

Flygplan *J32 Lansen*



Historia

År **1948** började **Saab** utveckla *ett nytt flygplan* som skulle kunna *ersätta* såväl **B 18** som **J 21A**, **A 21R** och **J 30**. Efter att ha testat olika konfigurationer beslöt man sig för ett *pilvingat konventionellt flygplan med en motor*. Konstruktionen fick namnet P1150. För att *testa vingformen modifierades en Saab Safir med en nedskalad pilvinge*, på samma sätt som Saab gjort vid utprovningen av **J 29**. Från början var tanken att

flygplanet skulle drivas av den *svenskkonstruerade jetmotorn* **Dovern**, men valet föll istället på den betydligt mer utprovade *brittiska* *Rolls-Royce Avon* **Mk.21** som skulle byggas på licens i Sverige under namnet **RM 5A**. Flygplanet *fick* *beteckningen* **Saab 32 Lansen** och *flög första gången 3 november 1952 med Bengt Olow som pilot*. Flygplanet påminner om projektet Messerschmitt P110, liksom Folland Gnat, Dassault Super-Étendard, Hawker Hunter, Supermarine Swift och Grumman F-11 Tiger. Ritningarna

samt några tyskar däribland doktor Behrbohm från Messerschmitt kan ha kommit via Schweiz med SAAB:s Frid Wänström *Totalt 447 flygplan levererades till Flygvapnet från åren 1955 till 1960.*

En tredjedel av alla Lansen förstördes under 25 års tjänst i olyckor varvid **100 besättningsmän omkom** samt **7 civila i Vikbo.** Olyckorna berodde på **tekniska fel** i flygplanen, som var tekniskt omogna för flygtjänst, samt **piloternas bristfälliga utbildning i flygning i mörker och dåligt väder.**

Vid haveriet i Vikbo 1960 sköt flygförare Uno Magnusson ut sig ur sin attackversion tillhörande Västgöta flygflottilj och det nu herrelösa flygplanet kraschade in i ett boningshus och **dödade alla sju som vistades i huset.** Haveriet visade sig bero på ett fel som uppstod då en extra bränsletank var monterad och vilket redan lett till att jaktversionen inte fick flygas med extratanken. De ersättningsdelar som skulle avhjälpt felet *hade inte monterats* trots att de fanns tillgängliga. *Olyckans verkliga orsaker undanhölls allmänheten av*

Flygvapnets pressdetalj och eftersom offren i Vikbo var civila räknades de inte in i Flygvapnets officiella olycksstatistik.

Efter Tjernobylnkatastrofen *utförde Lansens luftmätningar åt Statens strålskyddsinstitut (SSI).*

Veteranflygföreningen hittade av en slump utrustning som tillvaratagits utan order/tillstånd när

Målflygdivisionens J 32 avvecklades, och monterade den på två av sina individer (32542-23 och 32620-20).

Dessa baserades på Skaraborgs

flygflottilj (**F 7**) i Såtenäs i Västergötland och användes för att mäta halten av vulkanaska i luften. Mätningarna skedde med instrument i form av tuber på vingarnas undersida för att se om datorberäkningarna av askföroreningarna stämde. Uppdraget kom från Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI).