Feststellungen über den Funkpolizei-Einsatz an der Übung GOTTARDO

Autor(en): **Magni**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **42 (1969)**

Heft 7

PDF erstellt am: **20.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-562514>

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.

Feststellungen über den Funkpolizei-Einsatz an der Übung GOTTARDO

Dank dem gewählten Standort konnten alle Stationen der Führungsfunk- und Kommandofunknetze verfolgt und überwacht werden.

Für weitere Übungen empfiehlt es sich, diesen Teil des Napf-Gebietes wieder zu beziehen; sei es für Empfangsverhältnisse, Zufahrt, Räumlichkeiten, die Alp Ahorn ist in jeder Beziehung günstig, z. B. freie Sicht über das Mittelland. Ein Helilandeplatz ist sogar vorhanden, kam leider am 7. Juni nicht zum Gebrauch.

Wenn im Laufe des Samstags Verstöße den einzelnen Zentren gemeldet wurden, hat sich die Funkdisziplin am Sonntag wesentlich verbessert, so dass weniger grobe Fehler während dem zweiten Übungsteil festgestellt wurden.

In einem Netz wurde ein KFF-Gespräch verfolgt, deren Leitstation eine von ihren Gegenstellen auf das Vorhandensein der Funkpolizei aufmerksam machte.

Erfreuliche Ergebnisse sind auch besonders aufgefallen, wie eine A3a-Verbindung zwischen Tessin und dem Zentrum Langnau; weiter wurde ein Funkspruch über die Transitstation Hörnli unter den besten Verhältnissen empfangen (Hörnli-Alp Ahorn, 120 km).

Am Sonntag wurde mehr Schnelligkeit und Genauigkeit in der Abwicklung des Funkverkehrs beobachtet, was auch schon durch eine gewisse «Erfahrung» zu begründen ist.

Der Einsatz der Funkpolizei darf als positiv betrachtet werden, sei es durch die Anzahl und Qualität der verfolgten Verbindungen oder auch durch den Wirkungsgrad der Funküberwachung.

Bei solchen Übungen ist nämlich wichtig, dass jeder ein Ziel hat sich bemüht, dieses Ziel durch ständige Verbesserung zu erreichen.

Antrag für weitere Funkpolizei-Einsätze

Material: Funkpolizei-Ausrüstung, Funküberwachungswagen.

Mannschaft: Um das entsprechende Material bedienen zu können, ist der Einsatz Fk Pol Spezialisten nötig. Zu diesem Zwecke sind die einzelnen Sektionen frühzeitig zu orientieren, damit die entsprechenden Spezialisten in genügendem Mass angeboten werden können.

Schlussfolgerung

Obgleich man sich über den Einsatz der Funkpolizei bei der Übung GOTTARDO freuen kann, hätten die Ergebnisse erhöht werden können, indem geeignetes Material eingesetzt wurde (Möglichkeiten von Tonbandaufnahmen zwecks späterer Übungsbesprechung, Ausbildung).

Der Chef der Det Funkpolizei
Lt Magni

Standortangabe ohne Sextant und Funk

Trägheitsnavigation in der Erprobung unabhängig von Bodenstation und Wetter

Langstreckenflugzeuge werden in weniger als einem Jahr über Meere und Kontinente fliegen, ohne dass sie einen menschlichen Navigator an Bord haben und ohne Hilfe von Navigationsstationen am Boden benötigen. Alle Navigationsaufgaben löst vollkommen selbsttätig ein neues System — das Trägheitsnavigationssystem.

Bisher benutzte und benutzt der menschliche Navigator bei der Langstreckennavigation vor allem drei Verfahren: die Astronavigation, die bodenabhängige Funknavigation und die Doppler-Radar-Navigation.

Die Astronavigation basiert auf der Überlegung, dass zu einem bestimmten Zeitpunkt von jedem geographischen Ort aus die Himmelskugel anders erscheint. Man kann aus den Winkeln, unter denen die Gestirne, auch Sonne und Mond sind eingeschlossen, dem Betrachter erscheinen, auf seinen Standort schliessen. Und das mit einfachen Mitteln; ein Sextant zur Bestimmung des Elevationswinkels der Gestirne und eine genaue Uhr genügen.

Von den verschiedenen bodenabhängigen Funknavigationssystemen haben sich besonders die Hyperbelverfahren, vor allem Loran, für die Langstreckennavigation bewährt. Allen Hyperbelnavigationssystemen ist gemeinsam, dass mindestens zwei Bodenstationen zusammenarbeiten. Die Bodenstationen senden Impulse aus, deren Zeitdifferenz an Bord des Flugzeuges gemessen wird. Orte gleicher Zeitdifferenz sind zugleich Orte gleicher Entfernungsdifferenz zu den Funkstationen. Zwei Bodenstationen liefern somit eine Hyperbel als Standlinie. Eine dritte Station, die mit einer der beiden anderen zusammenarbeitet oder ein weiteres Sonderpaar ergeben eine weitere Standlinie. Der Schnittpunkt der beiden Standlinien markiert den Standort des Flugzeuges.

Bei der Doppler-Radar-Navigation werden unter Ausnützung des Doppler-Effektes für elektromagnetische Wellen die Geschwindigkeit des Flugzeuges über Grund und die Abtrift bestimmt. Die Doppler-Radar-Anlage des Flugzeuges sendet drei Leitstrahlen unter bestimmten Winkeln zur Erde. Ein Teil der ausgesendeten elektromagnetischen Energie wird reflektiert und wieder empfangen. Die Frequenzverschiebung zwischen den ausgesendeten und empfangenen Signalen wird gemessen und aus ihr dann Grundgeschwindigkeit und Abtrift ermittelt. Neben diesen konventionellen Navigationsverfahren ist in jüngster Zeit die Trägheitsnavigation als neues, vollkommen bordautarkes Navigationssystem entwickelt worden. Aufgrund ihrer universellen Anwendbarkeit und hohen Genauigkeit hat sich die Trägheitsnavigation sehr rasch durchgesetzt. Grossflugzeuge vom Typ «Boeing 747» und die kommenden Überschallflugzeuge werden nur noch Trägheitsnavigationssysteme erhalten.

Das Prinzip der Trägheitsnavigation hat zwei Ursprünge, die ihrem Wesen nach zwar verschieden sind, sich jedoch bei der technischen Realisierung verschmelzen. Der ältere Grundgedanke ist die Ermittlung des zurückgelegten Weges durch eine zweimalige Integration der Beschleunigung: Eine 1911 von dem K. u. K. Korvettenkapitän Johann Maria Boykow vertretene Idee. Dr. Siegfried Reisch hat sich während seines Studiums an der Technischen Hochschule Wien mit diesem Grundgedanken befasst und erkannte, dass bei unvollkommener technischer Realisierung die Fehler im zurückgelegten Weg mit der dritten Potenz der Zeit anwachsen können. Jahre später