

1985 Første flykapring i Norge

En mann hadde kommet alene ut på flytrappa på et fly som sto litt avsidesliggende til. På avstand så det ut som han hadde en pistol i høyre handa og ei ølflaske i venstre. Han står først delvis skjult i døra, men etter noen minutter kommer han helt synlig frem på det store øverste trinnet på flytrappa. Stedet var Fornebu flyplass og dagen var fredag 21. juni 1985, en dag og tidsperiode i vårt land en ikke helt forsto hva som foregikk akkurat der og da. Flykapring og terror for den saks skyld hadde på et vis ennå ikke kommet til Norge, skjønt en eller annen forskrudd person ringte inn bombetrusler av og til. Hadde det vært en annen tid og et annet sted, ville vedkommende blitt tatt ut av skarpskyttere. Men Norge var et fredelig land, en forventet ikke slike scener og hadde nettopp fått mer konkrete beredskapsplaner for det som på fagspråket heter «unlawful interference». (I det påfølgende har jeg valgt å anonymisere kapreren SAH, selv om vedkommende er lagt ut på Wikipedia med fullt navn).



Den første flykaprer i Norge

På et vis hadde det hele startet dagen før. Da hadde den 24-årige SAH tatt eksamen ved en kristelig videregående skole i Trondheim, hvor han hadde studert helse og sosialfag. Kanskje hadde han feiret det om kvelden? Kanskje hadde tankene allerede da lagt ut på en flyetur i sin fantasi, for tidlig på fredag morgen kjøper han seg en Gamo luftpistol i en forretning i Olav Tryggvasons gate. Det var på den tiden ikke noe sikkerhetskontroll på Værnes, og med stor sannsynlighet hadde han lagt luftpistolen i sin håndbagasje. SAH hadde valgt et sete langt bak i flyet. Han var kledd i lys dress og mørke solbriller. En stund etter avgang tar han frem luftpistolen og retter den mot flyvertinnen. Hun skjønnte nok at han var litt beruset og ustabil, men måtte selvsagt forhold seg til alvoret som lå i en slik hendelse. Hun ble bedt om å varsle pilotene over intercom om at mannen hadde en pistol og nå tok kontroll over flyet. Pilotene ble instruert til å fortsette mot destinasjonen, altså Fornebu. Situasjonen var litt merkelig. Det var på en måte ikke virkelige, det kunne mest oppfattes som en spøk, skal en tolke visse reaksjoner de første sekundene. En passasjer tok til og med bilde av flykapreren. Men det gikk fort opp for så vel crewet som medpassasjerene at her hadde de en kritisk og farlig situasjon, til tross for at personen oppførte seg rolig og ganske så avbalansert. Han informerte kabinbesetningen om at han hadde med eksplosiver ombord, visstnok hadde noen oppfattet

det som om de var plasserte på toalettet. Visstnok forsøkte SAH å unngå at passasjerene ble medvitende om kapringen, slik han selv hevdet senere i rettsaken. I et avisreferat står det at passasjerene var ikke klar over hendelsen før flyet ble omringet av politiet etter landing.

Flyet var en B737-205 tilhørende Braathens S.A.F.E i rute Værnes – Fornebu. Flyets registrering var LN-SUG, med døpenavnet Harald Gille, slik det var vanlig med vikingnavn på alle Braathens fly den gangen. Pilotene var Kjell Kjøs og Tore



B. Sæther. Politiet ble varslet av flygekontrollen klokken 15:05, og flyet landet på Fornebu klokken 15:30, ca. 15 minutter etter rutetabellen. Flyplassen ble stengt og andre fly omdirigert til Gardermoen. Flyet ble plassert ca. 700 meter unna terminalen, slik reglene var, i det som den gangen var kjent som rusegropa ved Koksaverkstedet, et støybegrensende område hvor «teknisk» kunne teste motorene. De nye beredskapsplanene tilsa spesielle områder på enhver flyplass, hvor en tilstrebet å få plassert kaprede fly og fly med bombetrusler. Dette området var da inntrengt av politiets beredskapsstyrker, hvor blant annet skarpskyttere lå i forhåndsbestemte og innøvde vinkler. Senere ble slike planer reviderte, og mistet selvsagt sin kraft da de kommende

«terrorister» skjønnte «bildet», og besørget plasseringer og tiltak som ikke var bestemt av flyplassmyndigheten der og da.

Det er vel tvilsomt om SAH tenkte i slike baner. Dessuten hadde han drukket tett underveis og blitt enda mer sløv. Etter en time friga han 70 gisler mot at flyet ble flyttet nærmere terminalen. Noen har hevdet at dette var passasjerer som skulle i transitt til andre fly. Ca. 30 minutter etterpå slapp SAH fri de resterende passasjerene. Kun fem besetningsmedlemmer ble igjen. Ytterligere en time skulle gå. Klokken 18:30 var flyet tomt for øl og SAH gikk med på å kaste våpenet ut av et vindu i bytte mot mer øl. Dette ble levert av en politimann i sivil. Flymaskinen ble deretter øyeblikkelig stormet av beredskapstroppen som arresterte SAH. Ingen ble fysisk skadet under flykapringen.



Med «pistol» i ene handa, og ølflaske i den andre

Som nevnt hevdes det i avisreferatene at SAH drakk under hele turen. Og ikke bare det, men at han drakk flyet tomt for øl. Det skulle være en medvirkende årsak til at det endte som det gjorde, ut ifra at flykaprerer gikk med på å oppgi flyet bare de kunne bringe ham mer øl. Det synes noe urealistisk at han klarte å drikke flyet tomt, i så fall skulle han ikke ha klart å gå ut på trappa og ta imot mer. Forhandlingene hadde foregått med to spesialtrente polititjenestemenn som var plasserte i kontrolltårnet. Politiet forhandlet med SAH ved hjelp av en psykolog. En venn av SAH assisterte også politiet i forhandlingene.



Her overgir han seg

For bedre å forstå denne flykapringen, som mest i ettertid ble fremstilt som en tragikomedie, må vi kjenne litt til bakgrunnen til SAH, som opprinnelig kom fra Karmøy, men var som tidligere nevnt uteksaminerte fra en kristen skole i Trondheim dagen før han kapret flyet. Han hadde tidligere blitt dømt fem ganger for voldelige lovbrudd, inkludert væpnet ran av en drosje og for å ha truet en lensmann med hagle. Det sies at han i barndommen ble slått og mishandlet av sin far, og startet å drikke som 13-åring. Han dro tidlig til sjøs, men mistet jobben som sjømann på grunn av fyll, og ble i en alder av 19 innlagt på psykiatrisk institusjon i 1980. I 1983 begynte han på en kristen skole og klarte å holde seg borte fra alkohol i to år, men startet opp igjen like før hendelsen. Han uttalte at han var redd for å miste sine venner på grunn av alkoholmisbruket.

Kravet til SAH var å få snakke med statsminister Kåre Willoch og justisminister Mona Røkke, begge fra Høyre. Han ønsket også å holde en pressekonferanse på Fornebu. SAH var utilfreds med den behandling han hadde fått etter at han forlot fengselet.



I løpet av rettssaken uttalte SAH at han ønsket hjelp fra samfunnet og oppmerksomhet rundt sin sak. Han uttalte at han angret på å ha utført en flykapring. Det han ønsket var å sende en melding til justisministeren og statsministeren om at han trengte hjelp og at han ikke hadde som mål at passasjerene skulle få vite om hans trusler. SAH sa at flykapringen var en spontan handling og at han planla å utføre et væpnet ran og ta gisler på Hotel Scandinavia i Oslo. Hans forsvarsadvokat argumenterte med at SAH ikke utførte en flykapring i lovens forstand, men hadde i stedet tatt gisler, som ville resultere i en lavere straffeutmåling. De rettsoppnevnte psykologene uttalte at SAH hadde hatt en vanskelig oppvekst og var blitt definert som alkoholiker i en alder av 17 år. De betraktet ham for å ha underutviklede evner til å ta rasjonelle beslutninger og svak psykisk helse. De uttalte også at han utførte kriminelle handlinger på grunn av sitt dårlige selvbilde. Den 29. mai 1986 ble SAH funnet skyldig i flykapring i Eidsivating lagmannsrett. Han ble dømt til tre års fengsel og fem års sikring.



Terje Eriksen og Elisabeth Sand Wærnes, mandag 1. juli 2019

To av de som husker denne dagen meget godt var Terje Eriksen som var på jobb på trafikkavdelingen hos Braathens på Værnes og Elisabeth Sand Wærnes som faktisk var om bord i flyet som pax. Hun var selv også ansatt hos Braathens på Værnes. Elisabeth forteller at hun satt langt fremme, rad tre og i utgangspunktet ikke merket at noe foregikk lengere bak i kabinen. At noe ekstraordinært var på gang skjønnte de først da flyet takset mot rusegropa. Hun satt på linje med to menn som begge var i såkalt transitt, og da disse fikk tilbud om «release» (bli frigitt), fulgte Elisabeth med i strømmen og mener å erindre at hun var den siste som kom seg ut før de lukket døra igjen. De ble alle etter hvert samlet i et større rom i terminalen hvor alle og enhver ble avhørt av politiet. De var ikke ute av Fornebu før etter klokken 19. Elisabeth ble da gjenforent med sine foreldre som også var i Oslo den dagen. Elisabeth husker at hun tenkte at hun ikke skulle ta fly hjem igjen dagen derpå, men faren, som var stasjonssjef

hos Braathens på Værnes, overtalte henne. Elisabeth roser personellet på Fornebu, og forteller at hun også fikk god oppfølging ved hjemkomst Værnes. Dette må vel sies å være meget bra, tatt i betraktning at situasjonen var temmelig «ny» her i landet. Kriseteam og lignende var på et vis ikke helt kommet i gang ennå her til lands. I dag får du jo psykiatrisk krisehjelp bare du har flis i fingeren. Hendelsen i 1985 har blitt betraktet som den første flykapringen i Norge. Siden har landet opplevd fire til, sakset fra Wikipedia:

15. september 1993 ble et Aeroflot-fly på vei fra Baku til Kiev kapret av tre aserbajdsjanere, opprinnelig fra Iran. To var visstnok brødrene: F og M M I. De tvang flyet videre til Gardermoen, hvor de overgav seg og søkte om politisk asyl. Søknaden ble avvist og de ble utlevert til Russland hvor de ble dømt for flykapring, men i 2004 fikk to av dem oppholdstillatelse på humanitært grunnlag i Norge fordi de risikerte dødsstraff i Iran. En av kaprerne fikk visstnok senere ansettelse i NRK!

3. november 1994 ble et SAS-fly på vei fra Bardufoss til Oslo kapret av en bosnisk mann, som ville rette oppmerksomheten mot krigen i Bosnia. Etter sju timer overgav han seg på Gardermoen.

3. september 1996 ble et bulgarsk fly fra Balkan Air på vei fra Beirut til Varna tvunget videre til Gardermoen av en palestiner, som etter kort tid der overgav seg og søkte om politisk asyl. Ingen ble skadet i noen av kaprerdramaene.

29. september 2004 forsøkte en mannlig passasjer fra Chlef i Algerie å styrte et av Kato Airs Fairchild Dornier 228-fly da det var på vei fra Narvik lufthavn, Framnes, til Bodø lufthavn med kaptein, styrmann samt seks passasjerer. Passasjeren angrep pilotene med en øks og tvang flyet i stup. Samarbeid mellom piloter og andre passasjerene hindret at flyet styrtet ved Tverlandet. Mannen ble i 2005 av Hålogaland lagmannsrett dømt til 15 års fengsel for kapringen. Passasjeren som reddet ni menneskeliv ved å overmanne øksemannen, var tidligere stortingsrepresentant Odd Eriksen, som ble Årets navn i Dagbladet det året. Senere forsvant han ut av politikken trolig grunnet «Me-too».