

# Saabveteraner håller lunchföreläsningar i nov./dec. 2014 i Terrassens hörsal

Dessutom information om Veteranklubben Saab och dess verksamhet, samt försäljning av Saab-minnen.



Dag	Datum	Tid	Titel	Föredragshållare
Ons.	12/11	11.40-12.10	Isprov i Kalifornien	Sture Rodling
		12.15-12.45	Rymdverksamheten i Linköping	Gert Malmberg
		12.50-13.20	Aerodynamiska beräkningsmetoder	Bert Arlinger och Yngve Sedin
Ons.	19/11	11.40-12.10	Rymdverksamheten i Linköping	Gert Malmberg
		12.15-12.45	Tre generationer avioniksystem	Bengt Sjöberg
		12.50-13.20	Så här kom Saab 340 till	Ulf Edlund
Tis.	25/11	11.40-12.10	Starten av "Aerostructure"-verksamheten	Stellan Eklöf
		12.15-12.45	Isprov i Kalifornien	Sture Rodling
		12.50-13.20	Tre generationer avioniksystem	Bengt Sjöberg
Ons.	3/12	11.40-12.10	Aerodynamiska beräkningsmetoder	Bert Arlinger och Yngve Sedin
		12.15-12.45	Så här kom Saab 340 till	Ulf Edlund
		12.50-13.20	Starten av "Aerostructure"-verksamheten	Stellan Eklöf

## Rymdverksamheten i Linköping

Saabs projekt inom sonder och satelliter samt tillväxt inom rymdprodukter beskrivs från en Linköpingshorisont tillsammans med verksamhetens drivkraft, teknikinhåll och skeden. Hur rymdteknik och rymdtekniska arbetsformer bidragit till utvecklingen av Saabs arbetsätt belyses.

Föredraget är en sammanfattning av en uppsats i *Saab-minnen del 23*, som skrivits av Sture Nilsson, Ingvar Bengtson, Johnny Andersson och Gert Malmberg.

### Gert Malmberg

Var systemobjektledare för satelliten Viking och därefter Saabs

projektledare för åtagandet inom satelliten Tele-X. Han har därefter haft ledande befattningar inom Saab till sin pensionering.

### Tre generationer avioniksystem: AJ 37 via JA 37 till JAS 39A

AJ 37 blev under 1960-talet ett av de första flygplanen i världen där en digital datamaskin (dator) infördes i en omgivning av analog avionik. Detta var en trevande pionjärinsats där många tvivlare förekom.

För JA 37 fortsatte utvecklingen med datorisering av flera delsystem. En i övrigt helt ny generation elektronik anskaffades. JA 37 blev Europas vassaste jaktsystem.

JAS 39 innebar en total satsning i avioniken på datoriserade delsystem där upp till ett 40-tal datorer kom att ingå.

*Se Saab-minnen del 24.*

### Bengt Sjöberg

Tog studenten i Falun 1949, examen från KTH Teknisk Fysik 1954. KFF Robotbyrå, placering på BESK 1955-57. Industristipendium på AVCO i Boston och studier på MIT 1957-59. Systemavdelningen Saab 1960-95 med uppbyggnad av och chef för kontor "Systemfunktioner". Pension 1995. Timanställd 1995-99. Thulinmedaljen i silver 1970, IVA:s guldmedalj 1999, Saab:s innovationspris 2002.

## **Aerodynamiska beräkningsmetoder**

### ***Utvecklingen på Saab 1965-1990***

Den snabba teknikutvecklingen inom CFD ( Computational Fluid Dynamics ) illustreras. De två drivande faktorerna har varit den hisnande datorutvecklingen och stora framsteg inom den numeriska tekniken. Från 1960-talets aerodynamikberäkningar baserade på linjära ekvationer för grova modeller i låga farter är steget stort till 90-talets första beräkningar med de fulla Navier-Stokes ekvationerna kring komplexa modeller i transsoniska farter.

*Se Saab-minnen del 22-24.*

### **Bert Arlinger**

Född i Norrköping 1937, Civilingenjör, Tekn. Fysik, KTH 1961, Tekn. Lic., CTH, Aero-Termodyn. 1969. Chef Aerodynamisk Metodutveckling 1982. Thulinmedaljen i silver 1980. Pension 2000.

### **Yngve Sedin**

Född i Vetlanda 1939. Civilingenjör, Flygteknik, KTH 1964, Tekn. Lic., KTH, Flygtekn./Gasdyn. 1973. Aerodynamisk Metodutveckling Saab 1982. Specialist, Aerodynamik, Saab 1991. Pension 2006.

### **Starten av "Aerostructure"-verksamheten - när, varför och hur den skedde**

Föredraget vill ge en bild över varför underleverantörsverksamhet kom till stånd i slutet av 1970-talet och sedan växte under ett tiotal år. Såväl den organisatoriska utvecklingen som kontrakts- och kontaktsframväxten med McDonnell Douglas, Boeing och Airbus redovisas, innan verksamheten avvecklades (för att senare återupptagas till vad den är idag).

*Se Saab-minnen del 20.*

### **Stellan Eklöf**

Född Linköping 1943. Pol.Mag. Lunds Universitet 1969. Planeringsekonom Saab 1969-1971. Chef på och för Huvudplaneringen Saab 1971-1979. Projektledare DAC Klaff 1977-1980. Anställd Saab Engineering med placering DAC Long Beach USA 1980-1982. Kontorschef Underleverantörskontrakt Saab 1982-1983. Affärsområdeschef Samarbetsprogram Saab 1983-1988. Stf. Produktionschef/Planeringschef Saab 1988-1992. VD Saab Service Partner 1992-1997. Stf. Affärsområdeschef Saab Commercial Programs 1997-2003. Pension 2003.

### **Isprov i Kalifornien**

Utredningen av ett totalhaveri i USA med en ATR72 kom fram till att orsaken var kraftig isbildning. FAA kom därför att kräva modifieringar, inte bara på ATR-flygplanen, utan också att övriga turbopropflygplan kunde visa att de inte hade liknande problem.

Detta kunde visas med markprov (rullprov) eller flygprov. Saab 340 klarade markprovet, men för Saab 2000 blev flygprov i simulerad ismiljö enda möjligheten.

För att skapa denna ovanliga ismiljö behövdes en s.k. "istancker" och den enda tillgängliga var Amerikanska flygvapnets ombyggda lufttankningsflygplan (KC-135). Flygplanet var stationerat på Edwards Air Force Base och därför blev proven förlagda till Kalifornien.

*Se Saab-minnen del 20.*

### **Sture Rodling**

Anställdes på Saab 1958 som flygprovingenjör. Har arbetat med flygplan 35: bränslesystem- och motorinstallationsprov.

Flygplan 105: bränslesystem- och motorprov. samt biträdande utprovningssledare och senare utprovningssledare. Flygplan 37: flygmekanisk provning inklusive spinnprovning. Saab 340: upprättande av utvecklings- och certifieringsprovprogrammet. Sektionschef flygteknisk provning och avisningssystem. Saab 2000: utprovningssledare senare chefsprovingenjör. Specialist, Flygutprovning civila flygplan. Pensionär år 2000. Inbiten segelflygare.

### **Så här kom Saab 340 till**

Föredraget berör Saabs situation under andra halvan av 1970-talet, arbetet i Malmö och senare i Linköping, som ledde fram till olika versioner av Transporterprojektet, konsekvenserna av B3LA:s nedläggning, de första kontakterna med Fairchild och starten av typarbetet (fram till fryst konfiguration).

*Se Saab-minnen del 24.*

### **Ulf Edlund**

Född 1938. Civilingenjör, Flygteknik, KTH 1963. Anställd Saab 1963. Projektledare Europlane 1972-1974. Konstruktionschef B3LA 1975-1979. Projektledare Transporter och SF 340 1979-1981. Utnämnd till överingenjör 1980. Chef civila projektstudier 1981-1992. Chef strategisk planering, Saab Aircraft AB 1992-1996. Strategisk planering, Saab Aerospace 1997-2003. Pensionerad 2003.

## **Veteranklubben Saab hälsar**

## **VÄLKOMMEN**

**att ta del och lära av Saabs historia!**