

Ortung von Flugzeug-Absturzstellen durch Radar

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **27 (1954)**

Heft 8

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-563208>

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.

«En janvier 1952, le train de X... à Y... déraile au point kilométrique Z à la suite d'un sabotage de la voie. Le wagon blindé, équipé d'un poste WS. 19, tombe dans le ravin. Le poste radio et les batteries sont hors d'usage. Le Chef de convoi, disposant des deux pigeons voyageurs habituels, rend compte par colombogramme.

«Heure de lâcher 0805 h — Arrivée au Colombier 0915 h.

«Le Commissaire de Gare est aussitôt alerté par téléphone et les secours sont mis en route sans délais.»

Enfin, seuls les pigeons-voyageurs ont permis de renseigner le Commandement de janvier à mars 1952, sur la situation du poste de C...

Celui-ci, isolé sur une route coloniale, enserré dans une gorge profonde, contrôle le passage de la route. Il est situé à plus de 10 kilomètres du poste ami le plus proche. Les ouvertures de routes, les ravitaillements, les relèves de la garnison, sont en principe semestriels et mettent en œuvre tous les moyens opérationnels du Territoire. Ils n'ont pas lieu en saison des pluies.

C'est donc en cette saison d'hiver 1952, alors que le poste radio était muet que des paniers de pigeons furent parachutés, permettant ainsi une liaison régulière avec le Commandant Territorial, le renseignant sur la situation militaire du moment.

C'est le parachutage qui a donné un nouvel essor en Indochine à ce moyen de transmission, apprécié par de nombreuses Autorités qui n'oublent pas d'en demander à toute occasion. Il permet:

- l'augmentation des possibilités d'éloignement et d'absence d'une patrouille ou d'une forte reconnaissance. Au départ, celle-ci perçoit un panier de pigeons qui lui permet d'avoir des liaisons pendant un maximum de trois jours. La durée de l'absence peut être prolongée de trois journées en lui parachutant dans une région convenue d'avance et éventuellement représentée dans le dernier colombogramme;
- de doter d'un moyen de transmissions un élément détenteur d'un poste radio qui n'a pas donné de ses

nouvelles depuis 12 heures (par exemple: appareil en panne).

Parachutage

Les volatiles sont pris au colombier par un Morane. Dès que celui-ci arrive à hauteur de la patrouille ou du poste, il procède à l'identification et demande la zone de parachutage. Son repérage est facilité par délimitation de cette zone, à l'aide du personnel, dont la coiffure est recouverte d'un mouchoir blanc ou d'une serviette à défaut de panneaux.

Dès l'arrivée au sol, le parachute est séparé du panier. Puis, les suspentes étant ramenées en faisceau, le parachute sera dans le sens de la longueur, soigneusement rabattu sur lui-même et roulé de façon à finir sur le sac. L'ensemble est enveloppé dans une toile de tente ou un sac marin et restitué avec le panier vide le plus rapidement possible au Centre de Transmissions le plus proche.

Les plus grandes précautions doivent être prises pendant ces opérations car les parachutes souffrent énormément des manutentions et surtout de l'humidité. Une tache de rouille suffit à les rendre inutilisables. Leur entretien et leur pliage incombent au colombophile.

Bien que le trafic colombophile ne représente que 3% du trafic radio, il convient de reconnaître que les pigeons-voyageurs rendent des services appréciables. Il ne semble pas rationnel de préconiser la suppression de ce moyen de transmission dans un pays présentant des coupures importantes et dans certaines régions un relief tourmenté, où l'emploi de la radio en opération est limité en raison du poids, des volumes prohibitifs et des portées irrégulières, surtout depuis que l'intérêt de ce procédé a été accru par la possibilité de parachutage qui en assure la continuité dans le temps.

Même si, en temps normal, la colombophilie peut apparaître comme un moyen de liaison désuet et peu utile, il est nécessaire de l'entretenir et de la garder comme moyen de secours.

«L'Armée française»

Ortung von Flugzeug-Absturzstellen durch Radar

Der Luftrettungsdienst der amerikanischen Luftwaffe entwickelt zurzeit ein elektrisches System, das alle Zufälle bei der Auffindung der in unbewohnten Gegenden oder über dem Meer abgestürzten Flugzeuge ausschaltet und Hilfsaktionen in Rekordzeit ermöglicht.

Mit Hilfe von Radio wird die Absturzstelle eines Flugzeuges mit grösster Präzision automatisch angezeigt; dies ermöglicht es den Rettungsmannschaften ohne die übliche — und manchmal vergebliche — Suche nach dem vermissten Flugzeug direkt zu dem Schauplatz des Absturzes zu fliegen.

Das Verfahren benutzt im wesentlichen einen Radioleitstrahl, der automatisch gesendet wird, sobald das Flugzeug stürzt, und ein Netz am Boden verteilter selbsttätiger Peilstationen.

Der Leitstrahl wird von mehreren Peilstationen empfangen, die ihre Wahrnehmungen an eine Zentralstation weitergeben, wo ein Ortungstechniker auf der Landkarte genau die Absturzstelle bestimmen kann. Die zur Rettung ausgesandten Maschinen können sofort ihren Kurs auf die Richtstrahlsignale einstellen.

Der sogenannte Crash Beacon Locator (Absturz-Richtstrahlortler) ist in der Nähe des Flugzeugschwanzes ange-

bracht und kann vom Piloten abgeworfen werden, falls ihm dazu noch Zeit bleibt.

Das Gerät schwebt an einem Fallschirm zur Erde und löst sich, sobald es seine Ruhelage erreicht hat, automatisch vom Fallschirmgurt. Dann richtet es sich selbsttätig auf, fährt seine Antenne aus und beginnt Notrufe auf der internationalen SOS-Frequenz zu senden. Falls dies nicht mehr möglich ist, wird der Richtstrahlender von selbst in dem Moment abgeworfen, wo das Flugzeug auf dem Boden oder Meeresspiegel aufschlägt.

Statt der üblichen SOS-Signale sendet der Crash Beacon Locator die Seriennummer des Flugzeuges und ein Chiffrezeichen, das die Zeit des Absturzes angibt. Aus der Seriennummer können die Rettungsmannschaften feststellen, welches Flugzeug abgestürzt ist, wieviele Personen an Bord waren und welche Rettungsmassnahmen erforderlich sind.

Das Sendegerät ist in einem 60 Zentimeter langen Zylinder von 13 Zentimeter Durchmesser eingeschlossen. Die elektronischen Teile sind gut geschützt, so dass sie den Erschütterungen beim Absturz, Abwurf und Auftreffen auf den Boden standhalten. Das Sendegerät arbeitet am Land und auf dem Wasser 48 Stunden lang völlig selbsttätig.