

Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite
Møte onsdag den 15. mars 1961 kl. 9.30.

Møtet ble ledet av formannen, F i n n M o e .

Til stede: Borten, Bøyum, Haldis Tjernsberg (for Løbak), Kjøs, Mellesmo, Finn Moe, Mathisen (for Nordahl), Solheim (for Offerdal), Erling Petersen, Reinsnes, Røiseland, Langhelle, Henrik Svensen, Dahl, Hareide, Hegna og Leirfall (for Vatnaland).

Dessuten var innkalt til møtet: Sjefen for Forsvarsstaben, generalløytnant Bjarne Øen, oberst Vilhelm Evang, kommandørkaptein Andreas Rygg og stortingsmann Engan.

Formannen: Dette møte er kalt sammen til *videre behandling av "Helikopter-saken"*. Som medlemmene vil være klar over, er komiteen kommet fram til at etterretningstjenesten var underrettet før tillatelsen til helikopterflygingen ble gitt, og den satte sågar betingelser for at tillatelsen skulle gis. Derfor besluttet da komiteen, for å få saken oppklart, å anmode hr. Engan om han ville være så vennlig å oppgi sin kilde for opplysningene, slik at saken kunne nærmere undersøkes. I brev til komiteen, som sakens ordfører har, har hr. Engan opplyst at dette var oberst Evang. Vi har da også innkalt oberst Evang for at denne sak skal kunne oppklares. Jeg vet ikke om sakens ordfører har noe å si i sakens anledning?

Kjøs: Jeg burde kanskje først referere det svar vi har fått på henvendelsen angående det fotografiet som var offentliggjort, slik at komiteen er orientert om det. Det ble sendt følgende skriv til Forsvarsdepartementet etter det forrige møte hvor helikoptersaken ble behandlet:

"Under den utvidede utenriks- og konstitusjonskomites møte tirsdag 14. ds., hvor en drøftet helikoptersaken, ble det også uttrykt ønske om at man måtte få en nærmere redegjørelse for hvorledes det fotografi som sto offentliggjort i Vårt Land var blitt tatt og eventuelt hvem det var som hadde tatt fotografiet. Komiteen ville sette pris på om det ærede Forsvarsdepartement hadde anledning til å undersøke denne saken nærmere.

Oslo i den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite,
14. februar 1961". Undertegnet av sakens ordfører.

På dette skriv er det kommet svar fra Forsvarsdepartementet, datert 22. februar 1961 og undertegnet Erik Himle:

"Opplysninger i helikopter-saken.

Under henvisning til Deres brev av 14. februar d.å. vedlegges avskrift av brev fra Forsvarsstaben/E, som har søkt å besvare det spørsmål som er reist av Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite."

Jeg skal få referere avskriften av brevet fra Forsvarsstaben. Brevet er datert, Oslo, 20. februar 1961 og er stilet til Det Kgl. Forsvarsdepartement. Det lyder slik:

"Ytterligere opplysninger vedrørende helikoptersaken.

Det vises til Departementets skriv av 17. feb-61, jnr. 1432/61 (725)I.

- a. På henvendelse til avisen "Vårt Land" er det blitt opplyst at det fotografi som var blitt gjengitt i vedkommende avis den 26. januar 1961 var tatt av deres fotograf van Derce den 25. juni 1960 under en spesiell tur med det russiske helikopter arrangert for pressen.
- b. Saken har videre vært forelagt Luftfartsdirektoratet for å få bekreftelse fra den kontrollør som fulgte med helikopteret på vedkommende flyvning at det gjengitte fotografi kunne være tatt under flyvningen. Kontrolløren, distriktssjef A. Gunnestad ved Flygeinformasjonsregion Oslo, uttaler på forespørsel at han under flyvningen var plasert i cockpiten for å kontrollere besetningens oppførsel og at flyvningen fant sted innenfor det område som var angitt. Han kunne da ikke samtidig kontrollere hvor vidt de medfølgende passasjerer brukte kameraer under flyvningen, men dette ble heller ikke betraktet som et av kontrollørens hovedoppdrag. Angående det gjengitte fotografi uttaler han følgende:

"Så vidt man kan forstå er fotograferingen foretatt fra en posisjon like nord av jernbanelinjen ved Vækkerø eller ca. 650 meter utenfor det tillatte område. Det kan ikke benektes at helikopteret kan ha vært i denne posisjon da avstanden fra området sett fra luften er relativt liten. Fotografiet må i tilfelle være tatt umiddelbart etter utflygingen fra Fornebu hvorunder den ytre begrensingslinje av området mot nord gjerne ble fulgt som følge av helikopterets utgangsposisjon i flyplassens nordøstre hjørne."

Hvilket meddeles til underretning.

Etter fullmakt

A. K. Rygg (sign.)

kommandørkaptein."

Til stortingsmann Engan ble det den 16. februar sendt følgende skriv:

"Helikopter-saken

I forbindelse med behandlingen av ovennevnte sak har den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite også søkt å finne ut om det forholder seg slik som De uttalte under debatten i Stortinget den 26. januar d.å.: "I mitt innlegg pekte jeg på at Etterretningstjenesten har opplyst til meg at den først ble rådspurt etter at det var gitt grønt lys for taxi-flygingen."

Komiteen har på sitt møte den 14. februar d.å. besluttet å henvende seg til Dem og gjøre oppmerksom på at det ville lette komiteens arbeid med å kaste fullt lys over denne saken om komiteen kunne få opplyst hvem det er i Etterretningstjenesten som har gitt Dem de nevnte opplysninger, eller på hvilken annen måte De er kommet i besittelse av de nevnte opplysninger.

Som kjent er forhandlingene i den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite belagt med taushetsplikt.

Oslo i den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite, den 16. februar 1961", undertegnet av formannen og sakens ordfører.

På dette er det kommet følgende svar, datert 8. mars 1961, fra stortingsmann Engan:

"Den utvidede utenriks- og konstitusjonskomite,
v/ formannen, herr stortingsrepresentant Finn Moe.
Helikoptersaken.

Jeg erkjenner mottakelsen av Deres brev av 16. februar d.å. og kan som svar på Deres spørsmål om min uttalelse i Stortinget den 26. januar d.å. opplyse at det var sjefen for Etterretningstjenesten, oberst Evang, som på mitt spørsmål i telefon ga meg de opplysninger jeg kom med i Stortinget.

Erling Engan (sign)

P. S. Jeg har i dag gjennom telefon referert dette brevet til oberst Evang som intet hadde å bemerke. "

Det er det som foreligger om de to spørsmål som var oppe sist, nemlig fotografiet som var offentliggjort i "Vårt Land", og hvem som hadde gitt opplysningene til stortingsmann Engan.

Som formannen nevnte, var man i det forrige møte, etter de redegjørelser som forelå, kommet til at personell fra Forsvarsstabens etterretningsavdeling hadde deltatt i behandlingen av saken i Forsvarsdepartementet den 16. juni, hvor restriksjonene for helikopterflyvningen ble drøftet, før Utenriksdepartementet ga sin tillatelse til den russiske ambassade. Og da er det selvsagt av stor interesse å få oppklart forholdet mellom det som der er skjedd, etter de redegjørelser som ble gitt av kommandørkaptein Rygg og senere av statssekretær Himle, og uttalelsen om at etterretningstjenesten først kom inn i bildet etter at grønt lys for taxiflyvningen var gitt. Det er altså de to ting som man gjerne ville få oppklart i dag.

Formannen: Jeg vet ikke om da kanskje oberst Evang vil si noe?

Oberst Evang: Det er etter min erindring korrekt at stortingsmann Engan ringte til meg en gang i fjor - jeg har ikke tidspunktet - og det er ikke min oppfatning at jeg da har gitt den versjon som er kommet fram i stortingsmann Engans fremstilling, at det er bekreftet at det er gitt grønt lys for det på forhånd. Jeg har ikke noen vitner på denne telefonsamtalen. Jeg har heller ikke tatt den ned. Hvis jeg oppfattet stortingsmann Engan korrekt da han ringte til meg forleden, så meddelte han meg at han hadde vitner på den første samtalen av de to jeg har hatt med ham på telefonen, og det er derfor med noen varsomhet jeg, som ikke husker hva jeg har sagt i denne samtalen - i hvert fall ikke konkret - kan gå inn på selve det. Og jeg synes det var kanskje litt pussig: Hvis man har vitner når man har en telefonsamtale ... selv i mitt yrke pleier man da i all fall å gjøre oppmerksom på det forholdet.

Jeg tror kanskje det jeg noenlunde konkret husker av denne samtalen, er at jeg meddelte at jeg av Forsvarsdepartementet var bedt om å utrede denne sak i forhold til spørsmålet i Stortinget, og satt med det, og at jeg derfor ikke følte meg særlig kvalifisert til - eller det var ikke rimelig for meg - å svare på en

telefonforespørsel om det. Og jeg synes også å erindre at stortingsmann Engan sa at han aksepterte dette synspunkt.

Jeg kan ikke huske at jeg ga uttrykk for noe "grønt lys". Men det er ikke umulig at jeg ga uttrykk for en given irritasjon over behandlingsmåten av saken, som for etterretningstjenesten her har stilt seg som følger:

Utenriksdepartementet får den 31. mai en henvendelse fra den sovjetiske ambassade om dette helikopteret, og det er forutsetningen at det skal komme hit den 25. juni. Saken blir først forelagt E-staben den 15. juni - jeg var ikke til stede da - og realitetsdrøftelse fant sted 16. juni, som helt korrekt er sagt her tidligere. Tidsmessig vil det si, ikke at man på noe vis er bundet, men at i håndteringen av saken i forhold til Sovjet-Samveldet burde svaret ha kommet tidligere, fordi det trenger tid med et sånt helikopter. Det skal jo flys eller fraktes i hvert fall fra Leningrad og hit, og det tar noen tid. Jeg tror kanskje det allerede var startet. Så det var et tidspress på. Og det har hendt relativt ofte at slike saker som har et sikkerhetsmessig aspekt, og som blir forelagt E-staben, rent ekspedisjonsmessig har tatt så lang tid at en ansvarlig behandling har vært vanskelig. Det er godt mulig at jeg i den telefonsamtalen har gitt uttrykk for en sånn ting, men ikke at en realitetsavgjørelse var truffet, for det har aldri kunnet fremstille seg slik for meg - det var i strid med det reelle forhold.

Formannen: Jeg vet ikke om hr. Engan har noe å si til det?

Engan: Etter den telefonsamtalen - som jeg dessverre ikke har tatt datoen på - men det var i november - noterte jeg oberstens svar. Og han sa, at vi kom i grunnen ikke inn i bildet før det var for sent, da vi ble spurt, var det i grunnen gitt grønt lys for helikopterflyvningen. Jeg stilte ham et nytt spørsmål: "Mener ikke De, oberst, at denne helikopterflyvningen kunne være uheldig for vår beredskap?" Og svaret hans var: "Selvfølgelig." Jeg gjentok spørsmålet på nytt: "De mener altså at den kunne være uheldig?" Og da bekreftet han det på nytt igjen.

Når jeg har opplyst at jeg har vitner på telefonsamtalen, er det kanskje ikke så helt korrekt, for så vidt som vi ikke hadde to mikrofoner. Det var en journalist som satt ved den andre enden av bordet som hørte på min kommentar til oberstens svar. Jeg kan altså ikke gjennom journalisten dokumentere oberstens svar, for så vidt som vi ikke hadde et opptak eller to mikrofoner.

Leirfall: Så vidt jeg forstår oberst Evang, hadde UD fått forespørsel om flygingen 31. mai, og saka ble forelagt Etterretningstjenesten 15. juni, altså 14 dager etterpå. Da var flyet antakelig allerede startet.

Kommandørkaptein Rygg: Nei, det skulle starte én eller to dager senere.

Leirfall: Det som har interesse i denne saka, er om det i tida fra 31. mai til 15. juni er gitt Sovjet noe forhåndstilsagn eller noen uttalelse som har gitt Sovjet grunn til å tru at tillatelsen ville bli gitt. Det forekommer meg nokså merkelig at

Sovjet har planlagt å starte opp den helikopterflygingen *etter* den 17. juni, da tillatelsen formelt var i orden.

Borten: Det var i grunnen det samme jeg tenkte å spørre om jeg også: når flyet kom hit. Jeg husker ikke det. Det var opplyst i forrige møte. Men det kom altså hit den 18. eller 19. juni?

Kommandørkaptein Rygg: Den 21. juni.

Borten: Og det gikk fra Tallinn, var det så?

Kommandørkaptein Rygg: Ja.

Borten: Bare for å ha det stående korrekt.

Kjøs: Det var i anledning av det spørsmål som hr. Leirfall stilte, om det er gitt noen forhåndsmeddelelse til den russiske ambassade som kunne gi dem inntrykk av at tillatelsen ville bli gitt. Jeg har lest gjennom de redegjørelser som er gitt her i komiteen, men av det som foreligger der, fremgår det intet om at det er gitt noen slik meddelelse. Men det kunne kanskje være riktig å referere en del av statssekretær Himles redegjørelse, som viser hvordan forløpet har vært. Han sier om Forsvarsdepartementets befatning med saken:

"Det var jeg som behandlet denne saken i Forsvarsdepartementet, fordi statsråd Handal var borte på det tidspunkt tillatelsen ble meddelt de russiske myndigheter. Jeg kom bort i saken den 15. juni. Det var før møtet ble holdt i Forsvarsdepartementet. Det var på bakgrunn av dette jeg innkalte til en konferanse i departementet den 16., og der møtte da folk fra Forsvarsstaben og fra Luftforsvarets overkommando. Det var også til stede en representant fra Utenriksdepartementet, som jo håndterte denne saken vis-à-vis de russiske myndigheter. Det var da forutsetningen at jeg skulle lede møtet, slik at jeg kunne få klart hvilke momenter som kom inn, og hvilke forutsetninger de forskjellige syn var basert på. Dessverre var jeg forhindret fra det.

Møtet ble da holdt. Det som var hensikten med møtet, var å vurdere hvorvidt det var rimelig innenfor restriksjoner som kunne pålegges, å gjennomføre flygingen uten at militære interesser skulle være skadelidende. Jeg fikk rapport fra møtet så snart det var holdt. Som det for så vidt har vært fremholdt her, var konklusjonen fra det møtet, så vidt jeg kunne vurdere, at i og for seg var det fullt mulig å legge opp et system med restriksjoner som gjorde at slik flyging kunne gjennomføres uten at militære interesser av den grunn skulle bli skadelidende. Riktignok ble på det møtet ikke utformet de detaljerte bestemmelser, men det var for så vidt heller ikke nødvendig. Vi hadde folkene som kunne vurdere dette, og som kunne vite hva en kunne oppnå med forskjellige restriksjoner for dette.

Det var da etter at dette møtet ble holdt, og etter at jeg hadde vurdert dette, at jeg meddelte Utenriksdepartementet at for så vidt Forsvaret var involvert, mente vi at slik flyging kunne gjennomføres, men at den ville bli pålagt bestemte restriksjoner som vi da ville komme tilbake til så snart dette var gjennomgått nærmere mellom de berørte instanser. Denne beskjeden gikk til Utenriksdepartementet etter at møtet var holdt og Utenriksdepartementets kontakt med den russisk ambassade skjedde deretter igjen.

Det er sammenhengen når det gjelder de ting som skjedde den 15. og 16. og fram til tillatelsen ble gitt fra Utenriksdepartementets side."

I et senere innlegg har statssekretær Himle behandlet det samme spørsmål. Jeg skal få lov å referere hva han der sier:

"Vårt departement kom inn i bildet ved at vi fikk oversendt disse henvendelsene fra russisk side. De gikk da til de kontorer som vanligvis behandler sakene. Jeg kom da inn i bildet ved en direkte telefonhenvendelse, som skjedde den 15. Det var på bakgrunn av denne telefonsamtalen jeg innkalte til møtet neste dag. Det var på bakgrunn av drøftingene i det møtet at jeg da meddelte Utenriksdepartementet, også over telefonen, at flygingen under bestemte restriksjoner ville være akseptabel fra vår side. Og det var etter denne samtalen, som Utenriksdepartementet da for så vidt satt og ventet på, at man der igjen kontaktet den russiske ambassaden."

Hegna: Det foreligger altså ikke i den tidligere komitebehandling her noen utsagn om form og innhold av den kontakt mellom UD og den sovjet-russiske ambassade som er omtalt av Himle ved to anledninger. Jeg har vært fraværende et par ganger, så jeg vet ikke om det har kommet fram noe om dette.

Formannen: Jo, jeg tror at noten som ble sendt fra Utenriksdepartementet til Sovjet-Samveldet ligger blant de dokumenter som samferdselsminister Bratteli overleverte.

Kjøs: Jeg har alle de notevekslinger som er foregått der.

Formannen: Får jeg lov til å tilføye at så vidt jeg husker, ble det jo også gitt uttrykk for at nå hastet det. Så jeg tror nok man kan si at Utenriksdepartementet altså har somlet med saken, og at man så er kommet i den situasjon at man har presset på og sagt at her må det treffes en hurtig avgjørelse, for nå nærmer åpningen av utstillingen seg, osv. Men det skulle jo nettopp tyde på at der ikke har vært gitt noe forhåndstilsagn til Sovjet-Samveldets ambassade om at saken skulle gå i orden.

Leirfall: Det er vel en ganske enkel sak å få rede på Utenriksdepartementets befatning med saka fra den 31. mai til den 15. juni, om der er gitt uttalelser som har gitt Sovjet grunn til å tru at tillatelse ville bli gitt.

Formannen: Det er en meget enkel sak, for vi kan innkalle de folk fra Utenriksdepartementet som har behandlet saken. Men det kan vel i all fall slås fast at det ikke kan være noe sånt oberst Evang har tenkt på da han ga sin uttalelse.

Oberst Evang: Nei, fra vårt synspunkt er det helt klart at den formelle adgang til disse to flyenes ankomst ble gitt etter at vi hadde sett på saken. Og realiteten i saken er etter mitt skjønn - som det er skrevet også fra general Øen til Forsvarsdepartementet - at med de restriksjoner som ble pålagt denne taxi-flyvning, hadde den ikke noen sikkerhetsmessige momenter av betydning.

Formannen: Er der flere som forlanger ordet?

Engan: Får jeg lov å stille obersten et spørsmål? - Kan obersten erindre at jeg stilte ham spørsmålet i telefonen om det beredskapsmessige ved denne flyvningen? Jeg stilte ham spørsmålet om hva som ble foretatt fra Etterretningstjenestens side. Så sa han: "Det eneste vi kunne gjøre, var å anmode om at helikopterflyvningen ble opplagt etter en rute slik at den kunne gjøre minst mulig skade." Så stilte jeg ham spørsmålet igjen: "De mener altså at den kunne gjøre skade?" - "Selvfølgelig"!

Oberst Evang: Ja, det er helt på det rene at hvis et sovjetisk helikopter fikk lov til fritt å fly over Norge - la oss si bare det sydlige Norge - så kunne det, med givent utstyr ombord, skaffe seg ganske vesentlig informasjon.

Formannen: Er der flere som forlanger ordet? Hvis der er noe man vil spørre de til stedestående herrer om, vil jeg be om at det blir gjort nå, for vi kan til tross for alt ikke trekke så meget på tiden til embetsmenn som har annet å gjøre.

Borten: Det er et kort spørsmål: Jeg forsto det slik at oberst Evang ikke var til stede på møtet i Forsvarsstaben den 16. juni. Er det riktig oppfattet?

Oberst Evang: Ja, jeg var fraværende da selve saksbehandlingen fant sted.

Røiseland: Så vidt eg forstår oberst Evang, meiner han at sikkerhetsmessig er det ingenting å seie på det som har skjedd, denne flyginga har ikkje kunna skade våre interesser. Men likevel har han så seint som i november gitt uttrykk for ein viss irritasjon ...

Oberst Evang: Over saksbehandlingen, ja.

Røiseland: Den irritasjonen har jo vart nokså lenge då.

Oberst Evang: Det var ikke et enkeltstående tilfelle, dette her.

Røiseland: Det var ikkje eit enkeltstående tilfelle? Ja, er det andre tilfelle då? Er det grunn til å klage frå sikkerhetstenesta sånn reint generelt på Utenriksdepartementets behandling av den slags saker, sidan dette ikkje var eit enkeltstående tilfelle?

Oberst Evang: I kontakt med Sovjet-blokken er det i nesten enhver henseende et sikkerhetsaspekt. Med teknikkens utvikling er det ikke udelt enkelt for departementer eller etater som behandler disse saker, til enhver tid tidsnok å være oppmerksom på dette forhold. Det har ordinært ført til - i hvert fall i fjor var det relativt mange saker, kanskje ikke særlig betydningsfulle, som omsider kom til en sikkerhetsmessig vurdering, men da ofte svært sent - ikke slik at det var tatt realitetsholdning til spørsmålene, men slik at en E-stab som er svært presset slik som forholdene nå en gang er her, får svært liten tid på seg. Denne irritasjon har sittet ganske dypt hos meg over noen tid. Det er selvsagt ikke særlig vellykket at en slik irritasjon kommer ut i telefonen. Jeg beklager at det er skjedd.

Leirfall: Jeg har ikke vært med på møtene her før, men etter som jeg nå er blitt innkalt, vil jeg jo gjerne være orientert om saka. Og jeg vil tillate meg å stille det spørsmålet: Ble de restriksjoner som var satt opp, fulgt - med omsyn til f.eks. flytid og rute? Med omsyn til det siste går det jo fram av den uttalelsen som vi fikk her, at fotografiet må være tatt utenfor den tillatte ruten. Men det er særlig med hensyn til tiden: Ble det fløyet utenom den tillatte tiden?

Formannen: Saken er at denne komite i to møter har gått igjennom denne saken meget nøye og eksaminert de militære representanter, og der er jo også i dokumentene gitt svar på dette. Jeg vil da heller foreslå at komiteen samtykker i at hr. Leirfall får lese gjennom hele referatet, istedenfor at vi skal sitte her og gjenta de spørsmål som man har vært utførlig inne på.

Borten: Jeg vil ikke godta det helt ut, for det som hr. Leirfall antydte nå om at fotografiet indiserte at det var fløyet utenom ruten, er nytt for oss.

Formannen: Ikke for meg, og ikke for sakens ordfører.

Borten: Det er helt nytt for meg. Jeg har ikke oppfattet at fotografiet indiserte det.

Formannen: Nei, at fotografiet indiserte det, men at ...

Borten: Jeg vil i hvert fall gjerne ha det klart. Jeg forsto det som om hr. Leirfall har oppfattet det slik, og det har ikke jeg oppfattet før - det er muligens min egen feil.

Formannen: Vi har diskutert i komiteen hvorvidt flyet var utenfor det opptrukne areal.

Borten: Ja, men det ble svart at det ikke var det.

Røiseland: Eg har oppfatta det på same måten som hr. Borten. Vi var jo klare over at det russiske flyet ikkje hadde overhalde tidene for flygingane så nøyaktig som det burde, men eg har ikkje lagt merke til at det er sagt her at det også var utanfor den opplagde ruta. Og då vil eg gjerne spørje: Kor langt meiner då dei sakkunnige at det har vore utanfor den opplagde ruta?

Generalløytnant Øen: Jeg vet ikke om de dokumentene - altså rapportene - i det hele tatt har vært hos oss?

Kommandørkaptein Rygg: Nei.

Generalløytnant Øen: Det er da Luftfartsdirektoratet som kan gi de opplysningene. Det har ikke vært hos oss.

Røiseland: Men er det då sannsynleg at dette flyet fleire gonger har vore utanfor den opptrukne ruta? Altså, det er dokumentert at det ikkje har overhalde flytidene - ikkje heilt nøye i all fall - men har det heller ikkje overhalde sjølve ruteplanen?

Formannen: Dette må altså da Luftfartsdirektoratet svare på. Men hvis jeg ikke husker feil, ligger der bl.a. en rapport fra observatøren om dette blant de dokumenter som samferdselsministeren overleverte.

Kjøs: Ja, det gjør det. Men i brevet fra Forsvarsstaben om fotografiet som var offentliggjort i "Vårt Land" er det anført følgende sitat av distriktssjef Gunnestads uttalelse - jeg har lest den en gang før, men jeg skal sitere den en gang til:

"Så vidt man kan forstå er fotograferingen foretatt fra en posisjon like nord av jernbanelinjen ved Vækkerø eller ca. 650 meter utenfor det tillatte område.

Det kan ikke benektes at helikopteret kan ha vært i denne posisjon da avstanden fra området, sett fra luften er relativt liten. Fotografiet må i tilfelle være tatt umiddelbart etter utflygingen fra Fornebu hvorunder den ytre begrensingslinje av området mot nord gjerne ble fulgt som følge av helikopterets utgangsposisjon i flyplassens nordøstre hjørne."

Her er altså angitt hvor meget man antar at helikopteret kan ha vært utenfor området.

Borten: Jeg vil bare presisere at det skrivet er nytt for oss fra i dag. Meg bekjent foreligger det ingen dokumenter før som har antydning at de også har overtrådt rutebegrensningen. Bare for å presisere det.

Kjøs: Nei, dette er det som er innhentet.

Formannen: Jeg kan ikke stole så meget på min hukommelse heller, men det forekommer meg at samferdselsministeren la fram den rapporten.

Borten: Det går an å sjekke det opp.

Erling Petersen: Jeg må si at jeg også hører til dem som ikke har vært så skarpe som formannen, for jeg har akkurat samme oppfatning som hr. Røiseland og hr. Borten. Dette er vesentlig nye momenter, og det som, så vidt jeg oppfattet det, fremgår av sitatet, er vel ikke noe bevis for hvor langt flyet har vært utenfor linjen. At det i det øyeblikk fotografiet ble tatt var 650 meter utenfor, er én ting, men hvor langt utenfor det var litt før eller litt senere, det har vi ikke fått noen avgjørelse for. Det eneste vi vet er at det har vært utenfor.

Men jeg har tidligere i samme forbindelse stillet et spørsmål som jeg ikke fikk svar på. Det var dette at flyet ble undergitt en inspeksjon da det kom. Det skjedde kanskje formelt som en tollinspeksjon, men man hadde mobilisert en særskilt kyndig mann for å se etter bestemte installasjoner, og mitt spørsmål var i hvilken grad man hadde sikret seg at de installasjoner man så etter eller tilsvarende i portabel form ikke ble installert under oppholdet her eller brakt inn i flyet på annen måte - i hvilken grad man hadde absolutt kontroll med det, eller om man simpelthen har gått ut fra når man kontrollerte ved innførselen og ikke fant disse installasjoner, enten at det ikke var mulig å få dem inn senere, eller at det ikke ble gjort.

Oberst Evang: Jeg tror jeg kan svare der at en absolutt kontroll med et sånt helikopter ikke er mulig. En fullt rimelig kontroll ble gjennomført, også i betraktning av at det dog tross alt var en offisiell utstilling hvor man behandler dem som stiller ut der på en noenlunde rimelig måte. Det vil fra vår side aneeses som overordentlig usannsynlig at det i det relativt lille helikopteret kunne settes inn utstyr som hadde evne til innenfor den rute som ble lagt opp - selv om de nå beveget seg 650 meter utenfor - å kunne oppta signaler eller skaffe informasjon av noen særlig betydning. Det skal det relativt stor utrustning til, det skal knyttes til, de skal ha kraft til det. Og slik som det fløy, skulle det være nokså sikkert å kunne si at det ikke kunne knyttes til.

Borten: Jeg vil gjerne for referatets skyld ha slått fast at det er godt gjort nå gjennom de samtaler vi har hatt at forskriftene er brutt både når det gjelder det tidsintervall som ble tillatt av sikkerhetsmessige omsyn og de begrensninger i ruten som ble trukket. Hvor meget det er overskredet, er det selvfølgelig ikke et menneske

som kan si, det er bare konstatert at så er skjedd, og jeg vil gjerne at det skal være slått fast.

Jeg vil også føye til at på bakgrunn av de opplysninger som i dag er kommet fra overvåkingstjenesten, var det ikke så veldig unaturlig for stortingsmann Engan å trekke den slutning som han har trukket. - Det er mitt inntrykk etter samtale mellom de to her i dag.

Kjøs: Det bør vel også nevnes her at ifølge de redegjørelser som er gitt er det fra Forsvarets representanter uttalt at man ikke anser at den foretatte flyvning har medført noen skadevirkninger for Forsvaret. Videre bør det vel også sies at den avlytting av elektronisk virksomhet som er skjedd fra norsk side, ikke har konstatert at det er foregått uregelmessigheter i den tid flyvningene med helikopteret foregikk. Hvis det jeg sier her ikke er korrekt, vil jeg be om at de tilstedeværende militære representanter korrigerer det.

Oberst Evang: Det hr. Kjøs der sier, er etter mitt skjønn helt korrekt. Vi har meget klart sagt fra at vi regner ikke med at det har vært skadevirkninger for Forsvaret med de restriksjoner som er innført. Og det samme gjelder det siste hr. Kjøs sa, at det ikke er konstatert ved tekniske midler at det er drevet noen aktivitet som kan tenkes å ha skadevirkninger.

Erling Petersen: Uttrykket "de restriksjoner som er innført", omfatter det også den overskridelse av restriksjonene som er blitt konstatert - altså det faktiske forhold, og ikke bare det oppsatte program?

Oberst Evang: Jeg tror man i praksis gjerne vil si der - selv om kanskje generalen heller er den rette til å svare på det enn jeg - at om man angir en bestemt linje, et bestemt vertikalt plan, hvorover et fly ikke skal bevege seg, setter man det slik at om flyet på grunn av værforholdene eller andre ting kommer noen hundre meter utenfor, er ikke det avgjørende.

General Øen: Hvis jeg får lov å supplere det, så er det helt rett etter mitt skjønn at om man setter grenser som man ikke skal fly over, må de være satt med så vidt tykk linje at man ikke kan snakke om 650 meter. Jeg mener å ha hatt grunn til å gå ut fra at når Luftfartsdirektoratets observatør ikke har rapportert noen uregelmessighet - og det er i all fall ikke kommet til vår kunnskap - kan vi regne med at i hans bedømmelse har dette vært innenfor grensen, altså med andre ord, det som han er satt til å passe på. Det er i grunnen det jeg har gått ut fra. Dette som er nevnt her om 650 meter eventuelt, det vil det være helt umulig å kontrollere fra luften.

Leirfall: I tilslutning til det generalen sa om at det vil være helt umulig, vil jeg spørre: Er det også helt umulig fra den lave høyden som dette fotografiet er tatt fra, å kontrollere en avvikelse på 650 meter?

General Øen: Fra selve flyet? Ja, jeg vil ta et forbehold med hensyn til høyden, selvfølgelig vil jeg det. Det er klart at jo lavere man er, jo lettere er det å gå i detalj.

Leirfall: Det er jo tatt meget lavt.

General Øen: I alle tilfelle vil jeg si at hvis man skal sette dette som sikkerhetsgrenser, kan man ikke sette dem så hårfint at 650 meter skulle spille noen rolle i den forbindelse. Jeg vil snarere si det slik: Det ville ikke være riktig fra vårt eksperthold å sette en grense på den måten, og det går jeg ut fra at de heller ikke har gjort.

Erling Petersen: Ja, vi er jo så sakkyndige på dette område at vi er nødt til å stille kanskje unødvendige spørsmål. - Jeg kan akseptere at det må være en margin når det gjelder stedsbestemmelsen, men mitt ene spørsmål er om det har vært en tilsvarende margin når det gjelder tidsfristen, altså de tider da helikopteret skulle fly? For så vidt jeg forstår, har tidsgrensen vært overskredet. Og mitt annet spørsmål er da: Hvordan har kontrolløren reagert på overskridelsen av tiden?

General Øen: Hvis jeg skal prøve å svare på det, vil jeg komme tilbake til det jeg for så vidt nevnte, det moment at jeg i grunnen har gått ut fra at når kontrolløren ikke har rapportert noen uregelmessighet - han var jo klar over hva han var satt til å gjøre - har han ansett det for å være av mindre betydning. Jeg har bare hatt anledning til ganske flyktig å se på den tabellen, men jeg forstår at det knytter seg en del spørsmål til denne tidsrapporten over alle flyvningene, og vi skal naturligvis med den største glede gjøre det, hvis vi kan yte noen tjeneste ved å gå igjennom den og vurdere dette litt nærmere. Jeg har sett bare på ett tilfelle som ble påpekt, for meg, hvor en flyvning var foretatt fra kl. 8, tror jeg det var. Det var den første flyvningen.

Kjøs: Det var noen minutter over 8.

General Øen: Og det var en flyvning som kalles "lokal". Vel, uten å ha gått dypere inn i saken vil jeg tro at det dreier seg om en rent teknisk prøveflyvning som formodentlig er foregått like over plassen. Jeg tror det er en flyvning på 5 - 6 minutter, og at flyveren, før han har gått på en flyvning med passasjerer, har foretatt en rent teknisk prøve ved å gå opp. Det er bare en antagelse, men denne flyvningen er så kort at jeg ville tro det. Men alt dette vil man kunne få bekreftet ved å gjennomgå rapporten og ved å eksaminere observatøren.

Røiseland: Hr. Petersen spurde korleis observatøren reagerte på ei eventuell overskridning av flytida. Det er ein annan ting som eg synest er vel så viktig: Var det sett nokon margin når det galdt utkopling av dei elektroniske anlegga, slik at ein kan

vere viss på at dei ikkje kom i drift igjen før flyet hadde kome ned? Dersom det ikkje var nokon tidsmargin der, er det jo livsfarleg at dei har vore oppe nokre minutt for lenge.

Oberst Evang: For at et slikt helikopter skal kunne ta elektroniske målinger av noen betydning, må det ha installert så meget materiell at det merkes eller synes. De måtte kaste ut noen passasjerer, dette måtte stå på relativt konstant. Som jeg tidligere har nevnt, tror jeg vi kan garantere at slik utrusting ikke er installert. Det kan ikke hindre at flyveren i sin lomme har en liten mottager, men det regner vi med ikke spiller noen rolle, for det kan godt gjøres på annet vis. Derfor tror vi ikke at representantens spørsmål der er relevant, fordi at denne situasjon regner vi med ikke noensinne har oppstått. Det vil ikke si at ikke flyets ordinære anlegg for kontakt med bakken ikke har vært til stede. De nødvendige flysikringsmidler og navigasjonsmessige hjelpemidler må selvsagt være der. Men de kan ikke løse en etterretningsmessig oppgave.

Erling Petersen: Det er en tanke som faller meg inn, og det er at russerne jo egenhendig har kunnet finne opp vannstoffbomben, og de har kunnet konstruere raketter som andre ikke har klart. Har vi noen absolutt sikkerhet for at de ikke nettopp når det gjelder små mottagere er kommet et stykke lenger enn vi overhodet vet om eller kan lage i den vestlige verden? Og at kanskje interessen for helikopterflyvninger over andre lands territorier kan være animert av den ting at man har en slik historie? Jeg vil ikke si at det er sannsynlig, men jeg er av en så mistenksom natur at jeg ikke vil utelukke momentet.

General Øen: Jeg kan der bare få henvise til hva jeg sa ved forrige møte, hvor i grunnen dette spørsmål også ble reist, og jeg for min del da sa at jeg tror ikke vi kan garantere oss 100 prosent på noe hold når det gjelder disse spørsmålene. Men vi har dem, den risikoen er jo til stede, en mann kan for eksempel også gå rundt med et apparat i lommen eller tilsvarende kjøre rundt i en bil, og man kan ikke eliminere enhver risiko på dette felt. Jeg må si for min egen del at jeg anså det som forholdsvis greit med et helikopter, fordi at det kan man følge, det er i og for seg lettere å følge med på hvor et helikopter befinner seg enn hvor en bil eller hvor en enkelt mann befinner seg. En risiko, teoretisk i all fall, er til stede for avlytting på disse felter, som man aldri vil kunne si seg 100 prosent sikker for. Men man hadde tilstrekkelig kontroll med det, vil jeg tro, med den ordning som her var truffet. Jeg går ut fra at jeg får tilslutning til det.

Oberst Evang: Ja.

Borten: Det er kanskje ikke så fruktbart å diskutere det, men jeg synes hele saken begynner å stille seg litt merkelig. For det ble jo sagt bestemt meget sterkt sist at det ikke var tale om å ha kunnet gi tillatelsen uten med de sikkerhetsregler som ble tatt, og nå får vi etterpå høre at sikkerhetsreglene ble brutt. Det ble sagt sist at

det tilfeldig ble oppdaget fra en seilbåt at de fløy utenom den tillatte tid, og når en først har konstatert det, må en jo kunne tenke seg muligheten av at sikkerhetsforanstaltningene med utkobling etc. ikke var i funksjon. Så jeg må si at jeg føler meg litt usikker. Men nå er det jo skjedd, og jeg vil da gjerne som en avslutning si at vi kom jo til å gå på dere i sikkerhetstjenesten og Forsvaret veldig hardt, og unødig hardt kanskje for så vidt, i denne saken. Mitt inntrykk er at hvis man skal snakke om feilvurdering, så er det skjedd på det politiske plan, i Utenriksdepartementet. Jeg kan ennå ikke se hvilke tungtveiende hensyn det var som talte for at det skulle gis en slik tillatelse, med alle de om og men som det måtte medføre. Det vil jeg gjerne ha sagt, at det er der jeg mener det er størst grunn til å rette kritikken for den foretatte disposisjon.

Kjøs: Som ordfører for saken vil det vel falle i min lodd å formulere enten skriftlig eller muntlig det som i sin tid skal sies, og hvis det er så at man vil rette en bebreidelse mot Utenriksdepartementets behandling av saken, mener jeg nok det vil være riktig at man innkaller representanter for Utenriksdepartementet og hører hva de har å si om de hensyn som gjorde at man fant å burde gi tillatelsen.

Borten: Jeg vil jo da opplyse at representanten Nordahl stilte det spørsmålet allerede for to møter siden, å få en begrunnelse for hvorfor tillatelsen ble gitt og om den politiske vurdering som var tatt. Så det ville det jo vært anledning til å få.

Formannen: Jeg må si at jeg er redd for at jeg igjen skal bli beskyldt for å være for skarp. Hr. Nordahl reiste det spørsmålet, men jeg tror ikke at han selv krevet at man skulle be Utenriksdepartementet om noen forklaring, og i all fall ikke at det ble besluttet i komiteen. Så jeg kan ikke gå med på at jeg der har gjort meg skyldig i noen forsømmelse.

Borten: Nei, jeg mente ikke å kritisere formannen på noen måte. Jeg ville bare konstatere at det ikke er kommet.

Formannen: Men det kan selvsagt gjøres. Er det andre som forlanger ordet? - Da så ikke er skjedd, skal jeg få lov til å takke de embetsmenn som har vært til stede og takke hr. Engan. Det kan hende at vi blir nødt til å beslaglegge en del tid også senere.

De tre offiserer samt hr. Engan forlot her møtet.

Formannen fortsatte:

Det gjelder da sakens videre behandling. Jeg vil foreslå at komiteen retter en henvendelse til Utenriksdepartementet og ber om at de embetsmenn som har hatt med denne sak å gjøre, møter for komiteen for at man kan stille dem de nødvendige spørsmål og de kan redegjøre for sakens behandling. Jeg vet ikke om komiteen i denne sammenheng anser det for vesentlig at utenriksministeren selv møter, idet han

nemlig, så vidt jeg er underrettet, reiser til Italia 21. mars og vel neppe kommer tilbake før den første uke over påske. Men vi kan vel ikke gjøre stort med saken før den tid allikevel.

For det annet vil jeg foreslå at vi henvender oss til Forsvarsdepartementet og ber det la Forsvarsstaben undersøke de forhold som her har vært på tale, at de gjennomgår rapportene fra Luftfartsdirektoratets observatør og påpeker overskridelsene av både de tidsgrenser og de geografiske grenser som har vært satt, og at de i den forbindelse vurderer disse overskridelser. Er man enige om det?

Erling Petersen: Man skulle kanskje også presisere at man under vurderingen også bør sammenholde flytidene og utkoblingstiden.

Formannen: En kan godt det, men det ble det etter min oppfatning svart på. Jeg vil be hr. Petersen formulere den setningen, som vi da skal føye inn i brevet.

Røiseland: Eg er einig i at utanriksministeren bør møte, men eg synest nok også at han på førehand, kanskje gjerne underhand, av formannen bør bli gjort merksam på at sjefen for Etterretningstenesta har gjeve uttrykk for ein viss irritasjon over den måten som Utanriksdepartementet generelt behandlar sikkerheitsspørsmål vis-à-vis russarane på. Han bør ha greie på det på førehand.

Kjøs: Han bør vel få se referatet av uttalelsene.

Formannen: Er det noe annet som komiteens medlemmer ønsker at man skal foreta seg i denne sak?

Leirfall: Jeg vet ikke hva som har passert før, men jeg vil gjerne få lov å spørre om det er konstatert at kontrolløren var med i flyet ved alle oppstigningene, også dem som jeg nå forstår er skjedd til ulovlig tid.

Kjøs: Det fremgår av dokumentene at det har vært kontrollør med ved alle oppstigninger.

Formannen: Mener komiteen at det er mer man kan foreta seg i sakens anledning? - Jeg skal da sørge for å få sendt disse henvendelsene, og så får vi ta sikte på et møte om saken igjen over påske.

Møtet hevet kl. 10.35.