

# Den vanskelige ulykken

**Dessverre vil trolig jakten på spøkelses i Mehamn fortsette.**

**Kristoffer Egeberg,  
KOMMENTAR**

(Dagbladet.no): I over 20 år har pårørende, konspirasjonsteoretikere og journalister jaktet på spøkelses i kjølvannet av Mehamn-ulykken.



**GRANSKING:** Mehamn-ulykken har blitt gransket fire ganger. Hver gang har konklusjonen vært den samme - at de ekstreme turbulens- og vindforholdene førte til at flyet styrtet.



**HYSTERI:** Medias jag etter nye avsløringer har tidvis ført til harrierhysteri. Denne vrakdelen, angivelig funnet 17 år etter ulykken, ble umiddelbart identifisert som en bit fra et Harrier-fly - og et bevis for at Mehamnflyet ble påflydd. Men det viste seg senere at delen aldri har tilhørt et slikt fly.

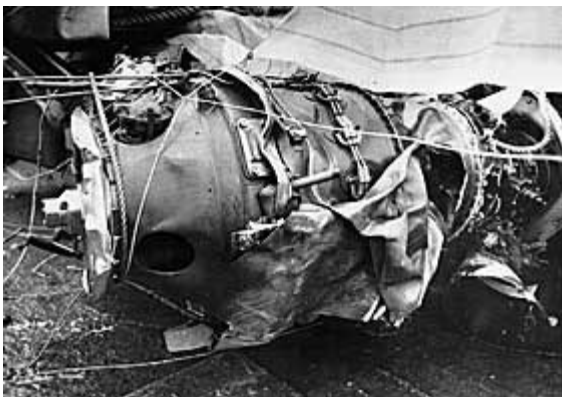


**KRITIKER:** Jagerfly-teorien og beskyldningene om en storstilt dekkoperasjon har vært drevet fram av blant andre Ulf Larsstuvold. Han har jobbet med ovedfagsoppgave i historie på disse teoriene. Han var også hovedresearcher for NRK Brennpunkt da de laget dokumentar om ulykken i 2002, og ble kåret til årets nordlending på grunn av «avsløringene».  
Foto: Bjørn Landsem



**TRUET PÅ LIVET:** Den pensjonerte generalen og mangeårige leder for havarikommisjonen, Wilhelm Mohr (88), har måttet tåle alvorlige beskyldninger, truende brev og telefontrusler.

Foto: Jeanett Landfald



**SKADET:** Flyvraket hadde ingen skader som pekte mot at det hadde kollidert med et annet fly. Tross dette, har myten om britiske Harrier-fly spunnet seg stor de siste 20 årene.

Foto: Scanpix

Tragedien 11. mars 1982 kostet 15 mennesker livet. Og det er rett og rimelig at en slik ulykke blir gransket så langt som mulig. Få ulykker har blitt gransket så mange ganger som denne.

### **Nekter å tro**

Mehamn er blitt ulykken det har vært vanskelig å akseptere. Til tross for at to

havarikommisjoner, en kommisjonsrapport, samt en stortingsoppnevnt granskningskommisjon har kommet fram til samme konklusjon - at Twin Otteren LN-BNK styrtet for egen maskin - varslers de gamle kritikerne nok en gang omkamp. De er skuffet over konklusjonen. Men selv en skuffende konklusjon kan være riktig.

**Kritikerne virker fast bestemt på at Forsvaret står bak en gedigen internasjonal dekkoperasjon for å skjule at to britiske Harrier-fly drev ulovlig «cowboy»-flygning i den norske selvpålagte forbudssonen, og at et av disse krasjet med Twin Otter-flyet fra Widerøe.**

### **Personlig engasjement**

Påstandene førte til at en utvidet havarikommisjon foretok ny gransking i 1987. Men nye påstander om jagerfly resulterte i en ny granskningsrapport i 1997. Så blusset de samme konspirasjonsteoriene opp igjen i 2002, og resulterte i den fjerde granskningen som i tirsdag konkluderte - og umiddelbart blir angrepet av kritikerne.

Både de to første havarikommisjonene - og nå også den stortingsoppnevnte granskningskommisjonen - skal være en del av konspirasjonen.

**Sjefskritikeren, historiker Ulf Larsstuvold, har i en årrekke forsket på - og ikke minst gjort seg profilert på - Mehamn-ulykken. Han har selv vært flyger i Widerøe, og skriver hovedoppgave om ulykken og var researcher for NRK Brennpunkts prisbelønnede dokumentar som utløste den siste granskningen i 2002. På bakgrunn av dette ble han kåret til årets nordlending av avisa Nordland, og har dermed en rekke personlige grunner til å holde liv i debatten.**

Også RV-politikeren Erling Folkvord har jobbet hardt med å fremme denne og andre konspirasjonsteorier som alle knytter seg til krigsveteranen, generalen og daværende leder for havarikommisjonen, Wilhelm Mohr.

### **Sårende fakta**

Parallelt har særlig en part i saken, advokater som representerer familien til flykapteinen om bord ulykkesflyet, vært raskt ute hver eneste gang Mehamn-ulykken blir nevnt.

Advokatene har flere ganger forsøkt å fjerne all offentlighet rundt havarikommisjonens funn om at kapteinen om bord i lengre tid hadde slitt med blodtrykket og brukte medisiner for dette.

Han oppga aldri dette for legenemnda, som hvert tredje år godkjenner sertifikatfornyelse for trafikkflyvning. I 1987 ba familiens advokat at kapittelet om kapteinens helsetilstand skulle fjernes fra den offentlige rapporten fra havarikommisjonen.

**Blant andre Dagbladet har blitt kontaktet av advokater etter å ha skrevet om ulykken. Temaet har vært mulige søksmål mot kilder eller journalist, skulle kapteinens handlingsmåte eller helsetilstand bli omtalt negativt.**

### **«Bevisene»**

Dokumentaren i NRK 2002 utløste ny mediestorm rundt ulykken. Dagbladet valgte å ettergå «bevisene» Larsstuvold, andre kritikere, dokumentaren og flere medier hentet frem fra fortiden, og ble mildt sagt overrasket over hvor lite pålitelig disse var.

- **Den pensjonerte majoren Per Gavin var et av hovedvitnene i NRK-dokumentaren, og hevdet å ha sett to britiske Harrier-fly på sin radar i Sørreisa fly inn i forbudssonen i Finnmark, og senere returnere til henholdsvis Tromsø og Bardufoss.**

*Da vi ringte ham, medga Gavin at radaren på Sørreisa på langt nær rakk så langt som inn i Finnmark, og at han derfor ikke hadde sett flyene fly inn i forbudssonen - men i den retning. Når han så dem, og hvor lenge de eventuelt var ute av radarbildet, kunne han ikke huske. Heller ikke når på dagen han så flyene.*

*Ifølge radarstasjonens logg satt enn annen operatør, Ivar Fredriksen, på radarskjermen Gavin hevder han fulgte med på. Fredriksen og sju andre tidligere radaroperatører på stasjonen avviser at de så noe uvanlig på ulykkesdagen.*

- **Den tidligere radaroperatøren Svein Ole Sandvik gikk så ut og hevdet han hadde sett på sin radar i Kautokeino at to britiske jagerfly nærmet seg ulykkesflyet.**

*Det skulle vise seg at han ikke begynte å jobbe på radarstasjonen før sju måneder etter ulykken.*

- **Enkelte vitner hevdet å ha sett et skadet Harrier-fly på et avsperrt område på Bardufoss, noe de stod fram med 20 år etter ulykken. Noen husket kraftige skader på høyre vinge, mens andre husket skader på venstre. Flere husket bulker og skader på buken, mens mange kunne huske klar avskalling av grønnfarge lik fargen på et Widerøe-fly.**

*Men Widerøes fly var ikke grønne i 1982. Og flere uavhengige flyekspertter betegner det som svært usannsynlig, om ikke umulig, å fly taktisk (og under radarhøyde) fra Troms til Mehamn og tilbake i et Harrier-fly fra 1982. Det ville rett og slett ha gått tom for drivstoff. I alle fall hvis vinger og buk i tillegg var skadet. Det er omlag 430 kilometer mellom ulykkesstedet og Bardufoss, og et titalls flyplasser der et skadet jagerfly kunne ha søkt nødhavn før det kom til Bardufoss.*

*Derimot ble et Harrier-fly skadet under skytetrening på Setermoen i Troms en drøy time etter havariet. Dette lettet fra Tromsø en time etter havariet, og søkte nødhavn på Bardufoss. Få år senere skapte et annet Harrier-fly mange medieoppslag da det kolliderte med en strømkabel. Bildene av dette viste skader på vinge og buk, lik det mange av Mehamn-vitnene husker.*

- **Enkelte vitner har i etterkant meldt at de så kamuflerte Harrier-fly over Mehamn ulykkesdagen. Mange av disse dukket opp i 1987 da jagerfly-teorien og spekulasjonene blusset opp for første gang. Mediene brukte den gangen ferske bilder av britiske Harrier-fly, fra en vinterøvelse i 1986. Da hadde flyene avvaskbar kamuflasje i hvitt og grått som i dag er vanlig på mange jagerfly.**

*Men i 1982 hadde ikke de aktuelle flyene slik kamuflasje. Det bekreftet det britiske forsvaret overfor Flyhavarikommisjonen i 1987 - og flere uavhengige eksperter samt offiserer på de aktuelle flystasjonene ovenfor Dagbladet da vi undersøkte saken i 2002.*

- **I 2002 dukket det også opp en flydel i fjæra ved Ingøya, som raskt ble knyttet til Mehamn-ulykken. Fiskeren Roald Olsen sa han hadde funnet den i 1999, men at han**

**ikke hadde gitt den videre fordi han ikke hadde tillit til Forsvaret eller myndighetene. Jagerflytekniker Oddmund Bjørnaali ved Bodø Hovedflystasjon identifiserte raskt flydelen som en del av halepartiet eller bukfinnen på en britisk Harrier-jager.**

*Men da Dagbladet ringer, vedgår han at aldri har jobbet med, eller sett byggetegningen for Harrier, og derfor ikke kan fastslå at delen stammer fra et slikt fly. Like senere avviser britiske eksperter at delen kan ha tilhørt en Harrier. Vi fant også ut at den fiskeren også i 1999 hadde kontaktet media og vist fram flydelen til avis- og TV-reportere i Nord-Norge. Den gangen hevdet han at delen ble funnet i 1997.*

### **Vanskelige sannheter**

Det er flere slike eksempler vi kunne ha vist til. Og det må knyttes undring til at nye vitner så tinderklart husker denne dagen i 1982, og i detalj beskriver de mystiske jagerflyene, men først melder i fra tiår senere. Samtidig har den store majoriteten i området verken sett eller hørt jagerfly.

**Det virker vanskelig å tro at flere hundre - kanskje tusen personer fra stat, forsvar, politi, og sivil luftfart skal ha deltatt i, og holdt kjeft om en storstilt dekkoperasjon for å beskytte en britisk pilot og unngå den relativt marginale skandalen et brudd på Norges selvpålagte flyforbud for utenlandske militærfly i Finnmark ville utgjøre. Spesielt i dag, over 20 år senere, hvor verken kald krig eller allianseforhold skulle tilsi at sannheten ville bli for dyr.**

Derimot har flyfabrikanten De Havilland og Widerøe godtatt teoriene om at flyet falt ned av seg selv. Flyvraket hadde ingen skader som tilsa at det traff et annet fly - derimot er det uomtvistelig stadfestet at vind- og turbulensforholdene på havaristedet var så ekstreme at både sivile og militære flygere som deltok i søket ble «skremt» og var redd for selv å havarere.

**Ingen radarer i Nord-Norge plukket opp andre fly nær ulykkesflyet før det forsvant. Ingen så selve styrten, og bare ett vitne har sannsynliggjort at hun hørte selve styrten - et motorhyl, og så et «splash» - men denne lyden ble ikke overdøvet av brølende jetmotorer fra to britiske Harrier-fly.**

Man vil aldri få nøyaktige svar på hva som skjedde sekundene før LN-BNK styrtet ettermiddagen 11. mars 1982. Den kunnskapen tok de 15 om bord med seg i tragedien. Men når en granskningskommisjon for fjerde gang konkluderer med at ulykken var en ulykke - og ingen konspirasjon - er det på tide å sette punktum. Selv om det betyr en omskrivning av Larstuvolds historie, og tapet av en stor skandale.