

Jerry J. Pook sier til A-pressen i Nord-Norge at han husker øvelsen Alloy Express.

– Vi var forlagt i Tromsø, sier han.

Han blir sjokkert når han hører at det spekuleres i at et fly fra hans skvadron skal ha kollidert med et passasjerfly i Norge den 11. mars 1982.

Pook sier han ikke tidligere har hørt om ulykken.

– Ingen av våre fly var innblandet i noen kollisjon, fastslår Pook.

– Vi hadde det samme antallet fly med tilbake til Storbritannia som vi hadde med til Norge

– *Men norske flyteknikere på Bardufoss sier de har sett et skadd Harrier-fly i en hangar.*

– Jeg var en av to flight commanders, så jeg ville visst om noen av flyene våre ble skadet.

Pook sier at som flight commander var han nestkommanderende på skvadronen, etter Peter Squire, som var Wing Commander.

I dag er Squire sjef for hele det britiske Luftforsvaret.

Hadde ansvaret

Jerry J. Pook sier han hadde ansvaret for å sette opp flyrutene for skvadronen under øvelsen.

– Ingen av våre fly ble skadet, gjentar han, før han spør hvor ulykken skjedde.



I 1982 mistet 15 mennesker livet da et av Widerøes Twin Otter-fly styrtet på veg til Mehamn i Finnmark. Hvorfor?

Tips Nordlys om saken
tlf. 916 47 534
eller send en e-post til
anders.opdahl@nordlys.no

Gun-nimer.

– Vi var en profesjonell NATO-skvadron som holdt oss til reglene. En pilot i min skvadron som hadde brutt disse reglene, ville blitt kastet ut av skvadronen, hevder Pook.

– Dette er påstander fra fantasiland.

Pook flyr ikke jagerfly lenger,

men er i dag instruktør på en Harrier-simulator.

Britisk krigshelt

Jerry J. Pook er for øvrig britisk krigshelt, etter å ha fløyet 19 angrepsoppdrag under Falklandskrigene. Han ble skutt ned den 30. mai 1982, under et angrep på en helikopterbase vest for byen Stanley. Pooks fly ble truffet, og mistet raskt drivstoffet. Pook satte flyet ned i det iskalde vannet 45 engelske miles unna hangarskipet Hermes. Et Sea King-helikopter kom seinere og plukket ham opp. Den eneste skaden Pook hadde pådratt seg, var en stiv nakke.

A-pressen i Nord-Norge har også vært i kontakt med andre piloter som var tilknyttet No 1. Skvadron i Tromsø. De har ikke ønsket å kommentere Mehamn-ulykken, det skadde Bardufoss-flyet eller påstandene om de britiske operasjonene i Finnmark.

anders.opdahl@nordlys.no
tor.kristoffersen@fd.no

INGENTING Å SKJULE

Det britiske luftforsvaret åpner alle dører for å bistå den norske granskingskommisjonen. – Hvis Harrier-flyenes loggbøker fortsatt finnes i arkivene er Norge mer enn velkommen til å granske disse. Vi har absolutt ingenting å skjule, sier squadron leader (major), Kevin Hann, til Avisa Nordland. Hann er Royal Air Forces liaison-offiser i Norge, med kontorsted på Reitan. Hann har fulgt Mehamn-saken med interesse, men stiller seg helt uforstående til at britiske fly skulle være årsaken til ulykken.



– Dette skjedde i LN-BNK

TEKST ANDERS OPDAHL

BODØ Flyhistoriker og Widerøe-kaptein Ulf Larssstuvold er en sentral brikke bak årsaken til at regjeringen nå oppnevner en ny granskingskommisjon. Han har en begrundet og klar oppfatning av hva som skjedde med LN-BNK og de 15 menneskene som omkom.

Bit for bit har han gransket de tekniske funnene og skapt et bilde av det han mener er mest sannsynlig om hva som kan ha skjedd med og i Twin Otteren over Omgang utenfor Gamvik.

Basert på bilder, tekniske rapporter, redningsrapporter, vitneavhør og granskningene antyder han følgende som det eneste sannsynlige hendelsesforløpet:

Den brå svingen

LN-BNK, 11. mars klokken 13.24:

Kaptein Hovring og styrmann Breines aner fred og ingen fare framme i cockpiten da det plutselig smeller. Flyet gjør en voldsom krenkning mot sør. En av passasjerene slår hodet mot noe skarpt.

Han begynner umiddelbart å blø fra kuttet i pannen. Pilotene oppdager at kontrollen er svekket og får ikke opp nesen på flyet.

Det som har truffet Twin Otterens haleparti er en av to Harrier-jagere på tokt i Finnmark. Jagerne sveiper over Berlevåg da de oppdager radaren på fjellet over bygda. Den ene av flyerne legger seg i en brå venstresving, litt seinere gjør kollisjonsflyet det samme. Det er da den får øye på LN-BNK. I håp om å passere under Twin Otteren og smelte sammen til ett radarekko legger den seg etter det vesle propellflyet. Men noe går galt. Kanskje ser jagerflygeren at han kommer for fort inn på det vesle flyet, så han forsøker å bremse. Problemet er at bremsing med et Harrier-fly gir umiddelbar oppdrift. Jageren er farlig nær Twin Otteren da jagerflygeren forsøker å trekke seg opp. Noe på flyet tar i toppen av propellflyets hale, sideroret blir slått ut i fullt utslag. Sammenstøtet avgir en sky av kondens. I båten sin i Tanafjorden står fisker Celuis Samuelsen. Han ser sammenstøtet mellom de



Flyhistoriker og Widerøe-kaptein Ulf Larssstuvold.

to flyene, og han ser kondensskyen. Samuelsen ser også at flyet stiger brått til vær.

I LN-BNK er situasjonen dramatisk. Styrmannen forklarer passasjerene at de prøver å finne ut hva som har skjedd. Pilotene er trolig ikke klar over årsaken til det som nå skjer. De har aldri sett jagerflyet. Kollisjonen har ført til at tyngdepunktet på det allerede framtunge Widerøe-flyet er flyttet ytterligere framover. Pilotene med sin bagasje veier litt mer enn standardvekten, og det sitter ingen passasjerer på de to bakerste radene i flyet.

I løpet av de tre neste minuttene

Ingen av våre fl innblandet i kol

Tidligere RAF-pilot, Jerry J. Pook, som opererte ut fra Tromsø da Mehamn-ulykken skjedde, bekrefter at RAF-fly opererte i Finnmark, men benekter at noen av flyene i No. 1 Squadron var innblandet i Mehamn-ulykken.

TEKST TOR KJETIL KRISTOFFERSEN
OG ANDERS OPDAHL

LAKSELV/TROMSØ Pook var en av pilotene i Royal Air Force sin No. 1 Fighter Squadron som deltok under NATO-øvelsen Alloy Express i 1982, da Mehamn-ulykken skjedde. Skvadronen hadde et detasjement til Langnes lufthavn i Tromsø, og hadde som oppdrag å fly bakkeoppdrag og taktisk rekognosering i lav høyde under øvelsen.

– Siokkert

Mehamn-ulykken



– I Finnmark, mellom Gamvik og Mehamn, forklarer vi.

– Vi fløy i Finnmark, bekrefter Pook.

– Det sies at dere hadde en egen «Border Busters Club» for de som fløy på østsiden av den forbudte linjen ved 24 grader østlig lengde?

– Tull! En slik klubb høres bare helt barnslig ut, utbryter Pook, før han tørt konstaterer at de som hevder dette, har lest for mange tegneserier, eller sett for mange Top



Val isjon



BENEKTER

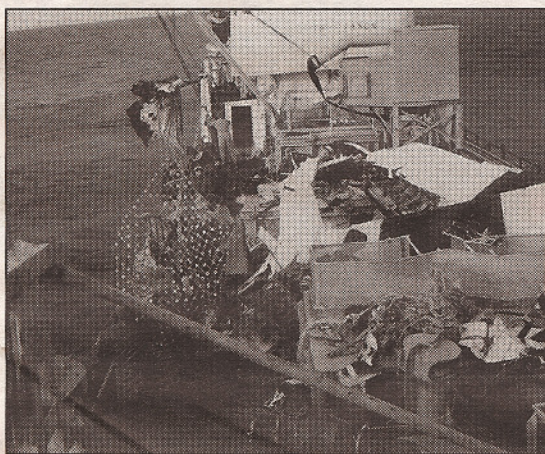
Jerry J. Pook hadde ansvaret for Harrier-flyenes flyplaner ut fra Tromsø. Han benekter at RAF-fly har kollidert med LN-BNK, men bekrefter at Harrier-fly fra tid til annen opererte i Finnmark.

FOTO RAF

LN-BNK Her heves vrakdeler av Widerøe-flyet som styrtet ved Mehamn 11. mars 1982, der 15 mennesker omkom.

ARKIVFOTO

BJØRN HUGO PEDERSEN



forsøker Hovring og Breines å få kontroll på flyet. Men det er umulig. For hvert minutt som går nærmer flyet seg havoverflaten. Nedstigningen er ikke bratt, men flyet går forferdelig fort.

Nødprosedyrer

Breines griper flygehandboken og slår opp på kapittelet om nødprosedyrer. Seinere, da boken blir funnet av letemannskapene, er den slått opp på disse sidene. Pilotene ber passasjerene finne fram redningsvestene. Vestene er emballert i vanntette poser.

Men tiden går fryktelig fort. Passasjerene rekker aldri å ta de

på. Plutselig – altså tre minutter etter den brå sørlig venstresvingen – kommer sjøen nærmere i en forferdelig fart. I forsøk på å bremse noen meter over havoverflaten trekker styrmann Breines i gasshåndtaket. Han forsøker å reversere motoren – til ingen nytte. LN-BNK går i sjøen. 15 mennesker dør momentant.

I Gamvik hører førskolelæreren Grete Mortensen den hysteriske reverseringslyden. Hun står i vindretning og hun ser også flyets sammenstøt med havoverflaten.

anders.opdahl@nordlys.no