



## ORIENTERING I TELETJÄNSTEN

16 /9 1958

**Delgivning:** All flygande personal och trafikledare

### Placering av PN-60 ANITA

Enligt tidigare beslut avsågs att Anita skulle placeras på QFU 25 å 30 km från basen (jfr OTEL nr 15 23/3 1957 och CFV skr H 160 29/4 1957).

Det har emellertid visat sig att en sådan placering har större nackdelar än en placering vid basen. Beslut föreligger därför att det senare alternativet i princip skall gälla. Endast i de fall PN-60 avses att i stor utsträckning användas även för allmän navigering kan en placering utanför vissa baser bli aktuell (= utspridning av telemateriel).

De faktorer som inverkat på beslutet är:

#### 1. Terrängen.

Vid c:a 1/3 av de baser där Anita skall uppställas är placering på QFU 25 å 30 km ut ej möjlig på grund av terrängens beskaffenhet (hav, bruten terräng m m).

#### 2. Landningsmetoder.

2.1.1. Vid placering av fyren på QFU utanför flygplatsen kan fpl planöra på färdlinjen mot fyren ned till c:a 1000 m höjd och svänga in direkt på QFU för att landa på Barbro. Vid molngenomgång och landning med hjälp av DME skulle i så fall denna metod bli standard, men är förmånlig endast för en landningsriktning. Metoden ger en säker inledning till Barbros inflygningslinje.

2.1.2. Placeringen har den begränsningen att när vädersituationen ej kräver landning på Barbro måste ändock anflygning mot Anita ske mot en punkt långt utanför basen. Ingång i trafikvarv - med hjälp av Anita - kan således ej ske från valfri riktning, vilket i tids- och bränsleavseende är oekonomiskt.



2.2.1. Om fyren placeras vid flygplatsen kan vid betryggande molnhöjd (över 150 å 200 m) moln genomgång ske direkt mot fyren och landning ske efter trafikvarv. Detta är en snabb landningsmetod och tillåter valfri landningsriktning. Cirka 90 % av alla landningar efter moln genomgång torde kunna ske på detta sätt.

Vid moln genomgång i riktning som ej för mycket avviker från landningsriktningen kan - om TL medger - en liten korrektion av kurs och planébanan föra fpl direkt till utgångsläge för landningsplané - på QFU, 2-5 km från banändan. Detta är den snabbaste landningsmetoden.

2.2.2. Vid lägre väderminima kan fpl ta plats över Anita på 4000 - 6000 m höjd och landa på Barbro efter en "slinga". Metoden är väl utprovad och säker.

2.2.3. Om Anita ej placeras för långt från bansystemet kan fyren användas som landningshjälpmedel (som reserv för Barbro). Anita kan ge tillräckligt goda avstånds- och bäringsuppgifter för att - ev med hjälp av pejl - möjliggöra landning i förhållandevis dåligt väder.

2.2.4. Med fyren på basen synes goda möjligheter föreligga att genomföra nödlandning efter motorstopp, även vid molnhöjder ner till 300-400 m. Om metod 2.2.1. är inövad kan ff med liten korrektion av planébanan komma in tvärs landningsbanan med ev erforderlig överskottsfart och göra ett normalt nödlandningsvarv under moln.

### 3. Kapacitet och bränsleekonomi.

Någon större skillnad i erforderlig separation mellan olika fpl finnas ej mellan metoderna 2.1.1., 2.2.1. och 2.2.2. Landningskapaciteten blir därför densamma vid de båda alternativa placeringarna av fyren.

Metod 2.1.1. är bränsleekonomisk endast när anflygningen sker från det håll där fyren står. Vid anflygning från andra hållet kräver metod 2.2.1. mindre bränsle. Totalt kommer kombinationen av metod 2.2.1. och 2.2.2. att i medeltal kräva mindre bränsle än metod 2.1.1.

### 4. Trafikledning.

Metod 2.1.1. skulle i flera fall komma att innebära att planébanorna måste korsas luftleder. Under alla förhållanden kommer moln genomgångarna i många fall att ske utanför ytterzonen.

Metod 2.2.2. ger planébanor helt inom ytterzonen och vid metod 2.2.1. ligger planébanorna under 3 å 4000 m höjd inom ytterzonen. Båda metoderna medger (dock beroende på vilken bana som användes) att luftleder kan undvikas i stor utsträckning.

Innan TL fått möjlighet att med radar övervaka moln genomgångar utanför

ytterzonen kommer möjligheten att använda metod 2.1.1. att vara väsentligt mer beskuren än metod 2.2.1.

#### 5. Skydd

Placering utanför basen bidrar till en från skyddssynpunkt (m h t anfall från luften) önskvärd spridning av mtrl. Dock försvåras bevakningen (och ökar risken för sabotage).

#### 6. Kostnader.

Placering utanför basen ger (i vissa fall stora) kostnader för mark och transporter för service samt väsentligt ökade kostnader för fjärrmanöver. Placering vid basen är från ekonomisk synpunkt mest gynnsam.

#### 7. Service.

Placering utanför basen kommer att belasta den fåtaliga servicepersonalen. På grund av denna personals växande arbetsbörda kan fyren befaras få mindre tillsyn - sämre funktion - än om den placeras på basen.