

Ur vårt Digitala Arkiv

”J32B Lansen. Vårt första allvädersjaktplan”

Utdrag ur Hässlöbladet nr 2 2001

Denna digitala version omfattar enbart avsnittet om J32B

Inskannat 2014-10-08

Efter två veckor vandrade "bollarna" upp på land till närmsta grannen och nu bestämde de själva när brödet skulle fram och naturligtvis var det bara att "lyda order", som gammal militär. Mätta och belåtna återvände de sedan till sitt naturliga revir - badviken. Proceduren upprepades inte en, utan flera gånger dagligen under hela juni och juli.

En dag var grannen borta och vad hände då? Jo promenaden förlängdes ytterligare 60-70 m längre upp på berget där vi bor. Ritualen upprepades. Utfordring med mat och så promenad igen ned för backen mot sjön, med en allt stoltare andmamma i täten, "dunbollarna" var ju fortfarande inte flygfärdiga. Det nya matsället besöktes, i likhet med det tidigare, dagligen under resten av sommaren. Åtskilliga limpor för 3,95 kr har under de här matvandringarna förbrukats. Kanske avdrag kan göras i självdeklarationen med motiveringen - "Insats för naturens bevarande"?

I september hade "barnaskaran" reducerats till fem och nu provade de sina vingar, men fortfarande händer det att tidigare procedur, med fotvandring från sjön, upprepas för att få sig en matbit. Allt enligt andmammans tidigare instruktioner.



Nu har antalet ungar minskat till fem.

När måltiden är intagen, en halv limpa på fem, ligger dom som regel och slöar på gräsmattan innan en väl sammanhållen

gruppstart genomförs, för att 10 sek senare göra en perfekt landning i badviken. Den 17 september fick vi besök inte mindre än tre gånger - naturen är verkligen underbar.

Idag den 1 oktober, då hösten är här på riktigt, gästades vi åter av "bollarna", nu stora, men var fanns andmamma? Andjakten har börjat, det smäller då och då runtomkring och tyvärr vem vet, vår andmamma och även våra välmatade andungar utgör kanske nu en läckerhet på jägarmenyn.

Åmål

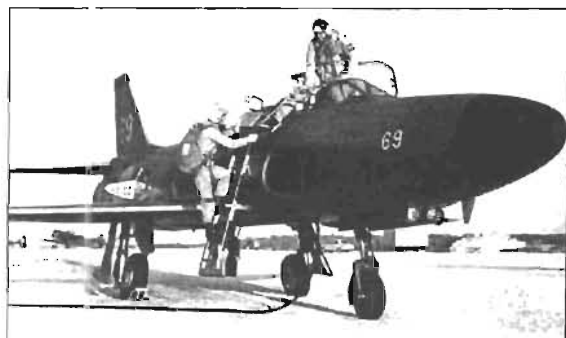
J 32B Lansen. Vårt första allvädersjaktflygplan

Vår kavalkad genom den modernare delen av F 1:s flyghistoria fortsätter. Under senare delen av 50-talet framstod allt tydligare att uppdelningen på dag- respektive nattjakt i vårt Flygvapen borde ersättas av "allvädersjakt", d v s ett flygplan som kunde bekämpa luftmål under såväl dager som mörker och oavsett väderförhållanden.

Redan under Mosquitotiden fanns tankar att ersätta detta flygplan med den SAAB-byggda allvädersjaktversionen av Lansen. Den höga haverifrekvensen med J 30 Mosquito framtvingade som bekant inköp av J 33 Venom i väntan på "Jaktlansen".

Flygvapnet gjorde sin första beställning (30 st) av J 32 B Lansen den 22 april 1955. Under perioden fram till augusti 1957 beställdes ytterligare 90 st, totalt 120 st. Dessa fördelades på F 1 och F 12 Kalmar, med tre divisioner vardera. För att inte råka ut för ett halvfärdigt förband under ombeväp-

ningar och reducerad nattjaktkapacitet, beslötts att F 12 skulle ombeväpnas först och därefter F 1.



J 32 E Lansen.

Foto ur boken Lansen.

Omskolning

För omskolning av markpersonal från F 1 och F 12 organiserades en instruktörsgrupp, som fick utbildning på J 32B hösten 1958, huvudsakligen vid SAAB i Linköping. Den första omskolningen av divisionspersonal skulle sedan utföras på 2 div F 1. Tyvärr brann 2 div hangar ned i maj 1959, varvid fyra J 32 B och en Tp 83 Pembroke jämte viktig utbildningsmateriel, som instrument och motorer totalförstördes. Branden lär ha varit en av de största dittills i landet. F 1:s första omskolningsomgång flyttades därför till F 12.

Utbildningen av förarpersonal genomfördes av en instruktörsgrupp, som i början av 1959 flög in sig på A 32 Lansen på F 14 Halvstad och därefter på J 32B på F 12.

Andra divisionen F 1 blev den första omskolade divisionen på F 1 hösten 1959. Därefter följde 3:e div F 1 och avslutningsvis omskolades 1:a div våren 1960. Denna divi gjorde sista Venomflygningen på F 1 mars 1960 och även den sista J 32B-flygningen vid F 1 den 1 juni 1967.

Samtidigt med förarutbildningen pågick utbildningen av navigatörer på den nya

radarn PS-42/A, som installerades i några Tp 83 Pembroke. Dessa flygplan fick således, i likhet med de tidigare "radar B 3-orna", tjänstgöra som flygande lektionssalar. Omskolningsperioden för den "äldre" personalen var ca tre veckor, medan utbildningstiden för nya navigatörer var ca tre månader.



Pembroke som flygande lektionssal.

Foto ur F 1-boken del 1.

Allmän beskrivning

Liksom föregångarna Mosquidon och Venom hade J 32B Lansen två mans besättning, förare och navigatör. Till skillnad från föregångarna satt man nu tandemplacerade.



Tandemplacering. Foto ur boken Lansen.

Den tidigare side-by-side placeringen var nog idealisk ur samarbetssynpunkt, men erfarenheten visade så småningom att även Lansen medgav likvärdiga samarbetsformer, som i allt väsentligt byggde på

tidigare erfarenheter, med "fast" besättning som grund. Men nu fick navigatören " eget kontor" – vilket upplevdes som positivt.

Flygplanet var internationellt sett toppmodernt, inte bara prestandamässigt utan kanske framförallt beroende på den systemmässiga lösningen med modern teknik och alternativa vapenval, allt med primär inriktning att på ett effektivt sätt söka upp och bekämpa luftmål, men även att kunna utföra attack mot mål på marken.

Motorn, en Rolls-Royce Avon med efterbrännkammare (ebk), inköptes till en början från England, men huvuddelen licenstillverkades under 1958 och 1959 av Svenska Flygmotor i Trollhättan, som också tillverkade den svenskkonstruerade ebk:n. Motorns dragkraft var 4880 kp och med tänd ebk 6500 kp. Som jämförelse kan nämnas att grundmotorn hade samma dragkraft som A 32:ans med tänd ebk. J 32B kallades därför "Lansen Sport". I detta sammanhang kan nämnas att J 32B-motorn monterades på en Tp 80 Lancaster för utveckling och prov av ebk:n. Tyvärr slutade dessa prov med ett totalhaveri i maj 1956, varvid två man omkom. Haveriorsak var brand i en av Lancasters egna motorer.



Tp 80 Lancaster. Foto ur boken Lansen.

Motorn gav imponerande fart- och stigprestanda. Maxfart i planflykt ca 1150 km/t och

överljuds fart i dykning på hög höjd. Stigtiden från start till 12000 m med standardbeväpning var imponerande 5.5 min. Med tänd ebk hade vi nu även fått ett flygplan vars svängprestanda kunde mäta sig med omvärldens jakt.

Bränslesystemet bestod av fyra stora kroppstankar och 16 säcktankar i vingarna på totalt 3500 liter. Dessutom kunde flygplanet förses med en icke fällbar extratank under flygkroppen på 600 liter. Detta gav en praktisk aktionstid på 1,0-1,5 tim utan extratank och ytterligare drygt en halvtimme med extratank. Normal flygtid vid formella fredsövningar var ca 1 timma.

Beväpningen utgjordes av 4 st 30 mm automatkanoner, 2 st jaktraketkapslar med 19 st 7,5 cm raketer vardera samt 2-4 värme-sökande rb 24 Sidewinder. Standardbeväpningen bestod normalt av 2 st jakkapslar och 2 rb 24, utöver den fasta akanbeväpningen. En mycket imponerande vapenlast, som medgav bekämpning av olika måltyper under alla väderförhållanden.



Standardbeväpning.

Foto Roy Fröjd.

Även om J 32 B var ett jaktflygplan kunde det med sin standardbeväpning även sättas in vid enklare attackuppdrag under pågående luftförsvarsuppdrag. Vid "renodlade" attackuppdrag kunde upp till 24 st attackraketer, monterade under vingarna.

Radar och siktesystem

Med den nya och till stora delar svensktillverkade siktesradarn PS-42/A med dess presentationssystem, fick man nu en toppmodern utrustning, som i hög grad medverkade till att J 32B Lansen kunde betraktas som ett allvädersjaktflygplan av yppersta världsklass. Nu fick även navigatörerna något nytt att pyssla med.

Här följer några väsentliga skillnader mellan det gamla systemet PS-20/A i Mosquiton och Venom och det nya radarsystemet. PS-42/A var mer lätthanterligt och betydligt driftsäkrare. Liksom i PS-20/A fanns ett B-scope som visade avstånd och riktning till målet, men C-scopet var nu ersatt av ett E-scope som presenterade avstånd och höjdvinkel till målet. Upptäcktsavståndet var ungefär det dubbla och resistensen mot aktiv störning betydligt bättre. Med gyro-stabiliserad antenn slapp man nu besvärande markekon vid svängar och höjdändringar. Vidare fanns s k låsfunktion med vilken navigatören kunde "låsa" på målekt varefter radarföljningen utfördes automatiskt och samtidigt överfördes viss målinformation kontinuerligt för presentation på en särskild indikator (F-scope) hos föraren. Denne kunde därefter, med stöttning av bl a avståndsinformation från navigatören, själv utföra den avslutande inflygningen - även mot kraftigt undanmanövrerande mål. Frågan är om inte J 32 B Lansen var världsledande i detta avseende?

I J 32B fanns dessutom radarhöjdmätare och navigeringsradar med landningsfunktion samt IK-svarsradar med samma funktion som i J 33 Venom. Däremot ingen IK-frågeradar som tidigare i detta flygplan.

J 32B var vidare utrustat med ett nyutvecklat sikte, SAAB S 6A, som användes

under alla väderförhållande med olika vapenalternativ mot såväl luft- som markmål. Den vanliga siktesbilden kompletterades med presentation av radarekot vid radarlåsning på målet och en IR-punkt från flygplanets IR-kamera, utvisande målets värmekälla - motorn. Föraren hade således data från olika informationskällor inför sitt vapenval för bekämpning av målet, oavsett visuell kontakt med detta. Det fanns även en skjutgränsindikator (L4) där föraren kunde avläsa max skjutavstånd för rb 24, liksom radarinmätt avstånd vid radarlåsning. En ljudsignal i besättningens hörlurar från robotarna angav dessutom att dessa fångat målets värmekälla i sina målsökare.

Något om övrig utrustning

Att F 1 nu fått ett modernt flygplan kännetecknades inte bara av de tidigare nämnda komponenterna - kraftig motor med ebk, olika vapenalternativ, modernt radar- och siktesystem - utan även av andra "moderniteter", av vilka några tas upp här.

Nu hade vi äntligen fått katapultstolar i våra krigsflygplan, vilket naturligtvis ingav ökad säkerhetskänsla. Som skydd för besättningen fanns bepansring vid besättningsutrymmet mot splitter och finkalibriga vapen och frontrutan hade 50 mm tjockt skottsäkert glas.

En annan nymodighet var styrautomaten, som med sin girdämpningsfunktion bl a bidrog till att göra J 32B till en stabil vapenplattform. Var naturligtvis bekvämt att även koppla in vid exempelvis förflyttningsflygning och målgång. För att reducera spakkrakterna till en acceptabel nivå för föraren

vid de höga farter som J 23B skulle operera inom var flygplanet försett med servo för såväl höjd-, skev- som sidoroder. Flygplanet hade även tryckkabin och en klimatanläggning, som automatiskt höll kabintemperaturen på behaglig nivå.

Tillgänglighet

Som framhållits hade J 32B en mycket hög och modern standard. Flygplanet var visserligen stort och besvärligt att rangera, men åtkomligheten vid service och reparationer var i gengäld mycket god. Men det vore orättvist att inte beröra även de problem som övergången till ett nytt modernt flygplan medförde.

Tidigare var det flygplan- och motorarbeten som var mest tidskrävande, nu var det flygplanets moderna elektronik som tog över den rollen. Vid exempelvis fel på radarutrustningen krävdes ibland veckolånga testkörningar och för att klara detta var man tvungen att utöka teletropparnas personalstyrka.



Test av teleutrustning. Foto ur F 1-boken del 1.

Ett nytt flygplan betydde naturligtvis ny stationsutrustning av olika slag och detta tillsammans med stora kostnader för utbytesenheter och reservdelar medförde en begränsad anskaffning av sådan materiel. För att hålla tillräckligt antal flygplan i luften måste man därför ofta låna komponenter

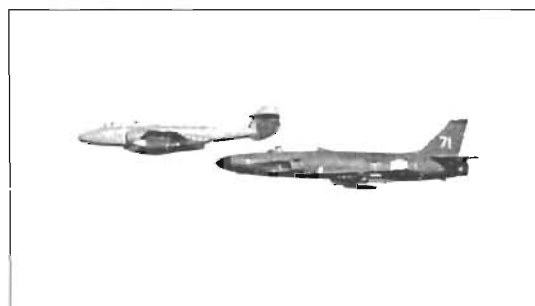
från markbundna flygplan, vilket bl a skapade dubbelarbete och osäkerhet om funktionen på lånade enheter.

Ovannämnda orsaker, tillsammans med oundvikliga "barnsjukdomar" hos ett nytt flygplan med dess invecklade system och en större modifiering 1961 av samtliga flygplan, för att nämna de väsentliga problemen som inledningsvis drabbade flottillen, medförde att det planerade flygtidsuttaget uppnåddes först vinterhalvåret 1962/63.

Taktisk utprovning

Under en 10-veckorsperiod februari - april 1961 genomfördes taktisk utprovning av J 32B vid F 12. En taktikgrupp bildades bestående av besättningar från F 1 och F 12 under chefskap av dåvarande flygchefen på F 12, Stig Bruse. Även personal från försökscentralen (FC) deltog.

Målsättningen med utprovningen var dels att utprova flygplanets olika vapensystem dels att utprova taktiskt uppträdande vid luftstrid och attack.



Gloster Meteor användes som målbogserare.

Trots tidvis dåligt väder präglades verksamheten av intensiv flygning där stor del ägnades åt omfattande skjutningar med framförallt akan och jaktrakter mot såväl luft- som markmål. Även enstaka funktionsprov med rb 24 gjordes. En liten episod i

detta senare sammanhang:

Ett första prov med rb 24 skulle ske söder Öland på 10000 m höjd, med skjutriktning sydost ut över havet. Förutsättningar i övrigt var att under vänster vinge på skjutande fpl fanns en målraket och under den högra den stridsladdade roboten. Först skulle således målraketen avfyras och därefter roboten, som med sin värmesökande enhet skulle "läsa" på målraketen och sedan förhoppningsvis träffa densamma. I höger flank låg dessutom tre J 32B som intresserade åskådare. På radion meddelades: "Avfyrar målraketen nu!" Ingenting hände. Nytt försök gjordes med resultat att roboten nu for iväg utan mål i en ganska brant sväng åt höger – där följeflygplanen befann sig. Att dessa försvann i en bådskande halvroll till säkrare luftrum behöver väl knappast nämnas.

Det taktiska uppträdandet vid framförallt insats mot luftmål var den andra viktiga komponenten i utprovningsgången. Den tidens hotbild angav företrädesvis fientlig anflygning av jakteskorterade bombflygplan på hög och högsta höjd.

För att i möjligaste mån undgå radarupptäckt från angriparens markradar, som bedömdes ha radartäckning ned till ca 5000 m över vårt territorium, utprovades ett sk stiganfall vilket kort innebar följande:

Markradarledd stridsledning med 90° kursskillnad till målet och anflygningshöjd 4000 m, således under full radartäckning och fart M 0,85. På drygt 30 km avstånd till målet tändes ebk:n och strax därefter påbörjades en relativt kraftig stigning upp till målhöjd. Den stora fördelen med denna anfallsmetod var överraskningsmomentet med stor chans till skjutläge innan eskorterande jakt

hunnit ingripa. Stiganfallet blev sedan den anfallsmetod som rekommenderades i de taktiska anvisningarna mot denna måltyp.

En spektakulär anfallstyp provades även. I stället för anflygning med 90° kursskillnad gjordes denna med 180° kursskillnad, således rakt mötande. Fortfarande anflygningshöjd 4000 m. Före stigning utfördes acceleration till maxfart med tänd ebk. Eftersträvad radarlåsning så tidigt som möjligt. Vid ca 55° elevation till målet påbörjades ingång för ett topprollsanfall, försök till så tidig målfångning med rb 24 som möjligt och rb-skott i rättvänt läge – helst. Undrar var roboten hamnat vid avfyrning i ryggläge med 0 g belastning? Denna spektakulära anfallstyp fick inget gehör och kom aldrig in i de taktiska anvisningarna.

I slutet av april samlades "utprovningsgänget" på Storebro herrgård för att under några dagar göra en första sammanfattande rapport från utprovningsgången.

Stridsledningens syn på J 32B

Under den relativt korta operativa tid som J 32B Lanser ingick i vårt luftförsvar kan nog utan överdrift påstås att det var flygvapnets mest effektiva flygplan.

Dess olika vapenalternativ och effektiva radar- och siktesystem medgav insats mot olika måltyper under alla väderförhållanden, dag som natt. Förbandsstorlek var under dager rote, i undantagsfall grupp, och under mörker enskilt flygplan.

Den relativt långa aktionstiden, åtminstone med extratank, medgav flera insatser under

ett och samma uppdrag. Bland radarjaktledarna var nog den allmänna uppfattningen att stridsledning av "Lansen Sport" gav ett effektivare resultat än med de första J 35-versionerna, åtminstone under mörker och dåligt väder.

Även om all stridsledning av J 32B skedde på tal, hade man nu under flygplanets senare operativa tjänstgöring tagit ett nytt strids- och luftbevakningssystem i bruk - Stril 60 - i ett antal stridsledningscentraler runt om i landet. Nu använde man för första gången datorer, bl a vid beräkning av anfallsgeometrin vid jaktstridsledning. Vid sådan ledning från någon av dessa centraler kunde nu radarjaktledaren (rrjal) få datorstöd i form av beräknad styrkurs mot målet, avstånd och riktning till detta samt målets höjd. På rrjals indikator (PPI) presenterades dessutom en stiliserad bild av den beräknade anfallsgeometrin. Vid jaktstridsledning av J 35 Draken sändes styrkurs och måldata dessutom automatiskt på data för presentation i flygplanet. Detta senare en modernitet som vi nog här i Sverige var ensamma om vid den här tiden.

Genom integreringen av dessa centraler, med möjlighet att ta emot radarinformation från ett stort antal radarstationer parallellt med moderniseringen av vårt jaktflyg, förbättrades vårt luftförsvar mycket påtagligt under denna tidsperiod. STRIL-60 har nu sen en kort tid tillbaka gått i "graven" och lämnat plats för vårt framtida stridslednings- och luftbevakningskoncept - Stri C.

Slutet som allvädersjakt

Som tidigare nämnts genomfördes det sista J 32B-uppdraget vid F 1 den 1 juni 1967 och F 4 fick överta "Lansen Sport".

På F 12 och F 21 flög J 32B fram till 1969 och på F 4 genomfördes de sista flygningarna i december 1973. J 32B hade nu avslutat sin aktiva tjänst på förband.

Nya roller

Efter avslutad operativ tjänst som allvädersjaktflygplan fick "Jaktlansen" nu ikläda sig två nya roller.

Tre J 32B ersatte Venom som målbogserare vid Vidsele 1968-1969. Dessa civilregistrerades, liksom Venom, men tillhörde fortfarande Flygförvaltningen. Målflygningen vid Vidsele omfattade framförallt prov och utveckling av robotsystem. Denna verksamhet med J 32B upphörde först 1999.

Vid Målflygdivisionen på F 3 i Malmslätt ersattes J 29F Tunnan av 24 st J 32B med början i slutet av 1971. Ett antal av dessa tjänstgjorde som målbogserare med beteckningen J 32D och andra som störflygplan med beteckningen J 32E. Lansen är nu ersatta av Sk 60 och Viggen.

Jack Carlsson

~~Besök av Badelunda Hembygdsförening~~

~~Lördagen den 27 oktober besöktes vi i Gula Villan av ett 40-tal medlemmar från Badelunda Hembygdsförening med Gunnar Bystedt som besöksmottagare.~~

~~Vår ordförande Uno Andersson gav besökarna inledningsvis en kort återblick av F 1 flyghistoria med en avslutande visning av videoinspelningen från J 35-monumentets invigning. Efteråt serverade Kamratföreningen fika innan Västerås Flygmuseum tog hand om våra gäster.~~