

MOLNGENOMGÅNG OCH LANDNING MED PEJL - EN NY METOD

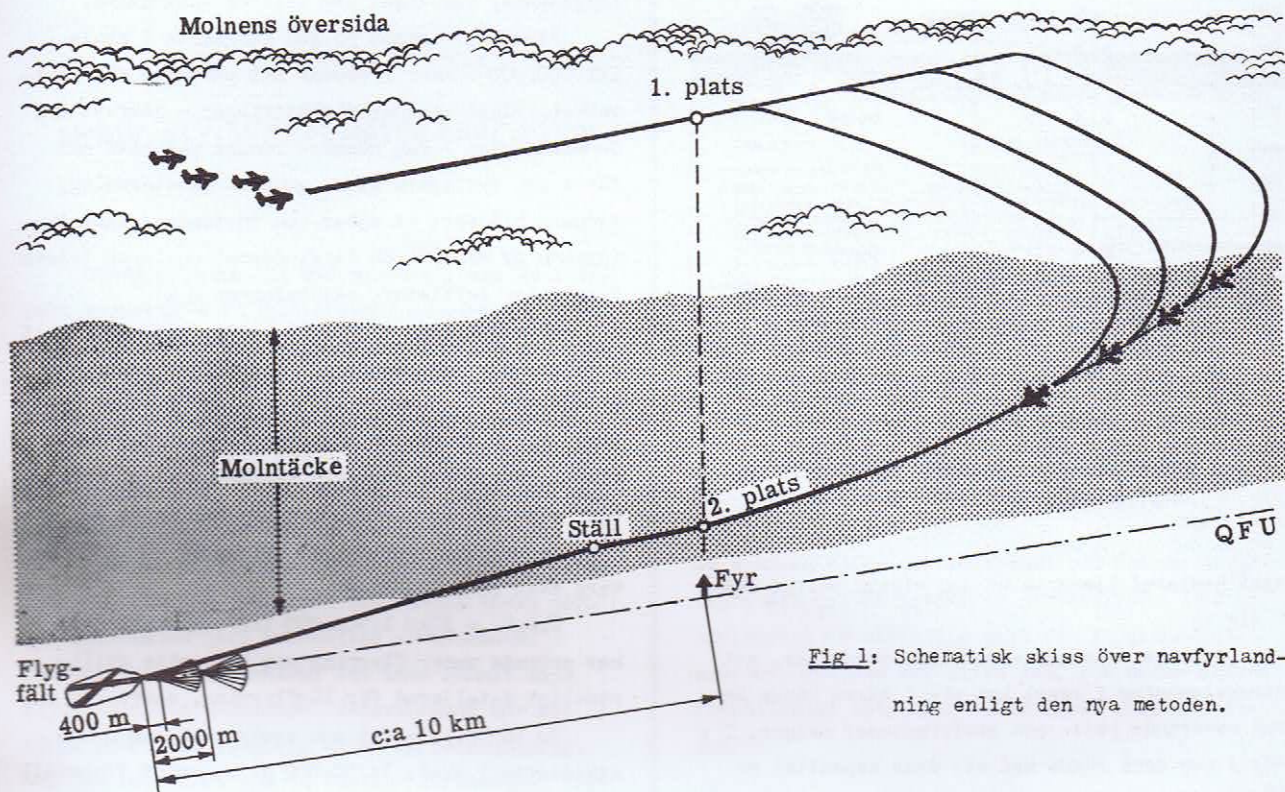


Fig 1: Schematisk skiss över navfyrländning enligt den nya metoden.

Det hittills mest använda sättet att landa efter molngenomgång med flygplan typ 29 är "navfyrländningen", som beskrivs i MRF. Navfyrländningen, som i princip är densamma som UK-pejlländningen, har en väsentlig begränsning. Man kan inte landa direkt utan måste göra ett landningsvarv, om inte molnhöjds- och siktvärdena är gynnsamma. Vid så dåligt väder, att man inte kan göra ett trafikvarv med betryggande säkerhet, är navfyrländningen o användbar.

F n prövas en ny navfyrländning, som ser ut att ge bättre möjligheter till landning i dåligt väder (jfr fig 1). Den huvudsakliga förändringen är, att navfyren flyttats ut från fältet och placerats på QFU, c:a 10 km från banändan. Anflygning och platstagnation på fyren liksom uppdelning av förband sker som vid nuvarande metod. Svänghöjden korrigeras med hänsyn till att plats skall tagas ytterligare en gång på navfyren, på c:a 300 - 400 m. Det nya i förfarandet ligger alltså i, att man tar "plats" en andra gång på fyren och därifrån flyger in till fältet.

Genom platstagnationen andra gången erhålles en säker markering av såväl avstånd som riktning till fältet, vilket dels ger flygföraren indikation på när det är lämpligt att fälla ut stället, dels

ger trafikledaren säkrare möjlighet att ange, när nedgång under säkerhetshöjd kan ske. Landstället fälles normalt ut vid andra "plats" och återstående svårighet är att flyga in, så att direktlandning är möjlig. Trafikledaren måste här hjälpa föraren genom att ge en lämplig inflygningskurs. Denna måste beräknas dels med hänsyn till rådande vindförhållanden, dels med tanke på kurshorisontens retardationsfel.

Även om en rätt beräknad kurs till fältet erhålles, förefaller det nödvändigt att ge föraren ytterligare hjälpmedel för inriktningen mot banan, om inte felbedömningsprocenten skall bli för hög. När föraren får marksikt och ännu inte ser fältet, är det ofta svårt att följa grundlinjen, om inte väl synliga ögonmärken finns eller anordnas.

Som ögonmärken har man vid F 10 placerat ut två transportabla flodljus på QFU, det ena c:a 2.000 m och det andra c:a 400 m från banändan (jfr fig 1). Detta arrangemang har visat sig underlätta avsevärt för föraren att landa direkt. Flodljusen har även visat sig öka förarens horisontalsikt betydligt och bidra till tidigare marksikt vid diffus molnundersida.

Vid F 9 kommer ett system med andra optiska hjälpmedel att prövas. 8 st inflygningsljus (båt-

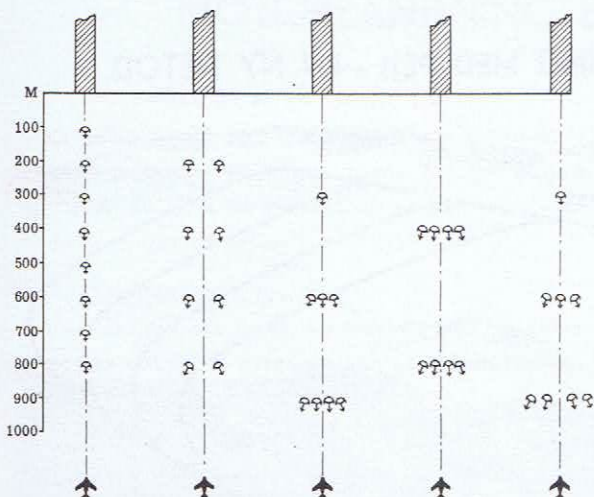


Fig 2: Alternativa uppställningsplatser för strålkastare.

strålkastare) placeras ut och riktas enligt skiss i fig 2.

Den nya metodens väsentliga fördel är, att direktlandning i regel kan ske i sämre väder än vad nuvarande pejl- och navfyrmetoder medger. T v måste man dock räkna med att dess kapacitet är lägre, därigenom att landning måste ske enskilt vid så dåligt väder, att landstället måste fällas ut i moln. Genom uppdelning till enskilda flygplan kan högst en grupp i sänder ledas till landning, varför det tar längre tid att landa en division än om nuvarande metod kunde tillämpas.

När vädret medger trafikvarv är den nya metodens kapacitet lika hög som nuvarande metods. Vid bra väder kan direktlandning tillämpas med sammanhållna rotar ända till andra "plats", varvid den tid, som skulle erfordras för ett trafikvarv, kan sparas in.