

LEDARE

Ledare: Efter 100 år lyfter småflyget



PUBLICERAD 2003-12-08

UTVALD LÄSNING I DIN MEJLBOX

DN:s chefredaktör Peter Wolodarski väljer ut veckans mest läsvärda artiklar.

[Skaffa nyhetsbrev](#)

- Wilbur och Orville Wright uppfann flyget i en mera genuin mening än vad Thomas Edison uppfann glödlampan och Graham Bell telefonen, säger flygexperten Tom Crouch på Smithsonian Air and Space Museum i Washington.

Den 17 december 1903 genomförde bröderna Wright den första kontrollerade flygningen i människans historia baserad på principen tyngre än luft. Kusten vid Kitty Hawk, Nord-Carolina, tillhandahöll den perfekta kombinationen av stark lyftvind och mjuk landning. Bröderna singlarde slant om vem som skulle ligga vid styrlinorna. Orville vann och gjorde den första flygningen på 120 fot (37 meter) under 12 sekunder. Senare samma dag flög Wilbur planet 852 fot under 59 sekunder. Bröderna hade visat att flyg var möjligt, något som var starkt ifrågasatt efter rader av andras misslyckanden.

Bröderna Wright har ofta beskrivits som pojkboksfantaster utan vetenskaplig skolning. Sanningen är en helt annan. De var geniala ingenjörer som gick ytterst systematiskt tillväga.

Redan 1804 hade engelsmannen George Cayley identifierat de tre huvudproblem som måste lösas för att flyg skulle bli möjligt: Behovet av lyft från marken, driftkraft framåt när man väl var i luften och mekanismer för kontroll och styrning.

De cykeltillverkande bröderna från Dayton, Ohio, löste steg för steg dessa tre problem. För att slippa bygga prototyper i fullskala för varje nytt försök uppfann de en liten låda med en vindtunnel; i den kunde de testa olika former och vinklar på vingarna. De använde vindtunneln också för att skapa en helt ny konstruktion av propeller med förbluffande effektivitet. Via nationella väderdata hittade de bästa möjliga plats för fullskaletest. De gjorde 700 prov med glidflyg vid Kitty Hawk för att få rätt lyftkraft hos vingarna. De utvecklade en egen lätt motor med tillräcklig dragkraft. Och de undersökte hur människan skulle kunna kontrollera planet när det väl var uppe i luften. Med hjälp av linor som påverkade rörliga vingdelar kunde de styra planet längs tre axlar: upp och ner, sida till sida samt vippning/lutning. De tre styrelement som alltså gäller.

Flygets 100-årsjubileum möter stor uppmärksamhet i USA. När människan lyfte från marken var det ett betydande ögonblick i vår historia och starten på en ny epok. Samtidigt har de radikalt

nya genombrotten varit få under seklet efter bröderna Wright. Delvis har det att göra med tyngden i investeringarna. När

Boeing satsade alla sina tillgångar på att utveckla och lansera det första passagerarplanet med jetmotor 1952 var det ett viktigt tekniskifte. Men köparna behöll planen i årtionden. Så är det med stora kapitalinvesteringar. Teknikskiften kommer sällan och i språng.

Vad som nu åter väcker intresse är småflygets möjligheter. National Geographic ger en intressant översikt i sitt decembernummer. Tre faktorer sammanfaller: den moderna satellit- och datortekniken, trängseln på de stora flygplatserna och ekonomin i att utnyttja småflygplatserna.

Med GPS-navigering och annan ny teknik blir det oerhört mycket enklare att flyga småflygplan säkert, även i dimma och dåligt väder. Ytterst bränslesnåla och miljövänliga sportflygplan är under utveckling. Samtidigt är enorma investeringar redan gjorda i små flygplatser. 98 procent av USA:s befolkning bor mindre än 30 minuter från någon av de 5 400 lokala flygplatserna. Att flyga direkt från där man bor ger stor vinst i tid och möda jämfört med att först ta sig till och igenom en storflygplats, därifrån till en annan storflygplats och så till den slutliga destinationen.

På amerikanska flygstyrelsen Nasa håller forskare på att utveckla ett koncept kallat Small Aircraft Transportation System (SATS) för småflyget som en strategisk del av framtidens transportsystem.

Sverige har en stolt flyghistoria - Michael Carlsson, aviatriken Elsa Andersson och många andra, för att inte tala om svenskättlingen Charles Lindberg. Den tidiga och entusiastiska satsningen på flyget var ett av uttrycken för Sveriges modernitet. Saab som utvecklare av egna svenska flygplan i spetsen av vad världen kan åstadkomma är också något att vara stolt över. Sverige har i dag 1 800 flygplan inom sport- och taxifyget, med 9 000 piloter. Starkast är sportflyget i Stockholmsregionen, med ungefär en tredjedel av landets piloter.

I sin vishet är nu staten på väg att lägga ned allt sportflyg i Stockholms län. Tullinge stängs nästa år. Samma är på gång när det gäller Barkarby. Miljardinvesteringar i banor, dränering och anläggningar förstörs, samtidigt som det är osäkert om marken kan användas för bostäder med tanke på rester av miljöfarlig asfalt.

Flygklubbarna larmade senast i juni i år i en bekymrad och saklig skrivelse till ansvariga ministrar. Inget svar har kommit, berättar ordföranden i Botkyrka flygklubb, landets största, Bengt Jörgensen. Stockholmsberedningen menar att allmänflyget bör ha tillgång till flygplats inom en radie på trettio kilometer från Stockholms city. Men de styrande är helt upptagna av att finna mark för bostäder och siktar in sig på flygplatser av all den mark som länet rymmer. Att det är praktiskt taget omöjligt att nå allmän accept för att anlägga en ny flygplats när man skrotar dem som redan finns bryr de sig inte om.

Stockholm är på väg att bli den enda storstadsregionen i västvärlden utan flygplats för småflyget. Detta i ett läge där småflyget och småflygplatserna framträder som ett av de mest spännande och löftesrika inslagen i framtidens transportsystem.

Ingen tar samlat ansvar för vad som händer med Stockholmsregionen. Och Sverige saknar de fantasieggande visioner, den framtidstro och det ledarskap för utveckling som en gång präglade landets modernisering. När staten går in för att döda småflyget i Stockholm är det ett tecken i tiden.

TEXT

Hans Bergström

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt