



MIROSLAV KHOL

Saab SF/AJSF 37 Viggen

Švédské království je známé svým striktním pojetím neutrality, kterou si uchovalo během obou světových válek. Tato politika je umožněna také díky schopnosti švédského obranného průmyslu vyvíjet a vyrábět i tak složité zbraňové systémy, jako jsou vojenské letouny. Výsledkem této schopnosti pak je nezávislost Švédska na dodávkách vojenského materiálu ze zahraničí. Jedním ze symbolů úspěchu průmyslu je i Viggen.

Předběžné studie na skutečně víceúčelový letoun byly zahájeny již počátkem padesátých let. Nový stroj měl nahradit jak Saab 32 Lansen, tak i Saab 35 Draken, který byl v té době ještě ve vývoji.

Požadavky kladené na nový letoun byly velmi vysoké, v přízemním letu měl dosahovat rychlosti $M=1$, ve výškách pak $M=2$. Měl být schopen vzletat a přistávat na plochách o délce 500 m, tak, aby mohl působit z řady rozptýlených le-

tišť po celé zemi. Také jeho obsluha měla být velmi jednoduchá, aby ji po krátkém výcviku mohli provádět záložníci a povolanci.

Konstruktéři firmy Saab vypracovali několik studií řady 1500, které zahrnovaly různé koncepce a pohonné jednotky. V prosinci 1961 Försvarets Materialverk rozhodl o použití modifikovaného motoru Pratt & Whitney JT8D, který měla v licenci vyrábět společnost Svenska Flygmotor. Poté mohli u Saabu dokončit projekt 1534, který byl po jeho schválení oficiálně přeznačen na Flygplan 37 (zkráceně Fpl 37).

Společnost Saab (Svenska Aeroplan Aktiebolaget) použila, v té době, revoluční koncepci s kachními plochami a delta křídlem. Pro motor na bázi civilního JT8D, do té doby používaného u Boeingu 727 a DC-9, vyvinuli u Svenska Flygmotor (později Volvo Flygmotor a Volvo Aero) modul přídavného spalování a u Saabu obraceč tahu integrovaný v zadní části trupu. Viggen, jak byl nový letoun pojmenován, se tak stal prvním vojenským jednomotorovým strojem, který měl jak přídavné spalování, tak i obraceč tahu. Tato pohonná jednotka dostala označení RM8A. Srdcem letounu se stal centrální počítač CK 37 spolu s radiolokátorem Ericsson PS-37/A.

První prototyp Viggenu, ve verzi AJ 37, odlepil od země šéfpilot Saabu Erik Dahlström 8. února 1967. Celkem bylo postaveno osm prototypů, z toho jeden dvoumístný. V dubnu 1968 objed-



Švédský přidělenec obrany Carl Herbertson předává letovou knihu do rukou generálmajora Ing. Emila Pupiše

nala švédská vláda dodávku sériových strojů ve verzích AJ, Sk, SH a SF.

První sériový útočný-stíhací AJ 37 (Attack-Jakt) vzlétl 23. ledna 1971 a dodávky k jednotkám byly zahájeny v červnu téhož roku. AJ 37 měly sériová čísla 37001-37108.



Kapitán Mikael Tormalm (vlevo) krátce po přeletu na letiště Praha-Kbely

Dále následovala dvoumístná cvičná varianta Sk 37 (Skol), která vzlétla poprvé 2. června 1970. První z celkem 17 kusů (37801-37817) byl předán v roce 1972. Letoun nemá radiolokátor a díky tomu má jen omezené možnosti bojového použití. Montáž druhého sedadla znamenala také snížení zásoby paliva ve vnitřních nádržích, a proto jsou Sk 37 téměř při všech úkolech vybaveny přídatnou podtrupovou nádrží. V průběhu modernizačního programu bylo 10 strojů upraveno na le-



touny pro simulaci cílů a použití pro úkoly radioelektronického boje.

Ze základní útočné modifikace byly v roce 1973 odvozeny také dvě průzkumné varianty, a to fotoprůzkumná SF 37 (Spanings Foto) následovaná verzí pro námořní hlídkování a průzkum SH 37 (Spanings Havsövervakning).

Fotoprůzkumná modifikace SF 37 byla navržena jako náhrada S-35E Draken. Místo radiolokátoru má ve speciálně tvarované přídi šest kamer, zatímco verze SH 37 (Spanings Havsövervakning) je vybavena výkonným radiolokátorem PS-371/A.

Prototyp SF 37 vzlétl 21. května 1973, celkem bylo vyrobeno 28 kusů výrobních čísel 37950-37977. Pro denní snímkování jsou v přídi kamery s ohniskovými vzdálenostmi 57, 120 a 600 mm a pro noční snímkování v infračerveném spektru řádkový scanner VKa 702. Mimo vestavěných kamer v přídi bylo možné podvěsit dva kontejnery s kamerami, osvětlovacím zařízením a jejich příslušenstvím. Letoun je vybaven elektronickými rušiči a pro vlastní obranu může být vyzbrojen dvojicí řízených střel Rb 24 nebo Rb 74 (licenční AIM-9J

a AIM-9L Sidewinder). Dodávky švédskému letectvu byly zahájeny v roce 1977 a poslední z 28 kusů byl předán Flygflottilj 21 dne 7. února 1980. Mimo jednotky F21 měly tuto verzi ve stavu F13 v Norköpingu a F17 v Ronneby.

V roce 2000 švédská vláda rozhodla o vytvoření sil rychlé reakce (SWEFRAP - Swedish Air Force RAPid reaction) v rámci programu Partnerství pro mír. Pro potřeby SWEFRAPu bylo asi 10 AJSF 37 modifikováno instalací GPS a druhé radiostanice pro plnění úkolů v sestavě mnohonárodních sil.

V říjnu 1972 byl podepsán kontrakt na vývoj přepadového stíhače JA 37, někdy také označovaného jako Jaktviggen. Největší změnou byl nový počítač a radiolokátor Ericsson PS-46/A spolu se sou-

HLAVNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Rozpětí	10,60 m
Délka	16,30 m
Hmotnost prázdného letounu	11 800 kg
Max. vzletová hmotnost	17 000 kg
Max. rychlost (H=11 000 m)	2 125 km/h
Dostup	18 300 m
Dolet	2100 km



visející avionikou. Navíc firma Volvo Flygmotor připravila výkonnější motor RM8B. Novinkou byla i pevná hlavňová výzbroj v podobě kanónu Oerlikon KCA ráže 30 mm, umístěného ve výstupku na spodní části trupu.

V roce 1993 byl zahájen modernizační program první generace Viggenů (AJ, SF, SH a Sk) na standard AJS (Attack, Jakt, Spaning), aby stroje mohly plnit všechny druhy úloh. U průzkumných verzí to spo-



Po přeletu na kbelské letiště se na ploše setkaly dvě legendy od švédské firmy SAAB

čívá zejména v možnosti nést rozšířené spektrum řízených střel vzduch-vzduch pro vlastní obranu. Z vnějšku se modernizované letouny neliší, hlavní rozdíl spočívá v náhradě softwaru palubního počítače. Také stíhací stroje prošly postupně několika fázemi omlazovací kúry.

Celkem bylo vyrobeno 329 sériových letounů, které jsou nyní téměř nahrazeny novými JAS 39 Gripen. Poslední Viggeny všech verzí létají u F21 a mají být vyřazeny do konce letošního roku.



Od letošního roku si můžeme Viggen prohlédnout i u nás, v Leteckém muzeu VHÚ. Vystavený fotoprůzkumný Viggen AJSF 37 s výrobním číslem 37957 byl vyroben na přelomu let 1977-1978 a zálet absolvoval 25. ledna 1978. Po letových zkouškách byl předán k 1. Division 21. Flygflottilj (F21) v Luleå-Kallax, kde sloužil až do konce své aktivní kariéry.

Ten nastal 25. dubna 2005, kdy jej na základně Ronneby osedlal pilot 211. squadrony kapitán Mikael Tormalm s volacím znakem „Butcher“. Po zhruba 50 minutách letu provedl průlet nad 24. základnou dopravního letectva a krátce po 15. hodině hladce dosedl na dráhu 24. Na jejím konci na něj již čekal stylový Follow Me - automobilový veterán Saab 96, který jej navedl na stojánek. Po posledním přistání má Viggen na svém kontě téměř 2800 nalétaných hodin. Po krátkém uvítání pilota se švédským přidělcem obrany, zástupci VHÚ Praha, velitelem kbelské základny a pózování pro fotografy byl stroj přetažen do jedno-

ho z hangárů. Zde jej švédští technici připravili pro předání do muzea, tak, aby mohl být 30. dubna při slavnostním zahájení sezóny 2005 představen návštěvníkům. Při této příležitosti předal švédský přidělenec obrany Carl Herbertsson letovou knihu do rukou zástupce náčelníka Generálního štábu - ředitele SOC MO generálmajora Ing. Emila Pupiše a ředitele VHÚ Praha pplk. Mgr. Aleše Knížka.

Draken s Viggenem tak v Leteckém muzeu představují pomalu, ale jistě doplňující část konstrukční řady letounů Saab, zatímco jejich nástupce JAS-39 Gripen byl v nedávné době zařazen do výzbroje AČR. ■

Viggen můžete během letošní sezóny obdivovat v Leteckém muzeu VHÚ až do 29. října 2005, denně mimo pondělí od 10.00 do 18.00 hodin.
tel.: 973 207 500, 973 207 504,
www.militarymuseum.cz

