

Så föddes LEGENDEN

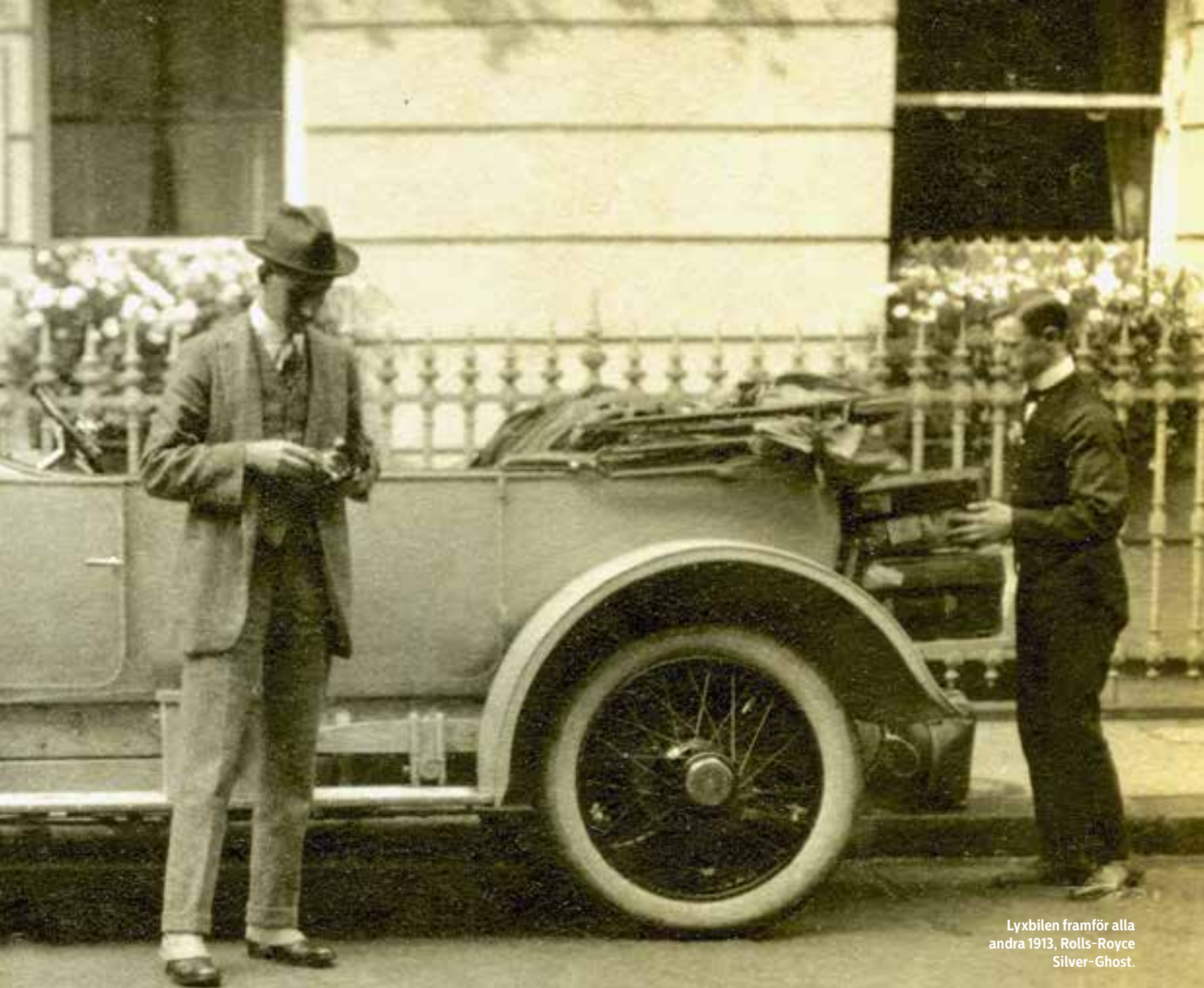
I början av förra seklet var framtiden ljus. Europa hade inte haft något krig på över 30 år. Ingenjörerna firade ständigt nya triumfer med maskiner som skulle göra människornas liv allt bättre. Och bland dem med riktigt mycket pengar fanns folk som kunde unna sig det bästa.

Det var då Charles Stewart Rolls och Frederick Henry Royce slog sig samman för att bygga bilar åt alla som hade råd. Rolls dog i en flygolycka 1910. (Han fick den tvivelaktiga äran av att bli förste engelsmannen att omkomma i en sådan efter att stjärtpartiet på hans Wright Flyer brutits av i luften).

Royce drev företaget vidare. Juvelen i kronan var Rolls-Royce Ghost, en lyxbil i ett utförande som ingen tidigare sett maken till.

Så kom katastrofen. I augusti 1914 gled Europa in i ett stort krig som ingen några veckor tidigare ens trodde var möjligt. Efterfrågan på lyxbilar störtade. Styrelsen för Rolls-Royce bestämde sig för att snabbt göra sig av med halva arbetsstyrkan och att halvera arbetstiden för dem som blev kvar. Ruinen var nära.

Räddningen blev en förfrågan från Royal Aircraft Factory, det företag som ansvarade för leveranser av flygplan till den



Lyxbilen framför alla andra 1913, Rolls-Royce Silver-Ghost.

När första världskriget bröt ut fick biltillverkaren Rolls-Royce beställning på licenstillverkning av en liten fransk flygmotor. Det borde gå att göra något bättre, ansåg Frederick Henry Royce. Det var början på en hundraårig framgångssaga.

TEXT JONAS BJÖRNSTAM



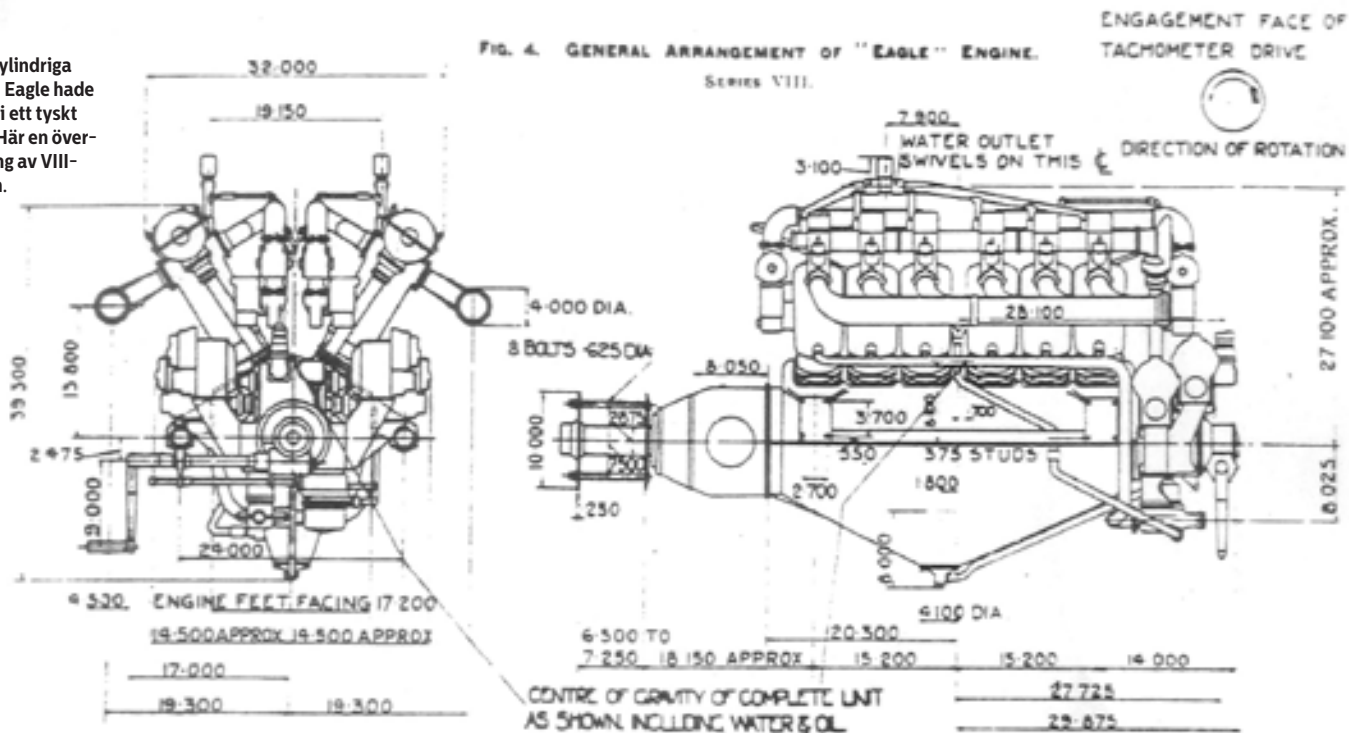
Delar av arbetsstyrkan i Rolls-Royce Derbyfabrik i slutet av första världskriget. I förgrunden några Eagle VIII, i bakgrunden Vickers Vimy i väntan på motorer.

brittiska militären. Uppdraget gällde licenstillverkning av en fransk Renaultmotor avsedd för BE.2. (Se Flygrevyn nr: 1-2014). Beställningen gällde till en början bara 50 enheter.

Henry Royce var vid den här tiden 51 år gammal. Hans hälsa var vacklande. För att komma bort från den sotiga industrimiljön hade han bosatt sig vid kusten, 30 mil från fabriken i Derby i mellersta Storbritanniens industridistrikt. Någon tidigare erfarenhet av flygmotorer hade han inte, men han kastade sig entusiastiskt över de franska ritningarna.

Renaultmotorn var en luftkyld V8 med gjutna cylindrar. Den levererade 80 hästkrafter som mest. Royce blev föga imponerad. Motorn var både bränsle- och oljetörstig och han fann den →

Den tolvcy lindriga V-motorn Eagle hade sin grund i ett tyskt concept. Här en översiktsritning av VIII-versionen.



Eaglemotorn togs fram för den tvåmotoriga bombaren Handley Page Typ O/100. Detta är en senare version, O/400.



Den tvåmotoriga flygbåten Curtiss Model H.

alldeles för tung i förhållande till kraften den levererade.

Han bestämde sig för att åstadkomma något bättre. Han ansåg att en vätskekyld motor skulle ge ett bra mycket bättre kraft/vikt-förhållande.

När krigsministeriet bara en månad efter krigsutbrottet kom med en beställning på en 200-hästars flygmotor hade Royce redan ritningarna klara. Han baserade dem dels på en 40/50-hästars bilmotor av egen tillverkning, dels på DF80, en sexcy lindrig Mercedes flygmotor som Rolls-Royce köpt på våren innan kriget bröt ut.

Den tyska motorn hade redan slagit några flygrekord på hemmaplan. Den representerade flera nya tekniska finesser som smidda cylindrar av stål och förbättrad kylning. Royce kopierade de tyska innovationerna i sin egen motor. Den var en V12:a som borde ge runt 200 hästkrafter.

"Nu var det krig och det har alltid haft en förunderlig kraft att få hjulen i rullning"

Utan att regeringen ännu kommit med någon beställning startade tillverkningen. En bank ställde upp med lån. Tidigare arbetare återanställdes. Nu var det krig och det har alltid haft en förunderlig kraft att få hjulen i rullning.

Motorn fick namnet Eagle. Royce ritade även två derivat, även de med namn efter rovfåglar. Falcon var en mindre V12 på 150 hästar, Hawk en rak sexa på 75. Den senare var i princip en Falcon som delats på mitten.

Första beställningen kom i början av 1915. Den gällde 25 Eagle till tolv tvåmotoriga bombare av typen Handley Page O/100. Då var

motorn ännu inte fullt utvecklad, men myndigheterna hade uppenbarligen en viss tilltro till Rolls-Royce förmåga.

Konkurrensen var hur som helst inte mycket att hurra för. De kraftpaket andra tillverkare dittills levererat var antingen alltför svaga, för dyra eller notorisk opålitliga. Royce bestämde sig för att något bättre.

Eaglemotorn bänklågades i timmar. Den finslipades för tillförlitlighet och justerades för prestanda. De ursprungliga stålkolvorna byttes ut mot kolvar i aluminiumlegering.

I mars 1915 visade bänktester att motorn klarade att producera 225 hästkrafter, exakt det mål Henry Royce satt upp ett halvår tidi-

gare. I december flög Eaglemotorn för första gången i en Handley Page O/100.

Kriget krävde en kraftig ökning av produktionen. Regeringen tryckte på för att Rolls-Royce skulle lägga ut tillverkningen även på företag, men bolagsledningen oroades av sjunkande kvalitet och vägrade. Biltillverkaren Brazil Straker i Bristol fick visserligen tillstånd, men framför allt byggde man ut fabriken i Derby.

Andra flygplan som bestyckades med Eaglemotorn var bland andra den amerikanska flygbåten Curtiss H12, det brittiska "svansmotor drivna" jaktflygplanet FE.2d samt den lätta bombaren Airco DH.4. När freden kom 1918 hade Rolls-Royce levererat flera tusen Eagle.

Motorerna utvecklades i ständigt starkare och bättre versioner. Sju månader efter krigsslutet skrev Rolls-Royce Eagle definitivt in sig i historieböckerna. I juni 1919 flög John Alcock och Arthur Whitten Brown en modifierad före detta bombare, en Vickers Vimy IV, nonstop över Atlanten.

Ingen hade klarat den bedriften tidigare. Flygningen utgick från Newfoundland och slutade i ett kärr i Irland. I gondoler mellan flygplanets dubbla vingpar hängde motorerna, två Rolls-Royce Eagle VIII.

Henry Royce avled 1933. Då hade redan arbetet påbörjats med det som skulle bli företagets allra mest kända motor – Rolls-Royce Merlin.



FE.2 bidrog tillsammans med franska Nieuport 11 till att göra slut på "Fokkergisslet" 1915-1916 (Se Flygrevyn nr: 1-2014).



Lätta bombaren Airco DH.4 kom i tjänst våren 1917. Typen flögs förutom av Royal Flying Corps även av amerikanerna.

FAKTA ROLLS-ROYCE EAGLE

Motorn byggdes i totalt runt 4 700 exemplar och i nio olika versioner, de allra flesta vid Rolls-Royce fabrik i Derby. Till tvåmotoriga flygplan byggdes motorn i både en "högervriden" och en "vänstervriden" version.

- **Eagle I:** 225 hp.
- **Eagle III:** 250 hp, ökad kompression och förstärkta kolvar.
- **Eagle V:** 275 hp, förbättrade kamaxlar.
- **Eagle VI:** 275 hp, första versionen med dubbla tändstift.
- **Eagle VIII:** 300 hp, med 3 300 byggda, den vanligaste versionen.
- **Eagle IX:** 360 hp, efterkrigsversion tillverkad 1922-1928.



Vickers Vimy hann aldrig sättas in under första världskriget, men blev känd 1919 då Alcock och Brown flög en Vimy IV över Atlanten.