

Au volant, être en forme!

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **45 (1972)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-560900>

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.

Nur fahrtüchtig am Steuer

Das Verkehrserziehungsprogramm der Armee 1972

Der Schwerpunkt der Verkehrserziehung in der Armee 1972 liegt bei der Bekämpfung jener menschlichen Schwächen, die für die Sicherheit im Strassenverkehr besonders bedeutsam sind.

Nach Schätzung von Sachverständigen sind nicht weniger als 90 % der Unfälle in irgendeiner Form auf menschliches Versagen oder menschliche Unzulänglichkeiten zurückzuführen.

Die Anforderungen, die der heutige Strassenverkehr an den Motorfahrzeugführer stellt, sind ausserordentlich gross und verschiedenartig. Mehr noch als im zivilen Bereich sieht sich der Militärfahrer auf der Strasse immer wieder plötzlich kritischen Situationen gegenüber, zu deren Bewältigung er blitzschnelle und richtige Entscheidung treffen muss. Das kann er aber nur, wenn er sich stets in guter körperlicher und geistiger Verfassung befindet. Er muss fahrtüchtig sein.

Die Fahrtüchtigkeit ist die wichtigste Voraussetzung für die Sicherheit im Strassenverkehr. An den Fahrer im Militärdienst wird in dieser Hinsicht ein besonders strenger Maßstab angelegt. Die militärischen Verkehrsvorschriften befassen sich deshalb eingehend mit der Fahrtüchtigkeit. In erster Linie richten sich diese Vorschriften an den Fahrer selbst. Er ist für seine Fahrtüchtigkeit verantwortlich. Aber auch dem Vorgesetzten werden Pflichten auferlegt. Vor allem hat er dafür besorgt zu sein, dass der Fahrer auch bei Übungen und Manövern die vorgeschriebene Ruhezeit einhalten kann. Nicht mehr fahrtüchtige Fahrer hat er abzulösen. Unter allen Umständen muss die Fahrtüchtigkeit jedes Fahrers gewährleistet sein.

Wir stellen deshalb die diesjährige Verkehrserziehungsaktion unter das Motto:

Nur fahrtüchtig am Steuer!

Jedem Motorfahrzeugführer und jedem Vorgesetzten müssen diese Worte zum Begriff werden.

Die Vorschriften mögen noch so streng sein, immer wieder werden sie übertreten. Mangelndes Verantwortungsgefühl ist oft der Grund dazu. Dieses Verantwortungsgefühl zu heben, ist das Ziel der Ausbildung im diesjährigen Verkehrserziehungsprogramm.

Der Erfolg der Aktion jedoch hängt von der Bereitschaft jedes Einzelnen ab, entsprechend seiner Verantwortung zu handeln.

Übermüdung



Übermüdung kann viele Gründe haben. Die Anforderungen, die an einen Militärfahrer gestellt werden, sind hart. Übermenschliches wird von ihm jedoch nicht verlangt. Schon die militärischen Verkehrsvorschriften sorgen für eine angemessene Ruhe- und Einsatzzeit. Danach hat der Lenker eines Motorfahrzeuges innerhalb von 24 Stunden eine zusammenhängende Ruhezeit von 8 Stunden einzuhalten. Bei Übungen und Manövern kann nötigenfalls diese Mindestruhezeit zeitlich aufgeteilt werden, wobei während wenigstens 4 zusammenhängenden Stunden Gelegenheit zum Schlafen zu geben ist. Keinesfalls darf der Fahrer mehr als 16 zusammenhängende Stunden im Einsatz stehen. Die reine Fahrzeit soll insgesamt 9 Stunden nicht überschreiten. Die Ruhezeit ist laufend in die Ruhezeitkontrolle (Formular 13.42 d/f/i) einzutragen.

Es ist selbstverständlich Pflicht jedes Vorgesetzten, die Ruhezeitkontrolle einzusehen und die Einhaltung der Ruhe- und Einsatzzeit zu überwachen.

Nicht jede Ermüdung lässt sich mit Vorschriften verhindern. Die beste Einflussmöglichkeit hat der Fahrer selbst. Vieles kann er tun, um einer Übermüdung vorzubeugen, sie zu reduzieren, wenn auch nicht immer gänzlich auszuschalten. Das beste Mittel ist der Schlaf. So wird der Militärfahrer nicht unbedingt den verlängerten Ausgang bis zur Polizeistunde voll beanspruchen, wenn er am andern Tag zu fahren hat. Er wird sich reichlich Schlaf gönnen. Urlaubstage dienen nicht immer der Erholung. Nicht selten werden in nächstelanger Arbeit dringende geschäftliche Erledigungen besorgt, die zu einem Schlafmanko führen. Das gleiche gilt auch für den Besuch von festlichen Anlässen während des Wochenendurlaubs. Schlimmer wird hier die Übermüdung, wenn noch der Alkohol mitspielt.

Ein übermüdeten Motorfahrzeugführer aber gefährdet nicht nur sich selbst und seine Mitfahrer, sondern auch die übrigen Verkehrsteilnehmer in höchstem Masse. Eine kleine Unaufmerksamkeit, ein kurzes Einnicken ... und schon ist es geschehen.

Wer sich übermüdet fühlt, hat die Pflicht, dies zu melden. Es ist nicht Weichheit, wenn diese Meldung erstattet wird, ganz im Gegenteil. Es gehört zur Fahrdisziplin und damit zur Verkehrssicherheit, sich bei Ermüdungserscheinungen vom Fahren ablä-

sen zu lassen. Kein Vorgesetzter wird einen wirklich übermüdeten Fahrer zwingen, zu fahren. Er würde sich ebenso strafbar machen wie der Fahrer, der nicht zugeben will, dass er übermüdet ist.

Das Perfide an der Übermüdung liegt aber darin, dass man ihre Anzeichen nicht immer genügend beachtet.

«Vorbeugen ist besser als heilen»

gilt deshalb auch hier. Nur wer gesund und ausgeruht ist, bleibt kriegstüchtig. So steht es im Dienstreglement (Ziffer 110). Kriegstüchtig heisst für den Militärfahrer «fahrtüchtig».

Au volant, être en forme!

Le programme de l'éducation routière dans l'armée 1972

En 1972, la campagne d'éducation routière dans l'armée a pour but essentiel de lutter contre les faiblesses humaines qui dans le trafic routier peuvent avoir de graves conséquences.

D'après les estimations des experts, ces faiblesses, dans leurs diverses manifestations, constituent le 90 % des causes d'accident.

A l'heure actuelle, les conducteurs de véhicules à moteur doivent répondre à des exigences qui ont augmenté avec le trafic routier. Ces exigences sont particulièrement élevées au service, où les conditions de la route et de la circulation en général sont souvent plus difficiles qu'au civil. Les conducteurs militaires rencontrent dès lors constamment des difficultés qu'ils peuvent surmonter seulement s'ils sont en bonne disposition physique et mentale, c'est-à-dire aptes à conduire.

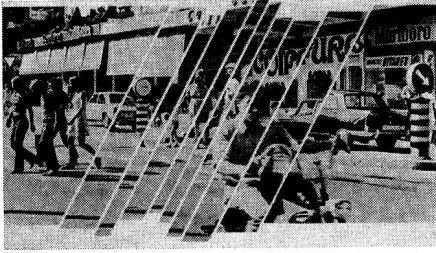
L'aptitude à conduire est la première condition de la sécurité routière. A cet égard, les prescriptions de la circulation militaire sont particulièrement strictes. Elles s'adressent en premier lieu au conducteur lui-même qui est personnellement responsable de son aptitude à conduire. Elles imposent toutefois aussi des devoirs au supérieur qui est notamment tenu de veiller à ce que, même lors d'exercices et de manœuvres, le conducteur ait le repos prescrit. Au besoin, il fera remplacer les conducteurs qui ne sont plus en état de conduire. L'aptitude à conduire de chaque conducteur doit être assurée en toutes circonstances.

C'est pourquoi notre campagne d'éducation routière est placée cette année sous la devise:

Au volant, être en forme!

Notre but est de développer chez les conducteurs militaires le sens de la responsabilité qui fait souvent défaut. Cette campagne sera couronnée de succès dans la mesure où chacun y contribuera selon ses moyens.

Alcool



L'alcool au volant ... Un mot qui pèse lourd dans la balance de la justice. Nous le savons tous: L'alcool et la circulation routière font mauvais ménage. L'alcool est un poison qui réduit dangereusement la sûreté de la conduite. Ses nombreux méfaits nous dispensent d'insister.

C'est pourquoi nous ne parlerons pas ici des conséquences possibles de l'ivresse au volant, ni du taux d'alcoolémie toléré. Pour le conducteur militaire, une seule règle: pas d'alcool.

A ce propos, il convient de rappeler une fois de plus les prescriptions sur la circulation militaire (règlement 61.2): «Le conducteur d'un véhicule automobile qui sait ou peut savoir, selon les circonstances, qu'il doit effectuer une course en relation avec un exercice militaire ou une activité de service de la troupe, est tenu de s'abstenir de toute boisson alcoolique pendant les 6 heures précédant la course et jusqu'à la fin de celle-ci.» C'est clair et précis.

Le conducteur consciencieux renoncera donc à sa bière au dîner, lorsqu'il doit se mettre au volant l'après-midi.

Les boissons alcooliques peuvent être efficaces en cas de refroidissement. Mais pour le conducteur militaire ce sont des «mauvais génies» dont il doit se méfier. Face au juge, il sera plus à l'aise s'il a observé ce principe:

«Si vous conduisez ne buvez pas; si vous buvez ne conduisez pas»

Cette règle est valable également le jour du licenciement et pendant les congés, lorsque le véhicule militaire est remplacé par la voiture privée. Au siècle de la motorisation, le conducteur ne peut plus se permettre de boire une ou plusieurs fois ... le «coup de l'étrier» comme le faisaient nos ancêtres. En renonçant à cette formalité bachique, il est plus sûr de rentrer à la maison sans encombre et d'y retrouver sa famille heureuse de le voir en bon état.

Dans les nombreuses circonstances où il y a une occasion de consommer de l'alcool, il faut faire preuve de camaraderie. Ne pas pousser un camarade à boire lorsqu'il doit encore prendre le volant.

Il faut plutôt le retenir si l'on constate qu'il se laisse entraîner.

Gesamtverteidigung

Das Ausland beobachtet unsere Gesamtverteidigung

zsi. Die Anstrengungen auf dem Gebiete der Gesamtverteidigung, vor allem im Zivilschutz, wie sie in der Schweiz seit einigen Jahren zielstrebig an die Hand genommen wurden und im schrittweisen Aufbau auch zu Erfolgen führten, werden im Ausland stark beachtet. Nach dem Zivilverteidigungsbuch, das in zahlreichen ausländischen Tages- und Fachzeitschriften positiv besprochen und in Japan und nun auch in Ägypten wörtlich übersetzt und weitergegeben wurde, ist es heute die vom Bundesrat vorgelegte Zivilschutzkonzeption 1971, die im Ausland grosse Beachtung findet.

Im Rahmen eines Symposiums, das kürzlich das Bundesamt für zivilen Bevölkerungsschutz Bonn-Godesberg in Freiburg im Breisgau veranstaltete, das Grundsatzfragen des Zivilschutzes behandelte, wurde mit einer Besichtigung von modernen Zivilschutzanlagen in Basel auch auf die grossen Anstrengungen der Schweiz hingewiesen. Am Symposium beteiligten sich auch der Direktor der Zentralstelle für Gesamtverteidigung, Dr. Hermann Wanner, und der Direktor des Bundesamtes für Zivilschutz, Walter König. In einem Grundsatzreferat sprach der Zivilschutzreferent des Landes Niedersachsen, Ministerialrat Dedekind, über den Zivilschutz in der Bundesrepublik Deutschland unter Berücksichtigung des strategischen Wertes und der taktischen Einsatzmöglichkeiten. In einem Rückblick auf die 50er und 60er Jahre zeigte Dedekind zunächst die Wandlungen der NATO-Strategie auf, um dann über die strategische Konzeption zu Beginn der 70er Jahre zum gegenwärtigen Lagebild moderner Krisen und Konflikte zu kommen. Er bezeichnete in diesem Zusammenhang die klare Zielsetzung des Zivilschutzes in der Schweiz, wie sie im Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Ausdruck gebracht wird, als vorbildlich. Er unterstrich auch die im Bericht enthaltene Feststellung, dass die Überprüfung der Zivilschutzkonzeption 1962/63 ergeben habe, dass die bisherige Planung im wesentlichen richtig war. Die bundesdeutsche Fachzeitschrift «Zivilverteidigung» hat sich zudem in ihrem Novemberheft eingehend mit der Zivilschutzkonzeption 1971 befasst, um auf den in deutscher Sicht leider noch unterschiedlichen Entwicklungsstand hinzuweisen. Es wird in dieser Würdigung festgehalten, dass der Schweizer Bundesrat mit seinem Bericht an die Bundesversammlung ein europäisches Beispiel für politische Weitsicht gegeben habe.

Eine weitere Würdigung der schweizerischen Anstrengungen ist auch im Organ des dänischen Zivilschutzes «Civilforsvars-Bladet» erschienen, wo von einem eigentlichen Kurswechsel im Zivilschutz gespro-

chen wird. Durch das mehrsprachig herausgegebene Mitteilungsblatt der Internationalen Organisation für Zivilverteidigung in Genf sind die Grundzüge der schweizerischen Zivilschutzkonzeption 1971 in aller Welt verbreitet worden. Verschiedene weitere ausländische Fachzeitschriften haben in Bern die Unterlagen verlangt, um ihre Leser über die grossen und weitblickenden Anstrengungen der Schweiz im Rahmen der Gesamtverteidigung zu orientieren, die inmitten weltweiter Gefahren mit einem aktiven Schutz für Kriegs- und Katastrophenzeiten auf Frieden und Sicherheit ausgerichtet sind.

Elektronik-Industrie

X-Band Schottky-Barrier-Dioden

Schottkydioden mit ihrem planaren Metall-Halbleiter-Sperrkontakt stellen eine moderne, rauscharme Version der klassischen Spitzenkontaktdiode dar. Für das Hochfrequenzverhalten dieser Dioden ist es entscheidend, dass ihre Funktion allein auf der Bewegung der Majoritätsladungsträger beruht und damit die bei p-n-Dioden auftretenden Speichereffekte durch injizierte Minoritätsladungsträger entfallen. Zurzeit stellen Detektor- und Mischerschaltungen die wichtigsten Anwendungsgebiete dar. Für Empfangszwecke sind die von AEG-Telefunken entwickelten Schottkydioden BAW 69 (für Mikrostrip-Schaltungen) und BAW 70 (für Koax- und Hohlleiterschaltungen) als Mischer oder Detektor geeignet. Die Dioden haben eine typische Grenzfrequenz von 150 GHz und im X-Band Mischverluste von 5 dB, Rauschzahl etwa 7 dB. Ein ausgeführter Einzeldioden-Mikrostrip-Mischer zeigt folgende Messdaten

Lokaloszillatorfrequenz	9,6 GHz
Zwischenfrequenz	30 MHz
Gesamte Mischverluste	5 dB
Rauschzahl	6,5 ... 7 dB

MOS-Varaktoren

MOS-Varaktoren sind spannungsabhängige Kapazitäten. Die Kapazität lässt sich hierbei mittels Feldeffekt durch Änderung der Raumladung im Halbleiter variieren. Diese nichtlineare Kapazitätscharakteristik kann für parametrische Verstärkung, Frequenzvervielfachung und Phasenschiebung ausgenutzt werden. Einen höheren Wirkungsgrad und geringeres Rauschen bei kleinen Eingangsleistungen (200 ... 500 mW) als die herkömmlichen Varaktordioden hat der von AEG-Telefunken entwickelte MOS-Varaktor S 136 D. Dieses Bauelement hat eine typische Gütefrequenz von 80 GHz und in einer Verdreifacherschaltung von 2,5 auf 7,5 GHz einen Wirkungsgrad von 40%. An Labor-