

Orientierung über die Bewertung des Mannschaftswettkampfes motorisierter Leitungsbau F-2E

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **43 (1970)**

Heft 8

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

Bewertungsrichtlinien

Bei den 4. Schweizerischen Mannschaftswettkämpfen der Übermittlungstruppen gelangen erstmals auch Einzelwettkämpfe zur Durchführung. Dabei handelt es sich um reine Fachwettkämpfe. Bei den Mannschaftswettkämpfen liegt das Schwergewicht auf motorisiertem Leitungsbau und Funk-Fernschreib-Verbindungen. Dies findet auch seinen Niederschlag in der Gewichtung der einzelnen Disziplinen. So werden in der Schlussrangliste der Fachdienst mit ca. 80 % und die Sdt-Prüfung mit 20 % der Gesamtpunktzahl berücksichtigt.

Im folgenden sei nun noch auf die Bewertung der verschiedenen Wettkampfdisziplinen eingetreten.

Beim Tg-Wettkampf werden bewertet:

- Zeitbedarf für Ausleger, Verleger und Abbruch
- Einhaltung der Betriebsbereitschaft
- Die Bauelemente
- Kriegsmässiges Verhalten

Beim Wettkampf Funk SE-222 liegt das Schwergewicht auf der Telegrammübermittlung. Ebenfalls bewertet werden Fk-Betriebe und Sta Aufbau.

Beim Einzelwettkampf Stg 100 liegt das Schwergewicht ebenfalls auf der Telegrammübermittlung. Korrekter Sta-Aufbau und Abbruch, einwandfreier Sta-Betrieb, sowie die Beantwortung eines Fragebogens sind die weiteren Bewertungskriterien.

Zum Wettkampf Motorfahrer (Lastw) sind auch Motf der Tg-Mannschaften zugelassen; es handelt sich jedoch um einen Einzelwettkampf. Die Wettkampfaufgaben bestehen im Durchfahren eines Parcours, im Ausführen von Unterhaltsarbeiten und im Beantworten von verkehrstechnischen und Fz-technischen Fragen.

Beim soldatischen Wettkampf sind die Grundlagen so ausgearbeitet, dass das Schwergewicht beim 3 km-Lauf inkl. Schiessen liegt.

HG-Werfen und Hindernisbahn fallen etwas weniger ins Gewicht.

Nun noch einige Worte zum Armeemeister der Uem Trp 70. Armeemeister kann nur eine Wettkampfmannschaft werden, die sich aus Angehörigen der gleichen Einheit zusammensetzt.

Der Armeemeister wird ermittelt aus:

- der besten Tg-Mannschaft im Fachdienst bzw.
- der besten Fk-Mannschaft im Fachdienst,

welche das bessere Resultat in den soldatischen Disziplinen erreicht.

Oberstleutnant Folini

Chef Wettkampfdisziplinen und Bewertung

senti, et qui ne va plus de soi de nos temps. Je demande cependant que vous participiez à ce concours non seulement en tant qu'élite technique, mais aussi avec une tenue irréprochable faisant honneur à l'arme.

Lieutenant-Colonel E. Würger

Chef de l'Etat-Major du concours SMUT 1970

Orientierung über die Bewertung des Mannschaftswettkampfes motorisierter Leitungsbau F-2E

1. Grundlagen

Die Chefs der Wettkampfgruppen müssen folgende Unterlagen kennen:

- Wettkampffreglement für die SMUT 1970
- Reglement 58.22: Der Bau feldmässiger Telefonleitungen, Voraufgabe 1969
- Reglement 58.18: Starkstrombefehl, Ausgabe 1966
- Reglement 58.17: Taschenbuch des TgPioniers, Ausgabe 1967

2. Ablauf des Wettkampfes «motorisierter Leitungsbau F-2E»

Nach dem Einrücken und Ausrüsten der Wettkampfgruppen werden die Baufahrzeuge und das technische Material übernommen. Anschliessend verschieben sich die Baugruppen auf die Startplätze. Hier erhalten die Baugruppenführer den Baubefehl. Es ist eine F-2E Leitung von 6 km Kartendistanz zu bauen. Verlangt wird getrennter Bau. Das heisst, dass der Verleger weder Kabel abrollen noch aufrollen darf.

Als Übungsbestimmung muss eine befohlene Strecke von 800 m Kartendistanz im Hochbau verlegt werden. Im übrigen bleibt der Entscheid Tief- oder Hochbau völlig dem Ermessen des Baugruppenführers überlassen. Künstliche Hindernisse werden nicht eingebaut.

Die Leitung muss innerhalb einer befohlenen Betriebsbereitschaftszeit fertig ausgelegt sein. Zur Beschleunigung des Wettkampfes werden auch Zeitbegrenzungen für den Verlegetrupp eingeführt.

Nach einer kurzen Neutralisation wird die Leitung wieder abgebrochen.

Anschliessend wird das Material zurückgegeben und verpflegt. Der gemütliche Teil kann beginnen!

3. Zur Bewertung des Baurasses und zur Festlegung der Betriebsbereitschaftszeit

Aus Zeitgründen ist es nicht möglich, alle Baugruppen auf dem gleichen Trasse zu prüfen. Mit der gleichen, bewährten Methode wie an der SMUT 67 werden deshalb 15 etwa gleichwertige Trasses durch 5 ausgesuchte, gleichwertige, mot. Baugruppen nach mathematisch-statischen Überlegungen getestet und verglichen.

Die am meisten abweichenden Trasses wird man ausscheiden. Die verbleibenden Trasses werden auf Grund statischer Methoden mittels Zeitzuschlägen gleichwertig gemacht.

Auf Grund der Testresultate wird auch die Betriebsbereitschaftszeit pro Trasse nach statistischen Gesichtspunkten festgelegt. Es wird streng darauf geachtet, dass die Betriebsbereitschaftszeit für jedes Trasse eine gleichwertige Bedingung darstellt. Sie wird zudem so grosszügig angesetzt, dass deren Einhaltung im Rahmen eines harten Wettkampfes mit Sicherheit möglich ist.

Weitere Erläuterungen über die Bewertung der Trasses werden nach Abschluss der Testversuche veröffentlicht.

4. Bewertungsrichtlinien

Das Schwergewicht des Wettkampfes wird auf den Zeitbedarf gelegt, oder mit anderen Worten auf den sportlichen Einsatz.

Fernsehüberwachung im San Bernardino-Strassentunnel

In diesem Sinne wird je der Zeitbedarf für den Auslege-
trupp, für den Verlegetrupp und für den Abbruch gemessen
und addiert.

Wer die Betriebsbereitschaftszeit für die Verbindung ein-
hält, erhält zusätzlich eine ganz gewichtige Zeitgutschrift.
Ebenso erhält eine Zeitgutschrift, wer die Zeitbegrenzung
für den Verleger unterbietet.

Alle Verstösse gegen Sicherheitsvorschriften (Strassenüber-
führungen, MWD-Vorschriften, Starkstrombefehl usf.) ver-
schlechtern in jedem Falle die Bauzeit und damit die Be-
wertung, da die Schiedsrichter ohne Verzug die Fehler be-
heben lassen werden.

Zeitgutschriften winken weiter für gute Verständlichkeit der
Verbindung, einwandfreie Ausführung von Bauelementen,
gute Tarndisziplin, zweckmässiges Verhalten der Motor-
fahrzeuge, gute Orientierung der Mannschaft usw.

Die ganze Bewertung wird so vorgenommen, dass die Mess-
grössen objektiv feststellbar und eindeutig mit ja/nein be-
antwortet werden können. Grundsätzlich wird danach ge-
trachtet, eher gute Baugruppen zu belohnen als kleinliche
Fehler zu suchen.

5. Weitere Informationen

Beim Einrücken am Wettkampftag werden alle weiteren be-
nötigten Informationen, Übungsbestimmungen und Instruk-
tionen abgegeben.

Hptm W. Kaufmann, Disziplinchef Tg SMUT 7

1. Allgemeines

Bei der Planung von Fernsehanlagen für die Verkehrsüber-
wachung sind meistens aussergewöhnliche Bedingungen
bezüglich Beleuchtungsstärke, Umgebungstemperatur, Wet-
terfestigkeit, Verschmutzung, aggressive Gase usw. zu be-
rücksichtigen. Von grosser Wichtigkeit ist auch, dass die
Unterhaltskosten – im besonderen der Einsatz von Bildauf-
nahmeröhren – klein gehalten werden können und dass die
Servicearbeiten ohne Behinderung des Verkehrs möglich
sind. Zusammen mit den vom Kunden geforderten Funk-
tionen ergibt dies ein Pflichtenheft, das nur durch ein sorg-
fältig erarbeitetes Projekt, nämlich der optimalen Lösung
erfüllt werden kann.

2. Der San Bernardino-Strassentunnel

Der im Rahmen des Nationalstrassennetzes erbaute Tunnel
hat eine Länge von 6595,8 m und liegt auf ca. 1630 m. ü. M.
Die beiden durch eine Sicherheitslinie getrennten Fahrspu-
ren sind 3,5 m breit. Auf beiden Seiten des Tunnels befin-
den sich begehbare Trottoirs, und alle 750 m sind abwechs-
lungsweise rechts oder links Nischen für Notfalldienste vor-
gesehen.

Die hohe Verkehrsfrequenz während der Feiertage und der
Ferienzeiten sowie die oft mangelnde Disziplin der Fahr-
zeuglenker erfordern die Überwachung, Kontrolle und
Steuerung des Verkehrsablaufes im ersten Alpenstrassen-
tunnel der Schweiz. Die verantwortlichen Behörden des

