

Med en blivande ÖB till BB

Två stridsflygare från F 21 erinrar sig en annorlunda blixnutryckning från Kallax till Bromma med en blivande fader – och Sveriges framtida överbefälhavare.

Av ANDERS "Pacman" JONSSON

Onsdagen den 18 april 1990 åkte jag till jobbet på F 21 1 div, för att flyga S 37 på förmiddagen.

Jag jobbade bara halvdag då det var veckan efter påsk och jag skulle vara ledig med min familj. På divisionen kunde vi inte alla vara lediga över påsken utan "beredskapskraven" var fortfarande höga. Hemma hade jag packat min Chevy van med boggisläp fullt med våra skotrar och allt vad hela familjen behövde för tio dagars ledighet med vistelse i Tärnaby, Norra Fjällnäs, där vår stuga ligger vackert vid sjön Oltokken.

Min hustru var ledig och väntade mig hem senast klockan ett för avfärd mot Tärnafjällen.

Jag gjorde mitt flygpass som planerat. När jag vid 11.30 kom in på divisionen för avrapportering och ombyte, så kom det nya order.

Divisionschefen Hans "Sudden" Sundsten sade åt mig att jag måste ta en fyrsitsig SK 60 och omgående flyga till Bromma med fänrik Micael Bydén, gruppchef på 1. divisionen. Divisionschefen meddelade att planet stod klar på tredje divisionens platta och att genomgående färdplan och klargöring var beställd. Orsaken till resan var att Micaels fru låg på BB i Huvudstaden och nu var det bråttom eftersom Micaels första barn var på väg.

ÖB Micael Bydén minns

– Planen var att vårt första barn, Ludvig, skulle komma i början av april. Jag hade gjort klart jobbet och planerat in en längre ledighet för mig i samband med födseln. Jag var i Södertälje hos min höggravida fru Anita från början av april, men tiden gick och när påskhelgen hade passerat var jag tvungen att åka upp till F 21 och flyga S 37. Jag hade ju ingen mer ledighet att ta ut.

Jag kom till Luleå på måndagen den 16 april, annandag påsk. Flög som vanligt på tisdagen. På onsdag morgon ringer min svåger Johan som då jobbade som läkare på Södertälje sjukhus. Han berättade att han precis träffat Anita på sjukhuset och att vattnet gått när de suttit och druckit kaffe. Oerfaren från det där med havandeskap och förlossningar drabbades jag inledningsvis inte av någon större panik.



Bråttom till Bromma!

Jag ringde bara ut till SAS för boka om den biljett som redan var köpt. Men flygen under dagen var fulla och man vägrade mig (!?) att åka på klappsätet mellan piloterna. *Va' faan!* tänkte jag och *nu* kände jag paniken krypa på. Löddrig gick jag in till Sudden och berättade om problemet. Där kom Anders in i bilden.

Militär färdplan i vårväder

Anders Jonsson berättar om flygningen:

– Jag tog en snabb fika efter S 37-passet och sedan stack jag och Micael iväg till SK 60:an. Jag klättrade ombord med Bayden i högersitsen och vi startade mot Bromma så fort det gick. Normalt marscharv på turbojetmotorerna RM9 (Turboméca Aubisque) var 95 procent

men nu var det bråttom så jag ökade till närmare 98 procent.

Vi flög med så kort färdväg som möjligt och då är det fördel med militär färdplan som har viss förtur. Man kan ibland själv bättre styra sin framfart över himlavalvet med flygtrafikledningens goda vilja. Annars, på civil färdplan, är det bara att strikt följa flygledningens färdtillstånd.

Glömde visst ringa hem...

Det var ett riktigt fint vårväder, klockan var 13.30. Jag och Bayden småpratade lite där på 6 000 meters höjd om diten och datten som förekommit under veckan. Då kom jag på... *Aj, aj!* – har ju glömt meddela hustrun att jag inte kommer hem klockan ett. Nu var det ju ändå bara 30 minuter kvar till landning på Bromma, kanske kunde jag då springa in och ringa under klargöringen. Vi fick klart att sjunka direkt mot Bromma och en visuell direktinflygning från norr mot bana 12.

Bayden var riktigt på hugget, så att redan på avstånd drygt 20 km från Bromma sa han högt "Kontakt med Bromma kl. 13." Då tänkte jag tyst "att nu är det riktigt bråttom till BB". Jag hade nog uppfattat av Suddens order att "Bråttom, det var det". Så under inflygningen höll jag farten uppe så länge som möjligt. På avstånd 6 km, av med gasen ut med ställ och klaff, ner med farten till 210 km/t vid banändan. Sedan marktomgång, fin sättnings och lite hårdare inbromsning så att vi kunde svänga av banan till vänster och taxa upp till Hangar IV och Bromma Air Maintenance, BAM, för att kupera motorerna och släppa av "Bayden", som vi brukade kalla Micael.

Jag försökte ändå vara lite extra försiktig med SK 60:an då det var viktigt att inte få något fel, utan kunna flyga hem till Kallax. Sedan väntade ju hela familjen och ledigheten i Tärna.

Micael hoppade ur 60:an och tog med sin stora gröna trunk som låg fastspänd i baksätet. Han tackade för skjutsen och sprang med eld i baken till en väntande bil och förvann in i Huvudstadens myller.

Jaha tänkte jag "hoppas att han nu hinner till BB, det här tillfället får han inte missa". Jag kommer inte ihåg hur det gick, men en välskapn son blev det, denna fina vårdag 18 april 1990.

Ensam på Bromma

Där satt jag i min SK 60 kl. 14.15 vid BAM på Bromma och funderades varför jag var så ensam. Parkerade bromsarna som nu kallnat lite, klättrade ur för att se var klargöring och bränslebil tagit vägen. Att få ringa hem hade dessutom varit fint. I dag har de flesta glömt – men det fanns en tid före mobilen...

Det var tomt och låst på BAM. Klättrade in i min 60:a och med flygradion

kontaktade jag Flygledningen. BAM var stängt på grund av påskveckan men jet-bränsle Jet A1 gick att ordna.

Turligt nog var jag utbildad för att klargöra SK 60:an själv. Men vi hade ju flugit ner med 98 procent, vad göra om motoroljan tagit slut? Jag hade inte någon olja med mig. Upp med motorluckor och genomförande av tekniska kontroller före flygning. Som väl var hade denna SK 60 bra motorer, så det fanns olja kvar... Nu kom äntligen tankbilen och vi fyllde på med Jet A1. Tiden gick under tankningen och jag var nu försenad. Med fyrsitsig SK 60 flög vi alltid med en alternativ landningsplats. I detta fall hade Vidsel beställts till kl. 16.00. Så före det måste jag ha landat på Kallax.

Äntligen var vi klara med tankningen, hur vi gjorde med betalningen vete sjutton, jag hade inget plastkort.

Hoppade in i 60:an, steg saknades här, stängde huven och hoppades att det nu skulle klaffa med batteristart. Inga onödiga el-förbrukare igång, tryckte på grön startknapp för vänster motor, "vilken känsla", när den snällt startade. Fick generatorström, vilket kändes bra, och startade andra motorn. Alla kontroller gick fint så nu äntligen verkade resan gåt mot Kallax.

Begärde utkörningstillstånd och uttaxning från BAM och fick klart starta bana 12.

Kom snart i luften och svängde norrut över ett vackert Stockholm. Kikade söderut mot Södertälje och tänkte att någonstans där borta fanns Micael med sin fru på ett BB. Jag hoppades att han skulle få en fin tid med sin utökade familj.

Micael Bydén berättar vidare

– På Bromma hittar jag min sväger Johan fru Maria som själv är höggravid med kusinen Filip, som kommer en månad senare. Hon lämnar direkt över ratten till mig och jag nyttjade de flesta gator kring Bromma flygplats utan att hitta vägen söderut.

Väl på plats i Södertälje möts jag av vyn att Johan sitter i ett fönster ovanför sjukhusets huvudentré. Det är soligt och vårvackert. Han vinkar och ser glad ut. Själv är jag "djupt ner i konen".

In i entrén, upp till avdelningen där Anita ligger. När hon ser mig utbrister hon "var fan har du varit?" Jag hade inget bra svar på det. Det enda jag såg var magen, stor som en spärballong. "Puh" tänkte jag och fick vara med om det mest fantastiska man får uppleva som blivande förälder. Vårt första barn Ludvig föds på eftermiddagen onsdagen den 18 april. Allt gott.

Återresa mot Kallax och Tärnaby

Jag steg med 60:an till 6 000 meter, norrut mot Kallax via Sundsvall. Jag upplevde att bränslet Jet A1 innehöll lite mer energi än den militära reabensinen MC 75, som vi normalt flög på. Det gick att se på bräns-

lemätarna som brukade visa lite mer med Jet A1 i tankarna.

Jag hann nästan hem i tid. Landade på Kallax vid 16.10, så lite övertid fick de på alternativet Vidsel. Men det var ju för en blivande ÖB med fru och deras förstfödde som alla vi på Akktu Stakki denna dag ansträngde oss lite extra. Att det gällde en blivande ÖB kanske vi då ännu inte riktigt begrep. Bayden skulle ju dessutom hinna bli bland annat flygvapenchef innan dess.

Efter landningen drogs SK 60:an in i hangar 85. Jag avrapporterade min flygning till Sudden, som strax var på väg hem. Nu var jag ensam kvar, duschade och bytte om och åkte hem till familjen.

Där möttes jag vid 17-tiden av hustrun som blixtrade lite: "Och var har du hållit hus?!". Jag förklarade att kl. 14.30 var jag på Bromma för en flygtransport. "Jaha, och vad ska det vara bra för, då? Vi ska väl till Tärna" sade en lätt irriterad hustru. "Ska vi nu köra hela natten?"

Jag förklarade hela historien med Bayden och BB i huvudstaden. Då blev jag förlåten. Men hade Micael Bydén hunnit fram till BB? Jag visste inte då hur det hade gått. Men som ni ljusst läst – Bayden hann i tid!

Jag försågs med en rejäl macka med kaffe i vår Cheva-van med ett tungt lastat boggislöp och en mullrande V8, så var vi äntligen på väg till Tärna. Framme i stugan kl. 22.30.

Tittade på klockan och tänkte, "här går det undan minsann":

– Först kontrollflygning med S 37, sedan SK 60 Kallax-Bromma-Kallax och sedan till Tärnaby på samma dag.

Ingen dag är sig lik för oss piloter i Flygvapnet. ~~██████████~~



Artikelförfattaren Anders "Pacman" Jonsson i en SK 60 vid ett annat tillfälle än det i artikeln.



En glad blivande överbefälhavare Micael Bydén. Här i rollen som flygvapeninspektör, 2012.