



Bromma - förmodligen 1972

Från linjeflygs personaltidning VIOLIN nr 3 1972.

Flygplan har liksom fartyg sina "livsöden", säger Rolf Larsson F/O och Lars Lindström AGHOZ, som svarar för nedanstående redovisning.

För att göra en historisk uppföljning av Convair-fabrikernas succémodell 240/340/440 måste man gå tillbaka till år 1943, då fabriken var fullt sysselsatt med produktionen av den berömda Liberator-bombaren. Man började på fabriken se, vart kriget ledde, och gjorde diverse utkast till en blivande civil produktion. Målsättningen var att få fram ett flygplan, som skulle ersätta DC-3 på kort- och medeldistansflygningar.

Vid krigsslutet i april 1945 sattes alla krafter in för produktion av en prototyp till ett trafikflygplan för ca 30 passagerare. Resultatet blev typ 110, som byggdes i ett exemplar och provflögs den 9 juni 1946 (reg NX 90653). Många erfarenheter hade man tillvaratagit från krigsproduktionen av Liberator, exempelvis var och är vingen fortfarande av konstruktion "Lewis" - en beprövad vinge. Convair 110 var utseendemässigt betydligt "rundare om magen" än dagens CV 240/340/440. Motorutrustningen var två 2.100 hkr R-2800 SIC3-G Pratt & Whitney.

Under provflygningarna av prototypen framkom en del anmärkningar och detta, jämte att flygplanet ej var utrustat med tryckkabin, framtvingade en radikal omkonstruktion, som resulterade i prototyp nr 2 - storsuccén Convair 240. Convair 240 tog 40 passagerare i tryckkabin och kunde lasta betydligt bättre än sin föregångare.

Vidare var flygplanet utrustat med motorplåtar av typ "apelsinklyftor".



SE-CRL iförd "FN-uniform" för inryckning till Kongo.

I San Diego, USA gjordes den första provflygningen med Convair 240 (reg NX 90849) den 15 mars 1947. Utprovningen avlöpte till belåtenhet, och flygplanets lycka var gjord. Detta blev början till en 11-årig produktion av CV 240/340/440 i 1.066 exemplar, varav ca 500 till USA flygvapen/ flotta.

Prototypens vidare öden och äventyr är originella - ett bevis på en kvalitetsprodukts livslängd. Efter att ha varit "provbänk" hos Convair försåldes planet 1949 till General Motors, där det insattes som direktionsflygplan. I slutet av 1950 ombyggdes flygplanet och utrustades med turbopropmotorer av typ Allison T 501-A4. Denna ombyggnad - sedermera utförd på 30% av alla CV 240/340/440 - var i detta läge knappast färdigutvecklad. Redan i maj 1951 återinmonterades de gamla kolvmotorerna! Efter att ha arbetat för många flygbolag flyger "gamlingen" fortfarande, som N 195 L i Hennis Freight Lines Inc, USA.

Prototypens övriga yngre bröder levererades till ägare över hela världen. Även Norden fick sin beskärda del. Serienummer 64, som bland första ägare hade sheikh Al Sabub, återfanns några år senare i Norge med reg LN-LAU, ägare Norrenfly, Oslo.

CV 340/440

Röster höjdes för en större CV 240, och Convair-fabrikerna var inte sena att utveckla nästa generation, kallad CV 340. Detta flygplan var 1 m längre framför vingen och 40 cm längre bakom densamma. Spännvidden ökades med 4 m och blev totalt 32 m.

Prototypen för CV 340 flög första gången den 5 oktober 1951 (reg N 3401).

Motorinstallationen på detta flygplan var av samma typ som på Douglas DC-6 A, dvs PW 2800 CB 16. Även detta flygplan flyger idag, som EC-BBV med ägare Servicio de Comprob.

Först med Convair 340 i Europa var Finnair, som med leveransen av flygplanet OH-LRA (serienr 40) den 27 januari 1953 öppnade flygvägarna för miljoner Convair-flygtimmar på denna kontinent. Linjeflygs idag till CV 440 ombyggda CV 340 levererades till sina ursprungliga ägare vid denna tidpunkt (se tabell). På utanskriften kan man idag inte se någon skillnad mellan CV 340 och CV 440. Ett tips för den, som har tillfälle att granska passagerarkabinen, är att takklädseln i CV 340 har välvd konstruktion medan CV 440 har tresektionskonstruktion.

CV 340 - Metropolitan

341 exemplar av CV 340 byggdes, innan man utvecklade flygplantypen till CV 440 - Metropolitan LINjeflygs SE-CCO och SE-CCP med serienr 199 resp 200 är de sist byggda CV 340. Omedelbart efter tillverkningen och en tid framöver stod fabriken registrerad som ägare av flygplanen. Man kan förmoda, att de gjorde tjänst som "provbänkar" för prototypen av CV 440. Kraftiga motorer PW 2800-CB 17, 2.500 hkr, högre startvikt, bättre ljudisolering mm var målsättningen. Provflygningen ägde rum den 6 januari 1955. Flygbolagen stod i kö för att få denna version av Convair. Med i kön var också SAS. Den 29 mars 1956 landade i Oslo SAS första CV 440 LN-KLB, serienr 320 - idag LIN SE-CCX. Vid ankomsten till Oslo hade flygplanet en total flygtid av 57 timmar. Fabrikens konstruktion är baserad på 60.000 flygtimmar. I dag har SE-CCX gått 34.500 timmar. Ett SAS-plan att beakta är LN-KLG "Sigurd Viking" med serienr 506 i CV 340/440-produktionen. Detta luftfartyg är ett av de sist tillverkade i hela CV 240/340/440-gruppen - nr 1.062 av 1.066 flygplan.

De första åren i SAS saknade flygplanen vit "kalott" i dekoren. Denna extravikt på 44 kg tillkom senare. Kabinen i CV 440 ombyggdes av SAS vid flera tillfällen.

Passagerarplatserna var vid leveransen 52, ombyggdes till 48, blev åter 52 och senast med LIN fällbara stolkonstruktion 56. Nuvarande stolkonstruktion medger snabb växling från passagerare- till fraktversion. Idag, då LIN METROPOLITAN befordrar t ex all flygpost inom Sverige, är denna stoltyp synnerligen ändamålsenlig.

Med sina 19 Metropolitan är LINjeflyg det flygbolag i världen, som för tillfället äger flest CV 340/440. Utan att ta till överord kan man konstatera, att dessa 19 Metropolitan i LINflottan genom ombyggnader, modifieringar och noggrant underhåll har mycket hög standard. Exempelvis har DC-9 radioanläggning installerats och givetvis har under åren inredningen förnyats.

Även när Fokker F-28 kommer att introduceras i LIN färger sommaren 1973, kommer Metropolitan att som trogen "arbetshäst" i många år ännu flyga på det svenska inrikesnätet.

