



SK4IL

QUA

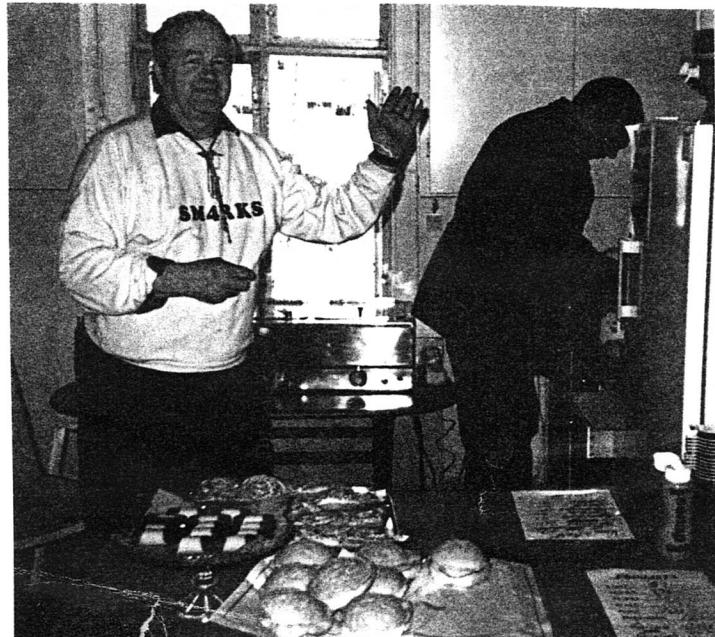
Medlemstidskrift och organ
för Radioklubben SK4IL.

Nummer: 4
Årgång : 17
December 1995

Vik redaktör: SM4SEF, Bosse (Wicke är på reportageresa utomlands)

INNEHÅLL:

SEF har ordet	1
Rapport från SM6-redax	1
Klubben på 6:e plats i klubbtävlingen VHF/UHF okt!	2
Studiebesök på Sörmnon	3
FRO (Frivilliga Radio Org)	4
Julnovellen: "En förförisk mademoisell" (franskt!)	5
Morse Lever!	6
Annonser	7
Aktivering av SI4GM	7



MRI XMAS
ES
HPI NEW YEAR!

Köksmästarna RKS (Lasse) och KBC (Lennart) kränger korvar, mackor, dammsugare mm vid auktionen/loppmarknaden i maj i år.
(Har kaffebryggaren exploderat och gjort KBC så svart?)

Nycklar till radioklubben finns hos följande:

Karlstad: -RKS. Vålberg: -MQB. Grums: -SEF, -KBC och -EVL. Segmon: -KAV
Klubbfrekvens: 145.250 MHz.

Radioklubben SK4IL
c/o L. Mellqvist
Syrenvägen 8
664 32 Grums

Postgiro: 94 59 51 - 2
Tel.: 0555/10215

SEF har ordet

Gnistar och trastuggare!

Dax igen för en ny utgåva av klubbdraken. Nog har det märkts att vi firar 20 år i år? Under hösten har vi ju genomfört både göteborgsresan och studiebesöket på Sörmons radiostation (refereras på annan plats). Dessutom har vi ju startat upp en kurs för UN-certifikat! Kul!

Denna klubb vore dej väl ändemot inte lik om allt kring lokalens vore frid och fröjd för tid och evighet. Vad vi i skrivande stund vet är dock att våra fiskande grannar lämnar oss vid årsskiftet, kommunen har lovat ta upp en diskussion med oss ang hyresvillkoren då de interna överläggningarna (mellan de olika förvaltningarna alltså) är färdiga. Villkoret är förstås att vi delar hyran med minst en klubb.

Styrelsen träffades den 21/11. Därvid snickrades ihop ett förslag till klubb-budget för nästa år (föreläggs årsmötet) som viktigaste punkt på dagordningen.

Vår skärmutställning har varit uppsatt i Grums bibliotek tiden 10-31/10 och den ska vandra vidare även till Vålbergs bibliotek.

Klubben har blivit historisk i den meningen att en rejäl dokumentation som har sammanställts av Karl-Otto (-KL) nu är inlämnad till folkrörelsearkivet (via KJN).

Framtida forskare kan där ösa kunskap om hur vi hade det i vår klubb.

Till vad vill Du använda ditt klubbsmedlemskap? Ideer efterlyses från just dej! Är det läge för byggkvällar? Vilka byggprojekt ska vi i så fall slå oss på (i brist på nya kan vi gae oss på vår gamla fina HammarlundRX som behöver översyn i nätdelen, kan sedan byggas in i en för ändamålet reserverad 19"-rack!) Kanske har just du ideer om föreläsare som vi kan inbjuda till oss - hör av dej!

1996 firar grannklubben SK4RL sitt 20-årsjubileum, jag vill redan så här tidigt tjuvstarta med ett hjärtligt GRATTIS och hoppas på fortsatt UFB samarbete!!

Rapport från lokalredaktören i Töreboda:

Hej alla radioamatörer i SK4IL!

Sist jag lämnade rapport från SM6-land var i höstas, sedan dess har jag inte gjort så mycket. Jag pluggar så jag kan göra provet för UN-cert senare i år. Jag har även köpt en dator - klubbdatorn som såldes i slutet av 1994.

Den 18 maj börjar jag jobba på samma båt som i fjol och kommer att jobba till mitten av september. Hoppas kunna komma på vårauktionen.

73 de SM6-7758/Sven



Från portabeltestens våromgång:

SM4KAV i framstupa CW-läge i
trakterna av SEGMON-LILJEDAL.
Bilden tagen av SEF innan åska
och hagel (och -KL) dök upp!

Klubbtävlingen VHF/UHF

2

Denna nyhetsflash kan red inte undanhålla läsekretsen. Ankom per löddrig packet till SM4HEJ och som synes lönar det dej att satsa på bredden, 7 signaler kämpade för klubbens bästa denna gång. SK4IL kom i oktoberomgången på 6:e plats bland 55 deltagande klubbar. Vacker läsning! Upprepas det?

Från : SM5RN
Till : VUSHF@SM
Text nr : 189820
Rubrik : KLUBB RESULTAT OKTOBER.
Path: !SM4TLZ!SK4HC!SM6JZZ!SM5SUH!SK5AS!SK5BN!

From: SM5RN@SK5BN.E.SWE.EU
To : VUSHF@SN

NU KOMMER KLUBRESULTATLISTAN SAMT KLUBBTOPP LISTAN FÖR OKTOBER TESTEN. LISTAN KOMMER INTE I NÄSTA QTC, NR 12, UTAN I JANUARI NR 1./96. ENLIGT TIDIGARE MEDDELANDE.

KLUBBTÄVLINGEN

Nr	Call	Loggar			Summa	Klubb-	
		V	U	M		Poäng	Poäng
1	SKOCT	5	8	3	440581	1000.00	
2	SK5BN	15	8	1	392415	890.68	
3	SK7BT	2	2	2	306094	694.75	
4	SK7CA	5	5	2	172004	390.40	
5	SK2AT	5	4	2	151751	344.43	
6	SK4IL	7	1	-	106404	241.51	
7	SK7DL	3	1	-	96521	219.08	
8	SK0CC	1	1	-	92238	209.36	
9	SK7CE	2	-	1	91756	208.26	
10	SK6EI	2	1	-	86285	195.84	
11	SK6NP	2	2	-	83933	190.51	
12	SK7JC	4	-	-	83166	188.76	
13	SK6HD	1	1	-	83131	188.68	
14	SK4AO	4	1	1	81640	185.30	
15	SK5EW	1	-	-	81218	184.34	
16	SK4BX	3	-	-	74572	169.26	

UN-kurs startad

Äntligen har vår stolta utbildningstradition återupptagits!

Den 23/11 startade SK4IL den i förra QUA:n annonserade nybörjarkursen med sikte på UN-licens och -cert (och till våren en SH4-signal). 8 intresserade hade anmält dej till kursen.

Merparten av deltagarna kommer från Nors Scoutcår, vilka vi ju tidigare haft ett och annat gemensamt med. Kursen har i skrivande stund nött och jämt startat och den är beräknad att pågå till slutet av mars. Sammanlagt 15 torsdagskvällar kommer att ägnas teknik och trafik. Vi följer den nyutgivna kursplanen från SSA som mycket bygger på den utmärkta läroboken "Möt världen genom etern". Det är Per (-KAV) och undertecknad (SEF) som lagt dej till med skollärfasonerna. Ett resultat av kursen är med omedelbar verkan ett antal nya medlemmar, bl a av modernare födelseårtal än brukligt, det tackar vi för. Kan vi sedan få ett antal nya utövare av vår trevliga hobby så tackar vi än en gång.

SEF

Studiebesök på Sörmons radiostation

3

Ett tiotal medlemmar hörsammade inbjudan till en särdeles intressant visning av radiostationen på Sörmon den 14 okt. Tage, -UKL, som har sin arbetsplats på stationen tog emot och gav oss därefter en genomgång av stationsbyggnadens innehåll. Tage arbetar där tillsammans med 3 kolleger. Förutom Sörmostationen ansvarar gruppen även för en mängd slavstationer (bl a vår lokale dito här i Grums). Han berättade bl a att all stationsutrustning (sändare, länkutrustning, kontrollutrustning, kontrollrum mm) från början var inrymd i tornet men att utrustningen så småningom blev så omfattande att man fick bygga stationshuset. Detta är förresten försett med rejält tak med tanke på risken för nedfallande is uppifrån masten. Vi visades genom kontrollrum och sändarsal (här handlade det om QRO-prylar). TV2-sändaren är som på alla andra ställen den starkaste (200 kW ERP) och slutrören kyls med hjälp av ånga(!). Radiosändarna var av något smidigare utförande. Härför sänds ju P1-P4, Radio City och P6 (Z-radio). Nattetid sänds dessutom över P1-nätet taltidningar till sina abonnenter.

Reservelverket består av en rejäl diesel, ständigt startklar, med generator på 440 kVA. Den startar automatiskt vid spänningsbortfall och fasar in/ut sej gentemot elnätet automatiskt. Den genomför även egna tester av sej själv emellanåt. (Min egenhändigt förfärdigade 12 V-dito med en 4 hp fyraktare och 55 A generator föreföll faktiskt liten i jämförelse!)

Våningen över sändarsalen innehöll mångder av fläktar för kylningen av slutstegen.

Dessutom fick vi titta in i UKL:s destilléringsrum!

Denna visning av stationsbyggnaden avslutades med fika och ufb fikabröd (fikabrödet borde föranlett oss att gå uppför trapporna i tornet, hi).

Hur som helst - vi tog hissen! Pga dennas dimensionering fick vi dela in oss i tvenne grupper den ena fikade, den andra besåg tornet.

Betongtornet är drygt 60 m högt och utrymmena är - trots den tillbyggda stationsbyggnaden - väl utnyttjade med elektronik för länkförbindelser, mobiltelefoni mm. Då vi nådde översta planet kunde vi från en balkong som går runt hela tornet bese nejden från 60 m höjd. Som tur var var sikten bra denna dag. Ovanför oss höjde sej dock ytterligare 120 m fackverksmast! Späckad med antenner. Tage berättade att man tydligt känner - även i betongtornet - då det blåsor! För att dämpa otrevliga svängningar i masten har man hissat upp en pendel på ett ton uppe i toppen av masten!

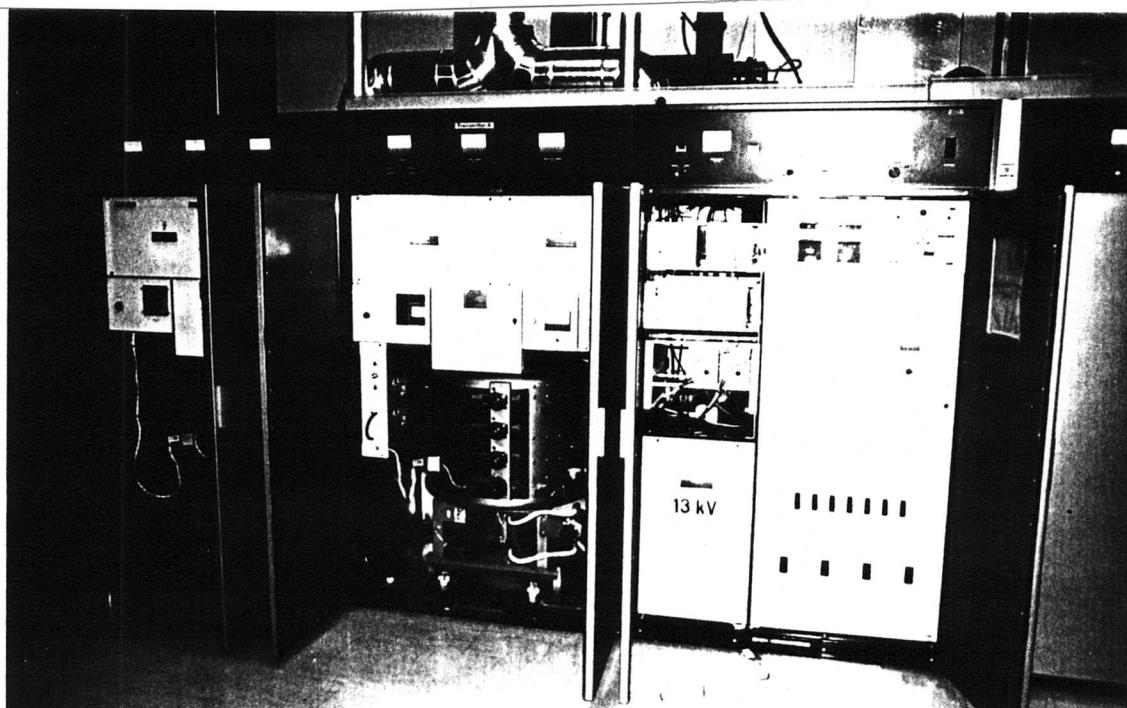
Fackverksmasten är förresten inte försedd med hiss utan det blir till att klättra rakt upp - ett föga avundsvärt uppdrag. Dessutom mycket lämpligt att noga säkra sina verktyg så dom inte accelereras mot jordens medelpunkt.

Under en tid användes starka strålkastare för att från balkongen (60 m upp) belysa stagfundamenten. Detta ställde dock till avsevärda problem för våra vingade vänner, vilka tydligen "svärmade" kring strålkastarna och kolliderade. Mängder av avlidna fåglar återfanns på marken nedanför. En ornitolog kontaktades, men fortfarande räknas denna händelse som ett av stationens mysterier. Strålkastarna används inte längre.

En mycket intressant visning med mängder av 19"-rackar (VOZ!) och dimensioneringar av allting långt ifrån vad vi normalt är vana vid, dessutom väldigt automatiserat.

Vi tackar Tage för denna excellenta visning!

SEF



På bilden ses
Tages QRO-TX:
200 kW ERP på
kanal 43
(TV1: 1kW ERP)
Slutrören är
ångkylda (!)



Flera av SK4IL:s medlemmar är även med i FRO, för oss resterarnde - mindre initierade - kommer här en kort presentation...

40 anses ju vara en bra ålder. Man har då skaffat sig livserfarenhet. Man har styrka och uthållighet att förverkliga sina föresatser och man har utrymme för nya idéer. – Den bilden stämmer väl in även på FRO.

Frivilliga Radioorganisationen är en vital, framåtsträvande frivilligorganisation med många strängar på sin lyra. Man har under den senaste 10-årsperioden mer än fördubblat sitt medlemsantal. Man har nu nära 7000 medlemmar – både kvinnor och män.

I fred har FRO till huvudsaklig uppgift att:

- Ge personal som tillhör totalförsvaret samt ungdom möjligheter till frivillig utbildning och träning i sambandstjänst.
- Medverka till anordnande och betjäning av de signalförbindelser som av myndighet kan påkallas för totalförsvaret eller eljest för samhället.
- Efter i varje särskilt fall träffad överenskommelse ställa personal och sambandsmateriel till förfogande för utbildning samt vid övningar, tävlingar, katastroftillfällen, skallgång, som vägsamariter m m.

● ● Vid **beredskaps höjning** och **under krig** skall FRO bl a kunna medverka till anordnande och betjäning av vissa radioförbindelser för totalförsvaret samt ställa radioutbildad personal till myndigheternas förfogande för särskilda uppgifter.

Huvuddelen av FRO:s medlemmar utbildas för avtal, främst B-avtal. Men även kompletteringsutbildning i sambandstjänst av värnpliktiga och ungdomsutbildning står på programmet.

En av FRO:s huvuduppgifter f n är att rekrytera sambandspersonal till hemvänet – radiotelefonister, radiotelegrafister, sambandsgruppchefer och signalreparatörer till hemvärens- och kretshemvärvsstaber. Det behovet är på god väg att bli fyllt. FRO-arna utbildas också för att bemanna radiostationer i militära staber, i länsstyrelser osv.

● ● 40-åringen är som sagt vital. Ett nytt åtagande är att rekrytera personal som ges utbildning för att sköta radiosambandet inom den *civila krigssjukvården*.

Utbildning av FRO-are bedrivs, i likhet med all annan frivilligtutbildning, på kvällar och under veckoslut – huvudsakligen i hemorten. Central utbildning anordnas både vinter och sommar. Vinterkursen brukar förläggas till FBU:s kursgård i Ånn,

nära Storlien. Sommarkurserna går på Flirkens kursgård (nära Norberg) och på det natursköna Fårö, Gotlands FBU-förbunds kursgård alldeles vid Fårö kyrka. Utbildning av radiotelegrafister för militära stabsförband sker på Stabs- och sambandsskolan i Enköping.

I Flygvapnets krigsorganisation ingår inga befattningar för FRO:are. Vår utbildning av sambandsvärnpliktiga och sambandslottor täcker behovet i krigsorganisationen. – Det hindrar inte att FV har en god hjälp av FRO-organisationen. Många av våra sambandsvärnpliktiga är medlemmar i FRO. Man har därigenom frivilligt kunnat förkovra sig i sambandstjänst genom kompletteringsutbildning hos FRO.

● ● FRO:arna behöver, i likhet med all frivilligpersonal, all den träning man kan få för att behålla de färdigheter som krigsbefattningen kräver. Jag är säker på att det finns tillfället när *flottiljen* skulle önska sig disponera mera sambandsresurser, t ex vid *flygningar*, "anhörigas dag" eller kanske vid någon speciell övning. Glöm då inte bort att FRO är beredd att hjälpa till – och gör det med glädje! Frivilligavdelningen kan förmedla kontakten.

FRO började en gång som en försvarssektion inom föreningen Sveriges Sändare Amatörer. Många FRO-are är också aktiva radioamatörer och skaffar sig på detta sätt ytterligare träning i att kunna uppträda i etern, vilket kommer krigsuppgiften till godo. Vid de allra flesta avdelningar inom FRO finns också amatörradiostationer, "SL-stationer" (militära amatörradiostationer), som kan användas av medlemmarna.

1951 fick man tjänstebrevsrätt (numera beklagligtvis borttaget för frivilligorganisationerna) och 1952 blev man en fristående frivillig försvarsorganisation. Man anslöt sig då till CFB, Centralförbundet för Befälsutbildning. Medlemstidningen heter **FRO-Nytt** och utkommer med fyra nummer per år.

● ● Behovet att kommunicera med hjälp av radio tycks öka ständigt. FRO har hittills på ett **bra** sätt kunnat svara upp mot den ökande efterfrågan på kunnig sambandspersonal till totalförsvarets olika delar. Vi gratulerar 40-åringen och önskar lycka till i den framtid som ser ljus ut för FRO:s del.

Via **SM4RKS**

Curt Israelsson



40 ÅR



1986



Caravelle – ett vackert namn på ett vackert flygplan, eller en vacker fransyska som man också skulle kunna uttrycka det. En förörisk mademoiselle som flyger lika vackert som hon är linjekön. Till yttermera visso finns två sådana maskiner i bruk – sedan 1971 – i svenska flygvapnet under beteckningen Tp85. Om detta skrevs kortat i förra numret av Meddelandet, men låt oss utveckla ännu något lite mer.

En förörisk MADÉMOISELLE

Au Petit Shoppberg

början av femtiotalet begärde franska staten att de inhemska flygindustrierna skulle ta fram ett förslag till ett jedrivet passagerarflygplan av medeldistanskapacitet. Segraten i denna "tävlan" blev SNCASE – Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est – beläget i Toulouse. Förslaget man visade upp var ett tremotorigt flygplan med motorerna, av den franskkyggda typen Alar, placerade i stjärtpartiet. Projektet kallades X-210, och sedan man bestämt sig för ett partnerskap med Rolls-Royce i England ändrade man till två motorer av typ Avon i stjärtmontage. Klarteckningar gavs och man började konstruktionsarbetet.

Den första prototypen flög första gången i maj 1955 och året därpå nummer två. Ett omfattande test- och certifieringsprogram följde och fabriken sammankopplades nära med de Havilland-fabrikern i England för att utnyttja deras erfarenheter av sin DH Comet, vilken i och för sig var en lyckad konstruktion men som drabbades av en tragisk olycksmedja. Det gällde i första hand hur flygkroppen skulle byggas så att man fick största säkerhet vad hälftenheten beträffar, det var just brister inom detta område som orsakat Comet-haverierna. Det är alltså inte endast en slump att nospartiet, eller cockpit-delen, är nästan exakt lika på båda flygplanterna!

Den okonventionella placeringen av de båda motorerna var väl det som väckte störst uppmärksamhet inom flygvärlden. En smärtfull geniala lösning, vilken gav en aerodynamiskt ren vinge och avsevärt decimerade kabibulliret till förmån för passagerarna. Första kund var förstås Air France och vårt svenska SAS beställde sex maskiner 1957 varav den första levererades den 13 april 1959 och den 26 april flög, i SAS färger och som första Caravelle i världen, Finn Viking – LN-KLH – i kommersiell trafik. Invigningsrouten gick Köpenhamn – Düsseldorf – Wien – Aten – Beirut – Bagdad – Teheran.

Frangången var stor, en riktig succé sett ur alla perspektiv, och det ena flygbolaget efter det andra skaffade sig detta komfortabla och eleganta fotskaffningssmedj. Det fanns helt enkelt ingen motsvarighet på marknaden – Comet var ju ute ur bilden!

I tabellen ser vi när de olika versionerna lagts fram och hur motorvarianterna skiftat.

På bilden nedan till höger en av Flygvapnets Tp85:or "851" under ett övningspass över Östergotland.

Den "lätt" karrikerade skissen visar hur piloterna upplevde utbildningen och flygskolningen hos SAS på hösten 1971 – en av de absolut bästa som man kunde få – och hur det kändes när det hela var avklarat.

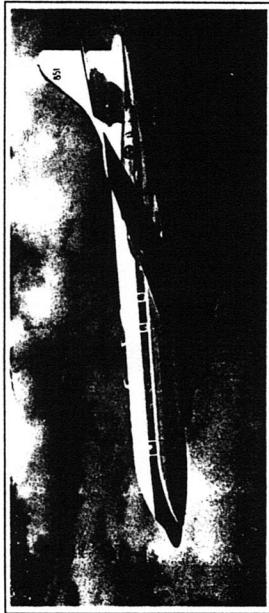
Under senare delen av sommaren 1973 flyttades transportdivisionen på Barkarby till F3 på Malmen i Linköping. Med sig bagaget dit hade man då sexTp79:or (DC-3) samt en Tp83 Pembroke och en Tp52 Canberra. EnTp79, samt Pembroke-maskinen, användes för forskningsflygning i olika områden och de övriga 79:orna gick på transportservice inom och utan landet. De båda Caravellerna stod fortfarande kvar i Malmö för ombyggnad och Tp52:an flög praktiskt taget dagligen på signalspaningsuppgift för FRA. FRA-personalen hade följt med vid nedflytten från Stockholm och inhystes i ombyggda lokaler på Malmen. Av flygvapnets folk var det många som under hösten 1973 och tidiga våren 1974 pendlade mellan Linköping och huvudstaden då alla inte lyckades få nya bostäder direkt i samband med flytten i juli 1973.

1974 kom i alla fall de båda Caravellerna med kont mellanurton till Malmen och flygverksamheten kunde börja. Till en början en korttidig flygning för de fyra förare som ubildats, varav artikelförfattaren var en. Detta gällde naturligtvis även de systemoperatörer (färdmekaniker) som inte hade epitetet instämmer vi flygvapenpiloter genom artikelskrivanden, som faktiskt – flugit detta vackra flygplan i mer än treusen timmar. Hon var, och är, en sant förörisk skapelse, synd bara att hon, som alllting annat, är förgänglig. Troglivis kommer de båda planen att flygas fram till 1997 då två ny, fräscha Grumman Gulfstream IV/C – med EV-beteckningen Tp102B – tar över verksamheten. De båda typerna kommer väl att överlappa varandra under en kort period, men sedan är det slut med Caravelle-epoken i det svenska flygvapnet.

Sic Transit Gloria Mundi!

Tillverkade Sud-Aviation Caravelle – alla versioner								
	Modell	Motorer	Max startvikt	Spänning (m)	Längd (m)	Max pass.	Årtal	Antal
P	Avon RA.26	41 000	34,3	31,5	99	1955	2	
I	Avon RA.29	43 500	34,3	32,0	99	1958	19	
I A	Mk 522 o. 526	43 500	34,3	32,0	99	1960	13	
IA	Mk 522A							
II	Avon RA.29	46 000	34,3	32,0	99	1959	78	
6N	Avon R.A.29	48 000	34,3	32,0	99	1961	53	
6R	Avon R.A.29	50 000	34,3	32,0	99	1961	56	
Mk 533R								
7A	Cl.805 - 23C	34,3	32,0	1960	(1)			
10A	Cl.805 - 23C	52 000	34,3	33,0	110	1962	1	
10B	JT8D-1, -7 o. -9	52 000	34,3	33,0	110	1964	22	
10R	JT8D-1 o. -7	52 000	34,3	32,0	99	1965	20	
11R	JT8D-7	52 000	34,3	32,9	96	1967	6	
12	JT8D-9	58 000	34,3	36,2	139	1970	12	

	Totalt antal tillverkade flygplan							
	282							



ta levererades den 13 april 1959 och den 26 april flög, i SAS färger och som första Caravelle i världen, Finn Viking – LN-KLH – i kommersiell trafik. Invigningsrouten gick Köpenhamn – Düsseldorf – Wien – Aten – Beirut – Bagdad – Teheran.

Frangången var stor, en riktig succé sett ur alla

perspektiv, och det ena flygbolaget efter det andra skaffade sig detta komfortabla och eleganta fotskaffningssmedj. Det fanns helt enkelt ingen motsvarighet på marknaden – Comet var ju ute ur bilden!



MADÉMOISELLE

Au Petit Shoppberg

Nägot år före sextioålet började dock konkurrensen från amerikansk sida att bli rätt märkbart och orderingångarna minskade. Det var framför allt Douglas DC-9 som började lansera på allvar samtidigt att motoreerna i Caravellen började bli föråldrade. Cirka trettio av de första versionerna – 1 och 1A – byggdes om till modell III som fick starkare motorer. Man började också prova dubbelströmsmotorer och så kom då 1964 Super Caravelle 10B med Pratt & Whitney JT8D-1 – en lyckad hypodrom! De flesta Super Caravellerna kom dock att hamna hos den nordiska bolagen, därför hos Finnair och Sterling.

SNCASE hade under åren ändrat namn till Sud-Aviation men bytte ånnu en gång till Aérospatiale, som 1970 pressade fram ytterligare en version kallad Caravelle 12, en förlängd 10B med plats för 140 passagerare.

SAS opererade med Caravelle III fram till 1974 och samtidigt 21 plan var direkt byggda för bolagets räkning. Räknat i alla versioner tillverkades totalt 282 Sud-Aviation Caravelle (se tabellerna nästa sida).

1971 kom två flygplan till Flygvapnet. Det var två av de yngsta maskinerna med mycket längst kvar och modifierade till senaste standard. De avsägs att i sin militära skepnad inlemmas i den så kallade "hemliga tjänsten" inom området signalspaning.

Särskilt utvändigt personal, ur en av flygvapnets två transfortflottiljer, utbildades under sommaren och hösten 1971 vid SAS, det var både flygande och markpersonal. Båda maskinerna opererades sedan under det fortsatta flygbolidskede från F8 vid Barkarby fram till våren 1972, då de gick in för stor ombyggnad i och med att överläppa varandra under en kort period, men sedan är det slut med Caravelle-epoken i det svenska flygvapnet.

Sic Transit Gloria Mundi!

Caravelle – ett vackert namn på ett vackert flygplan, eller en vacker fransyska som man också skulle kunna uttrycka det. En förörisk mademoiselle som flyger lika vackert som hon är linjekön. Till yttermera visso finns två sådana maskiner i bruk – sedan 1971 – i svenska flygvapnet under beteckningen Tp85. Om detta skrevs kortat i förra numret av Meddelandet, men låt oss utveckla ännu något lite mer.



En förörisk MADÉMOISELLE

Au Petit Shoppberg

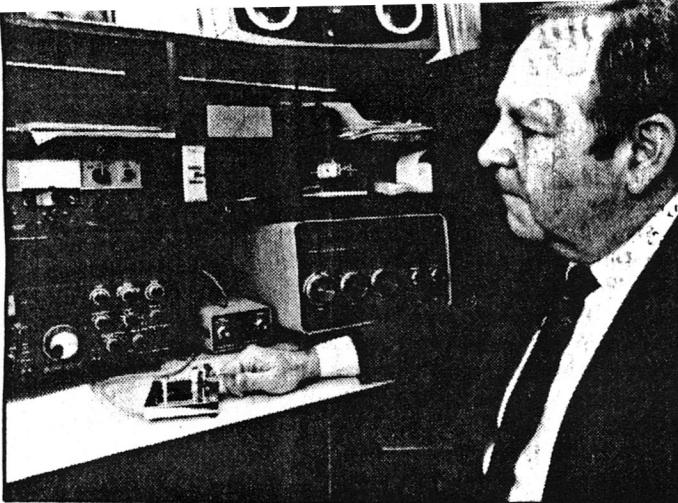
början av femtiotalet begärde franska staten att de inhemska flygindustrierna skulle ta fram ett förslag till ett jedrivet passagerarflygplan av medeldistanskapacitet. Segraten i denna "tävlan" blev SNCASE – Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est – beläget i Toulouse. Förslaget man visade upp var ett tremotorigt flygplan med motorerna, av den franskkyggda typen Alar, placerade i stjärtpartiet. Projektet kallades X-210, och sedan man bestämt sig för ett partnerskap med Rolls-Royce i England ändrade man till två motorer av typ Avon i stjärtmontage. Klarteckningar gavs och man började konstruktionsarbetet.

Den första prototypen flög första gången i maj 1955 och året därpå nummer två. Ett omfattande test- och certifieringsprogram följde och fabriken sammankopplades nära med de Havilland-fabriken i England för att utnyttja deras erfarenheter av sin DH Comet, vilken i och för sig var en lyckad konstruktion men som drabbades av en tragisk olycksmedja. Det gällde i första hand hur flygkroppen skulle byggas så att man fick största säkerhet vad halftidenheten beträffar, det var just brister inom detta område som orsakat Comet-haverierna. Det är alltså inte endast en slump att nospartiet, eller cockpit-delen, är nästan exakt lika på båda flygplanterna!

Den okonventionella placeringen av de båda motorerna var väl det som väckte störst uppmärksamhet inom flygvärlden. En smärtfull geniala lösning, vilken gav en aerodynamiskt ren vinge och avsevärt decimerade kabibulliret till förmån för passagerarna. Första kund var förstås Air France och vårt svenska SAS beställde sex maskiner 1957 varav den första levererades den 13 april 1959 och den 26 april flög, i SAS färger och som första Caravelle i världen, Finn Viking – LN-KLH – i kommersiell trafik. Invigningsrouten gick Köpenhamn – Düsseldorf – Wien – Aten – Beirut – Bagdad – Teheran.

Frangången var stor, en riktig succé sett ur alla perspektiv, och det ena flygbolaget efter det andra skaffade sig detta komfortabla och eleganta fotskaffningssmedj. Det fanns helt enkelt ingen motsvarighet på marknaden – Comet var ju ute ur bilden!

Sic Transit Gloria Mundi!



Radioamatören Karl Thompson, 51, i Charleston, Virginia, sänder ett meddelande i Morse per kortvåg. Morse används fortfarande av flygplan, fartyg och till och med taxibilar, 143 år efter att Samuel Morse uppfann systemet.

Morse lever ännu — trots ny teknik

□ Morsekoden lever ännu, trots moderna hjälpmödel som satelliter, datorer och faxar.

Nästan alla radiooperatörer som utbildas i USA måste fortfarande lära sig morse innan de kan få sin licens. Tusentals radioamatörer använder morse för att kommunicera med andra amatörer runt om i världen.

I centrala Pittsburgh blinkar neonljusen längst upp på 37-våningshuset Grant stolt stadsnamn i morse varje natt. Om det blir något fel ringer folk ofta för att klaga på fellinkningar.

Morsekoder används ofta för att identifiera de tvåvägs radiosändare som används av taxichaufförer, poliser och brandmän. Men koden ljuder automatiskt och så fort att ingen lägger märke till den.

Vid Point Reyes, Kalifornien och Chatham, Massachusetts och dussintals andra punkter runt om i världen använder sofistikerade kommersiella radiostationer morsekoden för att kommunicera billigt och pålitligt med fartyg till sjöss.

Den amerikanska kustbevakningen bevakar ständigt frekvenserna efter den internationellt kända nödsignalen S (...) O (-) S (...).

På samma sätt identifierar sig luft- och sjönavigationsfyrar automatiskt för flygplan och fartyg med morsekoden, som Samuel F.B. Morse och hans forskare utvecklade för 147 år sedan i syfte att bereda vägen för deras kommande telegrafiska uppfinningar.

— Att kunna morsekoden är som att kunna ett främmande språk, säger Bill Dunbar, 66, i Normal, Illinois.

Han är pensionerad järnvägstelegrafist och ordförande i Morse Telegraph Club, som har 2 450 medlemmar i USA och Kanada.

— För en lekman är det en serie obegripliga ljud. Men vi kan känna igen till och med vem som sänder signalerna. Språket har en rytm och synkopering som är mycket tilltalande.

Men även de mest entusiastiska morsevännerna erkänner att morse sakta men säkert fått ge sig för mer avancerad teknik.

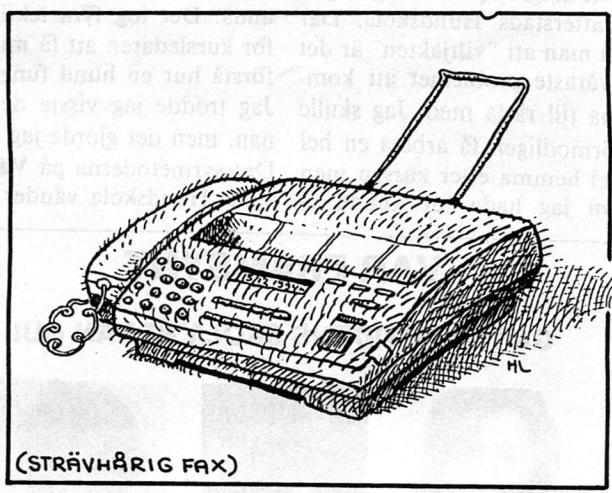
— Det finns inte många som i dag använder morse som sitt främsta sätt att kommunicera, säger David Cassidy, som utger en amatörradiotidskrift i Hancock, New Hampshire.

— Morse har blivit främst en hobby. Datatekniken har nått så långt att det inte längre är kostnadseffektivt att använda morse.

Har inte råd

Men morsekoden är fortfarande livsviktig för viss sjöfart, särskilt för fartyg från Tredje världen som inte har råd med sofistikerad elektronik.

På radiostationen WCC i Chatham på Cape Cod sänder ett dussintal telegrafister rutinmässigt meddelanden till fartyg till havs. Det kostar 55 cent (drygt tre kronor) per ord, det vill säga en femtedel av priset för telexkommunikation, enligt chefen Bill Farris.



(STRÄVHÄRIG FAX)

Runt om i USA finns många människor som vill hålla morsekoden levande. Nyligen samlades en grupp radioamatörer och firade Morses 200:e födelsedag genom att åter sända Morses berömda första telegrafiska meddelande mellan Washington och Baltimore den 24 maj 1844.

Morses första meddelande, "What hath God wrought" (Vad Gud skapat) etablerade telegrafen och gjorde honom själv odödlig. Men morsekoden överkuggade hans betydande arbeten som målare och skulptör.

Morselegrafister skryter ofta om hur fort de kan sända. En hybörjare måste kunna sända och ta emot fem ord per minut. Världsrekordet hålls av den legendariske Theodore R. McElroy som sände morse med den fantastiska farten av 87 ord per minut vid en tävling i Boston 1947.

David Sarnoff, grundare av Radio Corp. of America och dess chef i årtionden, blev berömd som den telegrafist som via morse kunde meddela att Titanic sjunkit 1912. Men morsekoden förslörade förstås mycket mark när telefonen gjorde sitt insteg. Nyhetsbyrån Associated Press (AP) slutade sända nyhetstelegram per morse redan 1914. Dock användes morse ända fram till 1985 av järnvägsbolaget Milwaukee Road längs dess stationer i Midwest.

David Cassidy säger att kravet på att radiooperatörer ska kunna morse mest är till för att hålla "skumrasket" borta.

— Men egentligen är det som att kräva att man ska kunna sko en häst för att få ett körkort.

PETER MATTIAE

OBS! Din medlemsavgift bif. in bet. senst! Betala göras med bif. in bet. senst!

SK4IL:s annonsmarknad

Köpes:

2-mtranceiver (FM, SSB), 2-m handjagare, rotor (max 1000:-), coaxkablar o dito kontakter, 2-antennar (slim-jim, GP, magnetfotantenner, coaxomkopplare), 2-m PA (max 300:-), SWR-meter för 2 m (max 100:-), 12 V nätagg (max 200:-), skrivare passande XT/AT (max 250:-), packetmodem (max 500:-), maströr.

Har du nåt av detta, ring mej!

SM6-7758, Sven Öberg, tel 0506-141 20, 141 36

Köpes:

Mikrofon till Drake. SM4SEF, Bosse, 0555-102 15

Säljes:

Creed

Sonja Johansson har en Creed teleprinter som hon vill bli av med. Den är mycket vacker och manualer medföljer. Vid intresse kontakta

SM4HEJ, tel 054/54 79 78

Sökes till SK4IL:s köksavdelning: 1 st el kokplatta (glögg- o korvkokare).

I utbyte kan ev en dataterminal erbjudas! Kontakta kassören om du har en platta liggande!

□ □ □ □ □ □ □ □

SI4GM

Veckan 23-29 okt förfogade klubben över jubileumssignalen SI4GM för att fira radions 100 år på nacken och SSA:s 70 dito. För vår del gällde det ju även att fira vår 20 åriga ungdom (klubbens alltså). Trots tveksamma condx så här i solfläcksdalgången gnetade dock ett antal hängivna operatörer ihop en drös QSO:n, med SM4KL som flitigast denna gång. (Både KL och jag fick dessutom äran att köra "antennpappan" G5RV på var sitt band!).

Så här fördelade sez trafiken:

ANTAL QSO

OPERATÖRER:

<u>MHz</u>	<u>KAV</u>	<u>SCF</u>	<u>SCL</u>	<u>SEF</u>	<u>KBC</u>	<u>HEJ</u>	<u>RKS</u>	<u>KL</u>	<u>Summa</u>
3,5	16			22			6		44
7							1	100	101
10		34							34
14									23
18							23		3
21									0
24									0
28			3		10				13
50						8			8
144			15			24			39
qso/op	16	34	18	22	10	32	30	103	265



Från radioauktionen/loppmarknaden 13 maj: Roy gör affärer med Olle (BOI)

Ja, det var denna QUA, Julnumret. Återstår nu bara för vikarierande murveln att säga 73 (och 88 för där till berättigade), och...

