

Jaktviggen



har lämnat Uppsala



Nedläggningen av F 16 i Uppsala rycker allt närmare. I början av juli genomfördes den sista officiella flygningen med flottiljens JA 37 Jaktviggen. Det skedde den 3 juli med en formationsflygning över Uppland, Gästrikland och Västmanland.

Den återstående flygverksamheten vid F 16 bedrivs med SK 60 och grundläggande taktisk utbildning. Flottiljen läggs ner den sista december.

AV PETER LIANDER



►►► **I**ordersalen hos jaktflygdivisionen Peter Blå vid F 16 i Uppsala är belysningen dämpad och ett femtontal piloter lyssnar uppmärksamt.

– När vi kört in på plattan efter landningen kuperar vi motorerna samtidigt på mitt kommando. Då tystnar flygmotorerna på Ärna, flygverksamheten har upphört. Det handlar om symbolik.

Dessa meningar uttalas av överstelöjtnant **Jan-Olov Persson**, flottiljens flygchef och den som nu ger order inför den sista flygningen. Det är på förmiddagen den 3 juli och än återstår några timmar innan den sista flygningen med JA 37 Jaktviggen från F 16 ska genomföras.

Meteorologen har inte presenterat någon gynnsam väderprognos för området där det är tänkt att den pampiga tolvplansformationen ska passera – Enköping, Västerås, Stockholm, Arlanda och en sista passage över Uppsala. Det är stor risk för alltför låga molnbaser och det är tänkt att flygningen ska genomföras på 500 meters höjd.

Norr om Uppsala bedöms vädret kunna bli bättre, därför finns en annan flygväg



planerad som reservalternativ. Men det ska bli en sista flygning.

– Vi bestämmer så sent som möjligt vilken rutt vi tar, säger Jan-Olov Persson.

Efter lunch är det dags att kliva i flygplanen för det sista flygpasset. Väderutsikterna är dock fortfarande ytterst osäkra.

Flygchefen taxar ut till bana 03 och drar på full gas med tänd efterbrännkammare, tätt följd av de övriga. Han sätter kurs mot sjön Tämnnaren norr om Uppsala,

Här i Uppsala var molnhöjden inga problem, men inte i trakten av Sala. Överstelöjtnant Jan-Olov Persson (t h) förklarar för flottiljchefen överste Christer Olofsson varför det inte blev någon avskedsflygning med Viggen över Uppsala.

Delar av Viggen-formationen på sydlig kurs. Än så länge innebär inte molnhöjden några problem, men tyvärr försämrades molnsituationen - det blev ingen flygning över Uppsala.



dit han når samtidigt som den tolfte och sista Viggen precis lämnar startbanan på F 16.

Den allra senaste väderuppgiften kommer från en SK 60 som befinner sig mellan Västerås och Stockholm – men tyvärr, molnbasen är för låg i området.

– Då tar vi det norra alternativet, säger Jan-Olov Persson via radion.

Över Tämnnaren ses nu de tolv Viggarna flyga i vänstervarv samtidigt som de kommer allt närmare varandra och snart är formationen intagen.

I relativt bra väder sätts kursen mot Östhammar, väl där svänger man norrut längs kusten för så småningom svänga in mot Skutskär och Gävle.

Snart passeras Sandviken, därefter sker en sväng mot söder och efter en stund passeras Sala. Nu är det bara några minuters flygning kvar till Uppsala – men plötsligt är molnbasen i området markant lägre.

Flygchefen blir tvungen att lösa upp formationen och beordrar de fyra grupperna att stiga för att därefter flyga mot Uppsala på egen hand.

Det blev helt enkelt ingen avskedsflygning över Uppsala, även om molnhöjden där inte innebar något hinder. Men det skulle ta alltför lång tid att återsamla förbandet. Snöpligt.

Alla flygplan landade enskilt och den tänkta gemensamma intaxningen på en lång kolonn blev aldrig av. Det blev inget abrupt slut på motorljudet.

FlygvapenNytts redaktör drog sig till minnes när flottiljens första Jaktviggen kom till Uppsala. Det var en kall och klar vinterdag i februari 1986 och flygplanet "Petter 59" flög in över Ärna eskorterad av två J 35 Draken.

På plattan var det idel glada miner som mötte dåvarande majoren Jan-Olov Persson när han taxade in och öppnade huven under ett strålände solsken.

Vilken kontrast. Den 3 juli 2003 härskade en känsla av besvikelse över plattan under de regntunga molnen. Det fanns nog en sorts symbolik, trots allt. ●



Kapten Niclas Isaksson och hans divisionschef major Stefan Wilson efter den officiella avskedsflygningen med JA 37 Jaktviggen vid F 16 i Uppsala.

Tuff tid för Petter Blå

Petter Blå är den ena av två Viggen-divisioner som funnits vid F 16 i Uppsala. Major **Stefan Wilson** blev den sista divisionschefen. Nedläggningen upplever han med blandade känslor.

– Det är tragiskt att flottiljen ska läggas ner efter så många år och att det finns så mycket kompetens hos oss som inte kommer att tas till vara. Häromdagen när vi skulle flyga med en fyrgrupp räknade jag ut att piloternas samlade flygerfarenhet uppgick till 4 200 timmar JA 37. Ingen av dem är över 35 år och de ska inte längre flyga ett tungt flygplanssystem, säger Stefan Wilson.

För sin personliga del ser han med lättnad på att kunna gå vidare till nya uppgifter, närmast väntar två års utbildning på Forsvarshögskolans chefsprogram. Tiden som divisionschef har varit krävande och stundtals turbulent, han nämner särskilt händelsen då en besöksgrupp skadades allvarligt av en alltför lågt överflygande JA 37 i juni 2002.

Situationen har komplicerats av att F 16 är ett nedläggningsförband och att många därför har sökt sig till andra förband om tillfälle givits. Inte vid något

tillfälle under de sista två åren har divisionen varit fullt bemannad. Ändå har divisionen haft uppgiften att fullt ut genomföra ordinarie verksamhet, ända in till slutet.

Verksamheten vid Petter Blå har under de sista åren karaktäriserats av GFSU, grundläggande flygslagsutbildning för yngre piloter. Utöver detta har divisionen också i stor omfattning tagits i anspråk för incidentberedskap, i synnerhet efter den 11 september 2001.

Samtidigt har det varit brist på erfarna piloter som kunnat axla rollen som GFSU-instruktörer och gruppchefer.

Situationen underlättades när man lånade piloter från F 21 i Luleå, men Stefan Wilson önskar ändå att en del yngre piloter helst borde ha kunnat ges mera tid att mogna i sina roller innan de började tas i anspråk som instruktörer.

Arbetsituationen har således varit tuff. På en fråga om vad som motiverat honom att fortsätta leda divisionen, säger Stefan Wilson att det är en vilja att trots allt kunna ge divisionens piloter en så bra utbildning som möjligt:

– De är ju bra killar.