

### Kontakt med Kirov.

Som spaningspilot var man tvungen att lära sig identifiera olika nationers flygplan, fartyg och markstridsfordon. Under alla år så hade vi ständigt återkommande repetitionsutbildning. Det tillkom nya typer, och andra försvann. Under min GFSU, (Grundläggande FlygSpaningUtbildning) 1965-66, hade vi fältflygare Per Olsén som lärare i fartygsidentifiering. Han var duktig i ämnet naturligtvis, men därtill en duktig pedagog, och vi elever uppskattade hans lektioner. ”Den sovjetiska kryssaren Sverdlov känner man igen på att den har en *sverdl* midskepps”. Vi undrade vad en *sverdl* var för något. ”Det vet inte jag heller”, svarade Per, ”men den här uppbyggda delen midskepps är unik, och därför döpte jag den till en *sverdl*. Efter den förklaringen missade vi aldrig att identifiera Sverdlov.

Förutom Sverdlov, hade Sovjet ytterligare två typer av kryssare, Tjapajev och Kirov.

Sverdlov var på officiellt örlogsbesök i Stockholm (jag tror det var 1966 eller -67) och då var jag ombord. Till havs såg jag Sverdlov blott en gång, flera år senare. Det var en tidig disig morgon, i motsol, utanför flottbasen Baltijsk i Gdanskbukten.

Tjapajev råkade jag på nordväst om Paldiski med en S 35:a. Det var många år efter Per Olséns lektioner, och jag var mycket osäker. Jag hade aldrig hört att någon sett en Tjapajev, och jag skulle nog inte bli trodd om jag inte fick med mig film på fartyget hem till undpluton. Jag lyckades få till ett avståndsfoto på dryga milen, och från ganska låg höjd. Tack vare motljus och den låga fothöjden, blev det en bra siluettverkan, och trots att 35:ans avståndskameror inte höll samma klass som 32:ans, så blev resultat bra nog att det utan tvivel gick att fastställa att det verkligen var en Tjapajev.

Någon kryssare av typ Kirov träffade jag aldrig på. Och då avser jag den kryssartyp som var samtida med Sverdlov och Tjapajev.

I augusti 1980 var jag divisionschef för Q Blå, 2:a divisionen på F 17. Jag skulle lämna min befattning efter september månads utgång, men eftersom jag skulle börja på en ny utbildning redan i slutet av augusti, så var den här aktuella dagen i praktiken den sista dagen som divisionschef. Jag och min ställföreträdande divisionschef, (som sedan efterträdde mig), Sven-Bertil Lööv, genomförde en havsövervakning med en rote S 37. Jag själv var rotechef med en SH 37, och Sven-Bertil var tvåa i en SF 37. Jag tog med mig min privata systemkamera. Vi startade från F 17 och gick på medelhög höjd, c:a 6000 m, upp mot Finska Vikens mynning. Där planerade vi till låg höjd, och från något norr om Dagö följde vi baltiska kusten söderut. Det var disigt, solsken, sikt varierande mellan 5 och 8 km, ingen horisont. Vi flög på höjder mellan 200 och 400 m. Jag som flög en SH 37:a, utrustad med en mycket bra radar, ledde fram mot de radarekon som fanns inom vårt övervakningsområde, och Sven-Bertil ”hängde på” med sin SF 37:a för att fotografera eventuella intressanta fartyg. SF 37:an var ju utrustad med betydligt fler kameror än SH 37. När vi passerat i höjd med Ösel så fanns det färre radarekon och snart inga alls. Det gick kanske 5 minuter, jag ändrade flyghöjd för att komma underfund med eventuell anomali, växlade mätområde på radarn. På aktuell flyghöjd, så var längsta praktiska mätområde på radarn 80 km om det var få ekon. Vi flög med en fart av 600 km/h, så med detta mätområde såg vi 8 minuter ”framåt”. (Hade det varit fler ekon så arbetade man med kortare mätområden för att lättare hålla reda på de ekon man avsåg att

identifiera). Märkligt tomt på havet, - men så dök det upp två ekon, tätt tillsammans 20 km rakt söderut. Sikten gick ner mot knappa 5 km, och med en vädersituation som då innebar att vi inte hade några naturliga referenser, så höll vi en flyghöjd på kanske 400 m. Snart hade vi ögonkontakt med fartygen, och jag kunde omedelbart se att det var örlogsfartyg, två ganska små, kanonbåtar eller små robotfartyg. I något sned motsol så riktigt gnistrade det av solreflexer från fartygen. Jag minskade höjden för att gå fram och identifiera lättare, när Sven-Bertil kom in på radion och sa: "Dom skjuter!"

På en millisekund gick det upp för mig, att vad jag såg var inga solreflexer, utan mynningsflammar från fartygens kanoner.

"Brant höger" svarade jag Sven-Bertil, och vi svängde bort från fartygen upp på nordlig kurs. Fartygen sköt inte mot oss. Vi hade sannolikt kommit in i ett skjutområde där dessa fartyg övade. Jag upplevde inte detta som något dramatiskt. Vi var alltid medvetna om risken att flyga in i av oss okända övningsområden. (Kanske har jag dåligt minne, men jag kan inte komma ihåg att vi annat än i undantagsfall kunde få information, NOTAM som det heter i flygtrafiksammanhang, om avlysta skjutområden i östra Östersjön.)

Sedan vi intagit nordlig kurs, för att komma ut ur området, ämnade jag efter någon minut svänga västerut och sedan söderut igen för att gå utanför aktuellt område. Det gick inte ens "någon minut" förrän plötsligt, i soldiset, - jag hajade till, - kollade kursen, - under en bråkdel av en sekund hann jag tänka "är vi på väg in över en hamn?", kollade kursen en gång till och även reservkompassen, Jo, vi flög rakt norrut.

Framför oss, något till höger, låg ett stort örlogsfartyg. Förutom två hangarfartyg, var detta det största jag sett. Det var vackert! Eftersom vi var nära och vi passerade akter om fartyget ganska snart, så svängde jag 270 grader vänster för att sedan passera längs fartyget på styrbord sida. Jag fotograferade så mycket jag hann med min egen kamera, och Sven-Bertil "plåtade" med sin SF.

Vi svängde runt några varv tills vi tyckte att det kunde räcka, gick västerut, fortsatte sedan söderut för att fortsätta vår havsövervakning. Om vi hittade några fler intressanta fartyg minns jag inte i dag. Sinnet var ju upptaget av, "fyndet", ett fartyg jag aldrig sett tidigare och inte heller hört talas om. Men vad jag minns, - är att detta mitt sista pass som divisionschef på en S37 division, blev det längsta passet jag gjort med en 37:a. Det varade över 2 timmar, jag tror det var 2:04, och vid landning fanns det fortfarande några % bränsle kvar utöver stipulerad minimimängd.

Vad var det för fartyg? Jo, det var *Kirov*. Inte den gamla kryssartypen, utan ett helt nybyggt atomdrivet fartyg. Vi hade hittat det av en slump, och våra bilder, (inte minst de från min egen kamera), togs tacksamt emot av Fst/Und. Det var ingen som kommenterade att jag hade en egen kamera med mig.

Det gick en tid. Jag tror inte att jag flög 37 under hösten 1980 eftersom jag gick på Aeroskolan fem dagar i veckan. Men från nyår 1981 flög jag AFT, Allmän FlygTräning som det kallades, och jag tjänstgjorde som spaningschef i vår incidentberedskap. Vid ett tillfälle skulle vi en förmiddag identifiera några sovjetiska örlogsfartyg i Kattegatt, som hade passerat genom Stora Bält norrut under natten. Det var jag och Verner Oskarsson som gav oss iväg i en rote, en SH och en SF. Jag flög SH:n. Vi gick från F 17 mot Kullens fyr och letade sedan norrut. Kattegatt är alltid fullt av olika fartyg, men på radar kunde jag ändå se att det såg ut som en tät formation av fartyg på rad några mil väster om Halmstad. Mycket riktigt, - det var tre sovjetiska jagare och - *Kirov*! (Senare har jag fått veta att *Kirov* byggs för att operera i Norra Ishavet. Detta var alltså tillfället när fartyget lämnade Östersjön). Verner, med sin SF, fotograferade fartygen, och när det var klart bad jag honom att passera *Kirov* längs styrbordsidan, så skulle jag försöka få en bra bild på honom och *Kirov* när han passerade. Jag

hade nämligen med mig min egen kamera även denna gång. Det blev faktiskt en riktigt bra bild.

En tid därefter råkade jag se en annons om att man för rimliga pengar kunde få en förstoring i svartvitt från diapositiv film.

Jag gjorde en beställning på bilden av Verner i 37:an när han passerade *Kirov*. Resultatet blev två eller tre stora ark som skulle sammanfogas till den hela bilden, c:a 1.20 x 4 meter lång. Bilden kom upp på väggen i trappan upp till Q Blå lokaler på F 17, och den passade bra där.

Det gick ytterligare något år. Jag flög AFT och var på divisionen 4 – 5 dagar i månaden. En dag, jag tror jag flög två pass på förmiddagen, hade divisionen besök av en pensionerad amerikansk amiral. Efter sin aktiva tid i US Navy arbetade han för ett företag som producerade elektronik till motmedelsutrustning som svenska försvaret hade köpt. Företaget hade erbjudit Flygvapnet att denne amiral, utan kostnad, skulle informera flygande personal om motmedelsutrustning i allmänhet och vad man kunde förvänta sig i ett framtidsperspektiv. I en paus i sin presentation hade han sett bilden på *Kirov* på trappväggen, och frågade om någon visste hur bilden kommit till, vem som tagit den och under vilka omständigheter. Jo, det var ju en kille som just nu var uppe i luften, men som skulle vara nere om någon halvtimme.

När jag landat och kommit upp till divisionen, träffade jag amiralen. Han ställde några frågor och jag berättade om de två tillfällen jag stött på *Kirov*. ”Hur upptäckte Du fartyget? Hur såg ekot ut på radarn? Kraftigt, eller svagt?”

Då, - då först ”trillade poletten ner” hos mig. Varje gång ditintills som *Kirov* hade kommit på tal, så var det något som sa´ mig att det var något med det där fartyget som jag inte kunde formulera, något som fattades, men som jag inte kunde komma på vad det var. – Efter amiralens fråga hade jag svaret: Ett så stort fartyg, och ändå hade jag inte sett det på min radar!

Något generad gav jag amiralen mitt ärliga svar, att jag först nu, efter hans frågor, kommit till insikt om att jag ju faktiskt inte hade fått något eko alls vid första mötet. Vid det andra mötet, drog jag mig till minnes att jag kort funderat över att de ekon som de sovjetiska fartygen gav, var lika kraftiga. Inget var alltså kraftigare än något annat, även om en större kryssare borde ge ett större eko än en jagare. Nu kan ju radarekon från ett och samma mål vara olika kraftiga, beroende från vilket håll radarn belyser fartyget. Det kan alltså vara tillfälligheter som gör att ekon blir större eller mindre. Hur kunde det då komma sig att jag inte sett *Kirov* på radarn? Jo, därom hade amiralen besked. *Kirov* var ett av de första, och i särklass det största fartyg som konstruerats och byggts för att så långt möjligt undgå upptäckt av radar! Och man hade lyckats i sitt uppsåt.

I svenska marinen har vi i dag fartyg som är byggda för att undgå upptäckt av radar. Men Sovjet var alltså 20 år före oss med denna teknik.

Urban Sörme