

Radarsystem PJ-21

[Anders Sandström 2014-11-26]

Medan andra världskriget fortfarande pågick 1944 köpte Flygvapnet ett trettiotal engelska AMES (Air Ministry Experimental Station) Type 6 radarstationer, som betecknades ER (EkoRadio) IIB i Sverige, för spaning och begränsad jaktstridsledning. Samtidigt köpte Armén och Marinen 47 tyska Würzburg D (ER IIB) till luftvärnet. Bägge typerna var egentligen föråldrade redan vid leverans, men kom ändå att användas till 1955 respektive 1958.

1942 började Marconi Wireless Telegraph Company Ltd tillverka radarsystemet AMES-21, som bestod av två radarenheter: Spaningsradarn AMES Type 14 och höjdmätarradarn AMES Type 13. Den senare var en viktig ny komponent för att kunna bedriva effektiv stridsledning av jaktflyg.

Under hösten 1947 besökte svensk personal norska flygvapnet för att studera deras AMES-21. Resultatet blev att svenska flygvapnet 1948 skrev kontrakt med Marconi om en förbättrad variant, som fick svensk beteckning PJ-21. Spaningsradarn betecknades PS-14 och höjdmätarradarn PH-13.

I avvaktan på leverans bad Flygvapnet om att få låna några AMES-21 från England. Ett system hann lånas ut innan ett allt mera spänt internationellt läge föranledde engelsmännen att stoppa ytterligare utlån. Så småningom lånade Norge i stället ut ytterligare ett system, komplett med personal, till en stor flygvapenövning 1949. Norrmännen blev därefter kvar ett bra tag på Säve (Göteborg) för fortsatta samövningar mellan det norska och svenska luftförsvaret.

1950 – 1951 levererades utrustningen till ett trettiotal PJ-21 från Marconi, förutom fordon och kraftaggregat som anskaffades på annat sätt. Ett par system överläts till den danska krigsmakten före leverans, och engelska flygvapnet lade beslag på de tre sista systemen som skulle levererats till Sverige, varför antalet PJ-21 blev något lägre än ursprungligen planerat.

PJ-21 användes både som fast monterat system (inklusive i bergrum) och rörligt på fordon. Vid transport behövdes normalt 7-8 bilar. De flesta av dessa kom från amerikanska överskottslager i Tyskland, och hade anpassats och byggts på av Hägglunds i Örnsköldsvik och ASJ (Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna) i Linköping, i samarbete med Oskarshamns varv och SRA (Svenska Radio Aktiebolaget) i Stockholm. Vid F2 i Hägernäs sattes all materiel slutgiltigt samman och provkördes. I samband med driftsättningen gjordes även de första modifieringarna för att förbättra systemets prestanda. Det kom att bli många fler förbättringar genom åren, inklusive svenskkonstruerade spaningsantennerna för bättre höjdtäckning.

I fred nyttjades PJ-21 för incidentberedskap samt som flygsäkerhetsradar vid flygbaser över hela landet, och försvann ur krigsorganisationen först under 1980-talet.

Flygvapenmuseum har väsentliga delar av ett rörligt PJ-21-system i samlingarna. Dessa fordon har varit i skriande behov av vård, vilket två av dem nu på ett mycket förtjänstfullt sätt har fått av en grupp frivilliga entusiaster med lång samlad tjänstefarenhet av PJ-21. Arbetet har skett i samverkan mellan Teleseum, Flygvapenmuseum och ÖFS. Indikatorvagnen DU-5 är renoverad och klar för utställning, liksom spaningsradarn PS-14. Lastbilen till den senare är också renoverad, så när som på hytten. Flygvapenmuseum hade för avsikt att nu i december 2014 ställa ut indikatorvagnen och spaningsradarn som en komplettering i kalla kriget-utställningen, under MiG-15. Tyvärr har det visat sig att golvet på denna plats, som samtidigt är tak till källaren, inte är godkänt för den vikt fordonen har. En tillfällig utställning kommer därför att ordnas i ett närliggande magasin.



Anders Igemar och Calle Sävström i arbete med PJ-21 spaningsdel. För mera information om PJ-21 och andra militära telesystem rekommenderas www.fht.nu



PJ-21-gänget samlat: Anders Igemar, Hasse Bureteg, Håkan Hedevik, Jan Urbäck samt Gillis Sjöö.
Saknas på bilden gör Calle Sävström.

Fotografier: Hasse Bureteg