

Foto: Åke Anderson



Foto: Pia Ericson



SAAB

60
år

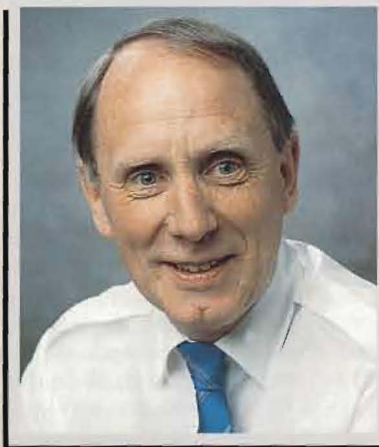
sid 6

Saab 1937 - 1997:



Dramatik och dynan

*Text: Gent Petenson
Anställd vid Saab 1949-1996*



Det var mot en bakgrund av allt mörkare orosmoln över Europa som Svenska Aeroplan Aktiebolaget bildades 1937. Adolf Hitlers utmanande och aggressiva politik påskyndade en förstärkning av det svenska försvaret. 1936 års försvarsbeslut angav med all tydlighet en kraftig upprustning av landets försvar och här fick den yngsta försvarsgrenen, flygvapnet, en klar prioritering.

Trollhättefabriken på 1940-talet



Men anskaffningen av flygande materiel blev ett problem. Att köpa från utländska tillverkare blev allt svårare. Och den inhemska flygindustrin var vid denna tidpunkt alltför blygsam för att klara omfattande och snabba leveranser till det expanderande flygvapnet.

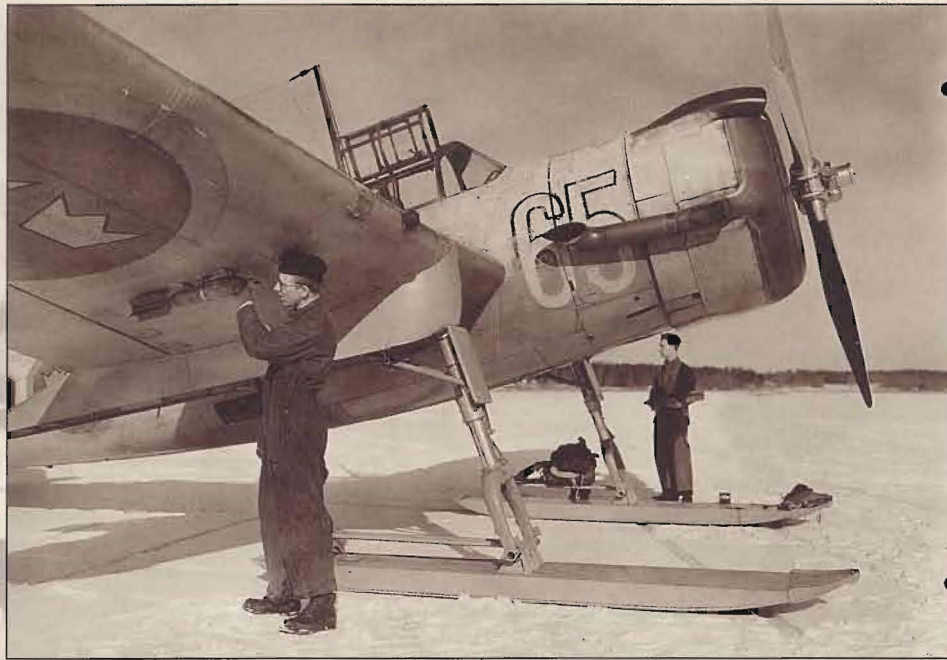
Statsminister Per Albin Hanssons kategoriska uttalande "Vårt land bör så långt som möjligt självt tillverka sina vapen" var givetvis en starkt pådrivan-

de faktor för uppbyggnad av en stark inhemska flygindustri. Inom den svenska storindustrin fanns flera företag med ambitioner att ta upp flygplanstillverkning. Bofors, Svenska Järnvägsverkstäderna, Götaverken, Johnssongruppen och Kockums var företag som förekom i diskussionerna. De tre förstnämnda visade sig i långa loppet vara de hetaste intressenterna.

När Götaverken på grund av bristande produktionsresurser hoppade av åter-

stod den erfarna vapentillverkaren Bofors och Järnvägsverkstäderna med sin aeroplanavdelning, som tillverkat flygplan – huvudsakligen på licens – sedan 1930.

● ● På uppmaning av regeringen bildade Bofors i april 1937 ett särskilt företag för flygplanstillverkning, Svenska Aeroplan Aktiebolaget med hemort i Trollhättan. Stiftelseurkunden är inlämnad till Kungl Maj:ts befallningshavande i Älvsborgs län den 20 april.



T v: Hängning av bomb på S 17 med skidor som huvudställ. F 2/Hägernäs 1944.

Nedan: Rote B 17B på uppdrag under beredskapstiden.



Aktiekapitalet på fyra miljoner kronor kom från Bofors och dess dotterbolag flygmotortillverkaren Nohab (1,5 milj) och från AB Ars i Elektroluxkoncernen (2,5 milj). Till styrelseordförande valdes den välkände finansmannen och tillika Elektroluxchefen **Axel Wenner-Gren**. Till verkställande direktör utsågs ingenjören **Gunnar Dellner**.

Regeringens krav på flygindustrin var samarbete – i första hand på utvecklingsidan. Detta resulterade i att ASJA och SAAB bildade ett gemensamt bolag, AB Förenade Flygverkstäder (AFF) med kontor i Stockholm. AFF skulle vara länken mellan de två samverkande industrierna, sköta utvecklingen av nya produkter och fördela uppdragen mellan de två företagen. Som neutral styrelseordförande i AFF utsågs överståthållare Torsten Nothin.

●● Sommaren 1938 stod nya verkstäder färdigbyggda i Trollhättan. Den första flygplanstypen som sattes i produktion var ett licensbygge – det tyska bombplanet Junkers Ju86K, som i flygvapnet fick beteckningen B 3. Samtidigt pågick vid ASJA i Linköping licenstillverkning av två amerikanska flygplanstyper Northrop 8A-1 (B 5) och North American NA-16 (SK 14).

Samarbetet mellan ASJA och Saab kom redan från början att gnissla. Och det blev inte bättre av att ASJA vägrade överföra utvecklingspersonal till AFF. Saab, som anställt österrikaren **Alfred Gassner** som chefskonstruktör, placerade honom och hans konstruktörer på AFF-kontoret i Stockholm.

När så ASJA kunde presentera en mycket elegantare lösning på ett nytt spaningsplan – projekt L-10, det som senare blev Saab 17 – än vad Gassner

och hans tekniker lyckats med, insåg AFF-styrelsens ordförande, **Torsten Nothin**, att det var dags för radikala åtgärder. Lösningen blev – efter hårda förhandlingar – att Saab i mars 1939 övertog ASJA och AFF avvecklades. Styrelseordförande i nya Saab blev Torsten Nothin och i styrelsen ingick Marcus Wallenberg från Stockholms Enskilda Bank. Till verkställande direktör utsågs ASJ:s VD **Ragnar Wahrgren**. Dessutom beslutades att ledning och utvecklingsverksamhet skulle placeras i Linköping.

Upp i luften

När den unge piloten **Claes Smith** den 23 augusti 1939 steg av tåget i Trollhättan var det som nyanställd provflygare på Saab. Hans första uppgift var att provflyga förstlingsexemplaret av den licensbyggda Junkers Ju86K, B 3. Och det skulle ske samma dag. Det var alla inblandade inställda på. B 3:an kom efter mycket om och men upp i luften framåt kvällen och då med produktionschefen Clas Sparre som passagerare.

Claes Smith fick sedan under en tid sköta provflygandet både i Linköping och Trollhättan. Den 18 maj 1940 stod Saab:s första egna konstruktion – det lätta bomb- och spaningsplanet Saab 17 – uppställt utanför hangaren i Linköping klar att provflygas.

Det blev en äventyrlig premiär. Strax efter start flög förarkabinens huv upp och började flaxa våldsamt. Smith fick tag i den med vänsterhanden och genomförde flygningen med en hand. Vid landningen ville han dock ha bägge händerna tillgängliga, varför han bestämde sig för att släppa huvu på en åker i närheten av Vreta Kloster. Men han hukade sig inte tillräckligt utan fick en rejäl smäll i ansiktet. Med ett sönderskuret ögonlock, som gjorde att han under en stor del av provpasset var enögd, genomförde han programmet och landade därefter på Malmen.

Mätt med dagens mått var det primitiva förhållanden som rådde vid B 17:s luftdop. Ingen radiokommunikation på grund av byråkratiska regler från Kungl Telegrafstyrelsen. Istället fick en J 11 från flygvapnet följa med och flyga parallellt och i efterhand rapportera eventuella tillbud.

● ● Någon mät- och provutrustning existerade inte vid denna tidpunkt. Pilotens anteckningsblock var det som gällde för registrering av observationer. Det var således inga objektiva mätresultat som låg till grund för kommande modifieringar. Det var provflygarens subjektiva uppfattning som ingenjörer och mekaniker omsatte till praktiska åtgärder.

Av 322 tillverkade B 17-flygplan var det endast 55 som tillverkades i Linköping. Återstående 167 exemplar svarade Trollhätte-fabriken för. Flygplan 17 avfördes som krigsflygplan i svenska flygvapnet 1948, men användes som målboogerare under ytterligare en 20-årsperiod.

Under senare delen av 40-talet och början av 50-talet köpte etiopiska flygvapnet 46 B 17-flygplan som flögs operativt ända till 1960. För ett par år sedan hittades två Saab 17 – tillsammans med några Safir-flygplan – på en etiopisk flygbas av en förmögen flygentusiast från Sydafrika. Efter förhandlingar med etiopiska regeringen fick han tillstånd att köpa dessa flygplan och föra dem till Sydafrika. Ett av B 17-flygplanen var

nästan komplett och i tämligen bra skick trots alla år utan tillsyn.

I samband med Saab-dagarna i Linköping – 6-7 september – kommer Saab 17 åter att vara luftvärdig. Ett av Flygvapenmuseums flygplan har renoverats och kommer då att stå för en intressant nypremiär i luften. (Se även FlygvapenNytt nr 2/97.)

Ännu ett ASJA-projekt

Även nästa flygplanstyp från Saab, flygplan 18, var från början ett projekt som inleddes på ASJA med **Bror Bjurström** som projektledare.

Efter ett flertal modifieringar av det ursprungliga konceptet – önskemål från flygvapnet – premärflög B 18A-versionen den 19 juni 1942. Och åter var det Claes Smith som satt i förarstolen. Jungfruflygningen blev helt problemfri och Smith betecknade 18-prototypen som i det närmaste fullgängen.

– Allting fungerade – och fungerade bra, framhöll han efter premiären.

Totalt tillverkades 245 exemplar av flygplan 18 i tre versioner: B/S 18A, B 18B och T 18B. B-versionen skilde sig från föregångaren genom betydligt starkare motorer. A-versionen hade Pratt & Whitney Twin Wasp-motorer på 1065 hk. B-versionens motorer var av typ Daimler-Benz DB605B på 1475 hk, vilket innebar betydligt högre fartresurser. T 18B ansågs på sin tid vara ett av de snabbaste propellerdrivna tvåmotoriga bombflygplanen i världen.

B 18A blev efter en ganska kort tids tjänstgöring i flygvapnet ombyggd till spaningsversion med beteckning S 18A. Denna version av flygplan 18 var det första svenska flygplanet som utrustades med radar.

Okonventionell skapelse

J 21 avslutade propellerepoken för militära flygplan vid Saab. Med motor och propeller placerade bakom föraren och stjärtpartiet uppbyuret av två bommar var detta ett synnerligen okonventionellt flygplan. Det var dessutom ett av de första flygplanen i världen som var utrustat med katapultstol.

Projektledaren, **Frid Wänström** – se

Produktionslinjen av Saab B 18B vid linköpingsfabriken.





T v: Vintrig B 18A; 1 februari 1945.

Foto: Carl-Åke Bergman



Nedan: Vid F 4:s flygdagar 1946 på Frösön såg publiken dåtidens neutralitetsvakter, bl a J 21 och B 17.

nare forskningschef på Saab – fick registrera en rad frågetecken från beställaren, Flygförvaltningen. Det gick till och med så långt att Flygförvaltningen avbröt projektarbetet 1941. Men Frid

Wänström lyckades så småningom övertyga Flygförvaltningen om 21:ans fördelar. I slutet av samma år gavs klartecken till projektet.

Om jungfruflygningen med B 18 var

problemfri, var förhållandet med flygplan 21 det motsatta. Kylning av motorn vid markkörning var till att börja med ett problem. Medan teknikerna arbetade med att klara ut detta ordnades en provisorisk lösning med en höfläkt anskaffad från en närbelägen lantbrukare.

J 21 (i folkmun ibland kallad Tvestjärten) ur F 9/Säve.



● ● Claes Smith satt vid spaken även vid denna premiärflygning. Han fick uppleva dramatik vid både start och landning. 21:an accelererade bra vid starten. Men när han nådde den beräknade lättningpunkten var flygplanet fortfarande kvar på marken. Han drog

Nedan: Den 10 mars 1947 provflögs J 21R (Sveriges första rea-/jetflygplan) vid Saab/Linköping. Provflygare var den dynamiske Åke Sundén.



Den 1 september 1948 provflögs J 29 Tunnan första gången. Här startbild tagen från Saabs kontrolltorn vid en senare provflygning. Britten Robert A. R. Moore satt vid spaken.



hårt i spaken. Men inget hände. Farten ökade och flygplanet närmade sig banans slut. Ett trästaket revs ner. På andra sidan detta studsade flygplanet lätt mot en dikesren. Det var vad som behövdes. 21:an kom upp i luften och steg snabbt med den stora överskottsarten.

Landningen på Malmen blev inledningsvis en riktigt fin "smygare". Men när Claes Smith började bromsa hände ingenting. Flygplanet närmade sig med hög hastighet att skogsparti vid banans slut. Då började huvudstället att vika sig och propellerbladen blev en effektiv broms.

J 21, som senare också blev A 21, serietillverkades vid verkstäderna i Trollhättan. Totalt levererades 301 flygplan till flygvapnet.

● ● Konverteringen av flygplan 21 till "readrift", Saab 21R, gav Saab värdefull erfarenhet inför det definitiva inträdet i jetåldern med flygplan 29. Men det var dyrköpta erfarenheter. Tre provflygplan förlorades. Och något bra jaktplan blev aldrig 21R. Men däremot blev det ett utmärkt attackflygplan. "Troligen ett av det slagkraftigaste i Europa på sin tid", skrev generalmajoren och souschefen för Flygförvaltningen, *Nils Söderberg*, i sina memoarer.

Någon 21R sparades aldrig till eftervärlden och de flygmuseala samlingarna. En grupp flygentusiaster i Linköping har emellertid nu under flera års tid ägnat sig åt att bygga om en 21A till jet-

version. På så vis kommer publiken på Saab-dagarna den 6-7 september att få se en 21R på den statiska utställningen.

Västeuropas modernaste jaktflygplan

När den brittiske provflygaren **Robert A R Moore** den 1 september 1948 för första gången lyfte med prototypen till J 29 från Saab-fältet i Linköping var detta en av de stora milstolparna i företagets historia. 29:an med sin avancerade vingform och "readrift" var ett stort kliv framåt i den tekniska utvecklingen.

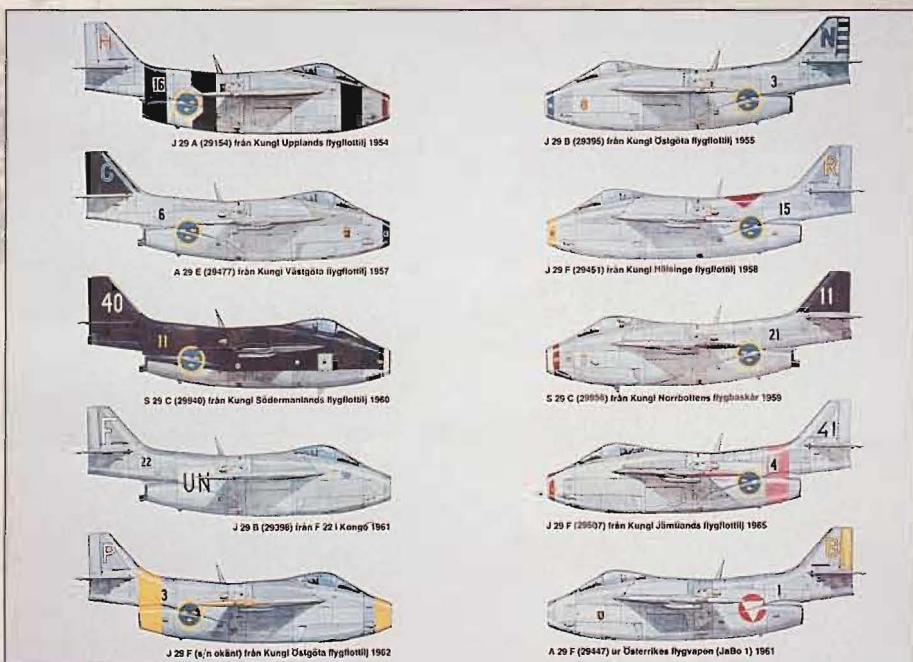
"Flygande Tunnan" – ett smeknamn som projektledaren själv, **Lars Brisning**, gav flygplanet – var under ett antal år på 50-talet Västeuropas modernaste

jaktflygplan. Under 29:ans glansperiod växte svenska flygvapnet till det fjärde i världen storleksmässigt.

Under 29-epoken investerades stort i utbyggnad och modernisering av Saab:s produktionsresurser. Inför serietillverkningen byggdes det under **Bengt Wassgrens** ledning upp en rationell och effektiv produktionsapparat. 29:an är den flygplanstyp som tillverkats i störst antal vid Saab – 661 exemplar i fem versioner. När produktionen gick på högvarv – september 1954 – tillverkades en "Flygande Tunna" per dag. Leveranserna till flygvapnet avslutades i maj 1956.

Även J 29 är en av de "godbitar" som publiken kommer att få se i luften under Saab-dagarna i september.

● ● 1950 – året innan serieleveranser-



J 29 Tunnan blev det flygplan Saab tillverkade flest exemplar av. Här en provkarta.

Saab 91 Safir (i flygvapnet = SK 50) placerade Saab tidigt på världskartan; exporterades till 21 länder.



91B-2



Sk 50



91 A prototype



91 C

na av "Flygande Tunnan" påbörjades – var det VD-skifte på Saab. **Ragnar Wahrgren** efterträddes av **Tryggve Holm**. Under hans dynamiska och kraftfulla ledning utvecklades företaget till en storindustri inom både flyg- och bilområdet.

29-, 32- samt huvuddelen av 35- och

105-programmen genomfördes under hans VD-tid. Och innan han avgick 1967 fick han också vara med om Viggens premiärflygning. Under Tryggve Holms cheftid byggdes det stora kontorshuset, H-huset, vid Saab i Linköping och i Trollhättan byggdes en ny och modern bilfabrik.

Civilt flygprogram

När slutet av andra världskriget började skönjas stod det klart för Saab-ledningen att de militära beställningarna inte skulle räcka till för att sysselsätta per-

Foto: Anders Nylén



Trots att J 29 Tunnan är pensionerad sedan 21 år kan hon ses i luften än idag. Liksom J 35J Draken – som finns i tjänst vid den sista 35-divisionen Johan Blå, dvs andra divisionen vid F 10, Ängelholm.



Framgångsrika 50-, 60- och 70-tals produkter. – Fr v: Saabs flygplan 105, 35 Draken, 32 Lansen & 37 Viggen. Här i pilformation vid F 10:s flygdag den 1 september 1985.

Foto: Björn Elgstrand

sonalen på utvecklingsidan. Under 1944 fattades beslut om ett civilt produktprogram – ett trafikflygplan, ett rese- och skolflygplan och en småbil.

Efter inledande kontakter med AB Aerotransport (ABA) bestämde man sig för att inrikta passagerarflygplanet mot klassen 25-30 passagerare. Flygplanet gavs

namnet Saab 90 Scandia. Projektledare blev **Tord Lidmalm**. Den 16 november 1946 utfördes den första provflygningen med Claes Smith och **Olle Hagermark** i cockpit.

Trots omfattande demonstrationsresor i Europa, Afrika, USA och Latina-

merika blev försäljningsresultatet klen – endast 18 flygplan. ABA tecknade ett kontrakt på tio flygplan. Men så småningom hamnade alla 18 flygplanen i Brasilien hos flygbolaget VASP.

Då flygvapnet i skuggan av det kalla kriget krävde att kapaciteten vid Saabs verkstäder skulle helt utnyttjas för pro-



Foto: Johnny Lindahl

Saab 340 – här som TP 100 – och Saabs tredje Gripen-provflygplan.



Svensk högteknologi i världsklass: Trafikflygplanet Saab 2000 & flerrollsflygplanet JAS 39 Gripen.

Foto: Johnny Lindahl

duktionen av J 29 flyttades färdigställandet av de sista sex Scandia-flygplanen till Fokkers verkstäder i Holland.

Framgångsrik Safir

Prototyparbetet på rese- och skolflygplanet Saab 91 Safir påbörjades vintern

1944-45. Projektledare var den legendariske flygplanskonstruktören **A J Andersson**, som återvänt till Sverige efter en flerårig sejour som chefskonstruktör hos den tyska flygplanstillverkaren Bücker.

Safiren fick ett långt liv på Saab. Premiärflygningen ägde rum den 20 november 1945. Och de sista Safir-flygplanen levererades till Etiopien 1966.

Safiren kom huvudsakligen att användas som skolflygplan vid både militära och civila flygskolor. Totalt levererades 323 Saab Safir, som sålts till kunder i 21 länder. Safiren bidrog till att tidigt placera Saab-namnet på flygets världskarta.

Även Saab Safir tillverkades i betydande omfattning i Holland. Och orsaken var även denna gång kapacitets-

brist vid linköpingsanläggningarna. Inte mindre än 120 Safir-flygplan tillverkades hos De Schelde-verken i Dordrecht under åren 1951-55. Häri ingick flygvapnets 74 Saab 91B (SK 50). Den näst största Safir-kunden blev etiopiska flygvapnet, 47 exemplar. Bland övriga flygvapenkunder som köpte Safir kan nämnas Norge, Finland och Österrike.

Flygtekniker konstruerade bilen

Den tredje civila efterkrigsprodukten, bilen, premiärvisades vid en pressvisning i Linköping 10 juni 1947. Och att det var en bil som utvecklats av flygtekniker gick inte att ta miste på. Huvudansvariga för bilprojektet under inledningsåren var flygteknikern **Gunnar Ljungström** och designern **Sixten Sason**.

Sedan tre provbilar tillverkats i Linköping flyttades bilprojektet till Trollhättan. Där byggdes efter några år – 1959 – en helt ny och modern bilfabrik, som sedan vid åtskilliga tillfällen byggts ut.

Bilverksamheten drivs idag inom företaget Saab Automobile, vars ägare är General Motors och investmentbolaget Investor – 50 procent vardera.

Första robotskottet

1947 blev ett händelserikt år på Saab. Tidigare har nämnts att Saab-bilen introducerades detta år, som även innehöll en premiärflygning. Saab 21R flög för första gången med **Åke Sundén** som förare.

En mindre känd händelse är att första lyckade robotskottet – med en av Saab utvecklade robot, RB 310 – sköts

detta år. Roboten tillverkades sedan i en mindre seire för att användas som målrobot. Efter ett längre uppehåll återkom Saab i mitten av 60-talet som en utvecklande robottillverkare och har där efter varit leverantör av flera olika robotprogram till både flygvapnet och marinen.

● ● Efter 29-epoken har Saab levererat en rad välkända militära flygplans typer till flygvapnet: Lansen, Draken, SK 60 (Saab 105) och Viggen – samtliga fortfarande i aktiv tjänst och välkända för FlygvapenNyttis läsekrets. Och sedan drygt ett år tillbaka pågår leveranser av JAS 39 Gripen, som kommer att bli 2000-talets flygplan i Försvarsmakten.

Självklart skall här även nämnas att flygvapnet inköpt sex Saab 340B, som ombyggs för radarspaning och benämns S 100B Argus. ■



Från trafikflygplanet Saab 340 har Saab utvecklat plattformen till att bli ett radar-spaningsflygplan 340 AEW med Ericssons Erieye-radar på ryggåsen. – Försvarsmakten har köpt sex sådana – benämns S 100B Argus. Fyra levereras nu i höst.

Foto: Åke Anderson

Premiärer

Luften



30/7 -43, Claes Smith i J21-an.

Lätta bomb- och spaningsflygplanet Saab 17.
Premiärflygning 18 maj 1940.
Förare: Claes Smith.
Antal tillverkade: 322 i fyra versioner.

Bomb- och spaningsflygplanet Saab 18.
Premiärflygning 19 juni 1942.
Förare: Claes Smith.
Antal tillverkade: 245 i tre versioner.

Jakt- och attackflygplanet Saab 21.
Premiärflygning 30 juli 1943.

Förare: Claes Smith.
Antal tillverkade: 301 i två versioner.

Jakt- och attackflygplanet Saab 21R.
Premiärflygning 10 mars 1947. Förare: Åke Sundén.
Antal tillverkade: 64.

Skol- och reseflygplanet Saab 91 Safir.
Premiärflygning 20 november 1945. Förare: Olle Hagermark.
Antal tillverkade: 323 i fyra versioner.

Passagerarflygplanet Saab 90 Scandia.
Premiärflygning 16 november 1946. Förare: Claes Smith och Olle Hagermark.
Antal tillverkade: 18.

Jakt-, attack- och spaningsflygplanet Saab 29 "Flygande Tunnan".
Premiärflygning 1 september 1948. Förare: Robert A R Moore.
Antal tillverkade: 661 i sex versioner. Den största flygplansserien i Saab:s historia.

Attack-, spanings- och jaktflygplanet Saab 32 Lansen.
Premiärflygning 3 november 1952. Förare: Bengt R Olow.
Antal tillverkade: 456 i tre versioner.

Stig Holmström vid JAS 39 Gripen; 9/12 -88.



Bengt R Olow stiger ner i J 35A Draken; 25/10 -55.

Jakt-, spanings-, attack- och skolflygplanet Saab 35 Draken.
Premiärflygning 25 oktober 1955. Förare: Bengt R Olow.
Antal tillverkade: 612 i sju versioner för flygvapnet och fem exportversioner för Danmark, Finland och Österrike.

Skol-, lätta attack- och spaningsflygplanet Saab 105.
Premiärflygning 1 juli 1963. Förare: Karl-Erik Fernberg.
Antal tillverkade: 190 i tre versioner för flygvapnet och en exportversion för Österrike.

Attack-, jakt-, spanings- och skolflygplanet Saab 37 Viggen.
Premiärflygning 8 februari 1967. Förare: Erik Dahlström.
Antal tillverkade: 329 i fyra versioner.

Skolflygplanet Saab MFI-15/17 Safari/Supporter.
Premiärflygning 11 juni 1969. Förare: Ove Dahlén.
Antal tillverkade: Cirka 300 i två versioner.

Passagerarflygplanet Saab 340.
Premiärflygning 25 januari 1983. Förare: Per Pellebergs och Erik Sjöberg.
Antal tillverkade: När detta skrivs har mer än 400 flygplan levererats i två versioner.

Enhetsflygplanet JAS 39 Gripen (jakt, attack och spaning).
Premiärflygning, provflygplan 39-1, 9 december 1988. Förare: Stig Holmström. Provflygplan 39-2, 4 maj 1990. Förare: Arne Lindholm.
Totalt har 204 JAS 39 Gripen beställts för Forsvarsmaktens räkning.
Delserie 1 om 30 flygplan slutflygplan levererades 1996.

Passagerarflygplanet Saab 2000.
Premiärflygning 26 mars 1992. Förare: Erik Sjöberg och Lennart Nordh.
Antal tillverkade: När detta skrivs har mer än 40 exemplar levererats.



Erik Sjöberg & Lennart Nordh i Saab 2000; 26/3 -92.

90-talets

Saab

60-årsjubilerande Saab är idag en industrigrupp med bred verksamhet inom en rad högteknologiska områden: militärt och civilt flyg, robotvapen och försvarselektronik, militär utbildningsmateriel samt produkter från ett flertal nischer på teknikens framkant, t ex rymd, radarbaserade nivåmätningssystem och automatiska vägtullar.

Delserie 1 i Gripen-programmet – 30 flygplan – slutlevererades till Försvarsmakten före årsskiftet 96/97 och leveranserna (110) i delserie 2 har kommit en bit på väg. Antalet flygplan ingående i delserie 3 har fixerats till 64. Dessutom har det första tvåsitsiga Gripen-flygplanet, 39B, levererats till flygvapnet och kommer att tas i tjänst våren 1998. Samarbetet med British Aerospace (BAe) om gemensamma exportansträngningar för Gripen har utvecklats på ett mycket positivt sätt.

Inom försvarsområdet är vidare Saab Dynamics inne i ett par omfattande internationella samarbeten: 1) I ett europeiskt konsortium med BAe för utveckling av radarjaktroboten Meteor och 2) i ytterligare ett europeiskt samarbete kring utveckling av IR-jaktroboten IRIS-T. Dessutom har Försvarets Materielverk beställt utvecklingsprov med



Foto: Johnny Lindahl

Bengt Halse
VD vid Saab sedan 1995.

IR-OTIS, optroniskt målinmätningssystem, för kommande Gripen-version.

På den civila flygplanssidan har vid det här laget mer än 400 Saab

340 levererats till kunder i fem världsdelar och flygplanstypen är marknadsledare i sitt segment. SAS beställde under förra året fyra exemplar av det större passagerarflygplanet Saab 2000. I början av året överlämnade Saabs VD, Bengt Halse, det första SAS-flygplanet till flygbolagets VD, Jan Stenberg. Från den japanska kustbevakningen fick Saab i början av året en uppmärksam beställning på två Saab 2000 i specialutförande.

Inom Combitech-gruppen befäster Saab Ericsson Space sin ställning som en ledande leverantör av rymdatorer till det europeiska Ariane-programmet. Saab Marine Electronics är sedan lång tid tillbaka världsledande leverantör av radarbaserade nivåmätsystem för tankfartyg och för tankar hos olje- och processindustrin. Och Combitech Traffic Systems har nyligen tagit hem en prestigefylld order på vägtullsystem till Melbourne i Australien.

Saab Training Systems har sedan flera år tillbaka etablerat en marknadsledande ställning som leverantör av avancerade system för militär utbildning. Företaget är världsledande inom området laserbaserade simuleringssystem. ■

Gert Peterson

