



Svensk flygindustris största exportframgång

Inget annat svenskt flygplan har fått en så vidsträckt internationell användning som Saab 91 Safir. Flygplantypen har nämligen vunnit insteg inom en rad flygvapen, förutom i Sverige även i Norge, Finland, Etiopien och Tunisien samt dessutom för utbildning av trafikflygare i Holland, Västtyskland och Indonesien. Sammanlagt har Safiren sålts till 20 länder och härigenom har flygplanet blivit svensk flygindustris största internationella framgång.

MODERN GRUNDKONSTRUKTION

Saab Safir började konstrueras hösten 1944 och den 20 november 1945 gjorde den civila prototypen SE-APN sin första provflygning. Safiren konstruerades i första hand som skolflygplan men har även i viss utsträckning sålts som reseflygplan till en rad civila kunder huvudsakligen utomlands. Det främsta användningsområdet har dock varit militär och civil flygskolning.

Safiren var vid sin tillkomst ett modernt lågvingat helmetallflygplan med infällbart landställ av noshjulstyp och många andra finesser. Det är tack vare den moderna grundkonstruktionen, som flygplantypen behållit sin konkurrenskraft ännu in på 60-talet, mer än 15 år efter det att prototypen gjorde sin första flygning. Som de flesta andra lyckade flygplantyper har Safiren efter hand vidareutvecklats och moderniserats.

Av den första tresitsiga versionen, Saab 91A, med en engelsk motor av typ de Havilland Gipsy

Major 10 på 145 hk, byggdes endast ett 50-tal exemplar. Denna version såldes huvudsakligen till svenska flygvapnet som sambandsflygplan och som skolflygplan till etiopiska flygvapnet samt holländska statens civila flygskola (Rijksluchtvaartsschool), som utbildar förare för KLM:s räkning. Det var med ett flygplan av typ 91A, som den kände svenske flygaren C.G. von Rosen den 9-10 maj 1947 överträffade gällande världsrekord i sträckflygning genom att non-stop-flyga från Stockholm till Addis Abeba, en sträcka på 5.862 km. Von Rosen var i luften nära 31 timmar, vilket gav en medelfart av 190 km/tim.

Bland andra uppgifter, som Safir 91A klarat med framgång, kan nämnas de flygningar, som gjordes i Antarktis vintern 1951 - 1952 av den svenska flygavdelningen i den engelsk - norsk - svenska Antarktis-expeditionen 1949 - 1952.

Ett annat intressant faktum är, att Safiren spelade en betydelsefull roll vid utvecklingen av såväl Saab 29 "Flygande Tunnan" som Saab 32 Lansen. Sålunda utprovades lågfartsegenskaper hos 29:ans pilformade vinge genom att en Safir med beteckningen Saab 201 utrustades med en 29-vinge i förminskad skala. Samma tillvägagångssätt tillämpades även när det gällde Lansen, vars vinge lågfartsprovades i en experiment-Safir med beteckningen Saab 202.

NY MOTOR VIKTIG FÖRBÄTTRING

Den viktigaste förbättringen av Safiren kom 1949, då prototypen till version 91B gjorde

sin första provflygning den 15.2. Den skilde sig från 91A genom en ny och starkare amerikansk motor av typ Lycoming O-435-A på 190 hk. Härigenom förbättrades ytterligare flygplanets prestanda och toppfarten ökades från 265 till 275 km/tim.

1951 valde svenska flygvapnet 91 B till nytt skolflygplan med beteckningen Sk50. Vid denna tidpunkt var emellertid Saabs egen produktionskapacitet helt upptagen med serietillverkningen av J 29. Beställningen hos en holländsk underleverantör, De Schelde i Dordrecht, som med början hösten 1952 levererade en serie på 110 st. 91 B och 10 st. 91 C. Sistnämnda versionen var en under mellantiden utvecklad 4-sitsig variant. Den i Holland byggda 91 B-serien levererades förutom till flygvapnet även till belgiska flygbolaget Sabena (sedemera sålda till Etiopien), etiopiska flygvapnet, Lufthansa och Air France (användes nu av Air France's flygklubb). Den holländskbyggda 91 C-serien levererades bl.a. till Indonesien och till en rad civila företag i England, Argentina, Tyskland, Österrike, Finland och Italien. År 1954 hade Saabs produktionskapacitet hunnit byggas ut så att tillverkningen av Safir kunde återupptas i Linköping.

ANDRA FÖRBÄTTRINGAR

År 1957 kom nästa stora förbättring av Safirens konstruktion i form av version 91 D, som är försedd med en ny och lättare Lycoming-motor av typ O-360-11A, en ny constant speed-propeller, nya bromsar och kraftigare generator, som möjliggör mera omfattande el- och radioutrustning. Den nya motorn ger minskad tomvikt, vilket medger ökad last eller mera utrustning. Den första kund, som beställde denna nya version, var det finska flygvapnet (i juli 1958: 20 flygplan). 1959 följde en ny finsk order på 10 flygplan, varav två med kamerainstallation för kartläggningsändamål.

Version 91 D utvecklades emellertid i första hand för den holländska statens civila flygskola RLS, som 1959 beställde 18 plan. De holländska Safirerna har omfattande instrumentering och radioutrustning och detta sammanhang har den minskade motorvikten stor betydelse.

Under 1959 erhöll Saab även beställning på

10 Safir 91 C från etiopiska flygvapnet samt 14 st av samma typ från svenska flygvapnet. Härmed ökade svenska flygvapnets Safir-anskaffning till 99 st, medan Etiopien skaffat sammanlagt 42 Safir-flygplan. Att svenska och etiopiska flygvapen valde 91 C efter tillkomsten av 91 D berodde på önskemålet att av underhållsskäl få samma motor som tidigare.

SAFIR GRUNDAR NYTT FLYGVAPEN

1960 beslöt den tunisiska regeringen att beställa 15 Safir-flygplan till sitt blivande flygvapen, som därigenom blev det 5:e flygvapen, som gick in för Safir.

Under 1961 har ytterligare beställningar in-



Ovan: Norge använder Safir vid Flyveskolen på Vaernes nära Trondheim.



Ovan: Safir med finska beteckningar. Nedan: Safir i tjänst hos Rijksluchtvaartschool, den holländska statens civila flygskola.



flutit dels från RLS i Holland på fem 91 D och från finska flygvapnet på fem. Härigenom har Holland anskaffat totalt 31 Safirer och Finland 35.

F.n. har sammanlagt omkring 300 Safir-flygplan beettillts. De som hittills levererats, har tillbringat mer än 375.000 timmar i luften. Trots betydande klimatskillnader i de länder, som använder Safiren, har de tekniska erfarenheterna varit goda.



Ovan: Det flygvapen, som först gick in för Safir som skolplan, var det etiopiska. Bilden visar ett par av de senaste tio Safir 91 G, som levererats till Etiopien.

Nedan: Tunisien är det femte flygvapen som valt Safir för den grundläggande skolningen.

