

Under år 1919 avvecklades den 1916 startade, skickligt genomförda och framgångsrika flygmotortillverkningen vid A. B. ENOCH THULINS AEROPLANFABRIK i Landskrona. I allt byggdes där ca 700 flygmotorer av olika typer. Den mest kända är Thulinmotorn typ A på 80 hk — en niocylindrig, roterande, luftkyld stjärnmotor. Denna typ tillverkades i 460 exemplar under perioden 1916—18, varav huvudparten levererades till Holland och bl.a. efteråt monterades i en del Fokkerjaktplan.

● Då ett antal Thulin A-motorer efter Thulinfabrikens likvidation i samband med krigsslutet år 1919 var till salu, inköptes dessa mycket förmånligt av Malmenflygets chef, dåvarande kaptenen Ernst Fogman. Den kände veteranflygaren där, kapten Gösta von Porat, började under en vistelse i Paris fundera på en lämplig användning för dem.

ENSITSARE

Eftersom motorstyrkan var relativt blygsam, var det främst ett ensitsigt övningsplan som han anåg kunde bli aktuellt. Ett sådant flygplan skulle kunna utgöra ett gott komplement till de tvåsitsiga skolflygplanen av Albatrostyp med dubbelkommando (se nr 1/67 av Flygvapen-Nytt).

● Vid sin hemkomst till Sverige överlämnade von Porat sina skisser och funderingar till flygingenjören Henry Kjellson vid Flygkompaniets verkstäder på Malmen (FVM). Kjellson ritade och konstruerade efter Porats anvisningar ett litet ensitsigt övningsplan kring den tidigare inköpta Thulinmotorn.

"KÄRT BARN..."

Omkring 1919/20 var den första prototypen av det nya flygplanet klart att provflygas. Det kallades av sina konstruktörer "Tummeliten", av den flygande personalen snart "Tummelisa" eller bara "Lisa". Det uppges, att löjtnant Gustaf von Segebaden utförde flera rullprov på marken och att kapten von Porat gjorde den första egentliga provflygningen.

● Serietillverkningen vidtog och totalt tillverkade Malmenverkstäderna 15 Tummelitenplan, inklusive prototypen. De tjänstgjorde som övningsplan på Malmen fram till det fristående flygvapnets tillkomst den 1 juli 1926. Från detta datum överfördes 11 Tummeliten till flygvapnet och blev den ena av de två första typerna övningsplan där. Ca 1927 fick Tummeliten flygvapnets typbeteckning Ö 1.

GAMMAL I GÄR'N

Planen användes då vid Flygskolkåren (F5) på Ljungbyhed och

senare återfördes planen till F3 på Malmen. Man kan tänka sig att "Lisan" nu skulle närma sig pensionsåldern, men så blev ingalunda fallet. Planet var mycket populärt bland flertalet av flygarerna. Under 1928 levererades en serie om 10 nyttillverkade Ö 1 från flygvapnets centrala flygverkstad Malmen (CVM). Så sent som 1933 monterades tre Ö 1 där genom att delar från tidigare kasserade plan utnyttjades — samt reservdelar. "Ö 1:orna" (Tummeliten) var i aktiv tjänst fram till 1935, då samtliga kasserades.

● Ett exemplar, som tjänstgjort vid Stabens Flygavdelning på Barkarby, finns besvarat i de historiska samlingarna på Malmen och är fortfarande flygdugligt. Det flögs i samband med flygvapnets 25-årsjubileum år 1951 samt 1962, vid 50-årsjubileet av svenskt militärflygs tillkomst.

KÄNSLIG...

Tummeliten-planen krävde en känslig

Liten och känslig - men populär



lig hand av sina piloter. Atskilliga förare kunde aldrig lära sig tekniken. Bl.a. var motorns tomgångsvarv högt. Detta motverkades till en del vid körning på marken samt vid landning genom att föraren "kuperade" (bröt tändningen) med korta mellanrum. Landningsstället var smalt, vilket på ojämna länt kunde resultera i ground-loop.

● På undervingarna fanns rottingbågar, vilka avsågs förhindra att planet vid "krängning" skulle doppa någon vingspets i marken. Om planet slog runt blev materielskadorna små. Propellern klarade sig oftast, men ibland fick propellernäsan på vevhuset riktas. Om föraren inte var alltför lång och satt väl fastspänd var risken för personsador i allmänhet ringa.

LÄTT MEN KNEPIG

Tummeliten hade utomordentliga goda flygegenskaper och lämpade sig väl för avancerad flygning. Dock medförde den roterande motorn att tekniken vid avancerad

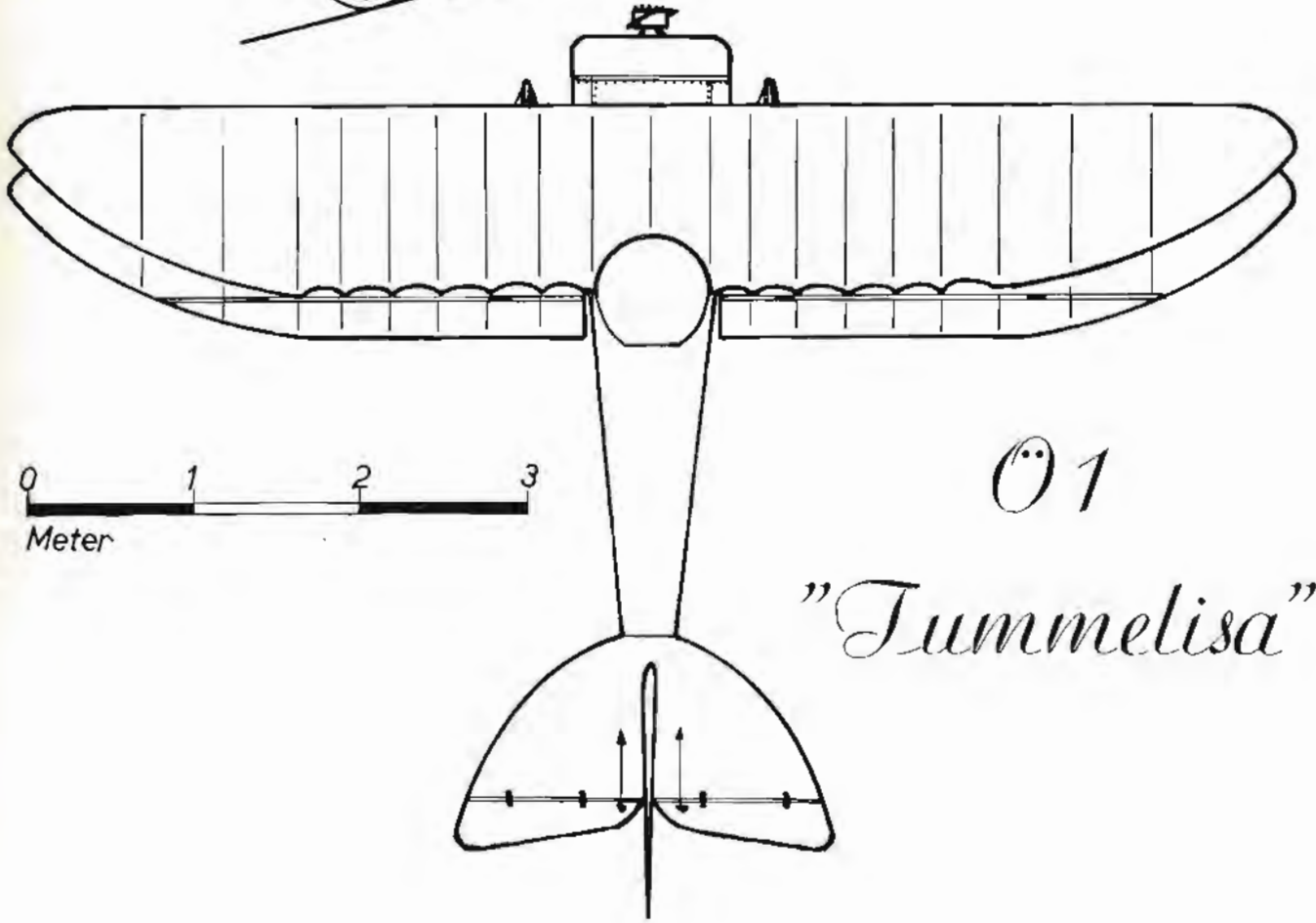
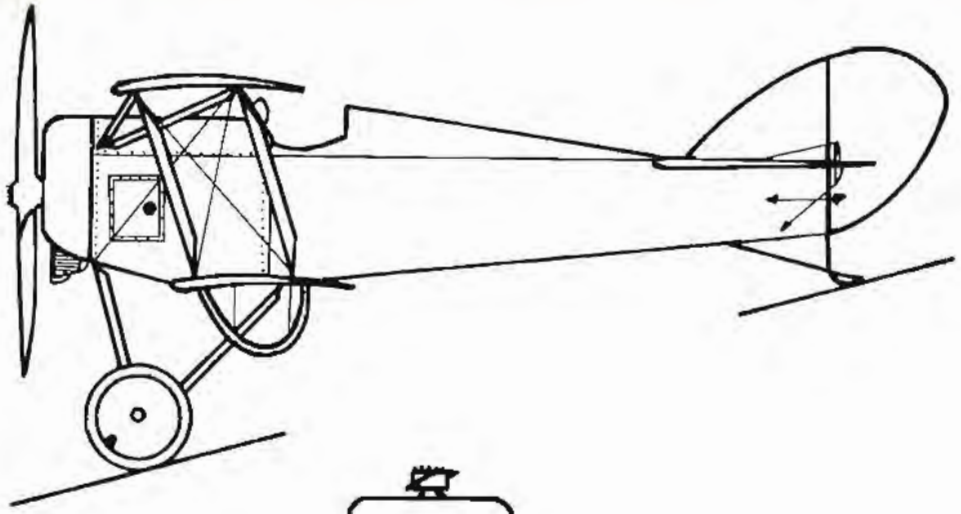
flygning något skilde sig från den som användes med vissa andra flygplantyper. Att t.ex. utföra looping med Tummeliten krävde påpasslighet.

Bo Widfeldt

*

PRESTANDA: TUMMELITEN, Ö 1.

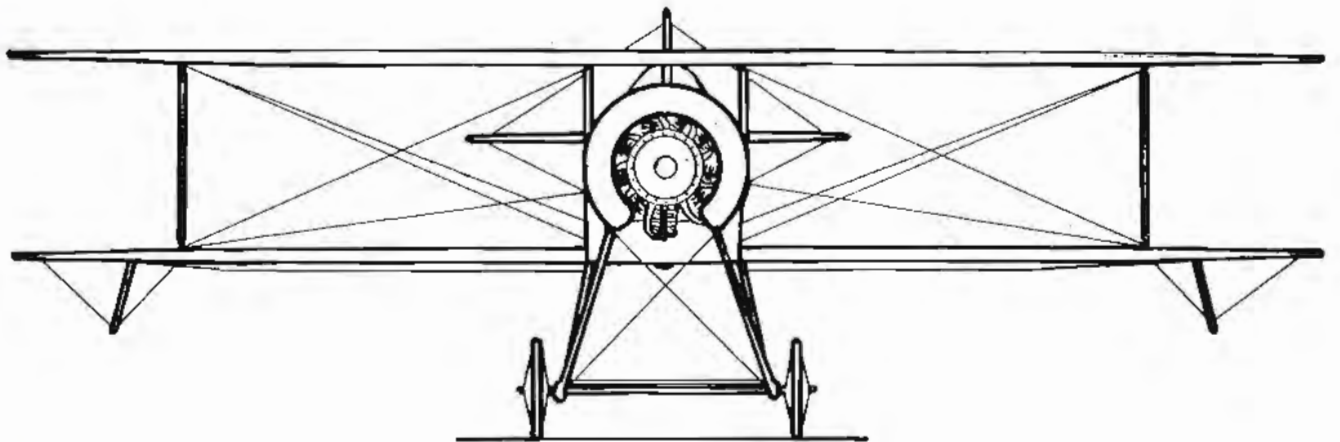
| Motortyp: | Thulin typ A |
|-------------------|-------------------|
| Motoreffekt: | 90 hk |
| Spännvidd: | 7,8 m |
| Längd: | 5,5 " |
| Höjd: | 2,35 " |
| Vingyta: | 13 m ² |
| Tomvikt: | ca 410 kg |
| Flygvikt: | ca 575 " |
| Besättning: | 1 man |
| Hastighet: | Ca 145 km/tim |
| Stigtid: | ca 4 min/km |
| Topp höjd: | 5 km |
| Flygsträcka: | ca 300 km |
| Startsträcka: | ca 100 m |
| Landningssträcka: | ca 100 m |



0 1 2 3
Meter

01

"Tummelisa"



BLO 67