

DÖDLIGT DRAMA ÖVER ÖSTERSJÖN

Sommaren 1985 havererade en sovjetisk Su-15 på internationellt vatten i Östersjön utanför Liepaja i Lettland. Nu, tjugofem år efter den tragiska händelsen, kan Viggenpiloten Göran Larsson berätta vad som verkligen hände.

TEXT OCH ILLUSTRATION **STEFAN LÖFGREN**
FOTO **GÖRAN LARSSON/FLYGVAPNET**
KARTA **MUST**



Göran Larssons egen bild av första mötet. "Gul 36" ligger tätt ansluten.



Under första flygpasset togs en serie bilder med handkameran. "Gul 36" kommer fram och ansluter på "Martin röd 03".

Det kalla kriget hade stunder då det hettade till. Incidenterna längs gränsen mellan öst och väst var många. Inte minst över Östersjön, det vatten som i den kommunistiska propagandan kallades Fredens hav.

För det alliansfria Sverige, med sitt läge mitt emellan blocken, var det naturligt att vara närvarande, dels för att vakta sin neutralitet, dels för att samla information.

Söndagen den 7 juli 1985 skickade Militärkommando Syd en order till den spaningsdivision som hade beredskapen, "Martin Röd" på Bråvalla flygflottilj F 13 i Norrköping. Flottstyrkor från Warszawapakten övade i Östersjöns sydöstra del och första divisionen fick uppdraget att hålla ett öga på dem.

Det var ett för tiden relativt rutinmässigt uppdrag. Men flygföretaget med nummæret "Ftg 417" skulle bli ett av de mer dramatiska.

"Martin Röd 03" var en SH 37, alltså en Viggen i en version för havsövervakning. Flygplanet startade från hemmabasen i Östergötland med kapten Göran Larsson som förare. Efter cirka 35 minuter fick Larsson kontakt med de övande fartygen strax utanför den sovjetiska territorialvattengränsen.

– Ryssarna mötte mig direkt. En rote Su-15 Flagon F stod för välkommandet. Jag koncentrerade mig på att identifiera fartygen i den norra delen av "kakan", spanings slang för grupp av fartyg. Den låg utspridd med några kilometer mellan enheterna. Det blev en del svängande. Den ena ryssen hängde med bredvid mig medan den andra avvaktade en bit ifrån, berättar Larsson.

Möten med främmande makters flygplan över Östersjön var inte ovanliga. Men att under en längre tid ha dem i följe, samtidigt som ett spaningsföretag med datainsamling och fotografering skulle genomföras, kunde vara både påfrestande och störande.

Larsson genomförde ett antal manövrer, men ryssen visade ingen tendens att vilja lämna sin plats vid svenskens vingpets. Larsson fick fram handkameran och fotograferade sin följeslagare – en Flagon F med den individuella märkningen "Gul 36".

Warszawapaktsövningen omfattade ett stort antal fartyg spridda över ett vidsträckt område. Att dokumentera dem alla vid ett och samma tillfälle visade sig svårt, så Larsson bestämde sig för att fördela jobbet på två flygpas. Han återvände till hemmabasen för att tanka.

Klargöringen gick snabbt och effektivt. Larssons andra spaningspass startades på sena eftermiddagen. Flygplanet var fortfarande "Martin Röd 03", obebäpnat och utrustat med en spaningskamera av typen Ska 24 på höger kroppsbalk.

– Andra passet skedde tyst för jag ville inte ha någon uppvaktning. De på andra sidan lyssnade av vår radiotrafik och kunde på så sätt veta att vi startade. Efter Arkön sjönk jag till 150 meter. Jag hade varken radio eller radar i gång. Jag korsade Gotland i höjd

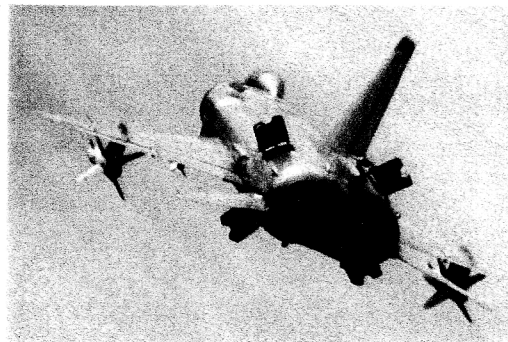
med Slite och strax utanför den svenska territorialvattengränsen svängde jag upp på rakt östlig kurs.

Flygvägen följde sedan Lettlands och Litauens kuster mot syd och sydväst. Av stril (stridsledning/ luftbevakning) fick Larsson information om att rysk jakt åter startat från Vainode i Lettland.

Strax före klockan 18 utförde Göran Larsson en så kallad radarstöt mot flottbasen i Liepaja. Han styrde därefter norrut för att fullborda dokumentationen av fartygen i "kakan".

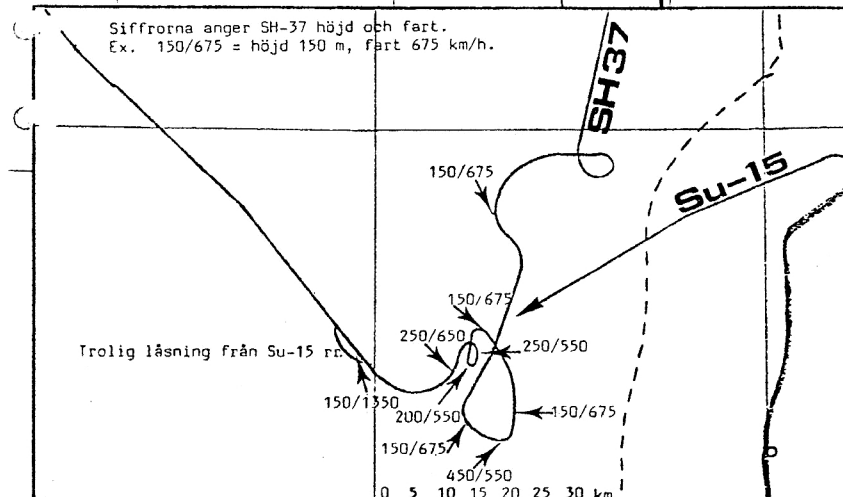
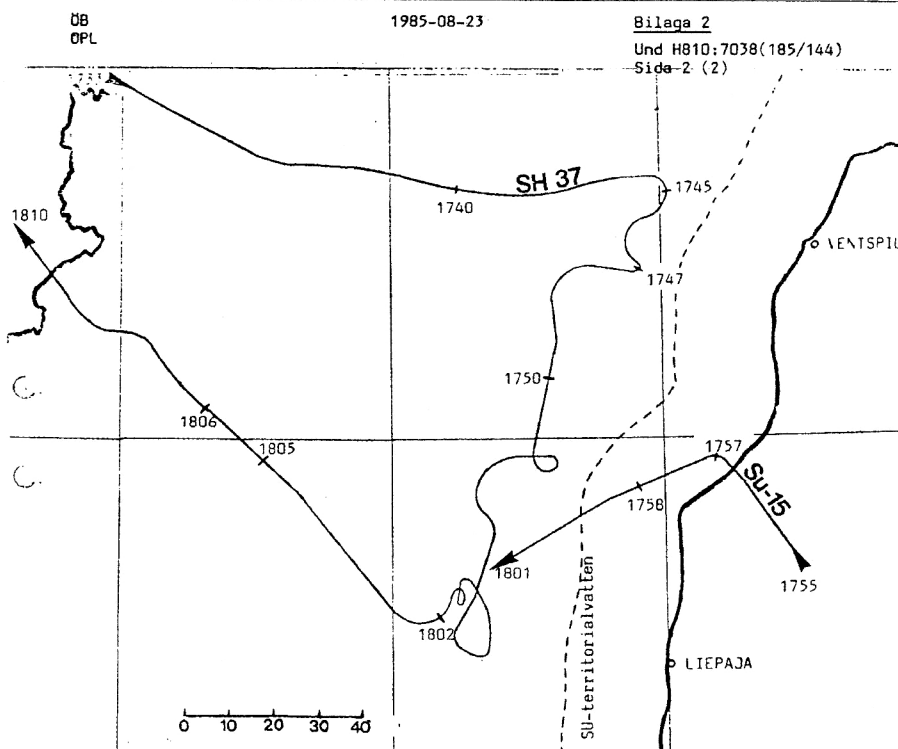
Radiokommunikation med radargruppcentralen var omöjlig eftersom flyghöjden var för låg och avståndet för stort. Rutinmässigt fanns därför svensk jakt på hög höjd i närheten av Gotland. Den agerade relästation under uppdrag som detta.

Det var därifrån varningen kom: "jakt i nordost, avstånd 50 kilometer". Cirka tre minuter senare anlände de sovjetiska flygplanen. 54:e jaktflygregementet använde samma



Ryssarna flög oftast med full vapenlast. Här en Su-15 Flagon F, dock inte någon av dem som nämns i artikeln. Notera de utfällda luftbromsarna.

Här utspelades dramat. Det här är MUST:s plottning av flygvägen för företaget "Ftg 417".



DÖDLIGT DRAMA ÖVER ÖSTERSJÖN

två Su-15 som stått för uppvaktningen tidigare under dagen, men nu var deras inbördes roller ombytta.

– Det var tvåan som kom fram och anslöt. Vi snurrade en hel del, men sedan behövde jag utrymme för att kunna jobba. Jag tyckte att han borde ge sig och att det fick vara slut på dansen, säger Larsson.

För att förstå vad som nu kom att utspelas är det på sin plats med en kort presentation av aktörerna.

Viggen var ett för tiden potent och manövrerbart stridsflygplan. Havsövervakningsversionen SH 37 var perfekt för ett uppdrag som det här. Nu var planet dessutom i händerna på en mycket erfaren och rutinerad förare.

Larsson visste var han hade sin maskin och hur han skulle utnyttja dess prestanda maximalt. Det är nyckeln till framgång när gränsvärdena för vad människa och maskin kan prestera tangeras.

Su-15 Flagon F var en tvåmotorig "interceptor", huvudsakligen avsedd för insatser mot högtflygande bombflygplan. Flagon var på intet sätt ofarlig i andra miljöer, men dess prestanda var optimerade för något helt annat än kurvstrid på låg höjd.

Vid kontakter med Su-15 över Östersjön observerade det svenska flygvapnet att

Flagon F regelmässigt bar full vapenlast. Den utgjordes av två radarrobotar, två IR-robotar och ibland även kapslar med automatkanoner under kroppen.

Larsson berättar om en hel del snurrande på låg höjd, loopingar och gungor. Ryssen låg hela tiden i öppen fornering på ungefär 50 meters avstånd. Till sist bestämde sig svensken för att göra sig av med sin efterhågsne följeslagare.

– Jag ansatte en halvroll på cirka 500 meters höjd. Farten var 550-700 kilometer i timmen och G-belastningen var hög.

Då Larsson fullbordat manövern på cirka 100 meters höjd såg han i backspeglarna hur den ryska föraren, i stället för att inse sin maskins begränsningar, märkligt nog följt med i halvrollen. Oförmögen att rädda sitt flygplan fortsatte han mot vattenytan.

– Jag såg honom komma åkande med hög nos, överstegrad med avlösning rykande om vingarna. Han slog i 200 meter bakom mig. Någon raketstol såg jag inte.

Vattenkaskaden följdes av en explosion och ett enormt eldklot. Fyra skarpa jaktrobotar förhöjde sannolikt effekten. Tragedin var ett faktum.

Larsson bestämde sig för att avbryta uppdraget och att så snabbt som möjligt återvända till Bråvalla. Han svängde till nordvästlig

kurs under fartökning till högsta möjliga och informerade radargruppcentralen om läget.

– När jag styrde mot Gotland såg jag den andra Su-15 på cirka fem kilometers avstånd. Han svängde efter. Jag tände efterbrännkammaren och ökade farten till Mach 1.1, cirka 1 350 kilometer i timmen.

– Jag försökte ligga kvar på 50 meter, men det blev svårare ju mer farten ökade. Över Mach 1 "böklade" kärnan oroligt på den låga höjden. När min radarvarnare indikerade att ryssen låst sina robotar på mig, släckte jag EBK:n. Jag försökte svänga och titta bakåt, men det gick inte på grund av den höga farten.

Jaktroten som agerat relästation styrde mot sydost för att möta sin kollega och markera sin närvaro. Ryssen avbröt förföljandet efter någon minut och återvände till haveriplatsen.

Det är inte svårt att förstå Larssons oro över följderna av hans inblandning i händelsen. Redan under återflygningen mot hemmabasen funderade han över hur rapporten skulle utformas. Det gällde att inte vara alltför frikostig med detaljer om hur allt gått till.

Rutinmässigt skrev han en så kallad IFL, "Iakttagelse av Främmande Luftfarkost". Personal från underrättelseavdelningen intervjuade honom. Larsson kallades även till chefen för första flygeskadern i Göteborg för att redogöra för händelseförloppet.

Även om viss manövrering var allt annat än ovanligt vid möten med främmande makters flyg, så var de officiella direktiverna att sådan skulle undvikas. För att inte avslöja den karaktär av avancerad flygning i rote, som flygpassen faktiskt haft, valdes en mer "neutral" version för rapporten och intervjuerna.

– "Vi ska bara göra det vi ska. Ingen cirkus där ute", sade generalen på första flygeskadern när jag blev uppkallad.

Radarunderrättelsetjänstens veckorapport berättar att den kvarvarande Su-15:an stannade cirka 40 minuter i haveriområdet innan den återvände till Vainode. Warszawapaktens flyg- och flottenheter sökte under kvällen och de följande två dagarna.

Dess jaktregementen längs Östersjökusten genomförde under den kommande veckan flera beredskapsstarter mot främmande flyg, men inte vid något tillfälle fick de kontakt med målen. Det verkade som om de avsiktligt höll sig på över 30 kilometers avstånd.

På flygbasen i Vainode återupptogs inte ordinarie flygverksamhet förrän fredagen den 12 juli.

Olyckan uppmärksammades i media. Enligt dåvarande chefen för flygvapnet, general Sven-Olof Olson, kunde Sverige bara beklaga det inträffade. I övrigt förekom inga kontakter med Sovjetunionen angående haveriet.

Källor: Intervju med Göran Larsson
Intervju med Sven-Olof Olson
Militära underrättelse- och säkerhetstjänstens (MUST:s) arkiv

EN JÄMFÖRELSE: VIGGEN – FLAGON F

	VIGGEN	FLAGON F
Längd:	16,3 meter	20,5 meter
Spännvidd:	10,6 meter	9,3 meter
Max startvikt:	ca 20,5 ton	ca 17,9 ton
Max tillåten lastfaktor:	6 g	5 g



Svenska flygvapnets SH 37 "Martin Röd 03" och den sovjetiska Su-15 Flagon F "Gul 36".