

SKUP 02 – 43

Prosjekt: Vanskelige vitner
Medarbeider: Lars O. Toverud m.fl.
Publikasjon: NRK – Brennpunkt
Publisert: November 02
Medium: Fjernsyn
Tema:

Mehamn-saken

”Vanskelige vitner”

Metoderapport til SKUP 2003

NRK Brennpunkt/NRK Finnmark

1. INNLEDNING

1.1. Navn på journalistene som arbeidet med saken:

Denne saken er en samproduksjon mellom NRK Brennpunkt og NRK Finnmark. Fra NRK Brennpunkt deltok Lars O. Toverud og Ståle Hansen – fra NRK Finnmark Stein-Arild Olaussen, Geir Jørgensen, Eirik Palm og Bill Iversen.

1.2. Tittel på arbeidet:

Tittelen på arbeidet er ”Vanskelige Vitner”.

1.3. Publisering

Saken ble publisert i Brennpunkt på NRK1 tirsdag 19. november 2002, med reprise påfølgende torsdag. I tillegg ble det lagt ut en del faktastoff og overskuddsresearch på NRK Finnmarks og Brennpunkts nettsider.

1.4. Redaksjonsadresse og telefon:

NRK Brennpunkt
NRK – OFFD FG31
0340 OSLO
Tlf: 23.04.90.00

NRK Finnmark
Grensen 5
9811 VADSØ
Tlf: 78.95.09.00

1.5. Kontaktperson

NRK Brennpunkt: Ståle Hansen, Tlf. 23.04.28.87 / 905.92.321

NRK Finnmark: Stein Arild Olaussen, Tlf: 78.95.09.00 / 41.45.87.16

2. BAKGRUNN

2.1. Hvordan kom arbeidet i gang? Hva var ideen som startet det hele?

Den 11. mars 1982 styrtet Widerøes flight 933 i havet utenfor Gamvik i Finnmark. Det var 13 passasjerer og to besetningsmedlemmer om bord i flyet som var i ferd med å avslutte den korte turen mellom Berlevåg og Mehamn. Alle omkom.

Havarikommisjonen for sivil luftfart gransket ulykken, og kom fram til at årsaken var at Twin Otterens haleparti hadde gått i oppløsning i luften. Kommisjonen spekulerte i at årsaken kunne være at piloten hadde fått et illebefinnende og utsatt rorpedalene for en ekstrem påkjenning, kombinert med at flyet ble truffet av uvanlig kraftig turbulens. Samtidig skal en bagasjeluke i nesen på flyet ha åpnet seg og en bag ha falt ut. Denne bagen skal så ha slått inn i halefinnen på flyet.

Verken lokalbefolkningen eller flymiljøet i Widerøe har slått seg til ro med denne forklaringen. Dette har mange årsaker. Flygere som kjenner Twin Otteren fester ingen lit til havarikommisjonens årsaksforklaring. Flere titalls vitner på bakken hevder uavhengig av hverandre at de så fremmede militærfly i området på havaritidspunktet – mange av dem kan tidfeste observasjonene nøyaktig. Og gjennom de 20 årene som har gått siden ulykken har det stadig kommet opplysninger fra anonyme militære kilder om at det finnes informasjon om fremmede fly som offentligheten ikke er blitt gjort kjent med. Disse opplysningene er tidvis fremført med så stor kraft at de har ført til to nye granskninger av ulykken – i 1988 og 1997. Begge granskningene ble ledet av generalløytnant Wilhelm Mohr, som også hadde ansvaret for granskningen etter ulykken i 1982. Konklusjonen var den samme hver gang – det hadde ikke vært fremmed flytrafikk i havariområdet da ulykken skjedde.

Alle granskningene har vært utsatt for sterk kritikk. Vitner hevder at deres utsagn er blitt manipulert av kommisjonen og det har blitt hevdet at sentral informasjon er utelatt fra rapportene. Selv tyve år og tre granskninger etter tragedien er Mehamn-ulykken den dag i dag et åpent sår.

I tillegg ga den kalde krigen Mehamn-saken ekstra sprengkraft. Ulykken skjedde langt øst for den grensen norske myndigheter hadde satt for allierte militærfly i Finnmark. Dersom det virkelig hadde vært utenlandske jagerfly på ulykkesstedet ville det vært et grovt brudd på det regelverket norske politikere hadde vedtatt – og det ville gitt det daværende Sovjetunionen

god grunn til å stille spørsmålstegn ved andre norske selvpålagte begrensninger – som atom- og basepolitikken.

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 æresskjelt 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.

Journalist Stein Arild Olaussen i NRK Finnmark er selv fra Mehamn. På ulykkesdagen i 1982 arbeidet han på et fiskemottak på stedet, og sammen med to kolleger observerte han de fremmede jagerflyene passere langs kysten. Han har derfor hatt en spesiell interesse for saken i flere år. De siste årene har han hatt en omfattende dialog med Ulf Larsstuvold - Widerøepilot og hovedfagsstudent i historie. Larsstuvold har samlet og systematisert en enorm mengde informasjon om Mehamn-ulykken – om blant annet flybevegelser, vitneobservasjoner og generell historikk. Larsstuvolds materiale omfattet også research som var gjort av avdøde NRK-journalist Oddvar Kristoffersen. Fra våren 2000 tok Olaussen og Larsstuvold kontakt med en lang rekke mulige vitner og gjennomgikk skriftlig dokumentasjon som til slutt dannet grunnlaget for at det ble besluttet å starte arbeidet med et Brennpunkt-program om Mehamn-saken. Høsten 2001 ble det opprettet en egen ”Mehamn-gruppe” i NRK Finnmark som arbeidet bredt med saken. På vårparten i 2002 kom så Brennpunkt-redaksjonen med i arbeidet.

2.2. Hva var den sentrale problemstillingen ved starten av prosjektet?

De første årene var hovedmålet med arbeidet svært bredt – nemlig å skaffe fram all mulig informasjon om ulykken og granskningen, og sammenholde dem med havarirapportene. Alle typer informasjon var interessant – fra vitneobservasjoner til utsagn fra britisk flypersonale og teknisk informasjon om skadebildet. Som vanlig var formålet å skaffe seg bredest mulig bilde av sakskomplekset slik at vi kunne identifisere hvilke områder vi burde fokusere på. De sentrale spørsmålene hele veien har vært om ulykken kan ha blitt forårsaket av kollisjon med et annet fly, og om opplysninger som pekte i den retningen har blitt bagatellisert og underslått av havarikommisjonene.

2.2. Ble problemstillingen endret underveis? I så fall hvorfor, og hvordan?

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 virkelig *hadde* vært fremmede fly på havaristedet på det tidspunktet ulykken inntraff.

Selve grunnmuren i alle havarirapportene om Mehamn-ulykken var at noen slik trafikk ikke hadde eksistert. Også Forsvaret har gjennom de tyve årene som er gått, hevdet med stor styrke at det ikke var andre fly til stede da Widerøe-maskinen styrtet.

3. ORGANISERING AV ARBEIDET; METODEBRUK OG KILDER

3.1. Organisering

Da arbeidet med Brennpunkt-programmet begynte, fantes det en usedvanlig solid grunnmur å bygge på. Arbeidet til Stein Arild Olaussen og senere hans kolleger i NRK Finnmark, og det systematiske materialet fra Ulf Larsstuvold, var sannsynligvis mye mer omfattende enn det materialet de tre havarikommisjonene hadde forholdt seg til da de gransket saken. Gjennom dette arbeidet var en lang rekke kilder og mulige medvirkende i programmet identifisert. Det dreide seg i hovedsak om to kategorier – vitner på innsiden av det militære systemet og sivile vitner som hadde gjort observasjoner fra bakken.

Det ble utarbeidet omfattende lister over ansatte og vernepliktige som hadde tjenestegjort på de mest sentrale radar- og kommandopostene i Nord-Norge på ulykkesdagen. Disse ble puslet sammen ved hjelp av en lang rekke kildesamtaler, skriftlige dokumenter som inneholdt enkeltnavn og oppgaver fra Luftforsvarets og Sjøforsvarets utdanningsanstalter for radaroperatører. Samtidig ble radarstasjonenes kapasitet og virkemåte kartlagt så langt det var mulig (mange av disse opplysningene er graderte).

Etter grundige samtaler med samtlige tilgjengelige vitner ble deres observasjoner plottet inn på et områdekart over Troms og Finnmark. Det viste seg at det fantes nesten 50 sivile og militære vitner som hadde observert fremmede jagerfly på ulykkesdagen. Vitnenes geografiske plasseringer gjorde det mulig å tegne ut en flyrute som jagerflyene måtte ha fulgt fra Tromsø Lufthavn til Berlevåg – og vestover forbi havaristedet. Vitnene spente fra militære luftkontrollører som selv hadde sett flyene på radar og endog snakket med de britiske jagerpilotene, til vanlige finnmarkinger som hadde fått små glimt av jagerflyenes bevegelser.

Det ble satt opp grundige tidslinjer og kronologiskjemaer for de viktigste arenaene på ulykkesdagen – som for eksempel flytårnene i Tromsø og på Bardufoss og radarstasjonen i Honningsvåg. Disse skjemaene var bygget på det lille som finnes av loggbøker og nedtegnelser, samt vitneobservasjoner. Sammenholdt med hverandre gir de en unik ”tredimensjonal” innsikt i hendelsene den 11. mars 1982.

3.2. Kildene og kildekritikk

Det var tidlig klart at de viktigste vitnene som kunne gi genuint nye og troverdige opplysninger ville være militært ansatte som satt sentralt plassert på ulykkesdagen. Dette betød at vitnearbeidet ville bli svært vanskelig. Mange av disse ville være bundet av militær taushetsplikt, og har også tradisjonelt en svært sterk korpslojalitet. Dette viste seg å holde

stikk, og flere av dem som til slutt valgte å gi oss opplysninger gjorde dette etter lang tids ”bearbeiding”.

Ulf Larsstuvold hadde allerede vært i kontakt med en lang rekke av de aktuelle personene, og hadde et godt bilde av hvem som ville kunne 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 fram offentlig med opplysningene han satt på.

Per Gavin er i denne sammenhengen ingen hvemsomhelst. Da ulykken skjedde var han stasjonssjef på den militære kontrollstasjonen i Sørreisa i Troms. Som såkalt ”Master Controller” hadde han ansvaret for det militære luftrommet i Nord-Norge under den store NATO-øvelsen som pågikk i området. På sin posisjon hadde han radar-skop som viste luftbildet, og han hadde ledelsesansvaret blant annet for radarstasjonene i Finnmark. Det han kunne fortelle var en bombe. Han hadde selv sett to Harrier jagerfly fra den britiske No. 1 Squadron ta av fra basen på Langnes flyplass i Tromsø. Flyene fløy mot nordøst – i retning av den forbudte flysonen i Øst-Finnmark. Deretter gikk de så lavt ned at de forsvant fra radaren. Men kort etter fikk han en telefon fra en av de underlagte radarstasjonene – Luftforsvarets radar i Kautokeino. I korte glimt hadde radaren deres sett Harrierflyene idet de krysset den forbudte grensen på 24 grader øst – og fortsatte østover i retning av stedet der Widerøeflyet kort etter skulle havarere. Gavin fortalte at han reagerte med sinne på villmannsflygingen, og ga skvadronen flyforbud med umiddelbar virkning. Litt senere ble Gavin oppkalt av den britiske piloten i ett av Harrierflyene. Han fortalte at han hadde feil på flyet og trengte en prioritert landing på Langnes. Han ville ikke opplyse hva feilen besto i.

Vi forsto at Gavins sterke vitneprov ville bli en nøkkel i programmet. Det var nå essensielt å skaffe vanntett dokumentasjon på at Gavins historie var korrekt. Vi bestemte oss for at hvert ledd i det han fortalte måtte dobbeltsjekkes og helst verifiseres av andre 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 på 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 fram med informasjonen. (I ettertid har en tredje Sørreisa-ansatt – identifikasjonsoffiser Alex Kverneland – stått fram i NRK Dagsrevyen og bekreftet det Gavin fortalte).

Et nytt gjennombrudd kom da vi via en kilde fikk tak i et brev som ble skrevet av en tidligere vaktstasjonssjef ved den militære e-tjenestens topphemmelige radaranlegg i Vardø. Brevet var skrevet i 1997 i forbindelse med at Mehamn-saken var omtalt i media. Vaktstasjonssjefen skrev at han den 11. mars 1982 hadde fått melding via e-tjenestens interne nett om at britiske Harrierfly var inne i den forbudte sonen, og at de befant seg så langt øst som over Tanafjorden. Dette er øst av stedet der Widerøe-flyet styrtet. Vaktstasjonssjefen skrev at det hadde hendt flere ganger at allierte fly befant seg her, og at det eksisterte interne rutiner i e-tjenesten for å varsle når det skjedde. Brevet var gradert og ikke frigitt for offentlig innsyn. Det var stilet til Forsvarets etterretningstjeneste og Forsvarskommando Nord-Norge. Da vi kontaktet vaktstasjonssjefen følte han

seg fremdeles bundet av taushetsplikten og ønsket ikke å utdype det han hadde skrevet – langt mindre å stå fram i et TV-intervju. Han bekreftet imidlertid at han sto for alt han hadde skrevet i brevet. Et viktig moment var at vaksjefen ikke hadde noen forbindelse til Per Gavin eller Sørreisa, men gjorde sine observasjoner fullstendig uavhengig av Gavins system.

Vegg i vegg med e-tjenestens radar i Vardø ligger Luftforsvarets radar. Der viste det seg at den nesten biten i puslespillet befant seg.

I forbindelse med kildearbeidet kom vi i kontakt med en annen, nåværende ansatt i Forsvarets etterretningstjeneste. Han kunne fortelle at Forsvarets etterretningstjeneste helt fra ulykken skjedde, visste at det hadde vært to britiske fly i området. Han hevdet også at denne dokumentasjonen ennå fantes i arkivene, men at det ville være umulig for oss å få tak i den. Han ga likevel noen tips om hvordan vi kunne få bekreftet dette og ba oss undersøke forhold omkring observasjoner som var gjort av Luftforsvarets radarstasjon i Vardø. Denne stasjonen hadde observert fly i området, men det som var spesielt med denne observasjonen var at det ikke var noe transpondersignal (kjennetegn) på det ekkoet som Vardø-radaren fikk inn. Alle sivile fly sender ut slike transpondersignaler, og en analyse av de tilgjengelige radarbildene viste oss at transpondersenderen på Widerøes flight 933 fungerte fint på ulykkesdagen. Dersom fly befant seg ulovlig i området ville disse ha slått av sin transponder for å unngå å bli oppdaget.

I tillegg kunne ikke denne radaren observere ulykkesflyet i den høyden det fløy i mellom Berlevåg og Mehamn. Terrenget rundt radarstasjonen sperret for sikten vestover ettersom radarens hovedoppgave var å holde øye med lufttrafikken i retning Kolahalvøya. Alt tydet derfor på at de signalene Vardø-radaren hadde plukket opp *ikke* var Widerøe-flyet men et annet fly. Tidspunktet for observasjonen var nøyaktig det samme som styrtidspunktet.

Havarikommisjonen skrev i sin rapport at det ikke fantes noen dokumentasjon av observasjoner fra Vardø-radaren fordi kameraet som tok bilder av radarskopet hadde vært ute av drift denne dagen. Dette var ikke riktig hevdet kilden, og fortalte at denne tapen var i forvaring hos Forsvarets etterretningstjeneste. Denne påstanden ble gjentatt av en tredje kilde som har bakgrunn i e-tjenesten etter at programmet ble sendt. Denne opplysningen lot seg ikke verifisere og ble derfor ikke brukt i programmet.

Journalist i NRK Finnmark og medlem av ”Mehamn-gruppa”, Bill Iversen, hadde tjenestegjort ved Vardø-radaren og hadde kilder som kunne identifisere hvem som var på vakt på ulykkesdagen. Vi fant da fram til radaroperatør Geir Glorviksmoen som var den som hadde gjort observasjonen. Det han fortalte var helt i samsvar med det kilden i e-tjenesten hadde fortalt. Andre kilder knyttet til Vardø-radaren bekreftet at det ikke var noen tekniske feil ved radaren denne dagen. Vedkommende bekreftet også at det ble bemerket at flyet som ble oppfanget på radaren ikke hadde transpondersignal. Til sammen har vi hatt kontakt med fem forskjellige kilder knyttet opp mot Vardø-radaren, hvorav kun Glorviksmoen lot seg overtale til å stå åpent fram.

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 klasseforstanderene kunne dermed gi en helt nøyaktig tidfesting på observasjonen.

I journal for militær lufttrafikk på Langnes var ingen slik prioritert landing ført inn.

Vi mente nå at historien til vår bærende kilde i programmet, oberstløytnant Per Gavin, var mer enn tilstrekkelig verifisert. I tillegg til de to militæransatte på Sørreisa, de fem radaroperatørene i Vardø, e-tjenestens vakt sjef i Vardø og de to Widerøe-pilotene i Tromsø, var hans historie støttet av flere titalls sivile i Finnmark som hadde observert flyene. De fleste av disse hadde fortalt om sine observasjoner tidligere, men i Brennpunkt-programmet sto det også fram nye sivile vitner.

Det viktigste av de sivile vitnene er førskolelærer Grete Mortensen fra Gamvik. Hun er også ett av havarikommisjonens hovedvitner. Fra sin posisjon på en høyde ved Gamvik skole hørte hun lyden av flyet som styrtet og så vannspruten fra stedet der det traff vannet. Hennes observasjon gjorde at vraket av flyet ble funnet raskt. Havarikommisjonen betegnet henne derfor som svært troverdig – det samme inntrykket fikk vi.

Grete Mortensen har i alle år hevdet at hun i det første avhøret med kommisjonen, dagen etter ulykken, fortalte at hun like etter at hun hørte flystyrten så et jagerfly komme fra ulykkesstedet og fly vestover over Gamvik. Så sent som i 1998 hevdet havarikommisjonen at Grete Mortensen *ikke* hadde sagt at hun hadde sett noe fly. Grete Mortensen har imidlertid etter flere års parlamentering fått ut en kopi av lydbåndopptaket fra avhøret i 1982. Dette fikk Brennpunkt tilgang på, og opptaket viser med all mulig tydelighet at Mortensen snakker sant. Hun fortalte om jagerflyet hun så etter at Widerøe-flyet styrtet. Minst like oppsiktsvekkende er mangelen på interesse som havarikommisjonen oppviste da hun kom med denne vitale opplysningen. Da Grete Mortensen gjentok opplysningene til den andre granskningskommisjonen i 1988, nektet kommisjonen å offentliggjøre avhøret i rapporten. De ble til slutt pålagt å ta det med av samferdselsminister Wiliam Engeseth.

Havarikommisjonen hevdet at Grete Mortensen måtte ha sett norske søksfly, som først kom til området nesten en time etter at Widerøe-flyet styrtet. Men vi klarte å få tak i en fullstendig logg fra lensmannen i Berlevåg og Gamvik, hvor det gikk helt klart fram at hun satt i telefonavhør på det tidspunktet da de norske flyene passerte Gamvik. Dette ble også bekreftet da vi tok kontakt med lederen i Gamvik Hjelpekorps som var den som hentet Grete Mortensen til avhør.

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 er 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 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.

3.3. Kilder i utlandet

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.

De britiske pilotene representerte et spesielt problem for oss. Vi kjente til navene 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 voldet 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.

3.4. Andre utfordringer

Alle som har arbeidet med denne typen saker vet at 20 år uten gode svar gir god grobunn for konspirasjonsteorier og mer eller mindre ville teorier om hva som har skjedd. Mehamn-saken har disse elementene i rikt monn. Vi har derfor vært nødt til å bruke mye tid på å sjekke ut tips og sidespor som man kommer over under arbeidet. Dette har vært en helt nødvendig og viktig investering for å sørge for at vi ikke går i noen av de utallige fallgrubene som ligger og venter i dette terrenget. Det er fullstendig ødeleggende for troverdigheten til et slikt program dersom bare ett av elementene det bygger på ikke er korrekt. Noe vi ikke kunne vite under programproduksjonen var at sendetiden falt sammen med Rikets Tilstands doping-dokumentar – noe som førte til et spesielt kritisk klima for TV-dokumentarer. Vi vet at opplysningene i vårt program har vært saumfart ned i minste detalj av både andre journalister og av Forsvaret. Flere av de sentrale kildene har fått sin fortid gransket og er blitt utspurt på det mest grundige. Researchen har vist seg vanntett og ingen av opplysningene i programmet er i ettertid dementert.

Dessverre valgte Havarikommisjonen ikke å stille opp i programmet til tross for at vi la ned stor energi i å overtale dem til dette. Det er et økende problem i TV-dokumentarer å få angrepne parter til å benytte tilsvarsretten sin. Årsakene til dette kan nok være mange – men i dette tilfellet valgte kommisjonen å gi sin versjon til mindre informerte journalister i andre

medier etter at programmet var vist. Dette synes vi er beklagelig, men det er dessverre lite vi kan gjøre med det. For å unngå å bli beskyldt for å være ensidige og selektive valgte vi likevel å invitere kommisjonsleder Wilhelm Mohr og hans daværende sekretariatsleder Ragnar Rygnestad, til et møte før programmet var ferdig. Der informerte vi dem i detalj om hvilke nye opplysninger som ville komme, og de fikk gjennomgå den dokumentasjonen vi satt på. Mohr og Rygnestad fikk anledning til å komme med sine motforestillinger, som vi undersøkte og tok med i programgrunnlaget.

Som nevnt er det svært begrenset hvor mange opplysninger en får plass til i en dokumentar på 28 minutter. Derfor måtte vi gå gjennom en smertefull ”kill your darlings”-prosedyre der mange momenter som isolert sett ville vært interessante måtte velges vekk. Som et eksempel på dette kan vi nevne historien om radaren på Tanahorn. Denne radaren, en NATO-radar ved Berlevåg bare få kilometer fra havaristedet, hadde hatt full oversikt over hva som skjedde under kollisjonen. Mannen som var stasjonssjef i 1982 bekreftet at radaren hadde vært i full drift, og at den kunne se luftmål. Men i følge stasjonssjefen ble radaren overvåket fra Forsvarskommando Nord-Norge i Bodø, og ingen opptak av radarbildet eksisterte. Havarikommisjonen kontaktet aldri radarstasjonen og Forsvaret utleverte aldri noen informasjon fra denne radaren. I dag vil det neppe la seg gjøre å finne ut hva denne radaren har sett.

4. ETTER PROGRAMMET

Den viktigste konsekvensen programmet har fått er at regjeringen har bestemt at Mehamn-ulykken nå skal granskes på nytt i sin fulle bredde. Årsaken var at Brennpunkt/NRK Finnmark kunne legge frem dokumentasjon som viste at det befant seg fly i området, noe de tidligere granskningskommisjonene hadde avvist kategorisk. Når dette skrives er en ny granskningskommisjon i ferd med å bli satt sammen – og de pårørende etter ulykken er lovet representasjon i kommisjonen. Dette vil være ekstremt viktig for å sikre at det resultatet kommisjonen kommer fram til vil ha den legitimiteten og troverdigheten som er nødvendig.

I tillegg har programmet bidratt til at en lang rekke vitner har stått offentlig fram med nye opplysninger. Dette har blant annet vært viktig informasjon som bekrefter Per Gavins beretning, flere uavhengige observasjoner av Harrier-fly med skader, og ny informasjon fra søksfasen og bergingen av flydeler. Vi har også grunn til å tro at enkeltpersoner har gitt ny informasjon direkte til Forsvaret. Saken har også ført til mye god gravejournalistikk i andre medier. Blant annet har VG avdekket at allierte flygninger i den forbudte sonen i Øst-Finnmark var en del av en operasjon for å teste effektiviteten til det sovjetiske luftvarslingsssystemet på Kola-halvøya.

En del av oppfølgingen som saken har fått i andre medier har imidlertid ikke vært like etterrettelig. Da det i lokalpressen i Nord-Norge sto frem nok et vitne som ikke var med i vårt program, hevdet Forsvaret at vedkommende ikke arbeidet i Forsvaret på det tidspunktet ulykken fant sted. Forsvaret sendte ut en pressemelding i den forbindelse, som hadde til hensikt å svekke troverdigheten til medias dekning av Mehamn-ulykken. I ettertid er imidlertid ikke noe av det som ble presentert i programmet blitt tilbakevist. Historien illustrerer imidlertid hvor viktig det var å drive en grundig kildekritikk i forkant av programmet.

Vår ambisjon med programmet var å vise at de tidligere granskningene ikke hadde undersøkt Mehamn-ulykken godt nok, og den målsetningen føler vi at vi klarte å nå. Forhåpentligvis vil

en ny granskning en gang for alle oppklare hva som skjedde vet Gamvik, slik at både pårørende og lokalbefolkningen kan få svar på mange av de spørsmålene som ennå ikke er besvart.

5. RESSURSBRUK

Dette vil vi ikke en gang forsøke å anslå. Mehamn-saken har vært et prosjekt som har strukket seg over mange år – i begynnelsen var det hovedsakelig basert på fritidsarbeid ettersom journalistene i NRK Finnmark var opphengt i den daglige nyhetsjobbingen på et overarbeidet lokalkontor.

Den siste fasen opp mot programmet har strukket seg fra april-mai og fram til sending i november. I denne perioden var fire-fem journalister i Brennpunkt og NRK Finnmark beskjeftiget på fulltid med saken. I tillegg skal det nevnes det enorme arbeidet som Ulf Larsstuvold og Oddvar Kristoffersen har nedlagt over flere år. Den informasjonen de har fremskaffet har vært uvurdelig for programarbeidet.

6. ANDRE ERFARINGER

Flere av problemene underveis har vi allerede nevnt. Men vi vil understreke til slutt hvor sentralt åpne kilder er i en slik sak. Hadde det ikke lyktes å overtale Per Gavin til å stå åpent fram ville både gjennomslagskraften og troverdigheten til historien blitt dramatisk dårligere. Sannsynligvis ville det ikke blitt noe program.

Anonyme kilder er en uting, og noe vi i det absolutt lengste forsøker å unngå. Dessverre har vi ikke klart det helt i dette programmet. Årsakene til det ligger i sakens karakter – der militær taushetsplikt har vært det største hinderet. Selv om forsvarssjefen allerede for en tid tilbake har bedt forsvarspersonell fortelle det de vet, har vår erfaring vært at de fleste militære vi har snakket med fremdeles føler seg bundet til taushet. Dette gjelder spesielt for de som fremdeles er i aktiv tjeneste. Totalt sett mener vi at vi kan forsvare bruken av noen få anonyme kilder i denne saken – men ideelt er det ikke.

En del av opplysningene i programmet er kjent fra tidligere – dette gjelder spesielt det de sivile vitnene forteller. Også Per Gavins historie har vært fortalt anonymt og internt til granskningsmiljøet. Mye av vårt arbeid har bestått i å organisere, analysere og verifisere de kjente opplysningene på en helt ny måte og pare dem med den nye informasjonen som er gravd fram. Det er kombinasjonen av disse elementene som gir det bildet som kommer fram i programmet.

Saker er ikke uten nyhetsverdi selv om de er mer enn tre måneder gamle. Dessverre gjøres det altfor lite journalistisk graving i vår nære historie – og det er vanskelig å få gjennomslag for slike saker i redaksjonsledelsen de fleste steder. Dette er en arena som ikke utelukkende bør overlates til historikerne.

Oslo 20. januar 2003

For Mehamn-teamet

Ståle Hansen