av Nilsen og at denne informasjonen ville tilflytt Flyhavarikommisjonen da den besøkte Berlevåg 13. mars 1982. Det vises også til forklaringen fra hans kollega Trygve Gjæver Pedersen jr. i det følgende.

8. *Trygve Gjæver Pedersen jr., Berlevåg.* Trygve Gjæver Pedersen jr. var i 1982 tilsatt som AFIS-fullmektig i tårnet på Berlevåg lufthavn og var på vakt der da LN-BNK havarerte. Fra hans forklaring til Flyhavarikommisjonen 31. mars 1987 er det blant annet protokollert:

”Hovring fikk den info han skulle ha – ikke noe var unormalt eller alarmerende. Han så flyet til det passerte Tanafjorden – da hørte han at Mehamn tok over. Han fulgte med ham – det var spesiell kraftig vind, slik det kan bli over Tanafjorden. Han hørte at Breines snakket med tårnet i Mehamn. Hovring snakket fram til Berlevåg.

Det han hørte, var ikke unormalt. Han kunne ikke høre Mehamn snakke til flyet.

Han sier at det helt sikkert ikke var annen lufttrafikk over Berlevåg på nevnte tidspunkt. Men han så jagerfly senere. Han har verken sett eller hørt andre fly.

Ca 1/2 – 3/4 t etter at LN-BNK forsvant, kom en Starfighter som han antok hadde med søket å gjøre. Han så så Falconjet, som kom fra Kirkenes, den gikk lavt. Så så han et Norving-fly, da må klokken ha blitt minst 1430. Så kom også en Widerøe flight på tur til Kirkenes. Dette satte av passasjerer i Berlevåg, før det dro på søk. Det var også 3 helikoptre. Han hadde mye å gjøre. Han mener at Falconjet'en passerte ca 1415 på ca 2 000 fot og satte kursen mot Gamvik.

(...)

Han mener han ville se ethvert fly fra tårnet, selv om et slikt gikk svært lavt for å unngå å bli sett.”

Trygve Gjæver Pedersen jr. møtte for kommisjonen i åpen høring 2. desember 2003. Han bekreftet da den forklaringen han hadde gitt til Flyhavarikommisjonen i 1987. Han presiserte at han hadde fulgt LN-BNK med kikkert omtrent til det var midtveis over Tanafjorden, 10 nautiske mil ute. Han hadde sett begge de to norske Starfighterne den ene gangen de kom over Berlevåg, og at de da gikk vestover i ca. 500 fot.

Dersom Trygve Gjæver Pedersens forklaring og forklaringen fra hans daværende kollega Kenneth Nilsen legges til grunn, må flyene, som vitner har ob-

servert over Berlevåg, være Starfightere som etter ulykken gikk på søk etter havaristen LN-BNK.

Med hensyn til påliteligheten av Pedersens observasjoner, viser kommisjonen til de vurderinger den foran har gjort av forklaringen til hans tidligere kollega Kenneth Nilsen.

9. *Kommisjonens oppsummering.* Gjennomgangen av avhør og forklaringer til vitner som første gang ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1987 – fem år etter ulykken – etterlater et sammensatt bevisgrunnlag. Flere vitner meldte da fra om observasjoner av jagerfly som de til dels uavhengig av hverandre tidfestet til tiden rundt havariet til LN-BNK. Det hefter imidlertid stor usikkerhet ved tidfestingene.

Et sterkere grunnlag for tidfestingen av jagerflypasseringen gir forklaringene fra AFIS-betjentene i tårnet i Berlevåg, som opplyser at jagerflyene kom etter at LN-BNK ble meldt savnet og at det ikke var andre fly i området i tiden rundt ulykken. Kommisjonen har som nevnt festet seg ved at verken de som mener å ha sett jagerfly i kritisk tidsrom, eller AFIS-betjentene, har erindring av at tettstedet ble overfløyet ved mer enn én anledning.

Det samlede bildet av vitneobservasjoner fra Berlevåg tilsier at det, eller de jagerfly som er observert, er norske søksfly som kom til stedet etter at LN-BNK var meldt savnet.

14.2.4 *Vitner fra Berlevåg første gang avhørt av kommisjonen 2003-2004*

1. *Innledning.* Kommisjonen har i perioden 2003-2005 innhentet forklaring om flyobservasjoner fra elleve vitner fra Berlevåg som ikke har avgitt forklaring tidligere. Dette er Terje Daldorff, Inger Nikolaisen, Magnar Dahl, Torfinn Svendsen, Hans Larsen, Steinar Hansen, Raymond Johansen, Arne Kristian Arntsen, Serine Schulstad, Frank Wentzel og Aud Steine.

2. *Terje Daldorff, Berlevåg.* Terje Daldorff fremsto første gang for offentligheten høsten 2002 i NRK Brennpunkt-produksjonen *Vanskelige vitner*. Han var i 1982 tilsatt i Varanger Kraft og hadde 11. mars 1982 vært på et arbeidsoppdrag i Kongsfjord, øst av Berlevåg. Han gjorde sine observasjoner på bilturen tilbake til Berlevåg. I programproduksjonen blir han presentert stående ved bilen sin i veikanten i nærheten av Kjølnes fyr, øst av Berlevåg sentrum:

”[NRK-kommentarstemme:] Ute ved Kjølnes Fyr kom Terje Daldorff samtidig kjørende mot Berlevåg.

[Terje Daldorff:] Ja, jeg kom kjørende i fra Kongsfjorden og var på tur hjem til Berlevåg. Når jeg kom her så jeg to fly som kom ned, ganske lavt. Og det første gikk litt lengre ut, før det svingte og det andre det dreide også og gikk vestover mot Gamvik.

Og det var to mørke, kompakte fly. Og de så ut som militære jagerfly.”

I fjernsynsproduksjonen opplyses intet om når på dagen observasjonen ble gjort, eller omstendighetene rundt den for øvrig. Det er imidlertid åpenbart at NRK tidsmessig satte Daldorffs observasjon i sammenheng med tidsrommet rundt havariet til LN-BNK.

Kommisjonen innhentet 24. mai 2003 forklaring fra Daldorff. Fra forklaringen gjengis:

”Den 11.3.82 var vitnet som vanlig på jobb hos Varanger Kraft i Berlevåg. På morgenen kjørte han til Kongsfjorden på en inspeksjon. Han kan ikke huske nøyaktig tidspunkt når han dro, antagelig i 0900-1000 tiden. Det er 4 mil dit, så turen tok ca 3 kvarter.

Vitnet kan ikke huske hvor lang tid inspeksjonen tok, og da han var ferdig kjørte han tilbake mot Berlevåg. Da han rundet landet ved Kjølnes Fyr og hadde fri sikt inn mot Berlevåg, fikk han se to fly som kom lavt ned Storelvdalen eller Vedalen mot sjøen. Vitnet sier at disse to dalene kommer parallelt ned mot Berlevåg, og smelter sammen ved byen.

De to flyene kom utover sjøen i lav høyde, men brøt så av vestover mot Gamvik. Vitnet sier at flyene var mørke og kompakte. Han hadde sett samme type fly tidligere i området, uten at han kan si hva slags flytype det var. Han er imidlertid sikker på at det ikke var F 16.

Vitnet mener at dette skjedde noe over kl 1300, litt før 1330. Dette er han sikker på, da han hadde vært på kontoret ved skrivebordet en stund før noen montører kom inn kl 1400. Noe senere hørte alle flyaktivitet over Berlevåg, og det viste seg å være søksfly etter ulykken.”

Daldorff bekreftet den foreløpige forklaringen da han møtte kommisjonen i åpen høring 10. september 2003. Under høringen kom han med vesentlige tilleggsopplysninger knyttet til observasjonen:

”Vitnet forklarte seg overensstemmende med den vitneforklaringen han avga 24.5.03, bortsett fra en vesentlig ting. Han husket ikke den gang å nevne at han så Widerøe-flyet lette fra Berlevåg da han rundet Kjølnes fyr på vei hjem. Denne forglemmelsen skjedde antagelig fordi det ble så sterk konsentrasjon om han hadde sett fremmede fly den dagen.

Han så at Widerøe-flyet tok av mot syd, og deretter svingte mot vest. Han antar at dette var ulykkesflyet, da det passer med tidspunktet på dagen.

Ca 2 minutter senere fikk han se de to beskrevne jagerflyene. Han hadde da kommet ca 1 km nærmere Berlevåg. Han sier at de kom etter hverandre, og det første flyet var nærmest vitnet, og det var også noe høyere enn det andre. Det virket ikke som om flyene gikk fort, nærmest som i glideflukt. Vitnet så ikke mer til Widerøe-flyet fordi det ble borte for han bak landskapet. De to jagerflyene gikk utover havet fra moloen, før de dreide av mot vest.”

Daldorffs forklaring faller på flere punkter sammen med forklaringen til Astrid Strand, idet også hun beskriver jagerfly på vestlig kurs i tilknytning til en avgang av et Widerøe-fly i samme retning. Strand har bare erindring av å ha sett ett jagerfly. Slik Daldorff beskriver flyenes trasé, kan det imidlertid ikke

utelukkes at de har fløyet slik at bare ett av flyene ble registrert av Astrid Strand. Kommisjonen viser også til den noe forskjellige kursen på det ene flyet som Bjarne Mathisen har opplyst å ha sett, og det flyet som Henry Saron Larsen har opplyst å ha sett. Det kan ikke utelukkes at de to har sett hvert sitt fly av flyene som kom sammen over Berlevåg. Daldorff, som på sin side hadde innsyn mot Berlevåg fra der han kom mot tettstedet fra Kjølens fyr, kan da ha hatt et bedre oversyn enn flere av de som befant seg inne i selve Berlevåg. Daldorffs tidsangivelse, som i store trekk er sammenfallende med tidsangivelsen til flere andre vitner som opplyser å ha sett jagerfly over Berlevåg, plasserer flyene nær opp mot havaritidspunktet, et tidspunkt da det ikke var annen kjent lufttrafikk i området.

Kommisjonen har merket seg at Daldorff er sikker på at observasjonen ble gjort mellom kl. 13.00 og 13.30 den 11. mars 1982, idet han var tilbake på kontoret i Berlevåg og ”hadde vært på kontoret ved skrivebordet en stund før noen montører kom inn kl 1400”. Hvordan Daldorff etter så mange år kan være sikker på at montørene han viser til kom akkurat kl. 14.00, har ikke kommisjonen fått noen forklaring på. Tilleggsopplysningen om at han rett før jagerflyobservasjonen så et Widerøe-fly ta av fra flyplassen i Berlevåg, kan enten knytte observasjonen til like etter kl. 13.19, da ulykkesflyet Twin Otter LN-BNK tok av med kurs for Berlevåg, eller til kl. 14.28 da søksflyet Twin Otter LN-BNA tok av fra Berlevåg. Da det siste flyet tok av fra Berlevåg, var det norske jagerfly i området. Daldorffs erindringsbilde må holdes opp mot andre vitneforklaringer. Det vises i så måte spesielt til Torfinn Svendsens forklaring under punkt 8 i det følgende.

3. *Inger Nikolaisen, Berlevåg.* Inger Nikolaisen arbeidet i 1982 som postbud i Berlevåg. Hun er ektefelle med vitnet Roar Asbjørn Nikolaisen, som ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1982, jf. kapittel 14.2.2, punkt 2 foran. Hennes observasjoner av jagerfly under postombæringen 11. mars 1982 ble først offentlig kjent gjennom NRK Brennpunkt-produksjonen *Vanskelige vitner*:

”[NRK-kommentarstemme:] Rett bortenfor huset til Bjarne Mathisen var postbudet Inger Nikolaisen ute på sin daglige runde.

[Inger Nikolaisen:] Jeg skulle til å legge post i den postkassa som stod her den gangen.

Så kom det plutselig et fly over fjellan eller bak der, fra Linken omtrent. Og det var et militært fly som fløy i veldig lav høyde. Det fløy mot Kjølnes, retning Kjølnes.”

I programinnslaget hører en ikke Inger Nikolaisen si noe om tidspunktet for flyobservasjonen. Redigeringen av programproduksjonen gjør det imidlertid klart at NRK for sitt vedkommende mente at obser-

vasjonen ble gjort i tiden omkring havariet til LN-BNK.

Kommisjonen innhentet 24. mai 2003 forklaring fra Inger Nikolaisen. Fra forklaringen er det protokollert:

”Vitnet arbeidet som postbud i 1982. Hun husker svært godt hva som skjedde 11.3.82.

Hun gikk postruten som vanlig, men startet kanskje noe sent den dagen, ca 1130-1200. Da hun kom opp til Strupen og skulle levere et postkort til nå avdøde Edith Hansen, kom to jettfly veldig brått på vitnet. Vitnet stod da med ryggen mot Linken, og ansiktet ut mot sjøen. De kom svært lavt inne fra land, vestfra, og fløy utover mot havet i retning Kjølnes. Vitnet kunne ikke se hvilken retning de tok utover sjøen.

Flyene var så lavt at vitnet kan huske at hun så flygeren på det ene flyet. Flyene var brune eller grønne av farge.

Vitnet mener at dette skjedde ca 1300 – 1330. Dette fordi tidspunktet hun startet var (1130 – 1200), og at hennes mann ikke [var] kommet hjem fra jobb da vitnet kom hjem etter runden. Han pleide å komme hjem ca 1430 – 1500. Mannen hennes jobbet på flyplassen, og det viste seg at han ble på jobb utover ettermiddagen den dagen på grunn av flyulykken.”

Inger Nikolaisen møtte deretter til åpen høring 8. september 2003. Hun bekreftet da den foreløpige forklaringen og utdypet den på enkelte punkter. Fra forklaringen er det protokollert:

”Vitnet forklarte seg i samsvar med sin vitneforklaring av 24.5.03. På spørsmål fra kommisjonen utdyper hun sin forklaring. I 1982 hadde hun en fast postrute som hun gikk. Det var to postruter i Berlevåg, og vitnet gikk den lengste ruta. Vitnet sier at hennes arbeidsoppgaver før hun gikk med posten, var å sortere posten som kom med Hurtigruta kvelden før, og den som kom med fly på formiddagen. Dette kunne være A-post, B-post, aviser, og reklame. Hvis det var mye å sortere, kunne det hende at hun ikke kom seg av gårde før ved 1200-tiden. Hvis det var mye post som skulle ut, fikk de en drosje til å kjøre ut til et fast depot slik at det ikke ble så mye å bære fra starten av. Vitnet sier at hun normalt tok en halvtime eller tre kvarters pause etter sorteringen før hun gikk ut med posten. Hun forsøkte å holde fast ved denne pausen selv om det hadde vært mye å gjøre ved sorteringen. Hun kan ikke huske hva hun gjorde akkurat den dagen 11.3.82. Hun ble foreholdt at i følge notat fra Ulf Larsstuvoll landet flyet med post den 11.3.82 kl 1016, noe som ville bety at posten kom noe sent inn til postkontoret. Vitnet kan ikke huske dette. Vitnet mener at det kom et fly med post østfra på morgenen/formiddagen.

Den 11.3.82 gikk vitnet den lengste ruta. Hun kan huske dagen som en normal dag på jobben, og hun mener at det ble kjørt ut post i depotet også denne dagen. Dette depotet var etter at hun leverte post til Edith Hansen. Vitnet tror også at hun benyttet spark denne dagen, og at hun da sannsynligvis benyttet den da hun gikk hjemmefra, mens hun jobbet, og hjem igjen.

Vitnet fastholder at hun gikk ut med posten kl ca 1130 – 1200. Dette er noe som hun mener er sannsyn-

lig i forhold til tidspunktet da hun var ferdig med hele ruta den dagen. Hun sier at hun kom inn på postkontoret etter kl 1500. Hun er sikker på dette fordi alle unntatt en hadde gått for dagen, og arbeidstiden var til 1500. Den siste som var igjen gjorde seg klar til å forlate stedet. Vitnet sier at hun brukte ca 3 timer på hele ruta, litt avhengig av hvor mye post det var. Underveis kunne hun stoppe opp og prate med folk, men hun gikk ikke inn til disse.

Vitnet mener at hun brukte ca 3 timer den 11.3.82.

Vitnet sier at hennes flyobservasjoner var etter at hun hadde gått ca 1/3 av hele postrunden. Vitnet sier at hun normalt forsøkte å ikke stresse mens hun gikk, og at det betød at hun tok seg relativt god tid. Det er riktig som hun forklarte i sin tidligere vitneforklaring om hvor hun stod, og hvordan hun opplevde flyene og hvor de forsvant. Vitnet ble spurt om de flyene hun så kunne ha vært søksfly. Vitnet har ingen formening om dette.

Vitnet sier at hun brukte ca 15 minutter på hjemturen hvis hun gikk fort. Hun sier at hun somlet litt utenfor huset før hun gikk inn. Etter at hun hadde gått inn, og mens hun ventet på sin mann, oppdaget hun at det var trafikk med brannbiler og ambulanse, så hun tenkte at noe hadde skjedd.

Vitnet fikk et kartutsnitt, og hun forklarte postruta med kartet foran seg. Vitnet ble foreholdt at hun i Brennpunktprogrammet sa at hun så kun ett fly. Hun er klar over dette, og forklarer det med at alle andre snakket om ett fly, og da torde ikke vitnet å si noe annet, selv om sannheten var to fly. Hun fastholder nå under høringen at det var to fly hun så.

Vitnet sier at hun nevnte for Brennpunktjournalisten at det hadde vært to fly, og at hun ikke ville at det skulle offentliggjøres. Dette ble respektert, slik at det ble ikke sendt.

Kommisjonen konstaterer at Inger Nikolaisen til kommisjonen opplyser å ha sett to jagerfly under postombæringen. Dette i motsetning til hennes uttalelser i NRK-produksjonen, der hun bare opplyste å ha sett ett fly. Kommisjonen har notert seg hennes forklaring om at opplysningene i NRK-produksjonen skyldtes forventninger i lokalsamfunnet, men at hun under hånden opplyste til NRK at hun hadde sett to fly. Det bemerkes at kommisjonen har foreholdt hennes forklaring for NRK Brennpunkt-redaksjonen, som bestrider hennes versjon av saken på dette punkt.

Inger Nikolaisens forklaring om observasjon av to fly, og tidspunktet for observasjonen, slik hun i dag erindrer det, faller i hovedtrekk sammen med forklaringen til Terje Daldorff. Som det er påpekt i tilknytning til omtalen av Daldorffs observasjon, er det ikke nødvendigvis motstrid mellom andre vitners observasjon av bare ett fly og hans observasjon av to jagerfly. Slik vil det også kunne være for Inger Nikolaisens observasjon. At Inger Nikolaisen ikke har noen erindring av å ha sett noe Widerøe-fly ta av fra flyplassen, har mindre betydning, da man ikke kan se mot flyplassen fra Strupen i Berlevåg, hvor hun etter det opplyste befant seg da hun så flyene.

Kommisjonen har merket seg Inger Nikolaisens oppfatning av tidspunktet for observasjonen. Tidfestingen i det foreløpige avhøret synes knyttet opp mot at ektefellen ennå ikke var kommet hjem fra arbeid da hun kom hjem etter postombæringen. Betydningen av dette holdepunktet svekkes imidlertid av hennes opplysning om at han denne dagen måtte arbeide lenger på flyplassen som følge av at Widerøe-flyet var meldt savnet. Kommisjonen kan derfor vanskelig se at den omstendighet at hun denne dagen kom hjem til tomt hus kan tas til støtte for at observasjonen ble gjort før kl. 14.30 – 15.00, da ektefellen pleide å komme hjem fra arbeid. Hvordan postombæringen forløp akkurat denne dagen i forhold til det som var vanlige tidspunkter for start og gjennomføring av ruten, er det vanskelig å ha en sikker oppfatning om så mange år etterpå. Dersom en kan legge til grunn at hun kom tilbake til postkontoret ”etter kl 1500”, har hun vært ute i et tidsrom da det var kjent jagerflytrafikk i området. Det kan ikke utelukkes at hun var kommet til Strupen da jagerfly på søk overfløy Berlevåg.

4. *Magnar Dahl, Berlevåg.* Under høringen i Berlevåg i september 2003 meldte Magnar Dahl seg for kommisjonen og fortalte om sine observasjoner av jagerfly over Berlevåg 11. mars 1982. Fra hans foreløpige forklaring 9. september 2003, bekreftet i åpen høring den påfølgende dag, gjengis:

”Den 11.3.82 jobbet vitnet i Trelastforretningen A/S, Berlevåg. Denne lå på østsiden av Berlevåg litt innenfor den innerste moloen.

Han husker at han drev og stablet materialer utenfor kontoret etter lunch den dagen. Lunchtid var mellom 1100-1200, og normal arbeidstid var frem til kl 1530.

Mens han drev og stablet fikk han se et jetfly som kom vestfra utenfor den vestre moloen.

Han hørte lyden i det samme. Vitnet bøyd seg for å ta opp en planke til, og da så han at det kom et jetfly til. Det andre kom lavere enn det første, og vitnet tenkte at det kom til å styrte.

Det andre flyet fløy på ca 45 grader, men han kan ikke si om han så undersiden eller oversiden av flyet. Flyene kom forferdelig fort og de fløy ikke i formasjon.

Vitnet sier at flytypen var ukjent for han. Han kjente godt til norske jagerfly, da han hadde laget modell av disse (vitnet har vært ivrig modellbygger i mange år).

Flyene forsvant østover på utsiden av moloen, men det var bygninger i veien slik at vitnet ikke kunne følge de veldig lenge. Vitnet sier at flyene hadde mørk kamuflasjefarge.

Vitnet vet ikke sikkert hva klokka var. Han mener det var en god stund etter lunch, og før stengetid. Vitnet sier at han fortsatt var på jobben da han fikk høre på Finnmarksnytt om Widerøe-ulykken. Vitnet gikk hjem fra jobben kl ca 1530. Han spiste middag og gikk tilbake til jobben for å arbeide overtid fra kl 1700. Etter at han hadde kommet tilbake på jobben, oppdaget vitnet to jagerfly som (kom) ned Storelvdalen og svingte vestover over Berlevåg. Han er sikker

på at dette ikke var de samme flyene han hadde sett tidligere på dagen. Vitnet mener at de to siste flyene var Freedomfightere. Disse to flyene var lysere av farge enn de han hadde sett tidligere.

Vitnet visste at det var militærøvelse på den tiden, så han satte flyaktiviteten i den forbindelsen. Han meldte derfor ikke fra til noen myndighet den gangen. Da den andre kommisjonen ble oppnevnt, tenkte han å melde fra, men han unnlot å gjøre det.”

Magnar Dahls første observasjon synes i det vesentlige å være sammenfallende med observasjonene til Terje Daldorff og Inger Nikolaisen. Selv om han er vag i tidsangivelsen, synes han å knytte observasjonen til et noe senere tidspunkt på dagen enn de nevnte vitner, idet han sier det var ”en god stund etter lunch og før stengetid”. Kommisjonen er her, som for andre vitner som avgir forklaring mange år etter hendelsene, varsom med å legge for stor vekt på ettertidige anslag over tidspunkter.

Dahl er for så vidt også den første som opplyser for kommisjonen at tettstedet ble overfløyet av lavt-flygende jagerfly to ganger 11. mars 1982, og at den siste overflygningen skjedde på sen ettermiddag etter kl. 17.00. På dette tidspunktet var de norske starfighterne returnert til Banak flystasjon og DA-20 fra 335. skvadron returnert til Kirkenes. Kommisjonen har ingen holdepunkter i andre kilder om at andre jagerfly var i området på sen ettermiddag.

5. *Hans Larsen, Berlevåg.* Hans Larsen var i 1982 tilsatt i Berlevåg kommune, men var også sjef for Sivilforsvaret i kommunen. Om hans observasjoner av jagerfly 11. mars 1982 er det protokollert fra hans forklaring til kommisjonen 9. september 2003, bekreftet i åpen høring 5. mai 2004:

”I 1982 var vitnet ansatt i Berlevåg kommune. Den 11.3.82 var han på inspeksjon ute ved Revnesbrua som ligger øst i Berlevåg. Han kan ikke huske klokkeslettet når han kom dit, eller klokkeslettet han så flyet som kom lavt ut Storelvdalen. Han var alene på stedet da dette skjedde.

Han reagerte på flyet fordi det var unormalt at det kom fly ut Storelvdalen, og dessuten kom flyet veldig lavt. Flyet fortsatte utover mot Kjølnes fyr før det brøt av vestover. Vitnet så ingen andre fly, og han hørte heller ikke lyd fra andre fly på samme tidspunktet. Vitnet la ikke merke til avgangen til Widerøe-flyet den dagen.

Flyet: Grått jagerfly med vinger som gikk bakover. Han vet ikke om det var et norsk eller utenlandsk fly. Han kan ikke huske andre detaljer fra flyet. Han mener å ha sett samme type fly tidligere på Bardufoss.

Etter at vitnet var ferdig med inspeksjonen gikk han tilbake til kommunekontoret, som ikke lå så langt unna. Der fikk han telefon fra lensmannen som fortalte at Widerøe-flyet var saknet, og han ba vitnet om å møte på flyplassen med bærer og utstyr. Vitnet var sjef for Sivilforsvaret i Berlevåg på den tiden.”

Under høringen 5. mai 2004 utdypet Larsen forklaringen på enkelte punkter. Han presiserte at han

ikke var sikker på om telefonen kom fra lensmannen personlig, eller fra andre ved lensmannskontoret. Fra forklaringsprotokollen gjengis for øvrig:

”Han kan ikke si hvor lenge han hadde vært inne på kontoret før han fikk telefonen fra lensmannskontoret.

Det landet et Widerøe-fly ute på flyplassen rett etter at vitnet kom dit, og han mener at det gikk to mann av flyet. Han kan ikke si om dette var mannskap eller passasjerer.”

Larsen har i dag ingen erindring om klokkeslettet for observasjonen av jagerflyet. Settes observasjonen sammen med det etterfølgende hendelsesforløp, bemerkes at det ikke er loggført i lensmannsloggen når Sivilforsvaret ble varslet om at LN-BNK ble meldt savnet. Larsens henvisning til landingen av et Widerøe-fly på flyplassen da han kom dit med bærer og utstyr, kan enten være søksflyet LN-BNAs første landing kl. 14.21, da flyet satte av passasjerer før det ble satt inn i søket, eller flyets annen landing kl. 15.24, etter at flyet hadde vært på søk. Henvisningen til at det var to mann som gikk av flyet, kan være forenlig med at det var besetningen på to som forlot flyet etter endt søk. I så fall er det sannsynlig at flyet som Larsen så tidligere på dagen var et av de militære jettflyene som gikk på søk etter LN-BNK.

6. *Arne Kristian Arntsen, Berlevåg.* Arne Kristian Arntsen er fisker fra Berlevåg. Han har opplyst å ha observert et jagerfly over Berlevåg 11. mars 1982. Kommisjonen innhentet forklaring fra ham 24. mai 2004. Fra forklaringsprotokollen gjengis blant annet:

”Vitnet sier at han var ute på havet og fisket natt til 11.3.82. Han kom inn til Berlevåg på morgenen. Han ble ved båten en stund før han gikk bort til slippen for å levere en del til reparasjon. Der traff han Arild Jessen (senere omkommet ved ulykken). De kom i prat, og Jessen sa at han hadde dårlig tid, da han skulle til flyplassen for å forsøke å få plass på flyet til Hammerfest (BNK). Arild Jessen forsvant med en gang, og vitnet antar at han da dro mot flyplassen.

Ca 20 – 30 minutter senere hadde vitnet kommet hjem. Han bor midt mellom flyplassen og sentrum. Han gikk bak huset for å henge opp fisk. Han oppdaget da et militærfly på 150-200 meters avstand som kom glidende lavt i retning fra land (retning kirken) og ut over havet vest for moloen. Den skiftet kurs mer vest da den kom ut over havet, og økte farten.

Flyet var så nært vitnet at han så bokstav og tall på flyet. Han kan ikke huske hva det var, men det var normale bokstaver og tall (ikke russisk). Flyet var tofarget, uten at han husker fargene sikkert. Men det var flekket, og selve flyet var klumpet. Vitnet kan ikke si noe mer om hva slags fly dette var. Han mener imidlertid at han vil kjenne igjen typen hvis han ser foto av det.

Vitnet fikk beskjed om at flyet var saknet i løpet av ettermiddagen. Nesten samtidig fikk han beskjed om en brann i nabohuset til svigerforeldrene. Han reiste dit, og dette tok all hans oppmerksomhet. Flyet som var saknet ble derfor fortrengt. I tiden etter tenk-

te vitnet at det var mange andre vitner som hadde sett fly den dagen, så han meldte derfor ikke i fra om sine egne iakttagelser.”

Beskrivelsen av flyets høyde og trasé er i hovedsak sammenfallende med den beskrivelse andre vitner har gitt av fly som kom over Berlevåg sentrum 11. mars 1982. Kommisjonen har merket seg sammenhengen mellom Arntsens samtale med Arild Jessen, som skulle med ulykkesflyet, og tidsanslaget frem til han kom hjem og deretter gikk bak huset for å henge opp fisk. Hans forklaring kan gi grunnlag for å anta at jagerflyet han så da han sto bak huset, kom i tiden rundt havariet.

Tidsanslagene er imidlertid vage, og som det fremgår var det andre begivenheter av vesentlig betydning som tok oppmerksomheten hans senere denne dagen. Når forklaringen dertil avgis så mange år etter hendelsene, kan kommisjonen ikke se bort fra muligheten for erindringsforskyvninger. Kommisjonen vil imidlertid ta med seg Arntsens forklaring i den samlede bevisbedømmelse.

7. *Raymond Johansen, Berlevåg.* Raymond Johansen var i 1982 tilsatt som AFIS-fullmektig ved Berlevåg lufthavn. Han var ikke på vakt da ulykken skjedde, men skulle ha ettermiddagsvakt samme dag. Kommisjonen innhentet 13. september 2003 forklaring fra Johansen om hans observasjoner denne dagen. Fra forklaringen, som ble bekreftet i åpen høring 7. januar 2004, gjengis blant annet:

”Vitnet begynte som AFIS ansatt på Berlevåg flyplass i 1980. Vitnet hadde tidligere vært grenader i forsvaret, og han jobbet da på Reitan og satt på scoop.

11.3.82 skulle vitnet på ettermiddagsskift fra kl 1400 på flyplassen. Han bodde i Østregt, som ligger helt øst i Berlevåg, rett på vestsiden av elva som kom ned dalen. Han skulle få sitte på med bilen til reisebyrået ut til flyplassen, og han spaserte inn til reisebyrået hvor han skulle bli med bilen. Reisebyrået lå like ved hotellet, og det var ca halvannet til to kilometer å gå.

Vitnet mener at han gikk hjemmefra ca en time før vaktavløsning. Han er imidlertid ikke helt sikker på om det var nøyaktig kl 1300 han gikk hjemmefra. På vei mot reisebyrået fikk han høre og se et jettfly som kom inne fra land og gikk utover moloen og dreiet vestover. Vitnet kan ikke anslå høyden på flyet, men det gikk ikke veldig høyt. Flyet gikk fort. Vitnet er sikker på at det var en Starfighter. Han kjenner denne flytypen fra Bodø. Det kom kun ett fly.

Det var ganske sterk vind den dagen. Vinden kom ned dalen, noe de kalte ”landvind”.

Etter at vitnet kom på jobb, så han at vinden var over 50 knop.

Vitnet mener han var på jobb litt før kl 1400, men han er ikke helt sikker på tidspunktet. Han ble da møtte av Trygve Giæver Pedersen som han skulle avløse. Han fikk beskjed om at 933 var saknet. Så vidt vitnet husker hadde Mehamn satt i gang varsling.

Vitnet kan ikke huske at det var med noe[n] Starfighter i letetaksjonen etter at han kom på jobb.

Han kan huske at det kom en Widerøe-maskin vestfra med Krossen som kaptein. Etter at de hadde satt av passasjerene ble de med på leteaksjonen. Det var også et Sea King helikopter og en Lynx med på aksjonen.

Vitnet husker at han ringte til Honningsvåg flyplass og ba de kontakte radarstasjonen for å få spolt av tapen. Vitnet antar at dette var noe han gjorde automatisk på grunn av sin bakgrunn ved radarscoopet på Reitan, og for å være til hjelp.

(...)

Vitnet ble gjort kjent med at det var Starfightere med på leteaksjonen. Han ser derfor ikke bort fra at det var et av disse flyene han så, og at han kan ha forskjøvet noe på tidspunktet for da han gikk hjemmefra den dagen.

Johansens observasjon har etter hans forklaring skjedd mellom da han gikk hjemmefra ca. kl. 13.00 og før han kom på arbeid kl. 14.00. Kommisjonen har innhentet kopi av vaktjournalen for tårnet ved Berlevåg lufthavn. Av denne fremgår det at Raymond Johansen ("RJ") skrev seg inn på vakt kl. 14.00 norsk lokal tid. Loggen ble ført i UTC-tid. Før klokken 14.00 var det ingen kjent jagerflyaktivitet i området. Ut fra sitt innhold gir forklaringen til Johansen støtte for at det har vært minst ett jagerfly over Berlevåg til en tid som synes å ligge nær opp til havaritidspunktet.

Kommisjonen er som nevnt varsom med å legge for stor vekt på forklaringer som avgis mange år etter hendelsene. Som det fremgår av forklaringen, var vitnet ukjent med at det deltok Starfightere i søket etter LN-BNK etter at han kom på arbeid. Dette står i klar motstrid med uttalelser fra hans kolleger Nilsen og Pedersen. Kommisjonen kan derfor ikke utelukke at Johansen, som uttaler at han er sikker på at flyet han så var en Starfighter, i årenes løp har blandet rekkefølgen på hendelsene slik han opplevde dem den dagen. Johansens forklaring vil imidlertid inngå i kommisjonens samlede bevisbedømmelse i saken.

8. *Torfinn Svendsen, Berlevåg.* Torfinn Svendsen bodde i 1982 i Berlevåg, men flyttet senere til et annet sted i landet. I anledning av den utvidede Flyhavarikommisjonens fornyede gjennomgang av saken i 1987-88, sendte han 19. oktober 1988 brev til Flyhavarikommisjonen om sine observasjoner 11. mars 1982. Brevet har følgende innhold:

"Mitt navn er Torfinn Svendsen født 20 08 48. Brevet gjelder flyulykken mellom Berlevåg – Mehamn 11 mars 1982. Jeg trodde at saken var ferdig etter første granskningen, men da det oppstod rykter om fremmede fly i området og en mulig kolisjon med et annet fly, synes jeg at jeg burde fortelle hva jeg så den dagen.

Jeg kjørte med bilen ut til flyplassen en stund før at flyet skulle gå. Jeg så passasjerene gå ombord, flyet startete opp og taxet ut for start. Flyet tok av mot (S)skonsviken og svingte til høyre utover Tanafjorden. Flyet steg til hva jeg vil kalle normal høyde, etter hva jeg har sett andre Widerøe fly holder over Tana. Jeg satt lenge og fulgte flyet med øynene helt til det

blev borte for meg. Sikten i luften den dagen vil jeg betegne som meget god. Det var klar blå himmel og sol, men det blåste kraftig fra land ut fra Tana der sjøen gikk hvit på toppene. Jeg satt en god stund etter at jeg hadde mistet flyet av syne og så ut over Tana og området utenfor flyplassen, men der var intet å se i luften. Hvor lenge jeg satt vet jeg ikke nøyaktig da jeg ikke så på klokka, men jeg kan tenke meg mellom 5-10 minutter. Så kjørte jeg innover mot Berlevåg mens jeg kikket ut over havet, men kunne heller ikke da se noe unormalt.

Jeg kjørte sakte gjennom tettstedet Berlevåg og ut til Kjolnes fyr hvor jeg snudde bilen og sakte begav meg tilbake igjen. Da jeg kom inn til Berlevåg igjen gikk jeg inn på Narvesen kiosken, og da kunne jenta som jobbet der fortelle at det var satt igang letting etter et Widerøe fly. Jeg blev forskrekket og satte meg i bilen og dro rett ut til flyplassen. Da jeg kom dit igjen var det første jeg fikk se ett av kystvaktens helikoptere som holdt på å lande. Samtidig vil jeg erindre at jeg så et jagerfly som svingte over havet utenfor flyplassen å dro over Tanafjorden mot Gamvik. Tiden som gikk fra jeg dro fra flyplassen til jeg var tilbake igjen, kan jeg ikke si på minuttet, men det må ha vært mellom tre kvarter og en time. Dette er hva jeg har sett denne dagen og håper at det kan bidra til noe. (...)"

Brevet ble avgitt etter at den utvidede Flyhavarikommisjonen hadde avgitt sin rapport, men ble der arkivert på saken.

Etter at kommisjonen ved gjennomgangen av arkivet til Flyhavarikommisjonen kom over brevet fra Torfinn Svendsen, ble det 25. september 2003 innhentet en forløpig forklaring fra ham. Fra forklaringen gjengis:

"Vitnet sier at han fortsatt husker godt hva han opplevde 11.3.82. Han sier at han møtte Leif Torgersen i Berlevåg før flyet skulle gå. Torgersen hadde dårlig tid for han skulle hjem før han skulle ta drosje ut til flyplassen. Han skulle til Bodø med sin datter. Vitnet var sykemeldt på den tiden, så han hadde god tid. Det var fint vær den dagen, men det blåste fælt ut Tanafjorden. Tanafjorden gikk helt hvit, og vitnet ville se om Widerøe-flyet kom seg ned i Berlevåg i den blåsten, og om det klarte å ta av igjen. Han bestemte seg for å kjøre ut til flyplassen for å se på dette.

Vitnet parkerte i krysset fra hovedveien og veien som gikk inn til flyplassen. Han kunne se rett mot flyet som stod parkert, og han så passasjerene og mannskapet som gikk om bord. Flyet startet, takset ut, og avgangen virket helt normal. Flyet steg på vanlig måte, og fortsatte i retning mot Omgang/Gamvik over Tanafjorden. Vitnet sier at han har sett mange flyavganger fra denne flyplassen, og det var intet unormalt ved denne avgangen. Vitnet kunne se at flyet hevet seg på grunn av vinden mens det steg. Flyet fortsatte imidlertid på normal måte. Vitnet ble sittende i bilen å følge flyet helt til det ble som en prikk (d.v.s. at han ikke lenger kunne se vingekonturene). Helt på slutten av sine iakttagelser av flyet observerte han noe som lignet en slags refleks fra flyet. Det var som to blaff som kom tett på hverandre, og vitnet tenkte at flyet hevet seg igjen, og at sola reflekterte i bevegelsen. Etter dette snudde vitnet bilen og kjørte fra fly-

plassen. Vitnet sier at han satt med nedrullet vindu ved flyplassen, og han hørte tydelig bråket fra Widerøe-flyet da det lettet. Han verken hørte eller så andre fly mens han stod på stedet.

Vitnet regner med at han observerte Widerøe-flyet i ca 10 minutter (pluss – minus). Han er sikker på at flyet hadde kommet over Tanafjorden og over Omgang mens han fortsatt så det. Det var vanskelig for vitnet å se om flyet var over Omgangslandet eller om det var over vann da han hadde sine siste observasjoner av flyet. Dette på grunn av den vinkelen han så flyet fra.

Vitnet kjørte ut til Kjølnes fyr, snudde i krysset, og kjørte tilbake til Berlevåg. Han kan huske at han så en bil som stod parkert i høyre veikant ved Kongshavna (like ved Kjølnes fyr). Vitnet mener at det var bilen til Terje Daldorff. Vitnet sier at han ikke så eller hørte flytrafikk på turen ut til Kjølnes fyr og tilbake til Berlevåg.

Vitnet kjørte inn til Narvesen kiosken, og der fikk vitnet høre at Widerøe-flyet var savnet. Vitnet ble helt sjokkert, og han kjørte direkte ut til flyplassen. Da vitnet passerte vestre bebyggelse i Berlevåg, kom et jetfly lavt på vitnets høyre side, over vestre molo og Sandkeila, og fortsatte ut Tanafjorden med kurs mot Gamvik. Vitnet kjørte med åpning på vinduet, så han hørte godt flymotoren. Vitnet er sikker på at dette flyet var en Starfighter. Han kjenner denne flytypen fra sin tid i militæret. Nesten samtidig fikk vitnet se et annet jetfly som gikk lenger ut, med retning mot Kjølnes. Vitnet kunne ikke se hvor det ble av dette. Vitnet mener at dette flyet var en Falcon jet. Vitnet antar at flyene kom ut fra Storelvdalen, da det passer med retningen de kom fra. Vitnet regner med at han brukte ca 30 minutter på turen fra flyplassen, ut til Kjølnes fyr, inn til Berlevåg igjen, og ut til flyplassen.

Vitnet kjørte rett ut til flyplassen, og han observerte aktivitet i tårnet. Etter kort tid dro vitnet hjem igjen, og han skiftet klær og utrustning for å kunne være med i hjelpearbeidet. Han dro tilbake til flyplassen, og noe senere kom det beskjed om at det var funnet gjenstander i sjøen som stammet fra det savnede flyet.”

Torfinn Svendsen møtte for kommisjonen i åpen høring 7. januar 2004. Da forklarte han seg i samsvar med sin foreløpige forklaring og utdypet denne på enkelte punkter. Fra forklaringsprotokollen gjengis:

”Vitnet sier at det er riktig som det står i brevet at han så helikopter ute på flyplassen. Han er imidlertid ikke sikker på om det var da han kom tilbake dit etter at han hadde hørt om det saknede flyet i Narvesen-kiosken, eller om det var etter at han hadde vært hjemme og skiftet.

Vitnet sier at han møtte bilen til Daldorff ved Kongshavna før vitnet hadde kommet til Kjølnes fyr. Da han kjørte tilbake fra fyret, stod bilen til Daldorff parkert i veikanten.

Vitnet har ved en senere anledning kjørt den ruta han har beskrevet fra flyplassen og ut til Kjølnes fyr, og tilbake igjen. Denne turen har da tatt ca 35 minutter.

Vitnet er sikker på at det ene jagerflyet han så over Berlevåg var en Starfighter. Det andre flyet som gikk ut mot Kjølnes kan han ikke beskrive. Senere så han også et fly som han beskriver som et jetfly som

var noe butt. Han har senere fått høre at dette var et Falcon fly.”

Kommisjonen har merket seg at Torfinn Svendsen er klar på at han satt i bilen på flyplassen og så LN-BNK ta av fra Berlevåg med kurs for Mehamn, at han fulgte det med øynene over fjorden til han mistet det av syne, og at det var først etter at han fikk vite om at flyet var savnet at han observerte andre fly i området. På dette punktet er det samsvar mellom hans skriftlige uttalelse fra 1988 og hans forklaring for kommisjonen. Kommisjonen har også merket seg at forklaringen til Torfinn Svendsen her er sammenfallende med vitneforklaringer til ansatte på flyplassen, herunder særlig forklaringene fra Kenneth Nilsen, Trygve Gjæver Pedersen jr. og Sten Mikalsen, som alle har opplyst at de fulgte havaristen med øynene etter at flyet lettet, og et stykke over Tanafjorden.

Idet Svendsen, på samme måte som vitnene som var på flyplassen da LN-BNK tok av, har flyavgangen som referansepunkt for observasjonene, synes det rimelig klart at de fly han senere opplyser å ha sett, var fly som deltok i søket etter havaristen.

Svendsen uttalte allerede i brevet av 1988 at han etterpå kjørte til Kjølnes fyr hvor han snudde og kjørte tilbake til Berlevåg. Kommisjonen har merket seg at Svendsen, etter å ha sett og hørt vitnet Daldorff på fjernsyn, opplyser å ha observert Daldorff kjørende mot Berlevåg da han selv var på vei mot Kjølnes fyr, og at han på returen så bilen til Daldorff ved veikanten. Ut fra Svendsens forklaring, innebærer dette at Daldorff må ha kommet fra Kongsfjord og rundet ved Kjølnes fyr omtrent en time senere enn hva Daldorff selv har antatt. Dette vil i så fall innebære at det Widerøe-fly Daldorff opplyser å ha sett, må ha vært søksflyet LN-BNA som tok av fra Berlevåg kl. 14.28. Ut fra dette må de jagerfly Daldorff deretter har observert ha vært norske fly på søk etter havaristen. Kommisjonen vil imidlertid understreke at den er varsom med å legge for stor vekt på relativt alminnelige deler av et samlet erindringsbilde, slik Svendsens observasjon av Daldorff antas å være, når de først formidles etter mange år. Det kan ikke utelukkes at Svendsens erindring av å ha observert Daldorff ubevisst har blitt påvirket av inntrykk som eksempelvis har fremkommet gjennom media.

9. *Andre flyvitner fra Berlevåg.* Kommisjonen har foruten de vitneforklaringer som er gjennomgått i det foregående, innhentet forklaring om flyobservasjoner fra ytterligere fire vitner med tilknytning til Berlevåg. Da deres forklaringer ikke er egnet til å bevege bevisbedømmelsen i den ene eller annen retning, gjengis disse noe mer summarisk i det følgende.

Etter å ha mottatt opplysninger om at *Steinar Hansen* og *Frank Wenzel* kunne ha opplysninger av

interesse, ble begge 21. august 2003 kontaktet av kommisjonen. Det kom frem at de i 1982 arbeidet ved lensmannskontoret i Berlevåg og at de 11. mars 1982 hadde vært på et oppdrag til Berlevåg lufthavn. Mens de kjørte tilbake til sentrum i samme bil, observerte de et jagerfly som fløy lavt. Hansen opplyste å ha svak erindring om detaljer i saken, mens Wenzel mente at ulykkesflyet hadde tatt av før de forlot flyplassen, og at de fikk vite om at flyet var savnet da de få minutter etter observasjonen kom tilbake til lensmannskontoret. Ifølge Wenzel ble det da klart for dem begge at flyet de hadde sett var et søksfly.

Kommisjonen ble 22. april 2003 tilskrevet av Berlevåg lensmannskontor om at *Serine Schulstad* hadde henvendt seg dit og opplyst at hun kunne ha opplysninger av betydning for saken. Kommisjonen innhentet 24. mai 2003 forklaring fra henne, som hun bekreftet og supplerte i åpen høring 11. september 2003. Hun opplyste å ha luftet hunden sin om morgenen 11. mars 1982, mellom kl. 08.00 og 09.00, slik hun vanligvis gjorde, opp mot skihytta over Berlevåg. På denne turen observerte hun et jagerfly som kom i lav høyde ned Storeldalen, og fortsatte i lav høyde over Berlevåg like ved kirken, og fløy så vestover over havet. Kommisjonen bemerker at den ikke har opplysninger fra andre kilder som tyder på at Berlevåg ble overfløyet i lav høyde av jagerfly tidlig om morgenen 11. mars 1982. Dette flyet kan da uansett ikke ha noe med Mehamn-ulykken å gjøre. Selv om kommisjonen ikke utelukker at Schulstad feilerindrer tidspunktet for observasjonen, er ikke forklaringen egnet til å belyse tidspunktet for en overflygning senere samme dag.

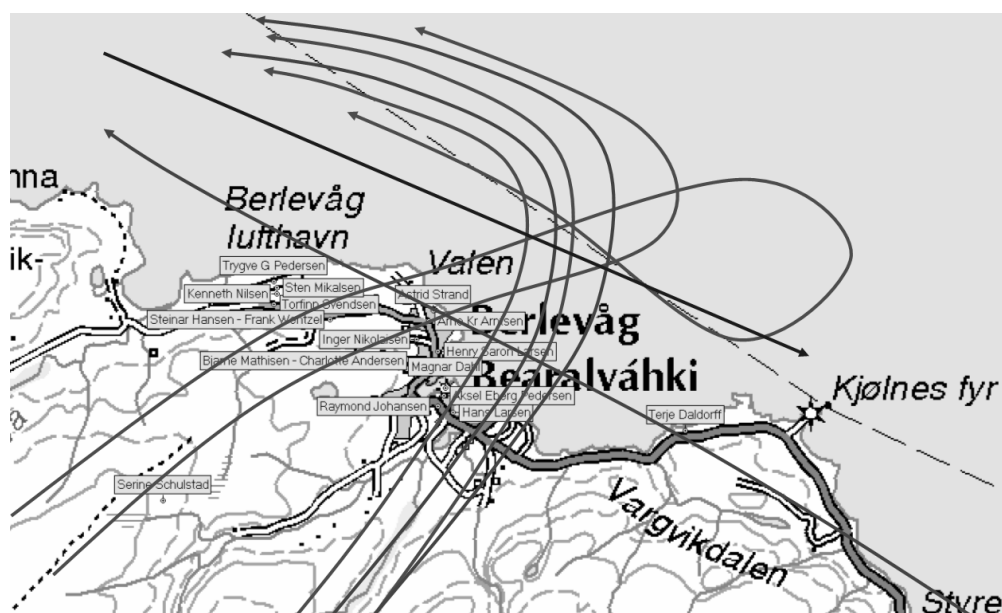
Aud Steine meldte seg for kommisjonen i september 2004, og det ble innhentet forklaring fra henne 29. september 2004. Hun forklarte at hun 11. mars 1982 var inne i hjemmet sitt i Berlevåg sentrum. Derfra hørte hun en motorlyd som hun forbandt med et Widerøe-fly, og deretter hørte hun lyden av et fly med en langt sterkere motor og et smell. Hun husket ikke hva klokken kunne være, men mente at det måtte være da det begynte å skumre. Kommisjonen viser til

at det fortsatt var dagslys da havaristen forlot Berlevåg kl. 13.19. Sola gikk ned først flere timer senere, det var klarvær og snødekke.

14.2.5 Oppsummering og foreløpige konklusjoner

Forklaringene fra vitner fra Berlevåg etablerer et klart hovedinntrykk av at tettstedet 11. mars 1982 ble overfløyet av ett eller to jagerfly som kom i lav høyde fra sør ved Stordalen/Storeldalen og at flyet eller flyene gikk ut over havet utenfor Berlevåg og satte kursen vestover mot Gamvik. På ett unntak nær kan forklaringene gi grunn til å anta at det bare skjedde én overflygning over Berlevåg denne dagen. Unntaket er Magnar Dahl som forteller om to overflygninger. Den siste av Dahls observasjoner skjedde etter kl. 17.00. Kommisjonen har ingen sikker oppfatning om hvilke fly som overfløy Berlevåg på dette tidspunkt, en god stund etter havariet, dersom det ikke var søksfly. Den første observasjonen kan meget vel ha vært den samme overflygning som de øvrige forklaringer vitner om, og som etter alt å dømme fant sted på et tidspunkt etter kl. 13.00.

En rekke vitner har stått frem og ment at deres observasjoner ligger relativt tett opp til havaritidspunktet, ca. kl. 13.30, selv om grunnlaget for slike oppfatninger i hovedsak synes usikre. Det vises til forklaringene fra blant andre Bjarne Mathisen, Charlotte Andersen, Henry Saron Larsen, Astrid Strand, Terje Daldorff og Inger Nikolaisen. Enkelte har til støtte for sitt tidsanslag også fremhevet at de så et Widerøe-fly ta av med vestlig kurs fra Berlevåg lufthavn like før observasjonen av ett eller to jagerfly. Det vises til forklaringene fra blant andre Astrid Strand og Terje Daldorff. Også en slik tilnærming til tidspunktet blir usikker, da havaristen LN-BNK tok av fra Berlevåg kl. 13.19, mens et tilsvarende fly fra Widerøe, LN-BNA, tok av fra Berlevåg kl. 14.28 for å dra på søk etter det savnede flyet. På det tidspunktet var det to norske jagerfly i området.



Figur 14.2 Figuren viser et kartutsnitt over Berlevåg med vitneplasseringer. Pilene illustrerer observerte flytraseer med retning og tilnærmet plassering. Røde piler viser observasjoner som skal være gjort mellom kl. 12.30 og kl. 14.30 ulykkesdagen. Blå piler viser observasjoner som skal være gjort etter kl. 14.30.

Ved avveiningen legger kommisjonen særlig vekt på forklaringene fra vitner som kan relatere observasjonen i tid til det som med sikkerhet er avgangen til LN-BNK. Dette setter observasjonene fra personellet ved Berlevåg lufthavn i en særstilling – herunder spesielt AFIS-personellet i tårnet som nettopp hadde til oppgave å følge med på bevegelser i luftrommet. Kenneth Nilsen og Trygve Gjæver Pedersen jr. var på vakt i tårnet da havaristen LN-BNK tok av kl. 13.19. Lufthavnsbetjent Bjørn Larsen og ekspeditørene Sten Mikalsen og Roar Asbjørn Nikolaisen var også på arbeid på flyplassen da havaristen tok av. Hvis det var slik at området ble overfløyet av jagerfly i nær tilknytning til avgangen til LN-BNK, mener kommisjonen det er sannsynlig at minst én av disse fem personene ville ha observert dette og meldt fra om forholdet til Flyhavarikommisjonen som kom til Berlevåg den 13. mars 1982. Dette skjedde ikke. Kommisjonen viser ellers til at Nilsen og Pedersen i avhør i 1987 og for kommisjonen i 2003 var klar på at de ville ha oppfattet det hvis det kom jagerfly til området, og at slike først kom etter at Widerøe-flyet var meldt savnet. Det vises også til at begge opplyste å ha fulgt med LN-BNK, dels med øynene, dels gjennom kikkert, til flyet var over Tanafjorden, og at Mikalsen opplyste at han og Larsen også fulgte flyet med øynene noen tid etter at det hadde tatt av. Kommisjonen viser for så vidt også til forklaringen fra Torfinn Svendsen om at han satt i bilen sin og fulgte

flyet med øynene til han ikke så det mer, og deretter satt han en stund og så utover fjorden, uten å registrere annen flyaktivitet.

Kommisjonen er etter dette kommet til at observasjonene av lavtflygende jagerfly over Berlevåg 11. mars 1982, med sannsynlighet knytter seg til norske militære jagerfly (Starfightere) eller en norsk militær Falcon Jet, som kom til området fra henholdsvis Banak og Kirkenes for å delta i søket etter LN-BNK. Jagerflyene kom til Berlevåg-området ca. én time etter at LN-BNK hadde tatt av med kurs for Mehamn.

14.3 Observasjoner fra vitner om bord i båter

14.3.1 Innledning

Under Flyhavarikommisjonens første undersøkelse av Mehamn-ulykken i perioden 1982-84 er det ikke registrert at det meldte seg noen som mente at de fra sjøen hadde sett jagerfly eller andre luftfartøy i området Berlevåg – Omgang – Gamvik – Mehamn i tiden rundt havariet til Widerøe-flyet LN-BNK.

Da saken kom opp på ny gjennom media vinteren 1987, sto fiskeren Selius Samuelsen frem, først i aviser, senere (1988) også i fjernsynsproduksjonen *Hva hendte?* Han opplyste at han fra fiskebåten MS Benum Senior¹⁶⁴, på Tanafjorden under overfart til Båtsfjord 11. mars 1982, hadde sett et Widerøe-fly som ble innhentet av et jagerfly ved Omgang. Observasjo-

¹⁶⁴ Av media feilaktig omtalt som MS Myrebuen.

nen ble av media særlig sett i sammenheng med observasjonene til vitnet Grete Mortensen, Gamvik, og vitnene Bjarne Mathisen, Henry Saron Larsen, og Astrid Strand, Berlevåg. Observasjonen til Selius Samuelsen ble vurdert av den utvidede Flyhavarikommisjonen ved den fornyede granskningen av saken i perioden 1987-88. Kommisjonen vil nedenfor gjennomgå Selius Samuelsens observasjon og vurdere om den kan gi grunnlag for en slutning om at det var ukjente jagerfly i området i tiden rundt havariet til LN-BNK.

I Brennpunkt-produksjonen *Vanskelige vitner*, sendt på NRK1 i november 2002, ble det offentlig kjent at fiskeren Stig Roar Emanuelsen hadde sett det han mente var britiske jagerfly over Tanafjorden 11. mars 1982. Emanuelsen var den gang mannskap ombord i fiskebåten MS Stig Thorbjørn, som også deltok i søket etter havaristen. Kommisjonen har foran, under kapittel 13.2.4.4, gjennomgått spørsmålet om man kan legge til grunn at man ut fra Emanuelsens observasjon kunne slutte at det var et Harrierfly han hadde sett, og kommet til at det ikke er grunnlag for en slik slutning. Kommisjonen vil nedenfor i kapittel 14.3.4 gjennomgå og vurdere om Stig Roar Emanuelsens observasjon kan gi grunnlag for en slutning om at det var ukjente jagerfly i området i tiden rundt havariet til LN-BNK.

Under sitt arbeid har kommisjonen kommet i kontakt med ytterligere to vitner som var mannskap på to andre båter og som begge har gitt opplysninger som etter sitt innhold kan gi grunnlag for en antagelse om at det var fremmede jagerfly i havariområdet i tiden rundt ulykken. Dette er vitnet Gunnar Andreassen, som opplyser at han som skipper på fiskebåten MS Nordholm 11. mars 1982, så jagerfly i området og båten der vitnet mente at Selius Samuelsen var ombord. Videre er det vitnet Arne Hestvik, som i mars 1982 var skipssjef på kystvaktskipet KNM Møgsterfjord. Han har opplyst at han så det han mener var britiske jagerfly utenfor Berlevåg i tiden rundt ulykken 11. mars 1982. Forklaringene behandles henholdsvis i kapittel 14.3.3 og 14.3.5 nedenfor.

14.3.2 Observasjoner fra MS Benum Senior – Selius Samuelsen

1. Selius Samuelsen. Selius Samuelsen var i 1982 tilsatt som fisker og rormann hos fiskebåtreder Henry Benum, Myre i Vesterålen. Benum hadde den gangen to fiskebåter, MS Benum Senior og MS Myrebuen. Selius Samuelsen har opplyst at han 11. mars 1982 arbeidet på MS Benum Senior. Han meldte ikke inn observasjoner til Flyhavarikommisjonen eller politiet i forbindelse med havariundersøkelsen som ledet frem til rapporten fra 1984. Da det på ny kom store medieoppslag om saken i januar 1987, meldte han fra til lensmannen i Øksnes om hva han hadde observert

fra båten i Tanafjorden under overfart til Båtsfjord 11. mars 1982.

2. Selius Samuelsens politiforklaring 21. januar 1987. Selius Samuelsen avga 21. januar 1987 forklaring for lensmann Hjellsand, Øksnes lensmannskontor, om sine opplevelser den 11. mars 1982. Fra politiforklaringen, opplest for og vedtatt av Samuelsen, fremgår blant annet:

”Vitnet var mannskap ombord i Benum senior som driftet med garn for Båtsfjord. Dato og klokkeslett kan han ikke huske, men han tror at det måtte være i mars måned 1982. Fartøyet var på Tanafjorden v. var alene på vakt i styrehuset, da han iakttar en Twin Otter som kommer østfra og har kurs mot Gamvik. Fartøyet har kurs mot Berlevåg og de er kommet like øst for midt på Tanafjorden da flyet passerer på fartøyets styrbord side og i en avstand på ca. 400 meter. Vitnet kan tydelig se at flyet er Widerø Twin Otter.

2 - 5 min. etter at Widerø-flyet har passert fartøyet iakttar vitnet et jagerfly av ukjent type som kommer østfra og passerer fartøyet på styrbord side. Hvor stor avstand flyet passerer på kan v. ikke si noe bestemt om, men det var langt større avstand enn til Twin Ottern. Jagerflyet har langt større fart enn Widerø-flyet, og han kan se at jagerflyet har også kurs mot Gamvik.

Vitnet som er alene på vakt i styrehuset da flyene passerer fartøyet, ser akterover entid etter at flyene har passert.

Hvor lang tid etter kan han ikke si. Han ser da bare en prikk mot Nordkynn-halvøya og vitnet tror at det var det ene flyet han kunne se. Avstanden var blitt så stor at v. kunne ikke med sikkerhet si om det var fly han iakttok. Vitnet merket ikke noe mistenkelig manøver eller liknede av flyene, og han stod heller ikke og fulgte flyene hele tiden med øynene. Det var rent tilfeldig at v. så akterover - mot Gamvik - etter at flyene hadde passert fartøyet.

Samme kveld som ulykken skjedde kom fartøyet til Båtsfjord og de fikk da høre om ulykken. Vitnet nevnte da for mannskapet ombord, det han hadde iaktatt da fartøyet var på Tanafjorden. Det ble ikke snakket noe nærmere om hendelsen.

På spørsmål fra rap. skriveren: Grunnen for at v. ikke tidligere hadde fremkommet med sine iakttakelser, så opplyser vitnet at han kom først til å tenke over dette, når han i fjernsynet ble kjent med det som folk fra Gamvik hadde iaktatt. Mere har vitnet ikke å forklare.”

I en påfølgende merknad til avhøret fra lensmannen fremgår:

”Rapportskriveren.

Jeg har kontaktet skipperen på m/s "Benum Senior" på angjeldende tur Henry Benum, Han hadde ingen nærmere opplysninger å fremkomme med. Jeg har også kontaktet to andre av mannskapet, men uten at jeg fikk nærmere holdepunkter.”

Av forklaringen fremgår at Samuelsen ikke husker datoen for observasjonen, men at han kopler det til den dagen da Widerø-flyet havarerte. Han husker

at han var omtrent øst av midten av Tanafjorden på østlig kurs, uten at han kan huske når på dagen dette var. Han ser først et fly fra Berlevåg som han kjenner igjen som et Widerøe-fly, og noen minutter senere ser han et jagerfly som også har kurs for Gamvik.

Kommisjonen har særlig merket seg at Samuel sen opplyser at han ikke fulgte flyene med øynene ettersom de passerer ham, men at han *"ser akterover entid etter at flyene har passert"*. Da ser han etter det protokollerte *"bare en prikk mot Nordkynn-halvøya og vitnet tror at det var det ene flyet han kunne se. Avstanden var blitt så stor at v. kunne ikke med sikkerhet si om det var fly han iakttok."* Om eventuelle særlige inntrykk fra observasjonen av flyene opplyser Samuelsen at han *"merket ikke noe mistenkelig manøver eller liknede av flyene, og han stod heller ikke og fulgte flyene hele tiden med øynene. Det var rent tilfeldig at v. så akterover - mot Gamvik - etter at flyene hadde passert fartøyet."*

3. Oppslag i avisen *Verdens Gang* 23. januar 1987. Den 23. januar 1987, to dager etter at Selius Samuelsen ble avhørt av lensmannen i Øksnes, har avisen *Verdens Gang* et hovedoppslag om hans observasjoner. Fra oppslaget, som har overskriften *"SÅ JAGERFLY MOT WIDERØE"*, gjengis blant annet:

"Dette er Samuelsen egen fortelling om hva han så tidlig denne torsdags ettermiddag:

- Jeg kan ikke helt nøyaktig si tidspunktet. Hendelsen ligger langt tilbake i tid. Men det var på ettermiddagen, og vi var kommet omtrent midt på Tanafjorden, nærmere Berlevåg enn Gamvik.

Et Widerøe-fly, utvilsomt en Twin Otter, passerte over oss. Like etter kommer et jagerfly på samme kurs. Det var svært god sikt den dagen, og jeg så at de to flyene lå på samme kurs.

Jeg kan tenke meg at vi var om lag 15-17 nautiske mil unna fyret på Omgangssneset på Nordkynn-halvøya. Jeg kunne ikke se i detalj hva som skjedde, men jagerflyet hadde betydelig større fart enn Widerøeflyet.

For meg virket det som om de to flyene smeltet sammen til ett. Jeg så plutselig jagerflyet steg brått opp. Det kom svart røyk, noe jeg fortsatt tror skyldtes at jagerflyet aksellererte. Jeg var ikke i stand til å få øye på Widerøeflyet igjen.

Jeg var alene i rorhuset. De andre lå og sov. Min tanke var at jagerflyet hadde lekt seg litt med å fly nært Widerøeflyet. Jeg tenkte ikke mer på episoden. Da vi tidlig på kvelden kom frem til Båtsfjord, nevnte jeg for skipperen hva jeg hadde sett. Senere fikk jeg høre om ulykken.

Faktum er at jeg ikke har tenkt på episoden før avisskriveriene på nytt har aktualisert den tragiske ulykken.

- Jeg kan som sagt ikke huske eksakte tidspunkter. Men episoden jeg så, utspant seg tidlig på ettermiddagen ulykkesdagen. Det var god sikt, men på den relativt lange avstanden kunne jeg ikke se detaljer.

Det som minst av alt var i mine tanker var at det hadde skjedd en ulykke. Men da jeg så et jagerfly på

samme kurs som Twin Otteren, og at disse kom svært nær hverandre, hersker det ingen tvil om.

- Når jeg i den senere tid ser at vitner som hevder de har hørt og sett jagerfly, og ikke blir trodd, kan jeg ikke annet enn å reagere. Jeg så jagerflyet. Derom hersker det ingen tvil, sier Selius Samuelsen."

Slik Samuelsen er gjengitt av avisen, fremgår det at han ikke husker annet om tidspunktet for observasjonen, enn at det var *"tidlig ettermiddag"*. Det nye ved hans forklaring i forhold til den han nettopp hadde gitt til lensmannen, var at han nå har en annen og mer detaljert erindring av å ha sett begge flyene samtidig, idet han til avisen uttaler at *"for meg virket det som om de to flyene smeltet sammen til ett. Jeg så plutselig jagerflyet steg brått opp. Det kom svart røyk, noe jeg fortsatt tror skyldtes at jagerflyet aksellererte. Jeg var ikke i stand til å få øye på Widerøeflyet igjen."*

4. Selius Samuelsen forklaring for Flyhavarikommisjonen 5. mai 1987. Selius Samuelsen ble avhørt av den utvidede Flyhavarikommisjonen 5. mai 1987. Han ga da en forklaring som i store trekk samsvarte med den han hadde gitt til avisen noen måneder tidligere. Fra forklaringsprotokollen gjengis:

"11. mars 1982 sto han til rors på båten Bennum senior. Han satt i stolen på styrbord side. Han var på Tanafjorden på vei til Båtsfjord. Han så WF komme fra Berlevåg med stigende høyde, flyet var tett ved båten.

Han fikk så øye på en jager som kom fra land (fra Tana eller "Hornet") og utover sjøen mot ham på styrbord side og sneiet ham. Flyet holdt en venstresving og la seg så på samme kurs som WF og i noenlunde samme høyde. For ham virket det som om de gikk i ett etterhvert, og han reagerte på at det gikk an å fly så nært.

Etter dette synet så han ikke WF, men så røyk og jagerflyet. Dette så ut som det steg. Da han først fikk øye på WF, var han med båten kommet vel halvveis over Tanafjorden i retning øst. Da de "smeltet" sammen, var flyene nærmest over Omgang eller lenger vest. Han selv var da kommet nærmere Berlevåg.

Han tenkte ikke på å melde fra om hva han hadde sett. Det var først nå etter at saken kom opp igjen at han meldte fra.

Båten han førte, var en 50 fots garnbåt - ca 25 tonn. De var 6 mann ombord. Han var alene oppe da han gjorde sin oppdagelse.

Han hørte om ulykken på radioen eller TV senere samme dag, og da fortalte han kameratene sine det han hadde sett. Dette gjalt også kameratene på "Myrebuen". Kanal 16 står på hele tiden - han kan ikke huske om de hørte meldingen på kanal 16. Den kan ha vært skrudd ned. Han husker imidlertid ikke dette så godt nå. Han kan derfor heller ikke si noe om tiden.

Det gikk litt tid - kanskje 2 min. eller mindre - fra WF passerte ham til han fikk se jagerflyet. I hvert fall passerte de ikke samtidig.

De har gjerne 2 timers rorvakt. De satte garn utenfor Båtsfjord.

Det gikk litt tid fra flyene passerte ham til han så de gikk i ett, men han kan ikke si hvor lenge. Det var

ikke lang tid, i alle fall. Han så framover, men så snudde han seg og så bakover. Det var da han så dette.

Fra midt i Tanafjorden til Båtsfjord bruker båten vel 2 1/2 time. Han sto til rors fram til dette stedet. De går med 7-8 mils fart. Han kan ikke si hvor mye klokken var.

Før han så denne episoden, så han ingen fly.

Røyken fra jageren var grå eller svart. Han tenkte seg at jageren aksellererte. Han har også tenkt at dette kan ha skadet eller sjenert WF. Da han så flyene gå i ett, mener han de var endel vest for Omgang. Han mener at det var gått noe tid fra han så dette til han så røyken.

Han mener WF var i slakk stigning over Tanafjorden. Jageren kom også lavt, men steg. Det kunne se ut som om han bevisst la seg på WF's kurs.

Han mener flyet var mørkegrå e.lign. Han kan ikke si noe sikkert om fargen. Han har sett jagere i massevis, fordi han bor i nærheten av Andøya. Han la ikke spesielt merke til jagerflyet, men vil karakterisere det som "vanlig". Han kan ikke helt si om han har sett akkurat likt fly.

Han er helt sikker på at episoden han observerte, var samme dag som ulykken skjedde. Han så ikke at flyene kolliderte eller at WF ble skadet.

Han mener at den røyken han så, kunne komme fra WF, da det falt ned. Han så ikke røyk fra jageren før etter at den steg. Da må røyken han så, kanskje være fra aksellerasjonen.

Når man ror fiske, tenker man bare på det man skal gjøre og hva fangsten blir. Dette kan være årsaken til at han ikke dengang meldte fra om sin observasjon.

Det var klart vær med bare litt vind. Han mener det ikke var hard vind ved Omgang eller over Tanafjorden heller.

Han så ingen annen båttrafikk på den strekningen som er aktuell.

Båten han var ombord i, tåler mye vind. Han mener det denne dagen var laber bris - kanskje mot frisk bris. Det var ikke 40-50 knop i alle fall.

De trakk garnene neste dag og det var dårlig resultat. Han husker ikke om de leverte på Finotro i Båtsfjord, eller om det var så liten fangst at de hadde den ombord.

De han var sammen med, er nå spredt på forskjellige båter og steder.

Arvid Benum var skipper og bor på Myre (...)

(...)

Han mener det fortsatt var lyst da de var ferdige med garnsettingen og at de var ferdige med dette og var gått på land, da de så på Dagsrevyen kl 1930. Han er usikker på tiden eller om det kanskje var i radioen.

Kanal 8 hadde han på hele tiden, men mener han ikke hørte noe der. Han mener han hadde kanal 16 lavt på.

Da han først så jageren, var den høyere oppe enn WF, men så endte de opp i samme høyde da de for over Tanafjorden. Han kan ikke si noe om høyden, men det var over terrenget mot himmelen."

Nytt i forklaringen for den utvidede Flyhavarikommisjonen er i alt vesentlig opplysningene omkring hva Selius Samuelsen eventuelt hadde hørt på VHF nødkanal 16, hvor det er protokollert at "*kanal 16 står på hele tiden - han kan ikke huske om de hørte meldingen på kanal 16. Den kan ha vært skrudd ned.*

Han husker imidlertid ikke dette så godt nå. Han kan derfor heller ikke si noe om tiden", og videre at "kanal 8 hadde han på hele tiden, men mener han ikke hørte noe der. Han mener han hadde kanal 16 lavt på." Dette var svar på spørsmål reist av Flyhavarikommisjonen, idet Vardø radio ikke hadde loggført noen respons fra Benum Senior på meldingene som gikk ut på nødkanalen etter at flyet var meldt savnet.

5. *Etterfølgende medieoppslag med Selius Samuelsen 1988.* Selius Samuelsen ble i 1988 intervjuet av daværende NRK-medarbeider Bjørn Nilsen, i forbindelse med hans programproduksjon *Hva hendte?*, som omhandlet Mehamn-ulykken. Programmet ble sendt i to deler i NRK fjernsyn i september 1988. I det ene programmet vises en sekvens fra intervjuet med Samuelsen, hvor han forklarer seg om observasjonen av Widerøe-flyet og jagerflyet. Innholdet av forklaringen er i store trekk sammenfallende med forklaringen som han tidligere hadde gitt til Verdens Gang og til Flyhavarikommisjonen.

På spørsmål fra intervjueren om det ikke kan ha vært fly på søk etter det savnede Widerøe-flyet han hadde sett, stiller Samuelsen seg avvisende til dette:

"[NRK-intervjuer:] Så du flere fly enn disse to?

[Selius Samuelsen:] Nei, det var kun de to.

[NRK-intervjuer:] Det har vært snakk om at du kanskje har sett søksflyene etterpå?

[Selius Samuelsen:] Nei, det kan jeg nær sagt si med hundre prosent, at det var... det ikke var søksfly og jagere i det øyeblikket.

[NRK-intervjuer:] Bare de to flyene?

[Selius Samuelsen:] Bare de to. For jeg ser jo når flyet kommer fra Berlevåg. Jeg vet jo både hvor flyplassen og alt er. Og jeg ser jo han kommer, han går jo tett på innersiden av oss, flyet. Og så jageren kommer ut og så svinger han i samme retning som Widerøe.

[NRK-intervjuer:] Så du tror at det var det ulykkesflyet og jageren du så?

[Selius Samuelsen:] Ja, det kan jeg si, det måtte være det."

Selius Samuelsens avvisning av at det var søksfly han så, synes å være koplet opp til at han så et Widerøe-fly komme i en trasé som tilsa at det nettopp hadde tatt av fra Berlevåg. Samuelsens klare uttalelser gir grunnlag for å anta at han, da intervjuet fant sted, var ukjent med eller utilstrekkelig informert om at det tok av en Twin Otter (LN-BNA) fra Berlevåg omtrent en time etter ulykken, på søk etter det savnede flyet, og at det i dette tidsrommet også var norske Starfighter i området som deltok i søket.

En mindre sekvens av Bjørn Nilsens intervju med Samuelsen er også inntatt i NRK Brennpunkt-produksjonen *Vanskelige vitner*, sendt på NRK1 19. november 2002. Forklaringen til Samuelsen ble i programproduksjonen illustrert med en filmmontasje av et Harrierfly som fløy inn i en Twin Otter bakfra.

6. *Selius Samuelsens forklaring for kommisjonen* 24. oktober 2003. Selius Samuelsen avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 24. oktober 2003. Han bekreftet da sine forklaringer for lensmannen og Flyhavarikommisjonen, likevel slik at hvor det var uoverensstemmelser mellom forklaringene, forholdt han seg til sin forklaring for Flyhavarikommisjonen. Til sin forklaring for lensmannen, om at han bare så en prikk i det fjerne, som han hadde antatt var et fly, henviste Samuelsen til sin fyldigere forklaring for Flyhavarikommisjonen. Til sin forklaring for Flyhavarikommisjonen presiserte han at han så flyene gå i ett *"ved odden på Omgang"*.

7. *Nærmere om tidspunktet for og innholdet av Selius Samuelsens observasjon.* Som tidligere påpekt har Selius Samuelsen ikke vært i stand til å angi konkret tidspunktet for observasjonen av Widerøe-flyet og jagerflyet, ut over at den etter hans erindring hadde skjedd om ettermiddagen: I politiforklaringen 21. januar 1987, uttaler han at *"dato og klokkeslett kan han ikke huske"*, og ankomsten til Båtsfjord er angitt til *"samme kveld"* som ulykken skjedde. Avisen Verdens Gang gjengir ham 23. januar 1987 som at observasjonen ble gjort *"tidlig på ettermiddagen"*. I hans forklaring til Flyhavarikommisjonen 5. mai 1987 er fartstiden fra Tanafjorden til Båtsfjord angitt til 2 ½ time, og det var fortsatt lyst da de satte garnene utenfor Båtsfjord.

Tidsdifferansen mellom avgangen til havaristen LN-BNK og avgangen til søksflyet LN-BNA kl. 14.28 er noe over en time. Da det siste flyet lettet, var det norske jagerfly i området. Kommisjonen kan ikke se at Samuelsens opplysninger om tiden og hendelser for øvrig, er egnet til å utelukke at han var på Tanafjorden én time etter at ulykken hadde inntruffet. Det er ut fra Samuelsens forklaring mulig at han så Widerøe-flyet LN-BNA som fløy på søk i samme tidsrom og i samme område som norske Starfighter. Hans egen avvisning av at det er søksfly han så, synes som nevnt å være forbundet med en oppfatning fra hans side som kom til uttrykk fem år etter hendelsen, om at det var havaristen han så.

Båtens dagbok, som kanskje kunne si noe om tidspunktet for passeringen av Tanafjorden, er i dag ikke å gjenfinne. Det var den etter det opplyste heller ikke i 1987, da det i nevnte avisreportasje fra Verdens Gang 23. januar 1987 fremgår at avisen hadde vært i kontakt med båtens eier, som opplyste at man ikke hadde tatt vare på dagboka.

Widerøe-flyet som Samuelsen forklarer å ha observert over Tanafjorden på vestlig kurs, forbinder han som nevnt med at dette flyet tilsynelatende nettopp hadde tatt av fra Berlevåg lufthavn. Det er en tidsforskjell på 1 time og 9 minutter mellom avgangene fra Berlevåg for havaristen LN-BNK og søksflyet LN-BNA, som begge var Twin Ottere. De første

søksflyene som kom til Berlevåg-området var de to Starfighterne fra Banak, deretter kom Twin Otteren fra Widerøe. Styrmannen på LN-BNA har forklart at de ble oppmerksom på Starfighterne da de var omtrent halvveis på ruten mellom Mehamn og Berlevåg, hvor de skulle sette av passasjerene før de skulle gå på søk.

Rolf Noel, som fløy lederflyet av Starfighterne, uttalte i 1987 til media og til Flyhavarikommisjonen at Selius Samuelsens forklaring kunne passe godt med hvordan bevegelsen til hans fly og søksflyet LN-BNA kunne fortone seg for den som så flyene på avstand og med synsvinkel fra bakken eller fra sjøen. Han avviste imidlertid å ha fløyet så nær LN-BNA at det hadde vært noen kollisjonsfare. Denne forklaringen opprettholdt Noel da han i åpen høring 23. oktober 2003 avga forklaring for kommisjonen:

"Vitnet mener at det kom en Twin Otter til i leteområdet, men han vet ikke om det var et rutefly som passerte området, eller om det var aktivt med i leteaksjonen. Vitnet sier at Twin Otterene holdt seg i ca 2000 fot, og holdt seg stabile i den høyden mens de fløy frem og tilbake mellom Berlevåg og Omgangslandet. Det var derfor greit å forholde seg til dem. Det kom etter hvert andre fly til området, samt et helikopter.

Vitnet sier at han innhentet Twin Otter fly flere ganger, og det er godt mulig at det fra spesielle vinkler fra bakken har virket som om de har smeltet sammen. Vitnet vil også legge til at det kommer tydelig svart røyk (eksos) fra CF 104 når flyet sees forfra eller bakfra."

Roald Arnfinn Nilsen meldte seg for Flyhavarikommisjonen i 1987. Han var tilsatt i Forsvaret og hadde i 1982 arbeidet ved Kystforsvarets radarstasjon i Berlevåg. Han opplyste at stasjonen, da Widerøe-flyet var meldt savnet, over telefon ble kontaktet av lensmannskontoret i Berlevåg med spørsmål om de hadde sett noe på radaren. Det hadde de ikke idet øvelsen de skulle hatt den dagen var avlyst. Han opplyste at han etter henvendelsen fra lensmannskontoret, sammen med et par vernepliktige kjørte til Tanahorn med beltebilen, og speidet derfra utover sjøen med kikkert. Fra hans forklaring for Flyhavarikommisjonen 1. april 1987 gjengis om hans observasjoner:

"Stasjonen ligger vest av Berlevåg – ca kl 1405 – 1410 – de hadde dratt lenger vestover med beltebilen og akkurat kommet utav den, da han observerte et jagerfly som kom vestfra over havet mot stedet, der de sto. Det tok en venstresving og fløy tilbake. Han så da flyet bakfra.

Like etter – kanskje 1 minutt senere – kom en Twin Otter vestfra retning Berlevåg. Dette gjorde også en venstresving og dro tilbake igjen. Da Twin Otteren dreide av og gikk vest igjen, hadde jagerflyet ennå ikke kommet på rett kurs for å komme mot Mehamn – Gamvik. Han fulgte med begge flyene nesten over Tanafjorden – da han mistet dem av syne, hadde

jagerflyet for lengst passert Twin Otteren. Han registrerte ikke noe fartøy på sjøen – han så heller ikke spesielt etter båter. Det var god sikt også ned mot havflaten, så det ville vært mulig å se en båt. Han vil anta at Twin Otteren holdt en høyde godt over terrenget, som der er ca 260 meter.”

Roald Arnfinn Nilsen avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 10. september 2003. Han bekreftet da forklaringen fra 1987, dog slik at han i dag mente at han hadde sett en fiskebåt rett utenfor Tanahorn.

Tore Skaar fløy et av Forsvarets Lynx helikopter under søk etter LN-BNK. Skaars helikopter kom til området noe etter Starfighterne og Widerøe-maskinen. Han forklarte seg for kommisjonen under åpen høring 9. januar 2004. Om sine observasjoner av nærkontakt mellom Widerøe-maskinen og Starfighterne under søket, er det protokollert fra forklaringen:

”Et av Starfighter-flyene holdt på å kolliderer med Twin Otteren. Dette skjedde omtrent ved lykta på Omgang. Vitnet kan ikke huske detaljer om dette i dag, men han meldte i fra den gangen, og anmodet om at Starfighterene forlot området.”

At det etter hvert ble problematisk å koordinere søksflyene, fremgår også av loggen til Hovedredningssentralen i Bodø, hvor det kl. 15.03 norsk lokal tid er innført *”De to jetflyene som har vært i omr. blir bedt om å holde seg på avstand. Det samme gjelder for Husky 98”*.

Frank Boye Lilja, som var styrmann på søksflyet LN-BNA fra Widerøe, opplyste følgende om forholdet til Starfighterne under søket da han møtte kommisjonen i åpen høring 3. desember 2003:

”Det var Starfightereren som kom først til området etter vitnet og Krossen. Vitnet ble gjort kjent med at det var to Starfightere der, men han husker bare en. Han husker at Starfightereren gjorde en stor venstresving over Tanafjorden foran vitnet mens de fløy i retning mot Berlevåg. 934¹⁶⁵ gjorde en venstresving omtrent samtidig. Han sier at han så Starfightereren ved flere anledninger, og den lå da stort sett i samme høyde som 934. Han kan ikke huske å ha sett båter under søksfasen.”

Kommisjonen finner ikke grunn til å gå inn på hvorvidt observasjonen til Selius Samuelsen i sine detaljer passer sammen med forklaringene fra Rolf Noel, Roald Arnfinn Nilsen, Tore Skaar eller Frank Boye Lilja. Samuelsen, Noel og Nilsen forklarte seg første gang om saken fem år etter hendelsene; Tore Skaar og Frank Boye Lilja over 20 år senere. Lilja forklarte seg også i Hva hendte?-programmet i 1988. Vitnenes erindring om detaljene ved observasjonene må derfor forventes å bli uklare i løpet av de år som

har gått, hva enten forklaringen avgis fem år eller 20 år etter hendelsene. For Selius Samuelsen pekes det særlig på at han for sin del først begynte å tenke over hendelsen fem år etter, da han så avisoppslag om saken. Heller ikke de andre vitnene kan forventes å ha bevart erindringer om flybevegelsene i detalj, upåvirket av andre inntrykk i løpet av de årene som er gått.

Ut fra den kjente lufttrafikk i området *”tidlig på ettermiddagen”*, finner kommisjonen at observasjonen til Samuelsen er forenlig med at det var søksfly han observerte.

8. Er Selius Samuelsens unnlatte rapportering mer forenlig med at han så søksfly? Selius Samuelsen opplyser at han ble kjent med ulykken senere samme dag, enten gjennom radio eller fjernsyn. Han opplyser videre at han fortalte om observasjonen til mannskapene på både Benum Senior og Myrebuen. Slik han forklarte seg for både lensmannen og for Flyhavarikommisjonen, synes mannskapene å ha blitt fortalt dette da de var i Båtsfjord samme kveld og saken kom opp på nyhetene. Om reaksjonen på observasjonen hans hos mannskapet på båten, opplyste han at *”det ble ikke snakket noe mer om hendelsen”*. Kommisjonen har heller ikke registrert at noen av mannskapet på båten eller på Myrebuen har meldt fra om Samuelsens observasjoner. Samuelsen opplyste til lensmannen fem år senere *”at han først kom til å tenke over dette, når han i fjernsynet ble kjent med det som folk i Gamvik hadde iaktatt”*.

At verken Samuelsen, eller mannskapene han fortalte observasjonen til, fant grunn til å melde fra om observasjonen i dagene etter ulykken, fremstår som påfallende, med mindre de allerede samme dag forsto at det var søksfly de hadde sett.

Da Samuelsen avga forklaring for Flyhavarikommisjonen 5. mai 1987, ble han særlig spurt om hvorvidt han hadde noen erindring av å ha lyttet på VHF kanal 16 under overfarten. Dette hadde sin bakgrunn i at alle fiskebåter med installert maritim VHF kommunikasjonsutstyr har lytteplikt på nødkanalen, VHF kanal 16.

Vardø radio sendte 11. mars kl. 14.10, omtrent 40 minutter etter ulykken, ut PAN-melding og ALLSHIP-call på VHF nødkanal 16 og kortbølgefrequensen 2182 KHz om at Widerøe-flyet var savnet:

”PANPAN PANPAN PANPAN

Following message received from Hovedredningssentralen i Bodø:

Begins: Missing aeroplane Twin-Otter in area Berlevåg-Mehamn. Last heard at 1323 local time. Should have landed at Mehamn at 1333 local time. Ships with informations please inform Vardø Radio.”

Meldingen blir deretter gjentatt på VHF kanal 16, kl. 14.20, 15.03, 15.45, 17.03. De tre siste meldingene gikk i vekslende omfang også ut på VHF-kanalene

¹⁶⁵. Twin Otteren LN-BNA fløy rute WF 934 da det ble kalt på søk etter LN-BNK.

1, 4, 23, 25 og 27, men ikke på kanal 8 som Samuel sen sier var arbeidskanalen til Benum Senior.

Selius Samuelsen har i sin forklaring bekreftet at båten var utstyrt med radioutstyr som gjorde at man hadde kontinuerlig lyttevakt på kanal 16, samtidig som man for normal trafikk opererte på en annen kanal. Han har også bekreftet at man normalt lyttet på kanal 16. Han har likevel ingen erindring av å ha hørt PAN-meldingen fra Vardø radio og han har opplyst at han først fikk vite om at Widerøe-flyet var savnet gjennom nyhetsmelding fra NRK.

Kommisjonen har merket seg at Samuelsen, som en mulig forklaring på at han ikke har hørt noen av PAN-meldingene fra Vardø radio, har antydning at lyden på VHF kanal 16 kan ha vært nedskrudd under overfarten. Kommisjonen har ikke fått noen forklaring fra Samuelsen som tilsier at dette var en normal foreteelse for ham eller mannskapet på båten for øvrig.

9. *Kommisjonens oppsummering.* Kommisjonen bemerker at Selius Samuelsen, fra han første gang sto frem med sin forklaring i januar 1987 og frem til i dag, ikke kan angi noe eksakt tidspunkt for observasjonen, ut over at det var "*tidlig på ettermiddagen*". Tidsintervallet mellom avgangen til havaristen LN-BNK kl. 13.19 og avgangen til søksflyet LN-BNA fra Berlevåg kl. 14.28, var 1 time og 9 minutter. Starfighterne kom til området noe over kl. 14.15, og var i området frem til ca. kl. 15.10. Både avgangen til LN-BNK og tilstedeværelsen av de første søksflyene kan derfor passe inn i tidsanslaget som Samuelsen har angitt ("*tidlig på ettermiddagen*").

Samuelsens observasjoner har et innhold som er forenlig med at det var søksfly han så. Kommisjonen viser til at både Widerøe-flyet LN-BNA og Starfighterne fløy i det samme begrensede søksområdet, og med et flymønster som på avstand kunne gi inntrykk av at flyene kom nær hverandre. Dette gjelder så vel den forklaringen som Samuelsen først gav til lensmannen i Øksnes 21. januar 1987, som den avviken- de og mer detaljerte forklaringen han har fastholdt siden han like etterpå uttalte seg til pressen om saken. Hva særlig gjelder den mer utfyllende forklaringen av hendelsesforløpet, finner kommisjonen ellers grunn til å bemerke at observasjon av "*svart røyk*" ved akselerasjon er et kjennemerke for Starfighterne. Et Harrierfly, som enkelte har knyttet Samuelsens observasjon til, vil som følge av en annen motorkonstruksjon ikke etterlate seg et synbart eksosspor, heller ikke ved gasspådrag.

Kommisjonen konstaterer at det ikke er registrert noe svar fra MS Benum Senior på de fem PAN-meldingene som gikk ut på nødkanalen fra Vardø radio. Når verken Samuelsen eller hans arbeidskamerater fant grunn til å melde fra om observasjonen etter at ulykken ble kjent for dem senere på dagen, fremstår

dette som påfallende, med mindre Samuelsen og hans arbeidskolleger der og da oppfattet det slik at observasjonen ble gjort etter at Widerøe-flyet var meldt savnet.

Kommisjonen finner at forklaringen fra Selius Samuelsen ikke kan gi grunnlag for en slutning om at det var andre fly i området da Widerøe-flyet LN-BNK havarerte.

14.3.3 *Observasjoner fra MS Nordholm – Gunnar Andreassen*

1. *Gunnar Andreassen - medieoppslag 2004.* Gunnar Andreassen var i 1982 fisker om bord i fiskebåten MS Nordholm. Han har ikke meldt inn flyobservasjoner til Flyhavarikommisjonen eller andre offentlige myndigheter i årene etter havariet til LN-BNK. Kommisjonen ble først oppmerksom på Andreassen og hans observasjoner etter et oppslag på internettssidene til NRK Troms og Finnmark 24. oktober 2004. Fra nyhetsoppslaget gjengis:

"Gunnar Andreassen sier han var på vei inn med fiskefartøyet "Nordholm" for å levere fangsten, da han så et jagerfly komme fra øst.

I følge Andreassen var han fremdeles på vakt i rorhuset på "Nordholm" da han oppdaget et kjent fiskefartøy i kikkerten. Trolig var dette båten til fiskeren Selius Samuelsen, og han prøvde å rope det opp.

Mens han holdt på, ble han oppmerksom på en Twin Otter i lufta på vei vestover fra Berlevåg. Like etter så han et jagerfly i lav høyde, som tok igjen passasjerflyet."

2. *Gunnar Andreassens forklaring for kommisjonen.* Den 29. mars 2004 innhentet kommisjonen forklaring fra Gunnar Andreassen. Fra forklaringen er det protokollert:

"I 1982 var vitnet skipper om bord i fiskebåten "Nordholm" av Båtsfjord, og båten hadde et mannskap på 4 mann. Natt til 11.3.82 var de ute i havområdet nord for Berlevåg/Gamvik og fisket, og de var på forskjellige fiskeplasser i løpet av natta.

Den 11.3.82 utpå dagen var vitnet alene i styrhuset, og båten var et sted mellom 6 og 12 miles grensen nord-nordøst ut for Kjølnes fyr. Vitnet fikk da se en annen båt på ganske lang avstand. Det var imidlertid en spesiell lyssetting denne dagen, og det ble en slags hildring, slik at den andre båten hevet seg på en måte og ble ganske tydelig. Vitnet kjente da igjen båten som "Myrebuen", da denne hadde en ganske spesiell rigging. Han visste at Selius Samuelsen var skipper om bord, og han forsøkte å kalle han opp på VHS-radioen. Det var imidlertid ikke noe svar å få. Vitnet har i den senere tid konfronterte Samuelsen med dette, og Samuelsen har sagt at [han] synes dette var merkelig for han hadde radioen på. Det var imidlertid mulig at han hadde vært nede i båten og ikke hørt radioen da vitnet kalte opp.

Omtrent samtidig la vitnet merke til noe røyk som var tydelig i et fjellskar inne ved Målnes. Målnes ligger øst for Kjølnes fyr. Vitnet benyttet kikkert og han så at det kom et jetfly ut dalen ved Målnes og fly-

et dreide vestover. Jetflyet var kamuflasjemalt i grønt og brunt. Samtidig så vitnet et Widerøe-fly som fløy vestover, og fra vitnets posisjon så det ut som om jetflyet fløy i samme høyde som Widerøe-flyet og tok det igjen. Vitnet tenkte at det var en eller annen form for øvelse. Han kunne ikke se at det skjedde noe spesielt med de to flyene, og vitnet kikket ikke noe mer etter dem. Han la heller ikke merke til andre fly i området.

Vitnet kan ikke si tidspunktet for sin observasjon, men han regner med at det var kl 1200, 1300, eller 1400. Han har ingen referansepunkter som kan hjelpe til med å si hva klokken kunne være, slik at de tidspunktene han oppgir er usikre.

Han opplyser at de gikk inn til Båtsfjord på kvel-den med fangsten, og da fikk han høre om Widerøe-ulykken samme dag.

Vitnet hørte intet om ulykken på nødfrekvensen i løpet av dagen. Han snakket ikke med de andre om bord om hva han hadde sett, og det var ingen av de andre som hadde vært på dekk da dette skjedde. Observasjonene til vitnet ble ikke ført inn i båtens loggbok.”

Gunnar Andreassen avga deretter forklaring for kommisjonen i åpen høring 3. mai 2004. Han bekreftet da innholdet av den foreløpige forklaringen, med enkelte presiseringer. Fra forklaringsprotokollen gjengis:

”Vitnet sier at han var 8 mil nord for Kjølnes fyr da han fikk øye på ”Myrebuen”.

Vitnet tror ikke Selius Samuelsen var skipper på ”Myrebuen”, da han i alle år har oppfattet Selius som en vanlig fisker.

(...)

Vitnet tegnet inn på et kart sin egen posisjon og posisjonen til Selius (vedlagt). Vitnet ble foreholdt at Selius har forklart at han var midt utpå Tanafjorden da han observerte flyene, og at han var om bord i Benum senior. Vitnet kan ikke skjønne dette, da han er sikker på at det var Myrebuen han så. Vitnet ville ikke hatt mulighet til å se Myrebuen fra sin posisjon hvis den hadde vært på Tanafjorden.

Det tar ca halvannen time å gå fra posisjonen til Selius i Tanafjorden, til det stedet hvor vitnet oppdaget Myrebuen. Vitnet ble foreholdt et fotografi av en båt, og han identifiserte det til Myrebuen.”

3. *Kommisjonens vurderinger.* Andreassens observasjon av et Widerøe-fly og et jagerfly på vestlig kurs kan etter sitt innhold være sammenfallende med observasjonen til Selius Samuelsen. Som nevnt er det kjent at det var både et Widerøe-fly og to norske Starfightere på søk etter havaristen, og at det sivile flyet og de to jagerflyene allerede fløy i samme området mindre enn en time etter havariet. Andreassen har ingen erindring av klokkeslettet for observasjonen, og han gjorde heller ingen samtidige nedtegnelser av observasjonen. Andreassens forklaring om en tydelig eksosstripe etter jagerflyet, samsvarer ellers godt med at det var en Starfighter han så. Dette i motsetning til eksempelvis en Harrier, som grunnet en an-

nen motorkonstruksjon ikke etterlot seg slike eksospor.

Andreassen opplyser at han så fiskebåten Myrebuen, og hans omtale av Selius Samuelsen beror på at han mener Samuelsen var mannskap der. Selius Samuelsen selv har opplyst at han i mars 1982 arbeidet på fiskebåten Benum Senior, og at han først senere begynte sitt arbeid på fiskebåten Myrebuen, som også var eiet av Henry Benum. Da avisen Verdens Gang 23. januar 1987 hadde et oppslag om Samuelsen observasjoner, arbeidet han på Myrebuen, hvilket ifølge Samuelsen forledet avisen til å tro at observasjonen hans i 1982 ble gjort derfra. Kommisjonen har merket seg at Samuelsen et par dager før oppslaget i VG, opplyste til lensmannen i Øksnes at han var om bord i Benum Senior. Kommisjonen har ingen grunn til å betvile dette.

Samuelsen forklaring for Flyhavarikommisjonen i 1987 gir imidlertid holdepunkt for at fiskebåten Myrebuen, som Andreassen opplyser å ha sett, også var ved Båtsfjord 11. mars 1982. Selius Samuelsen opplyste til Flyhavarikommisjonen at Benum Senior gikk til kai i Båtsfjord senere samme dag, og i den anledning omtales også Myrebuen: *”Han hørte om ulykken på radioen eller TV senere samme dag, og da fortalte han kameratene sine hva han hadde sett. Dette gjalt også kameratene på ”Myrebuen”.*” Når Andreassen så klart betoner den spesielle riggingen på Myrebuen, finner kommisjonen derfor at det ikke uten videre kan antas at det var båten Benum Senior, med Samuelsen om bord, som han så inne i Kongsfjorden øst av Berlevåg.

Kommisjonen finner det imidlertid påfallende at heller ikke Andreassen har erindring av å ha hørt meldingen fra Vardø radio om at LN-BNK var savnet.

Gunnar Andreassens observasjon gir etter sitt innhold ikke grunnlag for en konklusjon om at det var ukjente jagerfly i området Berlevåg-Omgang-Gamvik-Mehamn da Widerøe-flyet LN-BNK havarerte. Kommisjonen vil imidlertid ta med seg hans forklaring i den samlede bevisvurderingen.

14.3.4 Observasjoner fra MS Stig Thorbjørn

1. *Innledning.* Stig Roar Emanuelsen sto først offentlig frem med sin flyobservasjon fra fiskebåten ”Stig Thorbjørn” ulykkesdagen, i NRK produksjonen *Vanskelige vitner* vel 20 år senere. I produksjonen gikk det frem at han sammen med andre fiskere på båten gjorde opp nota vest av Tanafjorden da det kom to fly over sjøen nær ved båten, og hvor Emanuelsen da overfor kollegene ga uttrykk for at det ikke var norske fly, men *”engelskmenn”* som kom. Emanuelsen har i forklaring til kommisjonen bekreftet at han siktet til britiske Harriere av typen GR.3. Slike

fly hadde RAF 1 skvadron, som i mars 1982 var stasjonert på Langnes flystasjon, Tromsø.

Kommisjonen er tidligere kommet til at man ikke kan bygge på Emanuelens identifikasjon av flyene som Harriere, jf. kapittel 13.2.4, punkt 4 foran. Kommisjonen tok ikke der stilling til om Emanuelen og hans skipskamerater hadde sett fly i tiden rundt havariet til Widerøe-flyet. Det spørsmålet gjennomgås i det følgende.

2. *Stig Roar Emanuelens forklaring om tid og sted for observasjonen.* I NRK Brennpunkt-produksjonen *Vanskelige vitner*, sendt på NRK1 19. november 2002, hvor Emanuelen første gang sto frem offentlig med sine observasjoner av jagerfly, uttaler han seg ikke om tidspunktet for observasjonen.

Kommisjonen innhentet 13. august 2003 forklaring fra Emanuelen. Fra forklaringen er det protokollert:

”I 1982 var vitnet fisker/hjelpemaskinist på båten ”Stig Thorbjørn” fra Havøysund.

Vitnet husker godt hva som skjedde 11.3.82. De hadde vært i Honningsvåg og levert fangst, og var på vei ut til feltet igjen. Vitnet sier at de gikk østover, og før de kom til Tanafjorden, la de seg i le for å spise middag. Vitnet kan ikke huske nøyaktig sted hvor de gikk i le. Han ble forevist kart over området, og mener at de hadde lagt seg til i Steinvåg – Sandfjorden (litt vest av Gamvik). Han er veldig usikker på dette, så det kan hende at de lå et annet sted. Han mener at det står i loggboka hvor de lå. Vitnet mener at de la seg i le litt før kl 1330.

Før de spiste middag, var vitnet og bestmann Åsmund, og Øystein Stabell på dekk for å ordne med nota slik at den ikke skulle fryse fast. Det var sterk vind og sjøsprøyt, og de var redd for at nota skulle fryse fast. Mens de drev på med dette, hørte vitnet flydur. I det samme så han to jetfly som kom nordfra, og gikk sydover i retning inn Tanafjorden. De andre så også flyene, og det ble en diskusjon om hva slags fly det var. Det ble spekulert på om det var F 16, men vitnet var sikker på at det ikke var det. Han mente at det var en engelskmann, og at flytypen var en Harrier. Grunnen til dette var den butte nesen. I tillegg hadde vitnet interesse for fly, og hadde sett en del brosjyrer og foto.

Flyene kom etter hverandre, og de gikk ganske lavt (200-300 meter), og de gikk ikke så veldig fort. Vitnet kunne tydelig se kamuflasjefargene på flyene, og de var brune og lyse blå.

Samtidig som dette skjedde var sønnen til skipperen i styrehuset. Vitnet sier at han i ettertid har hørt at sønnen (Thorbjørn Mathisen) ikke hadde sett eller hørt flyene.

De tre som var på dekk ble enige om ikke å si til noen hva de hadde sett. Dette på grunn av at flyene var innenfor sperret område (for langt nord/øst).

Vitnet sier at de gikk for å spise middag i tidsrommet 1330 – 1400. Han sier at de vanligvis spiste middag på dette tidsrommet, og det er derfor han er så sikker på tidspunktet. Mens de spiste middag kom det melding over VHF nødkanalen fra Vardø radio om et savnet Widerøe-fly. Vitnet mener at denne meldingen kom ca 1415. De ble anmodet om å gå på søk i et spesifisert område ved Gamvik. Vitnet sier at

de var ganske nær leteområdet da de ble oppkalt. De fikk beskjed om kun å ta hånd om vrakdelar eller bagasje. De skulle ikke ta opp omkomne.

Vitnet sier at de fant en postsekk, et hjulstag, og en dør. Dette ble overlevert til en annen redningsbåt ute på havet. Mens de drev på med redningsarbeidet fikk de beskjed av skipperen om ikke å fortelle noe til media eller andre om redningsaksjonen. Skipperen sa at de hadde taushetsplikt om alt de opplevde i den sammenheng.

Vitnet sier at han så letefly i området mens de selv var med på leteaksjonen. Vitnet er sikker på at de to jetflyene han så ikke hadde noe med leteaksjonen å gjøre. Dette på grunn av tidsfaktoren, utseende på flyene, og den posisjonen de lå i da han så flyene.

Vitnet sier at han ikke snakket med utenforstående om det som skjedde 11.3.82 før han fikk en telefon fra Ulf Larssstuvoll i 1999. Han fortalte da det samme til Larssstuvoll som han har forklart nå. For ca 2 år siden ble vitnet intervjuet av NRK Finnmark om det samme, og han ble også intervjuet i forbindelse med programmet Brennpunkt.

Verken vitnet eller de andre om bord i ”Stig Thorbjørn” ble kontaktet av Havarikommisjonen i 1982 eller senere. Dette er første gangen vitnet forklarer seg offisielt om saken.”

Emanuelen avga deretter forklaring for kommisjonen i åpen høring 2. desember 2003. Han bekreftet da den foreløpige forklaringen og svarte på spørsmål fra kommisjonen.

Tidsangivelsen for Emanuelens observasjon av to jagerfly knytter seg til den etterfølgende middagen, hvor de ble oppkalt fra Vardø radio. Kommisjonen bemerker at vaktjournalen til Vardø radio viser at MS Stig Thorbjørn meldte seg på radio kl. 14.28 norsk tid, med opplysning om at man ikke hadde sett noe fly. Denne tilbakemelding refererer seg klart til etterlysningen av LN-BNK. Det bemerkes at den maskinskrevne avskriften av den originale vaktjournalen angir tidspunktet for Stig Thorbjørns posisjon ved tilbakemeldingen om at man ”*har ikke sett noe fly*”, til kl. 14.23. Kommisjonen har innhentet kopi av originaljournalen, og den viser at korrekt tidspunkt skal være kl. 14.28. Tidspunktene er ført fortløpende i tidskronologisk orden, og Stig Thorbjørns tilbakemelding er registrert mellom kl. 14.25, (som gjelder ”Mehamn fjord”) og kl. 14.30 (som gjelder ”Kongsøy”). 8-tallet i klokkeslettet 14.28 for Stig Thorbjørn, er uklart skrevet, og er under avskriften åpenbart blitt oppfattet som et 3-tall. Kommisjonen legger kopien av originaljournalen (14.28) til grunn. Det kan ikke utelukkes at det omkring dette tidspunkt var Starfightere i området.

Emanuelen har ingen erindring av å ha sett noe Widerøe-fly da han var på dekk.

3. *Øystein Stabells erindring av tid og sted for observasjonen.* Kommisjonen innhentet 27. november 2003 forklaring fra Øystein Stabell, som ifølge Emanuelen var på dekk sammen med ham. Fra forklaringen er det protokollert:

”I 1982 arbeidet vitnet som fisker om bord i ”Stig Thorbjørn” på loddefiske, med Ragnar Mathisen som skipper. Den 10.3.82 hadde de vært i Honningsvåg og levert fisk, og tidlig på morgenen den 11.3.82 gikk de østover mot Berlevåg. Ut på formiddagen la de seg i le av Omgangslandet ved lykta, ca halvannen sjømil av land.

Ved 1300-tiden sa skipperen at vitnet kunne gå ned og ta seg en hvil. Vitnet sovnet ikke, og etter ganske kort tid kom Jarl Sigurd Isaksen ned for å hente vitnet. De skulle ut på dekk for å rense nota for is. Vitnet ville ha kaffe først, og det ble til at de ble sittende å drikke kaffe fram mot ca kl 1330 før de gikk på dekk.

Ute var det Tana-vind (vind fra syd-vest), det var dårlig sikt med iskrystaller i lufta som stakk mot huden. De gjorde ferdig notarbeidet i løpet av 5-10 minutter.

Vitnet så nå et jagerfly som kom nordfra i retning fra Sletnes fyr. En av guttene ropte at det var en F 16, et fly som var ganske nytt i Norge på den tiden. En annen sa at det var en ”engelsk mann”. Flyet hadde kort snute, kamuflasjefarget, og vitnet mener at det var farget brunt/hvitt. Han er imidlertid noe usikker på fargesammensetningen.

Flyet fløy lavt, og det fløy mellom båten og Omgangslandet, før det dreide litt inn Tanafjorden. Det kom imidlertid straks tilbake, og det var så nært og så lavt at vitnet kunne se piloten. Flyet forsvant så utover mot Sletnes fyr igjen ca 50 meter over sjøen.

Etter dette gikk de ned for å spise middag. Etter at de hadde spist, og satt og drakk kaffe, gikk alarmer fra Vardø radio om det saknede Widerøe-flyet, og vitnet tror at dette var ved 1430-tiden. De ble nå anmodet om å bli med på leteaksjonen, og de fikk beskjed om at de i første omgang kunne begynne å lete i det området som var naturlig ut fra den retningen flyet hadde hatt. Skipperen fortalte mannskapet at han hadde sett to om ikke tre fly på radaren da mannskapet satt nede og drakk kaffe mellom kl 1300-1330.

Vitnet sier at de fant postsekker, klær, og annet vrakgods. Dette ble overlevert til en redningsskøyte. Vitnet sier at [de] benyttet lettbåten for å få tak i det de fant. De ble av forsvaret beordret til et leteområde som var stikk i strid med værforhold og sunn fornuft. De ble i leteområdet til 1500-1600 tiden neste dag (12.3.82), og de gikk da til Berlevåg.

Vitnet har i ettertid tenkt på at de kanskje hadde sett ulykken hvis de ikke hadde sittet nede og drukket kaffe.

Senere fikk de takk fra Politimesteren for innsatsen, og de ble anmodet om ikke å snakke med journalister om det de hadde vært med på.”

Øystein Stabell avga deretter forklaring for kommisjonen i åpen høring 9. januar 2004. Han bekreftet da innholdet av den foreløpige forklaringen, med den korreksjon at det hadde vært syd-østlig vind. Fra forklaringen er det blant annet protokollert:

”Vitnet viste på et kart på veggen hvor ”Stig Thorbjørn” hadde ligget, og hvordan jagerflyet hadde beveget seg. Han så ingen andre fly på det tidspunktet. Dette var også lang tid før han så helikopteret. Vitnet så ingen andre båter før redningsskøyta kom. Etter at de hadde funnet vrakdelene gikk det et Wide-

rø-fly østover mot Berlevåg. Da var det kommet flere båter til området, og det begynte å bli mørkt.

Vitnet meldte seg ikke for den utvidede kommisjonen i 1987. Han ville ikke risikere å få stempel på seg som lite troverdig.

Skipperen fortalte om de 2-3 flyene han hadde sett på radaren da de hadde begynt å gå inn Tanafjorden på leting. Alle stod da i styrhuset. Det var skipperen som eventuelt snakket på radioen.”

Heller ikke Stabell har eksakte holdepunkter for de klokkeslett for observasjonen han angir. Men også han fremhever at observasjonen fra dekk ble gjort før de spiste middag. Han mener de ikke gikk opp på dekk før ca. kl. 13.30 for å rense nota. Jobben var gjort på 5-10 minutter. Han oppdaget da flyet, hvor etter de gikk for å spise middag. Det var først under den påfølgende kaffetåren de ble oppkalt av Vardø radio. Stabells forklaring samsvarer her i det vesentlige med forklaringen til Emanuelsen, som mener de gikk ned for å spise middag en gang mellom kl. 13.30 og 14.00. Hvor Emanuelsen var usikker på hvor fiskebåten lå da de gjorde opp garn, er Stabell klar på at de lå ved Omgang lykt, vest for utløpet av Tanafjorden. Stabell har i motsetning til Emanuelsen bare erindring av å ha sett ett fly, og når Emanuelsen sier at de kom nordfra og gikk inn Tanafjorden, er Stabells erindring at det kom fra Sletnes fyr (som er nordfra), men at det etter passeringen svingte og fløy tilbake mot Sletnes.

4. *Jarl Sigurd Isaksens erindring av tid og sted for observasjonen.* Selv om Emanuelsen mente å erindre at ”bestmann Åsmund” var den tredje som var på dekk da jagerflyene kom, hadde kommisjonen ut fra andre kilder grunn til å anta at tredjemann eventuelt måtte være Jarl Sigurd Isaksen. Kommisjonen innhentet 14. juni 2003 foreløpig forklaring fra Isaksen. Fra forklaringen er det protokollert:

”I mars 1982 var vitnet mannskap på ”Stig Thorbjørn”. Den 11.3.82 lå de utenfor Omgang, og vitnet arbeidet på dekk på formiddagen sammen med de andre og tinet nota. De drev på med dette frem til middag. Middag var vanligvis ved 1330-tiden, men vitnet kan ikke huske tidspunktet de gikk til middag akkurat denne dagen.

Mens de spiste, fortalte nå avdøde skipper Ragnar Mathisen, at han hadde sett noe på radaren som kom fort ut Tanafjorden. Dette hadde han sett før de gikk til middag, men vitnet kan ikke huske om han sa noe om det var rett før middagen eller tidligere på formiddagen.

Mens de spiste middag gikk alarmer. Bestmannen slo den av, men alarmer gikk igjen like etter. Det var Vardø radio som kom med melding om det saknede Widerøe-flyet.

De fikk beskjed om å begynne letearbeide, og de var alene i området i startfasen.

Det tok ikke lang tid før de begynte å finne gjenstander som lå og fløt i vannet, bl.a. klær og postsekk. De fant også lederen og et hjul. Vitnet sin oppgave var å stå framme i baugen å speide etter eventuelle vrakrester.

Etter hvert kom det flere båter til, og ” Stig Thorbjørn ” fikk tildelt sin letesone. Vitnet mener at de overleverte det de hadde funnet til en redningskøyte mens de var ute på sjøen.

Vitnet sier at det ble diskutert om bord hva skipperen hadde sett på radaren, men han kan ikke i dag huske hva som ble kommentert.”

Jarl Sigurd Isaksen avga deretter forklaring for kommisjonen i åpen høring 9. januar 2004. Han bekreftet da sin foreløpige forklaring, men med to korreksjoner: Det var etter middagen at skipssjefen Ragnar Mathisen fortalte om det han hadde sett på radaren. Hvorvidt det var bestmannen eller en annen av mannskapet som hadde skrudd av alarmen, kunne han i dag ikke si noe sikkert om. Da Isaksen hadde avgitt sin foreløpige forklaring, hadde kommisjonen ennå ikke innhentet forklaringen fra Emanuelsen. Under den åpne høringen ble Emanuelsens forklaring foreholdt Isaksen. I tilknytning til dette er det protokollert fra hans forklaring:

”Mens de arbeidet på dekk så eller hørte ikke vitnet noe fly. Han jobbet nede i notbingen og kunne ikke se over kanten. Han hørte imidlertid at de andre diskuterte fly de hadde sett, om det hadde vært en F 16 eller hva. Stig Emanuelsen sa at det var en Harrier. Det ble ikke snakket noe mer om dette etterpå. Vitnet så heller ingen andre båter mens de jobbet på dekk.

Radioalarmen var oppe i styrhuset. Det var et varsellys med pipelyd nede i messa som ble aktivisert når alarmen gikk.

Etter at de begynte søket så vitnet et redningshelikopter og et militært helikopter. Han så ikke noe jagerfly eller Widerøe-fly i den tidlige letefasen.

Det var skipperen som påla mannskapet taushetsplikt, og de fikk ikke snakke med noen om hva de hadde opplevd. En slik ordre fra skipperen var ikke noe å diskutere.”

Også Isaksen opplyser at fiskebåten lå utenfor Omgang da de arbeidet med nota og ett eller flere jagerfly kom forbi. Som Emanuelsen og Stabell, opplyser Isaksen at dette skjedde før middag, som ”normalt” ble servert kl. 13.30. Idet også Isaksen har erindring av at de ble kalt opp av Vardø radio under middagen, gir også hans forklaring grunnlag for en slutning om at observasjonen ble gjort en tid før de besvarte anropet fra Vardø radio kl. 14.28, jf. loggen ved kystradiostasjonen i Vedlegg 2.3.

5. Thorbjørn Mathisens erindring av observasjoner fra MS Stig Thorbjørn 11. mars 1982. Skipper om bord på fiskebåten var Ragnar Mathisen. Han døde i 1986. Kommisjonen tok kontakt med hans sønn, Thorbjørn Mathisen, som var styrmann på båten 11. mars 1982. Fra hans forklaring til kommisjonen 9. desember 2003 er det protokollert:

”I 1982 arbeidet vitnet om bord i ”Stig Thorbjørn”, hvor faren Ragnar Mathisen var skipper.

Den 10.3.82 hadde de vært i Honningsvåg og levert fisk, og på morgenen den 11.3.82 gikk de østover

mot Berlevåg. Han kan huske at det var sørlig vind den dagen, men det var svært god sikt på havet. Vitnet sier at marsjfarten på dette tidspunktet var ca 6-7 knop.

Normalt spiste de middag om bord kl 1330. Denne dagen ble de imidlertid noe forsinket med middagen for de måtte rense nota for is. Vitnet mener at de hadde passert Sletnes fyr før de begynte med denne jobben, og de gikk med sakte fart (ca 2-3 knop) mens de gjorde jobben.

Vitnet er sikker på at de ikke lå for anker, og han husker ikke sikkert hva han selv drev på med. Vitnet er usikker på hvor lang tid arbeidet tok, så han tør ikke si noe om dette. Tidsfaktoren er avhengig av omfanget av arbeidet. Han regner med at Øystein Stabell var med på jobben, og derved kan si mer nøyaktig hvor lang tid det tok.

Som sagt ble de forsinket med middagen denne dagen, og vitnet mener at de hadde sittet ved midtidsbordet i 10-15 minutter da meldingen om ulykken kom over Vardø radio. Vitnet sier at meldingen fra Vardø radio kom kl ca 1430, og han viser til posisjonen han har tegnet inn på vedlagte kart på dette tidspunktet. Først ble de beordret midt ut på Tanafjorden for å lete, men man skjønte etter hvert at dette ble helt galt. De ble deretter sendt i retning mot Gamvik, og de fant så vrakdelene ved Omganglandet.

De hadde ingen problemer med været i letefasen. Det blåste kuling fra syd, men det var ikke noe kov på havet, og vitnet kan ikke huske at det var noe tegn til uvær.

Det var ikke noe snakk om bord at noen hadde sett jagerfly i området. Vitnet kan selv ikke huske å ha sett eller hørt jagerfly. Vitnet har arbeidet sammen med sin far i mange år, og vitnet har spurt faren i ettertid om han opplevde noe spesielt denne dagen. Faren har aldri nevnt at han har sett eller hørt fly denne dagen, heller ikke på radar. Faren fikk heller aldri noen henvendelse fra tidligere kommisjoner eller myndigheter. Vitnet synes det er rart at faren ikke har nevnt noe, hvis han har sett eller hørt noe unormalt denne dagen.”

Thorbjørn Mathisen avga deretter forklaring for kommisjonen i åpen høring 2. februar 2004. Han bekreftet med ett forbehold sin foreløpige forklaring for kommisjonen og svarte på tillegsspørsmål. Fra forklaringen er det protokollert:

”Vitneforklaringen av 09.12.03 ble opplest for vitnet og han ville ha en liten korrigering før han godtok den som sin forklaring for kommisjonen. Vitnet svarte også på spørsmål fra kommisjonen. Vitnet vil endre siste avsnitt slik : Han mener å huske at Emanuelsen og Stabell snakket om at de hadde sett militærfly mens de drev på med nota (før de spiste middag).

De var 7 mann om bord i Stig Thorbjørn. De skulle egentlig være 8, men bestmann Åsmund Høye var ikke med på denne turen. Ellers var mannskapet som følger: Ragnar Mathisen, skipper, vitnet, Eirik Simonsen, Øystein Stabell, Emanuelsen, Steinar Hansen, og Jarl Sigurd Isaksen.

Vitnet kan huske at de i ettertid diskuterte hvordan Vardø radio visste at Stig Thorbjørn befant seg i området hvor vrakdelene senere ble funnet. Vitnet sier at han så en annen fiskebåt i området før alarmen gikk, og han mener at den het noe med ”Væring ...”.

(...)

Det var antagelig faren som satt i styrhuset kl 1330, og vitnet mener at de hadde passert Sletnes Fyr på dette tidspunktet.”

Thorbjørn Mathisens forklaring indikerer i motsetning til de øvrige at fartøyet ikke var oppankret utenfor Omgang da nota ble gjort opp, men at de på dette tidspunktet gikk i sakte fart mellom Sletnes og Omgang. Dette rimer for øvrig med den posisjon som skipet rapporterte til Vardø radio kl. 14.28 norsk tid, om at de var ”2-3 mil av Omgang, har ikke sett noe fly”.

Kommisjonen har ellers merket seg at Mathisen under høringen opplyste å ha en vag erindring av at Emanuelsen og Stabell på et eller annet tidspunkt snakket om at de hadde sett et militærfly da de gjorde opp nota. I tilknytning til dette opplyste Mathisen at han ikke hadde snakket med dem om saken og heller ikke hadde hatt kontakt med media om dette, dog slik at han et par år tilbake var blitt kontaktet av en journalist fra NRK Nordland.

6. *Kommisjonens vurderinger.* At fiskebåten Stig Thorbjørn befant seg utenfor Omgang ca. en time etter havariet, er dokumentert gjennom innføringen i vaktloggen fra Vardø radio. På dette punkt er vitnenes forklaringer, som alle er avgitt over 20 år etter hendelsene, bekreftet av nedtegnelser ulykkesdagen. Det er også kjent at båten deltok i det etterfølgende søk etter havaristen.

Kommisjonen finner det også sannsynlig at Emanuelsen, Stabell og Isaksen forut for dette tidspunktet var på dekk og gjorde opp nota, og at båten under dette arbeidet var i sakte fart et sted mellom Sletnes fyr og Omgang. Om det siste vises det særlig til forklaringen til Thorbjørn Mathisen, som var styrmann om bord, og som hadde konferert med skipsdagboka, som ikke inneholdt opplysninger om at de hadde ankret opp fra de forlot Honningsvåg og til de ble kalt opp av Vardø radio, kl. 14.28.

Forklaringene fra de tre som var på dekk gir holdepunkter for at to av dem så ett eller to jagerfly da nota ble, eller nettopp var blitt, gjort opp. Idet dette arbeidet ble gjort like før middag, og at de synes samstemte om at oppkallet fra Vardø radio kom under middagen/kaffen, etter at de hadde sittet til bords en kortere stund, synes dette også å tyde på at observasjonen ble gjort til et tidspunkt hvor det ikke er registrert noen flytrafikk i området. Sett hen til andre observasjoner fra vitner som sier at de har sett fly over Tanafjorden i tiden rundt havariet til Widerøe-flyet ca. kl. 13.30 norsk tid, synes det nærliggende å vurdere om også observasjonene fra MS Stig Thorbjørn ble gjort til dette tidspunktet.

Forklaringene er som nevnt alle avgitt et par ti-år etter hendelsene, og faren for erindringsforskyvninger må tas i betraktning. Tidsbestemmelsene er gjort

på basis av hva som var normal middagstid, kl. 13.30. Det legges til grunn at middagen denne dagen ble forskjøvet pga. notarbeidet. Det knytter seg også usikkerhet til hvor kort eller lang tid dette arbeidet tok. Når det var nødvendig å renske nota for is, kan et tidsanslag på 5-10 minutter for denne jobben, synes knapp. Kommisjonen har merket seg opplysningene fra vitnene om forskjellige utsagn fra den nå avdøde skipperen Ragnar Mathisen. Stabell og Isaksen er inne på at skipperen skal ha opplyst å ha sett fly på radaren. Begge forklarer at utsagnene hans om dette kom etter at de var kjent med at Widerøe-flyet var savnet. Det er uklart for kommisjonen om vitnene har lagt til grunn at skipperen i tilfelle mente at dette var de samme flyene som de hadde sett mens de gjorde opp nota. Thorbjørn Mathisen, som opplyser å ha spurt sin far om han så noe spesielt den dagen, sier på sin side at faren var klar på at han ikke hadde sett noe unormalt.

Det er i dag usikkert om det var skipperen Ragnar Mathisen eller styrmannen Thorbjørn Mathisen som sto til rors da nota ble gjort opp. Det er også usikkert hvilke undersøkelser den som besvarte anropet fra Vardø radio gjorde før det ble svart ”*har ikke sett noe fly*”. Som nevnt innebærer denne rapporteringen neppe annet enn at de ikke hadde sett noe Widerøe-fly. Men hvis det var slik at skipperen eller den som sto til rors hadde sett fly på skipsradaren i det tidsrom som Widerøe-flyet havarerte, er det sannsynlig at dette ville blitt formidlet videre til Vardø radio.

Stabells forklaring om måten flyet fløy på – lavt, mellom båten og Omganglandet, dreide inn Tanafjorden, kom straks tilbake og forsvant utover mot Sletnes fyr, kan stemme godt med Starfighter-flygeren Rolf Noels beskrivelse av måten han og Høgsveen fløy på ved innledningen til søksfasen. Det virker mindre sannsynlig at et fly som befant seg i ulovlig område ville manøvrere på en så vidt oppsiktsvekkende måte, to ganger tett opptil et fiskefartøy på fjorden.

Av mannskapet er det ellers bare Emanuelsen som har erindring om at det etterpå var andre søksfly enn helikoptre i området. Av lydbåndet fra avhøret fremgår at han mener at det bare var ett søksfly, uten at han husker hvilken type fly dette var. Tatt i betraktning den betydelige aktivitet som pågikk i søksfasen av ulike typer fly i området, kan Emanuelsens forklaring tyde på at han kan ha vært av den oppfatning at søksfly var propellfly, ikke også jagerfly. Stabell opplyser å erindre et helikopter, mens Isaksen opplyser å erindre to helikoptre. Ettersom Stig Thorbjørn kl. 14.28 norsk tid var midt i det sentrale leteområdet, som fra dette tidspunktet og frem til over kl. 15.00 ble overfløyet av Starfightere, et Jet Falcon, og to sivile fly, i tillegg til de to helikoptrene, kan ikke kommisjonen se bort fra at det kan tilskrives det lange tids-

forløp når de nå har erindring av å ha sett et eller to jagerfly anslagsvis én time tidligere.

Kommisjonen finner etter dette at observasjonene fra MS Stig Thorbjørn ikke gir tilstrekkelig holdbart grunnlag for å anta at det var ukjente fly i området på et tidspunkt som kan ligge opp mot havaritidspunktet. Observasjonene er alle formidlet lang tid etter hendelsene, i en sak som det over tid har knyttet seg atskillig medieinteresse til. Når vitnene som var på dekk og så jagerfly, ikke har erindring av å ha sett jagerfly i tilknytning til søket etter havaristen, kan det bero på erindringsforskyvninger. Vitnene har opplyst at de ikke har samsnakk om saken i årene som har gått. Enkelte av dem har imidlertid vært intervjuet av en journalist og ellers vært i kontakt med Ulf Larsstuvold om saken noen år i forveien. Kommisjonen understreker at forklaringene vil bli tatt med ved den samlede bevisvurderingen i saken.

14.3.5 Observasjoner fra KV Møgsterfjord

1. Arne Hestvik og hans observasjon fra kystvakt-fartøyet KV Møgsterfjord. Arne Hestvik kontaktet kommisjonen i september 2004, idet han hadde opplysninger som kunne ha betydning for spørsmålet om det hadde vært ukjente jagerfly i Berlevåg-området da LN-BNK havarerte. Han var i 1982 tilsatt i Forsvaret og var sjef på kystvaktfartøyet KV Møgsterfjord.

Kommisjonen innhentet 11. september 2004 forklaring fra Hestvik. Fra forklaringen gjengis:

”Den 11.3.82 var vitnet kapteinløytnant og sjef på kystvaktfartøyet ”Møgsterfjord”.

Samme dag som ulykken skjedde var fartøyet på vei vestover i havet fra Vardø. De gikk mellom 6 og 12 mil fra land, og med en hastighet av ca 12 knop. Vitnet mener å huske at de var i området ved Vardø kl 0400 denne morgenen.

Senere på dagen observerte vitnet sammen med andre på båten, to jagerfly som kom lavt sørfra og gikk utover havet mot nord. Han vil anslå at flyene var ca 3-4 mil foran vitnets båt som gikk vestover. Vitnet vil anslå at de var omtrent på høyde med Berlevåg da dette skjedde. Flyene fløy sammen, og vitnet kan ikke huske om de splittet opp mens de var innenfor synsvidde. Flyene virket mørke av farge, mørkere enn norske jagerfly, slik at vitnet antok at de var britiske Hawk-jagerfly. Vitnet vil ta noe forbehold vedrørende fargen, da lysforholdene og avstanden til flyene gjorde dette vanskelig å bestemme sikkert.

Ca en time senere fikk de melding om det savnede Widerøe-flyet, og vitnet satte kursen mot leteområdet. Han kontaktet sjefen på KNM Horten om sin posisjon, men fikk beskjed om at han kunne fortsette sitt tokt da det var nok båter i leteområdet.

Vitnet var klar over at de to jagerflyene var øst for 24 graden, og at dette var ulovlig for allierte fly. Vitnet kan ikke huske om han rapporterte dette til forsvaret. Han antar at hendelsen ble loggført om bord. ”Møgsterfjord” er ikke tilknyttet forsvaret len-

ger, og hvis loggboken fortsatt eksisterer vil den være ved Kystvaktskvadron Nord, Sortland.

Vitnet vil tegne inn sine observasjoner på et sjøkart og oversende dette til kommisjonen så snart som mulig.

Kommisjonen har i ettertid mottatt et kart fra Hestvik, hvor han har tegnet inn skipets posisjoner 11. mars 1982.

Etter Hestviks forklaring skjedde observasjonen av ukjente jagerfly i havområdet utenfor Berlevåg og omtrent en time før de fikk melding om at Widerøe-flyet var savnet. Melding om at flyet var savnet gikk første gang ut til skipstrafikken over Vardø radio kl. 14.10 lokal norsk tid, ca. 40 minutter etter havariet. Hestviks forklaring kan da gi grunnlag for en antakelse om at det var jagerfly i Berlevåg-området nært opp mot havariet. Kommisjonen har også merket seg Hestviks opplysning om at han ut fra fargen vurderte det slik at flyene måtte være av britisk opprinnelse.

Kommisjonen finner for øvrig grunn til å nevne at den også gjennom andre er blitt formidlet en forklaring om saken som skal stamme fra Hestvik. I anledning kommisjonens undersøkelser av mer tekniske spørsmål, var man i kontakt med tidligere Widerøe-flyer Stein Arne Fossum. Det kom da opp at han gjennom en tidligere kollega i Widerøe hadde fått høre hva som var blitt fortalt vedkommende på en restaurant i Tromsø noen år tilbake, om flyobservasjoner fra et marinefartøy. Fra en tilleggsforklaring fra Stein Arne Fossum, innhentet 19. januar 2005, er det protokollert:

”I sommer ble vitnet fortalt av en kollega og navnebror fra Widerøe-tiden, Sten E. Fossum, som nå er kaptein i SAS, at han hadde sittet på en pub i Tromsø. Han ble da tilsnakk av en eldre herre som hadde overhørt flypraten. Mannen fortalte at han var pensjonert marineoffiser og hadde vært på et kystvaktskip som lå utenfor Mehamn på tidspunktet ulykken skjedde. Han hevdet å ha sett at Twin Otteren ble truffet av et jagerfly, og at man umiddelbart ble ilagt taushetsplikt med klare trusler om represalier. Siden han var pensjonert så fortalte han historien for å lette sin dårlige samvittighet. Hvis det stemmer at det lå et kystvaktskip i havet utenfor Mehamn kan det ikke være vanskelig å få bekreftet dette og å få en manns-kapsliste.”

Kommisjonen kontaktet 19. januar 2005 Sten Eugen Fossum og foreholdt ham forklaringen til Stein Arne Fossum, som han bekreftet. Det ble også bekreftet at det var Arne Hestvik som hadde fortalt ham historien. Samme dag ble også Arne Hestvik kontaktet av kommisjonen. Hestvik bekreftet at han hadde snakket med en Widerøe-flyer om sine observasjoner ulykkesdagen. I telefonisk tilleggsforklaring 14. april 2005 bestrider han at han noen gang skal ha sett en kollisjon mellom en Twin Otter og et jagerfly, og noe slikt har han heller ikke fortalt til noen.

2. *Kommisjonens undersøkelser.* Kommisjonen har gjennom Forsvaret etterlyst skipsdagboka til KV Møgsterfjord, uten at den har latt seg gjenfinne. Skipet var av Forsvaret innleid fra et privat rederi, og man har antatt at skipsdagboka har fulgt skipet tilbake til dette. Ved undersøkelser hos rederiet har man fått opplyst at skipet senere er solgt til utlandet og at man heller ikke der gjenfinner skipsdagboka. Kommisjonen er derfor avskåret fra å holde Hestviks forklaring opp mot eventuelle nedtegnelser i skipsdagboka.

Fra Flyhavarikommisjonens arkiver er kommisjonen imidlertid i besittelse av en utskrift fra vaktjournalen ved Vardø radio for 11. mars 1982. Av denne fremkommer blant annet tidspunkter og frekvenser for utsendelse av PAN/ALL-SHIPS-meldingene som Vardø radio formidlet fra Hovedredningsentralen i Bodø, om at Widerøe-flyet var savnet på vei fra Berlevåg til Mehamn. I vaktjournalen fremkommer følgende om kystradiostasjonens etterfølgende kontakt med KV Møgsterfjord:

”14.20 k26vhf Møgsterfjord/LAQU posisjon N7010 E3109.”

Innføringen i vaktloggen, som er i norsk lokal tid, innebærer at KV Møgsterfjord kl. 14.20, meldte inn sin posisjon til Vardø radio på VHF kanal 26. Posisjonen som er innmeldt, 70 grader og 10 minutter nord, 31 grader 9 minutter øst, innebærer at skipet på dette tidspunktet, ca. 50 minutter etter ulykken, befant seg i havområdene utenfor Kiberg, sør-øst av Vardø. Meldingen som er nedfelt i vaktloggen til Vardø radio står således i strid med opplysninger som Hestvik over 22 år senere formidlet til kommisjonen. Som nevnt tidligere har kommisjonen innhentet en kopi fra Vardø radio av den håndskrevne vaktloggen og sammenholdt denne med den maskinskrrevne avskriften fra stasjonen datert 19. mai 1987. Den håndskrevne loggen bekrefter at avskriften er korrekt med hensyn til. Møgsterfjords posisjonsangivelse.

3. *Kommisjonens vurderinger.* Kommisjonen har notert seg opplysningene fra Arne Hestvik slik han erindrer observasjonene mange år etter at hendelsene fant sted. Man finner det likevel vanskelig å se bort fra at det i vaktloggen for Vardø radio er innført at KV Møgsterfjord ca. én time etter ulykken fortsatt befant seg sør-øst av Vardø, ikke utenfor Berlevåg, slik Hestvik mener å erindre. Det tar mange timer å tilbakelegge distansen mellom Vardø og Berlevåg.

Det er også svært store avvik mellom det vitnet har opplyst til kommisjonen, og det han etter det anførte skal ha fortalt til Sten Eugen Fossum.

Kommisjonen kan etter dette ikke bygge på opplysninger fra Arne Hestvik med hensyn til hvilken lufttrafikk det var i området rundt Berlevåg ulykkesdagen.

14.3.6 Oppsummering og foreløpige konklusjoner

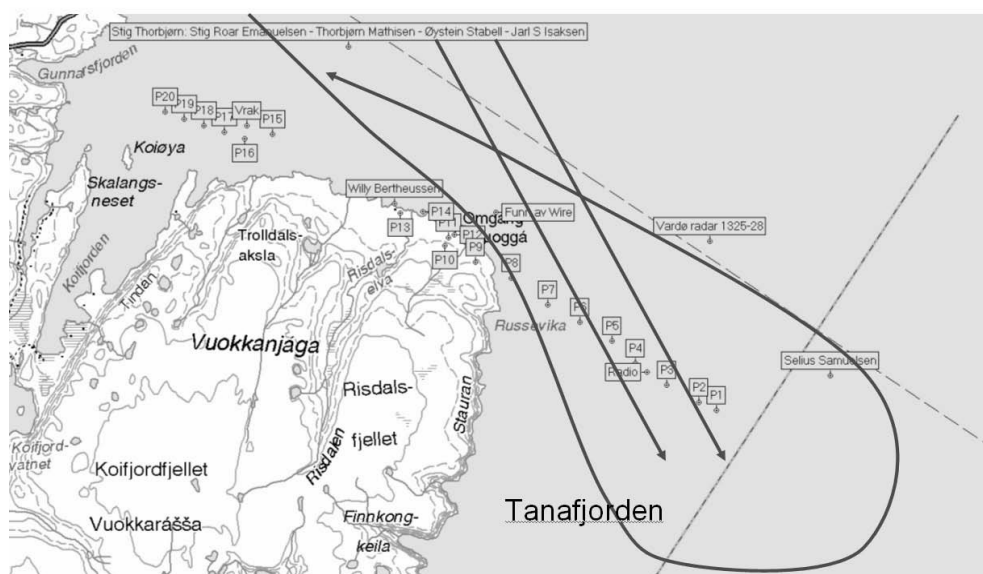
Forklaringene fra vitner om bord i båter, som opplyser å ha sett jagerfly i havområdene ved Gamvik-Berlevåg 11. mars 1982, gir umiddelbart inntrykk av at det kan ha vært ukjente fly i området da Widerøe-flyet havarerte. Særlig gjelder dette forklaringen til Selius Samuelsen, om at han så et jagerfly smelte sammen med et Widerøe-fly. Samuelsen angivelse av tiden for observasjonen er imidlertid av en slik karakter at observasjonen kan passe sammen med at det var søksflyet LN-BNA, som ble innhentet av en av Starfighterne som også gikk på søk etter havaristen.

Det er ellers et gjennomgående trekk ved de ulike observasjonene at om vitnene overhodet har noen erindring av å ha sett søksfly, er den meget begrenset, selv om de har vært i eller relativt nært opp mot søksområdet en times tid etter havariet. Det vises i denne sammenhengen til forklaringen til Selius Samuelsen, og forklaringene til dem som var om bord på MS Stig Thorbjørn. Et annet felles trekk er at vitnene har svake holdepunkter for ved hvilket klokkeslett de observerte jagerfly.

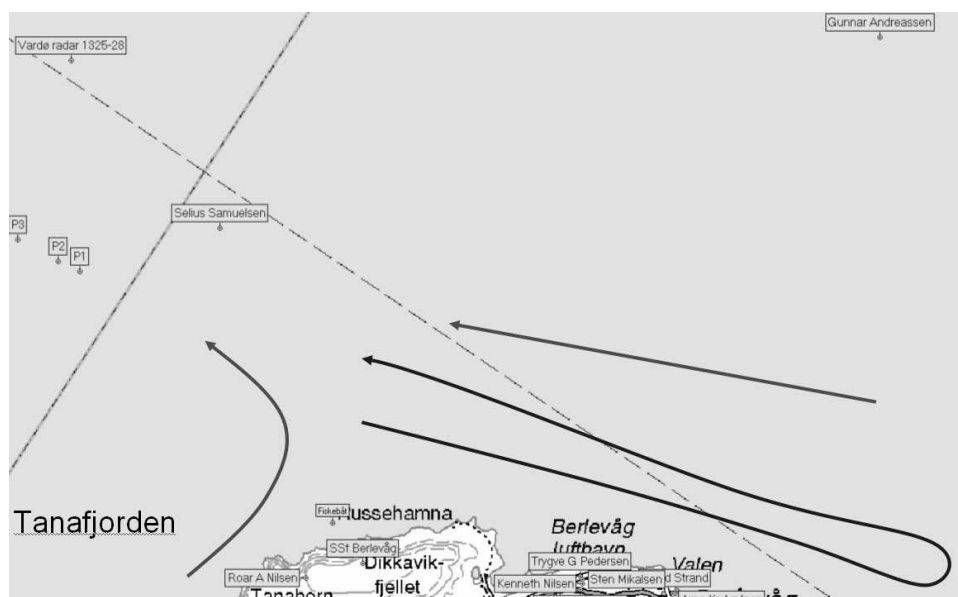
Felles for forklaringene er også at de enten er fremkommet fem år (Samuelsen) eller over 20 år etter hendelsene. Kommisjonen kan da ikke se bort fra at vitnene, som følge av tiden som har gått, har blitt utsatt for erindringsforskyvninger og ubevisst påvirkning, særlig på bakgrunn av den betydelige medieoppmerksomhet som det over år har vært om ulykken.

Kommisjonen har ut fra de gjennomgåtte forklaringene ikke tilstrekkelig grunnlag for å konkludere med at det var jagerfly i området Berlevåg – Omgang - Gamvik i tiden rundt havariet, ca. kl. 13.30.

Det understrekes at forklaringene ikke gir grunnlag for å utelukke at det var ukjente fly i området. Vitnenes forklaringer vil bli tatt med i den samlede avveining av hva som kan utledes av vitneobservasjonene i området.



Figur 14.3 Figuren viser et kartutsnitt over Omgangslandet med vitneplasseringer. De røde pilene illustrerer observerte flytraseer med retning og tilnærmet plassering, og gjelder observasjoner som skal være gjort mellom kl. 12.30 og kl. 14.30 ulykkesdagen.



Figur 14.4 Figuren viser et kartutsnitt over utløpet til Tanafjorden med vitneplasseringer. Pilene illustrerer observerte flytraseer med retning og tilnærmet plassering. Røde piler viser observasjoner som skal være gjort mellom kl. 12.30 og kl. 14.30 ulykkesdagen. Blå piler viser observasjoner som skal være gjort etter kl. 14.30.

14.4 Observasjoner fra vitner i eller ved Mehamn

14.4.1 Innledning

Formålet med behandlingen i det følgende er å ta stilling til om forklaringer fra vitner med tilknytning til Mehamn kan gi grunnlag for å slutte at det var

ukjent jagerfly i området Berlevåg – Omgang – Gamvik – Mehamn da Widerøe-flyet LN-BNK havarte 11. mars 1982 ca. kl. 13.30.

Gjennomgangen av vitneobservasjoner fra Mehamn føres over samme lest som i det foregående. Da Flyhavarikommisjonen under den første gransknin-

gen i perioden 1982-84 ikke innhentet formelle vitneforklaringer fra vitner med tilknytning til Mehamn, gjennomgås først forklaringer fra vitner som forklarte seg for Flyhavarikommisjonen i 1987. Deretter gjennomgås forklaringer som første gang er avgitt for Mehamnkommisjonen. Dette gjennomføres allikevel som tidligere slik at forklaringer fra et vitne som er avhørt flere ganger, behandles i sammenheng og kronologisk.

14.4.2 Vitner som første gang ble avhørt av Flyhavarikommisjonen i 1987

1. *Flyhavarikommisjonens avhør 1987.* Flyhavarikommisjonen avhørte 1. april 1987 seks personer med tilknytning til Mehamn med sikte på å klarlegge om det hadde vært ukjente fly i området i tilknytning til ulykken. Dette var Viktor Johansen, som var Widerøes ekspeditør på lufthavnen, Knut Mauno og Karl Arne Fredheim, begge lufthavnsbetjenter ved Mehamn lufthavn, Geir Iversen, som i 1982 var sjef for AFIS-enheten ved Mehamn lufthavn, Vidar Karlstad, som i 1982 var AFIS-fullmektig ved Mehamn lufthavn og Ester Langås, som var hjemmearbeidende. Dagen før, den 31. mars 1987, hadde kommisjonen dessuten avhørt Knut Söderholm, som i 1982 var lensmannsbetjent med arbeidssted i Mehamn.

2. *Viktor Johansen, flyekspeditør WF, Mehamn.* Like før Flyhavarikommisjonen avga sin første havarirapport i 1984, fremkom det gjennom pressen at flygere i Widerøe hadde fått opplysninger om at to uidentifiserte jagerfly var blitt observert av lufthavnspersonell ved Mehamn omtrent to timer før ulykken. Oppslaget i Dagbladet 28. juni 1984 hadde til overskrift *"To jagerfly sett ved ulykkesstedet"*, og i ingressen til oppslaget heter det at *"Påstandene om at Widerøe-flyet som styrtet ved Mehamn 11. mars 1982, kan ha blitt skadet eller reglerett rent i senk av et jagerfly, har alltid vært avfeid av Forsvaret og av Flyhavarikommisjonen. Nå foreligger det en skriftlig rapport som dokumenterer en sikker observasjon av to jagere ved Mehamn på denne dato."* Fra oppslaget gjengis videre:

"Assisterende flyvesjef Johan M. Stormo bekrefter overfor Dagbladet at Widerøe har mottatt en skriftlig rapport som viser at to jagerfly, som ikke ble nærmere identifisert, ble sett ved Mehamn to timer før ulykken. Observasjonen er gjort av lufthavnspersonell."

Rapporten som Stormo viste til var fra Widerøes ekspeditør på Mehamn lufthavn, Viktor Johansen, avgitt 9. april 1984, og lyder som følger:

"Jeg har i dag hatt telefonsamtale med Jon Hovring angående jagerflytrafikk den 11. mars -82.

Jeg kan herved bekrefte at jeg saa 2 fly sør av flyplassen en gang mellom kl 10 og 12. Jeg var på jobb fra kl 0600 til kl 1430.

For øvrig kan jeg fortelle at herr Olaf Sivertsen fra Gamvik fortalte meg at han hadde både hørt og sett jagerfly samme formiddag."

Viktor Johansen avga forklaring for den utvidede Flyhavarikommisjonen 1. april 1987. Fra forklaringsprotokollen gjengis:

"Han var i arbeide på flyplassen 11. mars 1982 om formiddagen. Han så da 2 jagerfly mellom kl 1000 og 1200 – han mener det var nærmere kl 1200.

De fløy sørover – det ene fløy bakerst og nærmest "snittfløy" med moderflyet.

Mener det var norske starfigtere. De hører jagerfly relativt ofte, men disse var nærere. De kom nordfra og var øst av Mehamn. Han så ikke flere fly.

Det hørtes mye jagerfly ute i havet nevnte dag, han sa til kompisen sin at det måtte ha vært mye øvelse – men det var tidligere på dagen. Akkurat rundt ulykkestidspunktet kan han ikke si han registrerte andre jagerflylyder.

Olav Sivertsen har sagt til Johansen at han hørte jagerfly over Gamvik samme dag, noe senere, vitnet oppfattet at det skulle ha vært umiddelbart før havariet. Sivertsen døde for ca 14 dager siden.

De flyene Johansen hørte tidligere på dagen, følte han var lenger ut i havet og mot nord.

Han meldte ikke fra til lensmannen, fordi han regnet med at kommisjonen kjente til flyaktiviteten nevnte dag. Det var fordi Jon Hovring ba ham om å gi opplysninger, at han skrev brev til kommisjonen.

Han kan si at han hørte flydur på avstand etter kl 1200, men kan ikke si at det var etter kl 1300."

Viktor Johansen avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 23. juni 2003. Han forklarte seg da i overensstemmelse med sin forklaring fra 1987. Han opplyste videre at det hadde gått mye rykter i tiden etter ulykken, uten at han kunne huske hvem som sa hva. Hans egen umiddelbare reaksjon etter ulykken var at havaristen hadde blitt truffet av et annet fly.

Kommisjonen har foreløpig notert seg at Johansen ikke kan bekrefte å ha hørt eller sett jagerfly i det tidsrommet ulykken skjedde, men at han mener å ha sett to jagerfly på formiddagen.

3. *Knut Mauno, Mehamn.* Knut Mauno var i 1982 lufthavnsbetjent på Mehamn lufthavn. Han avga forklaring til den utvidede Flyhavarikommisjonen 1. april 1987. Fra forklaringen gjengis:

"Han var lufthavnbetjent 11. mars 1982 på Mehamn flyplass. Han var på jobb om formiddagen. Han hørte flyaktivitet på formiddagen fra jagerfly. Han så 2 fly mellom kl 1130 og 1200, og hørte annen aktivitet, men ikke etter observasjonen av disse to flyene. Han så de 2 fly sørover på østsiden av plassen. De fløy lavt, det virket som om de øvde. Han så dem ikke lenge, og han så dem fra vinduet i kafferommet deres. Han satt i tårnet og hørte samtalen mellom

LN-BNK og tårnet. Han hørte Geir Iversen prøve å kalle opp LN-BNK som da skulle ha vært der. Han hørte også Iversen kalle opp flyet på tur østover, for å få dem til å prøve å få kontakt med det savnede flyet. Dette flyet landet, før det tok av for å dra til Berlevåg med sine passasjerer. Han skulle samtidig se etter det savnede flyet. Vitnet så eller hørte ingen annen flyaktivitet på dette tidspunktet, og han burde ha sett det fra tårnet, idet været var klart med god sikt.

(...)

Han så Falconjeten i søksfasen øst over Mehamn over fjellkjeden øst for masten, før han tørnet østover. Dette kan ha vært ved skipskaia. Han mener at høyden kan ha vært 1500 – 2000 fot. Han mener klokken da var noe over 1400. Flyet fløy nordøst, og det virket som om han fløy sakte.

Han tørnet nordover før han gikk østover. Vitnet vil betegne flyet som lysgrå. Han vil betegne den som slank med motorene på selve flykroppen. Vingene skrådde litt bakover.

Vitnet henvendte seg ikke med sine opplysninger, fordi han ikke så eller hørte noe på det aktuelle tidspunkt.

Det er først nå i den senere tid at dette har vært snakket om. Han har ikke vært kontaktet av Widerøeflygere om noe. De har godt miljø – og åpent – på flyplassen. De har jobbet sammen siden 1974.”

Knut Mauno avga forklaring for kommisjonen 25. juni 2003. Han forklarte seg da stort sett overensstemmende med forklaringen i 1987.

Noen dager før han avga forklaring for Mehamn-kommisjonen, var Mauno gjengitt i lokalpressen på en måte som ga inntrykk av at han mente å ha blitt manipulert av Flyhavarikommisjonen under avhøret i 1987, herunder fått en overhøving av lederen, Wilhelm Mohr. Under forklaringen for kommisjonen tok han avstand fra avisens gjengivelse. Kommisjonen har for sin del gjennomlyttet lydopptaket fra avhøret i 1987, som synes å ha vært gjennomført i en gemyttlig tone.

Mauno presiserte for kommisjonen at han mente at de to flyene som han hadde sett tidligere på dagen, var norske Starfigtere.

Under avhøret ble han foreholdt forklaringen til Geir Iversen fra 1987, som var vakthavende AFIS, da ulykken skjedde, og som i 1987 opplyste at han for sin del ikke hadde sett noe jagerfly tidligere på dagen, (se nedenfor under punkt 5). Om dette er det protokollert fra Maunos forklaring for kommisjonen:

”Vitnet synes det er rart at Geir Iversen ikke har sett eller hørt disse flyene. Vitnet var i tårnet sammen med Viktor Johansen og Iversen da dette skjedde, og Iversen satt ved sin pult som vender vestover. Det vil si at han satt med ryggen til de to flyene, og så vidt vitnet kan huske var Iversen opptatt med arbeide.”

Kommisjonen har merket seg Maunos forklaring om observasjonen av to jagerfly mellom kl. 11.30 og 12.00, men kan ikke utelukke at han i 2003 feilerin-

dret omstendighetene rundt observasjonen (hvor han var, sammen med hvem o.l.). I avhøret fra 1987 forklarte Mauno at han gjorde observasjonen gjennom vinduet fra ”kafferommet” deres i tårnet. Dette er et annet rom enn tårnkabinen, som er arbeidsplassen til AFIS-betjentene, og hvor Mauno i avhøret i 1987 opplyste at han oppholdt seg da LN-BNK ble meldt savnet. Maunos forklaring om observasjonen av de to flyene stemmer i det vesentlige med forklaringen fra Viktor Johansen, som Mauno opplyser også var til stede da observasjonen av de to flyene ble gjort. Johansen, som var flyekspeditør, hadde sin arbeidsplass i første etasje. Det fremgår ikke uttrykkelig av Johansens forklaring hvor han var da han observerte de to flyene, men det er intet i Johansens forklaring som tyder på at han var i tårnkabinen da observasjonen ble gjort.

Kommisjonen har videre merket seg at Mauno, som opplyser å ha vært i tårnkabinen i tidsrommet da LN-BNK havarerte, verken så eller hørte annen lufttrafikk enn Widerøes østgående rutefly LN-BNA. En har endelig merket seg at Mauno ikke har erindring av annen flyaktivitet denne dagen før søksfasen, enn de to jagerflyene han oppgir å ha sett på formiddagen.

Angående hvilke fly Johansen og Mauno kan ha sett, henvises til kapittel 13.8.4.2.

4. *Karl Arne Fredheim, Mehamn.* Karl Arne Fredheim var i 1982 tilsatt som lufthavnsbetjent på Mehamn lufthavn. Han avga 1. april 1987 forklaring for den utvidede Flyhavarikommisjonen. Fra forklaringen gjengis:

”Han var i arbeide 11. mars 1982 fra kl 1400 på lufthavnen. Han var i hjemmet sitt fram til 1345 – 1350.

Han hadde spist middag og var i ferd med å klargjøre seg for å gå på jobb, da han hørte som et ”brøl” fra jagerfly. De opplever flere ganger jagerfly over Mehamn i ca 2.500 fot som gir slikt ”brøl” som han hørte den aktuelle dagen. Han så imidlertid ikke noe fly.

Da han kom på jobb fikk han høre at Widerøeflyet var savnet. Han kjente Peer Christian Hovring og hans bror godt – han kjente ikke 2. p. så godt – Breinnes.

At han ikke har blitt avhørt av havarikommisjonen var fordi han ikke meldte fra, fordi han regnet med at den lyden han hadde hørt, var fra fly som var kjente bl.a. av tårnet og da av kommisjonen. Et halvt år eller ett år senere ringte Jon Hovring til ham og spurte ham om han hadde hørt eller sett andre fly – jagerfly e. lign. Fredheim kunne da fortelle om hva han hadde hørt. Han ble også spurt om han ville stå fast på sin opplysning.

Han kan ikke si akkurat når han hørte lyden fra et fly – et sted mellom ca 1255 – 1330 må det antagelig ha vært.

Han har opplevet både Orion og jetjagere ganske ofte over plassen. Dette spesielle flyet hørtes ikke ut til å være så nært, men kunne ha vært i høyde 2000 – 3000 fot. Han regner med at kona hans hørte det –

men han har spurt henne. Hun kan ikke si noe om at hun hørte eller opplevet den situasjonen eller kan tidfeste det.

Han sier at i ettertid kan han ikke si om det var ett, to eller tre fly han hørte. Han vet ikke om noen i tårnet har sett flyet, men de burde ha sett det der.

Det var Geir Iversen som var på vakt i tårnet – han har senere sluttet. Fredheim har aldri snakket om eller diskutert dette med de andre på flyplassen – det var bl.a. gått lang tid.

Han oppfattet den gang i 1982 at alle som hadde opplysninger av interesse for havariet, ble oppfordret til å melde seg for lensmannen. Han følte ikke at han hadde noe å bidra med av interesse og stilte seg derfor ikke til disposisjon. Det var ikke i hans tanker at det skulle ha vært kollisjon mellom LN-BNK og fremmed fly.”

Tidfestingen av lydobservasjonen som Fredheim gjorde i forklaringen i 1987, er knyttet til tidspunktet da han mente han begynte skiftet sitt denne dagen. Han mente dette ga grunnlag for å anta at det var jagerfly ved Mehamn på et tidspunkt som kunne være aktuelt i forhold til havariet til LN-BNK. Det er imidlertid forhold som tilsier at det ikke kan trekkes en slik slutning av Fredheims forklaring, jf. gjennomgangen i det følgende.

Karl Arne Fredheim avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 23. juni 2003. Fra forklaringen er det blant annet protokollert:

”Vitnet er foreholdt sin tidligere forklaring av 1.4.87. Han fastholder denne, bortsette fra noen få endringer.

Vitnet sier at han har sjekket med flystasjonens vaktlogg fra 1982, og den forteller at han har erindret feil når det gjelder tidspunktet for når han har hørt fly. I tidligere forklaring bygget han tidsangivelsen for da han hørte fly i forhold til når han kom på jobb. Nå viser det seg at han kom til jobb 3 kvarter til en time senere enn oppgitt. Dette betyr at flyet han har hørt, må være søksfly. Vitnet ble foreholdt at en Starfighter forlot Banak kl 1409, og ankom Mehamn kl 1420. Vitnet er enig i at dette tidspunktet passer med hva han hørte.

Vitnet har ikke selv sett eller hørt om utenlandske fly over Mehamn. Han har heller ikke hørt at andre har slike observasjoner.

På søksdagen hørte han ikke jetfly verken før eller etter han hørte jetlyden. Han har ikke hørt eller sett jetfly over Mehamn i de nærmeste dagene før eller etter 11.3.1982.”

Kommisjonen har innhentet kopi av vaktjournalen til lufthavnsbetjentene ved Mehamn lufthavn for 11. mars 1982. Journalen, som er ført i norsk tid, viser at Karl Arne Fredheim skrev seg på vakt kl. 14.30, samtidig som Knut Mauno skrev seg av vakt.

Kommisjonen finner det etter dette klarlagt at den lydobservasjonen Karl Arne Fredheim gjorde fra hjemmet sitt før han reiste på arbeid, var lyden av en eller to norske Starfightere fra Banak som gikk på

søk etter LN-BNK. Kommisjonen har for øvrig merket seg at Fredheim ikke har annen erindring av flyaktivitet denne dagen før han gjorde den omtalte lydobservasjonen.

5. *Geir Iversen, Mehamn.* Geir Iversen var i 1982 daglig leder for AFIS-enheten ved Mehamn lufthavn. Han var på vakt da LN-BNK havarerte 11. mars 1982. Fra hans forklaring for den utvidede Flyhavarikommisjonen 1. april 1987 gjengis:

”11. mars 1982 var han AFIS-fullmektig i Mehamn – fra 1979 til november 1984. Hans arbeidsplass var i tårnet på Mehamn flyplass. Han var på vakt da ulykken skjedde – han gikk på jobb ca kl 1100. Han var alene på vakt i tårnet, han var daglig leder.

Tidligere på dagen kan han ikke huske at han har sett annen lufttrafikk, men han vet ikke om det kan ha vært jagerfly eller andre fly før kl 1100-1130, da han kom på jobb.

De første flyene han så, var de 2 jagerflyene fra Banak etter ulykken. Han hadde 1 radiokontakt med LN-BNK – de meldte fra om sin høyde og fuel. Det var 2. piloten Breines som snakket. Alt virket normalt.

(...)

Han verken så eller hørte annen lufttrafikk umiddelbart før eller etter ulykken – med i hvert fall ¼ times margin.

(...)

Han husker 2 jagerfly fra Banak litt over 1400 – kanskje 1415. Like etter kom Sea King og så kom en Norving-maskin. Så kom en Falconjet til søksområdet. Han kan ikke huske om dette var før eller etter Starfighterne kom.

(...)

Han hadde ikke kontakt med Falconjeten over radioen, han så den heller ikke. Han ble av Øie foreholdt at jagerflyene tok av fra Banak 1409, og han sier de da nok var over Mehamn 1420 ca.

Han kan ikke forstå at folk nå kan hevde å ha sett jagerfly på tidspunktet for havariet. Da måtte jo han selv har vært bevisstløst nærmest, sier han, og det ble også brukt kikkert fra tårnet. Flyaktivitet måtte ha vært sett.

Først nå er det kommet rykter om flyaktivitet, og han synes det er rart at noen nå kan huske nøyaktig tidspunkt 5 år etter. Han mener de da burde ha sett det 11. mars 1982 og sagt fra om det. Han selv måtte jo ha sett det, dersom jagerfly hadde vært over Mehamn. Han måtte i alle fall ha hørt dem, hvis de gikk nokså nær flyplassen. Hvis det kom fly uventet over stripa, hørtes det kraftig i tårnet.

Før han gikk på jobb, var han hjemme. Han bodde like ved flyplassen. Også da ville han ha hørt det – det var såpass sjelden at en jager kom lavt over Mehamn, at han alltid la merke til det. Starfighterene brakte en god del.

Jagerflyene tok et par svinger ut mot Nordkyn og over havet – de var ikke direkte over Mehamn. (...)

(...) Det er først nå i 1987 at han er blitt konfrontert med at havariet skulle ha blitt forårsaket av fremmed fly, eller at fremmed fly skulle ha vært sett på plassen. Det var endel spekulasjoner mellom WF-flygerne og lufthavnsbetjenter etter at kommisjonsrapporten forelå.

Han mener han har god hukommelse, og står på at han ikke så andre fly i området på havaritidspunktet.

Mauno var også oppe i tårnet før LN-BNK skulle ha landet.”

Geir Iversen avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 7. januar 2004. Han forklarte seg da overensstemmende med sin forklaring fra 1987.

Iversen ble foreholdt Maunos forklaring for kommisjonen og fant det merkelig at Mauno og Johansen skulle ha sett og hørt to Starfightere mellom kl 11.00 og 12.00, mens han var til stede i tårnet. Som nevnt under kommisjonens gjennomgang av forklaringen til Mauno, opplyste Mauno i 1987 at han gjorde flyobservasjonen på formiddagen fra kafferommet i tårnet, og at Mauno på dette punktet under avhøret i 2003 kan ha feilerindret hvor han var da han så flyene. Kommisjonen har merket seg at Iversen, etter at han kom på vakt ca. kl. 11, ikke har noen erindring av at området ble overflyøyet av jagerfly, og at han heller ikke observerte jagerfly tidligere på dagen, fra hjemmet sitt like ved flyplassen.

6. *Vidar Karlstad, Mehamn.* Vidar Karlstad var i 1982 AFIS-fullmektig ved Mehamn lufthavn. I 1987 var han leder for AFIS-enheten i Mehamn. Da den utvidede Flyhavarikommisjonen vinteren 1987 anmodet om å få oversendt kopi av enhetens trafikkjournaler for 11. mars 1982, inneholdt følgeskrivet fra Karlstad av 18. februar 1987 krass kritikk av Flyhavarikommisjonens arbeid. Fra følgeskrivet gjengis:

”Det som imidlertid er helt klart, er at det tidligere på dagen ble gjort en rekke observasjoner av norske jagerfly i området rundt Mehamn og Gamvik.

Det er derfor ikke til å undres over at folk mistenker flyhavarikommisjonen for å forvrengte hendelsesforløpet på ulykkesdagen når kommisjonen gjentatte ganger avfeier observasjoner av jagerfly og sier at det ikke var trafikk i området i det aktuelle tidsrom.

Jeg vil med dette slutte meg til den kritikk som er reist mot havarikommisjonen i denne saken. Kommisjonen har etter min mening taklet ulykken på en måte som i ettertid kanskje vil skremme eventuelle vitner fra å forklare seg for kommisjonen.”

Vidar Karlstad avga forklaring for den utvidede Flyhavarikommisjonen 1. april 1987. Fra forklaringen gjengis blant annet:

”11. mars 1982 var han på vakt i tårnet fram til ca kl 1100. Geir Iversen avløste ham. Han kan ikke huske at det var noe spesielt å merke seg i tårnet før han gikk av. Han så ikke noe jetfly.

Han dro hjem for å pakke. Dro tilbake til tårnet i 14-tiden, kanskje. Han skjønte da at noe hadde skjedd p.g.a. stor flyaktivitet. Han hadde sett Forsvarets falconjet og Starfightere fra Banak. Han hadde ikke observert andre fly ved havaritidspunktet. Han så først de 2 starfighterene over fjorden som svingte østover. Han mener klokken da var noe over 1400.

Litt etter så han Falconjeten. Han så, mener han, den komme østfra og vendte og dro østover igjen. Han tror kanskje alle flyene hadde samme høyde. Han mener lensmannen satt i tårnet da han kom dit, etter at han hadde sett jagerflyene.”

Vidar Karlstad avga forklaring for Mehamnkommisjonen i åpen høring 23. juni 2003. Han forklarte seg i det vesentlige i samsvar med sin forklaring fra 1987. Fra forklaringen er det protokollert:

”Vitnet har arbeidet i tårnet på Mehamn flyplass siden 1980. Den 11.3.82 var han på jobb på morgenen, og han gikk av skiftet kl 1100. Han dro rett hjem, da han hadde planlagt å dra til fjells med snøscooter for is-fisking. Han brukte ca 5 minutter på hjemveien. Han pakket snøscooteren og gjorde seg klar til turen, og han var litt ut og inn av huset. Han regner med at han brukte en del tid på dette. Denne dagen var det klarvær og blåst, ca 30 knop. Han hadde ingen betenkeligheter med å dra til fjells, men det kommer kanskje av at han er født og oppvokst på stedet.

Mens vitnet drev på ute, kom det 2 Starfightere svært lavt inn over Mehamn. De kom fra sør, og dreide østover mot Berlevåg-retningen. Vitnet bor svært oversiktig til, slik at han hadde god oversikt over flyene. Litt senere kom Falconjet'en. Vitnet har tidligere forklart at han mener klokken var litt over kl 1400 da han så de 2 Starfighterene. Han sier nå at klokken like gjerne kunne være 1430.

Vitnet reagerte som sagt på lavflygingen, så han ringte til tårnet for å høre om noe spesielt hadde skjedd. Han fikk da svaret om at Widerøe-flyet som skulle landet kl ca 1330 var saknet. Vitnet avlyste nå den planlagte fjellturen, og han dro til tårnet på flyplassen. Der begynte de å planlegge arbeidet, og vitnet sier at de nærmest var i en sjokktilstand. Han synes i ettertid at det var rart at de ikke fikk forsterkninger, for det ble svært travelt med å klarere fly til og fra flyplassen de neste dagene. Dette gjorde at de ble svært opptatt med sitt.

Vitnet sier at han ikke har sett noen flytrafikk over Mehamn på formiddagen den 11.3.82, og han synes det er rart at noen i tårnet skal ha sett noe slikt. Selv om man ikke så flyene, så ville man i alle fall høre de. Vitnet sier at det godt kan ha vært fly i området i nærheten av Mehamn uten at de på flyplassen eller folk i Mehamn har registrert det. Dette på grunn av fjellene omkring Mehamn.”

Kommisjonen har merket seg Karlstads forklaring om at han ikke observerte jagerflytrafikk i området under sin vakt i tårnkabinen, som varte frem til han ble avløst av Geir Iversen ca. kl. 11.00. Kommisjonen har også merket seg at han deretter heller ikke observerte lufttrafikk i området fra sitt hjem i Mehamn, frem til han så to jagerfly komme svært lavt inn over Mehamn – fly som han der og da fikk brakt på det rene var norske jagerfly som deltok i søket etter havaristen.

7. *Ester Langås, Mehamn.* Ester Langås avga 3. februar 1987 politiforklaring på lensmannskontoret i Mehamn om sine observasjoner 11. mars 1982. Fra politiforklaringen gjengis:

”Den 11. mars 1982 ca kl 1315 ”sparket” vitnet til Normannsethalsen for å se etter båten til sin sønn Peder. Da hun kom tilbake til bopelen, Grønalia 24, ca kl 1330, satte hun seg på ”sparken”. Hun satt å pratet med Birger Jensen (Jensen døde i 1983), som bodde i nabohuset.

Da de satt slik hørte de fly dur, av et ”jagerfly”. I det samme så de ”jagerflyet” komme øst av Mehamn. Det gikk rett over lysmasten som står rett øst av Mehamn. ”Jagerflyet” gikk mot nord-nord øst, over Vedvika, nord for Mehamn.

”Jagerflyet” kom over lysmasten i samme høyde, som Widerøe-flyen bruker når de går inn for landing i Mehamn. Det hadde også omtrent samme fart som Widerøeflyene bruker. Hun kan huske at ”jagerflyet” gikk sakte til å være ett ”jagerfly”.

”Jagerflyet” hadde samme form som et vanlig jagerfly. Det var spiss foran. Hun kunne ikke huske hvordan vingene eller understellet så ut. Hun mener at flyet virket robust. Det hadde en mørk farge, muligens brun. Hun kunne ikke huske om det var noen kjennetegn eller om flyet var bemannet. Flyet fløy vannrett i luften.

Rett etter at hun hadde sett flyet gikk vitnet inn, for å koke kaffe til sin sønn, Geir, som brukte å komme hjem mellom kl 1330 og kl 1335. Geir kom hjem ca 2 minutter etter at vitnet var kommet inn, slik at hun er helt sikker på at klokken var ca 1330 da hun observerte ”jagerflyet” over Mehamn.

Hun sier tilslutt at hun så flyet på skrå eller på siden, det fløy ikke rett over dem, men de så flyet fra siden.”

Ester Langås avga deretter forklaring for den utvidede Flyhavarikommisjonen 1. april 1987. Fra forklaringen gjengis:

”11. mars 1982 tok hun sparken for å se etter sønnens båt. Naboen satt på trappen og tok seg en røyk, og hun satte seg sammen med ham da hun kom tilbake. De så et ”jagerfly” som gikk i lav høyde – omtrent slik som Widerøeflyet bruker å ha når det kommer østfra. Hun skulle inn og koke kaffe til sin sønn Geir, som hadde kaffepause på jobben og kom hjem 1330 til 1340.

Han gikk ut en tur og kom litt etter inn og sa at Widerøeflyet var savnet. Han er med i hjelpekorpsset. Hun tror det var hjelpekorpssets ”varsler” som fortalte det. Hun mener han var borte bare noen minutter. Hun kan tidfeste det hun så til mellom 1330 og 1335, hun vet ikke helt om hennes klokke gikk helt riktig på minuttet.

De så 2 fly ca kl 1100 over flyplassen i østlig retning – det kommenterte også naboen, og nevnte at det nå var ett av disse som kom tilbake. Naboen Birger Jensen, er nå død. Hun satt på veien ved huset sitt i Grønalia 24. Det ligger like ved den gamle sykeheimen. Hun så nordover, og flyet kom bakfra og gikk mot nord-nordøst. Det gikk mot Vevikneset og ut mot sjøen. Det gikk rett over fjellet øst i Mehamn med masten på.

Sønnens pause begynner kl 1330 og han skal da kle på seg og gå hjem. Hjemveien tar bare etpar minutter.

Det flyet hun så, er det de vanligvis kaller jagerfly. Flyet var spisst foran og vingene går på skrå bakover. Detaljer husker hun ikke noe om. For henne vir-

ket fargen mørk – brunfarge antakelig. Hun kan ikke gi detaljer, hun merket seg ikke noe som var spesielt.

Hun tenkte da sønnen sa at Widerøeflyet var savnet, på jagerflyet. Hun har lest at det ikke var noen spesiell flyaktivitet den dagen, mens hun visste at det var fly her både kl 1100 og 1330. Hun tenkte ikke på at dette burde hun melde fra om – havariet skjedde ved Omgang tross alt.

De burde ha sett flyet på flyplassen og i tårnet – særlig fordi det gikk spesielt lavt. Det var klart, fint vær med sol.

Det var naboen som sa at han hadde sett 2 jagerfly kl 1100. Sønnens pause skal være bare 10 minutter – alle bedriftene på kaia har denne ”10-minutters pausen”.

I politiforklaringen omtaler Ester Langås kun én flyobservasjon 11. mars 1982; observasjonen av et enslig jagerfly som hun og naboen gjorde fra gaten utenfor hjemstedet i 13.30-tiden, etter å ha sett til båten til den ene av sønnene. I hennes forklaring for kommisjonen to måneder senere omtales to ulike observasjoner: observasjonen av et enslig jagerfly ca. kl. 13.30, slik som omtalt i politiforklaringen, og en observasjon av to jagerfly ca. kl. 11.00 samme dag. Flyhavarikommisjonens protokollat fra avhøret 1. april 1987 er uklart med hensyn til om observasjonen kl. 11.00 var en observasjon som også Ester Langås gjorde, eller om dette var en observasjon som ble gjort av den nå avdøde naboen. Ved gjennomlytting av lydopptaket fra avhøret, viser det seg at det har vært båndskifte da presiseringen vedrørende naboens observasjon kl. 11.00 ble gitt. Lydopptaket viser imidlertid at det som er protokollert om flyets retning og lignende, knytter seg til observasjonen ca. kl. 13.30.

Ester Langås ga forklaring for kommisjonen i åpen høring 23. juni 2003. Kommisjonen var videre på befarung sammen med henne til hennes hjem, hvorfra hun hadde gjort sine observasjoner.

I sin forklaring for kommisjonen forklarte Ester Langås seg med tre forbehold overensstemmende med sin forklaring for Flyhavarikommisjonen i 1987. Hun var nå klar på at hun og naboen hadde sett to fly ca. kl. 13.25 og at også hun hadde sett to fly kl. 11.00 samme dag. Flyene hun observerte kl. 13.25 så imidlertid annerledes ut enn flyene hun så kl. 11.00. Hun opplyste endelig at flyene hun så sist, kom fra Gamvik-retningen og fløy med vestlig kurs. Dette i motsetning til forklaringen for lensmannen og Flyhavarikommisjonen i 1987, hvor hun ifølge det protokollerte har opplyst at det ene flyet hun så, hadde nord-østlig kurs og gikk mot Vevikneset.

Kommisjonen innhentet 26. juni 2003 forklaring fra hennes sønn Geir Langås, som bekreftet at moren da han kom hjem i 13.30-tiden denne dagen, fortalte at hun og naboen hadde sett to jagerfly like før han kom hjem.

Med hensyn til observasjonen Ester Langås gjorde like før sønnen Geir kom hjem ca. kl. 13.30, opplyste hun under forklaringen i 1987 at sønnen kom hjem igjen "litt etter" at han var gått tilbake til sitt arbeid. "Hun mener han var borte bare noen minutter." Noenlunde tilsvarende forklarte hun seg også i 2003; sønnen kom hjem igjen "noe senere". Grunnen til at han kom hjem igjen, var at hjelpekorpsset – som han var med i – var blitt mobilisert. I lensmannsloggen er det notert at hjelpekorpsset i Mehamn ble varslet kl. 15.15 denne dagen. Dette kan tilsi at Ester Langås i ettertid har blandet sammen deler av hendelsesrekken denne dagen – som sikkert ble opplevd som dramatisk også for henne etter at hun fikk kjennskap til at Widerøe-flyet var savnet. Kommisjonen tar ikke endelig stilling til dette nå, men peker på at ingen av dem som var på flyplassen i dette tidsrommet, har erindring av at området ble overfløyet av jagerfly i tiden rundt havariet.

14.4.3 Vitner som første gang er avhørt av kommisjonen 2003-2004

1. *Innledning.* Kommisjonen har innhentet forklaring fra fem personer med tilknytning til Mehamn, som ikke har vært avhørt tidligere. Dette er Geir Langås, som er nevnt i det foregående; NRK-journalist Stein Arild Olaussen, som i 1982 arbeidet på filetfabrikken i Mehamn; Dag Tommy Larsen, som i 1982 arbeidet på samme filetfabrikk som Olaussen; Berit Sørbø, som i mars 1982 var AFIS-fullmektig ved Mehamn lufthavn og John Johansen, som har sitt arbeid ved Mehamn lufthavn. I det følgende gjenomgås forklaringene til Olaussen, Larsen, Sørbø og Johansen.

2. *Stein Arild Olaussen, Mehamn.* Stein Arild Olaussen var 18 år gammel i mars 1982 og arbeidet på filetfabrikken FI-NO-TRO i Mehamn. I de senere år har han arbeidet som journalist i NRK Finnmark.

Olaussen sto første gang offentlig frem med sine observasjoner fra 11. mars 1982 i Brennpunkt-produksjonen *Vanskelige vitner*, sendt på NRK1 19. november 2002. Olaussen var også programmedarbeider for produksjonen, og hadde før den tid arbeidet med bevisinnsamling i tilknytning til Mehamn-ulykken. Fra programsekvensen gjengis:

"[Stein Arild Olaussen:] Det jeg husker fra ulykkesdagen er at vi hadde lite å gjøre her på bedriften, og hadde fått beskjed om at de som ville kunne få gå tidlig hjem. Vi skyndet oss til å bli ferdige til klokken var halv to, som vi skulle ta pausen først og så stemple oss ut.

Mens vi holdt på her, stod da en 3 meter, 2 – 3 meter opp i lufta da så, var det en som hørte, vi hørte først et jagerfly. Vi stod og speidet etter det, og vi så det, gikk ganske høyt, kom østfra og så gikk imot vest.

Vi jobbet videre og en par-tre minutt etterpå så kom enda et jagerfly. Det kom ganske mye lavere og

det var så vidt vi klarte å se det over hustakene, og vi kunne også se at det var mye nærmere Mehamn enn det første jagerflyet.

Vi gjorde oss ferdige her ute på kaia og gikk inn da for å ta pause, den halv-to pausen. Etter at jeg hadde hatt pause så stemplet jeg meg ut her da. Jeg skulle til å så kjøre hjem, men to av kompisene mine var ikke ferdige ennå, de spurte om jeg kunne vente på dem. Og jeg hadde ikke noe å gjøre, så det gjorde jeg. Og klokka var vel godt over halv tre når jeg for her ifra. Og da vi kom ut av brygga her, så hørte vi et voldsomt brøl over oss. Og da kom de to norske jagerflyene som var i leitinga rett over taket her nesten, og vi så jo at det var norsk flagg på dem og. Da sa jeg til de to kompisene mine at det var alvorlig ka jagerfly det var her i dag. Man skulle nesten tro det var krig. For at vi så to jagerfly like før halv to også."

Kommisjonen innhentet 19. mai 2003 foreløpig forklaring fra Olaussen. Fra forklaringen gjengis:

"11.3.1982 jobbet vitnet ved FI-NO-TRO i Mehamn. Det var lite å gjøre den dagen, og de skulle foreta noe opprydding på kaia før de sluttet tidlig. Vitnet sier at det var jagerflyaktivitet denne dagen fra tidlig på formiddagen. Mens de drev og ryddet, var det en av de andre som sa "her kommer et jagerfly". Vitnet så også flyet som kom, og forsvant mot vest. Noen minutter senere kom et fly til i samme retning, men noe lavere, og dette forsvant også vestover.

Vitnet sier at han stemplet seg ut etter at han hadde observert disse flyene. Han er sikker på at han stemplet seg ut i tidsrommet 1345 – 1400. Han skulle kjøre hjem, men ble værende for å vente på noen andre. De andre kom ved 1430 – 1500 tiden, og de kjørte fra fabrikken.

I det samme kom det to jagerfly inn fra Nord-Øst, inn mot flyplassen og Sørtjorden. Disse flyene fløy så lavt at vitnet så at de var merket med norske flagg.

Vitnet stoppet ved bensinstasjonen for å fylle bensin. Der kom også lensmannsbetjent Knut Søderholm og ville fylle først. Søderholm hadde tilhenger med flere bensinkanner, og vitnet ba om å få fylle på sin bil først, så han slapp å vente. Søderholm insisterte på å fylle først. Vitnet spurte om det hadde skjedd noe spesielt, men Søderholm ville ikke svare.

Vitnet mener at det var Espen Sandtrøen som kom gående, og som ropte at Widerøe-flyet hadde styrtet. Søderholm bekreftet da at flyet var savnet. Vitnet fortalte da Søderholm om de to jagerflyene som hadde kommet østfra på samme tidspunkt som Widerøe-maskinen skulle lande, og vitnet ba Søderholm om å kontakte Forsvaret om de hadde sett dette. Søderholm svarte at hvis Forsvaret hadde sett noe, så ville han få beskjed.

Vitnet sier at de to flyene han så først var ca 2-3 km unna Mehamn, og han gjentar at han er sikker på at han så disse før han stemplet seg ut kl 1345-1400. Vitnet kan ikke gi noen beskrivelse av flyene på grunn av avstanden. Vitnet sjekket stemplingskortet sitt noen dager senere, og fikk bekreftelse på dette tidspunktet. Vitnet kan ikke i dag huske nøyaktig klokkeslett. Han er i dag ikke i besittelse av stemplingskortet. FI-NO-TRO er også nedlagt.

Vitnet sier at han var sammen med Karl Johansen og Ragnvald Olsen den dagen flyene kom. Begge disse er nå døde. De to ville ikke bry noen med å melde fra om hva de hadde sett. Vitnet sier at han selv

ville melde fra noen dager senere, og han tok med seg stemplingskortet da han gikk til lensmannskontoret. Der var det mye folk, og vitnet spurte etter Søderholm. Denne var ikke til stede, og vitnet gikk da derfra. Senere har han ikke tatt kontakt med politiet om hva han opplevde.”

Olaussen avga deretter forklaring for kommisjonen i åpen høring 27. juni 2003. Han bekreftet da sin foreløpige forklaring for kommisjonen.

Ut fra sin forklaring mener Olaussen å ha sett jagerfly både før og etter at han stemplet seg ut fra jobb ca. kl. 13.45-14.00. Den siste observasjonen faller i tid sammen med søksarbeidet etter havaristen og er – slik Olaussen mener det – norske jagerfly som deltok i søket etter LN-BNK. Den første observasjonen er vanskeligere å tidfeste. Olaussen knytter den i forklaringen opp til et tidspunkt i forkant av ”halv-to pausen”, og ut fra sammenhengen i forklaringen synes ikke observasjonen å ha vært gjort særlig lenge før dette tidspunktet, idet han og de øvrige arbeiderne etter det opplyste skyndte seg for å bli ferdige til klokken halv to.

3. *Dag Tommy Larsen, Mehamn.* I forbindelse med at kommisjonen var i Mehamn for å innhente avhør, ble den kontaktet av Dag Tommy Larsen, som er medinneholder av stedets hotell. Han sa han hadde opplysninger vedrørende Olaussens forklaring, og det ble innhentet foreløpig forklaring fra Larsen 9. mars 2004. Forklaringen har følgende innhold:

”I 1982 arbeidet vitnet på FINOTRO i Mehamn. Bedriften lå nede ved kaia, rett sør for Hurtigrutekaia. Arbeidet bestod i å losse båter, sjauing ute og inne m.m.

Arbeidstiden var 0700 – 1500. Det var kaffepause kl 0900 – 0915. Lunchpause kl 1100 – 1130, og ny kaffepause kl 1330 – 1345.

11.3.82 var vitnet på jobb. I kaffepausen kl 1330 – 1345 var han ute på oversiden av FINOTRO-bygget, og han kan huske at også Stein Arild Olaussen var der. Vitnet vil bemerke at det ikke var alltid at de avsluttet pausen akkurat på klokkeslettet, slik at det noen ganger nok kunne drøye 10-15 minutter ekstra. På slutten av denne pausen denne dagen kom det to jagerfly i retning nord-vestover. Flyene kom så lavt at vitnet gjenkjente de som norske jagerfly, og han mener at det var F 16. Vitnet kan ikke huske at det var noen spesiell diskusjon blant de som hadde kaffepause omkring disse flyene. Vitnet ble spurt om han var sikker på at det var i overnevnte kaffepause han så flyene, og han bekreftet at han var helt sikker.

Da vitnet var ferdig på jobb kl 1500 så han ytterligere to jagerfly over Mehamn. Vitnet har ikke tidligere meldt fra til Havarikommisjonene eller andre myndigheter om det han hadde sett. Han har imidlertid sett hva Stein Arild Olaussen har sagt i Brennpunkt-programmet om utenlandske fly, og vitnet reagerer på at Olaussen er så bombesikker på dette.

Vitnet opplyser at han kjenner journalist Inge Brox, og de har bl.a. vært på jakt sammen. Vitnet har fortalt til Brox hva han så den 11.3.82, og Brox har anmodet vitnet om å melde dette fra til Mehamn-kommisjonen. I løpet av en samtale med Ola Stein-

holt mandag 08.03.04, ble vitnet anmodet om å forklare seg for Gunnar Larsen i kommisjonen.”

Da Larsen deretter ikke møtte til åpen høring i henhold til innkallingen, ble hans foreløpige forklaring lest opp under høringen. Stein Arild Olaussen, som var til stede i høringslokalet, sa seg villig til å knytte bemerkninger til Larsens forklaring. Fra Olaussens forklaring for kommisjonen i åpen høring 9. mars 2004 gjengis:

”Vitnet var til stede i salen da vitneforklaringen til Dag Tommy Larsen ble opplest.

Han har noen kommentarer til denne forklaringen. For det første er ikke vitnet sikker på om Dag Tommy Larsen var til stede ved FINOTRO den 11.3.82 da flyene kom.

Vitnet var heller ikke på oversiden av FINOTRO-bygningen i kaffepausen. Kaffepausene ble holdt inne på kafferommet.

Vitnet har aldri vært bombesikker på at det var utenlandske fly han så. Dette har han heller ikke sagt noe om i Brennpunkt-programmet.”

Kommisjonen kom deretter i kontakt med Dag Tommy Larsen over telefon 10. mars 2004, og fra denne telefonsamtalen er det protokollert:

”Rapportskriver fikk telefonkontakt med vitnet 10.03.04. Han opplyste da at han fikk ”hetta”, og derfor ikke klarte å møte til kommisjonshøringen 09.03.04 kl 1500. Han var klar over at Stein Arild Olaussen var i farvannet, og det gjorde ikke situasjonen noe bedre. Vitnet har oppfattet at Olaussen mener at vitnet ikke jobbet på kaia den 11.3.82. Denne opplysningen fra Olaussen er ikke riktig, og vitnet fastholder sin avgitte forklaring.”

Kommisjonen har merket seg divergensen mellom Olaussen og Larsen, men finner ikke grunn til å gå nærmere inn på dette. Opplevelsene ligger mange år tilbake i tid, og kommisjonen kan i så måte ikke utelukke at erindringsbildet av observasjoner som der og da fremsto som relativt trivielle for dem begge, i årenes løp kan ha blitt bleket og eventuelt også endret av andre inntrykk.

4. *Berit Sørbø, Mehamn.* Kommisjonen ble i 2004 oppfordret av tidligere NRK-journalist Bjørn Nilsen til å kontakte Berit Sørbø, som i 1982 arbeidet som AFIS-fullmektig i Mehamn. Kommisjonen innhentet 21. november 2004 forklaring fra henne. Om hennes opplevelser 11. mars 1982 er det protokollert fra forklaringen:

”I 1982 het vitnet Jonsson til etternavn. Hun ble utsjekket som AFIS-fullmektig 01.03.82, og arbeidet deretter som AFIS-fullmektig på Mehamn lufthavn. Hun var i denne stillingen fram til november 1987. Den 11.03.82 skulle hun på jobb kl 1400, og hun antar at hun kom til flyplassen litt før kl 1400. Alarmen om det savnede Widerøe-flyet hadde da gått, og det ble etter hvert meget hektisk på flyplassen.

Vitnet bodde i et av de siste husene på vei ut mot flyplassen. Den 11.03.82 hadde hun satt brød i ovnen, og hun mener at klokken var ca 1300 da hun tok disse ut av ovnen. Samtidig hørte hun flydur, og hun så to jetfly som fløy over Mehamn. Hun vet ikke hva slags flytype dette var.”

Tidsangivelsen for når hun tok brødene ut av ovnen denne dagen, og samtidig hørte og så de to jetflyene, er rimeligvis nokså omtrentlig, 22 år senere. Det er ikke holdepunkter for at dette har dreid seg om to andre fly enn de som ble observert av tilsatte på flyplassen om formiddagene den 11. mars 1982, jf. punkt 2 og 3 i det foregående.

5. John Johansen, Mehamn, var den 11. mars 1982 på jobb ved Mehamn lufthavn, på samme skift som Kjell Arne Fredheim, se kapittel 14.4.2, punkt 4 i det foregående. Johansen avga slik foreløpig forklaring for kommisjonen 26. juni 2003:

”Vitnet har arbeidet på flyplassen i Mehamn siden åpningen i 1974. Han var på jobb den 11.3.82, og han begynte skiftet kl ca 1230. Han husker at det var fint vær den dagen, slik at han spaserte hjemmefra. Den gangen bodde han i Vevika, og det er ca 2 km fra flyplassen. Han brukte ca 20 minutter på turen. Vitnet kan ikke huske at han oppfattet noen flytrafikk i området på denne spasuren.

Vitnet skulle jobbe skiftet sammen med Karl Arne Fredheim, men han kan ikke huske om han hadde kommet enda da vitnet kom. De to skulle avløse Viktor Johansen og Knut Mauno, og de hadde en overlapping på ca 1 time.

Vitnet husker at han drev på med vanlig forberedende arbeide, litt ute og litt inne. Det skjedde ikke noe spesielt og alt var normalt helt til de begynte å vente inn flyet fra Berlevåg kl ca 1330. De ventet også inn et fly vestfra ca en halv time senere.

Det ble temmelig kaotisk etter hvert da de skjønte at noe måtte ha skjedd med flyet, og det ble etter hvert en del flytrafikk til Mehamn på grunn av leteaksjonen.

Vitnet kan ikke huske å ha hørt noe jagerfly over lufthavnen den dagen. Han vet at andre ute på flyplassen har hørt og sett fly denne dagen, og han antar at han har vært opptatt med noe, slik at han ikke har hørt noe. Han kan for eksempel ha vært i kjelleren.

Han husker at det ble en del spekulasjoner om hva som kunne ha skjedd med flyet slik at det styrtet. Han tror de var innom alle muligheter, bl.a. fugl, kollisjon med annet fly, og været. Som nevnt var det så godt vær at vitnet hadde spasert på jobben.

Vitnet sier at det var kjent at sydlig vind kunne skape urolig flyvær langs kysten, men han har aldri hørt flygere si at det var spesielt farlig å fly der. Selv

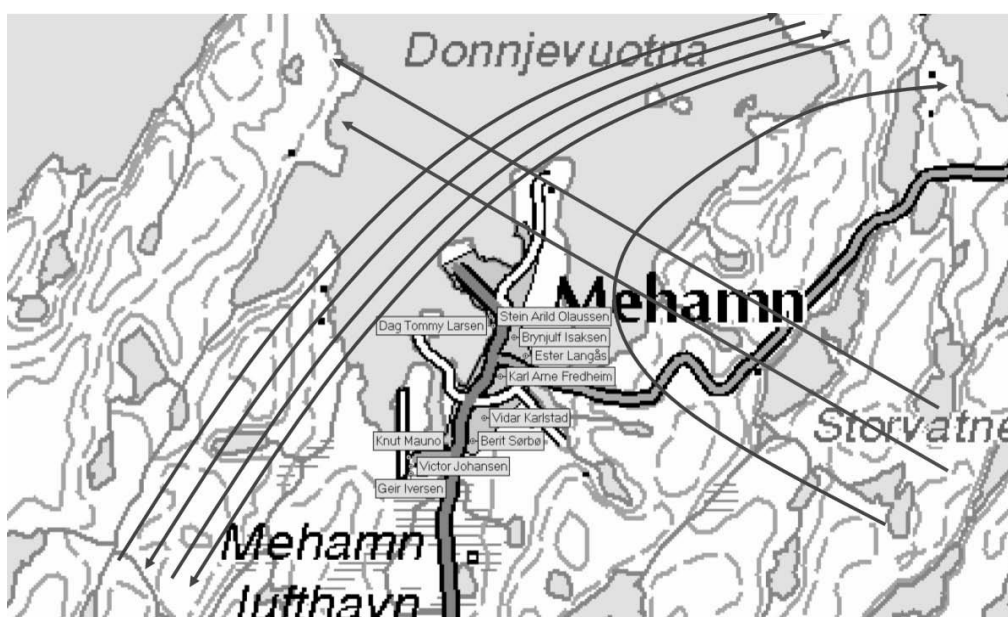
har han fløyet denne ruten mange ganger uten å ha følt at været har vært spesielt. Vitnet er ikke kjent med at det var spesielt urolig/farlig å fly ved Omgang.

Vitnet sier at det ofte var mye militær flytrafikk i området. Det kunne være lavtflyging over flyplassen og flyging ute i havet. Vitnet er ikke spesielt flyinteressert, så han har aldri bitt seg spesielt merke i flytyper, eller om det har vært norske eller utenlandske fly. Vitnet sier at det fortsatt kommer jagerfly over Mehamn, og han går ut fra at det kan ha noe med øvelser å gjøre.”

14.4.4 Oppsummering og foreløpige konklusjoner

Kommisjonen finner innledningsvis grunn til å bemerke at ingen av de vitner som er omtalt i dette kapitlet meldte fra om observasjonene sine i 1982. Når kommisjonen innleder med dette, er det fordi ingen av dem som var i arbeid på flyplassen da ulykken skjedde, den gang fant grunn til å meddele politiet eller Flyhavarikommisjonen om noe som kunne settes i forbindelse med ukjent flyaktivitet.

Kommisjonen finner det opplagt at AFIS-betjeningen – som hadde som arbeidsoppgave å følge med på trafikken i luftrommet over Mehamn, ville ha meldt fra om det derfra ble observert flytrafikk i luftrommet ved Mehamn i tiden like før eller like etter ulykken. Når Geir Iversen, som var på vakt fra ca. kl. 11.00 – til kl. 14.00 ulykkesdagen under avhøret fem år senere avviser at det derfra ble observert jagerfly før søksflyene kom, finner kommisjonen at hans erindring om dette støttes av at han ikke gjorde anskrik i 1982. Kommisjonen viser for øvrig til at verken Widerøes ekspeditør, Viktor Johansen, eller lufthavnsbetjenten Knut Mauno i 1987 hadde noen erindring av å ha observert jagerfly i tidsrommet rundt ulykken ca. kl. 13.30. Kommisjonen viser også til at Vidar Karlstad, som ble avløst av Iversen ca. kl. 11.00, i avhøret i 1987 opplyste at heller ikke han hadde merket noe til jagerflyaktivitet fra han gikk av vakt til søksflyene kom etter at Widerøe-flyet var meldt savnet. Lufthavnsbetjenten Karl Arne Fredheim, som i 1987 hadde en noe avvikende oppfatning, har for kommisjonen opplyst at dette skyldtes en misforståelse om når han gikk på vakt denne dagen. Hans observasjon knytter seg til søksperioden. Som det fremgår av John Johansens forklaring, arbeidet han på samme skift som Fredheim.



Figur 14.5 Figuren viser et kartutsnitt over Mehamn med vitneplasseringer. Pilene illustrerer observerte flytraseer med retning og tilnærmet plassering. Røde piler viser observasjoner som skal være gjort mellom kl. 12.30 og kl. 14.30 ulykkesdagen. Blå piler viser observasjoner som skal være gjort etter kl. 14.30.

Forklaringene til Ester Langås (1987), Stein Arild Olaussen (2002/2003), Dag Tommy Larsen (2004) og Berit Sørbo (2004) går i en annen retning. Ester Langås' tidsangivelser er vanskelig å forene med tidspunktet for hjelpekorpssets mobilisering i Mehamn, kl. 15.15. Det gjelder for disse vitnene, som for en rekke andre, at det gikk lang tid – fem år for Langås, over 20 år for Olaussen, Larsen og Sørbo – mellom den enkeltes observasjon til vedkommentenes forklaring ble innhentet.

Ved den samlede vurdering av vitners observasjoner eller mangel på observasjoner av flytrafikk over Mehamn-området i tiden rundt ulykken kl. 13.30, legger kommisjonen avgjørende vekt på forklaringene fra flyplasspersonalet som hadde som oppgave bl.a. å overvåke luftrommet i tiden rundt LN-BNKs forventede ankomst. Øvrige vitner hadde av naturlige grunner ikke spesiell foranledning til å merke seg tidspunktet for de flyobservasjoner som ble gjort i timene forut for, eller etter ulykken.

Kommisjonen finner etter dette ikke tilstrekkelig holdepunkt for at det var ukjent flytrafikk i Mehamn-området i tiden omkring ulykken. Kommisjonen holder det åpent om det var fly i området før dette tidspunkt. I så fall kan det ha vært norske F-5 Freedom-fightere på vei til Banak flystasjon, jf. kapittel 13.8.4.2. At det var fly over området i søksfasen, er på det rene.

14.5 Observasjoner fra vitner andre steder i Finnmark

14.5.1 Innledning

Formålet med behandlingen i det følgende er å ta stilling til om forklaringer fra vitner som har observert fly over Finnmark andre steder enn de som er gjennomgått i det foregående, kan gi grunnlag for å slutte at det var fremmede jagerfly i området Berlevåg – Omgang – Gamvik – Mehamn da Widerøe-flyet LN-BNK havarerte 11. mars 1982 ca. kl. 13.30.

Da Flyhavarikommisjonen gransket havariet i perioden 1982-84 og 1987-88, ble det ikke avhørt vitner fra andre steder enn de områdene som kommisjonen har gjennomgått i det foregående.

Da saken kom opp igjen gjennom media i 2002, ble det kjent at vitner også andre steder i fylket mente å ha observert fly som ble satt i sammenheng med flyobservasjoner over Berlevåg og Gamvik 11. mars 1982. Ett av disse vitnene, Øyvind Mikalsen, sto frem i NRK Brennpunkt-redaksjonens produksjon *Vanskelige vitner*, med opplysninger om at han fra sitt hjem ved Hopsfjorden i Finnmark hadde sett to fly komme ut fjorden for så å ta kurs nordover ut Tanafjorden. Senere fikk kommisjonen opplysninger fra Erik Brøske som opplyste å ha sett et fly komme nordfra over fjellene bak Skjånes samme dag. Erna Fjellidal har fortalt om fly ved Øksfjord, Trond Westli og Gerd Maini Sortland har forklart seg om flyobservasjon i det samme geografiske område - Tverrfjord

i Loppa - og Bjarne Hirsti og Svein Ole Johnsen har fortalt om fly over Tana. Videre har kommisjonen fått tilgang til en erklæring fra nå avdøde Magda Paulsen om hennes observasjon av et jagerfly over Alta. Kommisjonen har i tillegg mottatt forklaring fra Siw Jensen om en flyobservasjon hun har gjort over Øksfjord.

Kommisjonen går i det følgende gjennom forklaringene til disse vitnene.

14.5.2 Vitneforklaringer som kommisjonen har mottatt

1. Øyvind Mikalsen, Værnes (Hopsfjorden). I NRK Brennpunkt-produksjonen *Vanskelige vitner*, sendt på NRK1 19. november 2002, sto Øyvind Mikalsen frem med sine observasjoner fra sitt hjemsted på Værnes ved Hopsfjorden 11. mars 1982:

”[Øyvind Mikalsen:] Nei, om ulykkesdagen så stod jeg her nede og holdt på med noen garn. Og da hører jeg plutselig brølet av de derre jagerflyene. Men jeg ser opp med en gang. Men jeg så dem ikke der inne, for der var de ennå skjult for fjellet. Men så fulgte jeg utover og så kom dem der – akkurat i den samme ruta som de har kommet så mange ganger før. Et lite stykke over huset, det nederste, og det andre midt imellom huset og fjelltoppen. Det som var lengst borte ifra meg var høyest. Det som var nærmest huset der, det var lavest. Det som var høyest var lite granne forut, kanskje 50 meter foran det andre.”

I programinnslaget blir Mikalsen ikke spurt om tidspunktet for observasjonen eller hvilken type jagerfly han så, og han sier heller intet om dette. Kommisjonen har notert seg at NRK for sin del har lagt til grunn at flyene han observerte, var RAF Harriere fra Tromsø og at observasjonen skjedde like før Widerøe-flyet havarerte.

Kommisjonen innhentet 25. mai 2003 forklaring fra Øyvind Mikalsen. Fra forklaringen er det blant annet protokollert:

”Den 11.3.82 var vitnet hjemme på Værnes. Han stod i fjæra den formiddagen og drev med garn. Han hørte fly, noe som var ganske vanlig, og han hørte at det var jagerfly. Han kikket opp og så to fly som kom ca 150 meter over havflaten ut Hopsfjorden med kurs mot Hornet (Tanahornet) på andre siden av Tanafjorden. Det var en vanlig kurs for jagerfly i området.

Vitnet er ikke sikker på tidspunktet, men mener at det måtte ha vært på samme tid som Widerøe-flyet hadde rutetid fra Berlevåg. Det var tanker han gjorde seg den gangen da han hørte at det hadde skjedd en ulykke.

Vitnet sier at de to flyene han så var utenlandske. Det var ikke F-16 fly, for de kan han kjenne igjen. Vitnet fikk høre om ulykken av sin kone utpå ettermiddagen.

Samme dagen ringte vitnet til lensmann Kilvik for å fortelle hva han hadde opplevd. Kilvik takket for opplysningene. Vitnet har ikke vært i kontakt med ulykkeskommisjonen.”

Mikalsen avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 27. juni 2003. Han bekreftet da sin foreløpige forklaring for kommisjonen. Om mulig nærmere identifikasjon av de flyene han hadde sett, ble det protokollert:

”Vitnet sier at de to flyene han så var utenlandske. Det kunne han se fordi de var forskjellige fra de norske jagerflyene som han kjente godt av utseende.

Vitnet ble forevist en fotomappe, men han syntes det var vanskelig å plukke ut noe fly som lignet på F 16 eller utenlandske fly han har sett. Det er lettere å kjenne igjen flyene når han ser de i lufta.”

2. Erik Brøske, Skjånes (Hopsfjorden). Etter at kommisjonen var blitt kjent med at Erik Brøske kunne ha opplysninger av interesse for dens arbeid, ble det 21. august 2003 innhentet forklaring fra ham. Fra forklaringen gjengis:

”I perioden 1980-85 var han lærer ved Skjånes skole. Skjånes ligger ytterst i Hopsfjorden på Nordkyn-halvøya. Han husker godt den 11.3.82. I og med at han arbeidet som lærer hendte det at han hadde fritimer midt på dagen, og da hadde han muligheter til bl.a. å ta seg en skitur på vinteren. Denne dagen hadde han fri midt på dagen, slik at han gikk seg en skitur opp i fjellet. Han regner med at han forlot Skjånes kl ca 1130, og at han gikk ca halvannen time før han tok en pause. Han hadde kommet opp på Sandfjellet like ved 3-4 vann da han tok pause.

Han husker at det plutselig kom et jetfly fra nordøst i lav høyde og stor fart. Flyet forsvant bak fjellet med en gang. Han sier at flyet var mørkt og kompakt, med en original snute. Han har senere sett foto av Harrier og mener det var denne flytypen. Han kan ikke si eksakt tidspunkt for sin iakttagelse men regner med at det må ha vært kl ca 1330-1400. Han har ikke noen holdepunkter for tidsangivelsen, bortsett fra at han regner med at han gikk fra bygda kl ca 1130 som tidligere angitt.

Han dro ned til bygda igjen litt senere, og da han kom til skolen fortalte rektoren om det saknede flyet. Rektor var med i Røde Kors, så han skulle være med på leteaksjonen.

Brøske kan ikke si klokkeslettet når han snakket med rektor, men han mener at han brukte ca halvannen time ned fra fjellet etter at han hadde sett jetflyet.”

Brøske avga forklaring for kommisjonen i åpen høring 9. september 2003. Han forklarte seg da i hovedsak overensstemmende med den foreløpige forklaringen, dog slik at han presiserte at turen ned fra fjellet hadde tatt to til to og en halv time, og at han møtte rektor ca. kl. 16.00. Om selve flyobservasjonen på fjellturen, er det protokollert:

”Etter ca 10 minutter fikk han høre og se et jetfly som kom over en fjellkam mot nord og rett mot vitnet. Denne fjellkammen var ca 700 meter unna vitnet, og vitnet mener at flyet var ca 50-70 meter over bakken. Flyet kom fort, det bråket fælt, og det forsvant ganske raskt over en fjellkam mot syd. Vitnet mener

han så flyet ca 10-20 sekunder, og det virker som om det fulgte terrenget.

Vitnet sier at han så flyet forfra. Det virket mørkt og kompakt, med en noe original snute. Vitnet har ut fra sine egne synsinntrykk og senere mediaomtale funnet ut at dette flyet var en Harrier.”

Fra fotomappe pekte han ut RAF Harrier som det flyet han hadde sett.

Kommisjonen har tidligere – i tilknytning til kartleggingen av flybevegelsene til fly tilhørende RAF 1. skvadron på Langnes – omtalt holdbarheten av identifikasjon av flytyper foretatt av utrenede personer etter korte glimt av jagerfly, jf. kapittel 13.2.4.5. Kommisjonen har der også nevnt Brøskes observasjon, og viser til omtalen der.

3. *Erna Fjelldahl, Øksfjord.* Kommisjonen innhentet 5. august 2003 foreløpig forklaring fra Erna Fjelldahl om hennes observasjoner fra Øksfjord 11. mars 1982. Fra forklaringen gjengis blant annet:

”Vitnet sier at hun arbeidet som lærer i Øksfjord i 1982. I mars 1982 var hun lærer for 3. klasse på Høgtun skole. Siste time kl 1310-1405 tok vitnet med seg barna for å lete etter gåsunger. Vitnet mener datoen var 11.3.82, og hun kommer tilbake til dette litt senere.

De gikk ut på en bakke som går parallelt med fjorden i nord-sør retning. Vitnet er sikker på at det var siste time, for hun måtte sørge for at noen av elevene kom seg med skolebussen og den gikk rett etter kl 1405.

De var ute en stund, og vitnet mener at klokken ble nærmere 1350 da hun begynte å samle elevene for å gå tilbake til skolen. Plutselig skjedde det noe uventet, en lyd som om dommedag, en lyd hun ikke har hørt før eller senere. Deretter så hun et lite jetfly på skrå foran seg, og da hun løftet hodet så hun rett inn i ansiktet på piloten. Hun så at han hadde hvite kinn. Vitnet var sikker på at det var noe galt med flyet, dette på grunn av at det gikk så lavt og at det bråket så fælt. Vitnet mener at flyet var bare 20 meter over bakken der hvor vitnet stod.

Vitnet var sikker på at flyet ville gå i steinura, og at det på ingen måte ville komme seg over fjellet i enden av fjorden. Hun sier at foreldrene hennes hadde sett en svart strek og et drønn mens de spiste middag. Etter at flyet hadde passert sprang vitnet og barna opp på haugen for å se hva som skjedde med flyet. Vitnet sier at hun så at det kom seg over fjellet og forsvant i sør/sørvestlig retning. Vitnet sier at elevene også reagerte på lavtflygingen.

Det var god sikt og pent vær den dagen. Vitnet var vant til jagerfly i området, og det var åpenbart at Øksfjorden ble benyttet som øvingsområde.

Flyet: Lite og kompakt. Det virket nærmest som en dart-pil i formen. Det var intet som stakk ut noe sted. Fargen var brun/grønn kamuflasje.

De nærmeste dagene etterpå noterte vitnet dato og klokkeslett på en konvolutt. Inne i konvolutten la hun et ark med en detaljert beskrivelse av hendelsen. Hun konfererte med sin far om hun skulle melde fra om hva hun hadde sett. Faren mente at hun burde se tiden an. Vitnet sier at hun hadde denne konvolutten helt frem til 1991, men nå kan hun ikke finne den.

Det kan tenkes at den har blitt borte i forbindelse med flytting.

Noe tid før den andre kommisjonen begynte sitt arbeide gikk det ut en oppfordring på lokalradioen om at folk måtte melde fra hvis de satt på opplysninger som kunne være viktige for kommisjonen. Vitnet fant nå grunn til å melde fra til NRK i Vadsø. Hun fortalte om det hun hadde opplevd i Øksfjorden, og at det hadde skjedd den 11.3.82. Senere ble hun kontaktet av Bjørn Nilsen, NRK. Hun ble intervjuet på TV, men det viste seg at det ikke ble vist. Vitnet sier at hun fortalte Bjørn Nilsen at episoden i Øksfjord skjedde 11.3.82. Dette på bakgrunn av det hun hadde notert på konvolutten. Bjørn Nilsen fortalte noen år senere, etter at vitnet hadde flyttet til Tana, at på grunn av en intern uoverensstemmelse mellom han og NRK ble det ikke vist. Det var også opptak med andre som ikke ble vist.”

Fjelldahl møtte for kommisjonen i åpen høring 11. september 2003. Hun bekreftet da sin foreløpige forklaring for kommisjonen. Hun antydte intet om hvilken flytype hun hadde observert. Fra fotomappe pekte hun ut F-16 Falcon som det flyet som lignet mest på det hun hadde sett. Mappen inneholder bilder av ti ulike fly, herunder RAF Harrier, Sea Harrier og Starfighter.

Fra tidligere NRK-journalist Bjørn Nilsens forklaring 30. mars 2005 om TV-opptaket med Erna Fjelldahl, gjengis:

”Vitnet gjorde flere opptak på 1980-tallet for å følge opp med flere TV-programmer. Av ulike grunner ble dette materialet foreløpig lagt til side og ikke sendt/publisert. Han har blant flere opptak et svært interessant intervju med lærer Erna Fjelldahl som var i Øksfjord havaridagen. Hun observerte en Harrier som fløy svært lavt forbi skolen hvor hun var ute med en klasse denne dagen, og vitnet har brakt på det rene at Erna Fjelldahl viste til dette intervjuet da hun forklarte seg for kommisjonen.

Vitnet er forbauset over at han ikke ble kontaktet av kommisjonen i den anledning, da dette intervjuet og andre høyst relevante finnes hos NRK. Dette er såkalt upublisert materiale, og vitnet vil forsøke å medvirke til å få dette avspilt for kommisjonen sammen med ham sjøl, eller han kan sjøl lage et fyldestgjørende referat av innholdet for kommisjonen.”

Som det er redegjort for i kapittel 12.2.5, har NRK på prinsipielt grunnlag ikke funnet å kunne legge frem upublisert materiale i saken. Bjørn Nilsen ble i tiden etter sin forklaring 30. mars 2005 purret to ganger om utfallet av sin kontakt med NRK om mulig dispensasjon fra dette prinsipp. I e-post 22. mai 2005 – ca. én uke før kommisjonens dagjeldende frist for avlevering av rapport ville løpe ut – opplyste han at han og kringkastingssjef Bernander ”er enige om at kommisjonen, som normalt er, ikke får adgang til det upubliserte materialet.”

I den utstrekning Erna Fjelldahl i det ikke publiserte materiale har betegnet flyet som en Harrier, hvilket hun som nevnt ikke har antydte noe om i sin

forklaring for kommisjonen, viser kommisjonen til sine konklusjoner under kapitlene 13.2.10 og 13.3.7 for så vidt gjelder henholdsvis RAF- og Sea Harrier-skvadronenes aktivitet ulykkesdagen. Alternativet er at Erna Fjelldahls observasjon av en Harrier over Øksfjord, er skjedd en annen dag enn 11. mars 1982. Beskrivelsen av flyet *"nærmest som en dart-pil i formen"*, synes umiddelbart å passe bedre på for eksempel Starfighter eller Jaguar, enn på Harrier, mens *"lite og kompakt"* - som hun også har brukt som karakteristikk - kan være betegnende for en Harrier.

Øksfjord ligger godt vest av flyforbudssonen ved 24. lengdegrad. Kommisjonen har vurdert om det flyet Erna Fjelldahl så kan ha vært en av de to Jaguarene som foretok en nærpassering av LN-BNA med Widerøe-flyerne Oleivsgård og Svendsen ved Sørkjosen den 11. mars 1982, jf. kapittel 13.2.8.2, men tidspunktene for henholdsvis nærpasseringen ved Sørkjosen og Erna Fjelldahls flyobservasjon i Øksfjord harmonerer ikke. Annen Jaguaraktivitet i dette område ulykkesdagen var det trolig ikke. I sjefsflygeleder Peder Norviks oversendelse av rapport til Luftfartsverket om nærpasseringen ved Sørkjosen, er det opplyst at det ut over dette ikke var *"Jaguar aktivitet bortsett fra den som var opptatt med skyting på Setermoen."* Opplysninger om kjent lufttrafikk over Øksfjord til det anslåtte tidspunkt (ca. kl. 13.50), foreligger ikke. Det nærmeste man kommer er toktet EH 01/02, to Freedomfightere med avgang fra Banak kl. 12.50 og landing på Evenes kl. 13.51 lokal tid. Hvorvidt ett eller begge fly overfløy Øksfjord, eventuelt i lav høyde, er uklart. En eventuell passering av Øksfjord må ha skjedd noe tidligere enn anslått av Erna Fjelldahl.

Kommisjonen finner ellers grunn til å opplyse at den har mottatt forklaring fra Siw Jensen, som på 1980-tallet var lærerkollega med Erna Fjelldahl i Øksfjord. Jensen kunne fortelle at hun kunne erindre at hun ved en anledning, i skoletiden mens hun var ute med barna, observerte et lavtflygende jagerfly. Hun hadde imidlertid ingen erindring av dato eller klokkeslett for observasjonen, annet enn at det fortsatt var snø på bakken. Hun tok avstand fra at hun overfor Ulf Larsstuvold skal ha sagt at hendelsen inntraff 11. mars 1982.

I forannevnte e-post av 22. mai 2005 opplyste Bjørn Nilsen at han hadde funnet et upublisert bånd fra 1988, med hans intervju av et lærerpar, Gerd Maini Sortland og Trond Westli, som den gang bodde i Loppa kommune. De ville kunne fortelle om to lavtgående utenlandske jagerfly på tur nord- og sørover i det aktuelle tidsrom havaridagen.

4. *Trond Westli og Gerd Maini Sortland, Sør-Tverrfjord (nå bosatt på Stord)*, avga den 2. juni 2005 slik felles forklaring for kommisjonens etterforsker Gunnar Larsen:

"I 1982 arbeidet begge som lærere på Sør-Tverrfjord skole i Loppa kommune. De bodde på samme sted, like ved Langfjorden.

En dag de var hjemme fra skolen på grunn av strømrødd opplevde de noe helt spesielt. De hørte flydur, og plutselig kom to jagerfly i lav høyde sørfra, og ut over fjorden i lav høyde. De var nesten i høyde med huset de bodde i, som lå nesten helt nede ved fjorden. De så flyene bakfra, og så at de gikk over fjellet ved Bergsfjord på andre siden av fjorden. Det var fint vær den dagen og god sikt.

Trond Westli sa med en gang at dette ikke var norske fly. Han kjente godt til norske Starfightere, da han var oppvokst på Strømmen, og hadde sett denne type fly ved flere anledninger i området Strømmen/Kjeller. Han var imidlertid ikke i stand til å identifisere hva slags flytype han så den dagen i 1982. Flyene var mørkere enn Starfightere, og mer kompakte. De kan ikke huske om de var kamuflasjemalt, eller om det var eksosrøyk etter flyene.

Senere samme dag, ca. 2 timer senere, så de to jagerfly på lengre avstand ute i fjorden som kom sørover. De regnet med at det kunne være de samme flyene, uten at de på noen måte var sikre på dette. Vitnene sier at de er usikre på om det var 2 timer.

I tidsrommet mellom observasjonene av flyene hadde de hørt om det saknede Widerøe-flyet på radioen. Helt ubevisst tenkte de at kanskje jagerflyene hadde hatt noe med Widerøe-flyet å gjøre, og grunnen til at de tenkte i de baner, var at de fløy så aggressivt på vei nordover, og i det rette tidsrommet. De har ingen annen tidsreferanse enn det de nå har oppgitt.

"Vitnene sier at de aldri har opplevd jagerfly så lavt i det området de bodde.

I 1988 laget Bjørn Nilsen et TV-program om Mehamnulykken. Gerd Maini Sortland hadde fortalt sin søster om opplevelsen med flyene i 1982, og søsteren anmodet nå om at vitnene tok kontakt med Bjørn Nilsen. De ringte Nilsen i 1988, og han kom hjem til de privat og tok opp intervju om hva de hadde opplevd. De forklarte i hovedsak det samme de nå har forklart, men det er mulig at det kan ha vært detaljer den gangen som de ikke husker nå.

Vitnene ble forevist fotomappe flybilder, men kunne ikke kjenne igjen samme flytype som de så i 1982. Dette på grunn av den vinkelen de så flyene den gangen (bakfra/på skrå). Vitnene har aldri sagt at de har sett Harrier-fly, bare at Westli var sikker på at de ikke var norske."

5. *Bjarne Hirsti, Bonakas, Tana*. Etter at kommisjonen ble kjent med at Bjarne Hirsti kunne ha opplysninger av betydning for granskningen av Widerøe-ulykken, ble det 5. august 2003 innhentet forklaring fra ham. Fra forklaringen er det protokollert:

"Vitnet sier at han hadde fridag den dagen Widerøe-flyet styrtet ved Mehamn. Han kan huske at han var ute på gårdsplassen på formiddagen da han hørte sterk flydur fra fjellet vestfra. I samme øyeblikk fikk han se to jagerfly som kom over fjellet (300 meter høyt), og de svingte mot nord-øst (i retning mot Kongsfjorden/Berlevåg). Vitnet så ikke flyene i mange sekunder, og det siste han så var at de gikk i den retningen.

Vitnet sier at flyene fløy diagonalt. Han sier at de hadde Delta-vinger (allierte fly), og at han er sikker på at det ikke var F-16 fly. Han sier at han var fortro-

lig med denne flytypen, da han hadde sett de flere ganger tidligere.

Vitnet tenkte med en gang at flyene var et eksempel på ukulturen ved å fly i områder hvor de ikke hadde lov. Vitnet sier at han har sett allierte fly i området tidligere, og da i forbindelse med øvelser vest i havet.

De to flyene han så var mer brune av farge enn blå.

Vitnet sier at han ikke tenkte på noen sammenheng mellom de flyene han så og ulykken ved Mehamn. Først noe senere begynte ryktene å komme om en sammenheng mellom allierte fly og ulykken. Vitnet har derfor tenkt på at hans opplevelse den dagen kan ha betydning for den nye kommisjonen.

(...)

Vitnet sier at han fikk vite om flyulykken senere på dagen. Han er sikker på at observasjonen av flyene var før han hørte om ulykken. Han kan imidlertid ikke angi noe klokkeslett for noe av dette.

Vitnet sier at det var sør-østlig vind den dagen. Noe de kaller "Tanavind". Den kan bli ganske sterk utover fjordarmene, men han har ikke hørt at den blir ekstremt sterk."

Hirsti møtte for kommisjonen i åpen høring 11. september 2003. Han bekreftet da sin foreløpige forklaring og presiserte at han hadde sett flyene i det samme øyeblikk han hørte lyden, og at han så dem i omtrent 15 sekunder. Fra fotomappe pekte han ut F4-Phantom som lignet på flyene han hadde sett.

6. *Svein Ole Johnsen, Holmfjell, Tana.* Kommisjonen ble vinteren 2004 kontaktet av vitnet Bjarne Hirsti som opplyste at også Svein Ole Johnsen hadde sett fly ulykkesdagen. Johnsen bodde i 1982 på Holmfjell i Tana, omtrent 10 km sør for Bonakas, hvor vitnet Hirsti bodde. Fra hans foreløpige forklaring for kommisjonen 25. februar 2004 gjengis:

"Den 11.3.82 drev vitnet og malte innvendig et hus han hadde kjøpt. Han gikk for å høre nyhetene, og samtidig hørte han kraftig motorstøy ute, og han skjønnte det var flydur. Han så på klokken og den viste 1210.

Vitnet gikk nå ut på trappa, og han så da to jagerfly som kom langs Tanaelven fra sør og gikk ganske sakte nordover. Han så flyene på ca halvannen kilometeres avstand, og han antar at de gikk i en høyde på 100-200 meter. Det var gråvær den dagen, ingen vind og god sikt.

Det var to jagerfly malt i kamuflasjefarger lyst og mørkt. Han vet ikke hva slags flytype det var. Flyene virket noe klumpet i formen.

Senere samme dag hørte han på nyhetene om det saknede Widerøe-flyet på Finnmarkskysten. Vitnet er derfor sikker på at han husker riktig dag for hva han hadde sett.

Vitnet har ikke meldt fra om dette tidligere. Han sier at han har sittet inne med opplysningene, og kan egentlig ikke forklare hvorfor han ikke har meldt fra til tidligere kommisjoner."

Johnsen avga forklaring for Mehamnkommisjonen i åpen høring 5. mai 2004. Han bekreftet da sin foreløpige forklaring, dog slik at han hadde sett på klokken etter at han hadde vært ute på trappa og sett

flyene. Han opplyste videre at han mente at flyene han hadde sett lignet på Harrierfly. Han hadde sett bilder av slike fly i "Vi Menn" noen år senere. De var kamuflasjemalt på samme måte som de flyene han hadde sett 11.3.82.

Han ble forevist fotomappe av ulike flytyper, herunder også Harrier, som han hadde opplyst å ha sett på 1,5 kilometers avstand. Han kunne ikke plukke ut den flytypen han hadde observert.

7. *Magda K. Paulsen, Elvebakken (Raipas), Alta.* Ut over de vitneforklaringer kommisjonen har motatt, og som er gjengitt ovenfor, finner kommisjonen grunn til å nevne et brev fra Magda K. Paulsen til Jon Hovring. Det håndskrevne brevet er udatert, men det er i ettertid notert på det at det ble avsendt 28. januar 1987. Paulsen, som ikke meldte seg for Flyhavarikommisjonen, avgikk ved døden før nærværende kommisjon startet opp sitt arbeid. Brevet har følgende innhold:

"Rapport angående flyhavariet for 5 år siden.

Derfor, at jeg ikke hører noe om det som jeg observerte nøyaktig på det tidspunkt flyet styrtet. Jeg ringte lensmannsetaten øyeblikkelig da radioen meldte om ulykken. 5 år siden. Hvorfor dølges det, om de fly som passerte Raipas Alta flyplass Sennaland. osv. osv. Flyet kom over Store Raipas, dalte ned på gårdsplassen hos mig i en vanvittig fart cirka 100 meter over bakken, derfra ned over Alta Flyplass og over Sennalandet. Flyet var en mellomstørrelse, ikke stort, den hadde liksom ski eller båter under, men det var kanskje den vanvittige farten som lagde striper, lyse striper. Etter den frygtelige larmen, kan det ha gått et fly forut, før jeg kom ut fra fjøset, men dette fly kom jeg rett under. Tiden omkring kl 1."

14.5.3 Oppsummering og foreløpige konklusjoner

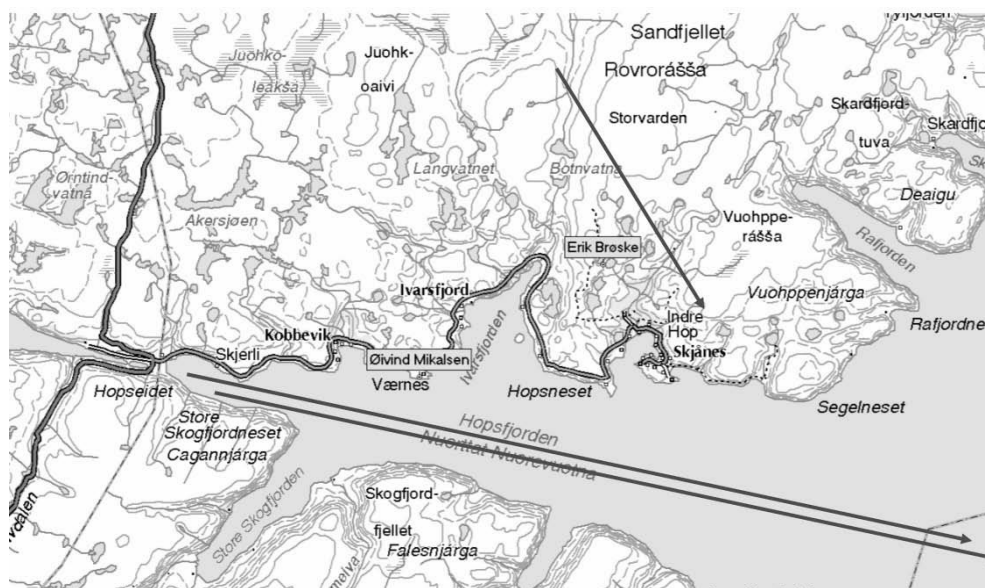
Kommisjonen finner det sannsynlig at i alle fall observasjonene til vitnet Mikalsen og vitnet Bröske skjedde den 11. mars 1982. Begge kan relatere hendelsesforløpet til ulykken; Mikalsen til en telefon til lensmannen og Bröske til møtet med rektor som skulle delta i søket etter havaristen. At henvendelsen fra Mikalsen til lensmannen ikke er nedtegnet i lensmannsloggen kan det neppe legges avgjørende vekt på, selv om loggen har registrert en del telefonhenvendelser, herunder fra mer perifere vitner enn Mikalsen, bl.a. fra enkelte "synske" personer. Tidsanslagene er usikre, og kommisjonen finner det derfor vanskelig å legge til grunn at tidspunktet for observasjonene er et annet enn det tidsrom da det var søksfly over området. Ut fra måten de to Starfighterne fløy på - dels sammen, dels hver for seg - anser kommisjonen det sannsynlig at de passerte Hopseidet/Hopsfjorden på vei fra Banak mot Berlevåg kort tid etter at de tok av kl. 14.09. Mikalsens forklaring om flyenes trasé er forenlig med at det var disse flyene han så. På bakgrunn av de opplysninger som

foreligger om søksflyenes bevegelser i det nokså anslagsvise tidsrom Bröske har redegjort for, anser kommisjonen det mest sannsynlig at også han har sett et av søksflyene på sydlig kurs under søket etter havaristen.

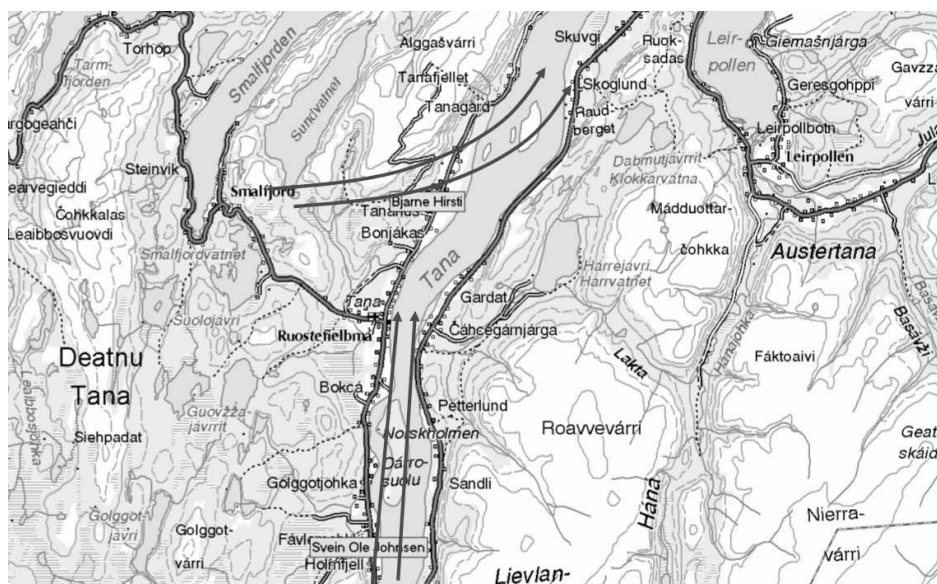
Hva gjelder vitnene Fjelldahl, Westli og Sortland, Hirsti og Johnsen, har kommisjonen merket seg at disse vitnene mener at observasjonene ble gjort den 11. mars 1982, uten at de har andre holdepunkter for dette enn at de dels hadde hørt om ulykken på radio og (Westli/Sortland) var hjemme fra skolen den dagen pga. strømbrudd, samt at de hørte om ulykken i tidsrommet mellom de to observasjonene.

I tillegg til å ha hørt meldingen på radio, hadde Erna Fjelldahl få dager etter flyobservasjonen notert ned dato, klokkeslett og synsinntrykk. Observasjonene i Tana, Øksfjord og Sør-Tverrfjord, ble gjort to-tre hundre kilometer fra ulykkesstedet, uten at vitnene - med unntak av Westli/Sortland - den gang relaterte observasjonene til havariet. En slik kobling har de øvrige vitnene gjort relativt lang tid etter hendelsene.

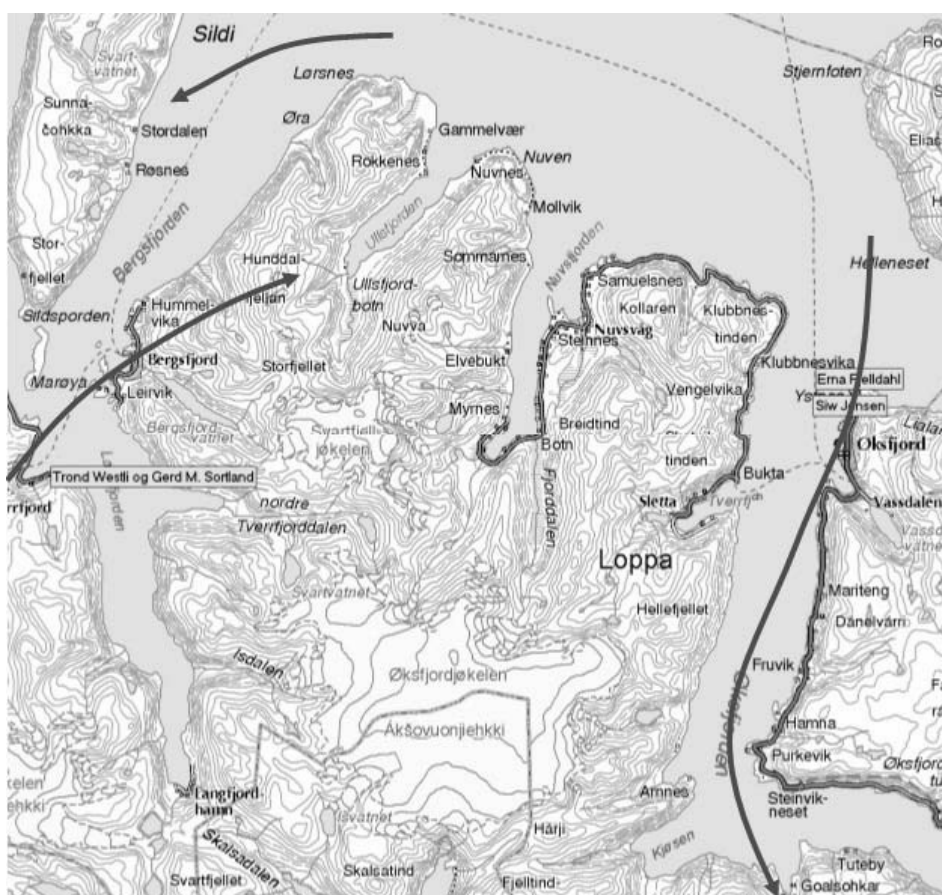
Kommisjonen kan derfor ikke utelukke at hva vitnene opplyser å ha sett, kan knytte seg til en annen dag enn ulykkesdagen. At observasjonene til Hirsti og Johnsen etter sitt innhold er sammenfallende med hensyn til dag og omtrentlig tidsrom, finner ikke kommisjonen å legge avgjørende vekt på. Det var klarvær og kraftig sønnavind over Finnmark 11. mars 1982. Johnsen har for sin del erindring av at det var gråvær, og vindstille. Kommisjonen finner det vanskelig ut fra disse observasjoner, enkeltvis eller samlet, å kunne trekke den slutning at det har vært ukjente jagerfly over havariområdet ved Gamvik 11. mars 1982. Vitnene Westli/Sortland har forklart at de rent ubevisst tenkte at flyene de så kunne ha noe med Widerøe-flyet å gjøre ettersom de fløy så aggressivt nordover, og "i det rette tidsrommet". Westli utelukker at det kunne være norske fly, fordi de som passerte over Loppa denne dagen var mørkere og mer kompakte enn norske Starfightere, som han kjente godt til fra sin tid på Strømmen/Kjeller.



Figur 14.6 Figuren viser et kartutsnitt over Hopsfjorden med vitneplasseringer. De røde pilene illustrerer observerte flytraseer med retning og tilnærmet plassering, og gjelder observasjoner som skal være gjort mellom kl. 12.30 og kl. 14.30 ulykkesdagen.



Figur 14.7 Figuren viser et kartutsnitt over Tana med vitneplasseringer. De røde pilene illustrerer observerte flytraseer med retning og tilnærmet plassering, og gjelder observasjoner som skal være gjort mellom kl. 12.30 og kl. 14.30 ulykkesdagen.



Figur 14.8 Figuren viser et kartutsnitt over Øksfjord og Sør-Tverrfjord i Loppa kommune med vitneplasseringer. De røde pilene illustrerer observerte flytraseer med retning og tilnærmet plassering. Vitnet Erna Fjelldahl tidfester sin observasjon til ca. kl. 14.00 ulykkesdagen. Westli/Maini Sortland tidfester observasjonene til ulykkesdagen, men har usikker tidsangivelse. Siw Jensen kan ikke tidfeste sin observasjon til 11. mars 1982.

Norske Starfightere som deltok i øvelsen var kamuflasjemalt i mørke farger. Å utelukke norske fly på grunnlag av fargen, behøver derfor ikke være trefende. Men i tillegg var de observerte flyene ”mer kompakte” enn Starfighterne. En slik karakteristikk kan kanskje passe på norske F5 Freedomfightere. Som det er redegjort for i kapittel 13.8.3.2, tok to jagerfly av denne typen av fra Evenes kl. 09.22 den 11. mars 1982, og landet på Banak kl. 10.44 lokal tid. De returnerte fra Banak kl. 12.50, og landet på Evenes kl. 13.51 lokal tid. Flygerne, Berg og Skagemo, er avhørt 28. oktober og 2. november 2004. Berg mener at de ikke fløy ”low level”. Han husker ikke hvilke tettersteder de eventuelt fløy over. Skagestad opplyste at flygningen ikke ble rapportert til den første kommisjonen, fordi de ikke hadde vært i nærheten av Mehamn.

Kommisjonen har tidligere lagt til grunn at returtoktet er registrert på radar over Vannøya i Troms i tidsrommet 13.15 – 13.28 lokal tid. Dersom flyene fløy en noenlunde tilsvarende trasé også på tur nordover, kan de meget vel ha blitt observert fra Tverrfjord i Loppa med noen timers mellomrom.

Det kan imidlertid ikke være de samme to flyene som er observert av Westli/Sortland både på nord- og sørtur, dersom meldingen om det savnede Widerøeflyet kom på radio i tidsrommet mellom de to observasjonene, slik de har forklart.

Kommisjonen har endelig merket seg innholdet i brevet fra Magda Paulsen, uten at det som der opplyses vurderes å ha betydning for saken. Alta ligger vest av forbudssonen ved 24. lengdegrad. Det er i dag ikke mulig å få klarlagt nærmere på hvilket grunnlag Magda Paulsen i 1987 kunne relatere sin observasjon til omtrent kl. 13.00 ulykkesdagen, bortsett fra at hun ringte lensmannsetaten da ulykkesmeldingen kom på radioen. Heller ikke i dette tilfellet er telefonhenvendelsen registrert i lensmannsloggen i løpet av de første dagene etter ulykken. Kommisjonen antar at eventuell ureglementert flygning i luftrommet som ble kontrollert av Alta lufthavn, ville blitt innrapportert fra tårnet der, med mindre det skulle dreie seg om en ”bestilt” lavtflygning, jf. nedenfor.

Kommisjonen finner ut fra forklaringene ikke grunnlag for å kunne fastslå at det har vært ukjente jagerfly over havariområdet i tidsrommet rundt havariet til Widerøeflyet 11. mars 1982.

Generelt gjelder for vitneobservasjoner fra Alta, Øksfjord og Sør-Tverrfjord at de refererer seg til områder som for det første ligger langt fra havariområdet, og dessuten vest av 24. lengdegrad. Geografiske områder i Finnmark opp mot Hammerfest og vest av 24. lengdegrad, ble brukt av flere skvadroner som såkalt ”familiarisation areas”, der også lavtflygning kunne forekomme, i strid med regelverket. Av rapporten fra den britiske formasjonslederen Wing

Commander Granwille-White i forbindelse med nærpasseringen ved Sørkjosen 11. mars 1982, synes å fremgå dels at områder i Finnmark vest av 24. lengdegrad var slike ”familiarisation areas”, bl.a. for jagarskvadronen på Bardufoss, dels at lavpassering av flyplassområder kunne være fristende (”tempting”) både blant norsk lufthavnpersonell og blant unge britiske piloter.

Om det området som ble overfløyet ved denne aktuelle anledning, heter det i rapporten:

”I briefed and authorised an area familiarisation sortie for two aircraft flying at 450 Kts IAS. The other pilot was unfamiliar with the area and I led the formation on the route: Bardufoss, Tromsø (airfield overflown at 1000 ft with clearance on 118.3), Sørkjosen (airfield called on 119.6), Alta (airfield overflown at 2000 ft on 118.1), Hammerfest (overflown at 1500 ft on 121.0), Evenes (overflown at 1000 ft on 118.0), and Setermoen Range.”

Om lavtflygning over visse områder er følgende anført som en avsluttende kommentar i rapporten:

”When my pilots call airfields in North Norway they are frequently asked to make a low pass. This is very tempting for young pilots, and controllers should be asked not to offer this temptation as it is not permitted in accordance with Norwegian low flying rules.”

Om dette anførte oberstløytnant Hans Haug i påtegning av 25. mars 1982 i nevnte rapport:

”Ifølge norske flyregler kan TWR utenom ved avgang og landing klarere overflyging av en flyplass, ned til 500’ høyde over flyplassen. Uttrykket ”low pass” blir svært ofte benyttet ved slike klareringsanmodninger, og dette uttrykket gir grunnlag for feiltolkninger av klareringen.

Det er opplyst at lufttrafikktenesten vil ta ad notam de forhold som føreren av Jaguarflyet har påpekt her.”

At det foreligger vitneobservasjoner av ukjente lavtpasserende fly over områder i Finnmark vest for 24. lengdegrad både den aktuelle dag og ellers, er på denne bakgrunn ikke overraskende. Slike observasjoner kan ikke automatisk knyttes opp mot havariområdet ved Gamvik. Noe slikt er da heller ikke antydning av flertallet av de aktuelle vitner.

14.6 Sammenfatning og konklusjon

Kommisjonen har under dette kapittel gjennomgått vitneforklaringer om flyobservasjoner fra vitner i Gamvik, Berlevåg, om bord i fartøy i området, vitner i Mehamn, i Tana, i Øksfjord og Sør-Tverrfjord i Loppa kommune, og i Alta. Flere av vitnene har forklart seg under de tidligere granskninger av saken på 1980-tallet, noen både i 1982 og 1987. Enkelte har fremstått i media, og har senere forklart seg for Me-

hamnkommisjonen. Andre meldte seg først ved den fornyede granskning i 1987-88 og forklarte seg da, og nå på ny for Mehamnkommisjonen. Atter andre har forklart seg for første gang i 2003-2005. Enkelte av dem har også fremstått i media – for eksempel i TV-produksjonen *Vanskelige vitner* i 2002. Også en del vitner og aktører utenom de nevnte geografiske områder har forklart seg om flyobservasjoner med mulig relevans for ulykken.

Et fåtall vitner har identifisert det eller de observerte fly som britiske Harrier. Betegnelsen "Sea Harrier" er gjerne brukt, stort sett uten at det enkelte vitne synes å ha noen klar oppfatning om likheter eller forskjeller mellom Sea Harrier og RAF Harrier. Vitnene i denne kategori mener også gjennomgående å kunne relatere flyobservasjonen opp mot tidspunktet for LN-BNKs havari, dvs. tiden rundt kl. 13.30 den 11. mars 1982. Tidfestingen er gjort fem eller 20 år etter hendelsen, og bygger ofte på resonnementer og tenkbare scenarier, i enkelte tilfeller også på andre vitners tidsangivelser. En feilmargin på en time er i denne sammenheng avgjørende for spørsmålet om det dreier seg om ukjent fly i kritisk tid, eller om søksfly i området en time senere.

Kommisjonen har under kapittel 12, 13 og 14 søkt å redegjøre for trafikkbildet for militær og sivil lufttrafikk over Troms og Finnmark ulykkesdagen, spesielt i det nærmeste tidsrom rundt ulykken. Det vises til STEP-diagram bakerst i rapporten. Videre har man gjennomgått vitneforklaringene og søkt klarlagt tidspunktet for den enkelte observasjon.

Et par angivelige Harrier-observasjoner beskriver detaljer ved flyet/flyene, detaljer som ikke kan ha vært synlige. Dette gjelder f.eks. luftinntakslukene, som er lukket når flyet er i vanlig marsj fart og eksosstriper, som ikke er synlige verken etter Sea - eller RAF Harrier. Dette kan også dreie seg om detaljer som for det første vil være særdeles vanskelig å registrere ved et fly i fart, og som for det andre ikke er kommet til uttrykk før 20 år etter observasjonen, så som den sorte skyveluka på 20-25 cm i snuten på RAF Harrier (GR.3).

Opplysningene er sammenholdt med tilgjengelig loggmateriale – dels offisielle norske og britiske journaler – dels personlige pilotloggbøker. Kommisjonen har konkludert med at dette loggmaterialet kan legges til grunn. Logger og journaler for de britiske Harrier-skvadroner på henholdsvis Langnes og om bord på HMS Invincible, viser at det ikke var Harrierfly i lufta på ulykkestidspunktet eller i timene forut for ulykken kl. 13.30. De første Harrierflyene som tok av etter ulykken, var RAF Harrierne Red 1 og 2 fra Langnes kl. 14.27 lokal tid.

Kommisjonen utelukker at det har vært noen britiske Harrier i ulykkesområdet i et tidsrom som kan knytte dem opp mot ulykken.

En del vitner knytter tidspunktet for sine flyobservasjoner til begivenheter som er kontrollerbare i ettertid, for eksempel etableringen av KO i Gamvik. Mener vitnet at KO var opprettet allerede kl. 13.45, og at flyet ble observert kort tid før dette, må observasjonen skyves minst ½ time ut i tid, idet KO ble opprettet kl. 14.15.

Observasjoner som knyttes opp mot mer eller mindre rutinemessige og dagligdagse gjøremål, som for eksempel når man pleide å sette på kaffekjelen, spise middag og lignende, etterlater større usikkerhet om tidspunktet for observasjonen, når dette skal bestemmes mange år i ettertid.

Tidsanslagene, beskrivelsene av flyet/flyene, og måten de fløy på, samsvarer i stor grad med søksfly (jetfly) som befant seg i området vel 50 minutter etter ulykken. Et vitne som i 1987 forklarte at han hadde hørt "et brøl" fra jagerfly i den kritiske tid, har i 2003 opplyst at han tok feil, idet han senere har brakt på det rene at han ulykkesdagen hadde begynt på jobb en time senere enn det han i 1987 hadde gått ut fra, og at hans flyobservasjon følgelig måtte relatere seg til søksfly. Et annet vitne, som i Brennpunkt-programmet høsten 2002 opplyste at hun hadde sett ett lavt-flygende fly over Berlevåg ulykkesdagen, forklarte for kommisjonen i 2003 at det dreide seg om to fly, men at hun i TV-programmet hadde sagt at observasjonen bare gjaldt ett fly, fordi "alle andre" bare snakket om ett. Forskjellen mellom ett og to fly i denne sammenheng kan være forskjellen mellom et ukjent fly i forbudt område på den ene side, og på den annen side de to Starfighterne som deltok i søket etter havaristen. Vitnets tidsanslag omkring observasjonen og hennes beskrivelse av måten de fløy på, tilsier at hun har sett de to norske Starfighterne som overfløy Berlevåg ved innledningen til søksfasen ca. kl. 14.20.

Vitnepsykologisk erfaring tilsier at det skal en del overvinnelse til for et vitne å gå tilbake på en forklaring som han eller hun har avgitt tidligere, og som har bidratt til å befeste eller sementere et bestemt saksforhold eller en gitt konklusjon. Slik kommisjonen ser det, står det atskillig respekt av vitner som i lys av ny kunnskap eller erkjennelse har mot til å opplyse at en tidligere gitt forklaring ikke stemmer med det faktiske forhold.

Kommisjonen konstaterer at en del vitner på tilsvarende måte kunne ha grunnlag for å justere tidligere gitte forklaringer, dels om detaljer som skal være registrert ved observerte fly, dels for så vidt angår tidspunktet for observasjonen. Den generelle erfaringsregel er imidlertid at når en vitneforklaring først er avgitt, har den en tendens til – i god tro – å bli stående i vitnets bevissthet som den hele og fulle sannhet, selv om en nøktern etterprøving kunne tilsi visse modifikasjoner i fremstillingen.

Av alle vitner som har forklart seg om flyobservasjoner i ulykkesområdet, er det bare ett som mener å ha oppfattet at han så at et jagerfly innhentet en Twin Otter noe vest av Omgang, og at flyene *”smeltet sammen”* i noe han mente kunne være en kollisjon eller nærpassering. Vitnet befant seg om bord i et fiskefartøy på Tanafjorden, på vei østover mot Berlevåg. Vitnet meldte ikke fra om sine observasjoner før ca. fem år senere, da det (januar 1987) kom nye medieoppslag om saken. Han forklarte seg for politiet og for den utvidede Flyhavarikommisjonen i 1987 og han uttalte seg til pressen og fremsto i TV-produksjonen *Hva hendte?* i 1988, gjentatt i *Vanskelige vitner* i 2002. Han er også avhørt av Mehamnkommissjonen, som har redegjort nærmere for observasjonen og vurderingen av den under kapittel 14.3.2 i det foregående. Kommisjonen anser det klarlagt at vitnets observasjon og synsinntrykk knytter seg til søksfasen, med Twin Otter-maskinen LN-BNA og en av Starfighterne på søk etter det savnede flyet om lag en time etter ulykken.

Flere vitner som for første gang har meldt seg i forbindelse med nærværende granskning, dvs. mer enn 20 år etter ulykken, har tatt forbehold for at de ikke føler seg sikre på at det de har å berette er relevant for saken, men at de har behov for å lette sin samvittighet for at de ikke har fremstått tidligere med noe som kanskje kan ha betydning.

Et vitne i Berlevåg hadde hørt kraftig flydur og et smell ulykkesdagen. Lydobservasjonen ble gjort *”akkurat i overgangen fra dagslys til mørket satte inn. Hun vil anta at det var noe sent på ettermiddagen.”* Det var solnedgang i området kl. 16.40 den 11. mars 1982. Lydobservasjonen er da gjort ca. tre timer etter ulykken.

En flyger i SAS hadde under flygning om morgenen ulykkesdagen fra Kirkenes til Oslo (med mellomlandinger) opplevd den kraftigste turbulens i sin karriere. Ved fremleggelse av besetningsliste har selskapet dokumentert at piloten ikke fløy den omtalte ruten. Piloten er foreholdt dette, men har ikke besvart henvendelsen.

En offiser ved Olavsvern utenfor Tromsø hadde ulykkesdagen observert en prioritert Harrierlanding på Langnes til et tidspunkt som kanskje kunne relateres til ulykken ved Gamvik. En Herkulesmaskin som sto på flyplassen måtte flyttes i forbindelse med Harrier-landingen. Herkulesmaskinen hadde imidlertid ikke landet på Langnes før kl. 15.07. Vitnets observasjon av den prioriterte Harrier-landingen kan da tidligst ha skjedd henimot et par timer etter ulykken, og har etter alt å dømme dreid seg om Red 1 med Peter Squire og Bjørnar Vollstad om bord ved deres retur kl. 15.17 fra Setermoen skytefelt. De hadde startet toktet fra Langnes først en time etter ulykken, dvs. kl. 14.27.

Skipssjefen på et kystvaktfartøy forklarte at han hadde observert to jagerfly ved Berlevåg ved kritisk tid ulykkesdagen. Fartøyet var denne dagen på tur vestover i havet fra Vardø. Loggføringen ved Vardø radio viser imidlertid at fartøyet ca. 50 minutter etter ulykken ikke var kommet lenger enn til Kiberg sør av Vardø, hvilket utelukker en observasjon ved Berlevåg i relevant tidsrom. En Widerøe-pilot har for øvrig kunnet berette at vedkommende for noen år siden hadde betrodd ham at han til og med hadde sett at ett av jagerflyene hadde kollidert med ulykkesflyet. Vedkommende på sin side bestrider på det sterkeste både å ha sett noen kollisjon og å ha sagt noe i den retning; han mener bare at han var ved Berlevåg da han så jagerne. Tidspunktet er imidlertid uriktig, hvilket igjen skaper tvil – ikke bare om hvilken dag observasjonen er gjort – men også om hvilket år det kan dreie seg om.

Den daværende sjefsflygelederen ved Tromsø lufthavn har av enkelte vært utlagt som en person som kunne tenkes å ha manipulert den militære trafikkjournalen i et forsøk på å *”renvaske”* RAF-skvadronen som var forlagt på Langnes. En kvinne som på den tiden var barnevakt for sjefsflygelederens barn, meldte seg for kommisjonen med en beretning som har tynget henne i alle år etterpå: Hun mener sjefsflygelederen hadde fortalt henne at det hadde landet et skadet fly – forutsetningsvis en Harrier – på flyplassen til et tidspunkt som kunne stemme med at det hadde vært ved Gamvik på ulykkestiden. En slik forståelse av hva han kan ha fortalt henne for ca. 20 år siden er uforenlig med alle objektive kjensgjerninger kommisjonen har kunnet etablere omkring flyaktiviteten fra og til Langnes den aktuelle dagen og omkring trafikkbildet generelt i Troms og Finnmark på tiden for ulykken. Kommisjonen anser det på det rene at journalen verken er manipulert eller mangelfullt ført. Mest sannsynlig har han fortalt henne om ryktet som gikk (ca. 1983) om den angivelige landingen til en skadet Harrier på Langnes, på et tidspunkt som virket påfallende med tanke på når LN-BNK havarerte ved Gamvik.

En hytteeier på Omgangslandet har i alle år hevdet at han så LN-BNK fra hytta den 11. mars 1982 ca. kl. 13.27, på tross av at det står 14.27 i lensmannsloggen. Det var intet påfallende ved flyet, bortsett fra den lave høyden. Han var ute og slo vannet av potetgryta da flyet kom. Det tar 20 minutter å koke potetene, og han er derfor sikker på at flyobservasjonen skjedde ca. kl. 13.30. På den annen side hadde han ingen fast rutine med å sette over potetene kl. 13.10, men akkurat denne dagen falt det seg slik. Han hevder at en nedtegnelse i hytteboka bekrefter tidspunktet for observasjonen. Innførselen i hytteboka – som kommisjonen har kopi av – er imidlertid skjedd utpå fredag 12. mars 1982, dagen etter ulykken, og etter at

han da hadde snakket med letemannskapet i området og etter alt å dømme fått opplyst tidspunktet for havariet, ca. kl. 13.30. Kommisjonen anser det klart at han den 11. mars har sett Widerøes Twin Otter-maskin LN-BNA, som fløy på søk i området ca. en time etter ulykken, slik han opprinnelig oppga, og slik det er registrert i lensmannsloggen. Innføringen dagen etter i hytteboka ("*anslagsvis 13.27 13.28*"), beror således på opplysninger som var meddelt ham etter hans rapportering av klokkeslettet 14.27. Hans anførsel om at han nokså umiddelbart skal ha korrigert tidsangivelsen 14.27 til 13.27, er bestridt av den eller de som skal ha fått beskjed om justeringen.

I en kategori for seg faller en god del personer som ikke selv har gjort observasjoner i forbindelse med ulykken, men som har samlet informasjon for å forsøke å bidra til å opplyse den. En av disse er Ulf Larsstuvold.

På kommisjonens initiativ ga Ulf Larsstuvold i møte den 8. april 2003 en redegjørelse for sine synspunkter og anførsler i saken. Redegjørelsen varte en hel dag. Han har også forklart seg som vitne i åpen høring, og dessuten – dels på anmodning, dels uoppfordret – inngitt en rekke skriv om sin oppfatning av saksforholdet, og sin vurdering av enkelte vitners troverdighet og av kommisjonen og dens arbeid.

Hans oppfatning av saken i retning av at ulykken skyldtes en kollisjon som senere er blitt gjort til gjengstand for en dekkoperasjon, synes å være av relativt ny dato. Så sent som i år 2000 er han gjengitt slik i artikkelen "*En æra er over*" i boka "*Trofast stormfugl Twin Otter*"¹⁶⁶.

" - Dessverre har det også skjedd ulykker med Twin Otter. Ekstreme værforhold og Norges barske natur kan forårsake slike tragiske ulykker som Mehamn i 1982, Værøy i 1990 og Namsos i 1993, hvor i alt 26 mennesker omkom. Enkelte har hevdet at Twin Otter har hatt for stor tillit – noe vi som har hatt den som arbeidsplass ikke helt støtter, sier Larsstuvold. – Tvert imot har den brakt oss i så nær kontakt med naturkreftene at den har inspirert til sunn respekt for dem, sier Larsstuvold."

Det kan se ut som om Larsstuvolds nye innfalls-vinkel til alternativ havariårsak er inspirert eller i alle fall styrket av det innsamlede materiale om ulykken, som han mottok fra journalist Oddvar Kristoffersen like før dennes død i år 2000. Kommisjonen har fått en rekke opplysninger fra Larsstuvold, formodentlig for en stor del med bakgrunn i dette materiale, om personer som skal ha medvirket i en tildekkingsoperasjon, så som å innskjerpe taushetsplikt f.eks. om nødlandingen til en Harrier på Bardufoss ulykkesdagen. Kommisjonens undersøkelser har imidlertid vist at de navngitte personer aldri var i posisjon til å kun-

ne utstede ordrer om taushet i denne forbindelse, eller om de kunne ha utstedt slike ordrer, hadde de ikke kjennskap til hvilke forhold som skulle holdes skjult, og har følgelig heller ikke beordret taushet om dem. Også andre tjenestemenn i Forsvaret, samt tidligere stortingsrepresentanter er blitt utlagt dit hen at de sitter på informasjon om at britiske fly var involvert i ulykken. Ved avhør av de angivelig involverte har kommisjonen kunnet konstatere at det ikke har vært noe reelt innhold i noe av denne informasjonen, se nærmere kapittel 18.2.

I en e-post så sent som 30. januar 2000 fra Oddvar Kristoffersen til Ulf Larsstuvold navngis tre britiske piloter "*som kan ha vært med Mehamn*". Kommisjonen har ikke funnet noen holdepunkter for den mistanke som her er fremsatt, se kapitlene 13.2.9.10 og 13.3.6.

For kommisjonen er det tankevekkende at Kristoffersens og Larsstuvolds materiale synes å ha vært hovedkilde for NRKs TV-produksjon *Vanskelige vitner*.

En annen gruppe vitner kan fortelle om fremmede flys stadige krenkelser av flyforbudssonen øst av 24. lengdegrad. Spesielt skal dette gjelde britiske fly. Bortsett fra et kjent tilfelle 13. mars 1985, som bl.a. Larsstuvold selv observerte, har kommisjonen fått ytterst få førstehånds vitneforklaringer om observasjoner av hva vitnet mener må ha vært ulovlig grenseoverskridelse. Mange har imidlertid hørt at det forekom, og forekom ofte. Tanafjorden var et rent "veikryss" for slik uautorisert trafikk, har det vært hevdet. Flere har hørt at det skulle finnes en egen "Border buster club" for Harrier-piloter som fløy øst om forbudsgrensen. De hadde endog en egen "button" på uniformen som klubbmerke. Ingen har imidlertid sett et slikt merke.

Kommisjonen anser godtgjort at grensekrenkelser av denne art har forekommet fra tid til annen. Den daværende leder for Harrier-skvadronen på Langnes, Peter Squire, har i sin forklaring opplyst at han ikke ser bort fra at en overflygning med noen kilometer nok kunne skje, for eksempel ved flygernes vende-reis ved Hammerfest. Kommisjonen ser ikke bort fra at det også kan ha forekommet andre krenkelser av flyforbudet. At slike episoder imidlertid skal ha hatt et slikt omfang som enkelte norske vitneutsagn kan tyde på, ser kommisjonen bort fra. Mangelen på konkrete observasjoner, sammenholdt med de alvorlige konsekvenser slike brudd på reglementet ville få både for vedkommende pilot og for hans skvadron, tilsier at krenkelsene både har vært få i antall og beskjedne i omfang, når en ser bort fra den som inntraff tre år etter ulykken. En del Widerøe-piloter og passasjerer har opplyst om uventet og ukjent jagerflytrafikk, til dels i forbudt område. I enkelte tilfelle kan det ha dreid seg om kamuflasjemalte fly. Det skal

¹⁶⁶. "*Trofast stormfugl Twin Otter*", Skyline AS, 2000.

også ha hendt at vedkommende Widerøe-pilot ved rapportering av episoden bare skal ha fått beskjed om å glemme det. Hva slikt kan ha dreid seg om, har kommisjonen ikke kommet til bunns i. Det er neppe større grunn til å anta at slike episoder kan dreie seg om utenlandske fly i forbudt område, fremfor norske fly i lovlig oppdrag. Også norske fly kunne være kamuflasjemalt, spesielt i øvingsperioder.

Enkeltvitners anførsel om at det er lettere å identifisere et fly i fart, selv på over én kilometers avstand, enn fra en fotomappe, svekker påliteligheten ved observasjonen/identifikasjonen.

At jagerfly er observert tidligere på dagen den 11. mars 1982 for eksempel av vitner i Mehamn eller i Loppa, kan være forenlig med norske Freedomfigh-tere på vei til eller fra Banak flyplass. At det var søksfly, også av typen jagerfly, over ulykkesområdet senere på dagen, er en kjensgjerning. Det er også på det rene at området vest av 24. lengdegrad, herunder også Loppa kommune, var lovlig overflygningsområde også for allierte fly, opp mot Hammerfest. Det er kjent at to Jaguarfly befant seg i slikt lovlig område et par timer før ulykken, og at de under turen var involvert i en rapportert nærpasering av en Twin Otter ved Sørkjosen.

Grete Mortensens registrering av at det kom et jetfly over Gamvik "*en stund etter*" at hun ca. kl. 13.27-28 hørte den "*hysteriske lyden*", er uforklarlig for kommisjonen, dersom jetflyet kom allerede i løpet av 1-5 minutter etter lydobservasjonen, slik hun fem år senere (1987) anslo tidsintervallet. Kommisjonen har ikke ut fra flybevegelser, radarplott eller andre vitneforklaringer klart å identifisere hvilket eller hva slags fly dette kan ha vært.

Enkelte vitneprov kommer av naturlige grunner i en særstilling fordi de kan knyttes direkte til LN-BNKs avgang fra Berlevåg. Det gjelder AFIS-personellet i henholdsvis Berlevåg og Mehamn flytårn. De hadde som arbeidsoppgave bl.a. å overvåke luftrommet i området, og å registrere og rapportere både normale og avvikende hendelser der. At ingen av tårnpersonellet har observert annen lufttrafikk i området i tiden omkring havariet, taler med styrke imot at noe ukjent fly har vært der i den kritiske tid. Et vitne, uten tilknytning til tårnpersonellet, har forklart at han fra Berlevåg flyplass fulgte LN-BNK med øynene fra det tok av kl. 13.19 til han mistet det av syne ved eller over Omganglandet. Noe annet fly så han ikke, før søksflyene ankom området.

DEL IV

VURDERINGER OG KONKLUSJONER

15. VURDERING AV MULIGE ÅRSAKER TIL HAVARIET

15.1 Mulig kollisjon med fly

Spørsmålet om LN-BNKs havari kan skyldes kollisjon med, eller annen påvirkning fra et annet fly, må avgjøres ut fra en samlet vurdering. I denne vurderingen er vitneprov en viktig faktor på samme måte som radaropplysninger, trafikkinformasjon fra flyplassene og tekniske og meteorologiske analyser. Alle elementer bidrar til det helhetsbilde som konklusjonen må baseres på.

15.1.1 Trafikkjournaler, logger og autorisasjonsbøker

Kommisjonen har i kapittel 13 i det foregående gjennomgått trafikkbildet for militær og sivil lufttrafikk over Troms og Finnmark 11. mars 1982. Som påpekt i kapittel 13.10 er det ikke ut fra foreliggende dokumentasjon funnet holdepunkter for at det i tillegg til LN-BNK befant seg ett eller flere norske eller utenlandske fly i havariområdet ved tidspunktet for ulykken, dvs. ca. kl. 13.30 lokal tid.

Trafikkbildet så langt det har vært mulig å rekonstruere det, er fremstilt i STEP-diagram bak i rapporten.

Anførsler om at sentrale trafikkjournaler, logger mv. kan være forfalsket, manipulert eller mangelfullt ført, har vært etterforsket. Det finnes ikke belegg for slike spekulasjoner.

15.1.2 Vitneforklaringer

På bakgrunn av konkrete anførsler dels fra vitner, dels fra NRK, om at ett eller to britiske Harrierfly skal ha vært i området omkring tiden for LN-BNKs havari, har spesielt skvadron 1 (RAF Harrier), forlagt på Langnes, og skvadron 801 (Sea Harrier), forlagt på hangarskipet HMS Invincible som lå i Vestfjorden i det aktuelle tidsrom, vært ettergått med sikte på kartlegging av operasjonsmønsteret ulykkesdagen. Gjennomgangen viser at ingen fly fra disse skvadronene var på vingene i timene umiddelbart forut for, under eller umiddelbart etter ulykken ca. kl. 13.30.

En rekke vitner har forklart seg om flyobservasjoner de har gjort den aktuelle dagen, uten spesiell angivelse av flytype. Mange av disse vitneprov er avgitt 5 eller 20 år etter ulykken, og det knytter seg

gjennomgående betydelig usikkerhet til det enkelte vitnes egenoppfatning om det nærmere tidspunkt for observasjonen, og følgelig også til den objektive konstatering av om det dreier seg om ukjent fly i forbudt område i kritisk tid, eller om norske jagerfly i søksfasen vel 50 minutter og mer senere.

Av alle "sivile" vitner som FHK og Mehamn-kommisjonen har hørt, er det bare Grete Mortensen, Gamvik, som så på klokka for eventuelt å kunne redegjøre for tidspunktet for den lydobservasjon hun oppfattet som en mulig flystyrt. Klokka viste 13.30, men den "fortnet seg" med et par minutter i døgnet. "En stund etter" kom det et jetfly over området, i retning fra Berlevåg. Først ved den fornyede undersøkelse i 1987 ble hun bedt om å anslå tidsintervallet mellom lydobservasjonen og jetflyets ankomst, og hun antok da at det kunne ha dreid seg om 1-5 minutter.

Forutsatt at dette tidsanslaget er tilnærmet korrekt, har det vært et ukjent fly over Gamvik i kritisk tid. Kommisjonen har ikke klart å finne ut hva slags fly dette kan ha vært, hvor det kom fra, og hvor det gikk. Mortensen har for sitt vedkommende aldri gitt uttrykk for at det flyet hun så, skulle ha noe med ulykken å gjøre.

Kommisjonen har ved vurderingen av spørsmålet om ulykken kan skyldes kollisjon med eller annen nærpåvirkning fra et annet fly, lagt vesentlig vekt på vitneforklaringer fra tårnpersonellet i Berlevåg og Mehamn. De fulgte ikke bare med på klokka, men overvåket også luftrommet, uten å registrere annen flyaktivitet i relevant tidsrom.

Et "sivilt" vitne i Berlevåg som fulgte LN-BNK med øynene fra det tok av der kl. 13.19, til det var ved Omgangslandet ca. kl. 13.25, så heller ingen andre fly i området før søksflyene, med bl.a. to Starfighter, ankom.

15.1.3 Radar og vrakanalyse

Så lenge LN-BNK befant seg i "etablert høyde", dvs. 2 500 fot, ble det observert på radar. Dersom det var en kollisjon eller annen nærkontakt som fikk maskinen til å gå ned fra denne høyden, ville også det ukjente flyet etter all sannsynlighet blitt fanget opp av radaren. Operatøren ved Honningsvåg-radaren så ingen andre fly enn LN-BNK, så lenge han fulgte det. Mehamn-kommisjonens radaranalyse viser at det i te-

orien er mulig å tolke enkelte av plottene som et annet fly, men dette er en lite sannsynlig tolkning¹⁶⁷. Kommisjonen ser derfor bort fra at en kollisjon/nærkontakt kan forklare at Widerøe-maskinen forlot den etablerte høyden på 2 500 fot. Dersom en kollisjon inntraff i denne høyden, med den i seg selv usannsynlige følge at bare øverste del av haleroret med balansevekt ble slått av, ville LN-BNK fortsatt vært manøvrerbart, og pilotene ville hatt tid til å sende ut nød-signal.

Da man ennå hadde et vrak å forholde seg til, ble det etter inngående analyser ikke funnet noe som tydet på at flyet hadde vært i nærkontakt med noe annet fly. Det er heller intet i det omfattende bildemateriale som tyder på en slik ulykkesårsak.

15.1.4 Oppsummering

Det er etter en samlet vurdering av trafikkjournaler, logger mv., vitneforklaringer, radarplott eller vrakanalyser ikke noe som tyder på at et kjent eller ukjent fly har kollidert med LN-BNK, eller på annen måte foranlediget havariet.

15.2 Mulig kollisjon med drone, missil, ballong eller fugl

15.2.1 Kollisjon med drone, missil eller ballong

Ved de tidligere granskningene av ulykken ble det ikke funnet holdepunkter for at flyet kunne være truffet av en drone eller missil, eller hadde kollidert med en værballong. Slike elementer var heller ikke registrert på radar.

Kommisjonen har ikke grunnlag for å etterprøve de tidligere gransknings konklusjoner når det gjelder de fysiske observerbare konstateringer, idet disse bygger på direkte undersøkelser av vraket og vrakdelene, noe denne kommisjonen er avskåret fra. Bildematerialet er i så måte ikke egnet til å belyse saken i den ene eller annen retning. Det er ikke under kommisjonens granskning fremkommet noe som taler for at ulykken skulle skyldes kollisjon med drone, missiler eller ballong.

15.2.2 Kollisjon med fugl

Kommisjonen har i kapittel 8.2.1 behandlet muligheten for kollisjon med fugl som havariårsak. Det er ikke funnet pålitelige holdepunkter eller indikasjoner på at ulykken kan tilskrives en slik hendelse.

Kommisjonen ser bort fra kollisjon med fugl som årsak til havariet.

15.3 Brann

De tidligere granskninger av ulykken konkluderte med at flyet ikke kan ha vært utsatt for brann eller

eksplosjon. Mehamnkommisjonen har ved sin gjennomgang av saken ikke funnet noe som rokker ved denne konklusjonen.

15.4 Helsemessige/medisinske forhold

Ut fra funn av medisinske preparater, samt dokumentasjon omkring flykapteinens helsemessige situasjon, behandlet FHK på flere punkter i sin rapport av 1984 spørsmålet om disse forhold kunne ha spilt inn ved ulykkesforløpet 11. mars 1982. Dette var vurderinger som FHK ut fra flysikkerhetsmessige forhold var forpliktet til å foreta i samsvar med ICAOs internasjonale regelverk. FHK konkluderte med at det ikke fantes beviser for at besetningen ut fra medisinske eller andre forhold hadde tilskyndet havariforløpet.

På tross av dette valgte en del medier, spesielt NRK gjennom Dagsrevysending 20. juli 1984 – i forbindelse med fremleggelsen av rapporten – å konsentrere oppmerksomheten omkring de helsemessige/medisinske forhold.

På bakgrunn av den først og fremst medieskapte oppmerksomhet omkring flykapteinens helsemessige forhold, lå det i kortene at dette måtte bli ett av de temaer den utvidede Flyhavarikommisjonen i sitt mandat uttrykkelig ble pålagt å utrede. Det ville derfor vært en tjenesteforsømmelse om ikke også den fornyede granskning i 1987-88 hadde gått i dybden på temaet. Kommisjonen fant at fartøysjefens beholdning av i og for seg lovlige preparater for andre enn flygende personell, samt hans omgåelse av reglementsbundne prosedyrer i forbindelse med fornyelse av sertifikatet, var klart klanderverdige. Som ved den første granskningen, fant man imidlertid heller ikke denne gang ”*grunnlag for å hevde at fartøysjefens helsetilstand har hatt innvirkning på havariet*”, selv om det motsatte heller ikke kunne utelukkes.

Medienes konsentrasjon om denne side av saken fortsatte imidlertid, dels som følge av injuriesøksmålet enken etter flykapteinen hadde innledet mot FHK, dels på grunnlag av NRK-programmet *Hva hendte?* i 1988, der scenen fra Dagsrevyen 20. juli 1984 – med innzooming av en rekke pilleesker tilsynelatende stablet opp på bordet under FHKs pressekonferanse – ble presentert på ny, stadig som om det var FHK som hadde arrangert dette innslaget. Nærmere om dette vises til kapittel 17.2.2.

Når Stortinget ved fastleggingen av Mehamnkommisjonens mandat har forutsatt en ”*bred granskning av alle omstendigheter*” omkring ulykkesforløpet, har kommisjonen oppfattet det som et pålegg om også å undersøke om medisinske/helsemessige forhold kan ha spilt inn. Dette er nærmere utredet i kapittel 11. Dels basert på nyere medisinsk kunnskap (Framingham-studien), dels på det objektive funn at utrulling av begge pilotenes setebelter viser at de

¹⁶⁷. Se nærmere om dette i kapittel 7.

satt oppreist/tilbakeleent i sine seter ved flyets sammenstøt mot havoverflaten, taler med styrke imot at kapteinen skal ha fått et alvorlig illebefinnende slik at han falt eller sank sammen over stikka og blokkerte flyets styringsinstrumenter.

Kommisjonen har ikke funnet holdepunkter for at medisinske eller helsemessige forhold har hatt noen innvirkning på ulykkesforløpet.

15.5 Mulig havari med basis i tekniske og meteorologiske forhold

15.5.1 Utgangspunkt

Forutsetningene for å finne årsaken til et flyhavarier mer enn tjue år etter ulykken, synes i utgangspunktet å være dårlige. Det viktigste tekniske bevis, flyvraket, er kondemnert og utilgjengelig. Flyulykken har allerede vært gransket av to kommisjoner, og en rekke interesserte enkeltpersoner har kommet med hypoteser og forslag som det kan være vanskelig å etterprøve så lenge etter ulykken. Den opprinnelige FHK og den utvidede FHK har etterlatt rapporter og innholdsrike arkiver som også inkluderer fotografier av vrak og vrakdeler. Fotografiene er av varierende kvalitet. Resultatet av de nå foretatte undersøkelser er blitt prøvet mot de skadebeskrivelser og rapporter som foreligger i arkivene. Om vrakanalysen er det redegjort i kapittel 6.

Mehamnkommisjonen har i sitt arbeid kunnet dra nytte av kunnskap som er ervervet i årene etter ulykken. Twin Otter var i Norge i bruk som rutefly nær 15 år etter ulykken. Nye operative erfaringer og ulykkesundersøkelser i inn- og utland er benyttet til å verifisere eller etterprøve hypoteser og resultater som tidligere kan ha vært akseptert på sviktende grunnlag. Vitenskapen har i årene etter 1982 gjort store fremskritt, slik at problemer som tidligere ble løst på basis av erfaring mer enn av vitenskap, nå kan beregnes ved hjelp av egnede dataprogrammer. Det gjelder både turbulensforhold og flytekniske problemer som f.eks. flutter. Kommisjonen har også knyttet til seg rådgivere med høy kompetanse innenfor spesialiserte tekniske og vitenskapelige områder; det gjelder både flyteknikk og meteorologi. Tidligere havarikommisjoner var i større grad avhengige av teknisk assistanse fra produsent og sertifiserende myndighet, begge i Canada, samt operativ informasjon fra operatøren Widerøe. Hver og en av disse organisasjoner hadde egne interesser å ivareta, men når faglig uenighet oppsto, var det bare produsenten De Havilland (DHC, nå Bombardier), som hadde den nødvendige tekniske kompetanse og personellressurser til å ”prosedere sin sak”. Kommisjonen har i noen tilfeller av uenighet mellom Transport Canada (sertifiserende myndighet) og DHC, funnet det nødvendig å gjøre nye beregninger for å verifisere tidligere konklusjo-

ner. Det gjelder bl.a. problemet flutter der de nye beregninger gir De Havilland rett på alle punkter.

15.5.2 FHKs havarihypotese

FHK kom til den konklusjon at LN-BNKs havari skyldtes problemer med finne og sideror. De måtte ha falt av i lufta. Et holdepunkt for dette var at hoveddelene av finne og sideror ble funnet på betydelige avstander fra havaristedet, av FHK oppgitt til 400 og 600 meter. Kommisjonens undersøkelser tyder på at tallene er usikre, og noen kilde til opplysningene er ikke angitt. Flyet styrtet på østlig kurs, noe som tyder på at det må ha forandret kurs med nærmere 180 grader i umiddelbar nærhet av havaristedet. En slik retningsendring virker lite formålstjenlig i denne kritiske situasjonen, noe som kan tyde på at flyet var ukontrollerbart. FHKs hypotese kan forklare hvorfor finne og ror ble funnet i betydelig avstand fra havaristedet, men den gir ingen forklaring på hvordan flyet kunne fly videre den samme distanse før det styrtet på motsatt kurs. En gjennomgang av ulykker med Twin Otter viser få, om noen, med feil på finne og ror. Derimot er det flere havarier der feil på høyderorskontrollen synes å være årsak. Også Widerøes piloter kan fortelle om tilfeller med plutselige dykk og betydelige høydetap, som uventet har inntruffet under turbulente forhold. FHKs fokusering på turbulens som et viktig element i havariet, kan imidlertid bekreftes av nærværende kommisjon.

Fra FHKs analyser og diskusjoner om flyforholdene ulykkesdagen og om de observasjoner som de la vekt på, kan en trekke frem følgende: FHK mente at LN-BNK i utgangspunktet var skadefritt og mannskapet vel skikket til sine gjøremål. FHK gikk videre ut fra at LN-BNK fløy lavt over Omgangslandet, idet flyet av ukjent årsak hadde gått ned fra 2 500 fot (over Tanafjorden) til ca. 1 000 fot, uten åpenbar grunn, og uten å rapportere dette til tårnet i Mehamn. Til støtte for den antatt lave traseen nevner FHK observasjoner fra Honningsvåg radarstasjon, samt en vitneobservasjon.

Flyhøyden var viktig fordi søksfly rapporterte sterk turbulens langs flytraseen i høyder under 1 000 fot. FHK mente at flyet ble brutt ned av den sterke turbulensen i samvirke med pilotens rorbruk og et tilfeldig treff på finna av en flygende gjenstand. Finna fikk derved en tilleggsbelastning som ga totallast over bruddgrensen, og dermed ble finne og ror brutt av i lufta. Flyet var da ikke lenger manøvrerbart og styrtet i sjøen noen hundre meter nærmere Mehamn. Det er spesielt den flygende gjenstand, som antydes å ha kommet fra flyets fremre bagasjerom, som har skapt tvil hos mange. Blant piloter er det også reist kritikk mot at pilotens bruk av sideror er nevnt i sammenheng med havariet. På den annen side er alle tre nevnte faktorer etter FHKs resonnement nødvendige

for at finne og ror skal ha blitt brutt av i lufta på den måte som FHK antar og som er i overensstemmelse med tolkningen av skadene på vraket. I de 30-40 år som Twin Otter har vært i bruk, er ikke noe annet tilfelle kjent der last har blitt frigjort fra fremre bagasjerom. Sjansen for at slik last skulle treffe finna er også minimal, som vist i kapittel 10.2.2.

15.5.3 Meteorologiske undersøkelser

Kommisjonen har gitt meteorologiske eksperter i oppdrag å rekonstruere været ulykkesdagen, på basis av nye metoder som trolig er brukt for første gang til å undersøke en ulykke så langt tilbake i tid. Detaljer er gitt i kapittel 9. Meteorologene har funnet ut at været over Omgang var preget av en kraftig inversjon¹⁶⁸ på ulykkesdagen, det var sterk vind fra sør med betydelig turbulens, generert både på grunn av temperatursjiktningen og de topografiske forhold. De turbulente værforhold preget luftrommet opp til høyder omkring 6 000 fot. De turbulente vindbygene i området nær Omgang var i styrke og intensitet sammenlignbare med dem som brukes til sertifisering av flytypen. Flyets tap av høyde, som er bekreftet av simuleringene, kan snarere være et resultat av turbulens enn av en pilotbeslutning. Det er sannsynlig at den ovennevnte vitneobservasjon gjaldt Widerøes LN-BNA (søksfly), ikke LN-BNK. Grunnlaget for FHKs antagelse vedrørende flyhøyden over Omgang faller dermed bort. Bortfall av radarekko på den videre ferd vestover viser at flyet var i radarskyggen, dvs. under 1 200 fot.

Basert på karakteristiske værparametre har meteorologene fastlagt at værforholdene ulykkesdagen 11. mars 1982 og dagen etter var nær identiske. Dette er av betydning fordi Widerøe-flyet i samme rute, og som fulgte samme trasé som ulykkesflyet mellom Berlevåg og Mehamn dagen etter ulykken, opplevde vanskelige flyforhold på grunn av sterk turbulens. Kaptein Lorentzen forklarte seg samme uke for noen av sine foresatte i Widerøe, senere også for FHK. Styrmann Floden ble avhørt først i 2004. Begge hadde erfart kraftig turbulens. LN-BNK har sannsynligvis blitt utsatt for tilsvarende turbulens og kan ha fått alvorlige kontrollproblemer pga. svakheter i høyderorsfunksjonen. Dette er diskutert nedenfor og i kapittel 6.3.2.

15.5.4 Radarobservasjoner

De observerte ekko over Tanafjorden virker reelle og pålitelige. Honningsvåg-radaren angir ikke høyde, men hastighet og kurs antyder planmessig flygning inntil flyet kommer inn over Omgang. Derfra virker ekkoene tilfeldige og uregelmessige, noen er mest sannsynlig clutter. Utenfor strandsonen langs

Omgangslandet er flyet ikke synlig på radaren. Det var her ulykken skjedde og den er derfor ikke observert. Radarhøyden er her ca. 1 200 fot, og det er ingenting som tyder på en planmessig pilotinitiert nedstigning til under denne høyden.

15.5.5 Flyets tilstand - funn på vraket

Undersøkelser av vraket etter ulykken viste at det forut for havariet eksisterte sprekker i den delen som forbinder "torque tube" med babord høyderor (omtales også som babords høyderors-halvdel). "Torque tube" (torsjonsrør) er et rør som overfører vrilmomentet fra høyderorsstyringen, til begge høyderorene. Både produsent og operatør mente at sprekkdannelsen var uten betydning, og FHK var enig i dette. Spesialistene ved FOI (i likhet med Transport Canada i 1982) mener derimot at sprekkene fører til en svekkelse av strukturen i overføringen. Ifølge FOI gir dette en svekkelse på mer enn 50 %. Kommisjonen legger dette til grunn. Dette betyr at LN-BNK fløy inn i det turbulente området med en svekket struktur for høyderorskontrollen. Kommisjonen har fått opplyst, både fra Widerøes og Forsvarets Twin Otter-piloter, at det under turbulente forhold kunne være vanskelig å holde høyden, og at manøvreringen under slike forhold kunne medføre stor belastning på høyderoret.

15.5.6 Flyets ferd mot havaristedet

Det er også andre indikasjoner enn de som følger av de meteorologiske beregninger, på at LN-BNK ved flygning fra Tanafjorden inn over Omgang ble utsatt for kraftig turbulens. Et vitne i Berlevåg har observert to plutselige lysblaff (solrefleksjon) som tyder på at flyet har blitt "kastet omkring". Kommisjonen viser også til beskrivelsene til besetningen Lorentzen/Floden om sterk turbulens dagen etter ulykken. Resultatet av de sterke påkjenningene kan ha ført til at den svekkede forbindelsen mellom "torque tube" og høyderor ble brutt av og at venstre rorhalvdel kunne bevege seg fritt i vinden. Det betyr ikke at høyderorskontrollen ble tapt, men den ble i tilfelle redusert ved at inntil 50 % av kapasiteten ble borte. I tillegg finnes enda en mulighet til å kontrollere babord halvdel ved hjelp av høyderorstrimmen. Situasjonen kan imidlertid ha bidratt til et betydelig høydetap som ikke er villet, eller planlagt fra pilotens side. Dette kan ha ført flyet under radardekningen.

Med den skade som er nevnt, ville flyet trolig kunne fortsette sin ferd vestover selv i sterk turbulens. Men bruddet på forbindelsen til "torque tube" i en situasjon der høyderoret er sterkt belastet, kan ha ført til videre skader på systemet. Undersøkelsen av vraket viser at "push-pull rod" var skadet og kablene i styresystemet slitt i stykker. Erfaringer fra andre ulykker med Twin Otter viser tilfeller der kabelbrudd eller brukket "pull-push rod" har spilt en hovedrolle

¹⁶⁸ Fenomenet "inversjon" er forklart i kapittel 9.10.

(j.f. kapittel 6). Slike utløsende årsaker til ulykken med LN-BNK kan ikke utelukkes, men det finnes intet i materialet fra Flyhavarikommisjonen som indikerer svakheter ved kabler eller ”pull-push rod” i forkant av ulykken. Selv om bare en av disse skadene likevel oppsto under flygning, ville den videre ferd vestover bli ytterst vanskelig og farefull. Med bare trimtab tilgjengelig for oppretting etter ufrivillig høydetap, forårsaket av sterk turbulens, ville manøveren fortsatt være mulig, men ville kreve betydelig lengre tid sammenlignet med normalsituasjonen. Det ville igjen føre til mye høyere maksimalhastighet under dykk, noe som blir et faremoment for finne og ror. I kapittel 10 er det vist at ved normal marsjhastighet 140 knop, kan selv en 30 knops vindbyge ikke gi bruddlast på finna. Men kommer hastigheten opp i 180 knop eller mer, blir et brudd på grunn av ren aerodynamisk belastning mulig, uten å introdusere ekstra belastning pga. ”kollisjon med frittflygende objekter”. (Ved en gitt vindbygehastighet vil den aerodynamiske last vokse proporsjonalt med flyhastigheten). Men brudd på finne og ror er ikke en forutsetning for havariet, bare en sekundær havariårsak.

15.5.7 *Brudd på finne og sideror - alternative scenarier*

ALTERNATIV 1:

Simuleringene som det er redegjort for i kapittel 10 viser at ved ufrivillig dykk tar opprettingen, med bare trimkontroll tilgjengelig, uforholdsmessig lang tid og fører til et betydelig tap av høyde. Flyforholdene fra Omgang mot havaristedet viser (kapittel 9) sterk turbulens og hastighetsfelt med sterke gradienter. Under disse forhold er det fare for høydetap, og flyet kan også komme i ”stall” med et tilsvarende stort høydetap. Med bare trimroret tilgjengelig blir muligheten for å stabilisere flyet horisontalt så liten at ”stall” kan forkomme gjentatte ganger. Etter hver oppretting vil høyden være redusert inntil flyet til slutt går i sjøen. I denne sekvens av flygningen forutsettes piloten å ha full kurskontroll siden balanseror, sideror og finne er fullt operative. Mot slutten kan han ha forsøkt å vende flyet for å komme nærmere land eller for å få nesen mot vinden for derved å redusere hastigheten i forhold til sjøen. Det kan også synes som han har forsøkt å få nesen opp ved hjelp av motorkraft eventuelt at han har reversert motorene for å minske farten. Begge observasjonene kan forklare observasjonen av ”hysterisk lyd”. I dette alternativ antas finne og ror å ha blitt brutt av ved krasjlandingen. Analysen av et mulig brudd ved nedslaget, gir resultater som stemmer vel overens med de skader som er observert, som diskutert i kapittel 6.3. Problemet med dette alternativ er at det blir vanskelig å forklare hvorfor finne og rordeler ble funnet så

langt fra havaristedet hvis strømmen i sjøen var så svak som våre undersøkelser tyder på, j.f. kapittel 6.6.

ALTERNATIV 2:

I dette alternativet forutsettes at flyet utsettes for en rekke sidevindsbyger med frekvens og styrke i overensstemmelse med værbeskrivelsene (turbulenssimuleringene) i kapittel 9. Til høyderorskontroll har piloten bare trimkontrollen tilgjengelig. Basert på simuleringene i kapittel 10.5.3 kan en illustrere et mer realistisk tilfelle, der flyet har hastighet mer enn 180 knop i en tidsperiode på til sammen ca. ett halvt minutt (eksempelvis fordelt på tre sekvenser av dykk med etterfølgende opprettinger). I løpet av denne tidsperioden vil flyet bli utsatt for i størrelsesorden 10 vindkast som hver medfører en risiko for brudd på finne og sideror på mer enn 0,5 %. Det betyr at det under disse forutsetningene, er det 5 % sannsynlighet for at LN-BNK mister sideror og finne ved ferden gjennom det turbulente området. Forutsetningen for dette alternativet er en meget høy hastighet (minst 180 knop), og dette kan bare være aktuelt hvis høyderorskontrollen, bortsett fra trimkontrollen, allerede har sviktet. Denne er altfor langsom til å gi sikker flygning under de rådende turbulensforhold. Med Alternativ 2 er det ikke vanskelig å forklare funnstedene for rordeler og finne. Andre aspekter ved nedslaget og de skadene som oppsto lar seg også forklare. Det som skiller Alternativ 2 fra FHKs hypotese er den store hastigheten. Med hastighet over 180 knop er de aerodynamiske krefter alene tilstrekkelige til å gi bruddlast, uten at frittflygende objekter har truffet finna.

15.6 Konklusjon – havariets årsak

På grunnlag av de omfattende undersøkelser som er gjort, mener kommisjonen med stor grad av sikkerhet å kunne fastslå at ulykken ikke skyldtes kollisjon med et annet fly og heller ikke med drone, fugl eller lignende. Konklusjonen bygger på gjennomgang av alt materiale som foreligger om vraket, og tilgjengelig dokumentasjon av lufttrafikken over Troms og Finnmark ulykkesdagen, i tillegg til en grundig analyse av vitneobservasjoner.

Ettersom det i forbindelse med Mehamn-ulykken har vært knyttet spesiell oppmerksomhet til de Harrierfly som var stasjonert på Langnes i mars 1982, har kommisjonen funnet det nødvendig å gjøre grundige undersøkelser av den militære flytrafikken til og fra Langnes ulykkesdagen. Det finnes ikke holdepunkter for at den militære trafikkjournalen for Langnes er manipulert eller ufullstendig ført. Trafikkjournalen viser at ingen Harrierfly var på vingene mellom kl. 11.37 og kl. 14.27 lokal tid ulykkesdagen, noe som utelukker at noen av disse flyene kan ha vært ved Gamvik i det tidsrom ulykken skjedde.

Andre Harrierfly som det har vært knyttet mistanke til, er Sea Harrierne om bord på HMS Invincible. Kommisjonen har fått kopier både av den originale skipsdagboka for hangarskipet og autorisasjonsboka for flyene om bord. Det fremgår her at heller ikke disse flyene var i lufta på en tid som kunne gjort det mulig for dem å være over Gamvik ved ulykkestidspunktet.

Kommisjonen mener at den mest sannsynlige årsaken til LN-BNKS havari var et sammenbrudd i høyderorssystemet, utløst av uvanlig sterk turbulens i kombinasjon med at flyet hadde en svakhet i høyderorsfunksjonen. Meteorologiske beregninger av vindforholdene over Omgangslandet på ulykkestidspunktet viser kraftig turbulens i flyets marsjhøyde, som var 2 500 fot. Disse beregninger har vært sammenholdt med beskrivelser av funn som ble gjort på

vraket, særlig en sprekkdannelse ved babord høyderors innfestning til "torque tube". På denne bakgrunn er det utført simuleringer og beregninger som viser at flyet med stor grad av sannsynlighet kan ha gått i stup på grunn av sammenbruddet i høyderorssystemet, og kommet opp i så høye hastigheter at dette – i kombinasjon med sterke sidevindsbyger – førte til at bruddlasten for finna ble overskredet. Helt uten finne og sideror var flyet fullstendig ukontrollerbart. En annen mulighet er at sammenbruddet i høyderorssystemet kombinert med den sterke turbulensen gjorde flyet ukontrollerbart allerede før finne og sideror ble brukket av, og at de ble brukket av ved nedslaget da flyet styrtet i sjøen. Brudd på finne og sideror er etter kommisjonens mening bare en sekundær årsak til ulykken.

DEL V

NORSKE MYNDIGHETERS BISTAND TIL TIDLIGERE GRANSKNINGER OG ANDRE AKTØRERS OPPTREDEN I SAKEN

16. KOMMISSJONENS VURDERING AV NORSKE OFFENTLIGE MYNDIG- HETERS MEDVIRKNING VED DE TIDLIGERE GRANSKNINGER AV ULYKKEN

16.1 Opplegg for gjennomgangen

I henhold til mandatet skal kommisjonen undersøke om det hefter mangler ved norske offentlige myndigheters medvirkning ved de tidligere granskningene.

Med offentlig myndighet i denne sammenheng forstår kommisjonen et departement med underliggende etater (direktorat, tilsyn mv.) som en statsråd står konstitusjonelt ansvarlig for. Vurderingstemaet er om det under den fornyede gjennomgang er avdekket svikt, manglende eller mangelfull rapportering, sendretiktig saksbehandling mv. fra myndighetenes side i forhold til Flyhavarikommisjonen under den første granskningen (1984-rapporten) eller i forhold til den utvidede Flyhavarikommisjonen (1988-rapporten).

Kommisjonen forstår videre mandatet på dette punkt slik at det primært siktes til slike feil og mangler som kan ha hatt betydning for klarleggingen av årsaken til, eller oppklaringen av ulykken.

Kommisjonen vurderte det tidlig slik at behandlingen av temaet burde utstå til henimot avslutningen av arbeidet, idet man under den omfattende granskning av ulykken og dens årsaker ville sitte med et så fullstendig materiale som mulig, skriftlig som muntlig, for å kunne ta standpunkt i spørsmålet om kritikkverdige forhold av den art mandatet her peker på.

16.2 Justisdepartementet/Politiet

Melding fra Berlevåg lufthavn til lensmannen i Berlevåg og Gamvik om at LN-BNK var savnet, innkom kl. 13.54 den 11. mars 1982. Meldinger ble umiddelbart sendt ut, mannskaper til hjelpekorps ble innkalt, og hovedkvarter var opprettet i Helsehuset i Gamvik kl. 14.15. Sykestua i Mehamn ble underrettet om beredskap og om å tilkalle lege kl. 14.20. Ulltepper og bærer ble samlet inn, og drivstoff ble innkjøpt for scootersøk. Kl. 14.40 ble en scooterpatrulje beordret på søk mot Risfjord - Koifjord.

Lensmannsloggen bærer i det hele bud om særdeles høy aktivitet og hektisk virksomhet fra det øyeblikk den første meldingen kom inn.

Politimester Isdahl ankom Gamvik fra Vadsø ca. kl. 10.45 den 12. mars, og dro sammen med lensmannen videre kl. 11.30 til Mehamn for møte med Flyhavarikommisjonen. Landsøk med scooter og mannskap fortsatte, og søk med båter og fly ble iverksatt.

Under de særdeles spesielle og til dels kaotiske forhold som må ha foreligget i innledningsfasen, kan ikke kommisjonen se at det er grunnlag for kritikk mot politiet for håndteringen av situasjonen og organiseringen av søksarbeidet og beredskapen. Flere vitneprov synes rett nok å bekrefte at letefartøyene innledningsvis ble beordret på søk 8 mil ut fra land og innover, i et område lengst ut som ut fra vind- og strømforhold måtte fremstå som helt uaktuelt med sikte på bergingsarbeid. Kommisjonen ser ikke bort fra at slike uheldige ordrer kan ha vært gitt i den uoversiktlige situasjon som forelå. Slik den siste fase av havarisekvensen etter alt å dømme må ha forløpt, med flyets voldsomme anslag mot havoverflaten, har slike feildisponeringer av søksoperasjoner ikke hatt betydning for livberging.

Kommisjonen mener å kunne registrere at en politiforklaring opptatt av et vitne 16. mars 1982 av ukjent årsak ikke ble videreformidlet til Flyhavarikommisjonen. Forklaringen synes først å ha blitt kjent for Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane i 1997. Forholdet er nærmere omtalt under (LN-BNKs tekniske stand, kapittel 5.3.3.1).

At forklaringen etter alt å dømme ikke ble videre sendt til Flyhavarikommisjonen, må betegnes som en glipp, hva enten det beror på en forglemmelse eller på et bevisst valg. Noen konsekvenser fikk likevel ikke forholdet, idet vitnets misvisende synsinntrykk – en åpen sprekk mellom vinge og flykropp – åpenbart knyttet seg til LN-BNX, mens vitnet selv reiste med LN-BNK fra Hammerfest til Kirkenes. Men på det daværende tidspunkt var det opp til Flyhavarikommisjonen – ikke politiet – å avgjøre om et vitneprov vedrørte saken eller ei.

Utover dette har ikke kommisjonen kommet over forhold ved politiets praktiske arbeid som gir grunnlag for kritikk eller bebreidelse.

Det har vært anført at Kripos burde vært tilkalt. Av lensmannsloggen fremgår at Kripos v/formannen ble kontaktet kl. 16 den 14. mars 1982. Politimester Georg Isdahl har i forklaring for kommisjonen 1. juni og 7. september 2004 opplyst at avtalen med Kripos var at ID-gruppen skulle kontaktes dersom det oppsto problemer under identifikasjonen. *"Det viste seg at det ikke ble noen problemer, og Kripos rykket derfor ikke ut."*

For legen og hans medhjelpere ville det vært ønskelig med et bredere sammensatt team på stedet, men noen tjenesteforsømmelse eller annet kritikkverdig forhold kan ikke utledes av den overenskomst som ble inngått om tilkalling av ID-gruppen ved behov.

På den aktuelle tid var det ingen, eller i alle fall begrenset, offentlig oppmerksomhet rettet mot etterlattes og pårørendes situasjon ved ulykker og hendelser av denne art og dette omfang. Pårørende har fremholdt at det stort sett var overlatt til dem selv å holde seg orientert gjennom mediene om alt som vedrørte tragedien, ettersøkningen og utviklingen. Dette illustrerer etter kommisjonens oppfatning den tids generelle mangel på offentlig engasjement og oppmerksomhet i forhold til dem som var hardest rammet og i sterkeste behov for trøst og samhold.

I dag er situasjonen annerledes, og det er i ettertid lett å se at et umiddelbart offentlig engasjement i form av etablering av nærvær, tilgjengelighet, hjelp og støtte ville ha bidratt til å lette de enkelte pårørendes situasjon og hverdag både i den første vanskelige tiden, og på lengre sikt. Kommisjonen utelukker ikke at næromsorg for pårørende i enkelte tilfeller har forekommet, uten at det har nedfelt seg i rapporter eller kan dokumenteres på annen måte. Det generelle inntrykk er imidlertid at bevisstheten om nødvendigheten av et hjelpeapparat for etterlatte og pårørende ikke var fremtredende på den tiden, verken i dette tilfellet eller generelt sett.

Det kan diskuteres hvem som på den aktuelle tid sto nærmest til å ta initiativ i så måte. Flyselskapet, gjerne i samarbeid med kirken, hjelpeorganisasjoner og andre, fremstår som en mer nærliggende og forventet aktør enn politiet. Kommisjonen finner derfor ikke grunnlag for kritikk mot politiet for den tids generelle mangel på engasjement på dette punkt.

Av lensmannsloggen fremgår at politiet den 11. mars 1982 kl. 15.45 hadde navneoversikt over passasjerene i det savnede flyet. Kl. 20.19 gikk det ut melding om at pårørende kunne ringe oppgitte numre til henholdsvis Widerøe i Bodø og Hovedredningssentralen.

Den 14. mars kl. 17.07 er det registrert i lensmannsloggen at en av de pårørende ber om å bli varslet av lensmannen eller politimesteren dersom hennes mann blir funnet. Slik underretning ble gitt den

16. mars kl. 20.10, etter at vedkommende da var funnet og brakt opp.

Ellers gir lensmannsloggen generelt inntrykk av at sokneprestene i de respektive omkomnes hjemkommuner ble underrettet av politiet kort tid etter at den enkelte var identifisert.

Kommisjonen antar at politiet i relasjon til de pårørende hadde begrensede ressurser til rådighet for direkte omsorgsarbeid. Som nevnt må dette beklagelige forhold tilskrives tidens mer eller mindre generelle mangel på oppmerksomhet i forhold til de mest sårbare. Spesifikk kritikk mot politiet på dette punkt – enkeltvis eller som etat – har kommisjonen ikke funnet grunnlag for.

Bortsett fra et par uheldige disposisjoner i innledningsfasen (iverksetting av båtsøk i et område som viste seg uaktuelt, samt unnlatelse av oversendelse av en vitneforklaring), har ikke kommisjonen kommet over kritikkverdige forhold eller disposisjoner fra politiets side. Dette gjelder også de senere faser av politiets arbeid under granskningene på 1980-tallet.

16.3 Forsvarsdepartementet/Forsvaret/Etterretningstjenesten

I tiden etter at "ukjent-fly"-problematikken dukket opp i den offentlige debatt, ble det fra enkelte hold hevdet at arbeidet med å oppklare flyulykken var blitt gjenstand for en godt organisert politisk-militær dekkoperasjon. Anførsler om dette kom fra journalister og andre, og de ble formidlet gjennom media. En samordnet norsk-britisk tildekkingsmanøver som involverte politiske og militære myndigheter både i Norge og Storbritannia, skulle ha funnet sted. Bakgrunnen for slike anførsler synes hovedsakelig å ha vært mistanken om at en britisk Harrier hadde forårsaket LN-BNKs havari.

Flyhavarikommisjonens konklusjoner om at det ikke var annen flytrafikk i området på tiden for flystyrten, kunne den gang ikke offentlig dokumenteres for eksempel ved fremleggelse av militære trafikkjournaler, rapporter og annen dokumentasjon – som Flyhavarikommisjonen hadde tilgang til – idet disse, ut fra hensynet til Rikets sikkerhet, var gradert. Tilsvarende begrensninger lå på adgangen for militært og politisk personell til å gi opplysninger i det offentlige rom. Kommisjonen har under kapittel 18.1 pekt på den grobunn for skepsis og mistanke som pliktmessig hemmelighold og taushet fra Forsvaret og annet offisielt hold kunne gi grunnlag for.

Tidsforløpet, og ikke minst den endrede militære og politiske situasjon, har foranlediget frigivelse av sentrale, men tidligere graderte dokumenter, som eksempelvis den militære trafikkjournalen ved Langnes flystasjon. Det har rett nok vært fremsatt antydninger om at journalen, som kommisjonen bare har kopi av, kan være forfalsket, manipulert eller mangelfullt ført,

men dette har kommisjonen ikke funnet noen holdepunkter for, se nærmere om dette i kapittel 13.2.3.13.

Dette var anførsler som ble fremsatt 15 år etter ulykken, og som granskningene på 1980-tallet følgelig ikke hadde noen foranledning til å beskjeftige seg med. Man la til grunn at det man satt med av registrert militær og sivil flyaktivitet i det aktuelle tidsrom, ga et korrekt bilde av situasjonen ved havariområdet. Som nevnt har kommisjonen bl.a. ved avhør av aktuelt tårnpersonell, herunder den flygelederassistent som i 1997 uttalte seg offentlig om mulige uregelmessige forhold ved journalføringen, ikke funnet holdepunkter for anførselen. I utgangspunktet har den bidratt til og nørt opp under det som har vært kalt en samordnet dekkoperasjon, først og fremst fra Forsvarets side.

Kommisjonen har under sitt arbeid ikke kunnet avdekke forhold som skulle tyde på det. Til det vil man kunne hevde at dersom en slik operasjon var iverksatt, så vil man ikke kunne finne spor av den. Antydninger om slike forhold har likevel fremkommet, og kommisjonen har undersøkt dem. De har alle vist seg å være virkelighetsfjerne og uten reelt innhold. Det vises til nærmere omtale under kapittel 18.2.

Med de mange enheter og enkeltpersoner som i tilfelle måtte ha vært involvert, innen- og utenlands, anser kommisjonen det utelukket at det over så mange år ville være mulig å legge effektivt lokk på det som svært mange i tilfelle må ha ansett som positiv viten og kunnskap om en ekstern årsaksfaktor som hadde kostet 15 personer livet. En rekke av de som i så fall må ha vært involvert, har kommisjonen hatt inne til høring. Kommisjonen har ikke holdepunkter for at én eller flere av disse har holdt tilbake informasjon.

En dekkoperasjon fra norske myndigheters side i forhold til granskningene på 1980-tallet må ifølge konspirasjons- og sammensvergelsesteorien også ha innbefattet britiske myndigheter og enkeltpersoner. Som nevnt har anførselen om mørkelegging knyttet seg til de to deltakende Harrier-skvadronene, herunder dels til to spesielt utpekte fly fra Skvadron 1 på Langnes, (Red 1 og 2), dels til tre navngitte piloter, en fra Skvadron 1 (John Rochfort) og to fra Sea Harrier-skvadronen 801 (McCartan-Ward og Douglas Hamilton). Nærmere om kommisjonens konkrete vurdering av disse anførsler, vises til kapittel 13.3.6.

Kommisjonen har forelagt anførselen om en samordnet norsk-britisk dekkoperasjon også for talsmenn for britiske myndigheter (MoD, RAF Air Historical Branch og Fleet Air Arm Museum) og for enkeltvitner. Anførselen/teorien er blitt kontant avvist som nonsens og tankespinn.

Tilhengere av konspirasjonsteorien her i landet vil nok hevde at en slik avvisning ikke sier noe om

sannhetsgehalten; benektelsen måtte forventes, hva enten beskyldningen er sann eller usann.

Kommisjonen har imidlertid ved dokumentinnsyn på britisk side, supplert med forklaringer fra berørt personell, ikke funnet spor av noe som kan tolkes i den retning at noe dramatisk hadde skjedd som måtte holdes skjult på begge sider av Nordsjøen, forties eller fordreies. Fremlagte dokumenter for begge Harrier-skvadroner – til dels i original – herunder også personlige loggbøker for spesielt utpekte piloter, samsvarer med dokumentasjon og registrering på norsk side av skvadronenes operasjonsmønster ulykkesdagen. Enkelte har anført, og vil kanskje fortsatt anføre, at rapporter, logger, autorisasjonsbøker mv. kan være forfalsket eller skrevet om, for å få registreringene til å passe inn i et omforent tildekkingsopplegg. Kommisjonen har vært åpen for dette, men har under sin granskning ikke funnet antydninger til slik virksomhet. En sak for seg er at det ikke er lett å forstå hvordan en slik altomfattende forfalskning og manipulering, fra øverst til nederst, i praksis kunne la seg gjennomføre i løpet av de første timene etter ulykken, for deretter å virke effektivt oppigjennom årene.

Teorien om det komplette komplott, der både norske og britiske militære og politiske organer, samt alle aktuelle enkeltpersoner sentralt og regionalt, administrativt og operativt, skulle være involvert, er etter kommisjonens vurdering uten holdepunkter i faktiske forhold.

Det er kommisjonens klare oppfatning på grunnlag av den totale gjennomgang at Forsvaret ikke holdt tilbake relevante opplysninger overfor Flyhavarikommisjonen under den første og andre granskningen. Med den åpenhet som Forsvaret har vist i forhold til den nåværende granskning, ved fremleggelse av det materiale kommisjonen har bedt om, regner en med at eventuell mangelfull eller villedende informasjon til Flyhavarikommisjonen ville blitt avdekket.

Som nevnt var mye av informasjonen den gang gradert, men det Flyhavarikommisjonen gikk ut med i rapportene i 1984 og 1988 om flybevegelser i det relevante tidsrom, har – så langt kommisjonen har kunnet kontrollere – vist seg å stemme med det avgraderede materiale som er innhentet fra Forsvarets og andre arkiver. Heller ikke gradert materiale, som kommisjonen dels på anmodning, dels uten oppfordring, har fått innsyn i, gir grunnlag for mistanke om tildekking av forhold av betydning for fastlegging av årsaken til eller oppklaring av ulykken.

Konkrete og etterprøvbare anførsler om allierte flys krenkelse av flyforbudssonen øst av 24. lengdegrad ulykkesdagen, fremkom ikke før i 1997 ved advokat Helge Sørhaugs referanse til fortrolige samtaler med den som etter hvert viste seg å være daværen-

de sjef for operasjonsavdelingen ved Ist. Sørreisa i 1982, major Per Gavin. Han sto først offentlig frem med sine opplysninger i Brennpunktprogrammet *Vanskelige vitner* høsten 2002. I den utstrekning militært personell kan sies å ha holdt tilbake viktig informasjon i forhold til de tidligere granskninger på 1980-tallet, må dette i tilfelle gjelde Gavin. Som det er redegjort for under kapittel 13.2.5.3, hadde han den 3. april 1987 møte med den utvidede Flyhavarikommisjonen i Honningsvåg, uten at han da opplyste noe om det han fortalte advokat Sørhaug 10 år senere, og ytterligere 5 år deretter til NRK Brennpunkt. Kommisjonen er imidlertid kjent med de gode tjenesteuttalelser Per Gavin har fått fra sin tid som offiser, og finner ingen rimelighet i at han i 1987 skulle ha holdt opplysninger tilbake. Kommisjonen er derfor kommet til at det han fortalte advokat Sørhaug i 1997 og senere også har hevdet i media, må skyldes erindringsforskyvninger, se kapittel 13.2.5.17. Om Gavins beretning hadde fremkommet under samtalen med Flyhavarikommisjonen i 1987, finner Mehamn-kommisjonen det utvilsomt at det ville ha ført til en nærmere granskning av forholdet.

Kommisjonen har ellers ikke registrert noe som kan tydes i retning av fortelser eller fordreininger fra Forsvaret eller enkeltpersoner i Forsvaret, i forhold til de tidligere granskninger.

Som omhandlet under kapittel 13.8.10.3 antydet NRK Brennpunkt i TV-produksjonen *Hemmeligheten* (publisert 9. november 2004) at viktig informasjon kunne være fortiet fra Forsvarets etterretnings-tjeneste i forhold til de tidligere granskninger. Nærmere bestemt dreier dette seg om mulig elektronisk informasjon fra havariområdet som et amerikansk etterretningsfly, RC-135W, kunne ha kommet i besittelse av under etterretningstokt i Barentshavet den 11. mars 1982. Som nevnt under redegjørelsen for Orion-toktet samme dag fra Andøya til Barentshavet, har amerikanske myndigheter meddelt at man ikke har noe materiale som kan bidra til å kaste lys over ulykken. Kommisjonen har hatt flere møter med den norske etterretningstjeneste, og er blitt meddelt opplysninger som fortsatt er hemmeligstemplett. Etterretningstjenesten har imidlertid ingen opplysninger om det amerikanske etterretningstoktet.

Forutsetningen for en eventuell fortelse fra Forsvarets/etterretningstjenestens side i forhold til Flyhavarikommisjonens granskninger på 1980-tallet, måtte være for det første at det amerikanske etterretningstoktet faktisk fant sted den dagen, at det for det andre var kjent for etaten, og for det tredje at de som kjente til toktet også var klar over flyets etterretnings- og innsamlingskapasitet og innså at eventuell "overskuddsinformasjon" fra havariområdet kunne være samlet inn. Det man på norsk side visste om slike tokter, kan neppe ha vært mer enn at de hadde all sin

oppmerksomhet rettet mot det sovjetiske forsvars- og radarsystem.

Som nevnt anser kommisjonen det vel så sannsynlig at det registrerte "friendly" radartokt AL 045 knytter seg til Orionfly nr. 583, som til det amerikanske RC-135W, idet det antas at dette toktet trolig har befunnet seg utenfor Honningsvåg-radarens dekningsområde. Kommisjonen anser det i og for seg sannsynlig at RC-135W var over Barentshavet i det aktuelle tidsrom, slik det fremgår av Brennpunktprogrammet. Man har imidlertid ingen holdepunkter for at man på norsk side har tenkt i de baner at toktet kunne ha snappet opp relevant elektronisk informasjon fra havariområdet. Utover den kjente kommunikasjon mellom LN-BNK og tårnet i Berlevåg, samt oppkallingene fra Mehamn, måtte det i tilfelle dreie seg om kommunikasjon mellom fremmede/ukjente fly i området, kommunikasjon som i tilfelle ville avsløre enten at de var i området i aktuelt tidsrom, eller at en alvorlig hendelse hadde funnet sted. Norske ansvarlige myndigheter mente å vite – med rette etter det kommisjonen kan se – at det ikke var andre fly enn LN-BNK i området på den aktuelle tid. Selv for den etat eller de personer som kjente til det amerikanske etterretningstoktet og eventuelt også dets innsamlingskapasitet, må det – ut fra det man kjente til av flyaktivitet i ulykkesområdet – ha vært en fjern tanke at flyet kunne ha samlet inn annen og mer relevant informasjon enn den som allerede var kjent og registrert gjennom kontakten mellom LN-BNK og tårnet i Berlevåg.

16.4 Andre myndighetsorganer

16.4.1 Samferdselsdepartementet/Luftfartsverket

Andre norske myndighetsorgan som kommer sentralt inn i bildet ved granskning av flyulykker her i landet, er først og fremst Samferdselsdepartementet og Luftfartsverket (i dag Luftfartstilsynet og AVINOR).

Kommisjonen har ikke ved arkivgjennomgang eller under sitt øvrige arbeid kunnet registrere eksempler på kritikkverdig saksbehandling, uteblitt eller mangelfull rapportering eller andre former for sviktende samarbeid i forhold til de tidligere granskninger. Spesielt i relasjon til den type tildekkingsoperasjon som er behandlet foran, ville Samferdselsdepartementet og underliggende etater måtte være involvert. Heller ikke her finnes spor av slik virksomhet i noe saksbehandlingsledd. Det er kommisjonens klare oppfatning at det ville blitt avdekket, dersom det var reelt innhold i anklagen.

16.4.2 Sosialdepartementet/Helsevesenet

For Helsevesenets vedkommende anser kommisjonen det klart at organiseringen av synings- og identifikasjonsarbeidet i Gamvik, med en ung lege,

Finn Bjørn Rørvik, som eneste ansvarlige fagperson sammen med lensmannen og frivillig personell, var for snevert lagt opp. Alt tyder på at de utførte sine oppdrag på en mønstergyldig måte under særdeles vanskelige forhold. Men belastningen på legen og hjelpemannskap ville klart vært lettet ved et bredere sammensatt fagmiljø.

Rørvik opplyste under sin forklaring for kommisjonen 1. desember 2003, at han under sitt arbeid på stedet etter hvert som de omkomne ble brakt opp, tok telefonisk kontakt med patologisk avdeling ved sykehuset i Tromsø og anmodet om bistand. Svaret var negativt.

Kommisjonen har ikke kommet over dokumentasjon som sier noe om hvor svikten her opprinnelig har foreligget. I utgangspunktet ville et initiativ fra det offentlige helsevesen v/fylkeslegen vært å forvente i form av et tilbud om – eller i det minste en forespørsel om behov for – økte ressurser til dette vanskelige arbeidet.

At det her har foreligget en svikt i de første dagene og ukene etter ulykken, synes på det rene. Forholdet er dog ikke av den art at det berører årsaken til ulykken eller oppklaringsmuligheten.

16.5 Konklusjon

Kommisjonen har ikke kommet over forhold som tyder på at norske offentlige myndigheter eller myndighetspersoner under de tidligere granskninger har holdt tilbake eller fortiet opplysninger som kunne ha betydning for granskningenes undersøkelser omkring årsaken til LN-BNKS havari 11. mars 1982.

Enkelte svikt i det daglige praktiske arbeid har forekommet, og mangelen på et organisert og systematisk omsorgsarbeid i forhold til de pårørende, er iøynefallende, men heller ikke dette berører årsaksforholdet eller oppklaringsmuligheten.

Konstruksjonen og hypotesen rundt en tildekingsmanøver innen- og utenlands er uten holdpunkter i virkelighetens verden.

17. KOMMISSJONENS INNTRYKK AV ANDRE AKTØRERS OPPTREDEN I SAKEN

17.1 Innledning

I årenes løp har mange vært involvert i behandlingen av og debatten om Mehamn-ulykken. Det ligger ikke under kommisjonens mandat å vurdere eller bedømme annet enn *”norske offentlige myndigheters medvirkning i forbindelse med de tidligere granskninger av ulykken”*, jf. kapittel 1.4.2 og kapittel 15. Etter kommisjonens oppfatning kommer f.eks. ikke statlige foretak inn under *”offentlige myndigheter”*, ei heller Flyhavarikommisjonen. Det nevnte mandat inneholder imidlertid også et pålegg om å foreta *”en*

bred granskning”, og det vil derfor være naturlig for kommisjonen å se nærmere på så vel Flyhavarikommisjonens som andre involverte organers og enkeltpersoners opptreden i saken. Dette gjelder også media, og i særlig grad Norsk Rikskringkasting som også her har spilt en stor rolle som opinionsdanner. NRKs Brennpunkt-program *Vanskelige vitner* høsten 2002 var formodentlig den viktigste foranledning til at den nåværende Mehamnkommisjon ble opprettet. Ettersom det dessuten både under denne kommisjonens og den utvidede Flyhavarikommisjonens arbeid med Mehamn-saken har vært kontakt med utenlandske myndigheter, vil det være naturlig å gi en oversikt også over denne kontakten og hva den har resultert i.

I dette kapittel vil kommisjonen derfor foreta en gjennomgang av sine erfaringer med de nevnte aktørers opptreden i forbindelse med Mehamn-saken.

17.2 Flyhavarikommisjonen/Havarikommisjonen for sivil luftfart

17.2.1 De tidligere kommisjoners arbeid

Som det tidligere har vært gjort rede for, har Mehamn-ulykken vært gransket av Flyhavarikommisjonen (1982-84) og den utvidede Flyhavarikommisjonen (1987-88), begge ledet av Wilhelm Mohr. De kom begge til samme resultat. Etter oppslag i media i 1997 gjennomgikk Havarikommisjonen for sivil luftfart saken på nytt under ledelse av den tidligere sekretær for de to havarikommisjonene, Ragnar Rygnestad. Konklusjonen var at HSL ikke mente det var fremkommet nye momenter som gjorde en ny granskning nødvendig.

Mehamnkommisjonen har funnet at de tidligere kommisjoner alt i alt har gjort et grundig og samvittighetsfullt arbeid, men har samtidig kunnet påvise en del svakheter ved de undersøkelser som ble gjort den gang.

Noen av svakhetene skyldes at man på den tid ikke hadde de samme hjelpemidler som i dag til å beregne tekniske og meteorologiske forhold. Det kan imidlertid også synes som om FHK på et for tidlig tidspunkt i undersøkelsene er blitt så opptatt av enkelte problemstillinger at det kan ha gått på bekostning av andre årsaksforklaringer. Nærmere bestemt kan det virke som om man har vært mer opptatt av feil på sideror enn av feil på høyderor eller andre forhold, noe som kan ha bidratt til at man i et forsøk på å forklare ulykken endte opp med en teori som av mange grunner virker lite sannsynlig, en forklaring som for øvrig også bygger på en feilaktig beregning av laster på finne og sideror.

Etter kommisjonens mening hadde det dessuten vært fordelaktig om FHK hadde knyttet til seg en bredere flyteknisk kompetanse. Korrespondansen mellom FHK og flyfabrikken De Havilland som kommisjonen har gjennomgått, etterlater et inntrykk av at

FHK i diskusjoner med flyfabrikken ikke alltid hadde nødvendig vitenskapelig tyngde.

I meteorologiske spørsmål engasjerte man derimot landets kanskje fremste ekspert, men enkelte har hevdet at hans kompetanse ikke ble nyttet fullt ut.

I etterpåklokskapens lys hadde det videre vært ønskelig om FHK hadde foretatt strømmålinger i forbindelse med funnene av finna og siderorsdelen i betydelig avstand nordøst for hovedvrakområdet, likeså om de hadde gjort synkeprøver med de nevnte delene etter at de først var blitt tømt for vann.

Kommisjonen har registrert at FHK i havarirapporten fra 1984 har uttalt om ulykkesflyet at det *"var forskriftsmessig sertifisert, utstyrt og vedlikeholdt. Det er ikke fremkommet noe som tyder på at det har hatt tekniske svakheter."* (R84, s. 39). Dette ble skrevet til tross for at FHK kjente til sprekkdannelsen ved innfestingen til *"torque tube"*, men med støtte fra flyfabrikken mente man at den var uten betydning for ulykken. Heller ikke en jet-blast-episode som LN-BNK hadde vært utsatt for, hadde etter FHKs oppfatning svekket flyet på noen måte. At det ble funnet *"sterk korrosjon ved feste til dørklinke for fremre låsesplint i airstair door"*, og at motorfabrikanten ved analyse av en av motorene fant at *"The reduction gear case was severely corroded"* og at *"The cases and gears were severely corroded"*, har FHK heller ikke regnet som *"tekniske svakheter"*.¹⁶⁹

FHK ble gjort kjent med at en Twin Otter hadde fått en hard landing på Røssvoll noen tid før ulykken. Heller ikke den ble tillagt betydning for ulykken ettersom den etter FHKs mening gjaldt et annet fly enn LN-BNK. Denne kommisjon er imidlertid kommet til at landingen sannsynligvis skjedde med LN-BNK, se kapittel 5.3.2.

Alt i alt finner Mehamnkommisjonen ikke å kunne slutte seg til FHKs konklusjon i 1984-rapporten om at det ikke var funnet *"skader eller svakheter som kan henføres til flyets tilstand før havariet"* (R84, s. 65).

Det har også vært rettet kritikk mot Flyhavarikommisjonen for at man ikke fikk tekniske eksperter til å undersøke hele vraket etter at det var lagt ut i hangaren i Bodø, for slik å skaffe seg en helhetlig oppfatning av situasjonen. I stedet ble deler av vraket sendt til forskjellige instanser for nærmere undersøkelse, noe til flyfabrikken, annet til Veritas osv. Mehamnkommisjonen har ingen innvendinger mot at de som hadde tilvirket motorer, propeller m.m. måtte trekkes inn i undersøkelsene av disse delene. Kritikken mot en manglende helhetlig vurdering av vraket kan etter kommisjonens mening likevel ha noe for seg.

Den utvidede Flyhavarikommisjonen konsentrerte sine undersøkelser omkring eventuell flytrafikk i området ved Gamvik til tiden kl. 13.15 – 13.45 havaridagen, og konkluderte med at man *"utelukker at det kan ha vært andre luftfartøy (fly/helikopter) i havariområdet"* i dette tidsrommet. Denne konklusjonen har skapt mye debatt ettersom den strider mot vitneforklaringen til Grete Mortensen, et sentralt vitne som med sin forklaring bidro til at LN-BNK ble funnet. Fra en haug utenfor barnehagen i Gamvik hørte hun lyder som både med hensyn til tidspunkt og retningen de kom fra, kan stemme med at hun hørte LN-BNKs havari. I hennes forklaring to dager etter ulykken heter det: *"en stund etter (at hun hadde hørt de nevnte lydene) kom det et jetfly mens jeg sto deroppe"*.

Forklaringen fra Grete Mortensen ble der og da dessverre ikke fulgt opp. Hun ble ikke bedt om å gi noen nærmere beskrivelse av flyet som kom, heller ikke anslå noe mer presist hvor lang tid *"en stund etter"* kunne være. De tilleggsopplysninger som ble gitt fem år senere, f.eks. at *"en stund etter"* kunne være fra 1 til 5 minutter, og beskrivelsen av det flyet hun så som *"kompakt og mørkt"* og at det *"virket lite"*, kan ha vært utsatt for påvirkning både av medieomtale og andres forklaringer. Spørsmålet om innhold og omstendigheter ved den opprinnelige observasjonen blir dermed vanskeligere å besvare.

Ettersom LN-BNK fortsatt var savnet da Grete Mortensen avga sin første forklaring, finner kommisjonen det forståelig at FHK ved den anledning først og fremst var opptatt av opplysninger som kunne føre til at det savnede flyet ble lokalisert, og at det var grunnen til at man ikke gikk nærmere inn på dette punkt i forklaringen. Det er likevel et beklagelig faktum at det gjennom media - ikke minst på grunn av den manglende oppfølging av Grete Mortensens forklaring - ble skapt et inntrykk av at de tidligere kommisjoner ikke tok på alvor vitner som hevdet å ha sett fly i havariområdet på en tid som lå nær opp til havaritidspunktet. Flyhavarikommisjonens troverdighet ble på denne måte undergravd.

Enkelte vitner, eller snarere observatører, som har stilt seg kritisk til troverdigheten av de tidligere granskningskommisjoners funn og konklusjoner, har på forespørsel opplyst at de ikke har lest rapportene, eller bare den første rapporten fra 1984. Kritikk eller synspunkter som er fremkommet på et så vidt sviktende grunnlag, har kommisjonen ikke kunnet tillegge vekt.

Mehamnkommisjonen mener at de kritiske merknader som kan anføres mot de tidligere kommisjoners arbeid, ikke røkter ved inntrykket av en samvittighetsfullt gjennomført granskning ut fra et genuint ønske om å finne årsaken til ulykken. Kommisjonen har ikke funnet noe ved de tidligere granskninger

¹⁶⁹ Se kapittel 6.3.9.

som reiser tvil om ektheten i de tidligere kommisjonsmedlemmers intensjoner eller deres moralske integritet.

At en kommisjon – riktignok noe utvidet – i en viss forstand kan sies å være satt til å granske sitt eget arbeid, har neppe bidratt til å øke tilliten til det granskningsarbeid som ble gjort. Ansvar for dette ligger imidlertid ikke hos kommisjonen, men hos oppnevningsmyndigheten, som i dette tilfelle var Regjeringen. Om det kan reises kritiske innvendinger mot enkelte detaljer i det granskningsarbeidet de to kommisjonene har gjort, er det Mehamnkommisjonens klare oppfatning at disse detaljer ikke har betydning for den konklusjon at LN-BNKs havari ikke skyldtes en kollisjon.

17.2.2 Presentasjonen av havarirapporten 20. juli 1984

En spesiell omstendighet knyttet til kommisjonens presentasjon av rapporten i 1984, var særlig uheldig og skal omtales i det følgende.

Rapporten ble presentert på en pressekonferanse i Mehamn 20. juli 1984. I NRKs TV-reportasje fra presentasjonen, som ble sendt i Dagsrevyen, ble seerne vist en rekke pilleesker som var plassert på et bord. Etter alt å dømme er det de samme bildene som ble vist i TV-programmet *Hva hendte?* fire år senere. Av flysikkerhetsmessige grunner hadde Flyhavarikommisjonen i rapporten redegjort for fartøysjefens helsemessige forhold og medisinbruk, men den konkluderer i dette spørsmål slik: *"Kommisjonen vil fremholde at det ikke finnes beviser for at besetningen ut fra medisinske eller andre forhold har tilskynet havariforløpet."* Denne konklusjonen kom i bakgrunnen på grunn av NRK-TV's fokusering på pilleeske. Det inntrykk mange ble sittende igjen med, var at kommisjonen betraktet fartøysjefens bruk av medisiner som årsak til ulykken.

Mehamnkommisjonen har forsøkt å finne ut hvem som var ansvarlig for denne del av presentasjonen. Den daværende Flyhavarikommisjon har vært kontaktet om saken, men avviser at den hadde arrangert bordet med pilleeske. Kommisjonen er kjent med et brev av 21. januar 1988 til daværende kringkastingssjef Bjartmar Gjerde i forbindelse med den fornyede granskningen i 1987-88, hvor kommisjonens leder Wilhelm Mohr bl.a. skriver:

"Sentralt i sakens utvikling står den presentasjon av kommisjonens rapport som NRK lot gå ut i dagsrevyen den 20. juli 1984.

Hensikten med en åpen pressekonferanse dengang var i første rekke at kommisjonen tilstrebet at media skulle gi en balansert og saklig fremstilling av kommisjonens rapport. Navnlig var kommisjonen klar over følsomheten omkring det medisinske aspekt som fremgikk av rapporten, som dertil ville

være omtrent eneste virkelige nyhetsstoff ved anledningen. Kommisjonen ønsket ikke en fokusering på flygeren i denne forbindelse, samtidig som den heller ikke kunne unnlate at alle sikkerhetsmessige sider som var avdekket ved undersøkelsene og nødvendigvis behandlet i rapporten, ble kjent.

De fleste media oppfattet hensikten som nevnt og forholdt seg tilsvarende. Reportasjen ved NRK's nyhetssending kom imidlertid misvisende og uheldig ut. Kommentators fremstilling samlet seg nettopp om flygerens medisinbruk, støttet av nærbilde av diverse oppstilte medisinpreparater og en etterfølgende uttalelse fra mitt hold. Det siste var løsrevet utdrag av et lengere intervju som kommentator tilpasset sin fremstilling. Det var derfor ikke svar på konkret spørsmål, selv om det naturlig måtte bli oppfattet slik.

(...)

Ved arbeidet i den nye utvidede kommisjon er det erfart at flygere, selv i sentral posisjon innen Widerøe, fremdeles anser fremstillingen av medisinpreparatene sammen med mine kommentarer som regissert fra vår side og bevisst rettet mot flygeren."

NRK-TV's journalist, nå pensjonist Arthur Sandberg, som dekket presentasjonen av rapporten, benekter på sin side på det sterkeste at han hadde arrangert bordet med pilleeske. I et brev til kommisjonen, datert 30. april 2005, skriver han blant annet:

"Under pressekonferansen – som hele tiden fant sted i det samme rommet (restauranten) hvor også fjernsynsbildene ble tatt – var eske med de forskjellige pillene som kaptein Hovring angivelig hadde i sin flybag oppstilt på rekke og rad.

(...)

I og med at ingen av journalistene – såvidt meg bekjent – hadde medisinsk kunnskap, ble det gjort en gjennomgang av hvilken virkning de forskjellige medisinene hadde. Det ble jo poengtert under pressekonferansen, og i den første havarirapporten ble kaptein Hovrings angivelige bruk av disse medisinene fremført som en mulig årsak til at han hadde fått et illebefinnende som hadde styrtet flyet i havet (avrevne distinksjoner fra Hovrings jakke skulle også bevise dette). De medisinske vurderingene ble gjort av kommisjonens lege, og – i og med at dette punktet også var sentralt i den første havarirapporten – Wilhelm Mohr som tilstedeværende. I og med at det ikke var noen utenforstående som hadde kjennskap til havarirapporten før fremleggelsen, synes det underlig at medisinene dukker opp fra "ingensteds". Og det ble som sagt poengtert at disse medisinene var funnet i kaptein Hovrings flybag.

Jeg kan ikke si hvem som hadde lagt medisinene på bordet hvor pressekonferansen ble avholdt, men jeg tror ikke at det var spøkelser til stede på Mehamn hotell denne dagen."

Kommisjonen har også mottatt et brev, datert 4. mai 2005, fra dr. med. Egil Alnæs. Han skriver:

"Jeg viser til gårsdagens telefonsamtale med kommisjonsformannen, og bekrefter at jeg som Havarikommisjonens flymedisinsk sakkyndige deltok ved den pressekonferanse som ble avholdt ifb med fremleggelse av den første havarirapport i 1984.

NRK viste i sin TV-reportasje om pressekonferansen den samme kveld, nærbilder av en rekke medikament-emballasjer, mens reporters stemme redegjorde for noen av kommisjonens analyser, funn og flysikkerhetsmessige anbefalinger. Jeg kan bekrefte at disse tablettesker og -bokser, ikke var fremskaffet av meg eller andre av kommisjonens medlemmer, at de heller ikke ble brukt av meg i min redegjørelse om sakens medisinske aspekter, - og at jeg oppfattet (og oppfatter) dette visuelle innslag i TV-reportasjen som usaklig og sensasjonsfremmende.

Kommisjonen ga for øvrig i etterhånd formelt uttrykk for kritikk om dette forhold overfor NRKs ledelse.”

Mehamnkommisjonen legger etter dette til grunn at det verken var Flyhavarikommisjonen, den oppnevnte medisinsk sakkyndige eller NRKs utsendte medarbeider som hadde arrangert innslaget med pilleeskene i Dagsrevyens reportasje fra pressekonferansen i Mehamn 20. juli 1984.

Det synes relativt klart at de pilleeskene som vises i innslaget, i alle fall ikke kan være identiske med dem som ble funnet i kapteinens toalettmappe. Esken i TV-innslaget bærer verken preg av alder eller av å ha vært utsatt for vann eller for krefter mellom 50 og 100 g. På flere av forpakningene, kanskje på alle, er forseglingen ubrutt, og ingen av dem synes å være påført merknader eller navn.

Den vanlige seer måtte likevel lett få inntrykk av at pilleeskene faktisk sto på bordet under pressekonferansen i Mehamn, og at de var brakt dit av noen som hadde tilgang til kapteinens toalettmappe. Dette synes også å være NRK-journalistens oppfatning, jf. sitatet ovenfor.

Mehamnkommisjonen har stilt seg spørsmålet om innslagene med pilleeskene kan være et sentralt redigert TV-innslag som skulle tjene som en illustrasjon til det som kom fram i reportasjen, et innslag som har ført til at det både hos seere og hos enkelte tilstedeværende under pressekonferansen har festnet seg et inntrykk av at pilleeskene sto på et bord der konferansen fant sted. Det sier i så fall ikke så rent lite om TV-mediets gjennomslags- og overbevisningskraft, at selv personer som var til stede, synes å være av den oppfatning at sekvensen ga et reelt bilde av den faktiske situasjon i møtelokalet, mens den i virkeligheten kan ha vært en konstruksjon.

Om det synes å være på det rene at det verken var FHK eller den sakkyndige lege eller NRKs reporter som arrangerte oppstillingen av medikamenteskene, ble det gjennom presentasjonsmåten i Dagsrevyen ikke desto mindre formidlet et inntrykk av at FHK ville gjøre fartøysjefen til syndebukk. Dette står i strid med den konklusjonen R84 har på dette punkt, og med den intensjon FHK hadde med pressekonferansen, jf. kommisjonslederens brev av 21. januar 1988 til kringkastingssjefen, gjengitt ovenfor.

17.3 Flyfabrikken

For flyfabrikken De Havilland sto naturlig nok store interesser på spill i forbindelse med granskningen av ulykken. Dersom ulykken skyldtes konstruksjonsfeil eller feil ved de kontroll- og vedlikeholdsrutinene som fabrikken hadde anbefalt, kunne dette være meget uheldig for fabrikken.

En del tekniske undersøkelser måtte gjøres av fabrikanten, andre ble utført av Transport Canada.

Kommisjonen har inntrykk av at flyfabrikken ved de undersøkelsene som den hadde ansvar for, opptrådte saklig og ryddig og med høy kompetanse.

Nåværende kommisjon har derimot ikke bare hatt positive erfaringer med fabrikken. Selskapet Bombardier, som har overtatt De Havilland, har riktignok vært behjelpelig med opplysninger som angår problemfeltene stabilitet og kontroll. På området flystruktur/bruddstyrke har kommisjonen fått liten hjelp fra fabrikken og har måttet søke den ønskede informasjon i de dokumenter som sertifiseringsmyndigheten Transport Canada har gitt kommisjonen tilgang til. Alvorligst er det likevel at selskapet har lagt hindringer i veien for kommisjonen når det gjelder å få tilgang til presumptivt viktig materiale fra undersøkelser av Twin Otterens høyderor, undersøkelser som ble utført i Nederland etter Værøy-ulykken i 1990, og ble betalt av norske myndigheter. Fabrikkens begrunnelse for å nekte innsyn i dette bakgrunnsmateriale har vært at det dreier seg om forretningshemmeligheter, noe kommisjonen finner vanskelig å forstå. Det dreier seg om en flytype som for lengst er gått ut av produksjon. Kommisjonen mener imidlertid å ha fått dekket opp denne informasjonssvikt gjennom de omfattende undersøkelser, beregninger og valideringer som er utført ved FOI.

17.4 Widerøes Flyveselskap A/S

Også Widerøes Flyveselskap hadde betydelige interesser knyttet til granskningen. Dersom ulykkesårsaken skyldtes svakheter ved flyet, kunne det få store følger for gjennomføringen av selskapets ruteopplegg.

Selskapet utførte en intern granskning som det henvises til forskjellige steder i herværende rapport.

Wilhelm Mohr sa i kommisjonens høring 5. februar 2004, som svar på kritikk mot FHKs omtale av kapteinens medisinerbruk, at kommisjonen forsøkte ”å skjerme kapteinen i det møtet de hadde med Widerøe”. Mohr synes med andre ord å ha opplevd et visst press fra selskapet for at kapteinen, ikke flyet, skulle stå i fokus når ulykken skulle forklares. I den utstrekning det har forekommet et slikt press fra flyselskapets side, må det karakteriseres som meget uheldig.

Utover dette finner kommisjonen at Widerøes Flyveselskap i tiden etter ulykken gjorde det som sto i selskapets makt for å bidra til at ulykken ble oppklart.

Kommisjonen har funnet klare indikasjoner på at det i årene omkring ulykken kunne forekomme svikt og mangler med hensyn til gjennomføringen av selskapets ettersyns- og rapporteringsrutiner. Dette synes ikke å ha blitt effektivt rettet opp før flere år etter ulykken. Det vises i denne forbindelse til kapittel 5. Her fremgår også at kommisjonen for sin del ikke bare kunne ha ønsket raskere svar på henvendelser til Widerøe, men også gjerne hadde sett at selskapet i større grad hadde vært behjelpelig med å finne frem til det materiale som kommisjonen har etterspurt.

Kommisjonen finner videre at Widerøe etter ulykken skulle ha lagt til rette for at de pårørende fikk krisehjelp og oppfølging, noe som ikke skjedde. Dette har daværende administrerende direktør erkjent og beklaget under kommisjonens høring 6. september 2004.

17.5 Utenlandske myndigheter

Mandatet fastslår at kommisjonens eventuelle kontakt med utenlandske myndigheter skal koordineres gjennom Utenriksdepartementet. Med Utenriksdepartementets bistand har kommisjonen vært i kontakt med en rekke utenlandske myndigheter for å få nødvendige opplysninger. Denne kontakten redegjøres det for i det følgende.

17.5.1 Transport Canada

Transport Canada var sertifiseringsmyndighet for de fly De Havilland produserte, og har bidratt positivt til granskningen av Mehamn-ulykken, så vel under de tidligere kommisjoners arbeid som under den nåværende kommisjon.

Transport Canada hadde også et ansvar for å følge de undersøkelser av vrakdelene som flyfabrikken De Havilland i sin tid foretok, for slik å kvalitetssikre undersøkelsene.

Nåværende kommisjon har fått informasjon om Twin Otterens struktur/bruddstyrke ved at Transport Canada ga kommisjonen innsyn i sine arkiver. Kommisjonen har særlig på ett punkt funnet informasjon derfra særdeles viktig for utredningen av en mulig havariårsak, jf. kapitlene 5.3.1 og 6.3.2.

17.5.2 NATO

Mehamnkommisjonen henvendte seg 12. august 2003 til Utenriksdepartementet med anmodning om å komme i "dialog med relevante representanter for NATO, som kan bidra til å kaste lys over saken."

Senere ble en DVD med TV-programmene *Hva hendte?* og *Vanskelige vitner*, begge med engelsk tekst, via UD oversendt den norske NATO-delegasjon. Kommisjonen ønsket tilgang til alle opplysninger som NATO måtte sitte inne med, og som kunne kaste lys over Mehamn-ulykken.

Henvendelsen ble besvart ved brev av 5. mars 2004 fra generalsekretær Jaap de Hoop Scheffer til NATO-ambassadør Kai Eide og har følgende ordlyd:

"I refer to your letters of 30 September, 17 October and 15 December 2003, requesting any information which NATO might have that could help your authorities clarify circumstances surrounding the accident involving a Norwegian civil aircraft which occurred near Gamvik, Norway in March 1982. George Robertson wrote to you on 2 October 2003, indicating that the International Staff and the NATO Military Authorities had been tasked to establish if NATO had any relevant information. I regret to inform you that, despite exhaustive research, no relevant information has been found.

Within NATO HQ, both the IS¹⁷⁰ and the IMS¹⁷¹ have completed their investigations without result. The recently completed investigation conducted by SHAPE¹⁷², which included the participation of the NAEW&C Force, also yielded no pertinent information. Given your particular interest regarding AWACS¹⁷³ data, I have taken the liberty of attaching the response received from SHAPE addressing this and related matters."

Den nevnte uttalelsen fra SHAPE, datert 25. februar 2004, lyder slik:

- "1. It is regretted that SHAPE is unable to provide any relevant information on the accident occurred on 11 March 1982 near Gamvik, Norway. A thorough research of archive material, conducted within the HQ, has confirmed that no additional report, specifically dealing with flight operations during Exercise "ALLOY EXPRESS 82", is held.
2. NAEWFC¹⁷⁴ has also conducted a review of AWACS operations on the date of the accident. It has been established that the Force conducted no operational flying before 28 June 1982. There are positively no recordings or any other documentation of flights before this date.
3. I trust that the information provided will be enough to provide a response to the Norwegian authorities."

Kommisjonen konstaterer at man innen NATO ikke har materiale eller opplysninger som relaterer seg til ulykken, dens årsak eller oppklaringsmulighet.

¹⁷⁰ IS: NATO's internasjonale sivile stab.

¹⁷¹ IMS: NATO's militære myndigheter.

¹⁷² SHAPE: Supreme Headquarters Allied Powers Europe.

¹⁷³ AWACS: Airborne Warning and Control System.

¹⁷⁴ NAEWFC: NATO Airborne Early Warning Force Command.

17.5.3 *Storbritannia*

Ettersom det i forbindelse med Mehamn-ulykken har vært en spesiell oppmerksomhet knyttet til britiske jagerfly (RAF Harriere og Sea Harriere), tok den utvidede Flyhavarikommisjonen i 1987-88 kontakt med britiske myndigheter for nærmere informasjon. Også nåværende kommisjon har gjort det samme. Om disse kontakter vises til kapitlene 13.2.9 – 13.4.7.

Mehamnkommisjonen anmodet Utenriksdepartementet om å legge til rette for en dialog mellom kommisjonen og det britiske forsvarsdepartement, Ministry of Defence (MoD), og for innhenting av vitneforklaringer fra britiske piloter som hadde deltatt i NATO-øvelsen Alloy Express'82. Videre anmodet kommisjonen om adgang til britiske arkiver for dokumentinnsyn fra RAF Harrier-skvadronen på Langnes, Sea Harrier-skvadronen på HMS Invincible, samt for Jaguar-skvadronen på Bardufoss. Den nærmere kontakt ble etablert med bistand fra den norske ambassade i London. Gjennom engelsk-tekstede utgaver av TV-produksjonene *Hva hendte?* fra 1988 og *Vanskelige vitner* fra 2002 ble britiske myndigheter og potensielle vitner tidlig gjort kjent med innholdet i de mistanker som fra enkelte hold i Norge var rettet spesielt mot skvadron 1 på Langnes.

Etter en relativt treg oppstart, der den britiske interesse for saken syntes fjern og uengasjert ut fra et uttalt grunnsyn om at anklagene/mistankene var uberegtigede og meningsløse, bedret samarbeidsviljen seg etter et innledende møte våren 2004 mellom Vice Air Marshall David Walker i MoD og kommisjonens leder. Den samlede kommisjon avviklet en sesjon i London i september 2004 med avhør av Peter Squire, Gavin MacKay og Robert Douglas Iveson, som alle var forlagt på Langnes under øvelsen i mars 1982. Da britiske vitner og myndigheter ikke kjente til om kommisjonens spørsmål kunne komme til å berøre forhold som fortsatt er hemmelighetsstemplet i Storbritannia, var det et vilkår for høringen at den ble avviklet for lukkede dører. Alle kommisjonens spørsmål ble besvart. I ettertid har så vel de enkelte vitner som MoD samtykket i at alt som kom frem, kan offentliggjøres. Dette er skjedd både i kommisjonens informasjonsbrev til de pårørende og i nærværende rapport. Kommisjonen fikk på stedet kopi av den enkeltes personlig loggbok for mars 1982. De månedlige rapporter (Form 540) for RAF Harrier-skvadronen og for Jaguar-skvadronen ble presentert for kommisjonen, og bekreftede kopier er mottatt i ettertid. Sea Harrier-skvadronen hadde ingen tilsvarende månedsrapport, men her ble kommisjonen forevist den originale skipsloggen for 11. mars 1982, samt skvadronens *Authorisation Sheet*, som viser antallet flygninger den aktuelle dag, tidspunktene for oppdragene samt varigheten. Bekreftede kopier er senere mottatt.

Kommisjonen fikk senere kontakt med ex-Harrier-pilot John Rochfort, som av enkelte har vært utpekt som en av de britiske piloter som kunne ha vært i ulykkesområdet den aktuelle dag. Rochfort møtte i åpen høring i Oslo 25. januar 2005. Han har senere innsendt kopi av sin personlige flygerloggbok, en kopi som stemmer med den kopi eller avskrift journalist Oddvar Kristoffersen i sin tid fikk anledning til å ta av den.

Kommisjonen har ellers mottatt skriftlig uttalelse fra ex-Harrier-pilot Tony Harper, og vært i skriftlig dialog med daværende sjef for Sea Harrier-skvadronen, MacCartan-Ward, samt hans sjefspilot den gang, Douglas Hamilton. Alle har fremlagt kopi av sine personlige loggbøker for den aktuelle periode. Sammen med Rochfort har Hamilton og MacCartan-Ward vært navngitt som mulige overtredere av flyforbudssonen ved 24. lengdegrad ulykkesdagen.

I tillegg har kommisjonen mottatt personlig loggbok fra Ian Mortimer.

Kommisjonen mener på bakgrunn av det ovenfor anførte at den etter hvert fikk tilstrekkelig informasjon fra britisk side til å kunne vurdere påstandene om at Mehamn-ulykken skyldtes kollisjon med et britisk jagerfly, når disse opplysninger sammenholdes med det samlede bevistilfang for øvrig.

17.5.4 *Canada*

Kommisjonen rettet en henvendelse, datert 30. mars 2004, til kanadiske myndigheter og anmodet om å få innsyn i autorisasjonsbøkene til de to kanadiske skvadronene (433 og 434) som deltok i øvelse Alloy Express '82, og var forlagt på Andøya. I brev av 28. april 2004 fra det kanadiske forsvarsdepartement opplyses at alle logger og dokumenter fra 1982 var makulert "*since no event of interest were recorded and the retention time had expired.*" Se ellers kapittel 13.5.4.

17.5.5 *USA*

9. november 2004 sendte NRK-TV Brennpunkt-redaksjonens program *Hemmeligheten*. Her hevdes det at et amerikansk etterretningsfly RC-135 befant seg over Barentshavet på havaritidspunktet. Ifølge NRK hadde RC-135 "*en omfattende samling av sensorer for passiv innsamling av et bredt spekter av elektronisk informasjon som for eksempel radio- og radartransmisjoner*".

Kommisjonen ba i brev av 24. november 2004 Utenriksdepartementet om, via den amerikanske ambassade, å bidra til avklaring av spørsmålet om det er korrekt at det befant seg et slikt fly over Barentshavet 11. mars 1982, og hvorvidt det fortsatt finnes noen informasjon fra dette toktet. I tilfelle slik informasjon

har eksistert, men nå er slettet, ønsket kommisjonen å få vite hvem som var mottaker av informasjonen, og hva vedkommende kan berette om det som ble *"fanget opp mht. havariet (kommunikasjon mellom Berlevåg og Mehamn flytårn, med Twin Otteren, med eventuelle andre fly i området, med skip/fartøy osv.)"* Videre ønsket kommisjonen å få rede på hva som ble gjort med slik informasjon, dersom den ble fanget opp. Kommisjonen viste også til Robert Hopkins som fremstår i programmet *"med opplysning om at han har snakket med en som var pilot under dette toktet"*, og kommisjonen uttrykte ønske om å komme i kontakt med vedkommende pilot. NRK-programmet ble oversendt på DVD med engelsk teksting.

I en "Diplomatic Note" av 24. februar 2005, skriver den amerikanske ambassade bl.a. følgende:

"In response to the Ministry's request, the Government of the United States of America thoroughly researched its records. The Embassy wishes to inform the Ministry that no information was found that shed light on the crash."

En fornyet henvendelse av 7. mars 2005 fra kommisjonens side med anmodning om mer konkrete svar på kommisjonens spørsmål, ble besvart av ambassaden gjennom Utenriksdepartementet, som i brev av 21. mars 2005 meddelte kommisjonen at *"all den informasjon ambassaden sitter på er videreformidlet til norske myndigheter, og at saken dermed anses avsluttet fra ambassadens side"*. Nærmere om dette, se kapittel 13.8.10.3.

17.5.6 Russland

Som det fremgår av kapittel 13.7 har kommisjonen rettet to henvendelser til russiske myndigheter. Den første som var datert 12. august 2003, gjaldt spørsmål om russiske myndigheter *"har opplysninger eller registreringer av autorisert eller uautorisert flytrafikk eller annet (droner har vært antydnet), i området omkring det aktuelle tidspunkt, 11. mars 1982."* Den andre var datert 4. mai 2004, og hadde som utgangspunkt vitneutsagn om at det russiske hangarskipet Kiev hadde oppholdt seg utenfor Finnmarkskysten i det aktuelle tidsrom. Forespørselen gjaldt hvor Kiev befant seg 11. mars 1982, og om russiske markeringsraketter til bruk for posisjonsangivelser for ubåter kunne ha vært aktivisert i norske kystfarvann ulykkesdagen. På begge henvendelser fikk kommisjonen svar i form av et såkalt "Non Paper". Av svarene fremgår at russiske myndigheter ikke har noe materiale av betydning for flyulykken ved Gamvik 11. mars 1982.

17.6 NRK

17.6.1 Innledning

Det ligger ikke under kommisjonens mandat å vurdere eller bedømme medias dekning av Mehamn-ulykken i de 23 år som er gått siden havariet. Det antas heller ikke hensiktsmessig å begi seg inn på et forsøk på å gi en tilnærmet fullstendig beskrivelse av medias dekning av saken gjennom årenes løp.

Kommisjonen har likevel funnet det riktig å knytte en del bemerkninger til deler av NRKs behandling av saken, herunder ganske særlig NRK Brennpunkt-redaksjonens produksjon *Vanskelige Vitner*, sendt på NRK1 19. og 22. november 2002. Bakgrunnen for denne gjennomgangen er at fjernsynsprogrammet åpenbart var den direkte foranledning til at Stortinget besluttet å gjenåpne saken for en tredje granskning, jf. Stortingsforhandlinger 118/2003 side 1788. Brennpunkt-redaksjonen har for egen del i en metoderapport av 20. januar 2003 tilkjennegitt at formålet med produksjonen var å tilskynde ny offentlig granskning av saken, og at dette formålet var nådd i og med at Stortinget hadde besluttet at det skulle oppnevnes en granskingskommisjon.

Media har en viktig rolle i et demokratisk samfunn. Blant annet skal media være "vaktbikkje" og for eksempel synliggjøre saker hvor offentlig makt misbrukes og sannheten tilsløres. For mange har Mehamn-saken tilsynelatende hatt flere slike elementer i seg. Det er blant annet blitt hevdet at "noen" med makt og innflytelse har pålagt andre munnkurv om saken og dermed misbrukt sin posisjon. Det er også blitt hevdet at ulykken har vært gjenstand for en dekkoperasjon, slik at den egentlige årsaken skulle holdes skjult og sannheten hindres i å komme frem. Alt i alt er det derfor riktig og viktig at media har grepet fatt i denne saken og forsøkt å belyse den etter beste evne. Når kommisjonen likevel stiller en del kritiske spørsmål til NRK og Brennpunkt-redaksjonens rolle, skyldes dette derfor ikke at Brennpunkt-redaksjonen har tatt opp Mehamn-saken på nytt og stilt kritiske spørsmål til tidligere kommisjoners arbeid. Det er programproduksjonens beviskjede og bevisvurdering, herunder unnlatelsen av å ta opp momenter som var tilgjengelige, men som kunne trekke i retning av en mindre bastant konklusjon, som blir drøftet i det følgende.

Brennpunkt-programmet, som var den direkte foranledningen til oppnevnelsen av denne kommisjon, inneholder en rekke anførsler som kommisjonen ikke har funnet holdbare. Dette krever derfor etter kommisjonens oppfatning en gjennomgang og nærmere begrunnelse.

Et tungtveiende moment ved opplegg og tilrettelegging av en dokumentar som *Vanskelige vitner*, må ha vært hensynet til de pårørende og de belastninger en gjenåpning av saken måtte forventes å ville påføre

dem. Allerede under forberedelsene til TV-produksjonen *Hva hendte?* i 1987, og forut for sendingen i 1988, sto pårørende frem og anmodet om at det nå måtte bli fred om saken og at TV-programmet måtte stanses (Finnmark Dagblad 12. mai 1987, Nordlys 12. august 1988). Kommisjonen legger til grunn at NRK har vært seg bevisst slike hensyn under produksjonen av *Vanskelige vitner*, jf. Metoderapporten pkt. 2. Forholdet stiller imidlertid særskilt strenge krav til objektivitet i form og innhold for alle momenter av betydning, hva enten de taler for eller imot en bestemt løsning. På dette punkt har det etter kommisjonens vurdering sviktet under programproduksjonen og i presentasjonsformen.

I programproduksjonen *Vanskelige vitner*, konkluderte NRK med at det nå var bevist at det hadde vært utenlandske jagerfly ved havaristedet i tidsrommet rundt havariet til Widerøe-flyet. Dette i motsetning til konklusjonene til Flyhavarikommisjonen og Forsvaret ved tidligere granskninger av saken. NRKs konklusjon kommer frem både ved innledningen og avslutningen av produksjonen.

Innledningsvis i programmet anfører NRK:

”[Kommentarstemme:] For tyve år siden styrtet et Twin Otter passasjerfly fra Widerøe i havet utenfor Mehamn i Finnmark.

Flyhavarikommisjonen undersøkte ulykken tre ganger, uten å finne årsaken.

Over 30 vitner hadde sett militære jagerfly i området rett før og rett etter ulykken, men kommisjonen trodde ikke på dem.

Men i dag kan Brennpunkt avsløre at det var utenlandske jagerfly ved havaristedet, og at ett av disse landet med tekniske problemer rett etter ulykken ved Mehamn.”

I avslutningen av programmet oppsummerer NRK:

”[Kommentarstemme:] Harrier-flyenes rute fra Tromsø til havariområdet ved Mehamn og tilbake, ble observert av vitner nesten hele veien.

Når man sammenligner tidspunktene for disse observasjonene, er det tydelig at de britiske flyene var ved Gamvik på havaritidspunktet.

Etterpå fikk ett av flyene tekniske problemer.

Over 30 vitner så jagerflyene. Flyhavarikommisjonen og Forsvarets ledelse fikk vite om dette. Men til dags dato har ingen etterforsket om de fremmede jagerflyene hadde noe med ulykken å gjøre.”

Det fremgår således direkte av programproduksjonen at de utenlandske jagerfly NRK mente å kunne bevise hadde vært ved havaristedet, var to Harrier tilhørende den britiske RAF 1. skvadron, stasjonert ved Langnes flystasjon, Tromsø, under NATO-øvelsen Alloy Express '82, og at disse flyene tok av fra og landet på Langnes.

Denne konklusjonen fra NRKs side – slik saken er fremstilt i fjernsynsproduksjonen – synes å bygge på en beviskjede som i hovedsak består av uttalelser fra utvalgte sivile og militære vitner.

17.6.2 *Presse og etermedias vurdering av NRKs programproduksjon*

Kommisjonen har notert seg at presse og etermedia i stor utstrekning har berømmet NRK for produksjonen, selv om enkelte aviser og pressetalsmenn har uttalt seg kritisk.

Stiftelsen for en Kritisk og Undersøkende Presse (SKUP) tildelte i 2003 NRK-journalistene som hadde arbeidet med produksjonen SKUP-diplom for 2002. I juryens begrunnelse for tildelingen fremgår blant annet:

”Gjennom gode forkunnskaper, grundig journalistikk og kildekritisk kartlegging av gamle og nye vitner og dokumentasjon har journalistene fra NRK-Finnmark og Brennpunkt fått fram nye og troverdige opplysninger om forholdene rundt ulykken. Endelig kunne de dokumentere med både sivile og militære kilder at det befant seg andre fly i området, noe alle granskningskommisjoner kategorisk har avvist.

Enormt mye har vært sagt og skrevet om denne ulykken i løpet av de siste 20 årene.

Prisvinnerne har systematisert og utviklet dette store materialet på en troverdig og lett tilgjengelig måte. De har også fått fram ny dokumentasjon som viser at Havarikommisjonens undersøkelser ikke bare har vært mangelfulle, men også villedende og tilsørende. I tillegg har de klart å komprimere dette enorme materialet til en klar, entydig og engasjerende 30 minutters fjernsynsfilm.”

Under en større journalistfaglig konferanse for journalister med tilknytning til Nord-Norge, ble de fire journalistene fra NRK Finnmark som hadde deltatt i Brennpunkt-produksjonen, i 2003 tildelt ”Svarte natta”-prisen, som etter statuttene gis for ”særdeles godt journalistisk arbeid”.

17.6.3 *Forskjeller i metodisk tilnærming*

Kommisjonens undersøkelser viser at fly fra den britiske RAF 1. skvadron med høy grad av sannsynlighet sto på bakken i Tromsø da Widerøe-flyet havarerte.

Det synes derfor naturlig og rimelig at den myndighet som har oppnevnt kommisjonen, også blir gjort oppmerksom på hva som er årsaken til at den er kommet til andre konklusjoner enn NRK. En del av forklaringen ligger i to åpenbare forhold: Kommisjonen besitter for det første helt andre økonomiske ressurser enn NRK og kan derfor også tillate seg å bruke lengre tid og grave dypere. For det andre har kommisjonen i kraft av mandatet en annen autoritet overfor

statens myndigheter med hensyn til innsyn i arkiver og krav om medvirkning til undersøkelser for øvrig. Men dette er neppe en fyllestgjørende forklaring på forskjellene i konklusjoner. En vesentlig del av forklaringen ligger også i en forskjellig metodisk tilnærming til de bevissspørsmål saken reiser. På dette punktet har tilgangen til ressurser mindre betydning, og det er her kommisjonen har den største innvending mot det arbeid som ligger til grunn for NRKs konklusjoner. Det må kreves at konklusjonene hviler på en selvstendig og overbevisende argumentasjon der også alle motforestillinger av noen vekt trekkes inn. Uten en slik balansert fremstilling vil den saklige bærekraft svekkes i betydelig grad.

17.6.4 Kildegrunnlaget for kommisjonens vurderinger – kommisjonens kontakt med NRK

De sentrale elementer i den beviskjede som ledet frem til NRKs konklusjon, formodes å ligge i den presentasjon som gikk frem av selve fjernsynsproduksjonen. Der fremkommer imidlertid ingen motforestillinger av vekt mot den beviskjede som ble presentert for seerne. Dette er uholdbart for en dokumentar som krever å bli oppfattet som balansert og saklig.

Kommisjonen har – i likhet med allmennheten for øvrig – hatt tilgang til den forannevnte metoderapport på 10 sider som Brennpunkt-redaksjonen 20. januar 2003 publiserte til Stiftelsen for en Kritisk og Undersøkende Presse (SKUP), for bedømmelse til SKUP-prisen 2002. I denne rapporten gjennomgår Brennpunkt-redaksjonen de målsettinger som lå til grunn for produksjonen og de metoder og fremgangsmåter som er benyttet under arbeidet. Rapporten er ferdigstilt etter at programproduksjonen var sluttført. Den er imidlertid det nærmeste kommisjonen er kommet innsyn i hvordan Brennpunkt-redaksjonen resonnerer på veien frem mot de konklusjoner som ble presentert for seerne i fjernsynsproduksjonen. Brennpunkt-redaksjonen har riktignok – på direkte spørsmål fra kommisjonen – søkt å distansere seg fra enkelte formuleringer og utsagn i denne metoderapporten, uten at kommisjonen kan se at det har større betydning for det som skal gjennomgås i det følgende. Rapporten vil i det følgende bli omtalt som Metoderapporten¹⁷⁵.

Kommisjonen har ved flere anledninger anmodet NRK om innsyn i grunnlagsmateriale i tilknytning til fjernsynsproduksjonen, så som upublisert filmmateriale og bakgrunnsstoff for øvrig. En skriftlig anmodning av 31. mars 2003 om generelt innsyn i dette materialet, ble blant annet under henvisning til kildever-

net avslått av NRK i brev 25. april 2003 og stadfestet av statsråd Svarstad Haugland i brev 23. mai 2003. NRK åpnet imidlertid for at man om mulig ville kunne besvare eventuelle spesifiserte anmodninger fra kommisjonen *"knyttet til konkrete opplysninger"*. Kommisjonen har som følge av dette rettet flere henvendelser til NRK med konkrete spørsmål vedrørende kildegrunnlag og vurderinger som lå til grunn for programproduksjonen. En rekke spørsmål er også besvart av NRK i brevs form, eller i møter mellom NRK og representanter for kommisjonen. Enkelte spørsmål har NRK under henvisning til pressens kildevern nektet å besvare.

17.6.5 Kommisjonens vurderinger

1. NRKs målsetting for programarbeidet - kvalitetskrav. I Metoderapporten går NRK innledningsvis inn på ulykkens bakgrunn, tidligere granskninger og kritikken mot disse, før man poengterer de krav som måtte stilles til et nytt program om saken fra NRKs side:

"Få saker er blitt mer dissekert og gjennomlyst av offentlige granskere og pressefolk enn nettopp Mehamn-ulykken. Flere journalister har ofret års arbeid på å grave fram opplysninger som kan gi det endelige svaret på hva som skjedde den 11. mars 1982. Enkelte av dem, som NRKs Bjørn Nilsen, har blitt æres-skjelt for å ha offentliggjort opplysninger som peker i retning av at den hele sannheten om denne saken ikke er fortalt. Det var derfor åpenbart at dersom NRK nok en gang skulle ta tak i saken, måtte lista legges høyt. Det måtte avdekkes ny informasjon som har vært holdt skjult og som var så viktig at den ville kunne føre til en ny granskning av saken. Og det måtte kreves at disse opplysningene var så grundig sjekket og gjennomarbeidet at de var fullstendig uangripelige. En ny dokumentar som ikke ville føre til noe som helst, ville bare være en unødvendig belastning for de pårørende."

I Metoderapporten redegjøres det så for at saken har en rekke problemstillinger og at man først arbeidet svært bredt, hvor man skaffet frem all mulig informasjon om ulykken og granskningen, som man så holdt opp mot havarirapportene. Dette for om mulig å identifisere områder som en i programsammenheng kunne fokusere på. Videre heter det i Metoderapportens innledningsavsnitt:

"Det ble etter hvert helt nødvendig å innsnevre problemstillingen kraftig, og velge et sylskarpt fokus. Det totale materialet vi hadde tilgang på var enormt og det viste seg å være en lang rekke vidt forskjellige omstendigheter i saken som var så oppsiktsvekkende at de kunne vært gjenstand for et program. Problemet er at det er svært begrenset hva en 28 minutter lang TV-dokumentar kan romme. Vi valgte til slutt å gå for en ambisiøs men veldig konkret løsning, nemlig å forsøke å dokumentere for første gang at det

¹⁷⁵. Metoderapport til SKUP 2003 er gjengitt i Vedlegg 10.

virkelig *hadde* vært fremmede fly på havaristedet på det tidspunkt ulykken inntraff.

Selve grunnmuren i alle havarirapportene om Mehamn-ulykken var at noen slik trafikk ikke hadde eksistert. Også Forsvaret hadde gjennom de tyve årene som er gått, hevdet med stor styrke at det ikke var andre fly til stede da Widerøe-maskinen styrtet.”

At NRK selv mente at denne ambisiøse målsettingen ble innfridd, dvs. at man hadde dokumentasjonsgrunnlag for at det hadde vært utenlandske jagerfly på havaristedet på det tidspunkt ulykken inntraff, fremgår som nevnt direkte av innledningen til og avslutningen av fjernsynsproduksjonen.

2. *NRKs holdning til journalføringen i tårnet ved Langnes flystasjon, Tromsø.* Ved Langnes tårn ble det i tilnærmet sann tid ført journal over inn- og utpasseringer av så vel militære som sivile luftfartøyer ved lufthavnen. Føringen ble utført av sivile flygeledere og flygelederassistenter tilsatt i Luftfartsverket. Av den militære trafikkjournalen for Langnes 11. mars 1982, som kommisjonen har kopi av, fremgår at det ikke var militære fly fra Langnes i lufta mellom kl. 11.37 og kl. 14.27. Widerøe-flyet havarerte ca. kl. 13.30. Legges trafikkjournalen til grunn som troverdig og pålitelig, vil den bevisrekke som NRK bygget sin konklusjon på, falle sammen. Kommisjonen viser til vurderingen av dette spørsmålet under kapittel 13.2.3 foran.

Problemstillingen var vel kjent for NRK under programproduksjonen, idet trafikkjournalen var et sentralt bevismoment for Flyhavarikommisjonen i den granskning som ledet ut i rapporten fra 1988. Man burde derfor kunne forvente at også dette spørsmålet ville vært en del av bevisrekken på veien frem til redaksjonens konklusjon om at britiske fly fra Langnes hadde vært i ulykkesområdet rundt tidspunktet for ulykken. Programproduksjonen inneholder imidlertid ingen opplysninger om eller vurderinger av det forhold at tilgjengelige trafikkjournaler fra Langnes flystasjon motsier at det hadde vært britiske fly i luften fra eller til Langnes på den tiden Widerøe-flyet havarerte. Mente man at trafikkjournalen ikke var til å stole på, burde det være et minstekrav at man hadde mot til å si det, og evne til å begrunne det.

I Metoderapporten uttales det i relasjon til styrmann Sunds observasjon av en prioritert landing av et Harrierfly på Langnes til anført tidspunkt ca. kl. 14.10:

”I journal for militær lufttrafikk på Langnes var ingen slik prioritert landing ført inn.”

I brev til NRK 27. februar 2004 reiste kommisjonen spørsmål ved hva som hadde vært NRKs standpunkt til holdbarheten av loggføringen ved Langnes. I brev til kommisjonen av 12. mars og 10. mai 2004

er NRK inne på dette, og i brev av 10. mai 2004 heter det:

”Som vi skrev i vårt forrige brev fant vi under programarbeidet å måtte behandle loggen med stor forsiktighet. Det har i flere år vært fremsatt beskyldninger om at loggen kan være forfalsket eventuelt at enkelte flighter ikke er ført inn. Dette er beskyldninger som har kommet fra personer med tilknytning til ”tårnmiljøet”. Overfor oss ga flere av disse uttrykk for det samme. Vi fant det også påfallende at det ikke var ført inn noen nødssituasjoner overhode ulykkesdagen. I loggen fra Andøya – som var ført av personell fra samme organisasjon og med samme utdanning og regelverk – var flere slike situasjoner innført for den 11. mars 1982. Vi konkluderte etter en totalvurdering med at vi ikke kunne legge loggen til grunn for hva som hadde skjedd og ikke skjedd ulykkesdagen. (...)”.

Til det ovenstående vil kommisjonen bemerke at den for sin del ikke kan unnlate å gå inn på et tilsynelatende vanskelig bevisstema vedrørende journalføringen ved Langnes alene fordi det fra enkelte hold blir hevdet at trafikkjournalen ”kan” være forfalsket. Kommisjonen har under kapittel 12 og 13 behandlet dette spørsmålet, og konkludert med at journalen gir uttrykk for den reelle flyaktivitet fra og til flyplassen den aktuelle dag, og at den dessuten er i godt samsvar med NATO-øvelsens øvingsprogram, utarbeidet et års tid i forveien. Dette innebærer et vesentlig hensyn mot å legge til grunn forklaringene fra blant andre Per Gavin og Øystein Sund, som NRK har ansett som de helt sentrale ledd i sin beviskjede.

I møte med representanter fra kommisjonen 11. mai 2004 bekreftet NRK at med ”loggen fra Andøya” siktet man til vaktloggen fra tårnet ved Andøya flystasjon, ikke trafikkjournalene. Kommisjonen kan ikke se at ulik føring av vaktloggene for tårnene ved Andøya flystasjon og Langnes flystasjon 11. mars 1982 er egnet til å svekke bevisverdien av den militære trafikkjournalen ved Langnes. Det må for øvrig anføres at også NRK under programarbeidet var kjent med forskjellen mellom ”nødssituasjoner” på den ene side og ”prioriterte” landinger på den annen, og at disse – avhengig av alvorlighetsgraden i flygereens anmodning – registreringsmessig ble håndtert ulikt i det enkelte tårn.

I samme møte 11. mai 2004 reiste kommisjonen spørsmål ved den journalistiske metode som i ettertid består i å skyve ”andre” foran seg, uten selv å ta stilling til trafikkjournalenes pålitelighet, verken i selve programmet eller i Metoderapporten. Noe fyllestgjørende svar på dette ble ikke gitt, annet enn at ”NRK ikke hadde grunnlag for å hevde at loggen er forfalsket”.

Unnlatsen av å ta selvstendig og uttrykkelig stilling til holdbarheten av innføringene i den militære trafikkjournalen ved tårnet på Langnes, innebærer

at NRKs bevisvurdering har vært basert på et utvalg av bevismomenter. En slik utvelgelse er uholdbar som grunnlag for å bedømme spørsmålet om flybevegelser til og fra nettopp denne flyplassen.

3. *NRKs vurdering av forklaringene til vitner som mener å ha sett ukjente jagerfly i kritisk tidsrom.* Vitneobservasjoner av fremmede jagerfly i Finnmark 11. mars 1982 hadde en sentral rolle i programproduksjonen, som gjenga deler av utvalgte vitners forklaringer foran kamera. Forklaringene ble dels gjennom redigeringen av forklaringenes innbyrdes rekkefølge og dels gjennom kartmontasjer og fortellerstemmen, satt sammen til en dokumentasjon av Harrierflyenes flyrute på strekningen Langnes-Gamvik-Langnes ulykkesdagen.

Samlet inngir programproduksjonen et tilsynelatende uangripelig bilde av vitnenes observasjoner, idet NRK kort konstaterer at det ikke er mulig at vitnene kunne ha tatt feil av tidspunktet og sett norske jagerfly som fløy på søk etter Widerøe-flyet:

”[NRK-Brennpunkt:] Norske jagerfly deltok i leteaksjonen. Men de kom først til området nesten en time etter ulykken. De kunne derfor ikke forveksles med de fremmede jagerflyene vitnene hadde sett ved havaritidspunktet.”

At Flyhavarikommisjonen ved gjennomgangen i 1987 kom til at vitnene som var avhørt om jagerflyaktivitet mest sannsynlig hadde sett søksfly, ble ikke poengtert for seerne. I stedet uttales det at Flyhavarikommisjonen ”ikke trodde” på vitner som opplyste å ha sett jagerfly rett før og rett etter ulykken. I avslutningen av programmet antydes det endog at Flyhavarikommisjonen heller ikke vurderte innholdet av vitneobservasjonene:

”[NRK-Brennpunkt:] Over 30 vitner så jagerflyene. Flyhavarikommisjonen og forsvarlets ledelse fikk vite om dette, men til dags dato har ingen etterforsket om de fremmede jagerflyene hadde noe med ulykken å gjøre.”

I Metoderapporten omtales i grove trekk NRKs arbeid med å kartlegge vitner som hadde opplyst å ha sett jagerfly, for på denne måten å rekonstruere Harrierens rute fra Langnes til Gamvik og tilbake. Om vitner som ikke hadde sett jagerfly og det arbeidet som NRK hadde gjort i relasjon til opplysninger fra slike, anføres det i Metoderapporten:

”Det var også viktig å ettergå de opplysningene Havarikommisjonen i sine rapporter mente pekte mot at det *ikke* var fremmede fly i området da Widerøe-flyet styrtet. Det viktigste vitnet havarikommisjonen bygget på var en mann som er bosatt på Omgangslandet ved Gamvik – kort vei fra ulykkesstedet. Han hadde vært en kort tur ute idet Widerøe-flyet passerte, og han så da kun Twin Otteren. Men da vi kontaktet ham kunne han fortelle at han bare hadde kastet et kort blikk opp på flyet, og at han hadde understreket

overfor kommisjonen at han ikke kunne utelukke at det også hadde vært andre fly i området like før eller like etter at han gjorde sin observasjon. Han hadde både dårlig syn og hørsel, og fortalte at han ikke ville legge merke til om noe passerte dersom han var innendørs. Denne forklaringen fant vi ikke spor av i kommisjonens rapporter.”

Vedkommende som NRK i Metoderapporten lanserer som Flyhavarikommisjonens hovedvitne er Willy Fredin Bertheussen, som den 11. mars 1982 oppholdt seg på hytta si ved Maltholmen på Omgangslandet.

I Flyhavarikommisjonens rapport fra 1988 omtales imidlertid Bertheussens observasjoner bare i en bisetning i relasjon til jagerflyaktivitet. Med hensyn til vurderingen av vitneobservasjoner fra Berlevåg og Mehamn, fremhever Flyhavarikommisjonen i 1988-rapporten at observasjoner gjort av AFIS-personell som var på vakt i tårnet på flyplassene Berlevåg og Mehamn kommer i en særstilling. Dette fordi AFIS-betjentene hadde ansvar for luftrommet i tilknytning til egen flyplass, og derfor hadde ulykkesflyets ankomst- og avgangstider som konkret tidsreferanse for sine observasjoner. Ut fra sine arbeidsoppgaver måtte disse etter Flyhavarikommisjonens oppfatning antas å være spesielt oppmerksomme på flybevegelser i luftrommet i det kritiske tidsrom. For Berlevågs vedkommende fremhevet Flyhavarikommisjonen at de to som var på vakt 11. mars 1982 hadde fulgt havaristen med øynene over Tanafjorden og at ingen av dem så annen lufttrafikk i området før Starfighterne kom over Berlevåg på søk etter Widerøe-flyet, mye i den samme trasé hvor andre vitner hadde beskrevet ukjente jagerfly i kritisk tidsrom.

Kommisjonen finner at NRK har unnlatt å trekke inn i vurderingen vitner som med sikkerhet var på arbeid i tårnet i Berlevåg og i tårnet i Mehamn i tiden rundt ulykken, og som til Flyhavarikommisjonen og til nærværende kommisjon har gitt entydig uttrykk for at de ikke så eller hørte ukjent flytrafikk i tiden rundt havariet. Sett hen til den uttrykte vekt Flyhavarikommisjonen la på disse forklaringene, finner kommisjonen det ytterst påfallende at observasjonene til disse vitnene ikke er nevnt av NRK, verken i programproduksjonen eller i Metoderapporten.

4. *Opplysninger fra Luftforsvarets stasjon Vardø (RP Vardø) i brev 12. mars 1982.* I programproduksjonen er et brev fra Luftforsvarets stasjon Vardø (RP Vardø) til Flyhavarikommisjonen 12. mars 1982, hvor det opplyses at en av stasjonens radaroperatører i tiden rundt ulykken så markeringer på radarskjermen som kunne være ulykkesflyet. Radaroperatøren var Geir Glorvigsmoen. Kommisjonen viser til sin omtale av observasjonen under kapittel 7.2 foran.

I programproduksjonen uttaler NRK i tilknytning til dette brevet:

”[Kommentarstemme:] På ulykkesdagen så en av radaroperatørene her et radarekko ved havariplatsen, rett etter at Widerøeflyet styrtet. Ekkoet kom ikke fra Widerøeflyet. Det manglet et såkalt transpondersignal, noe alle som fløy lovlig i området skulle ha.”

NRK har neppe grunnlag for å slå fast at radarekkoet vist på skjermen ”rett etter” at Widerøe-flyet styrtet. I brevet fra RP Vardø er tidspunktet for radaroperatørens observasjon gitt anslagsvis, og det er heller ikke nøyaktig fastslått når Widerøe-flyet traff sjøen. NRK hadde hatt sine ord i behold om man hadde uttalt at observasjonen ble gjort i tiden rundt havariet. Fraværet av transpondersignal (IFF) som bevis for at ekkoet ikke var fra Widerøe-flyet er heller ikke noen treffende saksbeskrivelse fra NRKs side. Transpondersignal ga flyet bare fra seg om det ble sendt ut en spørrepuls fra radarstasjonen. Utstyret for dette befant seg ikke ved radaroperatørens konsoll. Omstendighetene rundt observasjonen og opplysninger fra Geir Glorvigsmoen nå mange år etter hendelsen om at han selv ikke tok initiativ til å innhente transpondersignal, gir en klar indikasjon på at dette ikke ble forsøkt innhentet fra det objektet som ble sett på radaren av Glorvigsmoen ved RP Vardø.

I Metoderapporten er NRK inne på et tredje bevismoment knyttet til observasjonen fra RP Vardø, nemlig at radaren i Vardø normalt ikke hadde dekning ned i så lave høyder som der Widerøe-flyet fløy, og at en radarindikasjon av den grunn tydet på at det ikke var Widerøe-flyet det dreide seg om. Som kommisjonen har redegjort for i kapittel 7.3, er dette et komplekst spørsmål, som det isolert sett knytter seg usikkerhet til.

Kommisjonen har ikke trukket de samme konklusjoner som NRK av observasjonen fra RP Vardø. Kommisjonens konklusjoner bygger på et mer omfattende materiale enn hva NRK med rimelighet kunne forventes å ha tilgang til under programproduksjonen. Bortsett fra det som er sagt i det foregående om tidspunktet for radarekkoet og om transpondersignalet, har kommisjonen av anførte grunner ikke funnet NRKs behandling av observasjonen fra RP Vardø kritikkverdig.

5. *Opplysninger fra en tidligere tilsatt ved Etterretningstjenestens stasjon Vardø – FSTV i 1997.* I forlengelsen av omtalen av observasjonene fra RP Vardø 11. mars 1982, fremkommer i programproduksjonen et glimt av et brev som var skrevet til Etterretningstjenesten og Forsvarskommando Nord-Norge. Brevet omtales slik:

”[Kommentarstemme:] Det viser seg at det var flere i Forsvaret som rapporterte om fremmede fly ved havaristedet. Brennpunkt har fått tak i et hemmelig dokument skrevet av en vaksjef ved etterretningstjenestens stasjon i Vardø på ulykkesdagen. I brevet forteller han til sine overordnede at ikke bare var det vanlig at NATO-fly fløy i den forbudte sonen,

men at det også var Harrierfly i havariområdet på ulykkesdagen.”

I Metoderapporten omtales funnet av dette brevet som ”et nytt gjennombrudd”. Det fremkommer at da vedkommende ble kontaktet av NRK følte han seg bundet av taushetsplikten, dog slik at han bekreftet at han også nå sto inne for det som fremkom av brevet.

Brevet ble avgitt i 1997 av Ivar Balto, som i 1982 var sivilt tilsatt i Etterretningstjenesten, med Forsvarets stasjon Vardø som arbeidssted.

Idet Balto ikke ville utdype innholdet av brevet overfor NRK, som neppe heller hadde full tilgang til øvrige bakgrunnsopplysninger, er det forståelig at NRK kunne anse hans brev som støtte for at det var Harrierfly over Tanafjorden ulykkesdagen.

Om kommisjonens vurdering av den bevismessige verdi av dette ”gennombrudd” vises til kapittel 13.2.7.

6. *Opplysninger NRK mottok fra pensjonert oberstløytnant Per Gavin.* Pensjonert oberstløytnant Per Gavin, som i 1982 tjenestegjorde som sjef for operasjonsavdelingen ved Luftforsvarets radarstasjon Sørreisa (1st. Sørreisa/CRC Sørreisa/Viper), fremstår i programproduksjonen som den som binder sammen og styrker holdbarheten til sivile vitners jagerflyobservasjoner i Finnmark og observasjonen til Widerøe-flygeren Øystein Sund på Langnes. Gavin forteller om Harriere som ulykkesdagen tok av fra Langnes med kurs nordøstover og som krysset 24. lengdegrad ved Kautokeino for så å bli borte fra radaren. Senere mottok han en henvendelse over radio fra en av de angjeldende Harrier-flygerne, som ba ham om å formidle en anmodning om prioritert landing til tårnet på Langnes, uten at Gavin fikk opplyst hvilke problemer flyet hadde. NRK la i dette at flyet under toktet har fått en skade, hvilket underforstått er en insinuasjon om at flyet har kollidert med Widerøe-flyet.

I Metoderapporten omtales hvordan NRK kom i kontakt med Per Gavin:

”Ulf Larssstuvold hadde allerede vært i kontakt med en lang rekke av de aktuelle personene, og hadde et godt bilde av hvem som ville ha noe å fortelle til pressefolk. I denne prosessen hadde også mannen som skulle bli vår hovedkilde, pensjonert oberstløytnant Per Gavin, dukket opp. Gavin hadde tidligere fortalt sin historie internt i forsvaret og anonymt til advokat Helge Sørhaug som representerte de etterlatte. Han hadde aldri tidligere stått frem med opplysningene han satt på.”

Kommisjonen legger ut fra ovennevnte til grunn at NRK under programarbeidet var kjent med innholdet av så vel Sørhaugs referat fra sin samtale med Gavin i januar 1997, som rapporten general Lutnes utarbeidet i mars 1997 etter samtale med Gavin. I programproduksjonen tilkjennegir NRK dessuten at sa-

ken hadde vært gransket tre ganger av ”Havarikommisjonen”, hvorpå tre rapporter legges ut på et bord. Den tredje rapporten på bordet gjenkjennes som HSLs sluttrapport til Samferdselsdepartementet 17. april 1997. I denne rapporten gjengir HSL Sørhaugs og Lutnes’ nedtegnelser etter samtaler med Gavin, samt HSLs egen kontakt med Gavin og vurderingen av opplysningene mottatt fra ham. I rapporten er alle vitnene anonymisert, men for en informert leser er identiteten lett gjenkjennelig. En forsvarlig gjennomgang av disse dokumentene burde ha ledet NRK til å forstå at det hadde skjedd en utvikling i Gavins forklaring over år, hvilket igjen burde ha ledet til en større grad av varsomhet i håndteringen av hans opplysninger. Dette gjelder særlig den siste delen av Gavins forklaring, som angår den angivelige kontakten med et av flyene senere på dagen under returen til Langnes.

I Metoderapporten omtales den verifikasjon som NRK gjorde av opplysningene fra Gavin:

”Vi forsto at Gavins sterke vitneprov ville bli en nøkkel i programmet. Det var nå essensielt å skaffe vannrett dokumentasjon på at Gavins historie var korrekt. Vi bestemte oss for at hvert ledd i det han fortalte måtte dobbeltsjekkes og helst verifiseres av uavhengige kilder.

Vi brukte to uker på å kontakte alle de vi kjente navnene på som hadde vært på vakt sammen med Gavin på Sørreisa ulykkesdagen. Noen henviste til den militære taushetsplikten, og ville ikke snakke med oss. Noen husket ikke hva som hadde skjedd denne dagen, eller satt i posisjoner der de ikke hadde tilgang til denne informasjonen. Men to ansatte bekreftet den første delen av det Gavin fortalte – at Harrierflyene hadde tatt av fra Langnes og fløyet inn mot Finnmark, og at det hadde kommet melding fra Kautokeino-radaren om at flyene fløy inn i flyforbudssonen. Dette var mennesker som satt sentralt plassert på stasjonen, men de lot seg ikke overtale til å stå åpent frem med informasjonen.(...)”

NRK har av hensyn til kildevernet avslått å opplyse til kommisjonen hvem de to tilsatte ved Sørreisa var. Kommisjonen har derfor vært avskåret fra å undersøke forklaringene fra NRKs kilder direkte. Kommisjonen har i motsetning til NRK hatt tilgang til loggbøker ved stasjonen for 11. mars 1982, som ikke gir noen antydning om at Gavin var på vakt i kontrollseksjonen ved operasjonsavdelingen denne dagen, eller at det har skjedd noen irregulære forhold i luftrommet over Troms og Finnmark denne dagen. Loggbøkene gir oversikt over hvilket befall som var på vakt i kontrollseksjonen. Alle disse er avhørt av kommisjonen, hvorav bare Kjell Arne Wolland mener å huske at Gavin hisset seg opp over ureglementert flygning fra den britiske 1. skvadron under øvelsen i mars 1982. Da forholdet ikke var loggført for 11. mars 1982, fant Wolland det lite sannsynlig at hendelsen skjedde den dagen. Kommisjonen har også

avhørt befall med tilknytning til varslingsseksjonen, og av disse er det bare Alex Kverneland som opplyste å kunne erindre at Harriere brøt sperregrensen øst av 24. lengdegrad 11. mars 1982. Heller ikke han hadde noen forklaring på at hendelsen ikke gjenfinnes i loggene. Ettersom Per Gavin både for kommisjonen og BBC Radio 4 har opplyst at han beordret hendelsen loggført og påså at den faktisk ble loggført, har kommisjonen funnet det vanskelig å bygge på Gavins forklaring om hva som skjedde ved CRC Sørreisa 11. mars 1982. Det vises til kapittel 13.2.5 ovenfor.

NRK hadde under programproduksjonen ikke tilgang til kopier av loggbøker fra radarstasjonene i Troms og Finnmark ulykkesdagen. For kommisjonen har disse vært viktige for vurderingen av forklaringene fra Gavin og andre vitner med tilknytning til Luftforsvarets kontroll- og varslingstjeneste. Kommisjonen lar det stå åpent om NRK på dette punktet kan kritiseres for ikke å ha forespurt Forsvaret om innsyn i dette materialet, idet det er usikkert om Forsvaret ville kunne finne frem til det uten en omfattende arkivgjennomgang.

Idet kommisjonen ikke vet hvem som var kildene som overfor NRK bekreftet den første delen av Gavins historie, har kommisjonen på dette punktet ikke en begrunnet oppfatning om NRKs kildehåndtering i tilknytning til disse vitnene. Kommisjonen finner imidlertid at NRK allerede på grunnlag av tilgjengelig kildemateriale fra undersøkelsene i 1997 burde ha funnet grunn til å stille spørsmål ved hvordan Gavins opprinnelige ”tankerekke” har utviklet seg til en forklaring som omfatter så pass merkelige elementer som at et av flyene tok kontakt med ham for å få prioritert landing på Langnes, og at Gavin beordret de britiske Harrierfly på bakken, mens han ikke gjorde noe for å få de flyene han hadde observert, ut av det ulovlige området de fløy i.

7. NRKs holdning til forklaringene fra Widerøemannskapet Steinar Bragstad og Øystein Sund. I stedet for å gripe fatt i hva som kunne leses ut av trafikjournalene ved Langnes, som ble ført samme dag som Widerøe-flyet havarerte, presenterte NRK i programproduksjonen utsagn fra Widerøe-flyger Øystein Sund, som sammen med fartøysjefen Steinar Bragstad hadde flere landinger på Langnes 11. mars 1982. Om kommisjonens vurdering av disse spørsmålene vises til kapittel 13.2.8.

I programsekvensen sies intet om tidspunktet for Sunds observasjon, men det er ut fra sammenhengen på det rene at NRK tidsmessig knytter observasjonen opp mot en stipulert flytid på ca. 40 minutter Gamvik-Tromsø etter at LN-BNK havarerte, og at det ifølge NRK skal dreie seg om ett av de samme to flyene som Gavin opplyste å ha observert over radar fra sin arbeidsplass ved CRC Sørreisa. Dette bekreftes og begrunnes ytterligere i Metoderapporten:

”En av Ulf Larsstuvolds kolleger i Widerøe, Øystein Sund, var co-pilot på et Widerøe-fly som gikk inn for landing på Langnes da det skadde britiske Harrier-flyet returnerte fra Finnmark. Sammen med piloten overhørte han samtalen mellom den britiske piloten og tårnet i Tromsø, der piloten forklarte at han trengte en prioritert landing på grunn av teknisk feil ved flyet. Widerøe-flygerne så selv det britiske jagerflyet lande, før det raskt ble trukket inn i en hangar av britisk bakkepersonell. Øystein Sund kunne stå fram og fortelle dette i Brennpunkt-programmet – og dermed verifisere den siste delen av Per Gavins historie. Sunds fremstilling ble også bekreftet av Widerøe-piloten han fløy sammen med.

Øystein Sund hadde også tatt vare på en såkalt ”Flight Report” som han leverte inn etter landingen. Den viser at Harrier-flyet landet på Langnes ca. klokken 14.10 – omtrent 40 minutter etter ulykken. Beregninger viste at dette tilsvarer den flytiden en Harrier ville brukt fra Mehamn-området og til Tromsø. Det korresponderer også med flere tidfestede observasjoner gjort av flere vitner på bakken av flyet på vei tilbake. Blant annet ble Harrier-flyet observert av to skoleklasser da det fløy over Øksfjord. Klassene hadde utetime i siste time og klasseforstanderne kunne dermed gi en helt nøyaktig tidfesting på observasjonen.

I journal for militær lufttrafikk på Langnes var ingen slik prioritert landing ført inn.

Kommisjonen reiste ved brev 17. februar 2004 til NRK spørsmål ved den aktuelle ”Flight Report” og hvordan man kunne slutte av denne at det britiske jagerflyet landet på Langnes ca. kl. 14.10. Henvendelsen ble besvart av NRK ved brev 19. februar 2004.

NRK bekreftet at den ”Flight Report” som det vises til i Metoderapporten er et skjema som hos Widerøe heter ”Voyage Report”. Dette er en reiserapport som fylles ut av besetningen etter hver landing, og som inneholder informasjon om drivstofforbruk, flytider, flygere osv. Kommisjonen har innhentet en kopi av denne rapporten, som viser at kaptein Steinar Bragstad og styrmann Øystein Sund 11. mars 1982, med Twin Otter LN-BNY fløy ruten WF 911, med avgang fra Hammerfest kl. 13.10 og med landing ved Langnes kl. 14.09. Sund og Bragstad har begge overfor kommisjonen bekreftet at innføringene av tidspunkter i reiserapporten er gjort i norsk lokal tid, hvilket i sin tur stemmer med innføringene i den sivile trafikkjournalen for Langnes, som viser at LN-BNY landet der til den tid som er oppgitt.

Det kan imidlertid ikke leses ut av besetningens reiserapport at det landet en Harrier på Langnes ”ca. klokken 14.10”, som angitt av NRK i Metoderapporten. I NRKs redegjørelse for kommisjonen ble det opplyst at Brennpunkt-redaksjonens tidfesting av landingen til Harrieren til kl. 14.10 bygger på Widerøe-flygernes observasjoner, sammenholdt med tidfestingen av landingen til LN-BNY i reiserapporten. Kommisjonen har merket seg denne forklaringen og legger den til grunn i det følgende, selv om forklarin-

gen er i strid med hva som med rimelighet kan leses ut av de gjengitte avsnittene i Metoderapporten.

I den beviskjede som NRK presenterte for seerne i programproduksjonen og deretter for SKUP-juryen gjennom Metoderapporten, sies det imidlertid intet om at besetningen Bragstad/Sund gjennomførte tre landinger ved Langnes 11. mars 1982: kl. 09.12, rute WF 915 fra Hammerfest med Twin Otter LN-BNX; kl. 11.14, rute W 884 fra Andenes med Twin Otter LN-BNX; og kl. 14.09, rute WF 911 fra Hammerfest med Twin Otter LN-BNY, alle tider i lokal tid.

NRK opplyser heller ikke seerne eller SKUP-juryen om at mannskapets anførte observasjoner kan være forenlig med den militære trafikkjournalen ved de to første landingene, men bare ikke ved den siste, da ingen Harrier-landing er loggført før over en time etter Bragstad/Sunds siste landing. Det opplyses heller ikke noe om at Widerøe-flyger Stein-Kjetil Svendsen i 1987 forklarte til Flyhavarikommisjonen at han hadde sett en prioritert landing samme dag, etter å ha landet på Langnes ett minutt før Bragstad/Sunds annen landing samme sted kl. 11.14 lokal tid. Kommisjonen har merket seg at NRK verken i fjernsynsproduksjonen, overfor SKUP-juryen eller overfor kommisjonen tar hensyn til de utfordringer som kan knytte seg til erindringsforskyvninger når man bedømmer opplysninger fra vitner som uttaler seg om begivenheter som fant sted over 20 år tilbake i tid.

På bakgrunn av den gjennomgang av ovennevnte som i 1997 ble gjennomført i regi av Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL), herunder især opplysningene som fartøysjefen Steinar Bragstad den gang hadde formidlet om at observasjonen ble gjort ved en tidligere landing ulykkesdagen, merket kommisjonen seg særlig at NRK i Metoderapporten uttalte at ”Sunds fremstilling ble også bekreftet av Widerøe-piloten han fløy sammen med”. NRK ble derfor anmodet av kommisjonen om å redegjøre for omstendighetene rundt Bragstads bekreftelse av Sunds fremstilling overfor NRK.

Ved NRKs brev 19. februar 2004 fikk kommisjonen opplyst at NRK Brennpunkt v/Ståle Hansen hadde hatt en telefonsamtale med Bragstad 6. august 2002. Hansens referat fra samtalen, nedtegnet den påfølgende dag og adressert til Lars Toverud, Geir Jørgensen og Ulf Larsstuvold, har følgende innhold:

”Steinar Bragstad var kaptein på Widerøes rute WF 911 som foretok to landinger på Tromsø lufthavn Langnes 11. mars 1982. Co-pilot var Øystein Sund.

Bragstad skrev i 1987 en sides redegjørelse for det han opplevde ulykkesdagen. Jeg startet med å lese denne redegjørelsen ordrett for ham, og Bragstad opplyste at han står 100 prosent inne for innholdet i dette skrevet i dag.

Hva den engelske flygeren sa husker jeg så klart som at det var i dag – at han trengte en emergency landing, og senere at han befant seg 30 nautiske mil

nordøst for flyplassen. Deretter så vi at han landet og at det var en Harrier, sier han.

Bragstad sier at han og Sund hadde to landinger på Langnes den 11. april¹⁷⁶ (en fra Andøya og en fra Hammerfest), og at han i dag ikke kan si sikkert ved hvilken av de to landingene samtalen med RAF-piloten fant sted. (Det samme skriver han for øvrig i skrevet fra 1987).

Bragstad understreker at han mener det er helt forsvarlig å legge Sunds versjon til grunn.

Der kan dere stole på det Sund sier. Han er en svært etterrettelig person, som jeg har full tillit til. Sund har vært mer involvert i denne saken enn meg gjennom de 20 årene som har gått. Så hvis han er sikker på at det skjedde ved den siste landingen så er det helt sikkert korrekt, sier han.”

I redegjørelsen fra NRK til kommisjonen fremgår at Ståle Hansen, utover det som ble nedfelt i referatet, kunne erindre at Bragstad under telefonsamtalen opplyste til ham at Sund ved flere anledninger hadde uttalt at episoden med Harrieren fant sted ved den siste landingen i Tromsø og at dette første gang hadde kommet opp ganske kort tid etter ulykken. I møte mellom representanter for kommisjonen og Brennpunkt-redaksjonen 11. mai 2004, ble det ellers opplyst fra NRK at Brennpunkt-redaksjonen under programarbeidet ikke var kjent med Bragstads brev til HSL 18. februar 1997, der han knyttet opplevelsen til rute WF 884 fra Andenes, som landet ved Langnes kl. 11.14 lokal tid, vel to timer før havariet til LN-BNK.

Så vidt kommisjonen kan se av ovennevnte, har ikke NRK dekning for at Sunds versjon ”bekreftes” av Bragstad. Brennpunkt-redaksjonen kunne hatt ordene mer i behold om man hadde nøyd seg med å anføre at Bragstad for sin del ikke overfor NRK bestred den saksfremstilling Sund hadde gitt. Av mannskapet på to, er det bare Sund som overfor NRK reelt har tidfestet Harrier-landingens til ”ca. klokken 14.10” lokal tid. Ut fra angivelig mangel på kjennskap til sakens forhistorie, synes verken Bragstad eller Sund å ha blitt foreholdt den gjennomgang av saken som hadde funnet sted i regi av HSL i 1997. Som tidligere påpekt, måtte imidlertid NRK under programproduksjonen ha vært kjent med innholdet av HSLs rapport av 17. april 1997. I rapporten gjengir HSL sin kontakt med Bottolvs og Bragstad, hvor også Bragstads brev av 18. februar 1997 er gjengitt. Også her har HSL anonymisert vitnene, men for en informert leser er identiteten lett gjenkjennelig. Hvordan det da kan ha seg at NRK likevel skal ha vært ukjent med at Bragstad i 1997 tidfestet Harrier-landingens til besetningens andre landing tidligere på dagen (kl. 11.14), har kommisjonen ikke fått noen forklaring på.

Samlet sett er det kommisjonens oppfatning at NRK gikk alt for lettvtint til verks ved vurderingen av

hvorvidt man uten forbehold kunne bygge på opplysningene fra Sund om at observasjonen ble gjort i tilknytning til mannskapets landing på Langnes kl. 14.09 den 11. mars 1982. Sunds opplysninger står som nevnt også i strid med innføringer i den militære trafikkjournalen på Langnes, uten at NRK har funnet grunn til å gripe fatt i eller redegjøre for bevissspørsmål i tilknytning til denne. Som påpekt gikk det ifølge trafikkjournalen over en time etter Bragstad/Sunds landing kl. 14.09, før noe Harrierfly landet.

I programmet omtales også ”Harrierflyet (som ble) observert av to skoleklasser da det fløy over Øksfjord.” De to lærerne som det vises til, kan neppe være andre enn Erna Fjelldahl og Siw Jensen. Ingen av dem har overfor kommisjonen sagt at det dreide seg om en Harrier-observasjon, og Siw Jensen bestreder at hun skal ha sagt at hun gjorde sin observasjon den 11. mars 1982, jf. kapittel 14.5.2, punkt 3.

8. NRKs holdning til bevisverdien av eventuelle opplysninger fra britiske flygere som var stasjonert på Langnes i mars 1982. NRK la til grunn som bevist at fly fra RAF 1. skvadron var ved stedet hvor LN-BNK havarerte i tiden rundt havariet. I programproduksjonen fremstår ingen representanter fra britiske myndigheter eller flygere fra skvadronen som var med til Langnes i forbindelse med øvelsen i mars 1982.

I Metoderapporten gir Brennpunkt-redaksjonen en redegjørelse for hvilke undersøkelser og hvilke overveielser som redaksjonen gjorde i relasjon til de britiske flygerne:

”De britiske pilotene representerte et spesielt problem for oss. Vi kjente til navnene på pilotene i No. 1 Squadron, og vi hadde også satt i gang et arbeid med sikte på å lokalisere dem i Storbritannia i dag. Vi vurderte lenge å kontakte dem med henblikk på å konfrontere dem med opplysningene om flybevegelsene ved havaristedet. Etter lange overveielser kom vi til at det ikke ville være riktig å trekke identifiserte piloter inn i programmet ettersom det ville fremstå som om de ble beskyldt for å ha voldt 15 personers død. Vi dokumenterer at flyene var ved havaristedet på ulykkestidspunktet, men vi kan ikke føre sannhetsbevis for at det faktisk var dem som forårsaket ulykken. TV er et sterkt medium. Vi mente at de – i konteksten i programmet – ville kunne fremstå som skyldige uansett hva de hadde sagt selv. Den risikoen ønsket vi ikke å ta – spesielt siden kritikken i programmet i all hovedsak retter seg mot arbeidet til den norske havarikommisjonen. Vår vurdering var at en eventuell ny granskning – som vi nå vet at kommer – får forsøke å klarlegge nøyaktig hva som skjedde på havaristedet. Vår oppgave er å bidra til at denne ulykken blir gransket på en måte som gjør at alle kan godta resultatet – slik at det som har vært et åpent sår kan bli lukket for godt. Vi er fremdeles ikke sikre på at dette var en riktig avgjørelse, men det var nå den vi valgte.”

Selv om NRKs intensjon med programproduksjonen alene var å bevise at jagerfly fra RAF 1. skva-

¹⁷⁶. Skal formodentlig stå ”mars”.

dron hadde vært ved havaristedet i kritisk tidsrom, måtte NRK likevel forstå at anførselen ville bli oppfattet som en kollektiv anklage om at flygere og fly fra skvadronen hadde forårsaket ulykken og tapet av 15 menneskeliv. Vitneforklaringene er av NRK satt sammen slik at det er de samme flyene som følges fra Langnes, via Berlevåg og Omgang, og tilbake til Langnes. En av de publiserte forklaringene i beviskjeden er fra fiskeren Selius Samuelsen, om hans observasjon fra en båt på Tanafjorden av et jagerfly som "smeltet sammen" med et Widerøe-fly nær havaristedet. Forklaringen illustreres av NRK med en filmmontasje av en Harrier som flyr inn i et Widerøe-fly. Endelig ledes seerne, gjennom et innslag med Widerøe-flyger Ulf Larsstuvold, til å tro at skadene på det havarerte flyet bare kunne komme fra et sammenstøt med et annet fly: *"De skadene som er på flyets haleparti kan ikke ha oppstått på noen annen måte enn en kollisjon med et fly som overtok bakfra."*

Kommisjonen har forståelse for NRKs vurderinger knyttet opp mot å presentere navngitte britiske flygere i selve programmet. Men på bakgrunn av alvoret i de konklusjoner som Brennpunkt-redaksjonen hadde trukket ut fra det bevismaterialet den faktisk hadde, har kommisjonen liten forståelse for at NRK ikke gjorde noe forsøk på å komme i kontakt med flygerne for om mulig å få bekreftelse eller avkreftelse på de opplysninger man hadde innhentet fra annet hold om skvadronens bevegelser øst av 24. lengdegrad 11. mars 1982.

Særlig gjelder dette opplysningene fra Per Gavin om at han selv ringte lederen for skvadronen ved Langnes og satte den på bakken. Hvem som var leder for skvadronen i 1982 kunne media og publikum lett finne rede på. Dette i motsetning til hvem som eventuelt hadde fløyet de flyene som NRK la til grunn hadde vært ved Omganglandet. I dagene etter at NRK1 viste fjernsynsproduksjonen, identifiserte da også media Peter Squire som skvadronens leder. For det alminnelige publikum fremsto han dermed også som den som måtte vite om det som i manges bevissthet sto som den naturlige slutningen fra programmet: at ikke bare hadde fly fra skvadronen vært ved havaristedet – de hadde også forårsaket havariet til LN-BNK.

Kommisjonen vet av egen erfaring at det kan være vanskelig å finne og å oppnå kontakt med flere av de flygerne som var med RAF 1. skvadron til Norge i 1982. Men helt å unnlate å søke å foreholde sentrale aktører de beskyldinger som er fremsatt mot dem, er i strid med det som ellers gjelder i samfunnet med hensyn til å finne ut hva som er de faktiske forhold i et sakskompleks. Med tanke på de beskyldinger som direkte og implisitt ble fremsatt av NRK i fjernsynsproduksjonen, og den suggestive form programfremstillingen hadde, fremstår det som et alvor-

lig feilgrep av NRK å unnlate å kontakte i det minste skvadronens daværende leder, Peter Squire.

9. NRKs vurdering av opplysninger mottatt fra britiske myndigheter om briterenes holdning til flyforbudssonen øst av 24 grader øst. NRK forsøkte som nevnt ikke å oppnå kontakt med noen av de britiske flygerne, slik at forklaringer fra disse kunne inngå i NRKs bevisvurdering. NRK var imidlertid i skriftlig kontakt med arkivet til det britiske flyvåpenet. I Metoderapporten fremgår følgende om kontakten og de slutninger som kunne trekkes fra opplysninger fra arkivet:

"Parallelt med undersøkelsene i Finnmark tok vi kontakt med Royal Air Force Historical Branch i Storbritannia. Dette kontoret oppbevarer loggbøker, øvelsespapirer og historiske dokumenter fra det britiske flyvåpenet. Det viste seg at alle dokumentene fra NATO-øvelsen "Alloy Express 1982", som Harrier-flyene deltok i, er hemmelighetsstemplet fram til 2012 i henhold til britisk regelverk. Kontoret kunne dog gi oss en interessant opplysning – den norske flyforbudssonen i Øst-Finnmark inngikk ikke i briefingen om flyrestriksjoner som de britiske pilotene fikk i forbindelse med øvelsen."

Kommisjonen anmodet 17. august 2004 NRK om å klargjøre grunnlaget for de opplysninger som NRK hadde innhentet fra institusjonen og som var gjengitt i Metoderapporten. Ved telefaks fra NRK 19. august 2004 fikk kommisjonen oversendt gjenpart av et svarbrev som Air Historical Branch ved lederen Sebastian Cox hadde sendt NRK 10. juli 2002. I telefaksbrevet heter det:

"I am afraid that a review of the archive maintained by this Branch has revealed comparatively little information with regard to the exercise in question. The unit diaries compiled by No 1 Squadron for the 1980s (common with those of all RAF units and formations during the period in question) are currently classified; UK legislation and government practice dictates that material relating to 1982 cannot be made available for public consultation until 2012. However, I can reveal that the only limitation on flying referred to specifically in the brief account of ALLOY EXPRESS contained in the records of No 1 Squadron was a minimum altitude restriction imposed during the exercise, which impeded the squadron's ability to fly tactically at low-level. Additionally, the Air Historical Branch archive does include a small number of documents detailing the RAF's administrative and logistical preparations for ALLOY EXPRESS. Sadly, these sources carry a NATO security classification and it is therefore beyond the remit of this Branch to downgrade them for release.

I am sorry to provide such a disappointing response to your enquiry."

Kommisjonen kan ikke se at det av svarbrevet fra Cox kan leses noe annet enn at han ikke har funnet særlig informasjon om øvelsen Alloy Express og RAF 1. skvadrons deltakelse der, og at det eneste

som spesifikt er omtalt i de dokumenter han hadde funnet, var en høydebegrensning for hvor lavt flyene kunne fly under øvelsen. At det av dette skulle fremgå – slik NRK anførte i Metoderapporten – at flygerne fra ansvarlig hold ikke var orientert om flyrestriksjoner i Norge, kan ikke med rimelighet leses ut av telefaksbrevet.

Den samlede kommisjonen var 20. september 2004 i møte med Sebastian Cox. Kommisjonen tok da opp med Cox den slutning NRK hadde trukket av hans svar av 10. juli 2002. I kommisjonens referat fra møtet er det gjengitt:

”Gregusson tok opp med Cox den kommunikasjon NRK hadde hatt med Cox i 2002, og den oppsummering NRK hadde foretatt i metoderapporten, hvor det fremkom at Cox skal ha opplyst til NRK at britene under oppholdet i Norge i 1982 bare ble brifet om begrensninger om flyhøyde, men ikke om begrensningen med hensyn til 24 grader øst.

Cox viste til sin telefaks til NRK 10. juli 2002, som også kommisjonen har kopi av, og gikk i rette med NRKs gjengivelse av den informasjon de hadde fått av ham. (...)

Det Cox hadde formidlet til NRK, var det han hadde funnet omtalt i månedsrapporten, ”Form 540” fra 1. skvadron. Cox hadde ikke sagt at dette betød at skvadronen ikke var pålagt, eller ikke var informert om, andre restriksjoner under oppholdet i Norge. Han tok sterk avstand fra at telefaksen fra ham til NRK kunne utlegges på den måten NRK hadde gjort.”

Kommisjonen har som nevnt fått tilgang til RAF 1. skvadrons ”Form 540” for mars 1982. Cox påviste for kommisjonen det avsnitt fra månedsrapporten han hadde i tankene da han skrev svaret til NRK. Det aktuelle avsnittet har denne ordlyden:

”4. The annual Norwegian exercise always produces the same problems. It is not a tactical flying exercise for the Squadron as the height restriction, which are imposed, do not allow a realistic simulated attack to be made and there is always the old chestnut of poor communications with the FAC, although this year contact was good with ASOC.”

Kommisjonen har for sitt vedkommende ikke funnet noe grunnlag i skvadronens månedsrapport for å kunne slutte at den i 1982 ikke ble orientert om geografiske begrensninger for flygning i Finnmark. Det gjengitte utdraget av månedsrapporten gir på sin side klar støtte til den fortolkning som Cox har gitt uttrykk for til kommisjonen og som – slik kommisjonen leser hans telefaks til NRK – også kommer klart til uttrykk der.

I møte mellom NRK og representanter fra kommisjonen 1. oktober 2004 ble NRKs behandling av spørsmålet drøftet. Fra kommisjonens referat fra møtet er saken slik gjengitt:

”2. Ståle Hansen tok deretter opp Ola Steinholts informasjonsbrev til de etterlatte etter kommisjonens

Englands-tur, som NRK hadde fått tilgang til, herunder særskilt det som var gjengitt fra møtet med Mr. Cox ved Air Historical Branch, hvor han mente at Cox reaksjon på NRKs tolkning av hans brev til kanalen var urimelig.

Kommisjonsleder lot deretter avsnittet fra metoderapporten og Cox brev til NRK bli lest opp, og anførte at NRK nok hadde hatt sine ord i behold om man hadde tatt Cox på ordet, fremfor å trekke motsetningsslutninger fra brevet hans.

Hansen opplyste at han ville tilskrive Cox.”

Referatet ble oversendt NRK, som i brev av 31. oktober 2004 anså referatet som ”stort sett dekkende”. Det var ingen merknader til det siterte avsnitt.

NRK har i senere brev til kommisjonen gitt uttrykk for at man til tross for det som fremgår av metoderapporten og til tross for det som kom frem under møtet 1. oktober 2004, likevel var seg bevisst at fraværet av dokumentasjon i britiske arkiver ikke nødvendigvis betydde at flygerne ikke ble orientert om flyforbudssonen øst av 24 grader øst. Dette var ifølge NRK kommisjonens leder orientert om underhånden, før konferansen 20. september 2004 med Sebastian Cox, og Cox burde da vært informert om NRKs tolkning av ham. NRK har også fremhevet at informasjonen ikke ble brukt i programproduksjonen og at eventuelle feil i så måte måtte være irrelevante.

Programproduksjonen inneholder ingen motforestillinger av vekt mot den konklusjon som NRK presenterte seerne for. Selv om grunnlagsinformasjon NRK har innhentet og tolket, ikke er direkte brukt i programmet, gir den likevel en indikasjon på i hvilken utstrekning den bakenforliggende bevisbedømmelse har vært balansert, og for øvrig utøvet med nødvendig kildekritikk. Kommisjonen finner liten troverdighet i NRKs etterfølgende forsøk på å distansere seg fra måten opplysningene fra Air Historical Branch ble brukt på. Den fordreide utlegning av Sebastian Cox’ opplysning ble tross alt i Metoderapporten omtalt som en ”interessant opplysning”.

17.6.6 Avsluttende bemerkninger om NRK

Kommisjonen har funnet å måtte vurdere NRKs opptreden spesielt, både på grunn av det engasjement NRK har vist i saken, på grunn av den gjennomslagskraft fjernsynsmediet har, og med tanke på de klare konklusjoner uten uttalte motforestillinger som NRK i sine programproduksjoner har presentert publikum for i Mehamn-saken. Det er kommisjonens klare overbevisning at det må stilles strenge krav til den bevisbedømmelse som ligger til grunn for de konklusjoner og den fortattede beviskjede som ble fremført for seerne. Dette grunnsyn synes også å være i tråd med de kvalitetskrav NRK hevder har vært stilt til programarbeidet, jf. det som innledningsvis under kapittel 17.6 er gjengitt fra Metoderapportens innledende avsnitt.

Det er kommisjonens mening at NRK i denne saken ikke har levd opp til dette strenge kravet. NRK har gjennomgående ikke evnet – eller vært villig til – å lete etter og gripe fatt i det som måtte fremstå som klare motforestillinger mot den virkelighetsbeskrivelse enkelte vitner og medarbeidere har formidlet til redaksjonen.

Klarest viser dette seg ved at Brennpunkt-redaksjonen ikke gikk inn på noen vurdering av holdbarheten av hva som kunne leses ut av den militære trafikkjournalen ved Langnes, som også var tilgjengelig for NRK. Denne trafikkjournal, som kommisjonen har kopi av, viser at det ikke var Harriere fra Langnes i lufta mellom kl. 11.37 og kl. 14.27 lokal tid. Dette samsvarer også med det øvingsprogrammet som var fastlagt ca. ett år i forveien. Brennpunkt-redaksjonens unnlatelse av å forholde seg til innføringene i trafikkjournalen, eller på annen måte ta opp spørsmålet om journalens pålitelighet, bare fordi det fra enkelte hold over tid var blitt satt *"alvorlige spørsmålstegn ved denne"*, blant annet fra personer med tilknytning til *"tårnmiljøet"* på Langnes, er klart kritikkverdig.

Den hendelseskjede som NRK presenterte for seerne, var i særlig grad sentrert rundt forklaringene til pensjonert oberstløytnant Per Gavin og Widerøe-flyger Øystein Sund. Kommisjonens undersøkelser har vist at det – uten hensyn til det som fremgår av trafikkjournalen på Langnes – hefter så stor usikkerhet ved disse forklaringene at de ikke kan legges til grunn ved fastleggelsen av flybevegelsene til RAF 1. skvadron 11. mars 1982. Ved utøvelse av ansvarlig journalistisk metode burde også NRK Brennpunkt-redaksjon ha innsett dette. Tilsvarende gjelder for Brennpunkt-redaksjonens bedømmelse av vitneprov fra særlig vitner i Finnmark, som hevder å ha identifisert det eller de fly de mener å ha sett, som Harrier. Fjernsynsproduksjonen *Vanskelige vitner*, den etterfølgende Metoderapporten og det som ellers er fremkommet i kommisjonens møter og korrespondanse med NRK om grunnlaget for Brennpunkt-redaksjonens konklusjoner, viser at redaksjonen har presentert en konklusjon med alvorlige beskyldninger mot identifiserbare personer uten å ha levd opp til elementære krav til objektivitet.

11.7 Andre private aktører

TV-produksjoner som NRK Brennpunkts *Vanskelige vitner* og *Hemmeligheten* forutsetter selvsagt et omfattende arbeid med innsamling av stoff og vurdering av kilder. I så måte startet ikke NRK Brennpunkt-redaksjon på bar bakke.

Mehamnnkommisjonen vil i det følgende kort redegjøre for den omfattende debatt som både har gått forut for og fulgt etter NRK Brennpunkts program. Begrunnelsen for dette er todelt: For det første har

debatten om Mehamn-ulykken til en viss grad bidratt til å legge premissene for kommisjonens undersøkelser ved at den har fokusert på bestemte problemstillinger som nødvendigvis måtte undersøkes nærmere. For det andre er den debatt som har vært ført, viktig for å forstå hvorfor det etter så mange år ikke er blitt ro omkring Mehamn-ulykken.

Tidligere fjernsynsmedarbeider i NRK, Bjørn Nilsen, er en av dem som har vist sterkt engasjement i Mehamn-saken. Han laget i 1988 to reportasjeprogram og et debattprogram om Mehamn-ulykken for TV, og han gjorde en rekke opptak med tanke på enda et program, som imidlertid ikke ble fullført. Sammen med Oddvar Kristoffersen og J. Ludvig Solvang har han også gitt ut boken *Ingen kjent trafikk* (Oslo, 1988) om Mehamn-ulykken.

I et intervju med Bjørn Nilsen i Adresseavisen 19. februar 2005 i anledning av at han fylte 70 år, heter det om Mehamn-ulykken bl.a.:

– "Bjørn Nilsen innrømmer at han ikke har det endelige beviset:

– Men vi har en lang indisierekke, og i jussen har vi noe som heter "med inntil sannsynlighet grensende visshet for". Og legger vi sammen alle indisier og alt det granskningskommisjonene *ikke* vil ha undersøkt av indisier, så tilsier dette at det var en britisk Harrier-jager som tok Widerøe-flyet. Da er det faktisk drap."

I kommisjonens åpne høring med ham 30. mars 2005 ga han klart uttrykk for at de uttalelser han har kommet med om at Mehamn-ulykken var drap, er hypotetiske, og han bekreftet at han ikke hadde funnet noe som kunne bevise at ulykken skyldtes en kollisjon.

Advokat Helge Sørhaug, nevø av den omkomne fartøysjefen, bidro til at Mehamn-saken igjen kom på dagsordenen i 1997. Han gikk da ut i media med nye opplysninger i saken. Disse hadde han først og fremst fått fra en offiser som han ikke oppga navnet på, men som viste seg å være pensjonert oberstløytnant Per Gavin.

På bakgrunn av den oppmerksomhet Sørhaugs utspill skapte, stilte stortingsrepresentant Erling Folkvord spørsmål i Stortinget til samferdselsministeren om granskningen av ulykken. I hans bok *Livet bak murene* (Oslo, 1997) er et kapittel viet Mehamn-ulykken: "Jeg så et jettfly over Gamvik". Her retter han sterk kritikk mot den granskning de to tidligere flyhavarikommisjonene hadde gjennomført. Han er spesielt kritisk til konklusjonen om at det ikke var fly i ulykkesområdet i tidsrommet rundt ulykken, og legger i denne forbindelse særlig vekt på Grete Mortensens forklaring. Uten å trekke noen konklusjon om ulykkesårsaken legger han til rette for en slutning om at ulykken ikke har vært tilstrekkelig etterforsket

med sikte på en kollisjon med et jagerfly som mulig havariårsak.

Blant dem som har lagt ned et betydelig arbeid for å finne det endelige svar på hva som hendte ved Omgang 11. mars 1982, må særlig nevnes journalisten Oddvar Kristoffersen som gjennom mange år arbeidet med Mehamn-saken. Han reiste bl.a. til England hvor han kom i kontakt med Harrier-pilotene John Rochfort og Douglas Hamilton. Han intervjuet Rochfort og gjorde et filmopptak av intervjuet. Det har ikke lyktes kommisjonen å finne dette opptaket. Ved sin død etterlot han seg et stort materiale som Ulf Larsstuvold overtok og har arbeidet videre med.

Ulf Larsstuvold er pilot i Widerøe. Også mange av hans flygerkolleger har vært sterkt opptatt av Mehamn-saken. Naturlig nok gjelder dette særlig dem som på den tiden var flygere i Widerøe. Det er i denne forbindelse naturlig å nevne navn som Johan M. Stormo, Sven Vidar Bottolvs, Jon Hovring og Øystein Sund, likeså Peter Blom Helland og nå avdøde Ole Martin Nordbye. Andre kunne også vært nevnt. Kommisjonen har avhørt en rekke av Widerøes flygere. Men også andre piloter har engasjert seg. Tidligere kaptein i SAS, Sverre Hasvold, utarbeidet en kritisk gjennomgang av Flyhavarikommisjonens rapport fra 1984. Denne har kommisjonen fått oversendt fra Karin Hovring, den omkomne fartøysjefens enke, under betegnelsen "Motrapporten". Hasvold argumenterer her imot bl.a. Flyhavarikommisjonens redegjørelse for fartøysjefens medisinske bruk, og han kritiserer FHK for at de synes å ta lettere på spørsmål som angår fartøys tekniske tilstand enn på spørsmål angående flykapteinen. Fremfor alt reagerer han på den beskrivelse av kapteinens rorbruk som ifølge FHK skulle ha vært medvirkende til ulykken, og han hevder at en slik rorbruk av en erfaren pilot er utenkelig. Hasvolds motrapport antas å være representativ for det syn som har gjort seg gjeldende i store deler av flygermiljøet når det gjelder Mehamn-ulykken og FHKs forsøk på å forklare årsaken til den.

Ulf Larsstuvold medvirket i Brennpunkt-programmet *Vanskelige vitner*, og har også ellers deltatt aktivt i debatten om Mehamn-ulykken. Som ledd i en hovedfagsoppgave ved Universitetet i Tromsø har han gjort en rekke egne undersøkelser og bl.a. intervjuet mange av de samme vitner som også kommisjonen har hørt. Larsstuvold har stilt deler av sitt materiale til kommisjonens disposisjon. I likhet med Bjørn Nilsen har også Ulf Larsstuvold gitt uttrykk for at ulykken etter hans mening skyldtes en kollisjon som så er blitt holdt skjult. Larsstuvold mener at et jagerfly kom bakfra og slo av den øverste del av sideroret med balansevekten på LN-BNK, den delen som senere ikke ble funnet. Da kommisjonen ved hjelp fra marinen søkte etter balansevekten høsten 2003, var

Larsstuvold med og ga råd om hvor man skulle lete. Som tidligere nevnt var letingen resultatløs.

På grunnlag av opplysninger om Harrierflyenes rekkevidde har han forsøkt å beregne om de kunne fly fra Tromsø til Gamvik og tilbake, i skjul for radar øst for 24. lengdegrad, noe han hevder er mulig. Piloter som selv har fløyet Harrier, stiller seg derimot tvilende til at noe slikt lar seg gjøre. Kommisjonen har foretatt egne beregninger i så måte, og det er redegjort for disse i kapittel 13.2.9.6. Larsstuvold har videre systematisert vitneobservasjoner av fly på en slik måte at han mener å kunne beskrive ruten flyene fulgte. Her har han imidlertid støttet seg kun til et utvalg av vitner, og – i likhet med Brennpunkt-programmet – sett bort fra bl.a. de vitner som hadde i oppdrag å holde øye med luftrommet. At vitner for øvrig kan påvirkes både av medieomtale, hverandres utsagn og andre forhold, synes han heller ikke å ha lagt nevneverdig vekt på i sin tolkning av vitnenes utsagn.

For kommisjonen er det av stor interesse å registrere at årelange forsøk på å finne bekreftelse på en kollisjons- og konspirasjonsteori, blant annet ved hjelp av undersøkende journalistikk, ikke har ført frem. Sammenlignet med en offentlig oppnevnt kommisjon har undersøkende journalistikk andre og mer uformelle måter å arbeide på. Ikke desto mindre har det vært like umulig for disse undersøkelser som for de undersøkelser kommisjonen har gjennomført, å finne noe bevis for at LN-BNKs havari skyldtes en kollisjon som etterpå ble holdt skjult gjennom en omfattende dekkoperasjon. Etter de undersøkelser og bevisvurderinger som kommisjonen har redegjort for, fremstår den indisekjede det vises til for å begrunne kollisjonsteorien, som svært mangelfull. I tillegg er det klart at dersom en dekkoperasjon for å skjule ulykkesårsaken skulle ha vært satt i verk, måtte den ha omfattet et betydelig antall personer, både sivile og militære. Det er i så fall bemerkelsesverdig at ikke noen lekkasje har oppstått i årenes løp, f.eks. fra personer som av samvittighetsgrunner ikke maktet å holde på en så uhyggelig hemmelighet som at årsaken til tap av 15 menneskeliv var blitt forsøkt holdt skjult. Da måtte også en rekke av de vitner kommisjonen har avhørt, bevisst ha løyet for kommisjonen. Heller ikke dette er det holdepunkter for å hevde.

De mange aktørers årelange arbeid med Mehamn-saken og den mangel på konkrete resultater som er kommet ut av dette arbeid, er derfor en ytterligere bekreftelse på at årsaken til ulykken ikke kan ha vært noen kollisjon.

Kommisjonen mener videre at de beskyldninger som fra forskjellig hold er reist mot de tidligere havarikommisjoner og offentlige myndigheter for i denne sak å ha villedet offentligheten og skjult sannheten om hva som førte til LN-BNKs havari, er uten for-

ankring i virkeligheten. Det ville i praksis neppe ha vært mulig å gjennomføre en ”dekkoperasjon” av det omfang det her ville vært tale om.

18. AVSLUTTENDE KOMMENTARER

18.1 Den kalde krigen og utbredt skepsis til myndighetene

Når Mehamn-ulykken stadig på nytt er kommet på medias dagsorden, skyldes dette etter kommisjonens mening flere ting, og noen av dem er nevnt i det foregående kapittel. I tillegg kommer at situasjonen den gang var preget av ganske spesielle forhold som kommisjonen i det følgende vil forsøke å gi en kort redegjørelse om.

Mehamn-ulykken skjedde under ”den kalde krigen”, og den skjedde i Øst-Finnmark, et militært og politisk følsomt område, nær grensen til det området hvor daværende Sovjetunionen hadde en av sine store militære styrkeoppbygninger. For ikke å øke spenningen i forholdet til Sovjetunionen, hadde norske myndigheter gjennomført selvpålagte restriksjoner med hensyn til militær aktivitet i Øst-Finnmark. At allierte fly ikke hadde tillatelse til å operere øst for 24. lengdegrad, var en av disse restriksjonene. Det var imidlertid et godt utbygd radar- og varslingsystem i området. I internasjonalt farvann utenfor norskekysten var det til dels stor aktivitet av sovjetiske marinefartøy og fly, og disse ble overvåket fra alliert side, både ved hjelp av fartøyer, fly og – på norsk område – bl.a. landbaserte radarstasjoner.

Den kalde krigen medførte at opplysninger av militær art måtte holdes hemmelig. Dekningsområdet til radaren som fulgte LN-BNK i minuttene før havariet, måtte f.eks. ikke røpes når radarplottet skulle drøftes i offentlighet. Det var derfor visse ting som fra offisielt hold ikke kunne sies når forholdene rundt ulykken skulle omtales offentlig. Et annet resultat av hemmelighold er de erfaringer sivile flygere har fortalt om overfor kommisjonen: De kunne observere det de antok var militær flytrafikk, kanskje endog fly som etter deres mening kom for nært deres eget fly i lufta. Men dersom de meldte fra om observasjonen, kunne de få som reaksjon fra militært hold at de ikke hadde sett det de faktisk mente at de hadde sett.

Hemmelighold vil lett gi grunnlag for mistenksomhet, og man blir skeptisk til offisielle forklaringer. At Flyhavarikommisjonens leder var general-løytnant og tidligere sjef for Luftforsvaret, bidro neppe til å dempe mistenksomheten. At det var grunnlag for den uttalte skepsis, har en imidlertid ikke funnet noen holdepunkter for.

Totalt sett var det stor oppslutning i den norske befolkning om Forsvaret og Norges medlemskap i NATO, men et mindretall var til dels sterkt kritisk,

særlig til Norges NATO-tilknytning. I Nord-Norge var flere kommuner i landsdelen vertskommuner for Forsvarets anlegg og garnisoner, og derigjennom et langt stykke på vei økonomisk avhengige av Forsvaret. Men økonomisk avhengighet er i seg selv ikke til-litskapende.

Samtidig gjorde det seg nordpå gjeldende en skepsis til Forsvaret og NATO som kanskje var sterkere enn mange andre steder, og som skyldtes spesielle forhold.

Et slikt forhold var skjebnen til partisanene i Øst-Finnmark. Under siste krig, da Sovjetsamveldet, Storbritannia og USA var allierte i kampen mot Hitlers Tyskland, var det mange i Øst-Finnmark som dro over grensen til Sovjetsamveldet, ble partisaner og gjorde en heltmodig innsats i kampen mot nazistene. Da seieren var vunnet, gikk det ikke lang tid før Sovjetsamveldet ikke lenger var en alliert, men en fiende. I stedet for den heder som partisanene hadde gjort seg fortjent til, ble de fra myndighetenes side møtt med mistro og overvåking. Også mange andre, gjerne mennesker med kommunistiske eller venstresosialistiske ideer, hadde nok i den kalde krigens tid inntrykk av at de fra offisielt hold ble betraktet som en potensiell trussel mot nasjonen, og at de var mer mistenkelige jo nærmere grensen til Sovjet de bodde.

Dertil kom at etniske minoriteter, som utgjør en stor del av landsdelens befolkning, hadde hatt sine spesielle og smertelige erfaringer med storsamfunnets myndigheter. Samer og kvener har gjennom flere generasjoner opplevd en hard og diskriminerende forrnorskningsspolitikk fra myndighetenes side, og det har gjort dem skeptiske til de samme myndigheter.

Som representanter for myndighetene var både Forsvaret og Flyhavarikommisjonen derfor av mange betraktet med skepsis i utgangspunktet.

18.2 Historier og påstander uten rot i virkeligheten

En alvorlig ulykke gir i seg selv grunnlag for mange rykter. Som et av mange eksempler på hvordan fantasifulle historier har dukket opp i kjølvannet av Mehamn-ulykken, kan følgende innledningsvis nevnes:

Vitner som var engasjert i bergingsarbeidet, kunne fortelle kommisjonen at styrmannen ble funnet fastklemt under vraket, sittende i stolen sin med instruksjonsboka i handa, oppslått på ”nødprosedyrer”. Dette ble kategorisk avvist av dykkeren som fant styrmannen. Noe slikt ville også vært umulig med tanke på de store krefter som gjorde seg gjeldende i sammenstøtet med havflaten, krefter mellom 50 og 100 g. Ikke desto mindre har det dannet seg en slik myte.

Hvor raskt uvederheftige historier omkring Mehamn-ulykken kunne oppstå, viste seg etter NRK

Brennpunkts program *Vanskelige vitner*. Påstanden i programmet om to Harrierfly som ulovlig hadde krysset 24. lengdegrad ulykkesdagen, ble omgående ”bekreftet” av en tidligere radaroperatør ved CRP Kautokeino, som hevdet at han hadde registrert denne ulovlige flygningen. Nærmere undersøkelser viser imidlertid at han først påbegynte sin tjeneste ved CRP Kautokeino over et halvt år etter ulykken. Ikke desto mindre ble han av enkelte oppfattet som en pålitelig kilde, jf. kapittel 13.2.5.13.

Et annet eksempel på useriøse påstander er omtalen i ettertid av den utvidede Flyhavarikommisjonens besøk ved CRP Honningsvåg i 3. april 1987. På dette tidspunkt var Per Gavin sjef for stasjonen. I et intervju som ble sendt av NRK Finnmark 20. november 2002, kunne Ulf Larsstuvold fortelle at Per Gavin i dette møtet hadde fortalt kommisjonen hva han hadde opplevd 11. mars 1982 som sjef for CRC Sørreisa. Videre sier Larsstuvold: *”Og i stedet for at herrene Mohr og Rygnestad satte seg ned og tok et ordentlig avhør med Per Gavin, så fikk han en omgang med verbal pryl fra kommisjonsleder Mohr, og fikk beskjed om at det han hevdet han hadde sett, hadde han aldeles ikke sett i det hele tatt.”* Møtereferatet viser imidlertid at Mohr denne dagen ikke var i Honningsvåg. Han var i Skien i forbindelse med en flyulykke der, noe som lett kunne ha vært fastslått om man hadde vært mer opptatt av hva som faktisk skjedde, enn av hva som kunne bli en god historie. Det fremgår for øvrig heller ikke noe av møtereferatet fra Honningsvåg 3. april 1987 som tilsier at Gavin den gang orienterte kommisjonen om det han ti år senere kunne fortelle at han opplevde ulykkesdagen. Se kapittel 13.2.5.

Men i tilknytning til Mehamn-ulykken har det også dukket opp en rekke langt mer oppsiktsvekkende og foruroligende historier enn disse. Årsaken er etter alt å dømme en kombinasjon av hemmelighold og mistillit som har gitt grobunn både for konspirasjonsteorier og andre fantasifulle konstruksjoner. Kommisjonen har lagt ned et stort arbeid for å sjekke slike historier.

I det følgende vil kommisjonen ta for seg noen av disse historiene som alle har det til felles at de mangler substans. Flere av dem har uimotsagt vært gjort kjent gjennom media.

18.2.1 Angivelig ordre om taushetsplikt i forbindelse med Harrierflyet som landet på Bardufoss ulykkesdagen

Kommisjonen fikk tidlig høre om et skadet Harrierfly som ulykkesdagen nødlandet på Bardufoss, og det har vært mer enn antydning av flere at dette flyet kunne ha noe med Mehamn-ulykken å gjøre. En rekke vitner har fortalt om at de har sett flyet, enten da det landet eller senere. Det er på det rene at flyet

landet kl. 15.09 lokal tid, dvs. om lag 1 time og 40 min. etter havariet ved Gamvik, og alt tyder på at det hadde tatt av fra Langnes som ”Red 2” kl. 14.27 lokal tid, jf. kapittel 13.2.3.10. Dette utelukker at flyet kan ha vært innblandet i havariet. De skader som vitner har observert, er dessuten for det meste skader som vanskelig kan skrive seg fra en eventuell kollisjon med LN-BNK, så som hakk i vingen o.l. Grønne farveavsetninger som også er observert, tyder heller ikke på noe sammenstøt med et hvitt Widerøe-fly.

Imidlertid har det overfor kommisjonen vært hevdet at gruppesjef for Forsyningsavdelingen, oberstløytnant Lars Vestrheim, og/eller Einar Løvås, sjef for flyteknisk avdeling, skal ha gitt streng ordre om taushetsplikt i forbindelse med dette Harrierflyet, noe som har bidratt til å øke mystikken omkring flyet. Imidlertid viser det seg at ingen av de nevnte offiserene tjenestegjorde på Bardufoss i det aktuelle tidsrom.

Ulf Larsstuvold meddelte i brev til kommisjonen av 27. februar 2005:

”Det synes åpenbart at tidligere vitner har forvekslet Gruppesjefens navn etter 22-23 år, og at de har ment nå pensjonert oberstløytnant Sigvald Martin Akre (f. 1933) teknisk gruppesjef ’79-82 (...) Han kan muligens bidra til kommisjonens arbeid med et mer troverdig dementi.”

Akre avga slik foreløpig forklaring 10. mars 2005:

”Vitnet var gruppesjef ved Forsyningsavdelingen på Bardufoss i perioden 1. sep. 1979 til 1. august 1982, med grad som oberstløytnant.

11-3-82 var vitnet på jobb på Bardufoss. Den gangen hadde han ingen opplysninger om at et Harrierfly nødlandet på Bardufoss denne dagen. Harrierflyene hadde base på Langnes, mens det var Jaguarfly som holdt til på Bardufoss.

Det var ikke uvanlig at det var prioriterte landinger på Bardufoss når det var øvelser. Det kunne være forskjellige årsaker til dette, og man må huske på at det var til dels stor flyttrafikk i øvelsesperioden. Setermoen skytefelt er ikke langt unna Bardufoss, og flyene som deltok i øvelsen hadde skyteøvelser i det området. Det kunne skje at flyene fikk skader i forbindelse med skyteøvelser, enten at de fløy for lavt, eller ble truffet av rikosjetter.

Vitnet hørte om Widerøe-ulykken samme dagen, men det var ingen som snakket om noen sammenheng med militærfly og Widerøeflyet. Det var først mye senere at denne teorien ble lansert, og at ryktene begynte å gå.

Vitnet har aldri gitt noen ordre om total taushet omkring et Harrierfly som nødlandet på Bardufoss den 11.3.82. Som nevnt var han ikke klar over det den gangen, og han har derfor ikke gitt ordre om noe han ikke visste om.”

Kommisjonen har ikke ansett det nødvendig å innkalle Akre til åpen høring, idet hans foreløpige forklaring legges til grunn.

18.2.2 *Historien om "elektrikeren som slettet en radartape"*

Den det dreier seg om i denne historien, har ikke vært inne til høring, og så vidt kommisjonen kjenner til, har han heller ikke for øvrig vært fremme i offentligheten med navns nevning. Kommisjonen finner derfor å ville anonymisere ham.

Kommisjonen ble fortalt av Ulf Larsstuvold at en NN skulle ha vært elektriker i Forsvaret da ulykken skjedde, og at han hadde fått ordre om å slette en radartape som viste lufttrafikk i området Berlevåg-Mehamn ved ulykkestidspunktet. Etterforskning avslørte imidlertid at det ikke fantes noen elektriker i Forsvaret med dette navnet i 1982. Derimot er det en elektriker med nesten samme navn som NN. Vedkommende hadde imidlertid aldri arbeidet som elektriker i Forsvaret, og derfor heller aldri slettet noen radartape eller fått ordre om det. Men han har en nabo som en gang hadde nevnt for ham at han i forbindelse med Mehamn-ulykken hadde hørt om en radartape som visstnok skulle være slettet, noe naboen syntes var merkelig.

Dette har etterhånden blitt til at NN som elektriker i Forsvaret slettet en radartape med informasjon om LN-BNKs havari – en god parallell til eventyret om fjæra som ble til fem høns.

18.2.3 *En stortingskomitéformann med militær bakgrunn som "visste"*

Ulf Larsstuvold fortalte i et brev til kommisjonen, datert 27. april 2004, at etterlatte var blitt kontaktet av en tidligere stortingsrepresentant etter Brennpunkt-programmet høsten 2002. Denne kunne fortelle at han som medlem av landbrukskomiteen i 1997 hadde deltatt i en utenlandsreise med komiteen. Under et uformelt samvær på et hotell i Paris var Mehamn-ulykken blitt diskutert. Vedkommende informant opplyste at lederen av komiteen, som hadde vært områdesjef i Heimevernet 1969-81, ved denne anledning hadde vist kjennskap til *"en rekke ukjente detaljer om ulykken. Blant dette var at det var velkjent i miljøer han åpenbart hadde tilgang til, at ulykken skyldtes kollisjon med jagerfly, og to britiske piloter var involvert!"* Informanten hadde uttrykt skepsis til *"regjeringsadvokatens representant i granskningen"* og ønsket å være anonym. Han beskrives i brevet som *"meget kunnskapsrik vedrørende sider av Forsvarets virke, også i forhold til større NATO-øvelser i Nord-Norge"*.

Kommisjonen fant ut at komitéformannen måtte være stortingsrepresentant Arne Alsåker Spilde, og antok at den anonyme stortingsrepresentant og informant måtte være Oscar D. Hillgaar, noe han selv bekreftet da det ble tatt kontakt med ham. Både Spilde og Hillgaar møtte til høring 7. september 2004.

I protokollen etter Arne Alsåker Spildes forklaring er det notert:

"Vitnet ble foreholdt innholdet av et brev fra Ulf Larsstuvold av 27.04.04 til Mehamnkommisjonen. Der står beskrevet at vitnet skal ha fortalt medlemmer av Landbrukskomiteen at ulykken skyldtes britiske jagerfly med to piloter.

Dette har vitnet ikke sagt, og han har heller ikke forutsetninger for å kunne hevde noe slikt. Han har kun gjengitt rykter og henvendelser til Stortinget, samt det som har stått gjengitt i media."

Fra Oscar D. Hillgaars forklaring gjengis:

"Brev av 27.04.04 fra Ulf Larsstuvold til Mehamnkommisjonen ble opplest. Vitnet sier at det nok er han som blir beskrevet som den anonyme stortingsrepresentanten, men vitnet har ikke bedt om å få være anonym. Vitnet har ikke vært i kontakt med pårørende etter Mehamnulykken, og han kjenner ikke advokat Sørhaug. Vitnet har ikke stilt seg kritisk til at Richard Saue arbeider i kommisjonens sekretariat.

På den sene uformelle sammenkomsten i Paris var flere teorier diskutert. Det var imidlertid ingen som forfektet konkrete konklusjoner om årsaksforholdet. En av teoriene som var oppe var om britiske jagerfly hadde vært involvert. Dette var en teori som hadde vært fremme i media."

18.2.4 *Mehamn-ulykken - et eksempel på en vellykket dekkoperasjon?*

I det samme brev av 27. april 2004 fra Ulf Larsstuvold forteller han også at han etter Brennpunkt-programmet høsten 2002 ble *"oppringt av en anonym eksmilitær som hevdet at en bekjent av ham hadde vært på et slags sikkerhetskurs, et høyt gradert sådant, i Storbritannia, hvor Mehamn-ulykken ble brukt som eksempel på en vellykket dekkoperasjon."* Larsstuvold hadde fått oppgitt navnet på ham som deltok i kurset, Dag Olav Kleppesø.

Kommisjonen innhentet 2. mai 2004 forklaring fra Dag Olav Kleppesø, som er offiser i Luftforsvaret. I forklaringen heter det bl.a.:

"Vitnet har vært på ett kurs i Storbritannia kalt "Flying Supervisor Course" (mener at dette er riktig betegnelse) på RAF Cranwell i 1994. Han har ingen erindring av at Mehamnulykken ble diskutert i det hele tatt, og aldri brukt som eksempel på en vellykket dekkoperasjon."

Vitnet mente å huske at det var tre eller fire andre norske flygere med på kurset, og nevnte to navn: Ivar Sangolt og Tom Idar Finnesand. Også disse ble kontaktet av kommisjonen.

Ivar Sangolt er kaptein i Luftforsvaret. Fra hans forklaring til kommisjonen av 13. mai 2004 gjengis:

"Vitnet var på NATO flying supervisory course sammen med Kleppesø, og så vidt han minnes var det i 1994. Vitnet kan ikke huske om Mehamnulykken ble diskutert i løpet av kurset. Samtidig vil han si

at det antagelig ikke fins noen som ikke har snakket om Mehamnulykken. Mehamnulykken ble definitivt ikke tatt frem som eksempel på godt militært samarbeid som en dekkoperasjon mellom briter og nordmenn.”

Tom Idar Finnesand var da han avga forklaring 2. august 2004, flyger i Braathens, men i 1994 var han jagerflyger ved 334 skvadronen i Bodø. Han tror det var i 1994 at han var med på et kurs i supervisjon i England. Dette var et kurs for personer som skulle få lederstillinger ved skvadronen. Han husker at Kleppstø, Sangolt og en norsk Lynx-pilot som var stasjonert i Nederland, deltok i kurset. Fra Finnesands forklaring gjengis:

”Vitnet kan ikke huske at de snakket om Mehamn-ulykken, men han mener at de snakket litt om Partnair-saken. De diskuterte ikke dekkoperasjoner, bare ulykker der supervision eller mangel på sådan var en faktor.”

18.2.5 Alarmerende ”opplysninger” om hendelser på Reitan ulykkesdagen

En anonym kilde til flere oppsiktsvekkende medieoppslag fikk kommisjonen kontakt med takket være Ulf Larsstuvold. Som vedlegg til et brev av 11. november 2003 fra Ulf Larsstuvold til kommisjonen fulgte et omfattende notat fra en samtale Larsstuvold hadde hatt noen år tidligere, nærmere bestemt 25. mai 2001, med vedkommende kilde som fortsatt ønsket å være anonym.

Vedkommende hadde fortalt at han hadde svensk ingeniørutdannelse, og etter å ha utført 5 ½ måned av førstegangstjenesten på Jørstadmoen i 1981, ble han brått beordret til FKN som midlertidig løytnant og administrasjonsoffiser på ”Sambandsstøtteavdelingen v/Operasjonssenteret”. Her var han etter eget utsagn i 7 måneder, og også 11. mars 1982. Av Larsstuvolds notat fremgår at det ifølge denne kilden:

”... var godt kjent ved Reitan hva som egentlig skjedde med Twin Otteren i mars 1982. Det var for såvidt kjent av *alle* som var der inne, da det ble livlig diskutert rundt kantinebordene rett etter at det skjedde. Det gikk ut på at det var en engelsk jager, som hadde snerta borti. Det var jo fullstendig lagt lokk på – for såvidt på amerikansk initiativ. Inne på Reitan ble det pratet helt åpent om det – alle hadde jo taushetsplikt.”

Vedkommende forteller videre at han ikke selv satt ved noe skop, *”men de som satt der, de sa jo at de ikke var i tvil, ekkoene gikk jo rett på hverandre.”* Informanten fortalte også om en vernepliktig *”fra Kristiansand – Mandals - kanten”* som *”var lynforbannet”* fordi de måtte holde hemmelig det de hadde sett på radar.

”Han visste jo nøyaktig hvor det var – det kunne jo være folk i live så han forsto ikke hvorfor det ikke ble sendt folk dit med en gang! Han ble helt ute av kontroll, og han ble sendt hjem for godt.”

Etter påtrykk fra kommisjonen opplyste Larsstuvold i brev av 23. november 2003 hva hans informant het.

Informanten ønsket imidlertid ikke å møte til høring, og oppga som grunn dels taushetsplikten, dels at han skulle til USA og var redd for at han ikke skulle få visum dersom han sto offentlig frem med sin forklaring. På kommisjonens anmodning skrev Forsvarsstaben et brev til vitnet og redegjorde for opphevelse av taushetsplikten. Kommisjonen skrev også et brev til vitnet med frist til å svare på noen av kommisjonens spørsmål. Brevet er ikke blitt besvart.

Ved å undersøke hans militære rulleblad fant kommisjonen at den angjeldende person ikke hadde vært ved FKN på Reitan i 1982. Han utførte ikke sin førstegangstjeneste før i 1985, tre år etter ulykken. Ettersom han ikke arbeidet på Reitan i 1982, slik han har hevdet, kan han heller ikke ha noe førstehånds kjennskap til hva som foregikk der ulykkesdagen, slik han har gitt inntrykk av både overfor media og andre.

Mannen ble innkalt til høring. Han møtte ikke, noe kommisjonen har en viss forståelse for, ettersom han under en slik høring hadde vært tvunget til å innrømme en høyst fantasifull omgang med sannheten. Vanskeligere er det å forstå at media ukritisk har kolportert vedkommendes oppdiktede historier.

Kommisjonen har under tvil funnet å ikke ville gjøre hans identitet kjent.

18.3 Myten om de mange krenkelser av flyforbudssonen øst for 24. lengdegrad

Under høringer ble det flere ganger hevdet at utenlandske jagerfly stadig krenket forbudssonen øst for 24. lengdegrad, og at det nærmest skulle ha vært en sport for utenlandske – særlig britiske – piloter å fly i dette ulovlige området. Flere av de vitner som kunne fortelle slike ting, hadde ingen førstehånds kjennskap til dette, men mente likevel at det forholdt seg slik.

Vitner som møtte til åpen høring, og som måtte antas å ha god kjennskap til området flyforbudet omfattet, ble derfor nokså regelmessig spurt av kommisjonen om de selv hadde sett utenlandske fly her. Nedenfor følger en oversikt over noen av svarene:

Agnar Olsen, trafikk-kontrollør på Kirkenes lufthavn, så aldri fremmed jagerflyaktivitet, men visste at det ble snakket om slikt.

Arne Martila, flyekspeditør i Vadsø, har aldri registrert annet enn rykter om fremmede jagerfly, og kjenner ingen som har observert slike.

Knut Johnsen, flyekspeditør i Vadsø, har ikke selv registrert utenlandske jagerfly, men har hørt piloter fortelle om slike, at de skulle ha vært nærgående, og om lys som ikke ble identifisert.

Roald Arnfinn Nilsen, var i flere år nestkommanderende og sjef ved kystradaren i Berlevåg, men har ikke registrert utenlandsk flyaktivitet i det forbudte område.

Leif Åge Olsen, skipsfører i Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap (FFR), ulykkesdagen på MS Rypøy ut Tanafjorden, har aldri i sine år som skipper i Finnmark observert annet enn rutefly i angjeldende område.

Thor Erik Lorentzen, flyger i Widerøe, har aldri sett utenlandske jagerfly i Øst-Finnmark, men har hørt om kolleger som har gjort det.

Peter Blom Helland, flyger i Widerøe, har aldri observert utenlandske jagerfly i sin tid som flyger i Finnmark.

Poul Bækkevang, flyger i Finnmark for Norving og Busy Bee, har ikke sett fremmede fly i det forbudte området, men vet om kolleger som har gjort det.

Trond Laupstad, flyger i Widerøe, har ikke sett ulovlig flytrafikk i Øst-Finnmark.

Sigurd Oleisvgård og Helge Mossin, flygere i Widerøe, har aldri sett utenlandske jagerfly øst av Nordkapp, men har hørt om andre som har gjort slike observasjoner.

Knut Klungrehaug, flyger i Norving i fem år, har i denne tiden ikke sett ulovlig flytrafikk i det forbudte området.

Steinar Bragstad, flyger i Widerøe i flere år, har ikke registrert ulovlig flytrafikk i Øst-Finnmark.

Listen kunne gjøres betydelig lengre.

Kommisjonen har også mottatt opplysninger fra noen vitner som selv har observert det de mener var utenlandske jagerfly i området, f.eks. orlogskaptein Gullik Bugge Nikolaisen. De som ikke har gjort slike observasjoner, er imidlertid tallmessig langt flere. Av disse har flere hørt om andre som har sett utenlandske fly øst for 24. lengdegrad. Det indikerer at rykter har vært i omløp.

Kommisjonen har med sikkerhet bare kunnet fastslå én ulovlig flygning. Den skjedde i 13. mars 1985, jf. kapittel 13.1.2.4, da to Sea Harrier fra HMS Invincible i stor høyde kom inn over Øst-Finnmark. De ble registrert av Luftforsvarets radar og beordret ut av forbudt område. At det kan ha forekommet flere ulovlige flygninger, kan ikke utelukkes.

På bakgrunn av de mange vitneutsagn kommisjonen har mottatt, er det likevel dens klare oppfatning at alvorligere krenkelser av flyforbudet øst for 24. lengdegrad ikke kan ha vært noen hyppig forekommende foreteelse. Forestillingen om de stadige krenkelser av flyforbudssonen synes å skyldes en mytedannelse med utgangspunkt i noen enkeltstående hendelser, og ”bekreftet” av at man i området fra tid til annen har sett norske jagerfly som man har trodd var utenlandske.

DIVERSE TILLEGG

INNHOLD VEDLEGGSRAPPORT 1

- Vedlegg 1** Rapporter fra tidligere kommisjoner
- Vedlegg 1.1** Flyhavarikommisjonens rapport fra 1984 (R84)
 - Vedlegg 1.2** Flyhavarikommisjonens rapport fra 1988 (R88)
 - Vedlegg 1.3** Rapport fra Havarikommisjonen for sivil luftfart fra 1997
- Vedlegg 2** Trafikkjournaler og loggbøker fra flystasjoner/lufthavner 11. mars 1982
- Vedlegg 2.1** Militære trafikkjournaler
 - Vedlegg 2.2** Sivile trafikkjournaler
 - Vedlegg 2.3** Tårnlogger og vaktlogger
- Vedlegg 3** Loggbøker fra Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede for 11. mars 1982
- Vedlegg 4** Alloy Express '82 – treningstider for de enkelte skvadroner
- Vedlegg 5** Radarutskrifter fra 11. mars 1982
- Vedlegg 6** Materiale mottatt fra England
- Vedlegg 7** Personlige loggbøker – norske piloter
- Vedlegg 8** Rapport etter søk med KNM Tyr, sommeren 2003, samt analyse av funnet vrakdel
- Vedlegg 9** Oversikt over eksterne møter og befaringer
- Vedlegg 10** Diverse underlagsdokumenter

INNHOLD VEDLEGGSRAPPORT 2

Rapporter fra FOI – Totalforsvarets Forskningsinstitutt:

- Vedlegg 11** Fin loads on a Twin-Otter related to the Mehamn accident investigation. Bengt Winzell, Hamid Rabia, Geng-Sheng Wang. FOI-RH-0342-SE.
- Vedlegg 12** Flutter investigation of a Twin-Otter related to the Mehamn accident investigation, focused on the vertical and horizontal tail. Hamid Rabia, Bengt Winzell. FOI-RH-0345-SE.
- Vedlegg 13** Loads on the horizontal stabilizer of a Twin-Otter and vertical gust response related to the Mehamn accident investigation. Bengt Winzell, Geng-Sheng Wang, Hamid Rabia. FOI-RH-0377-SE.

- Vedlegg 14** Structural Analysis of Twin-Otter Tail for Mehamn Accident Investigation. Geng-Sheng Wang. FOI-RH-0421-SE.
- Vedlegg 15** Flyegenskaper hos Twin-Otter. Oppträdande under vindstörning. Oppträdande i felfall. Erik Kullberg (huvudförfattare), Bengt Winzell. FOI-RH-0412-SE.
- Vedlegg 16** Kan bagage från främre lastutrymme på en DHC-6 träffa framkanten på fenan? Bengt Winzell. FOI-RH-0411-SE.
- Vedlegg 17** Laster på "elevators push rod". Rolf Jarlås (huvudförfattare), Bengt Winzell. FOI-RH-0413-SE.
- Vedlegg 18** Bagage från främre lastutrymme och effekter av öppen dörr. Bengt Winzell. FOI-RH-0414-SE.

Rapporter fra Meteorologisk institutt:

- Vedlegg 19** Værforholdene i forbindelse med Mehamnulykken basert på numeriske simuleringer. T. E. Nordeng, D. Bjørge, R. Forbes, A. Holstad, M. H. Jensen, I. Lie, M. Ovhed og V. Ødegaard. Meteorologisk institutt, met.no, februar 2005.
- Vedlegg 20** Lokal beregning av vind og turbulensforhold i Mehamn-området. T. Utne, SINTEF, STF90 F05017 (Vedlegg til rapporten fra Meteorologisk institutt).

Rapporter fra Storm Weather Center AS:

- Vedlegg 21** Mehamn-ulykken – en vurdering av værforholdene ved hjelp av finskala værmodeller. Astrid Holstad og Ivar Lie. Storm Technical Report No. 01/2005.
- Vedlegg 22** Simulering med en finskala værmodell med oppløsning 25 m med henblikk på vindpåvirkninger på et fly. Astrid Holstad og Ivar Lie. Storm Technical Report No. 02/2005.
- Vedlegg 23** Kommentarer til Meteorologisk institutt og SINTEF sine rapporter i forbindelse med Mehamn-ulykken. Astrid Holstad og Ivar Lie. Storm Technical Report No. 03/2005.

Vedlegg 24 Radar path loss computations over irregular terrain. Astrid Holstad og Ivar Lie. Storm Technical Report No. 04/2005.

Vedlegg 25 Arbeidsnotater: 1) On the distribution of wind gusts. 2) Wind load on an aircraft. Ivar Lie. Storm Technical Report No. 05/2005.

Rapport fra VECTOR AS:

Vedlegg 26 Numerisk beregning av vindforhold over Omgangslandet. Arne R. Gravadahl. MK_0406_100, juni 2004.

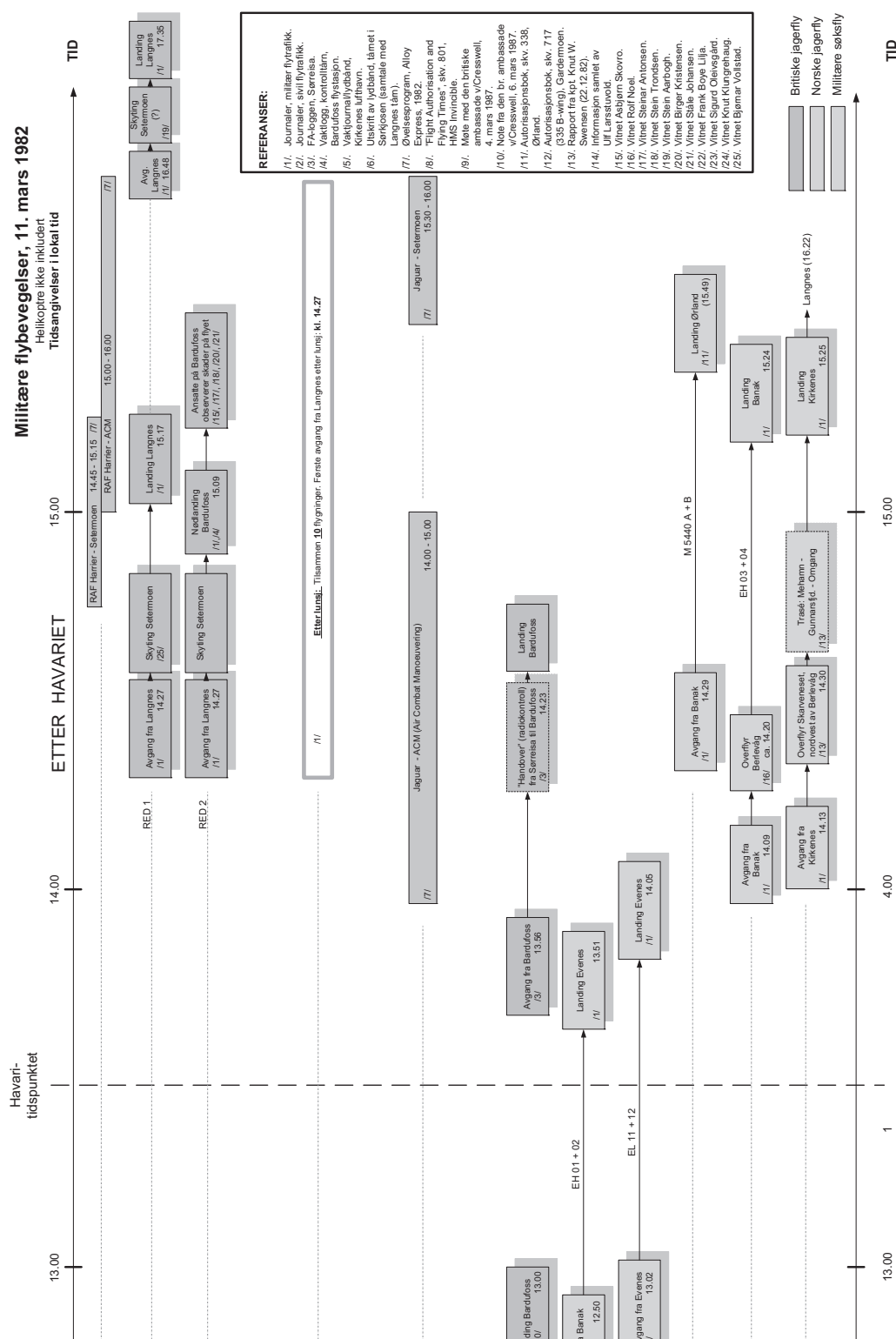
Rapport fra andre:

Vedlegg 27 Strømforholdene i havet nord for Omgang i perioden 11 – 19 mars 1982 – rapport til Mehamnkommisjonen. T.A. McClimans. Trondheim, juni 2005.

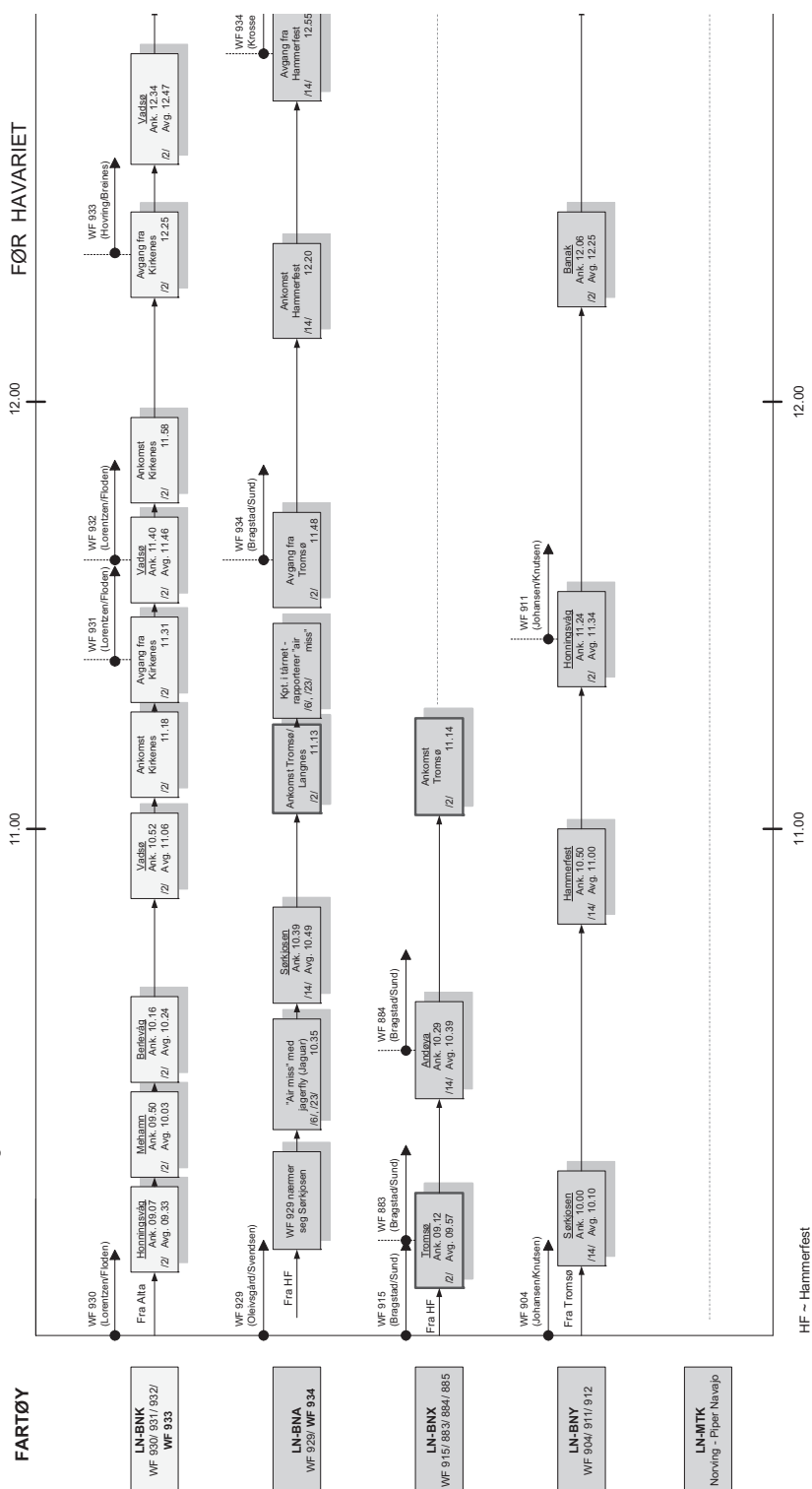
FORKORTELSER

ACM	Air Combat Manoeuvring	GF	Gap Filler
AGL	Actual Ground Level	g-kraft	akselerasjonskraft (1g tilsvarer den kraft man utsettes for når man sitter i ro i forhold til jorda)
ASOC	Air Support Operation Center		
ADOC	Air Defence Operation Center		
AFIS	Aerodrome Flight Information Service	GMT	Greenwich Mean Time (tilsvarer UTC-tid, "zulutid")
AREPS	Advanced Refractive Effects Predictions System	GSM	Global System for Mobile Telecommunications
ATC	Air Traffic Control		
AWACS	Airborne Warning and Control System		
		HDL	High Density Lipoproteiner
CAT	Clear Air Turbulence	Hi - Lo - Hi	High – Low – High (flygemønster for jagerfly)
CAF	Canadian Air Force		
CAP	Combat Air Patrol	HRS	Hovedredningssentralen
CFD	Computational Fluid Dynamics	HSL	Havarikommisjonen for sivil luftfart
CO	Commanding Officer	HSLB	Havarikommisjonen for Sivil Luftfart og Jernbane
CRC	Control and Reporting Center		
CRP	Control and Reporting Post		
		IC	Intercept Controller
DACT	Dissimilar Air Combat Training	ICAO	International Civil Aviation Organisation
DHC	De Havilland Canada (The de Havilland Aircraft of Canada Ltd.)	ID	Identifikasjonsoffiser
DU	Forkortelse for Bardufoss flystasjon (i trafikkjournaler)	IDF	Interceptor Day Fighter
DM	Datamil (tilsvarer 6 000 fot)	IFF	Identification Friend or Foe
		IFR	Instrument Flight Rule
EAS	Equivalent Air Speed	IGA	Information to General Aviation
E-FKN	Etterretningstjenesten - Forsvarskommando Nord-Norge	IO	Identification Officer ("kjenningsoffiser")
EK	Elektronisk krigføring		
ELT	Emergency Locator Transmitter	KNM	Kongelig Norsk Marine
ENTC	Forkortelse for Tromsø lufthavn (Langnes)	KO	Kommandosentral (lokalt hovedkvarter)
		KRIPOS	Kriminalpolitisenralen
FA	Fighter Allocator	KTH	Kungliga Tekniska Högskolan
FAC	Forward Air Control	KTS	forkortelse for knop (1 knop tilsvarer 1,852 km/t)
FAR	Federal Aviation Regulations		
FDH	Flydriftshåndbok	Lst.	Luftforsvarets stasjon
FFI	Forsvarets forskningsinstitutt	LKV	Luft – Kontroll og Varsling
FFR	Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap		
FHK	Flyhavarikommisjonen	MAC	Mean Aerodynamic Chord
FKN	Forsvarskommando Nord-Norge	MC	Master Controller
FO	Forsvarets overkommando	MEL	Minimum Equipment List
FOA	Forsvarets Forskningsanstalt	MIO	Manual Input Office
FO/E	Forsvarets overkommando/Etterretningstjenesten	MoD	Ministry of Defence
FOI	Totalforsvarets Forskningsinstitut	MQN	Forkortelse for Mo i Rana lufthavn
FSTB	Forsvarets stasjon Barhaug	MRR	Manual Raid Reported
FSTV	Forsvarets stasjon Vardø		
FT/ft	Forkortelse for fot (1 fot tilsvarer 31,374 cm)	N	Newton
		NADGE	NATO Air Defence Ground Environment

NAEWFC	NATO Airborne Early Warning Force Command	SKUP	Stiftelsen for en Kritisk og Undersøkende Presse
NASA	National Aeronautics and Space Administration	SOC	Sector Operation Center
NATO	North Atlantic Treaty Organisation (Den nord-atlantiske traktats organisasjon)	SOP	Standard operasjonsprosedyrer
NLR	National Aerospace Laboratory (Nederland)	STEP	Sequentially Timed Events Plotting
nm	nautisk mil (1 852 meter)	STOL	Short Take-Off and Landing
NRK	Norsk Rikskringkasting	SWC	Storm Weather Center AS
NTSB	National Transportation Safety Board (USA)	T	Torque
OPS	Operasjonssenter	TC	Forkortelse for Tromsø lufthavn, Langnes (i trafikkjournaler)
PIO	Pilot Induced Oscillations	TKE	Turbulent kinetisk energi
PR	Public relations	TPO	Track Production Officer
R84	Flyhavarikommisjonens rapport fra 1984 (1984:49)	TSB	Transportation Safety Board of Canada
R88	Den utvidede Flyhavarikommisjons rapport fra 1988 (1988:60)	TWR	Tower (om kontrolltårn, lufthavner)
RAF	Royal Air Force	UHF	Ultra High Frequency
RP	Reporting Post	UK	United Kingdom
RN	Royal Navy	USAFE	U.S. Air Forces in Europe
RNLAF	Royal Netherlands Air Force	UTC	”Coordinated Universal Time” (fransk: “Temps universel coordonné”), tilsvarende ”zulutid”. Norsk normalt er én time foran den såkalte UTC-tid; http://en.wikipedia.org/wiki/Universal_Time
ROA	Radius Of Action	VIP	Very important person
SC	Sector Center	VFR	Visual Flight Rules
SHAPE	Supreme Headquarter Allied Powers Europe	VHF	Very High Frequency
SINTEF	Stiftelsen for industriell og teknisk forskning ved Norges tekniske høyskole (NTH er nå del av NTNU ~ Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet)	VMO	Maximum Operating Speed
		VSI	Vertical Speed Indicator
		WF	Widerøes Flyveselskap A/S
		ØKN	Øverstkommanderende for Nord-Norge

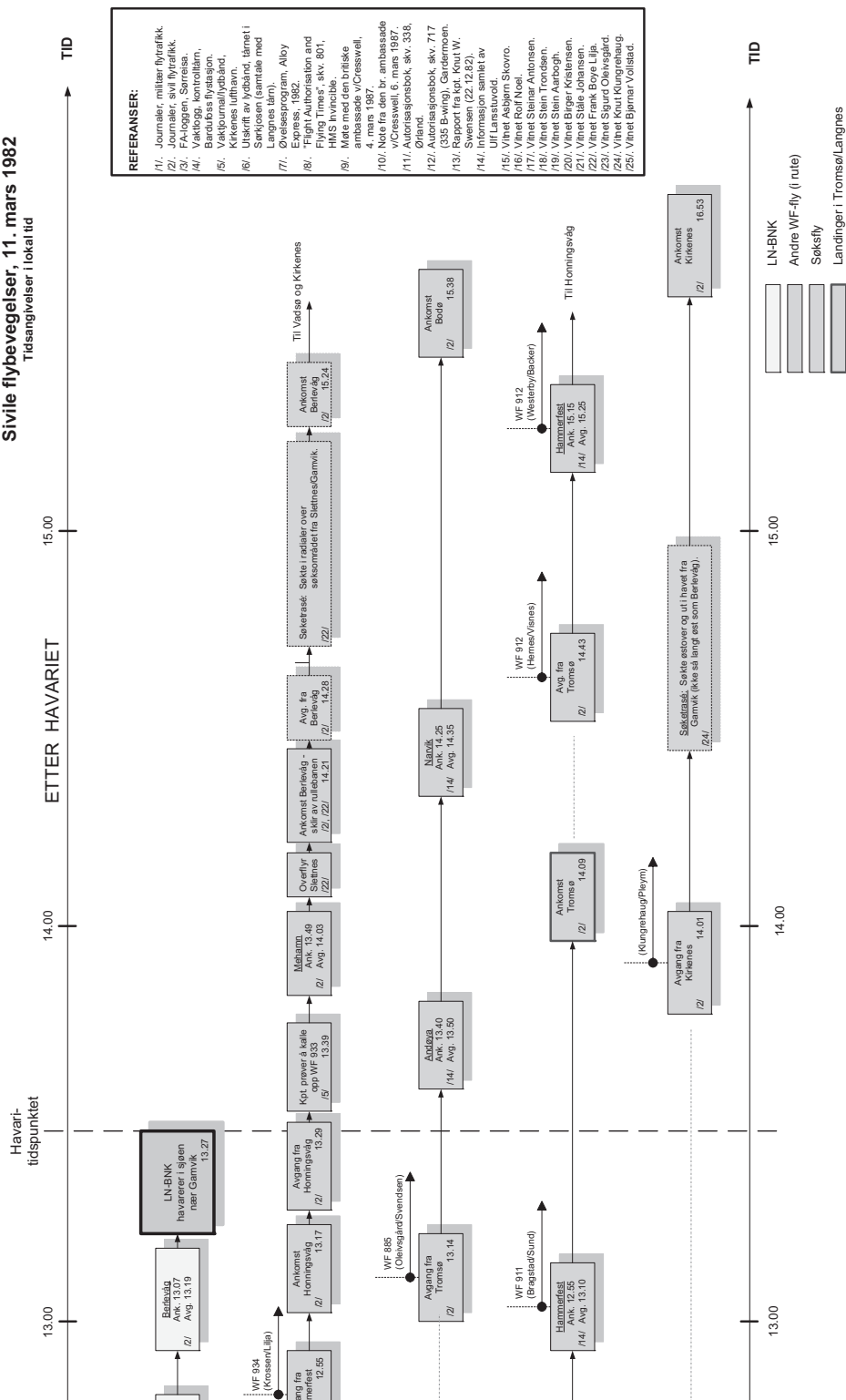


Sivile flybevegelser, 11. mars 1982
Tidsangivelser i lokal tid



Sivile flybevegelser, 11. mars 1982

Tidsangivelser i lokal tid





Trykk: A/S O. Fredr. Arnesen - 2005

www.stortinget.no