

**Zeitschrift:** Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =  
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =  
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

**Herausgeber:** geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und  
Landmanagement

**Band:** 110 (2012)

**Heft:** 11

**Artikel:** Misurare gli aerei di swisstopo, un mandato piuttosto inconsueto

**Autor:** Ray, Jérôme / Kistler, Matthias / Schittli, Robin

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-309320>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Misurare gli aerei di swisstopo, un mandato piuttosto inconsueto

All'inizio dell'anno, il servizio di volo dell'Ufficio federale di topografia swisstopo ha presentato una domanda piuttosto inconsueta ai suoi colleghi della geodesia: effettuare delle misure sui due aerei utilizzati per il rilevamento delle immagini digitali. Concretamente si trattava di determinare, per ogni apparecchio, il vettore tridimensionale tra l'antenna GNSS sul tetto e il supporto del sensore digitale collocato all'interno dell'aereo per poter calcolare con precisione la posizione di ogni immagine durante la aerotriangolazione. In tempi alquanto ristretti è stato necessario sviluppare un concetto ed effettuare delle misure. Una stazione totale classica, completata da una materializzazione originale, ha consentito di ottenere la precisione voluta, senza che l'operazione divenisse troppo costosa e le esigenze di materiale specifico troppo grandi, vista la specificità del mandato. Un problema di orizzontalità del supporto del sensore digitale ha, per contro, obbligato swisstopo ad attingere ai suoi «archivi digitali» per realizzare i calcoli in 3D – e non nel consueto 2D+1.

*J. Ray, M. Kistler, R. Schittli*

L'Ufficio federale di topografia swisstopo è l'organismo incaricato della produzione di foto aeree destinate, tra l'altro, alla tenuta a giorno delle carte nazionali della Svizzera. A questo scopo, dispone di due aerei dell'esercito, equipaggiati di sensori digitali dell'ultima generazione che consentono il rilevamento di bande di immagini di alta qualità.

Questi sensori digitali sfruttano la tecnologia GNSS<sup>1</sup>. Questa tecnologia consente di determinare la loro posizione e quella delle immagini che scattano. L'antenna GNSS non può essere direttamente collocata sul sensore digitale per mancanza di visibilità dei satelliti. La si piazza quindi sul tetto dell'aereo, ma questo comporta uno scostamento tra il centro del sensore numerico e la posizione misurata via satellite.

Di conseguenza bisogna determinare le costanti del vettore tra il centro di fase dell'antenna GNSS dell'aereo e il centro del sistema di compensazione dei movimenti angolari dell'aereo (PAV30 o sup-

porto del sensore numerico). Questi valori sono indispensabili perché le immagini rilevate dall'aereo hanno come origine il centro del sensore digitale, mentre la posizione dell'aereo è determinata dall'antenna GNSS. Il fatto di conoscere il vettore tra questi due elementi permette di calcolare la posizione di ogni immagine durante la restituzione fotogrammetrica. Quest'articolo illustra la problematica della determinazione delle costanti del nuovo vettore di scostamento riconducibile all'installazione delle nuove antenne GNSS. Questa determinazione è anche stata utilizzata per verificare la conformità dei valori attuali, in seguito ai lavori di riparazione dei due aerei. I nuovi componenti di questi vettori devono essere noti nel sistema di coordinate locali dell'aereo con una precisione superiore a 2 cm.

## Misure

Un piccolo team di due persone si è occupato di effettuare le misurazioni presso l'aerodromo militare da Dübendorf/ZH. I due aerei erano stazionati in due diver-

si hangar e sono quindi stati misurati separatamente. La durata dell'intervento era limitata a un giorno per aereo. Infatti, non li si poteva lasciare più a lungo a terra poiché andavano utilizzati per la formazione dei piloti militari e il trasporto di personalità.

La soluzione di misurazione preconizzata consiste nel collocare dei riflettori sopra il centro dell'antenna GNSS e del centro del PAV30 nonché di materializzare gli assi del sistema di coordinate con dei piccoli blocchi di legno (fig. 2 e 3). Questi blocchi sono misurati con il distanziometro a laser. Una materializzazione con del materiale specifico come avviene, per esempio nella misurazione industriale, sarebbe stata più elegante ma assai più cara.

Un prisma di precisione è collocato sopra il centro del PAV30. Le distanze tra il centro (Z; fig. 3) e i punti sugli assi (punti da 1 a 4; fig. 3) sono misurati con un regolo. Le misure delle distanze tra questi punti permettono di determinare le coordinate dei punti considerati fissi per il calcolo della compensazione.

L'antenna GNSS è materializzata grazie a un prisma di precisione collocato sopra il suo centro. Visto che il centro di fase sta esattamente al centro dell'antenna, anche il prisma è collocato al centro dell'antenna (fig. 4).

I punti sono misurati da due posizioni con una stazione totale robotizzata (fig. 5). Le stazioni sono definite in modo da poter osservare contemporaneamente da ognuna di esse tutti i punti sul PAV30, il prisma sopra l'antenne GNSS e le altre stazioni in modo da ottenere delle misure reciproche tra le stazioni.

Non è necessaria la materializzazione al suolo delle stazioni e durante la misurazione deve solo essere garantita la loro stabilità. Si ricorre al centraggio forzato.

## Calcolo e risultati

Il rilevamento e l'allestimento delle serie di misure sono stati realizzati con un software sviluppato internamente e funzionante sul PC sul terreno. In media si sono ottenuti i risultati seguenti:

errore medio compensato degli angoli orizzontali:  
errore medio compensato degli angoli verticali:  
errore medio compensato delle distanze:

3.0 cc  
5.0 cc  
0.1 mm

tate grosse differenze. Per contro, sul secondo aereo, che era stato sottoposto a riparazioni, si sono notate delle differenze in x, y e z di 8, 1 e 6 centimetri. Questo fatto ha confermato l'utilità di effettuare questo tipo di misurazioni.

Il calcolo della posizione dei punti è stata innanzitutto effettuata nel modo classico con il software di compensazione LTOP di swisstopo. Le coordinate predefinite sono state determinate in base alle misure tra il centro del PAV30 e quelle dei punti situate sugli assi del sistema locale di coordinate, mentre le coordinate dei punti variabili sono stabilite attraverso interazioni.

I primi calcoli hanno dimostrato che il PAV30 non era perfettamente orizzontale al momento delle misurazioni. Si è quindi resa necessaria una tappa supplementare per determinare le costanti cercate. L'errore di orizzontalità fa sì che i valori ottenuti x, y e z non siano perfettamente nel sistema delle coordinate del PAV30. C'è bisogno di una trasformazione di Helmert 3D per arrivare a risultati nel sistema di coordinate auspicato, con un fattore di scala fisso ( $\lambda = 1$ ) per non provare una modifica della distanza reale tra il centro del PAV30 e l'antenna GNSS. I controlli hanno dimostrato che i risultati erano molto vicini ai vecchi valori e che sul primo aereo non erano state consta-

Il secondo punto migliorabile consiste nell'orizzontalità del PAV30. Se quest'ultimo si trova su un piano perfettamente orizzontale, allora si possono ottenere delle nuove costanti con il calcolo LTOP, senza dover per forza passare da una trasformazione 3D. Visto che il PAV30 è un tutt'uno con l'aereo, bisogna ancora trovare una soluzione per arrivare a una perfetta orizzontalità.

#### Annotazione:

<sup>1</sup> Global Navigation Satellite Systems che consentono di posizionarsi rispetto alle costellazioni GPS e GLONASS.

Jérôme Ray e Matthias Kistler  
Ufficio federale di topografia swisstopo  
Seftigenstrasse 264  
CH-3084 Wabern  
[infoge@swisstopo.ch](mailto:infoge@swisstopo.ch)

Robin Schittli  
Route de la Frasse 38  
CH-1658 Rossinière  
[robin.schittli@gmail.com](mailto:robin.schittli@gmail.com)

Fonte: Redazione PGS



**Vom Zirkel zum elektronischen Theodoliten**

**Kern -Geschichten** von Franz Haas

172 Jahre Aarauer Industriegeschichte – Sammlung Kern – Zeittafeln – Kern-Geschichten, auf über 100 Seiten und mit vielen Bildern – **erscheint Anfang Dezember**

Herausgeber: Heinz Aeschlimann, Kurt Egger | Bestellungen: SIGmediaAG, Postfach, 5246 Scherz | [info@sigimedia.ch](mailto:info@sigimedia.ch)