

V roce 1909 došlo na švédském nebi k významné události. Před užaslými zraky obyvatel Stockholmu se na obloze objevilo letadlo, pilotované francouzským letcem. Mezi diváky byl i svobodný pán Carl Cederström, který rok poté obdržel letecký diplom č. 74 a stal se prvním švédským pilotem.

V roce 1911 se francouzská armáda rozhodla zařadit do výzbroje letadla. Z 33 strojů zvítězily Nieuport IV G a Bréguet 41. Švédsko zakoupilo oba stroje ke studijním účelům; část ceny byla hrazena z veřejné sbírky. Bréguet havaroval, zatímco Nieuport se stal prvním strojem švédského letectva.

V roce 1913 přesídlilo vojenské letectvo z Axevala Hed do hangárů v Malmen u Linköpingu. Součástí komplexu byly dílny, v nichž byla postavena řada licenčních i vlastních letadel. V roce 1916 vznikl armádní letecký sbor, který zde působil 10 let do doby, než se letectvo stalo samostatným druhem vojsk. Postupem času zde sídlilo několik leteckých útvarů, jako královské východogötlandské letecké křídlo F3 nebo vrtulníkový pluk. V roce 1985 zde bylo otevřeno letecké muzeum, které jsme rovněž navštívili s CK Praděd Inter a Klubem cestovatelů Střelecké revue.

Ve dvou halách je soustředěna sbírka letadel, motorů, přístrojů a zbraní. Mezi exponáty nalezneme i několik unikátů. Jsou tu první stroje švédského letectva, i Nieuport IV G z let 1912 - 1919. Vystavený Bréguet III 41 je replikou, při níž bylo použito značné množství originálních dílů. Průzkumný a cvičný Albatros B II z roku 1925 je jedním z 42 kusů vyrobených ve zdejší závodech FVM. Původně berlínská firma Albatros předala výrobu do Vidně-Stadlau, kde v roce 1917 přešla ve firmu Phönix Flugzeugwerke AG. Z její produkce pochází i vystavená stíhačka Phönix D III - po první světové válce se 158 strojů dostalo do výzbroje švédského letectva. Stíhačky též vyráběla švédská firma FVM, její stroje však měly slabší motor BMW a konstrukce byla zhotovena z těžších materiálů.

Jedinečný je také hydroplán Macchi M7 z let 1921 - 1927. Letoun vycházel ze stroje M5 a poháněl ho motor Isot-



Lodní PLRS Bloodhound II sloužily ve švédském námornictvu v letech 1964 - 1978. S maximální rychlostí 3300 km/h měly dostřel přes 50 km.

Letecké muzeum v Linköpingu

ta-Fraschini V6 o výkonu 250 k. V roce 1919 byly dva stroje vyvezeny do Argentiny a Švédska. Vylepšené verze M7bis zvítězila v roce 1921 ve slavném závodě hydroplánů Schneider Trophy. Ve třicátých letech se rozhodlo švédské letectvo nakoupit licence v Itálii. Do výzbroje švédského stíhacího letectva byl zařazen Fiat CR 42 Falco. Letoun vyprojektoval C. Rosatelli v roce 1938 podle požadavků italského ministerstva letectví. Tento dvouplošník byl vlastně anachronismem,

začal se vyrábět v době, kdy již Fiat nabízel dolnoplošník G 50. V roce 1940 bylo do Švédska dodáno 72 strojů, které létaly u F9 v Gothenburgu jako stíhací-bombardovací nebo noční stíhací stroje. Po druhé světové válce řada z nich sloužila k vlečení terčů.

Dalším stíhacím strojem byl Reggiane Re 2000. Ten byl vyroben roku 1937 v Officine Meccaniche Reggiane SA, což byl sesterský závod firmy Caproni. Zavalitý tvar trupu vycházel z trendů americké konstrukční školy.



Italský stroj ve švédských službách - Fiat CR42 z 30. let

Po válce byla letadla italského a amerického původu postupně nahrazována stroji z domácí produkce. Bombardér B 18 byl výrobkem firmy Saab. Jednotlivé verze z celkové dodávky 119 kusů sloužily v letech 1945 - 1974 jako bombardovací, průzkumné, torpédové nebo bitevní. Posledně jmenovaná verze byla vyzbrojena bombami, raketami, třemi 13mm kulomety a zejména 57mm kanonem Bofors. Vystavený bombardér se v roce 1946 zřítil do moře, po 33 letech byl vyzdvížen a nyní je restaurován. Saab 21 byla neobvyklá konstrukce samonosného dolnoplošníku s dvěma nosníky ocasních ploch a tlačnou vrtulí. Výzbroj tvořily rakety nebo 8 kulometů ráže 13,2 mm. Verze Saab 21R byla vybavena proudovým motorem De Havilland Goblin.

Exponáty na venkovní ploše muzea převážně představují poválečnou

Letoun létal v maďarském letectvu pod označením Hejja a 60 strojů bylo dodáno do Švédska, kde sloužily jako J 20 do roku 1945. Bombardér B16 a námořní průzkumná verze S16 byly původně italské stroje Caproni Ca 313. V letech 1940 - 1941 jich bylo k švédskému letectvu zařazeno 84. Raritou ve zdejších sbírkách je dvoumotorový bombardér B3. Stroj vznikl v Německu roku 1934 jako Ju 86 a v červnu 1936 byl vyvezen do Švédska. Následující objednávka zněla na 39 letadel. Další 40 vyrobila v licenci firma Saab v Trollhättanu.

Bombardovací letoun Hawker Hart byl v době svého vzniku rychlejší než soudobé stíhačky. V roce 1934 byl povoleno jejich vývoz a v letech 1935 - 1936 byly vyráběny ve Švédsku firmou Saab. Spolu s 12 stroji Gloster Gladiator byly čtyři harty po dobu zimní (sovětsko-finské) války nasazeny na frontě v rámci jednotky F19. Švédští dobrovolníci za tři měsíce bojů zaznamenali 10 sestřelů. Vystavené stroje mají zna-

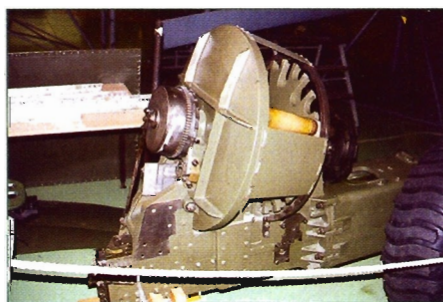
ky finského letectva. U jednotky sloužil také další vzácný exemplář muzea, spojovací letoun Raab Katzenstein, vybavený československým motorem Walter Castor 1A.



Bombardovací Hawker Hart se znaky finského letectva z doby tzv. zimní války



Automatickým kanonem Bofors m/47 ráže 57 mm byly od 40. let vyzbrojeny bitevní verze lehkých bombardérů B 18B. Mohutný kanon určený proti tankům měl kadenci 180 r/min, účinný dostřel přes 2 km, celkovou délku 5140 mm, hmotnost 735 kg a v bubnovém zásobníku nesl 40 nábojů. 2,5kg; střela měla $v_0 = 700 \text{ ms}^{-1}$.



produkcí firmy Saab. Např. Saab 29 Tunan nezapře svůj původ v německém Me P-1101. Švédové využili německé výzkumy šípových křidel a Tunan byl prvním zavedeným sériovým proudovým strojem tohoto typu v západní Evropě. Ze stejné líhne jsou i další letadla, jako Saab 35 Draken, jeden z prvních strojů koncipovaných jako STOL, či Saab 37 Viggen z roku 1971, nebo cvičný a spojovací (event. také bitevní a průzkumný) Saab 105. Řada exponátů jsou prototypy a některé z vystavených typů slouží v letectvu několika evropských zemí dodnes.