

## **Ove Dahlén om ”Malmö Flygindustri, det lilla företaget som kunde”**

Som första föredragshållare under hösten fick vi i SFF Göteborg, ett drygt femtiotal åhörare, lyssna till Ove Dahlén, som höll ett föredrag om ”Malmö Flygindustri, det lilla företaget som kunde”.

Ove anställdes, som ingenjör, vid Malmö Flygindustri, MFI, som trots namnet vid den tidpunkten inte sysslade med flyg utan med olika sorters kompositkonstruktioner. Några år senare tillkom dock den lilla MFI-9 Junior, och eftersom Ove var segelflygare och arméflygare blev han nu företagets chefsprovflygare. Flygutprovning fortsatte med MFI-10, -15 och -17. Senare blev MFI uppköpt av Saab, och på 1980-talet ledde det till att Ove Dahlén blev chef för SAAB:s mycket framgångsrika försäljning i USA av trafikflygplanet Saab 340.

MFI historia är lång. Ove gav oss en kronologisk resa från Kanotverkstaden i Båstad till SAAB.

Rudolf Abelin, ingenjör, flygplanskonstruktör och pionjär inom komposittillverkning, kontaktade Svenska kanotverkstaden i Båstad, som tillverkade kanoter bland annat till kanotmästaren Gert Fredriksson, om möjligheten att på träverkstaden tillverka segelflygplan. Flygplansbygget krävde större plats än vad lokalerna i Båstad kunde erbjuda. Företaget flyttade då till nybyggda lokaler vid Halmstad flygfält och i samband med flytten ombildades företaget till AB Svenska Kanoverken, SKV.

Det nybildade SKV tillverkade glidflygplan av typen Grunau 9, licensbyggde två Olympiaplan och en förstärkt Grunau Baby avsedd för avancerad flygning.

SKV ombildades efter några år till AB Flygindustri, AFI, eftersom tonvikten av produktionen hade ändrats från kanoter till flygplan.

Företaget fick en stor order på glidflygplanet Schneider SG-38 från flygvapnet. Förutom flygplan tillverkades cirka 200 byggsatser av glidflygplanet. Balkar, spryglar och övriga tillsågade delar färdiga för montering levererades till flygvapnets flottiljer och segelflygklubbar. AFI:s konstruerade, med hjälp av Tord Lindmalm, egna flygplan. Den första egna konstruktionen var ett litet segelflygplan, Fi-1, med en äggformad framkropp.

DFS Weihe licenstillverkades också för AB Flygplans (Norrköping) räkning då dessa på grund av överbeläggning inte kunde klara av sina leveranser till flygvapnet.

Man skissade på en lastglidare, Fi-2, för transport av sex soldater. Konstruktionen fortsatte efter flygvapnets önskemål med Fi-3. Ett flygplan som skulle kunna lasta 12 man eller 1250 kg. Efter fabriksprovflygningen bogserades flygplanet till Malmslätt för vidare flygprov. Under ett fullastprov havererade flygplanet i trakten av Skänninge. Då det andra världskriget gick mot sitt slut och behovet av transportflygplan kunde lösas på andra vägar annullerades flygvapnets beställning.

Under våren 1945 flyttade AFI till Malmö och fick en ny ägare, Frans Henrik Kockum, för att bli en del av det nystartade Kockum Flygindustri i Malmö. Företaget ombildades till AB Malmö Flygindustri med den tidigare tekniska chefen Rudolf Abelin som verkställande direktör. Den 1 februari 1957 övertogs fabriken av Trelleborgs Gummifabriks AB, som ville komplettera företaget med MFI:s kunskaper om armerad plast. Företaget var bland de första som arbetade med produkter i armerad plast. MFI utvecklade bland annat karossen till

SAAB:s konceptbil MFI-13, en bil som senare kom att bli förlaga för Saab Sonett och kom att tillverkas i ungefär 10 300 exemplar. Vidare tillverkades delar till raketkapseln RK-57, kroppen vingarna och containern till Boforsroboten Robot 53 Bantam, olika tankar och även delar till lysrörsarmaturer.

MFI, som kom att fortsätta utvecklingen av flygplan, såldes vidare till SAAB i mars 1968.

Ove gav oss nu en bild av aktiviteterna kring tillverkning, produktion, utprovning och användningen av flygplanen MFI-9, MFI-10, MFI-15 och MFI-17.

MFI-9, 50 år i år, ett tvåsitsigt sport- och skolflygplan konstruerades av Björn Andreasson. Björn, tidigare vid McDonnell och Convair där han på fritiden konstruerade BA-7, konstruerade utgående från BA-7 det som kom att bli MFI-9 som förutom i MFI kom att licenstillverkas av Bölkow Apparatenbau i München och i Indien. Typen blev senare internationellt känd när Carl Gustaf von Rosen lät montera raketer under vingarna och på kort tid slog ut stora delar av Nigerias flygvapen.

Under samma tidsperiod tillverkades på MFI, av elever under utbildning till flygplansplåtslagare, prototypen till dubbeldäckaren BA-4, en typ som senare användes vid uppvisningarna då Leif Simonsson med SE-XCA utförde dubbel Lomcevak, en framlänges dubbel kullerbytta på stället.

MFI-10, Vipan, konstruerades av Ernst-August Wohlberg och framtogs för artilleriledning och flygspaning. Tre provflygplan tillverkades, men typen serietillverkades aldrig. Flygplanet var en föregångare när det gäller tillämpning av helmetallsandwich-teknologi, försett med ett sporrhjul och ett huvudställ tillverkat i glasfiberarmerad plast. MFI levererade två stycken flygplan till Svenska arméflyget för utvärdering. Flygplanets var tänkt för artilleriledning, spaning, samband, skolning och ambulansflygning. Civilt räknade man med att sälja det som rese- godstransport och bogserflygplan. De militära beställningarna uteblev och det kom att tillverkas endast i tre exemplar. Vipan var ett tag aktuell för licenstillverkning i Spanien. Exkung Simeon II av Bulgarien kontaktade MFI om möjligheten att tillverka flygplanet. Därav blev dock intet.

MFI-9 växte i storlek och tillverkades i varianterna MFI-15 Safari och MFI-17 Supporter som ett kombinerat skol- och nyttoflygplan, att användas både civilt och militärt. Flygplanet kunde förses med sporrhjul eller noshjul. Även denna typ blev känd när Carl Gustaf von Rosen genomförde matfällning i Etiopien 1974. MFI-17 har idag tillverkats i ungefär 500 exemplar i Pakistan och fortsatt är det SAAB som har konstruktionsansvaret för MFI:s modeller

Sammanfattningsvis gav oss Ove, med sin långa erfarenhet, en mycket god uppfattning av vad ett litet företag kan åstadkomma. Det var både intressant och tankeväckande främst för att det så tydligt visar att det även med relativt små medel och en kombination av konstruktiva idéer och hög kompetens går att komma långt. Dessutom gav Oves föredrag parallellt med det stora antalet intressanta bilder på de olika modellerna och dess användning en tydlig illustration av företagets utveckling.

*/Sune Larsson SFF-G*

---o-oÔo-o---

17OCT08/LSN