

Allväderjakt 1959—

J32 B-tiden 1959-1967

BERTIL CARLSTRÖM

Allmän bakgrund

I och med ombeväpningen till J32 B tillfördes flottiljen ett högmodernt flygplan, inte bara vad beträffar själva flygplanet med motor, styrsystem, klimat-anläggning, räddningssystem m m, utan i kanske ännu högre grad med avseende på de avancerade tekniska resurserna för att snabbt kunna söka upp och effektivt bekämpa målet, vare sig det gällde primäruppgiften att anfälla mål i luften eller attack mot markmål. J32 B kom med andra ord att bli den första exponenten på luftförsvarsidan för vad som i fortsättningen i en mera egentlig mening kom att benämnas flygburna vapensystem.

I jämförelse med föregående flygplantyper innehöll J32 B betydligt flera tekniskt avancerade delsystem, en mera omfattande elektronisk utrustning samt siktes- och vapenutrustningar av ytterst komplicerad art. Många ingående komponenter krävde en icke oväsentlig uppsättning av olika testutrustningar och aggregat av skilda slag för tillsynstjänsten. Varje enhet i dessa materielkedjor måste fungera med betydligt högre driftsäkerhet, än vad dittills hade erfordrats, för att vapensystemet i sin helhet skulle kunna göra avsedd tjänst. Det innebar också, att den tekniska personalens arbete måste präglas av minutiös noggrannhet och förtänksam planering.

Till skillnad mot sina närmaste föregångare på flottiljen kunde J32 B uppvisa tekniskt-taktiska egenskaper, som dels klart markerade övergången från nattjakt till allvädersjakt, dels innebar att F 1 — tillsammans med F 12, som omskolades till J32 B samtidigt med F 1 — nu kom att ligga före övriga flottiljer beträffande flygmaterielens modernitet och flygprestanda. Dessa omständigheter innebar givetvis en särskild stimulans bland personalen inom de flesta tjänstegrenar och på alla nivåer, vilket bl a satte spår i resultatlistorna vid eskaderflygfälttävlingar, tävlingsskjutningar samt vid taktiska samövningar.



Division J32 B i höger flankformering.

Omskolningsperiod

Omskolningsprogrammet för *markpersonalen* upptog en första instruktörsgrupp med personal ur såväl F 1 som F 12, som utbildades hösten 1958, huvudsakligen vid SAAB. Denna grupp svarade därpå under ledning av kapten Bengt Nordenborg, F 1, för omskolningen av den första J32 B-divisionen ur F 12. Samtidigt härmed utbildades instruktörer för den fortsatta växelvisa omskolningen av F 1:s och F 12:s divisioner. Olyckligtvis inträffade på F 1 en hangarbrand i maj 1959, varför F 1:s första omskolningsomgång tvingades flytta över till F 12.

För omskolningen av *flygande personalen* utsågs en instruktörsgrupp under befäl av kapten Karl-Gustav Sundgren, vilken efter nyår 1959 flögs in på A 32 på F 14 och därefter under våren på J32 B på F 12. Denna personal utgjorde sedan stommen i andra divisionen, som först omskolades under sommaren och hösten 1959.

Kapten Uno Andersson ledde omskolningen av tredje divisionen under hösten 1959. Den sista omskolningsomgången — 1. divisionen — påbörjades våren 1960 under ledning av kapten Inge Hulthén, vars Venom-division flög sista gången den 15 mars 1960. Denna division genomförde även det sista J32-uppdraget vid F 1 den 1 juni 1967.

Samtidigt som förarna fick sin utbildning på J32 B, utbildades motsvarande divisions navigatörer på den flygburna radarutrustningen i flygande lektionssalar, typ Tp 83 Pembroke. För den äldre personalen varade utbildningen ca 3 veckor, varefter övningarna upptogs i J32 B. För nytilkomna navigatörselever skedde utbildningen sedermera likartat, men med den skillnaden att kurstiden var ungefär 3 månader.

Radarn i J32 B, PS-42, hade till skillnad mot föregångarna en särskild presentationsenhet för föraren, det så kallade F-scopet. Föraren kunde med dess hjälp själv göra inflygningen t o m mot kraftigt undanmanövrerande mål. Behov av att ge även förarna en förberedande utbildning i Tp 83 förelåg således, liksom sedermera fallet var även för J35-förarna.

J32 B som vapensystem

Skillnaderna mellan J30 Mosquito och J33 Venom bestod huvudsakligast i de förbättringar som flygplanprestanda uppvisade, vilket i och för sig innebar en aktningsvärd utveckling.

Steget från Venom till J32 B Lansen gav inte bara en ytterligare generationsväxling på flygplansidan utan dessutom ett system av skilda navigerings-, radar-, siktes- och vapenfunktioner, vilket sammantaget gav helt andra insats- och bekämpningsmöjligheter mot såväl luft- som markmål än vad företrädaren kunde uppvisa.

Men inte bara de i flygplanet inbyggda komponenterna bidrog till, att J32 B kom att bli ett vapensystem, som väl skulle kunna hävda sig ännu 20 år efter sin tillblivelse. Framförallt utvecklingen på stridsledningssidan i form av t ex förbättrad radarmateriel och på bastjänstsidan i form av t ex förfinad stationsutrustning, pålitligare signalmateriel och över huvud taget effektivare och rationellare kringutrustning samt anordningar för skyl och skydd — kort sagt den markanta utvecklingen på bastjänstsidan, som karaktäriserade flygvapnet på 60-talet — möjliggjorde den underhållstjänst och det under-

stöd, som ett flygburet vapensystem i allt högre grad för varje modernisering är beroende av.

J32 B gick redan från början under benämningen Lansen Sport, därmed markerande de betydande skiljaktigheter, som flygplanet uppvisade i fråga om rena flygprestanda jämfört med attackversionen A32 A. Motorn gav exempelvis en dragkraft utan efterbrännkammare (ebk) som var högre än attackversionens med ebk. Med tänd ebk blev stigprestanda de bästa något av flygvapnets flygplan dittills uppvisat. Manövrerbarheten var stor och marginalvärdena kunde tack vare de "snälla" egenskaperna i överstegrat tillstånd utnyttjas. I vissa fartområden och på höga höjder visade sig J32 B jämfört med t o m J35 F oöverträffbar. Speciellt under inflytandet av nyhetens behag tillvaratogs varje tillfälle att visa upp dessa egenskaper i kurvstrider med J29 och framförallt J34, som trots sina förnämliga manöveregenskaper fick se sig akterseglade, när J32 B med tänd ebk drog ifrån i lodrät stigning, tills farten gick ned mot stallgränsen. Om föraren då tog spaken i magen, vek sig flygplanet över ryggläget till lodrät dykning, som i bästa fall kunde leda till bakomlägg på den tidigare förföljaren. Egenskapen att trots låg fart och överstegring undgå okontrollerbara lägen i sedvanlig bemärkelse utnyttjades sedermera för hissanfall mot mål på höjder kring 14—15 km.

Styraautomaten med sin girdämpningsfunktion bör framhållas som en av nymodigheterna, som bidrog till att göra J32 B till en stabil vapenplattform, särskilt under eldgivning vid kyttigt väder. Under långa pass och svåra väderförhållanden innebar även styrfunktionen en välkommen avlastning för föraren.

En väsentligt förbättrad siktesradar — PS-42/A — ingick i utrustningen. Ökade räckviddsprestanda och möjligheter under störda förhållanden innebar tillsammans med bl.a. läsningsfunktion väsentligt underlättande arbetsförhållanden för navigatören.

Precisionsinriktning för eldgivning skedde med sikte 6 A, som erbjöd två alternativ utöver den sedvanliga optiska siktespresentationen. Ena alternativet var presentationen av radarekot i siktesbilden, så snart navigatören låst radarn på målet. Det andra alternativet var en överförd målbild från en infraröd (IR)-kamera under ena vingen. Noggrannheten hos radarbilden var tillräcklig för att med framgång kunna skjuta jaktraketerna från bakomlägg förutsatt att målet inte utförde undanmanövrer. IR-bilden var avsedd att motsvara det faktiska läget hos målet och således i princip medge eldgivning inte bara med jaktrakter utan även med automatkanoner (akan). I verkligheten var tekniken att överföra bilden från kameran till siktet inte helt utklarad, varför viss instabilitet förelåg bl a vid korrigeringsvängar vid inrikt-

ningen. Huvudvapnet vid luftstrid utgjordes av robot 324 "Sidewinder". Inriktningen behövde bara ske i grova drag, tills robotens målsökare låste på målet, varvid föraren fick en låsningston i hörlurarna. Samtliga siktesalternativ plus F-scopet var tillräckligt noggranna för inriktning vid robot-skjutning.

Genom de möjligheter den nya radarn och siktesutrustningen erbjöd blev det alltså möjligt att utan ögonkontakt bekämpa ett mål, främst då med IR-robotarna, under förutsättning att siktförhållandena så medgav, annars med jaktraketer. Automatkanonerna krävde naturligtvis ögonkontakt med målet och sedvanlig precisionsinriktning.

För attack mot markmål var J32 B en utmärkt, stabil vapenplattform. Beväpningsalternativet automatkanoner och attackraketer kunde med fördel även utbytas mot automatkanonerna plus de två jaktraketkapslarna, vilka emellertid endast kunde avskjutas i en salva.

Att bekämpa mål i luften utan föregående visuell kontakt hade tidigare inte varit möjligt. J32 B får därför äran av att betecknas som vårt första allvädersjaktflygplan. På sätt och vis kan J32 B-epoken betecknas som en brytningstid. Dessförinnan hade dagjakt- och nattjaktförbanden skilda upp-



Beväpningen i flygplanet. Närmast de två raketkapslarna med 38 jaktraketer urtagna. I mitten automatkanonammunitionen. Närmast flygplanet fyra sidewinderrobotar och 24 attackraketer.

gifter, avpassade efter vars och ens särart ifråga om prestanda och utrustning. Efterföljande jaktflygplan — J35 i dess olika versioner — har i princip inte inneburit annat än utvecklingar inom allvädersfunktionen (radarrobot, direkthanfallssikten) men däremot fått enmansbesättning.

Taktisk utprovning

Den moderna utrustningen på vapensidan tillsammans med högklassiga flygplanprestanda gav helt andra operativa möjligheter än tidigare. Dels överträffade J32 B vid introduktionen sina samtida i fråga om rena dagjaktprestanda (fart, stigtider, praktisk topphöjd, vapenverkan m m), dels medgav allvädersfunktionen (radar-, siktesfunktionerna) insats under begränsade ljus- och siktförhållanden på sätt, som tidigare nattjaktflygplan ej förmått.

Efter själva typinflygningskedet (för navigatörerna radarinflygningskedet) förestod sålunda många ytterst intressanta och stimulerande arbetsuppgifter. Bränsleförbrukningsdiagram och -tabeller skulle framtagas och praktiskt utvärderas, utbildningsanvisningar skrivas, siktes- och vapenfunktioner utvärderas med avseende på operativa begränsningar och optimala utnyttjandemöjligheter, stationstjänstrutiner framtagas, fältmässig bastjänst utprovas och mycket annat.

Eftersom F 1 och F 12 samtidigt omskolades, och F 12 saknade erfarenhet av nattjaktuppträdandet, blev arbetsfördelningen naturlig. F 1 svarade i princip för navigeringskapitlet och luftstridsavsnittet för nattjaktuppträdandet, F 12 för kapitlen flygning och luftstrid under dager. På så sätt utformades utbildningsanvisningarna i intimt samarbete mellan systerflottiljerna, samtidigt som den tekniskt-taktiska utprovningen pågick under samverkan med försökscentralen och representanter för tillverkarfirmorna.

Så småningom — vintern 1960/61 — tillsattes en taktikgrupp vid F 12 under chefskap av flygchefen F 12 och med besättningar ur båda flottiljerna. Gruppen genomförde praktisk utprovning av J32 B:s olika vapenalternativ med omfattande skjutövningar — bl.a. robotskjutningar — samt utarbetade taktiska anvisningar och utbildningsprogram.

Först i och med att taktikgruppens arbete hade fullbordats, kan man säga, att omskolningen till J32 B hade genomförts helt och verksamheten stabiliserats under invanda rutiner. Inte bara uppträdandet i luften, utan även den tekniska tjänsten och fältmässiga bastjänsten hade nått den nivå, att flottiljen som helhet kunde klassificeras som fullt fältdugligt förband.



*I högsta startberedskap med föraren i flygplanet och mekanikern beredd vid start-
aggregatet.*

Övrig verksamhet

Från eskaderledningens sida var angelägenheten stor att snarast möjligt kunna utnyttja J32 B i incidentberedskapen. F 1 var eskaderns enda nattjaktförband, och särskilt under den mörka delen av året var medverkan starkt påkallad. Eftersom fältflygarna/navigatörerna just denna årstid hade begränsad tjänstgöring vid sidan av civilianställningsutbildningen, kom verksamheten för deras del i huvudsak att bestå i mörkerflygning, incidentberedskap och dagbefälstjänst.

Ljusglimtar i denna monotona rutinverksamhet var baseringar på skilda håll i landet för tillämpningsövningar, tillämpade attackföretag med mellanlandningar i övre Norrland, skjutövningar eller samverkan med andra flygslag. Årligen återkommande eskaderflygfälttävlingar och tävlingskjutningar samt uppvisningsflygningar utgjorde också extra stimulans. I detta sammanhang må nämnas, att F 1 under J32 B-tiden inte mindre än 3 år hemförde segern i eskaderflygfälttävlan.

En beskrivning av J32 B-tiden vore icke fullständig eller rättvisande, om man inte sammanfattningsvis nämnde något om de problem, som övergången till en ny flygplantyp genererade. Förutom barnsjukdomar hos flyg-

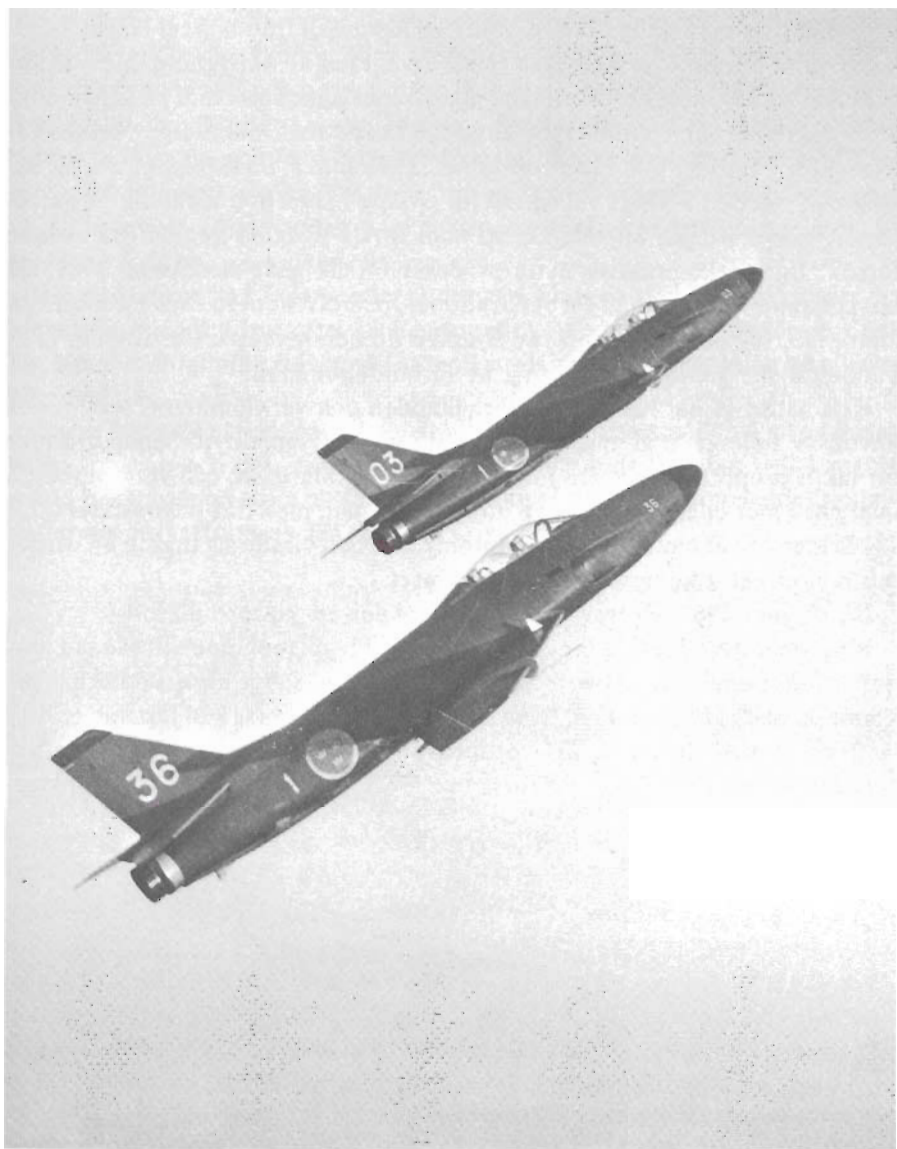
planet och dess utrustning, samt att den tekniska personalen naturligt nog var ovan vid flygplantypen, rådde från början brist på vissa vitala reservdelar. Antalet flygtimmar kom därför att kraftigt underskrida planerat uttag. När barnsjukdomar och ovana botats, var tiden kommen för tillsynsarbeten, varför omDispositioner av tekniker från "linjebetjäningen" blev nödvändig. I samband med dessa tillsyner uppstod nya reservdelsbrister, och vad som var kanske ännu allvarligare, brist på reservmotorer till följd av bl a provbocksbrand på CVA. Antalet operativt disponibla flygplan sjönk ännu mer, samtliga flygplan måste vintern 1961 genomgå en större modifiering på CVV. Samtidigt började flottiljen lida av en annan krampa, som förvärrades mycket hastigt, nämligen teknikerbrist. Det hade efter hand uppstått kraftig efterfrågan vid CVV på teknisk personal i högre lönegrad än ordinarie teknikers, och grannen F 1 blev naturligtvis värst drabbad av vakanser till följd av tjänsteföreanden. 1959 var antalet vakanser 16 och 1966 60 st.

Förutom materiel- och personalsituationen påverkade vädret, tidvis under relativt långa perioder, flygfrekvensen, i all synnerhet som centralt utfärdade restriktiva föreskrifter för flygning i dåligt väder samtidigt infördes. Sammantaget behövde man således inte leta efter orsaker till att flygtidsproduktionen under de första åren klart understeg det planerade. Först vinterhalvåret 1962/63 uppnåddes och till och med överskreds produktionsmålet.

Genom att de produktionsbegränsande faktorerna till största delen påverkade fredsrutinerna, var det emellertid möjligt att med kort varsel tillgodose mobiliseringsbehovet av operativt tillgängliga flygplan. Tack vare ett oförtröttligt och hängivet arbete bland flyg- och markpersonal kunde också svårigheterna bemästras så, att utbildningsmålen beträffande besättningar och övrig personal i krigsorganisationen uppnåddes planenligt och vidmakthölls fortsättningsvis.

En iakttagelse, som lever kvar hos dem, som var närmast engagerade i ombeväpningen till J32 B, är det intresse flygplanet tilldrog sig på såväl eskader- som central nivå under omskolningsperioden. Tyvärr blev tiden, då J32 B och dess operativa utnyttjande rönt den största uppmärksamheten, relativt begränsad. Efter något år riktades blickarna mot nästa generation allvädersjakt — J35. Många av dess delsystem och funktioner hade sitt ursprung i J32 B, såsom motor, styrautomat, vissa siktesfunktioner och beväpningsalternativ. I efterhand är det naturligt att antaga, att skälen till höga vederbörandes — operatörers och teknikers — engagemang i J32 B var tvåfaldiga. Helt visst därför att flygplanet var ett system av många intressanta delfunktioner på toppen av vad modern teknik kunde åstadkomma. Men kanske i inte mindre grad därför, att hos J32 B började erfarenheter att samlas och kunna ut-

värderas med sikte på det allväderjaktflygplan, som skulle bilda kärnan i det svenska luftförsvaret under 60- och 70-talen. När J32 B var årgammal, var denna grund för uppmuntrande uppmärksamhet överspelad — J35 var i operativ tjänst.



F 1 rote i kraftig stigning.

Som framgått ovan, erfordrades relativt lång tid, innan initialproblemen bemästrades. Trots detta utvecklades i samverkan med F 12 snabbt en för J32 B bäst ägnad taktik. Tidigare brokiga mönster av olika luftstridsövningar systematiserades till ett mindre antal standardanfall för skilda beväpningsalternativ. Nyheter möjliga till följd av goda flygplanprestanda var stiganfall från medelhög till hög höjd och hissanfall från hög till högsta höjd. Även anfall från överläge med jaktkurveliknande inflygning blev rutinövningar under mörker. Efter hand utprovades anfall mot mål på lägsta höjd med jaktrobot samt anfall mot långsamgående mål. Samtidigt väcktes intresset för vägbaser och reservstartstråk. Eftersom F 1:s förbindelsebanor var långa och rak och i övrigt väl ägnad för övning i start och landning på smala banor, fick flottiljen uppdraget, att som första förband genomföra sådana försök. En direkt praktisk nytta av dessa försök gavs sommaren 1961, då huvudbanan var avstängd för reparationer, och divisionerna var baserade på andra fält. In- och utslussning av flygplan till hemmabasen för tillsyner m m kunde då ske genom användning av förbindelsebanan.

Helt naturligt har här berörts förhållanden och verksamheter, som varit i huvudsak betingade av omställningen till en ny flygplantyp. Sedan grunder för taktiskt uppträdande och fortsatt utbildning klarlagts, och verksamheten övergått i mer eller mindre fasta rutiner, kan man med förlov konstatera, att J32 B mer än väl motsvarade förväntningarna och visade sig utgöra en värdefull och effektiv komponent i luftförsvaret.

Den 1 juni 1967 övertog F 4 flygplanen för en kortare period.

Rent operativt dog J32 B en för tidig död. Flygplanet innehöll sådana moderna funktioner, att det betydligt längre, än vad fallet blev, skulle ha försvarat en plats i första linjen. Utan subjektiva värderingar kan fastställas, att i jämförelse med de första J35-versionerna utgjorde J32 B en i många avseenden effektivare länk i luftförsvaret med avseende på allvädersfunktionen.

Källor

F 1 Flottiljorder 1958—1967.

Vestmanlands Läns Tidning och Folket 1960—1967.

F 1-Nytt. 1960—1963. Stencil. F 1 arkiv.

Intervjuer 1978 med ett flertal personer, tillhörande F 1 1958—1967.