Prévisions ionosphériques

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen**

Band (Jahr): **45 (1972)**

Heft 5

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

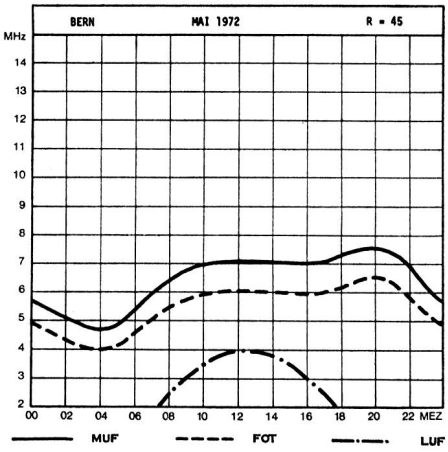
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Prévisions ionosphériques



Indications pour l'emploi des prévisions ionosphériques

1. Les prévisions ionosphériques ci-dessus ont été établies, à l'aide d'un ordinateur électronique, en se fondant sur des données numériques fournies par l'«Institute for Telecommunications Sciences and Aeronomy (Central Radio Propagation Laboratory)».
2. Au lieu d'une dispersion de 30 % et de 90 %, on n'indique plus que les valeurs médianes (50 %); en outre, la nomenclature est celle du CCIR.
3. Les définitions suivantes sont valables:

   R prévision de l'indice caractéristique de l'activité solaire (nombre de Zurich).

   MUF («Maximum Usable Frequency») valeur médiane de la MUF standard selon CCIR (limite supérieure de la bande des fréquences utilisables).

   FOT («Fréquence Optimum de Travail») 85 % de la valeur médiane de la MUF standard; correspond à la valeur de la MUF, atteinte ou dépassée le 90 % du temps en l'espace d'un mois.

   LUF («Lowest Useful Frequency») valeur médiane de la fréquence utilisable la plus basse, pour une puissance effectivement rayonnée de 100 W et un niveau de champ à la réception correspondant à 10 dB par rapport à 1 μV/m (limite inférieure de la bande des fréquences utilisables).

   Les prévisions sont calculées pour un trajet de 150 km ayant Berne en son point milieu. Elles sont suffisamment exactes pour toute liaison à onde ionosphérique entre deux points situés en Suisse.
4. Le choix de la fréquence de travail portera sur une valeur située entre FOT et LUF.

   Des fréquences voisines de la FOT assurent les niveaux de champ à la réception les plus élevées.

Zentralvorstand

Zentralpräsident:

Hptm Walter Bracher, Amthausquai 31
4600 Olten
G 062 / 31 12 60 P 062 / 21 65 85

Aktuar:

Lt Ernst Dobler, Fridaustrasse 14
4612 Wangen bei Olten
G 062 / 31 15 24

Kassier:

Adj Uof Willy Sommer, Rolliweg 577
4614 Hägendorf
G 062 / 31 12 26

Beisitzer:

Fw Hans Guldimann, Herzbergstrasse 47
5000 Aarau
G 064 / 22 35 44

Oblt Gerhard Huber, Büntenweg 11
4632 Trimbach
G 062 / 31 12 04

Eintritte / Admissions

In seiner Sitzung vom 10. April 1972 hat der Vorstand folgende Beitrittsgesuche gutgeheissen:

Dans sa séance du 10 avril 1972 le comité a accepté les demandes d'admission suivantes:

Fw	Binggeli Hans-Rudolf	KTD Thun
DC	Bosshart Ernst	KTD Zürich
Lt	Horst Peter	KTD Bern
Maj	Müller Fritz	GD PTT
Lt	Notz Armin	KTD Thun
DC	Sigrist Hansjörg	KTD Zürich

Wir heissen diese Kameraden in unserer Vereinigung herzlich willkommen.

Nous souhaitons à ces camarades la bienvenue dans notre association.

«Nur fahrtüchtig am Steuer»

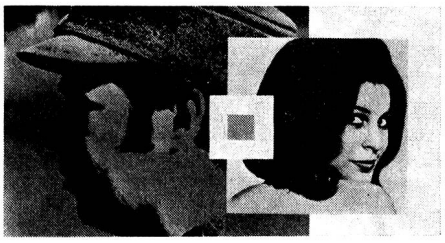
Alkohol

Auf der Fahrt vom Fahrzeugfassungsort zum WK-Standort «stärkten» sich die Motf J. und G. mehrmals in verschiedenen Restaurants mit Kaffee-Schnaps und Wein. Es war schon spät geworden, als die beiden zu ihrer letzten Fahretappe starteten. G. fuhr als erster und brachte sein Fahrzeug schadlos an das Ziel. Motf. J. dagegen verunglückte bereits in der nächsten Ortschaft. Unter dem Alkoholeinfluss vermochte er eine harmlose Linkskurve nicht mehr richtig einzuschätzen und fuhr mit seinem schweren Geländelastwagen geradewegs über den rechten Strassenrand hinaus. Die Folgen waren verheerend. Zuerst durchbrach er einen Gartenzaun, fuhr zwischen zwei Bäumen hindurch über einen Miststock und zerstörte einen zweiten Gartenzaun. Immer noch in Fahrt streifte er ein Silogebäude und kam erst im Wagenschuppen eines Bauernhauses zum Stillstand, wo er ein Fahrrad beschädigte und mit einem dort abgestellten Traktor kollidierte. Der auf den Lastwagen verladene Jeep wurde auf der holprigen Fahrt von der Ladebrücke geschleudert und bei dieser ungewohnten Abladeart stark beschädigt. Der Fahrer wurde verletzt, und der gesamte Sachschaden betrug 45 000 Franken.

Die Lehre aus dem Unfall

Es muss einmal mehr gesagt werden: Alkohol ist ein arger Feind der Fahrsicherheit. Schon die kleinsten Mengen Alkohol können das Sehvermögen und die Reaktionsfähigkeit stark beeinträchtigen. Dem Militärfahrer ist deshalb jeglicher Alkoholgenuss 6 Stunden vor Antritt und bis zum Ende des Fahrdienstes untersagt.

Emotion



L'émotion est la cause de nombreux accidents de la circulation. Sous le coup de l'émotion le conducteur est irrité, nerveux, agressif, impatient. Il se comporte d'une manière étrange et ne parvient pas à se concentrer. Son désarroi intérieur se traduit par des réactions inadaptées aux événements.

Le conducteur militaire peut aussi être en proie à des émotions causées par les circonstances les plus diverses: ennuis familiaux, maladie, décès, difficultés financières. Est également exposé aux dangers de l'émotion le conducteur qui a de la peine à se soumettre à la discipline militaire ou à l'autorité d'un supérieur, ou celui qui craint d'être incapable d'exécuter correctement un ordre.

Les situations créées par l'émotion sont toujours délicates et dangereuses parce que le conducteur qui est victime de troubles émotionnels est très rarement disposé à confier ses soucis à son supérieur en vue de trouver une solution. Bien plus, il n'admet pas facilement que son état le rend inapte à conduire.

Le conducteur en proie à l'émotion doit faire un effort pour retrouver son état normal et surtout redoubler de prudence.