Schwedens Autarkie im Flugzeugbau

Autor(en): **H.H.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **29 (1963)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **14.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-364059

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Protar

Zeitschrift für totale Abwehrbereitschaft
Revue pour les problèmes relatifs à la défense totale
Rivista per la Protezione totale

Obligatorisches, offizielles Organ der Schweiz. Luftschutz-Offiziersgesellschaft – Organe officiel obligatoire de la Société suisse des officiers de protection antiaérienne – Organo ufficiale obblicatorio della Società svizzera degli ufficiali di Protezione antiaerea

Redaktion: Redaktionskommission. Alle Einsendungen an den Verlag Vogt-Schild AG / Druck, Verlag, Administration: Vogt-Schild AG, Solothurn, Tel. (065) 2 64 61 / Annoncen-Regie: Annoncen-Abteilung Vogt-Schild AG, in Verbindung mit Brunner-Annoncen, Zürich 4, Birmensdorferstrasse 53
Jahres-Abonnementspreis: Schweiz Fr. 10.—, Ausland Fr. 15.— / Postcheckkonto Va 4

Juli / August 1963 | Erscheint alle 2 Monate | 29. Jahrgang Nr. 7/8

Inhalt — Sommaire

Nachdruck mit Genehmigung der Redaktion und des Verlages gestattet

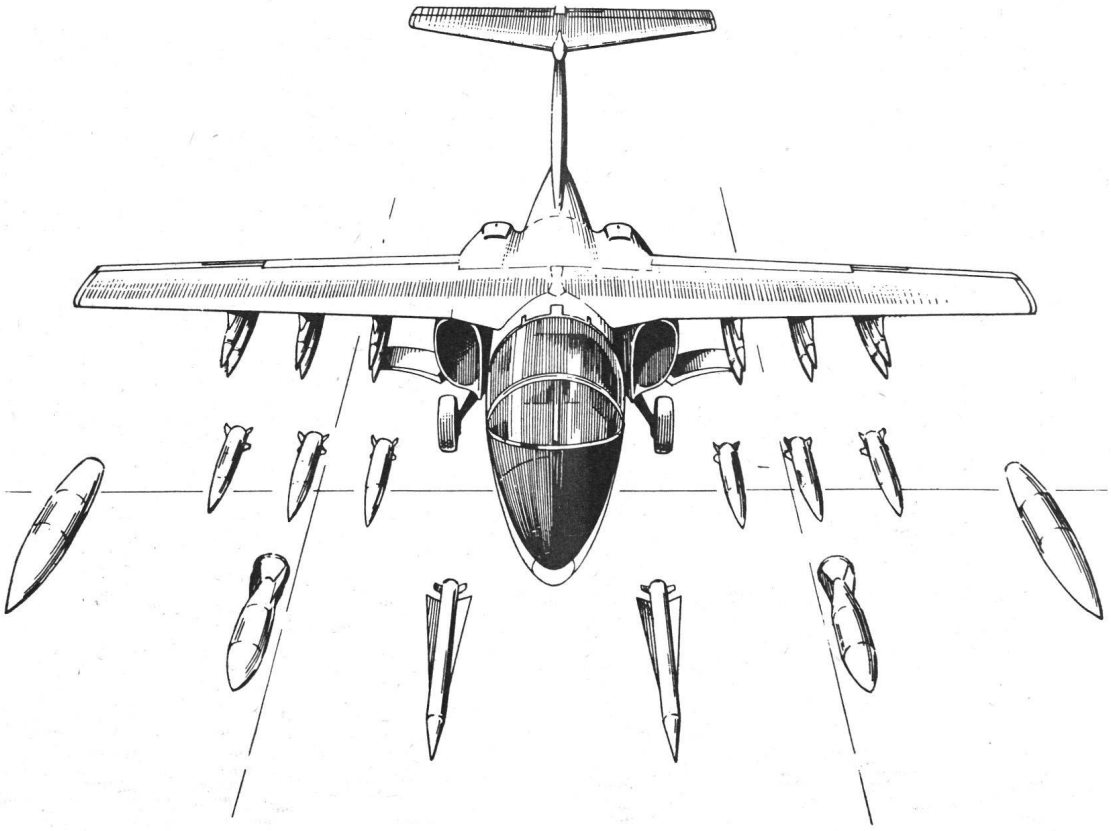
Schwedens Autarkie im Flugzeugbau – Der Zivilschutz in der schwedischen Totalverteidigung – Auch diese Probleme müssen im Rahmen der totalen Abwehrbereitschaft gelöst werden. Der Feind hört überall mit! – Zivilschutz und Rettungsfahrzeuge im Zivilschutz – Der Bau von Schutzräumen in der Sowjetunion – Aufbau und Organisation der Überwachung der Umweltradioaktivität unter besonderer Berücksichtigung der Überwachung des Gehaltes von Lebensmitteln an radioaktiven Stoffen – Strahlenbelastung durch Leuchtfarben

Schwedens Autarkie im Flugzeugbau

Dass ein Land mit einer verhältnismässig kleinen Flugzeugindustrie in der Lage sein kann, den heutigen grossen Anforderungen der modernen Flugzeugbautechnik entsprechende Neukonstruktionen hervorzubringen, haben die Schweden in den letzten Jahren immer wieder zu Beweis gebracht.

Das einzige, jedoch leistungsstarke und vorbildlich eingerichtete grosse Flugzeugwerk — die Svenska Aeroplan AB in Linköping wurde 1937 aus der ASJA gegründet.

Die ersten gebauten Maschinen waren allerdings Lizenzmuster des Focke Wulf «Stieglitz». Mit dem Lizenzbau der Junkers Ju-86 K begann die Fabrikation von Ganzmetall-Schalenflugzeugen. 1940 kam die erste Eigenkonstruktion, der einmotorige Bomber



Diese Zeichnung zeigt die Zuladungsvariationen an Bordwaffen beim neuen Militär-Trainer Saab-105.

Der neue Saab-105-Jet-Trainer, den die Svenska Aeroplan AB mit einem Kostenaufwand aus eigenen Werkmitteln von 20 Mio Schwedenkronen entwickelt hat. — Einige Bau- und Leistungsdaten dieses schnittigen Flugzeuges von vielseitiger Verwendungsart: Flügelspannweite: 9,5 m, Länge 10,5 m, Leergewicht 2325 kg, Spitzengeschwindigkeit 805 km/h, Reichweite 2000 km. Aufnahme: Das Flugzeug mit Robot-Bewaffnung (Luft-zu-Luft-Raketengeschosse).

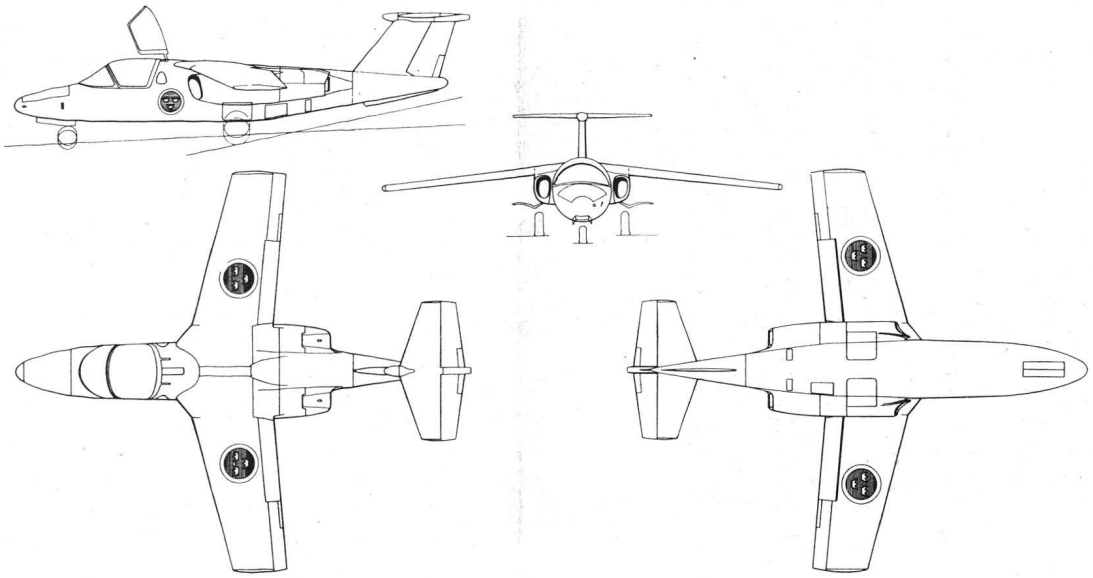
Saab-17, heraus. Zwei Jahre später lief die Serienproduktion des zweimotorigen Bombers Saab-18 an, der in seiner ersten Ausführung mit amerikanischen Sternmotoren und später mit deutschen DB-605-Motoren flog. Ein unkonventioneller Jäger mit Druckschraube und zwei Leitwerkträgern (unsern Vampires ähnlich) wurde 1943 fertiggestellt. Die Saab-21 war einer der ersten Serienjäger, die mit Dreiradfahrwerk und Schleudersitz ausgerüstet waren. — Die erste Nachkriegskonstruktion flog 1945, das dreisitzige Reiseflugzeug Saab-91 «Safir», das in einigen andern Staaten auch als militärisches Grundschulungsflugzeug Eingang fand. Ein Jahr später flog der Prototyp des zweimotorigen Mittelstrecken-Verkehrsflugzeuges Saab-90 «Scandia», welches in mehreren Exemplaren nach Brasilien geliefert wurde.

Als Weiterentwicklung der Saab-21 entstand 1947 der erste schwedische Strahljäger mit der Typenbenennung Saab-21 R.

Nach knapp einem Jahr flog der erste Prototyp einer der bis heute modernsten Strahljäger — die «fliegende Tonne» Saab-29. Es war der erste europäische Pfeilflügeljäger, der in Grosserienherstellung ging.

Als Ersatz für diesen Jäger folgte 1956 der Anlauf der Serienproduktion des modernen Doppeldeltajägers Saab-35 «Draken», der auch in der Schweiz mehrmals vorgeführt wurde, als es um die Beschaffungsfragen eines neuen Jägermodells für unsere Flugwaffe ging. (Der Entscheid unserer Behörden fiel seinerzeit jedoch auf das französische Muster Mirage-III.)

Das neueste Erzeugnis der autarken schwedischen Flugzeugindustrie ist heute das zweimotorige Düsen-



Uebersichtszeichnungen vom neuen Jet-Trainer der Svenska Aeroplan Aktiebolaget.

flugzeug Saab-105, das am 29. Juni dieses Jahres mit Testpilot Karl-Eik Fernberg am Steuer seinen Jungfernflug absolvierte. Dieser erste Prototyp wird jetzt der Gegenstand eines intensiven und eingehenden Flugerprobungsprogramms sein. Entspricht die Maschine dann den gestellten Anforderungen, so hat die schwedische Luftwaffe sich verpflichtet, eine Serie von mehr als 100 Einheiten in Auftrag zu geben.

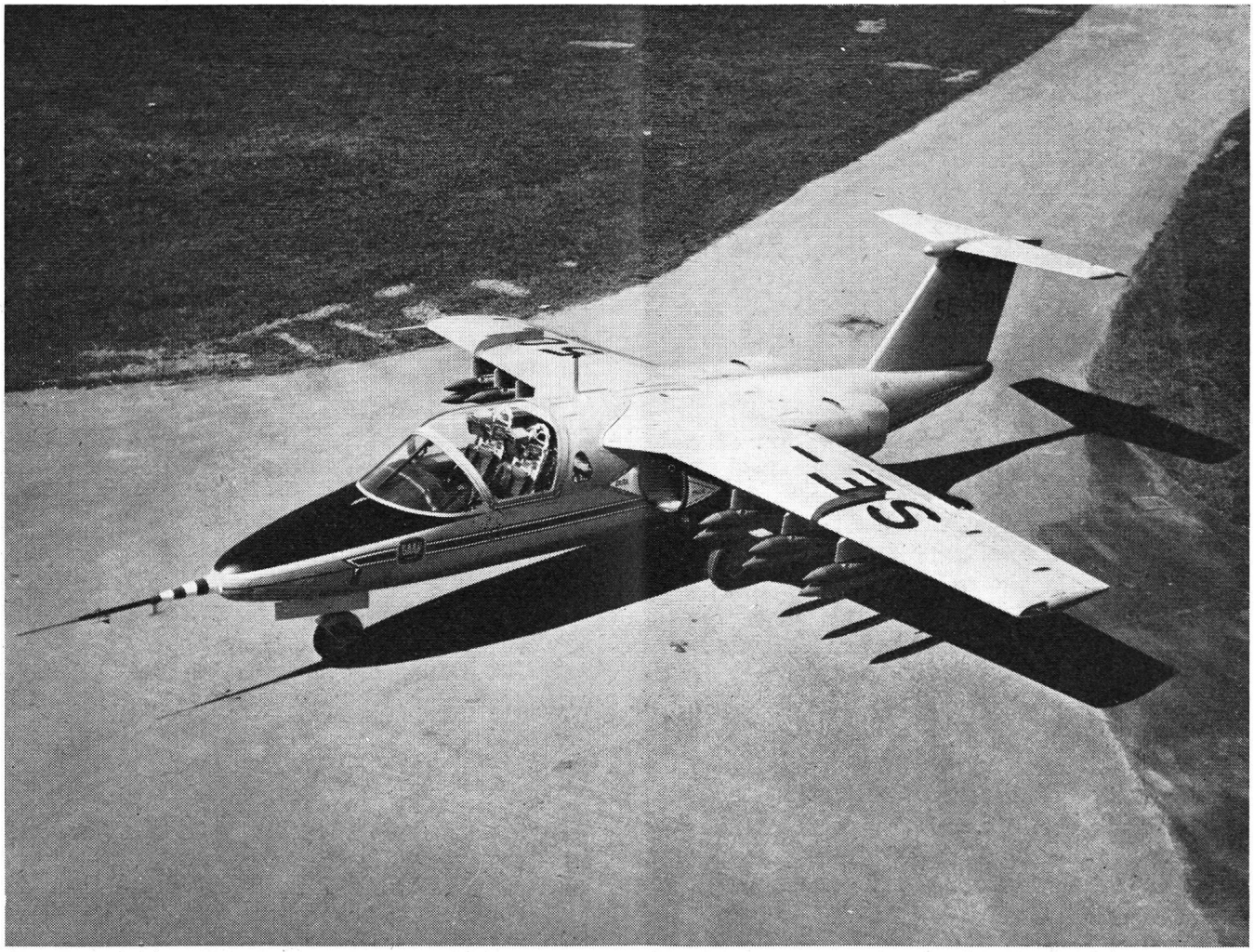
Hauptsächlich sollen diese Maschinen zur grundliegenden Flugausbildung eingesetzt werden; sie können jedoch auch als leichte Attacktypen zur direkten Unterstützung von Armee- und Marinestreitkräften verwendet werden.

Die Saab-105 wurde von Anfang an für diese beiden Verwendungsgebiete konstruiert und kann für Angriffszwecke eine umfassende äussere Bewaffnung in Form von Automatkanonen, Raketen, Bomben oder Angriffsrobotern mit sich führen (siehe Zeichnung der Saab-105 mit den verschiedenen Zuladungsarten an Bordwaffen).

Als Schulungsversion ist die Saab-105 mit zwei Katapultstühlen (Schleudersitzen) ausgerüstet, kann aber auch leicht mit Platz für 4 oder 5 Personen zu Verbandsübungen oder aber auch für den reinen zivilen Einsatz, d. h. als modernes schnelles Reise- und Geschäftsflugzeug, vielversprechend eingesetzt werden. Ein eminenter Vorteil ist, dass dieses Flugzeug dank den neuen und überaus wirtschaftlichen Turbogebläsemotoren vom Typ Turboméca Aubisque (mit je 700 kp Schubleistung) eine Reichweite von über 2000 Kilometern besitzt, die z. B. einen Flug Stockholm—Paris ohne Zwischenlandung erlaubt.

Durch die Anwendung gewisser neuer Methoden bei der Herstellung der Saab-105 kann der erste Prototyp praktisch genommen bereits als die erste Serienmaschine betrachtet werden, da sie nämlich mit serienmässigen Herstellungswerkzeugen gebaut wurde. Diese neueste Fabrikationsmethode, die nur möglich war, weil man das Flugzeug nach bereits wohlerprobten und wohlausgewogenen Prinzipien konstruierte, wird die Aufnahme der Serienherstellung wesentlich beschleunigen und ausserdem vor allem die gesamten Entwicklungskosten bedeutend vermindern. Ein zweiter Prototyp ist bereits im Bau begriffen und wird zu Beginn des Jahres 1964 flugbereit sein.

Besonders sei am Schlusse unserer Reportage über die Flugzeugindustrie unseres EFTA-Partners Schweden noch hervorgehoben, dass die neueste Schöpfung der Saab wie bis anhin völlig aus eigenen Mitteln des Werkes bestritten wurde. H. H-er



Der Jet-Trainer Saab-105 — das neueste vielversprechende Erzeugnis der schwedischen Flugzeugindustrie. Die Aufnahme zeigt das Flugzeug mit Angriffsbewaffnung in Form von 12 Luft-zu-Luft-Raketen des Kalibers 13,5 cm.