

A SAAB CÉG FEJLŐDÉSE, REPÜLÉSBEN BETÖLTÖTT SZEREPE

Az 1936-os évben a svéd kormány, érezve a közelgő világháború előszelét, az önálló védelmi ipar nagyarányú fejlesztése mellett dönt. Ezzel a lépéssel akarta növelni a ország védelmi potenciálját, arról sem megfeledkezve, hogy egy ilyen befektetés a gazdaságra is serkentőleg hat, munkahelyek ezreit teremti. Ebben az időszakban alapozzák meg a svéd repülőgyártást, mely azóta már több mint fél évszázados múltra tekint vissza.

A SAAB-ot (Svenska Aeroplan AB) 1937 áprilisában alapítják meg. A tárgyalások kezdetén az egyik partnert, az ASJ-t, felkérték, hogy az együttműködés keretében annak linköpingi repülőgépgyárát vezesse be az új vállalatba. Ez a létesítmény azóta is a repülést szolgálja.



1. ábra: A linköpingi üzem a 30-as években

Ezután a fiatal cég új üzemcsarnokkal bővül, Trollhätténben, ahol felállítják a Junkers JU86K típusú közepes bombázók gyártósorát, melynek gyártási jogát sikerült megvásárolni a németektől. A gép B3 néven áll szolgálatba a Svéd Légierőben. A korábban már említett ASJA, ami jogilag a SAAB része, az amerikai Northrop 8A1 egyhajtóműves könnyű vadászbombázók licenzgyártását kezdi meg melyet B5 néven ismernek. 1939-ben a Svéd Légierő pályázatot hirdet egy új felderítő repülőgép tervezésére és gyártására. A pályázaton az ASJA és a SAAB vetélytársként jelenik meg. Eddigre a SAAB-nak sikerül felülmúlnia az ASJA-t termelésben és gyártásban. A fejlődést mutatja, hogy a SAAB saját tervezésű repülőeszközöket is gyárt, az Aircraft 17-est (egyhajtóműves könnyű bombázó) és az Aircraft 18-ast (kéthajtóműves közepes bombázó), összesen 564 példányban.



2. ábra: Aircraft 17

A II. világháború ideje alatt a SAAB nem sok szerepet kapott a saját fejlesztések terén. A repülőgépgyárak német megrendelésre dolgoztak. A kibontakozás 1944-ben jött el, amikor a vállalat megalkotta első civil repülőgépét, a Saab 90 Scandia-t, ami egy két hajtóműves utasszállító, és a Saab 91 Zafir, ami egy kis egymotoros túragép. A Zafir igazi sikertörténet lett, a 323 példányt 21 országban sikerült értékesíteni.



3. ábra: A Zafir

Itt kell megjegyezni, hogy a SAAB két évvel később, 1946-ban beszállt egy másik civil programba is, az autógyártásba. Érdekesség, hogy az autó vázát áramvonalasra készítették, ami ebben az időszakban még nem volt jellemző. Ehhez természetesen fel kellett használni a linköpingi szélcsatornát is.

Természetesen a hadsereg igényeit is ki kellett elégíteni. 1947 májusában a SAAB bemutatja a J21-et, és bombázó változatot, a J21B-3-at melyek egészen 1954-ig szolgálatban maradhettek. Az 1948-as év mozgalmas volt a cég számára. Ebben az évben történt a Tunnan, a „repülő hordó” szűzfelszállása. Korának legmodernebb technikájával alkották meg, melyet bizonyít, hogy az első hátranyilazott szárnyú gép volt Nyugat-Európában. Az első változat legnagyobb sebessége 1035 km/h volt, és 1954-ben és 1955-ben sikerült vele sebességi világrekordot felállítani.



4. ábra: A Tunnan

1948-ban a Svéd Légierő bejelentette igényét egy új típusra, felderítő, éjszakai vadász és csapattámogató feladatkörökben. Ez lett a Saab 32 Lansen, mely a vállalat belépője lett az elektronikus korba. A gép először 1952-ben szállt fel, és egészen 1997-ig szolgált a Svéd

Légierőben ez a népszerű repülőgép. Ennek a repülőnek a műszerezettsége és rendszerei áttörést jelentettek a megelőző típusokhoz képest. Ettől a generációtól kezdve az elektronika egyre nagyobb szerepet kapott a repülőeszközök irányító- és fegyverrendszereiben. Ettől kezdve a SAAB a tervezésben és a gyártásban is számolt az irányító rendszereknél, robotpilótáknál, a navigációnál és vizuális felderítő-megfigyelő eszközöknél azzal is, hogy az ne csak a repülő, hanem az első generációs irányított rakéták számára is kompatibilisek legyenek.



5. ábra: A Lansen

A fejlesztés azonban nem állt meg. Hosszú kutatómunka eredményeként 1955-ben felszállt a Draken, ez a dupla-delta sárkányú innovatív vadásziparrepülőgép, mely a 2 Mach sebesség elérésére is képes volt. A J35A Draken 1959-ben állt szolgálatba Svédországban, és ezt öt különböző változat követte, egészen a legmodernebb J35F-ig, ami már egy bármilyen időjárási körülmények közt bevethető vadásziparrepülőgéppé nőtte ki magát. A Drakenből 1955 és 1972 között 612 darabot gyártottak, ebből 87-et külföldi megrendelésre.



6. ábra: A Draken

A 60-as évekre a légierők megpróbálják egyszerűsíteni légiflottájukat, így tesznek a svédok is. Kialakul az igény egy olyan gépre, mely egyszerre helyettesíti a Lansen és a Drakent. A Svéd Légierő ugyanazt az „alapot” szerette volna használni mind felderítésre, mind csapásmérésre. 1961-ben születik meg ez a közös „alap”, a J37 Viggen. A legegyszerűbb konfiguráció az AJ37 csapásmérő repülőgép, ezt követte az S37 felderítő és a JA37 vadászváltozat. Az új repülőgépnél sikerült egyesíteni a jó repülési tulajdonságokat a rövid fel- és leszállási úthosszal. Az első Viggen

csapatokhoz kerüléséig 1971-ig kell várni. Összesen 329 Viggen épült, beleértve a gyakorló változatokat és a legmodernebb vadászokat is melyeknél új levegő-levegő rakétákat, és Európában elsőként Doppler-radart alkalmaztak.



7. Ábra: A Viggen

Ezután a cég folyamatosan dolgozott és fejlesztett. 1967-ben megkezdte tevékenységét az irányított levegő-föld, valamint hajó elleni rakéták területén az Rb05 és az Rb08 jelű rakétákkal. 1968-ban a cég megvette a Malmöi Repülőgépgyárat, ahol az MFI-15 Safari És MFI-17 Supporter gépekkel újra teret nyert a kisrepülőgépek gyártásában. Ezeket 1974-ben Pakisztán is megvásárolta, majd Norvégiával és Dániával együtt a gépek licenzgyártása mellett döntött.

A Svéd Légierő felső vezetésében már 1978-ban az ezredforduló harci gépéről gondolkoztak. Ezt a többfeladatú harci gépet az amerikai F-16 és F-18 mintájára képzeltek el. Az új repülőgép programjának kidolgozása 1982-ben kezdődött, amikor a Parlament megbízásából a svéd védelmi minisztérium szerződést kötött egy, a SAAB által vezetett ipari csoportosulással, az új gép kifejlesztésére. A szerződésben 5 prototípus és további 30 gép szerepelt, további 110-re pedig opciót jelentettek be.

Ezzel párhuzamosan a SAAB az amerikai Fairchild Industries-el együttműködve egy új, 30 személy befogadására alkalmas regionális utasszállító tervezésébe és kivitelezésébe kezdtek 1980-ban. Az SF-340 szűzfelszállására 1983-ban került sor. Az első gép a svájci légitársaságnál lépett szolgálatba, 1984-ben. A gyártás 1999-es befejezéséig több mint 400 ilyen gép készült.

A SAAB 1987-ben ünnepelte fennállásának 50. évfordulóját. Erre az alkalomra időzítette a Gripen első tesztjeit. A Gripen első felszállását 1988 decemberében teljesítette.



7. ábra: A Gripen első bemutatkozása a nagyközönség előtt

1990-ben a SAAB leszállítja a 329. Viggent is ezzel befejezve a gyártást. Az utolsó változat mely fejlesztéseken is átesett a Mod. D volt, melynek kommunikációs és fegyverrendszere hasonló volt a Gripenéhez.



8. ábra: Az utolsó Viggen

A svéd kormány 1992-ben rendelt a második szállítmány Gripenre is. Ebben az évben a gép először szállt le a Svéd Légierő egyik bázisán, Sätenäs-ban. Itt később kétszázadnyi repülőgép lett elhelyezve. A Gripen 1996-ban lépett szolgálatba a Svéd Légierőnél, ezzel a Svéd Királyság szolgálatba állította a világ első negyedik generációs vadászgépét.



9. ábra: A Gripen szolgálatban

1997-ben újabb 64 darabos rendelés érkezett a Gripenre a svéd kormánytól. Ezzel végleges létszáma a légierőben 204 darab, ebből 28 kétüléses. 1998 novemberében a Dél-Afrikai Köztársaság bejelentette, hogy Gripenekkel tölti fel légiflottáját. Az előjelek szerint 28 gép rendelése várható. 1999-re a rendelés kézzelfoghatóvá vált, valóban 28 gépre szólt a szerződés. 2001-ben Magyarország is döntött 14 Gripen bérel, majd vásárol meg a hosszú távú szerződés lejártával. Ez áttörés volt a SAAB számára, hiszen így ez a korszerű harceszköz egy NATO tagállam haderejében is megjelenik. 2003-ban Csehország is követte a példát, és a Gripen mellett döntött.

A Magyarország által bérelt repülőgépek mindenben megfelelnek a NATO követelményeinek, és a szövetségben elvárt interoperabilitásnak. Képesek a levegőben történő üzemanyag-felvételre, precíziós fegyverek alkalmazására és a látóhatáron túli (BVR) légi harcra. Barát-ellenség felismerő rendszer segítségével tökéletesen együtt tudnak működni a szövetséges légierők gépeivel. A SAAB által gyártott harci gépek megfelelőek a Magyar Légierő számára.