



OMEGA COMMAND AKADEMIE



Allgemeine Prozeduren

Das Control-Interface (User Input/Output Panel)

Das Control-Interface werden Sie in allen Bereichen unserer Raumschiffe und Basen in gleicher oder ähnlicher Form wieder finden. Es dient der Eingabe und dem Abrufen von Daten und/oder Befehlen in den Zentralcomputer oder deren Peripheriegeräte.

Es gibt zwei Arten von Control-Interfaces, bzw. zwei Arten der Dateneingabe- oder -abfrage:

1. Akustische Aktivierung/Eingabe/Abfrage (Voice Control)
2. Manuelle Aktivierung/Eingabe/Abfrage (On-Screen Touch-Control)

Die Akustische Aktivierung finden wir z.B. in folgenden Bereichen:

- Nahrungsreplikatoren
- Holodeck (Befehl „Alterieren“ aktiviert das Holodeck Controlpanel)
- Krankenstation (Das MHN → Medizinisch-Holografisches-Notfallprogramm ← wird durch den Befehl „Computer, MHN aktivieren !“ initiiert)
- Die Aktivierung der Standard-Diagnoseprogramme erfolgt auf allen Stationen durch Voice-Control
- Die Aktivierung der automatischen Steuerung (Autopilot) erfolgt durch den Befehl „Computer, Autopilot aktivieren“ über Voice-Control
- Die Aktivierung der automatischen Selbstzerstörung erfolgt über Voice-Control

Die meisten wichtigen Voice-Control-Aktivierungen lassen sich nur mit den entsprechenden AutorisierungsCodes durchführen.

Die Manuelle Aktivierung finden wir z.B. in folgenden Bereichen:

- Sämtliche Funktionen in den Bereichen Brücke, Maschinenraum, Transporterraum, Shuttlerampen, Astrophysik / Kartographie und Krankenstation werden über On-Screen Touchcontrol-Displays reguliert. Dies gilt ebenso für die Navigation.
- Generell können sämtliche Voice-Control Funktionen durch manuelle Befehlseingabe überbrückt werden.

Auch in diesem Bereich gilt: Viele Eingaben lassen sich erst nach Überprüfung des entsprechenden AutorisierungsCodes realisieren.

Auf den Schiffen der Föderation wird in drei Schichten mit je 8 Stunden Einsatzzeit gearbeitet. Es sind ebenfalls Notfallteams jederzeit einsatzbereit.

Im Rahmen der Allgemeinen Prozeduren kennen wir zwei Arten von Alarmzuständen:

1. Taktische Alarmstufen
2. Schiffsinterne Alarmstufen

1. Taktische Alarmstufen

Es gibt drei taktische Alarmstufen:

- **Gelber Alarm:** Gelber Alarm wird aktiviert, wenn keine unmittelbar erkennbare Gefahr für Schiff und Crew besteht; Annäherung an feindliches Gebiet, Einflug in unbekannte Gebiete des Weltalls, auf Patrouillenflügen, während Eskortflügen, während Außenmissionen, bei aktivierter Tarnvorrichtung;

Standardverfahren: erhöhte Alarmbereitschaft für alle Decks; automatische Ebene 4-Diagnose aller Systeme; Bereitschaftsmeldung aller Stationen; Alarmierung aller Schichten inklusiv der Sicherheitsteams; die Schirmfeldprojektoren werden unter Energie gesetzt, die Schilde werden aktiviert;

- **Roter Alarm:** Roter Alarm wird aktiviert, wenn eine unmittelbar erkennbare Gefahr für Schiff und Crew besteht; Einflug in feindliches Gebiet, Gefechtsalarm (Annäherung unbekannter Schiffe oder Feindschiffe), bei Übermittlung eines entsprechenden Sicherheitscodes durch den FADM oder SFHQ, TSKo; bei Aktivierung eines schiffsinternen Alarms;

Standardverfahren: Alarmbereitschaft für alle Decks; automatische Ebene 4-Diagnose aller Systeme; Bereitschaftsmeldung aller Stationen; Bereitschaftsmeldung aller Schichten inklisiv den Notfallteams und sämtlicher Sicherheitskräfte; Aktivierung der Schutzschilde und sämtlicher Waffensysteme (bei aktivierter Tarnvorrichtung werden die Schirmfeldprojektoren unter Energie gesetzt, die Schilde werden jedoch noch nicht aktiviert

- **Blauer Alarm:** Schiff befindet sich im Tarnmodus (nur bei speziellen Schiffen) oder Landungsalarm (nur bei bestimmten Schiffstypen) wird aktiviert, wenn die Landung eines Raumschiffes auf der Oberfläche eines Planeten initiiert wird. Beim Start von einem Planeten wird ebenfalls der Alarm aktiviert.

Standardverfahren (bei Landung): Warp- und Impulsantrieb werden deaktiviert, zusätzliche Energie auf die Trägheitsdämpfer geleitet; die Steuerdüsen erhalten volle Energie; mit den lateralen Sensoren wird ein Oberflächenscan durchgeführt und ein Landeweg erstellt; nach Bereitschaftsmeldung aller Decks erfolgt der Landeanflug

Schiffsinterne Alarmstufen

Bei den schiffsinternen Alarmstufen handelt es sich generell um Alarmzustände, die Gefahren aus dem Schiffsinneren anzeigen.

- **Bevorstehender Warpkernbruch:** In den meisten Fällen ist dieser Vorgang nicht überraschend für die Besatzung, ansonsten wird generell Roter Alarm ausgelöst. Wenn durch die Crew des Maschinenraums oder den Chefindgenieur keine andere Möglichkeit mehr gefunden werden kann, wird der Kern versiegelt, danach ein Eindämmungsfeld errichtet und der Kern abgeworfen. Hierfür ist ein Autorisierungscode erforderlich

- **Sicherheitsalarm:** Wenn ein Verstoß gegen Sicherheitsprotokolle oder ein unbefugtes Betreten eines gesicherten Bereiches von den Internen Sensoren oder dem Computer registriert wird, erfolgt die Auslösung eines stillen Alarms, dieser ist jedoch nur für die Brückenbesatzung (Sicherheitschef) erkennbar. Dieser meldet den Alarm an den Führungsoffizier und leitet die entsprechenden Maßnahmen ein.
- **Eindringlingsalarm:** Dieser Alarm kann nur von Mitgliedern der Brückencrew initiiert werden. Der Sicherheitschef leitet daraufhin die notwendigen Maßnahmen ein.
- **Invasionsalarm:** Der Invasionsalarm kann von allen Stationen des Schiffes initiiert bzw. ausgelöst werden. Bei Aktivierung wird vom Sicherheitsoffizier der Rote Alarm ausgelöst und die entsprechenden Maßnahmen eingeleitet.

Diagnoseroutinen

Bei den Diagnoseroutinen handelt es sich Analyse-Programme, die zum größten Teil vollautomatisch die Systemrechengeschwindigkeit überprüfen und Fehlfunktionen innerhalb der Systeme suchen und identifizieren. Viele erkannte Fehler können durch die komplexen Programme selbständig behoben werden. Sämtliche Schlüsselsysteme verfügen über eine bestimmte Anzahl solcher Programm-Routinen; diese reichen von Ebene 5-Diagnosen (schnellstes und am meisten automatisiertes Diagnoseverfahren) bis zu Ebene 1-Diagnosen (intensivstes und Zeit- sowie Personalaufwendigstes Diagnoseverfahren).

- **Ebene 5-Diagnose** : Dauer 2-4 sec., je nach System; Durchführung mindestens ein mal täglich; oberflächliche Suche nach defekten Subroutinen
- **Ebene 4-Diagnose** : Dauer 2-6 min., je nach System; automatische Initiierung bei Fehler Entdeckung durch Ebene 5-Diagnose; weitere Initiierungen erfolgen bei den verschiedenen taktischen Alarmzuständen; sämtliche taktischen Systeme sowie die Strukturellen Integritätsfelder inklusive der Oberfläche (Schiffshülle) werden untersucht. Dies schließt ebenfalls die Schnittstellenmodule des Hauptrechners mit ein.

- **Ebene 3-Diagnose** : Dauer 8-15 min., je nach System; erfordert die Überwachung durch 1-2 Crewmitglieder; es wird hauptsächlich auf falsche oder beschädigte Befehlsroutinen und Subroutinen überprüft; die Energieversorgung sämtlicher Schiffssysteme wird überprüft
- **Ebene 2-Diagnose** : Dauer 1 - 1 ½ Std., je nach System, erfordert die Überwachung von 2-4 Crewmitgliedern; in erster Linie erfolgt ein Check der kompletten vorhandenen Software
- **Ebene 1-Diagnose** : Dauer mehrere Stunden, erfordert die Überwachung durch mindestens 20 Crewmitglieder; es erfolgt ein kompletter Soft- und Hardwarecheck; aufgrund der Komplexität und Dauer dieser Diagnose wird sie in den meisten Fällen bei Aufenthalten im Raumdock oder Raumbasen durchgeführt.

Evakuierung eines Raumschiffes

Eine Evakuierung wird nur dann eingeleitet, wenn das Schiff nicht mehr zu retten ist.

Voraussetzungen

Bevor das Schiff evakuiert wird, muss jegliche Chance auf Rettung ausgeschlossen werden. Wenn sich der Kommandierende Offizier sicher ist, dass die Crew nicht mehr rechtzeitig Hilfe bekommt, kann er eine Evakuierung einleiten.

Verhalten bei der Evakuierung

Als erster Schritt werden bei einer Evakuierung die Kapseln startklar gemacht und die wichtigsten Gänge und Treffpunkte ausgeleuchtet. Falls Energie vorhanden, werden die Transporter auf das nächst mögliche Ziel innerhalb der Reichweite eingestellt. Auch die Frachttransporter werden mobilisiert.

Auf Displays, welche über eigene Energiereserven verfügen, die nur für die Evakuierungsprozedur zur Verfügung stehen, wird der nächste EVAC-Punkt angezeigt. Dort warten Offiziere, deren Anweisungen Folge zu leisten ist.

Die Crew wird in kleinere Gruppen von zehn Mann unterteilt, in jeder Gruppe ist eine Person mit medizinischer Ausbildung. Es werden außerdem Survival Kits verteilt, welche wichtige Gegenstände (Nahrung, Medikamenten, Tricorder, Waffen etc.) enthalten. Eines von vier Teams nimmt zusätzlich ein tragbares Subrauminterface mit sich.

Zivilisten haben den Vorrang.

Vor dem Verlassen einer Sektion überprüft ein Offizier, ob alle Quartiere geräumt sind. Danach wird die Energie auf dieser Sektion abgeschaltet, um den anderen zur Verfügung zu stehen.

Alle vier Wochen findet eine Übung statt, an welcher alle Personen an Bord eines Raumschiffes verpflichtet sind, teilzunehmen.

In dieser Situation wird der Etikette wenig Beachtung geschenkt. Ein Botschafter wird nicht besser behandelt als ein Crewmitglied oder Zivilist!

Zusammenkunft

Nach dem Verlassen des Schiffes durch die Fluchtkapseln wird ein Zusammenkunftsplan durchgeführt. Jeweils acht 4-Personen Kapseln docken an einander an. Man kann entweder weiterhin im All bleiben oder, falls vorhanden, auf einem Klasse L oder M-Planeten landen.

Selbstzerstörung

Die Selbstzerstörung ist die letzte und endgültigste Möglichkeit, wenn alle anderen Versuche, Crew und Schiff zu retten, fehlgeschlagen sind, wird die Selbstzerstörung initiiert. Die Selbstzerstörung kann auf zwei Arten erfolgen: *automatisch oder manuell*

- **automatisch** Aktivierung erfolgt durch Autorisationscode des Kommandierenden Offiziers und eines weiteren Führungsoffiziers (normalerweise der 1.Offizier). Nach Bestätigung der Initiierung wird eine bestimmte Länge für den Countdown festgelegt sowie die Entscheidung über die Art des Countdowns getroffen (laut oder lautlos). Der lautlose Countdown informiert lediglich die Brückencrew über die verbleibende Zeit bis zur Selbstzerstörung.
- **manuell** Wenn eine automatische Selbstzerstörung aus irgendwelchen Gründen nicht erfolgen kann, besteht die Möglichkeit der manuellen Selbstzerstörung. In diesem Fall werden die Eindämpfungsfelder für die M/A-Reserve deaktiviert. Die folgende Materie-/Antimateriereaktion zerstört das Schiff umgehend.

Erstinbetriebnahme / Auslauf eines Schiffes aus der Raumwerft

- **Energiezufuhr:** Sechs Tage vor dem ersten Auslaufen eines neuen Schiffes muss dieses bereits über eine eigene, unabhängige Energieversorgung verfügen. Eine einwandfreie Funktion des Warpkerns sowie die 100% Aufladung der Energiereserven muss gewährleistet und abgeschlossen sein. Vier Stunden vor dem Auslaufen wird die Verbindung zur Werft durch Abtrennung der Energieversorgungsleitungen getrennt. Zu diesem Zeitpunkt arbeitet der Warpkern mit 20% Leistung. Eine Stunde vor dem Auslaufen wird der Warpkern auf 80% Leistung hochgefahren.
- **Schiffsübergabe an die Crew:** Zwei Tage vor dem Auslaufen werden die letzten Ebene 1-Diagnosen durchgeführt. Der größte Teil der Werftarbeiter wurde zu diesem Zeitpunkt bereits abgezogen. 30 min vor dem Auslaufen muss die letzte Werftcrew das Schiff verlassen haben. Einen Tag vor dem Auslaufen bezieht die Crew ihre Quartiere und wird in ihre Schichten eingeteilt.
- **Das Auslaufen:** Alle Crewmitglieder müssen sich auf ihren Stationen befinden. Nach der Bereitschaftsmeldung aller Decks, gibt der Kommandierende Offizier den Befehl zum Abdocken. Die Andockklammern werden gelöst und eine Ebene 4-Diagnose aller Systeme initiiert. Nach der Bereitschaftsmeldung des Maschinenraums durch den Chefindgenieur kann das Schiff die Werft verlassen. Die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit beträgt 1/8 Impuls. Dies ist gleichzeitig die Höchstgeschwindigkeit, welche mit den Steuer- bzw. Manövriertriebwerken erreicht werden kann.
- **Probelauf der Warptriebwerke:** Nach dem Auslaufen des Schiffes erfolgt ein Leistungstest der Warptriebwerke. Dabei wird das Schiff auf maximalen Warp beschleunigt, bis zum Erreichen der Gefahrengrenze. Danach wird die endgültige Maximalgeschwindigkeit des Schiffes festgelegt. In den meisten Fällen benötigt der Antrieb anschließend eine Kühlungspause von 24 Stunden. Nach erfolgreicher Testphase wird das Schiff offiziell in Dienst gestellt und ist bereit, seinen ersten Auftrag entgegenzunehmen.

Unter bestimmten Umständen kann es notwendig werden, einen allgemeinen oder vollständigen Neustart der Schiffssysteme vorzunehmen. Zu diesem Zweck werden alle Systeme mit Ausnahme der Notbeleuchtung, der M/A-Eindämmung und dem abgeschirmten Zentralkern des Hauptcomputers abgeschaltet. Es folgt ein so genannter „Shutdown“ mit einer Pause von ca. 15 Sekunden. Während dieser Pause werden die Backup-Dateien aus dem Zentralkern wieder in das System eingespielt. Die Reinitialisierung aller Systeme erfolgt danach automatisch.

Allgemeine wissenschaftliche Informationen

- **Class-5 Sonde:** wissenschaftliches Instrument, wird per Fernsteuerung an den betreffenden Punkt im All manövriert; dient der Durchführung wissenschaftlicher Studien
- **Class-4 Sonde:** Aufklärungssonde mit mittlerer Reichweite; ausgerüstet mit Passiv-Sensoren und einem Audio/Videoaufzeichnungssystem
- **Class-3 Sonde:** Aufklärungssonde mit großer Reichweite; ausgerüstet mit Passiv-Sensoren und einem Audio/Videoaufzeichnungssystem
- **Class-2 „Sensor Sonde“:** ein mit Breitbandsensoren versehener Torpedo; wird in unbekannten Regionen eingesetzt, die unter Umständen eine Gefahr für das Schiff bedeuten würden
- **Class-1 „Intelligence Sonde“:** Kleine, voll automatisierte Sensorenplattform; sie zeichnen Raumschiffaktivitäten in Reichweite ihrer Sensoren auf und übermitteln diese an ihre zuständigen Kontrollstationen weiter. Dort werden diese Daten ausgewertet und an die betreffenden Stellen weitergeleitet.