



I TJUGO ÅRS tid brummade Convairmaskiner i Linjeflygs färger. Totalt blev det 21 stycken, olika individer alla. Sammanlagt 10 plan köptes begagnade ute i världen, från Sydamerika till Japan. Linjeflygs egna piloter flög hem maskinerna - för hand, eftersom planen saknade autopilot. Ibland blev det rena bragderna, som då flygchefen Torvald Andersson och kapten Göran Strömbäck flög hem SE-CCN från Rio de Janeiro. Det fanns tre alternativa vägar: över Mexico, över Grönland - och den tredje, som Torvald hade räknat ut.

Han lämnade in en färdplan över Recife i Sydamerika och Dakar i Afrika, tvärs över Sydatlanten. Myndigheterna i Rio kontaktade tillverkaren Convair i USA. Teknikerna där funderade och sa: "Så har vi aldrig gjort i praktiken, men det KAN fungera."  
- Ja, sa Torvald. Om vi flyger på 800 m höjd och 10 procent över stallfart, går den över på luft och kärlek.

Mycket riktigt Färden startade i Rio den 21 juni 63. Sex dagar senare landade CCN på Bromma, efter en tur över Recife, Natal, Dakar och Lissabon!

Längd: 24 m  
Spännvidd: 32 m  
Motorer: 2 st Pratt & Whitney på  
2.500 hp vardera  
Marschfart: 425 km/h  
Max startvikt: 22.300 kg  
Besättning: 2 piloter, en flygvärdinna  
Antal 52 st  
passagerare:



SAN DIEGO är Kaliforniens Karlskrona. Utanför den dammiga vägen ner till mexikanska gränsen och Tijuana ligger hundratals krigsfartyg i malpåse. Mellan San Diego och flottbasen Pearl Harbor på Hawaii går jätteflygplanet Lockheed C-5 i regelbunden trafik. Och här i San Diego ligger Lindbergh Field, flygplatsen som har fått sitt namn efter Charles Lindbergh som minne av att Ryanfabrikerna i San Diego byggde Lindberghs historiska "Spirit of St Louis".

En annan flygplanstillverkare i stan är Convair Under krigsåren byggde Convair mer än 11 000 tunga Liberator-bombare. Men redan 1943 började man se vartåt kriget lutade. Det var dags att förbereda civil produktion. Målet var att få fram ett flygplan, som kunde ersätta DC3.

När kriget tog slut 1945, satte Convair till alla klutar Resultatet blev Convair 110, som bara byggdes i ett enda exemplar och provflögs 1946. Den var inte helt lyckad. Framförallt saknade 110:an tryckkabin. Konstruktörerna fick nästan börja om från början. Resultatet blev prototypen till Convairs världssuccé: CV240.

De första provflygningarna gjordes på morgonen den 16 mars 1947. Det var början till elva års produktion av flygplanstypen, i flera varianter och totalt 1076 exemplar

- Just prototypen har förresten en originell historia, berättar Linjeflygskaptanen Rolf Larsson. Efter att ha varit "provbänk" hos Convair såldes planet 1949 till General Motors, där det sattes in som direktionsflygplan. I slutet av 1950 byggdes det om och fick turbopropmotorer Resultatet av denna tidiga konvertering blev inte bättre än man monterade in de gamla kolvmotorerna igen. I fortsättningen arbetade gamlingen i många företag, efterhand som fraktmaskin. Som alltid med en lyckad konstruktion fanns det utrymme att växa. Det blev CV340, som fick samma motorer som DC-6. Nu kom Convair även till Europa. Premiärleveransen gick till Finnair, som fick sin första 340:a i januari 1953. De maskiner som senare kom till Linjeflyg levererades till sina första ägare ungefär vid samma tid.

Nästa steg blev Convair 440, Metropolitan. Kraftigare motorer, högre startvikt, bättre ljudisolering var några av förändringarna. Nu stod flygbolagen i kö. SAS fick sin första CV440 den 29 mars 1956. Många andra bolag byggde om sina Convair 340 till Metropolitanstandard.

Så småningom kom en kraftig modifiering: nya motorer, turboprop. Med tiden byggdes faktiskt 30 procent av alla Convair om till turboprop. Man fick ett snabbare plan med högre vikter och bättre lastförmåga.