

NAVIGERINGS- OCH LANDNINGSMATERIELENS UTVECKLING.

Den amerikanska organisationen RTCA (Radio Technical Commission for Aeronautics) har framlagt ett navigeringsprogram, omfattande en tidsperiod av 15 år. Programmet upptager ett mycket stort antal navigeringsutrustningar både på marken och i flygplan och skulle komma att kosta nära en miljard dollar. Om detta program kommer att förverkligas torde man i stort sett ha löst problemet allvädersflygning.

För oss är det av speciellt intresse att ur detta program utläsa den amerikanska synen på vilka navigeringssystem, som har framtiden för sig och vilka som inom några år anses föråldrade och bör utgå. Här nedan skall de viktigaste och mest anmärkningsvärda av dessa förhållanden granskas.

L å n g v å g s r a d i o f y r a r anses för närvarande vara ett provisorium och kommer efter 1954 att vara omoderna. Vid samma tidpunkt övergår långvågsradiokompassen att vara en reservutrustning.

R i k t a d e U K - f y r a r och I L S räknas som användbara system fram till 1962. Vad som är synnerligen anmärkningsvärt är att GCA endast skulle vara i bruk till 1956. Enligt en senare uppgift har detta ändrats till 1962. N a v i g e r i n g s r a d a r i flygplan med radarfyrrar på marken, vilket redan är i tjänst i U.S.A. och England, anses i framtiden bli ett andrahandsystem.

Målet för navigeringen är ett hjälpmedel, som medger automatisk flygning från start till landning. Sådana är nu under utveckling och beräknas klara 1954. Åren 1954 - 1960 avses för försök, produktion och installation.

Systemet för navigering och landning avses få följande uppläggning. Navigeringen sker med hjälp av markfyrrar till vilka bäring och distans bestämmas. Över fyrrarna kan även UK-radiokommunikation utföras. Radar användes både på marken och i luften, för att trafikledningen skall få alla underrättelser av intresse och för att återutsända dessa uppgifter till berörda flygplan.

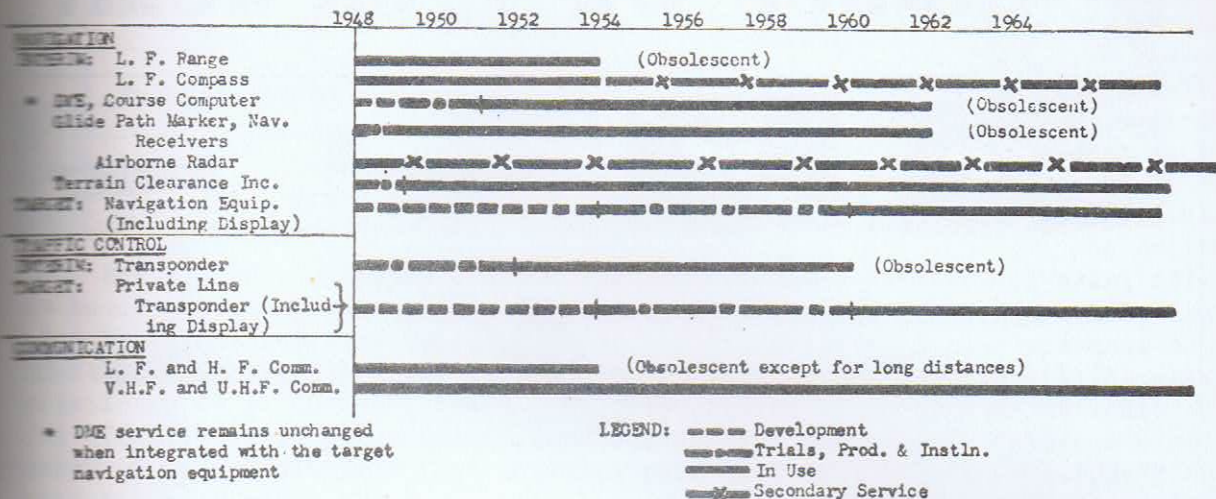
Landningshjälpmedlen skall ge flygplanläget i sid- och höjdled, d v s ungefär som nuvarande ILS men dessutom avståndet till landningsbanan. Trafikledaren får möjlighet att hela tiden följa planets väg i landningsbanan.

I n e d s a t t s i k t skall all trafik på själva flygplatsen kunna följas av både trafikledaren och förarna i de flygplan, som befinner sig på flygfältet.

Vad beträffar radioförbindelserna så beräknas, att lång- och kortvåg inte kommer till användning annat än då de erfordras för räckvidden. UK-våglängden kommer att förskjutas från meter mot centimetervågor. Radiolänkar på mycket korta våglängder är under utveckling och beräknas vara klara 1952 - 1955.

Diagrammet på vidstående sida ger en översikt av hur amerikanerna ser på de ovan berörda utvecklingsfrågorna inom navigerings- och landningsmaterielens områden.

EVOLUTION CHART OF AIRBORNE EQUIPMENT



EVOLUTION CHART OF GROUND EQUIPMENT

