

Saab-väggen i Flygets Hus



Saab, Svenska Aeroplan Aktiebolaget, grundades år 1937 i Trollhättan och slogs 1939 samman med ASJA, Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstädernas Aeroplanavdelning. Huvudkontoret flyttades till Linköping där ASJA utvecklade och byggde flygplan sedan 1931. Saab och Scania-Vabis fusionerades 1969 till Saab-Scania AB där Saab Flygdivisionen blev en av fyra divisioner. Saab-Scania-koncernen delades 1995 upp i två företag – Saab AB och Scania AB.

Saab-väggen visar de flygplan som utvecklats och tillverkats av Saab samt personer som haft en central roll för utvecklingen av såväl företaget som dess produkter eller varit nyckelpersoner inom olika teknikområden.

De flesta personerna har belönats med Thulinmedaljen som instiftades 1944 av Flygtekniska Föreningen för att hedra minnet av flygpionjären Enoch Thulin. Den utdelas i guld, silver eller brons såsom en "utmärkelse och erkännelse för flygteknisk gärning". Alla Saabanställda som tilldelats Thulinmedaljen i guld fram till år 2019 är representerade i porträttgalleriet medan silvermedaljörerna presenteras i en lista i slutet av skriften.



Porträttguide



Marcus Wallenberg, bank- och industrimannen, var drivande vid bildandet av Saab och betydde mycket för företagets utveckling genom åren. Han var ledamot i företagets styrelse från starten 1939 och dess ordförande 1969 – 1980.



Ragnar Wahrgren var 1939 chef för ASJ och blev efter sammanslagningen 1939 Saabs förste vd i Linköping. Han ledde företaget under krigsåren och därefter fram till 1950.



Elis Nordquist anställdes vid ASJA 1934 och var vid sammanslagningen 1939 dess chef. I det "nya" Saab var han chef för tekniska avdelningen fram till 1950 då han utnämndes till vvd.



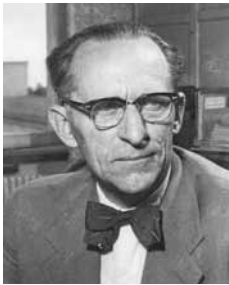
Bror Bjurströmer anställdes vid ASJA 1933 och var chef för konstruktionsavdelningen 1941-1948. Saab 17, 18, 21, 90 och 91 utvecklades under dessa år. Han var rektor för Saabs högre tekniska kurser 1964 -1971.



Frid Wänström började på ASJA 1936 och var på Saab chef för flygplanprojektering 1939 - 1945. Han ansvarade för projekteringen av Saab 17, 18 och 21. Därefter var han forskningschef. Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1948 och i guld 1968.



Claes Smith var Saabs förste provflygare. Han var chefsprovflygare och chef för flygprovavdelningen 1939 - 1946. Han premiärflög Saab 17, 18 och 21 samt Saab 90 Scandia (tillsammans med Olle Hagermark).



Anders Johan (AJ) Andersson anställdes 1939 som chef för konstruktionskontoret. Han är speciellt känd för utvecklingen av Saab 91 Safir. AJ ledde under 1930-talet utvecklingen av de välkända tyska flygplanen Bücker Jungmann, Jungmeister och Bestmann.

AJ erhöll Thulinmedaljen i silver 1948.



Hans-Erik Löfkvist började 1939 på beräkningsavdelningen som aerodynamiker. Han blev senare ställföreträdande chef för tekniska avdelningen och 1964 chef för order- och serviceavdelningen.

Han erhöll Thulinmedaljen i guld 1963.



Kenneth Lindqvist anställdes 1939 på ASJA och var projektingenjör för Saab 18 och Saab 21A. Han var senare projektledare för bärgningen och restaureringen av den havererade Saab 18 (Röd David) som nu är utställd på Flygvapenmuseum.



Tord Lidmalm började 1940 på projektkontoret, blev projektledare för flygplan Saab 90 Scandia och var chef för konstruktionsavdelningen 1948 - 1957.

Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1952.



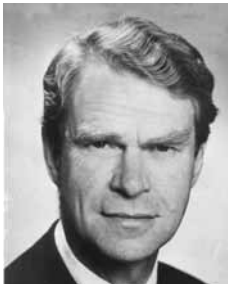
Torsten Faxén var från 1941 ansvarig för konstruktion av apparater inom den beväpningstekniska avdelningen. Han blev senare chef för apparatavdelningen och därefter chef för verksamheten i Jönköping.

Han erhöll Thulinmedaljen i guld 1966.



Ragnar Härdmark anställdes 1940 som konstruktör. Han var projektingenjör för Saab 21R och projektledare för Saab 105 (SK 60).

Ragnar Härdmark erhöll Thulinmedaljen i silver 1964.



Artur Bråsjö anställdes 1940 som konstruktör. Han ledde från 1948 utvecklingen av Saab 32 Lansen och blev 1968 chef för produktionsavdelningen.

Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1954.



Olle Esping anställdes 1941 som konstruktör. Han var projekt-ingenjör för Saab 91 Safir och Saab 35 Draken samt från 1962 konstruktionsansvarig och därefter projektledare för Saab 37 Viggen och slutligen projektledare för Saab 340.

Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1971.



Lars Brising började 1944 på Saabs projektavdelning och var projektledare för Saab 29 Tunnan. Han var chef för tekniska avdelningen fram till 1965.

Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1952 och i guld 1961.



Bengt Olow anställdes 1945 som provflygare. Han var chefs-provflygare och chef för flygprovavdelningen 1950 - 1965, och blev därefter stf chef för tekniska avdelningen.

Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1960.



Erik Bratt anställdes 1946 och ledde från början utvecklingen av Saab 35 Draken. Han var därefter chef för flygplankonstruktionsavdelningen under många år.

Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1956 och i guld 1972.



Olle Klinker anställdes 1947 som provflygare. Han var utprov-ningsledare för Saab 21A, 21R, 29, 210, 35 och 37 och blev också chef för flygutprovningen och utprovningsspektorn.

Han fick Stockholmstidningens guldmedalj "för svensk flygar-gärning" 1949 och Thulinmedaljen i silver 1977.



Tryggve Holm var vd för Saab 1950 – 1967 och vice ordförande i Saab-Scania 1973 - 1980. Under Tryggve Holms ledning utvecklades Saab till en av Europas ledande flygindustrier. Han erhöll Thulinmedaljen i guld 1961.



Bengt Wassgren anställdes 1950 som chef för serieverkstaden och blev därefter chef för hela produktionsavdelningen. Åren 1968 – 1971 var han chef för flygplansektorn. Han erhöll Thulinmedaljen i guld 1965.



Helmut Wittmeyer var hos Focke Wulf i Tyskland en tidig expert på fladderberäkningar. Han anställdes vid Saab 1951 som chef för fladderavdelningen där han var verksam fram till sin pensionering 1972. Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1966.



Tore Gullstrand anställdes 1953. Han var chef för systemavdelningen, robotsektorn och från 1970 fram till 1983 chef för Flygdivisionen inom Saab-Scania. Tore Gullstrand erhöll Thulinmedaljen i guld 1965 och IVA:s guldmedalj 1985.



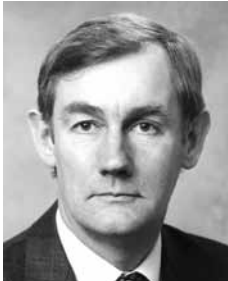
Harald Schröder anställdes på systemavdelningen 1957, var projektledare för Saab 37 Viggen, försäljningschef för militära flygplan, sektorchef för militära flygplan och chef för Flygdivisionen till 1987. Harald Schröder erhöll Thulinmedaljen i silver 1971 och i guld 1978.



Bengt Sjöberg anställdes på systemavdelningen 1960 och ledde där utvecklingen av de digitala avioniksystemen i AJ 37 Viggen under 1960-talet, JA 37 under 1970-talet samt i JAS 39A under 1980-talet fram till pensioneringen 1995. Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1970 och i guld 2018 samt IVA:s guldmedalj 2002.



Lorentz Elmeland anställdes 1962 som aerodynamiker. Han var ledande inom aerodynamikområdet under utvecklingen av Saab 37 Viggen och Saab 39 Gripen (JAS). Han erhöll Thulinmedaljen i guld 1990.



Ulf Edlund anställdes på Saab 1963 och var ansvarig för projektering av civila och militära flygplan, både på Saab och i internationella samarbeten. Han var den förste projektledaren för Saab 340.

Ulf Edlund erhöll Thulinmedaljen i guld 2006.



Per Pellebergs anställdes 1964 som provflygare och blev 1975 chefsprovflygare. Han genomförde 1983 första flygningen med Saab 340 tillsammans med Erik Sjöberg. Han blev 1989 ansvarig för provflygningarna med Saab 39 Gripen (JAS) och 1991 chef för flyg- och systemprovavdelningen.

Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1996.



Börje Fondén anställdes 1966. Han deltog i projekteringen av Saab JA 37 Viggen som ledare för systemblocket. Under 1980-talet var han systemansvarig/ projekt-/ programledare för JA 37 och slutligen programledare för hela 37-systemet fram till pensioneringen 1990.

Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1986.



Tommy Ivarsson anställdes på Saab 1972 som chef för systemavdelningen. Han blev 1980 projektledare för Gripenprogrammet och därefter chef för Militära flygplan och senare ansvarig för strategisk planering.

Tommy Ivarsson erhöll Thulinmedaljen i silver 1993 och i guld 2001.



Sten Gustafsson var vd för Saab-Scania 1978 - 1983 och ordförande i Saab-Scanias styrelse 1983 - 1990. Under Sten Gustafssons ledning lanserades på kort tid tre nya projekt, Saab 340, JAS 39 Gripen och RB 15, som säkrade företagets positiva utveckling.

Han erhöll Thulinmedaljen i guld 1993.



Lars Sjöström började på Saab 1982 som hållfasthetsingenjör och strukturspecialist. Han arbetade därefter med affärsutveckling och var chefsstrateg inom Saab Aeronautics. Han erhöll Thulinmedaljen i guld 2015.



Billy Fredriksson anställdes på Saab 1978 som chef för hållfasthetsavdelningen och var därefter under många år chef för sektor utveckling. Han erhöll Thulinmedaljen i guld 2004.



Georg Karnsund var vd för Saab-Scania 1983 - 1990. Under Georg Karnsunds ledning genomfördes utvecklingen av Saab 340, JAS 39 Gripen, RB 15 samt Saab 2000. Han erhöll Thulinmedaljen i guld 1993.



Hans Ahlinder var projektledare för RB 15, vd för Saab Missiles samt vvd Saab Combitech. Han var chef för Saab Military Aircraft 1992 – 1996. Hans Ahlinder erhöll Thulinmedaljen i silver 1988.



Johan Öster kom till Saab 1986 som chef för aerodynamik och fladder. Han var projektledare för flygplan Saab 2000 och chef för produktenheten i Saab Aircraft AB. Han erhöll Thulinmedaljen i silver 1995.



Bengt Halse var vd för Saab 1995 – 2003, den förste efter delningen av Saab-Scania. Under Bengt Halses ledning utvecklades flygindustrin Saab till försvarskoncernen Saab. Han erhöll Thulinmedaljen i guld 2002.

Flygplanguide

Beteckningar i flygvapnet:

A = Attack	SK = Skolning
B = Bomb	T = Torped
J = Jakt	TP = Transport
S = Spaning	



Saab 17

B 17 och S 17 i flygvapnet

Saab 17 var Saabs första egna konstruktion. Claes Smith gjorde den första flygningen den 18 maj 1940. Totalt tillverkades 324 fpl av vilka 322 levererades till flygvapnet 1941-1944. Typen avfördes som krigsflygplan 1948. Med början 1947 exporterades 46 begagnade B 17A till Etiopien där de användes fram till 1968.

Data och prestanda (B 17A):

Motor:	SFA STWC-3	Max startvikt:	4 200 kg
Effekt:	1 065 hk	Toppfart:	435 km/h
		Topp höjd:	8 700 m



Saab 18

B 18, S 18 och T 18 i flygvapnet

Den första provflygningen gjordes av Claes Smith den 19 juni 1942. Serieleveranserna började 1944 och produktionen avslutades 1948 då 245 fpl var tillverkade. Spaningsversionen S 18A användes fram till 1959.

Data och prestanda (B 18B):

Motor:	Två SFA DB 605	Max startvikt:	9 300 kg
Effekt:	1 475 hk	Toppfart:	570 km/h
		Topp höjd:	9 500 m



Saab 21

J 21 och A 21 i flygvapnet

Den första provflygningen gjordes av Clas Smith den 30 juli 1943. Serieleveranserna började 1945 och det sista flygplanet av 298 levererades 1949. Typen användes i flygvapnet fram till 1953.

Data och prestanda (J 21A-1):

Motor:	SFA DB 605	Max startvikt:	5 200 kg
Effekt:	1 475 hk	Toppfart:	620 km/h
		Topp höjd:	11 000 m



Saab 91 Safir

Tp 91 och Sk 50 i flygvapnet

Skol- och reseflygplanet Safir provflögs första gången den 20 november 1945 av Olle Hagermark. Flera versioner utvecklades och användes av ett tjugotal kunder över hela världen huvudsakligen som skolflygplan. Totalt tillverkades 323 flygplan under åren 1945-1966.

Data och prestanda (91B):

Motor:	Lycoming O-435A	Max startvikt:	1 165 kg
Effekt:	190 hk	Toppfart:	270 km/h
		Max flyghöjd:	6 250 m



Saab 90 Scandia

Scandia var ett trafikflygplan för upp till 32 passagerare. Den första provflygningen gjordes den 16 november 1946 av Claes Smith och Olle Hagermark. Endast 18 flygplan producerades varav sex av holländska Fokker. Alla 18 flygplanen kom så småningom till Brasilien där de användes fram till 1969.

Data och prestanda (90-A2):

Motor:	Två P&W R-2180	Max startvikt:	16 000 kg
Effekt:	1 650 hk	Marschfart:	390 km/h
		Max flyghöjd:	7 500 m



Saab 21R

J 21R och A 21R i flygvapnet

Saab 21R var en utveckling av Saab 21 och Saabs första jetflygplan. Den första provflygningen gjordes av Åke Sundén den 10 mars 1947. Leveranserna till flygvapnet gjordes 1949-1951. Totalt byggdes 64 Saab 21R. Den sista 21R togs ur tjänst 1957.

Data och prestanda (J 21RB):

Motor:	RM 1	Max startvikt:	5 615 kg
Dragkraft:	1 500 kp	Toppfart:	800 km/h
		Topp höjd:	12 000 m



Saab 29 "Tunnan"

J 29, A 29B och S 29C i flygvapnet

"Reaflygplanet" 29 var Saabs stora genombrott som flygplantillverkare och var, när det premiärflögs den 1 september 1948 av Robert Moore, ett av världens snabbaste jaktplan. Leveranserna till flygvapnet startade 1951 och det sista av 665 tillverkade flygplan levererades 1956. Typen var i aktiv förbandstjänst fram till 1967. Med början 1961 levererades 30 begagnade J 29 till det österrikiska flygvapnet.

Data och prestanda (J 29F):

Motor:	RM2B	Max startvikt:	8 375 kg
Dragkraft:	2 800 kp (med EBK)	Topp höjd:	15 500 m



Saab 210 "Lilldraken"

Försöksflygplanet Saab 210 byggdes för att verifiera den unika vingformen, dubbeldelta, som var projekterad för det nya överljudsflygplanet Saab 35. Premiärflygningen gjordes den 21 januari 1952 av Bengt Olow. Omkring 1 000 provflygningar

gjordes under fyra år.

Data och prestanda:

Motor: AS Adder,

Dragkraft: 480 kp

Startvikt: 1 775 kg

Toppfart: 555 km/h

Topphöjd: 4 000+ m



Saab 32 Lansen

A 32A, J 32B och S 32C i flygvapnet

Lansen var Saabs första systemflygplan med ett för sin tid avancerat elektroniksystem. Jaktversionen J 32B hade väsentligt starkare motor och nytt vapensystem. Bengt Olow provflög den första prototypen den 3 november 1952. Totalt tillverkades 454 Lansen som levererades till flygvapnet 1956 till 1960. Typen var i tjänst i första linjen till 1978.

Data och prestanda (J 32B):

Motor: RM 6A,

Dragkraft: 6 520 kp (med EBK)

Max startvikt: 13 500 kg

Toppfart: 1125 km/h

Topphöjd: 16 000 m



Saab 35 Draken

J 35, S 35 och SK 35C i flygvapnet

Draken ersatte i första hand Tunnan i flygvapnet. Bengt Olow provflög prototypen den 25 oktober 1955. Leveranserna till flygvapnet började 1959 och höll på till 1972. Totalt tillverkades 611 exemplar och typen användes i flygvapnet till 1998. Draken exporterades till Danmark, Finland och Österrike.

Data och prestanda (J 35F):

Motor: RM 6C,

Dragkraft: 7 760 kp (med EBK)

Max startvikt: 13 500 kg

Toppfart: Mach 2

Topphöjd: 14 500 m



Saab 105

SK 60 i flygvapnet

Saab 105 är primärt ett militärt skolflygplan men det kan också beväpnas. Karl-Erik Fernberg gjorde den första flygningen den 29 juni 1963 och 1966 till 197 levererades 150 plan till flygvapnet. En version med starkare motor (105Ö) exporterades till Österrike. 40 flygplan levererades 1970-1972. Typen används fortfarande (2019) i båda länderna.

Data och prestanda (SK 60W):

Motor: Två Williams FJ44,

Dragkraft: 860 kp

Startvikt: 4 000 kg

Toppfart: 890 km/h

Topphöjd: 10 000 m



Saab 37 Viggen

AJ 37, JA 37, SF/SH 37 och SK 37 i flygvapnet

Saab 37 Viggen utvecklades som ersättare för både Lansen och Draken. Erik Dahlström gjorde den första flygningen den 8 februari 1967. Leveranserna av AJ 37 började 1971 och följdes av spanings- och skolverversionerna SF/SH och SK 37. JA 37, en ny generation med starkare motor och ett helt digitalt avioniksystem, började levereras 1978. Totalt tillverkades 337 Viggen och typen användes till 2005 i flygvapnet.

Data och prestanda (JA 37):

Motor:	RM 8B,	Max startvikt:	18 800 kg
Dragkraft:	12 750 kp (med EBK)	Toppfart:	Mach 2
		Topphöjd:	15 000 m



Saab MFI-15 Safari/Saab MFI-17 Supporter

Flygplanet var primärt avsett som skolflygplan och marknadsfördes civilt som Safari och militärt som Supporter.

Ove Dahlén gjorde den första flygningen den 11 juli 1969.

Flygplanet såldes till flera länder och tillverkas fortfarande (2019) i en utvecklad version i Pakistan. Totalt har mer än 400 flygplan tillverkats.

Data och prestanda (MFI-15-200A):

Motor:	Lycoming IO-360	Max startvikt:	1 200 kg
Effekt:	200 hk	Toppfart:	250 km/h
		Topphöjd:	5 200 m



Saab 340

TP 100 i flygvapnet

Regionalflygplanet Saab 340, för upp till 37 passagerare, utvecklades i ett samarbete med det amerikanska företaget Fairchild. Per Pellebergs och Erik Sjöberg gjorde den första flygningen den 25 januari 1983. Den första leveransen gjordes 1984 och det sista av 459 flygplan tillverkades 1999.

Data och prestanda (340B):

Motor:	Två GE CT7-9B	Max startvikt:	13 155 kg
Effekt:	1 870 hk	Marschfart:	522 km/h
		Max flyghöjd:	7 620 m



Saab 340 AEW

S 100D Argus i flygvapnet

Saab 340 AEW är en version av Saab 340 som modifierats för att kunna bära en stor radarantenn på skrovets ovansida. Ombord på flygplanet finns normalt två piloter, en färdmekaniker och en till fyra operatörer. De första systemen levererades i slutet på 1990-talet.

Data och prestanda:

Motor:	Två GE CT7-9B	Max startvikt:	13 155 kg
Effekt:	1 870 hk	Toppfart:	510 km/h
		Max flyghöjd:	7 620 m



Saab 39 Gripen

JAS 39A/B, JAS 39C/D och JAS 39E/F i flygvapnet

Gripen är ett enhetsflygplan som kan användas för såväl jakt- attack- som spanings- uppdrag. Den första flygningen gjordes av Stig Holmström den 9 december 1988 och de första serieflygplanen levererades till flygvapnet 8 juni 1993. Gripen har också exporterats till de tjeckiska, ungerska, sydafrikanska och thailändska flygvapnen.

Data och prestanda (JAS 39C):

Motor:	RM 12	Max startvikt:	14 400 kg
Dragkraft:	8 210 kp (med EBK)	Toppfart:	Mach 2
		Topphöjd:	16 500 m



Saab 2000

Saab 2000 är ett turbopropflygplan för 50 passagerare med "jetprestanda". Den första flygningen gjordes den 26 mars 1992 av Erik Sjöberg och Lennart Nordh. Saab 2000 kom i operativ tjänst 1994 och det sista av 63 tillverkade flygplan levererades 1999. Ombyggda flygplan förekommer i militära sammanhang för t.ex. radarspaning.

Data och prestanda:

Motor:	Två RR AE2100A	Max startvikt:	22 800 kg
Effekt:	1 452 hk	Marschfart:	680 km/h
		Max flyghöjd:	9 450 m



Thulinmedaljen i guld

Saabs Thulinmedaljörer i silver fram till år 2019

A J Andersson	Konstruktionschef	1948
Frid Wänström	Projektingenjör	1949
Lars Brisning	Projektledare	1952
Tord Lidmalm	Projektledare	1952
Artur Bråsjö	Projektledare	1954
Erik Bratt	Projektledare	1956
Bengt Olow	Chefsprovflygare	1960
Gunnar Norén	Systemingenjör	1962
Hans Olof Palme	Systemutvecklare	1962
Ragnar Härdmark	Projektledare	1964
Bengt Schmitdt	Systemingenjör	1965
Helmuth Wittmeyer	Fladderspecialist	1966
Torsten Örnberg	Aerodynamiker	1968
Herman Behrbom	Aerodynamiker	1968
Arne Lakomaa	Projektingenjör	1968
Bengt Sjöberg	Systemutvecklare	1970
Harald Schröder	Projektledare	1971
Olle Esping	Projektledare	1971
Nils Lidbro	Geometriutvecklare	1973
Valter Stark	Fladderspecialist	1975
Olle Klinker	Utprovningsschef	1977
Bengt Ahrén	Motorspecialist	1978
Ulf Friberg	Provflygare	1979
Bert Arlinger	Aerodynamiker	1980
Ingvar Eriksson	Chefskonstruktör	1981
Hans Mennborg	Chefskonstruktör	1981
Nils-Erik Iwar	Användningsanalytiker	1982
Milton Mobärg	Provflygare	1982
Per-Olof Elgcrona	Styrsystemspecialist	1984
Gunnar Hellström	Motorspecialist	1984

Erik Bergstedt	Chefskonstruktör	1985
Börje Fondén	Projektledare	1986
Lennart Nordström	Systemingenjör	1987
Åge Röed	Aerodynamiker	1987
Hans Ahlinder	Projektledare	1988
Jan Hammarström	Projektledare	1988
Börje Håkansson	Chefskonstruktör	1989
Gustaf Bennich	Aerodynamiker	1991
Karl-Erik Ståke	Luftintagsspecialist	1992
Tommy Ivarsson	Projektledare	1993
Gösta Niss	Utprovningingenjör	1994
Bengt Skarman	Reglertekniker	1994
Jan-Olov Lennman	Projektingenjör	1995
Johan Öster	Projektledare	1995
Per Pellebergs	Chefsprovflygare	1996
Lars Peterson	Chefskonstruktör	1996
Sture Rodling	Utprovningingenjör	1998
Ulf Rehme	Systemutvecklare	1999
Lars Rundqwist	Reglertekniker	2000
Erik Kullberg	Utprovningingenjör	2002
Bo Wahlgren	Elektromagnetiker	2003
Göte Strindberg	Affärsutvecklare	2009
Patrick Berry	Projektingenjör	2011
Pontus Nordin	Materialutvecklare	2013
Carl-Olof Carlson	Systemutvecklare	2015
Lars Rundqwist	Systemutvecklare	2015
Hans Ansell	Hållfasthetsingenjör	2016
Dag Folkesson	Systemutvecklare	2019



Thulinmedaljen i silver