



Nils Eiberts flygmotor – konstruerad och byggd för Loppan

BO EKLUND

År 1935 presenterade fransmannen Henri Mignet sin "Le Pou de Ciel", Himmelslusen eller "Den flygande loppa" som namnet blev i svensk populäröversättning. Den presenterades i slutet av samma år för svensk publik genom flygtidskriften *Flygning*.

Loppa blev till en början en stor succé och många tilltänkta hembyggare beställde ritningar och byggnadsinstruktioner via tidskriften *Flygning*. Att hitta en lämplig motor till ett så lätt flygplan var emellertid ett problem. Oftast tänkte hembyggarna att använda en motorcykelmotor, vilket nog oftast var en dålig lösning. Tillgängliga motorer kunde vara i dåligt skick och alternativet att ta en motor från en ny motorcykel var för de flesta inte ekonomiskt möjligt. Dessutom var motorcykelmotorerna i bland för tunga och för att få ett vettigt propeller-varvtal måste propelleraxeln oftast växlas ned.

Utomlands fanns det emellertid små passande motorer, speciellt konstruerade och byggda för detta ändamål. Fabrikat som ABC, Anzani, Douglas och Scott från England, Aubier-Dunne, Train och Poin-sard från Frankrike, Sarolea från Belgien, Walter och Praga från Tjeckoslovakien, med flera, fanns tillgängliga, men det var naturligtvis besvärligt att importera från utlandet.

Motorfirmor i Sverige som Belgimex, Motorkraft och andra erbjöd sig att importera motorer från utlandet, men innehavarna till Motorverkstaden Drott i Stockholm, Berthold Ericsson och Thor Gershman, tyckte att det borde finnas något svensktillverkat alternativ. De gav år 1935 Nils Eiber, som drev en mekanisk verkstad på Kungsholmen, i uppdrag att konstruera och bygga en lämplig motor för Loppa.

Nils Eiber gav sig med sedvanlig energi i kast med att konstruera och bygga en motor.

Med endast några skisser som underlag och ett vevhus till den tvåcylindriga fyrtakts utombordsmotor han redan hade liggande som gjutämne, satte Nils Eiber igång och byggde en motor. Det befintliga vevhuset kunde utan alltför stora ändringar anpassas till de nykonstruerade cylindrar han lät gjuta upp.

Den nya motorn blev en 1 150 cc tvåtakts boxermotor. Borrning och slaglängd 90 x 90 mm. Effekten beräknades till 40 hkr vid 4 000 rpm.

Efter att Nils Eiber hade arbetat i stort sett dygnet runt var motorn klar redan efter några veckor och provkördes i bänk i Drotts verkstad. Nils Eiber fick bara tillfälle att bygga en prototyp av flygmotorn, som säkert var en mycket lyckad konstruktion.

Provkörningarna verkade lovande och motorn monterades in i en Loppa som byggts av en byggmästare Georg Eriksson i Spånga (han hade varit med om att bygga hangaren vid Bromma flygplats).

Provflygning

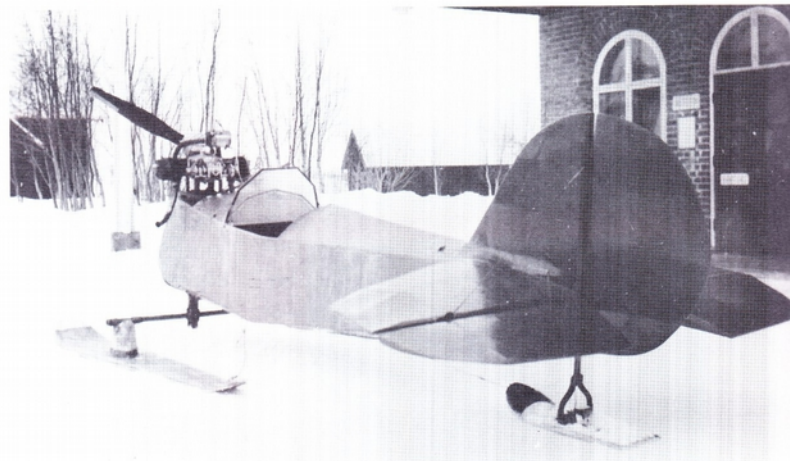
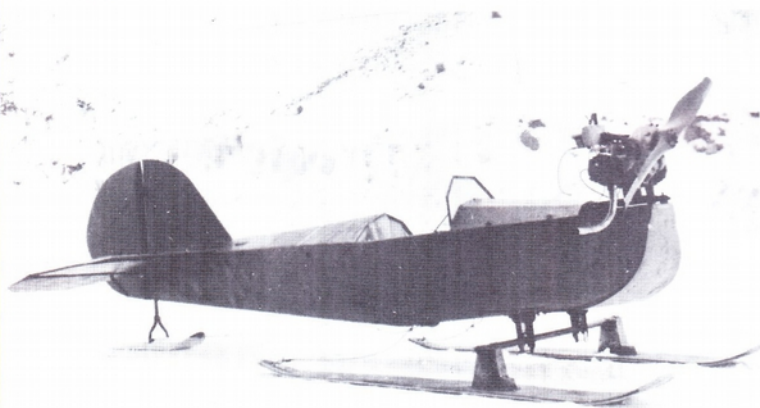
På det nyöppnade Bromma flygplats skulle provflygningarna ske. Motorn varvade tillfredsställande, men propellervarvet var för lågt beroende på en ej passande utväxling mellan motoraxel och propeller (2:1), så Loppa kom aldrig upp i luften.

Motorn demonterades och utväxlingen ändrades, men innan ny provflygning hann ske förbjöd luftfartsmyndigheterna "Den flygande loppa". På goda grunder ansågs den ha vissa farliga egenskaper. Flera olyckor med dödlig utgång hade redan skett på olika håll i Europa.

Flygmotorn från Drott/Eiber fick på så sätt ett till synes hastigt och snöpligt slut. Men trots misslyckandet i Loppa kom motorn till god användning i en annan typ av fordon.

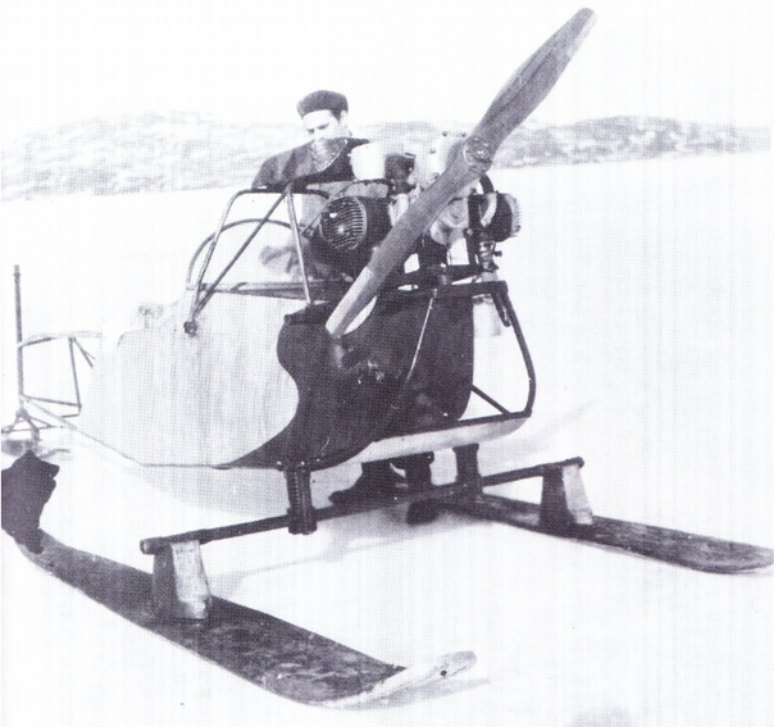
Motorsläde

Motorn såldes 1937 via en annan inom motorcykelbranschen känd verkstadsägare i Stockholm, Fritz Lövgren, till Sven



Gaston Sundgrens motorsläde i sitt första utförande där han hoppas kunna styra farkosten med slädens sidoroder. Foto via Gaston Sundgren.

Samma släde som på bilden till vänster med Nils Eiberts motorkonstruktion. Notera att det fanns även ett höjdroder. Foto via Gaston Sundgren.



Sundgrens andra motorsläde utan sidoroder och istället en styrbar stjärtskida. Foto via Gaston Sundgren.

Denna bild visar den styrbara stjärtskidan och roderlinorna samt den lilla vingen med bränsletank innuti. Foto via Gaston Sundgren.

Källman, som då var föreståndare vid järnvägsstationen Rautas väster om Kiruna på järnvägslinjen till Narvik.

Källman byggde med goda råd och hjälp från Fritz Lövgren en snösläde som han använde till att köra runt på Torne träsk. Han använde ej motorn mycket beroende på hans känsla för osäkerheten med en propeller utan skydd, och sålde den år 1948 till Gaston Sundgren, då stationsföreståndare vid Torneträsk, några stationer väster om Rautas på samma järnvägslinje.

Ombyggd motorsläde

Sundgren byggde en ny motorsläde i form av ett flygplan utan vingar. Motorn monterades framtill med dragande propeller. Släden byggdes av krom-molybden-rör, främre delen av kroppen kläddes med plywood medan bakkroppen och stabilisator/fena kläddes med duk. Skidor från en slaktad *Norseman* modifierades något och monterades med fjädrande "landningsställ". En styrbar stjärtskida monterades. Bränsletank med batteridrivna pump sattes under sätet.

Sundgren upptäckte snart att hans idé att kunna styra släden med sidorodret ej fungerade i praktiken, så han byggde snart om släden. Hela stjärtpartiet togs bort och ett par stålskenor monterades under den styrbara stjärtskidan. Bränsletanken ändrades, nu blev det i form av en gammal tank från en motorcykel, som placerades över och bakom motorn. Detta för att inte riskera motorstopp på grund av tomt batteri. Pumpen drevs tidigare av ett batteri och någon laddningsgenerator fanns inte.

Motorn fungerade mycket bra. Källman hade tidigare försett cylindertopparna med "snaps"-kranar så att han skulle kunna hålla i lite eter in i förbränningsrummen för att få motorn mer lättstartad i den tidvis starka kylan. Det visade sig fungera bra.

Sundgren insåg snart att det var svårt att ställa in de två magneterna exakt lika

för bägge cylindrarna, så han beställde och monterade en ny magnet, speciellt avsedd för en tvåcylindrig motor, från SEM i Åmål. Amalförgasaren som hade en diameter på 1" 1/8 byttes ut mot en större Vacturi-förgasare från en utombordsmotor, vilket gav motorn mer kraft.

Omkring 1954 försåg Sundgren släden med en kort "vinge", 2 meter i spännvidd och 0,8 meter bred med ändskivor av aluminiumplåt. Vingen placerades där bränsletanken tidigare varit monterad medan bränsletanken placerades innuti vingen.

Avsikten med vingen var inte att få släden att flyga, utan att få den mer stabil vid körning i hög fart.

Efter vissa justeringar av vingens anfallsinkel visade det sig att den fungerade som tänkt.

Sundgrens nästa tanke i utvecklingen av släden var att förse den med en ny vinge med 4 meter i spännvidd, med avsikt att då kunna göra små hopp i luften över Tor-

neträskis. Av olika anledningar avslutades emellertid utvecklingen av släden. Sundgren köpte senare en snövessla och vidare en Piper Cub (Ahrenbergs-Cub). Han tröttnade även på flygandet, mycket beroende på som han sade:

– Den lokala flygklubben ändrade sin inställning till att mer bli en fotoklubb.

Släden slaktades och finns inte kvar. Motorn ställdes undan och fanns bevarad i mycket gott originalskick, tills jag någon gång under år 1984 efter mycket eftersökande och letande efter de berörda personerna, bland annat med hjälp av min gode vän Nils Lövgren, brorson till tidigare involverade Fritz Lövgren, lyckades finna motorn hos Sundgren i Kiruna och då få köpa den.

År 2017 övergick ägandet av motorn till Arlanda Flygmuseum där förhoppningsvis motorn kan bevaras som ett stycke av svensk flyg- och motorhistoria.

Eiberts tvåcylindriga motor som konstruerades speciellt för en *Flygande Loppa*. Motorn finns idag utställd i Arlandasamlingarna på Arlanda. Foto Jan Forsgren.

