191181_05_杨轩 20181000504

注:这里针对各个问题的分析、对比和原因都是基于个人的理解(没有具体套公式的计算题),如果对老师上课内容理解有误导致下面的内容有不恰当的地方的话,还希望老师可以原谅并且指正,学生可以对此加以修改并加深理解,感谢老师理解!

问题一: 带宽有哪些含义? 如何理解? (analysis)

- 1. 一般,在通信中,带宽是指复合信号具有的频带宽度,即最高频率与最低频率之差,此时带宽的单位是赫兹(Hz)。
- 2. 一般,在网络中,带宽是指数字信道所能传送的最高数据速率,此时带宽的单位是 b/s (bps)。
- 3. 在以赫兹为单位的带宽和以比特/秒为单位的带宽之间存在明确的关系。基本上,以赫兹为单位的带宽增加意味着以比特每秒为单位的带宽增加。这种关系取决于基带传输还是带调制的传输(即宽带传输)。带宽是衡量网络性能的一个重要特征。上述两种理解都是正确的,表达了这是两种不同的测量值,要根据上下文的语义来进行具体理解。
- 4. 值得注意的是,带宽单位里的 $k \times m$ 等是指 10° 3 和 10° 6 以此类推,与计算机组成原理这类硬件课程里用 2° 10 表示 1k 有所不同,这也是当下 U 盘制造厂商以此混淆视听缩水 U 盘实际存储量的手段。

问题二:周期性与非周期性模拟信号、周期性与非周期性数字信号之间的对比。(comparison)

这里不对模拟信号和数字信号的定义与区分进行阐述,因为个人感觉不是很难理解,其相关的描述量也有具体的定义了,不做赘述。

1. 在时域上,周期性信号表现为同一模式的随时间的不断重复,而非周期信号则不表现出随时间重复的模式。在频域上,经过傅里叶变换分解后,模拟信号的带宽是有限的,其中周期性模拟信号呈现出离散的频率分布,非周期性模拟信号呈现出连续的频率分布;而数字信号的带宽则是无限的,其离散和连续的关系与模拟信号一致。

2. 用下表讲行归纳:

	周期性		非周期性	
模拟信号	有限带宽,	离散频率	有限带宽,	连续频率
数字信号	无限带宽,	离散频率	无限带宽,	连续频率

3. 在数据通信中,我们通常使用周期性模拟信号,因为它们需要更少的带宽,以及非周期性数字信号,因为它们可以表示数据的变化。

问题三:如何辨析传播时延、传输时延、排队时延和处理时延? (comparison)

虽然老师在第0章对于这四种 latency 讲解得已经很详细了,但是我一直不太明白这四种时延/延迟出现的具体场景。在学习第1章的分组转发后,才对这四个概念有了更进一步的理解。

- 1. 传播时延是度量从信息从源到目的地所消耗的时间,很显然,信息不可能从源"顺移"到目的地,这其中需要"运送"的时间。在分组转发中表示物理链路长度与信号传播速度之比。
- 2. 传输时延是指在信息发送过程中,从第一个 bit 数据离开到最后一个 bit 数据离开所经过的时间,因为:信息发送不是一 bit 一 bit 发送的,也不可能若干个 bit 直接一瞬间就发送出去。在分组转发中表示分组长度与链路带宽之比。
- 3. 排队时延其实很好理解,信息传输过程中的每个中间站点或者是终端都会受到很多信息,后面的信息需要等前面的信息都处理、发送完,才能轮到他,就和我们平时在窗口买饭排队一样。因此排队时延取决于当前网络的负载,他是一个复杂、难以直接度量的量,就好比我们也无法知晓何时去打饭要排多久队。
- 4. 处理时延在学习分组转发后有了更深的理解,他主要是用于差错检测和确定输出链路所带来的时间消耗。例如分组转发中由于对数据添加了首部并进行分组,因此其在路由器等中间结点所存储——转发带来的结点处理时延就不可忽略。
- 5. 针对老师提到的车队的类比:
- 假定车速为 100 km/hr <=> 信号传播速度
- 收费站放行一台车用时 12 秒〈⇒〉比特传输时间

- 车 <=> 比特
- 车队〈=〉分组
- 车队通过收费站时间〈=〉传输延迟(120秒)
- 每台车从第一个收费站跑到第二个收费站用时〈=〉传播延迟(1小时)

问题四:为什么数字信号的基带传输只能在低通信道上?为什么带通信道传输数字信号需要调制? (reason)

- 1. 为了弄清楚前一个问题,需要对数字信号的频域特点以及低通和带通的区别有深刻的理解(弄清这里的逻辑关系与因果关系让我受益匪浅)。数字信号在频域上呈现出无限的带宽(问题三已经阐明),其实这很好理解,因为数字信号在时域上只有水平部分和垂直部分。按照 T 与 f 的换算公式,其相应的频率为 0 和无穷。因此如果我们想要发送一个完整的非周期数字信号的话,就需要发送整个频谱(频率的连续范围为 0 到无穷)。而低通与带通的区别是什么?简单来看,低通只有上界,而带通同时有上下界。只要频率不超过低通信道的上限值,信号都可以不失真地通过。而如果是带通信道,假设其上下界分别为 f2 和 f1,那么其 0 到 f1 的部分都无法通过。虽然理想的、具有无限带宽的低通信道实际中并不存在,但是我们可以 get close,即带宽很宽的低通信道。
- 2. 搞明白前一个问题后,后面的问题就很好解释了。根据前述,难道带通信道就无法进行数字信号的传输了吗?这就是数字信号的另一种传输方式——宽带传输的舞台了。宽带传输就是将数字信号转换为模拟信号来进行传输的方式,我们知道模拟信号在频域上的带宽是有限的(问题三已经阐明),这就符合了带通的特点。这也就是为什么宽带传输是 using modulation 的原因——需要通过调制将数字信号转换为模拟信号进行传输。
- 3. 总结下来,对这两个问题的理解可以概括为:数字信号的传输有两种方式:基带传输和宽带传输,前者基于低通,可以不加转换的直接传输数字信号;而后者则基于带通,需要通过调制将数字信号转换为模拟信号来进行传输。

(这里有关老师提到的整形、所需带宽〈=〉车轮宽度、可用带宽〈=〉马路宽度等细节与类比理解就不再赘述了)

问题五: 奈奎斯特与香农公式的分析与理解? (analysis)

要搞清楚这两个定理,要先弄懂一些定义:波特率(baud rate)、比特率(bit rate)、带宽(bandwidth)、容量(capacity)。

1. 前两个是很容易混淆的定义。

波特率指的是信号每秒钟电平变化的次数,单位是 Hz:比如一个信号在一秒钟内电平发生了 365 次变化,那么这个信号的波特率就是 365Hz;比特率是信号每秒钟传输的数据的位数,我们知道在计算机中,数据都是用 0,1 表示的,所以比特率也就是每秒钟传输 0 和 1 的个数,单位是 bps(bit per second)。二者是什么关系呢?我们可以假设一个信号只有两个电平,那么这个时候可以把低电平理解为"0",高电平理解为"1",这样每秒钟电平变化的次数也就是传输的 0,1 个数了,即比特率 = 波特率。但是有些信号可能不止两个电平,比如一个四电平的信号,那么每个电平就可以被理解成"00","01","10","11",这样每次电平变化就能传输两位的数据了,即比特率 = 2 ×波特率。一般的,bit rate = buad rate × log2L,这里L就是信号电平的个数。

2. 带宽的理解在问题一中已经详细阐明,下面来分析什么是信道的容量:

我们知道数据在信道中传输会有他们的速度——比特率,这里面最高的比特率就叫做这个信道的容量,单位是 bps。就好象每条公路都有他们的最高限速,那么所有在里面开的车都不会超过这个速度。实际中,口语也会把信道容量叫做"带宽"的,比如"带宽10M的网络","网络带宽是10M"等等。所以这两个概念也很容易混淆:我们平常所说的"带宽"不是带宽,而是信道容量。

3. 定理解释。

奈奎斯特定理:

 $Cmax=2\times B\times log 2L$

这里 Cmax 指的是信道的最大容量, B 是信道的带宽, L 还是信号电平的个数 奈奎斯特定理适用的情况是无噪声信道, 用来计算理论值。但是没有噪声的信道 在现实中是不存在的。那么有噪声的信道该如何计算呢?这就是香农定理所阐述的:

 $Cmax=B \times log2 (1+ (S/N))$

S/N 指的是信道的信噪比,但是我们一般测量出来的以 db 为单位的是经过

10×log10(S/N)换算的,所以这里还要换算回来才行。

香农定理给出了信道信息传送速率的上限(比特每秒)和信道信噪比及带宽的关系。简单总结: The Shannon capacity gives us the upper limit; the Nyquist formula tells us how many signal levels we need.

类比:城市道路上的汽车的车速和什么有关系?除了和自己车的动力有关之外,主要还受限于道路的宽度(带宽)和车辆多少、红灯疏密等其他干扰因素(信噪比)。信道并不是可以任意增加传送信息的速率,它受其固有规律的制约,就像城市道路上的车一样不能想开多快就开多快,还受到道路宽度、其他车辆数量等因素影响,这个规律就是香农定理。

小结:在上学期的一些课程已经对本章的相关概念有了初步认识,如频域、调制解调等,但是经过老师详细的系统讲解后,才发现自己的理解还远远不够深入。通过本次作业的归纳,我对于本章学习的知识又有了进一步的认识。这里挑选了我个人认为比较重要的五个问题(其中很多也是老师上课时所提出的想看的东西)进行分析,其实在复习寻找问题的过程中还发现了许多值得关注的点,但是考虑到时间和篇幅,没有放上来,仅仅列举了上述部分。加上这是第一次以这种方式完成作业,如果有做的不好的地方还烦请老师批评指正,感激不尽!

