

**ŠOLA ZA ČASTNIKE
22. GENERACIJA
SPECIALIZACIJA OSKRBA**

ZAKLJUČNA NALOGA

LOGISTIČNA OSKRBA S KONVOJI



Kandidat: desetnik, Tomaž Kadilnik

Mentor: stotnik, Jaka Konjar
nadporočnik, Mihaela Urbanc

Celje, november 2011



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO

Slovenska vojska

Poveljstvo za doktrino, razvoj,
izobraževanje in usposabljanje

Šola za častnike

Številka:

Datum:

LOGISTIČNA OSKRBA S KONVOJI

Kandidat: desetnik, Tomaž Kadilnik

Mentor: stotnik, Jaka Konjar,
nadporočnik, Mihaela Urbanc

Celje, november 2011

POVZETEK

Vojaška logistika je bila, vsaj v preteklosti, pogosto razumljena le kot transport, skozi čas in izkušnje pa je pridobila na pomenu in je danes bistvenega pomena za uspešno udelestvo vojaških enot na mirovni operacijah in misijah ter pomembna tudi za uspešno delo vojske v normalnih okoliščinah. Bistvena vloga logističnih enot je predvsem oskrba vojaških enot s sredstvi, ki jih le-te za svoje delo potrebujejo, še posebej velik pomen pa ima logistična oskrba na mirovni operacijah in misijah, saj lahko le dobro opremljena in preskrbljena bojna enota uspešno izvaja svoje naloge. Izvajanje logistične oskrbe lahko logistične enote izvajajo s konvoji, ki jih glede na zahtevnost in način izvajanja, delimo na administrativne in taktične.

V okviru naloge sem skušal raziskati in predstaviti bistvene razlike med izvajanjem netaktičnih in taktičnih konvojev. Slednji so pogosto razumljeni le kot administrativni premiki, čeprav na bojišču oziroma na terenu, kjer obstaja resnična nevarnost, tovrstni premiki ne obstajajo. Taktični konvoji morajo biti tako obravnavani kot bojna operacija, kar tudi so, saj na mirovni operacijah in misijah obstaja realna možnost, da postanejo logistični konvoji tarča nasprotnika, kar lahko pomeni za celotno vojaško enoto ohromitev njene oskrbe s sredstvi, potrebnimi za preživetje in delo. Zato potrebujejo taktični konvoji dodatno načrtovanje in koordiniranje ter detajlno pripravo izvedbe in tako nikakor ne morejo biti obravnavani le kot administrativni premik.

KLJUČNE BESEDE: vojaška logistika, mirovna operacija, misija, logistična oskrba, administrativni konvoj, taktični konvoj

SUMMARY

Military logistics has been, at least in the past, often seen only as a transport, through time and experience gained on the importance and is now essential to the successful engagement of troops to peacekeeping operations and missions, and also important for the successful work of the army under normal circumstances. The essential role of logistic units mainly supply troops with the supplies that they need for their work, especially as the importance of logistics in peacekeeping operations and missions, as only well-equipped and provided combat units successfully accomplish its tasks. Implementation of logistics units can be performed with logistic convoys that can be divided into administrative and tactical depending on the complexity and method of implementation.

In the context of the assignment I have attempted to explore and present the main differences between the implementation of administrative and tactical convoys. The latter are often considered only as an administrative move, even on the battlefield or on the ground, where there is a real danger, such kind of movements do not exist. Tactical convoys must be so treated as combat operations, which also are, as in peacekeeping operations and missions, because there is a real chance to become the target of the enemy, which means for the entire military unit invalidating its supply of the resources needed to survive and work. Therefore, tactical convoys require additional planning and coordination and preparation of detailed designs and thus can not possibly be regarded simply as an administrative move.

KEYWORDS: military logistics, peacekeeping operations, mission, logistic supply, administrative convoy, combat logistic patrol

KAZALO

| | |
|--|-----------|
| POVZETEK..... | ii |
| SUMMARY..... | iii |
| 1 UVOD..... | 1 |
| 1.1 IZHODIŠČE ZAKLJUČNE NALOGE..... | 1 |
| 1.2 NAMEN IN CILJI NALOGE..... | 1 |
| 1.3 OPREDELITEV HIPOTEZ..... | 2 |
| 1.4 UPORABLJENE METODE..... | 2 |
| 1.5 STRUKTURA NALOGE..... | 2 |
| 2 OPREDELITEV POJMOV..... | 4 |
| 2.1 VOJAŠKA LOGISTIKA..... | 4 |
| 2.2 LOGISTIČNA PODPORA V SLOVENSKI VOJSKI..... | 4 |
| 2.3 ORGANIZACIJA LOGISTIČNE OSKRBE..... | 4 |
| 2.3.1 Razredi oskrbe..... | 5 |
| 2.3.2 Organizacija logistične oskrbe..... | 5 |
| 2.3.3 Logistična oskrba na mirovnih operacijah..... | 5 |
| 3 KONVOJI KOT SREDSTVO ZA IZVAJANJE LOGISTIČNE OSKRBE..... | 7 |
| 3.1 SPLOŠNA DEFINICIJA KONVOJEV..... | 7 |
| 3.1.1 Sestava konvojev..... | 7 |
| 3.1.2 Tipi formacij kolone..... | 8 |
| 3.1.3 Sporazumevanje – komunikacija v konvoju..... | 8 |
| 3.1.4 Podpora konvojev..... | 9 |
| 3.1.5 Poveljevanje konvoju..... | 9 |
| 4 NAČRTOVANJE PREMICOV S KONVOJI..... | 10 |
| 4.1 PREMIKI..... | 10 |
| 4.1.1 Vrste cestnih premikov konvojev..... | 10 |
| 4.2 NAČRTOVANJE IN IZVAJANJE NETAKTIČNIH CESTNIH PREMICOV KONVOJEV 10 | |
| 4.2.1 Načrtovanje in formiranje konvoja..... | 10 |
| 4.2.2 Izvedba konvoja..... | 11 |
| 4.2.2.1 Hitrost premika..... | 12 |
| 4.2.2.2 Omejitve transporta na ozemlju Republike Slovenije..... | 12 |
| 4.2.3 Organizacija konvoja..... | 12 |
| 4.2.3.1 Označitev kolone ali skupine vojaških vozil..... | 13 |
| 4.2.3.2 Osvetlitev kolone ali skupine vojaških vozil..... | 14 |
| 4.2.3.3 Številka odobritve premika..... | 14 |
| 4.3 NAČRTOVANJE IN IZVAJANJE TAKTIČNIH CESTNIH PREMICOV KONVOJEV | 15 |
| 4.3.1 Proces bojnega odločanja za izvedbo taktičnega konvoja..... | 15 |
| 4.3.2 Organizacija taktičnega konvoja..... | 20 |
| 4.3.2.1 Naloge vseh udeležencev v konvoju..... | 21 |
| 4.3.2.2 Primer konvoja na ISAF v Afganistanu 2010..... | 25 |
| 4.3.3 Taktika za izvedbo konvojev..... | 26 |
| 4.3.3.1 Formacije in tehnike premika..... | 28 |
| 4.3.3.2 Nevarna območja..... | 30 |
| 4.3.4 Nočni konvoji..... | 36 |
| 5 ZAKLJUČEK..... | 37 |

| | |
|---------------------------------------|----|
| LITERATURA IN VIRI..... | 38 |
| SEZNAM SLIK IN TABEL..... | 39 |
| SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC | 40 |
| SLOVAR TUJIH IZRAZOV | 41 |
| PRILOGA: Bojni postopki konvoja | 42 |
| IZJAVA O AVTORSTVU..... | 52 |

1 UVOD

Varnostno okolje se v današnjih časih nenehno spreminja in tako se posledično spreminjajo tudi oborožene sile, ki skušajo biti čim bolj pripravljene, opremljene in usposobljene za izvajanje zahtevnih nalog, pri čemer Slovenska vojska ni nobena izjema. Pri tem ima pomembno vlogo logistična podpora, ki mora biti ustrezna in delovati brezhibno, saj brez ustrezne logistične podpore vojska, tako na domačih tleh kot tudi na mirovnihih operacijah in misijah, kjer vojaške enote sodelujejo, ne more biti uspešna v izvajanju svojih nalog. (glej Doktrina vojaške logistike, 2008, str. 7)

Kot navaja generalpodpolkovnik Albin Gutman v Doktrini vojaške logistike je funkcijsko področje logistike v sodobnih oboroženih silah in tudi Slovenski vojski pridobilo na pomenu in je tako poleg kadrovskega področja dandanes bistvenega pomena za zagotovitev glavnih virov za samo delovanje vojske. (glej Doktrina vojaške logistike, 2008, str. 7)

1.1 IZHODIŠČE ZAKLJUČNE NALOGE

Splošno lahko logistiko opredelimo kot zagotavljanje materialnih sredstev in storitev na čim bolj racionalen način in se navadno povezuje oziroma enači s pojmi kot so oskrba, preskrba, fizična distribucija, oskrbovalna veriga itd.. Logistiko lahko delimo glede na dejavnost, ki jo zagotavlja (transportna, skladiščna, špedicijska, distribucijska, nabavna,... logistika), glede na področje uporabe (industrijska, vojaška, gospodinjska logistika) in glede na področje opazovanja (mikro, makro, poslovna, mednarodna,...logistika) (glej Verbič, 2007, str. 9).

V vojski pa moramo vojaško logistiko ločiti od termina oskrba, čeprav se zdita na prvi pogled sopomenki, vendar pojma še zdaleč nista enakovredna. Oskrba vojaških enot s sredstvi, ki jih le-te potrebujejo za uspešno izvajanje svojih nalog, je namreč le ena od sicer pomembnejših nalog logističnih enot vojske in se nanaša predvsem na taktično raven ter se tako neposredno navezuje na aktivnosti na bojišču oziroma aktivnosti na najnižji ravni delovanja oboroženih sil. Izvajanje logistične oskrbe pa lahko predstavlja tudi veliko nevarnost oziroma tveganje, predvsem kadar gre za logistično oskrbo na mirovnihih operacijah in misijah, kjer so lahko logistične enote, ki zagotavljajo oskrbo bojnih enot s sredstvi za preživetje in uspešno izvajanje njihovih nalog, tarča nasprotnika, ki lahko napade nevidno in kadarkoli. Tako se logistična oskrba in premiki, ki se izvajajo v normalnem okolju in normalnih operacijah, ne more primerjati z logistično oskrbo na terenu, na logističnih operacijah in misijah, kjer mora biti vsak detajl dovršen in izpiljen, saj lahko vsaka napaka pomeni tveganje.

Logistične enote lahko izvajajo oskrbo vojaških enot s konvoji, ki so posebej na mirovnihih operacijah in misijah lahko lahka tarča napadov, saj se ne izvajajo v zaledju temveč v okolju, kjer je sovražnik pogosto neviden in lahko udari kadarkoli. Zato logistične konvoje na mirovnihih operacijah in misijah ne moremo enačiti z administrativnimi premiki, o katerih lahko govorimo, kadar gre za izvajanje konvojev v normalnih situacijah, torej na domačih tleh oziroma v miru. Konvoji na misijah in mirovnihih operacijah so tako imenovani taktični konvoji in jih je potrebno obravnavati kot bojne operacije, saj na terenu obstaja realna možnost napada nanje. Zato morajo biti taktični konvoji v detajle načrtovani in koordinirani, njihova izvedba pa mora biti natančna in brezhibna.

1.2 NAMEN IN CILJI NALOGE

Glavni cilj zaključne naloge je proučiti in predstaviti bistvene razlike v načrtovanju in izvajanju logistične oskrbe s konvoji v mirnodobnem času oziroma tam, kjer za napade na konvoje ni

neposredne nevarnosti, in na mirovnih operacijah in misijah, torej na področjih, kjer so lahko logistični konvoji v neposredni nevarnosti in predstavljajo lahko tarčo nevidnim sovražnikom.

V okviru zaključne naloge bom tako skušal:

- predstaviti in proučiti področje logistične oskrbe, njeno vlogo oziroma vpliv pri izvajanju nalog vojaških enot na mirovnih operacijah in misijah ter na splošno v vojski,
- predstaviti samo izvajanje logistične oskrbe s konvoji,
- predstaviti izvajanje in načrtovanje konvojev v normalnih okoliščinah in na terenu, torej na mirovnih operacijah in misijah ter
- proučiti in predstaviti razliko med izvajanjem taktičnih in administrativnih konvojev.

1.3 OPREDELITEV HIPOTEZ

Hipoteze, ki sem jih zastavil in jih bom skušal v okviru naloge potrditi, so prilagojene namenu in cilju naloge. Izhajajo iz dejstva, da je logistična oskrba bistvenega pomena za učinkovito izvajanje nalog vojaških enot v miru in na mirovnih operacijah in misijah. Logistične enote se lahko, kot je bilo že večkrat omenjeno poslužujejo konvojev, ki pa se glede na zahtevnost izvedbe in način izvedbe razlikujejo, na to pa vplivajo predvsem pogoji v katerih se konvoji izvajajo, torej v miru ali na terenu, na mirovnih operacijah in misijah, kjer se konvoji obravnavajo kot bojna operacija.

Hipoteza 1:

Taktični in administrativni premiki konvojev, ki se jih lahko poslužujejo logistične enote za izvajanje oskrbe, se razlikujejo, tako v izvedbi kot tudi načrtovanju, pri čemer je izvedba administrativnih premikov konvojev mnogo manj zahtevna v primerjavi s taktičnimi.

Hipoteza 2:

Logistična oskrba s konvoji na mirovnih operacijah in misijah je bojna operacija in mora biti zelo dobro načrtovana in koordinirana ter v detajle izvedena, saj so logistični konvoji lahka tarča nevidnih napadalcev.

1.4 UPORABLJENE METODE

Pri izvedbi zaključne naloge sem se posluževal različnih metod raziskovanja, ki sem jih uporabil za to, da čim bolj proučim in raziščem področje izvajanja taktičnih in administrativnih premikov konvojev z namenom izvajanja logistične oskrbe ter ugotovim bistvene razlike med načrtovanjem in izvajanjem le-teh.

Pri tem sem uporabil:

- metodo analize primarnih in sekundarnih pisnih virov, pri čemer sem se posluževal pisnih virov, priročnikov, elektronskih virov ter internetnih virov, ki se nanašajo na področje izvajanja konvojev in logistične oskrbe v vojski,
- opisno ali deskriptivno metodo, s pomočjo katere sem skušal opisati osnovne pojme in potrditi zastavljene hipoteze,
- učenje iz izkušenj.

1.5 STRUKTURA NALOGE

Struktura zaključne naloge je oblikovana v skladu s SOP ŠČ št. 02/004 za oblikovanje zaključne naloge kandidatov in častnikov za pridobitev dodatne VED na Šoli za častnike. Zaključno nalogo sem zasnoval tako, da jo sestavljajo štiri poglavja s podpoglavji, ki se med seboj smiselno povezujejo.

V prvem poglavju sem predstavil izhodišče zaključne naloge, namen in cilje zaključne naloge ter hipoteze, ki jih bom skušal potrditi.

Prvemu poglavju sledi poglavje v okviru katerega sem skušal opredeliti glavne pojme, ki se nanašajo na obravnavano področje zaključne naloge. V tem poglavju sem se dotaknil področja vojaške logistike splošno ter sistema logistične podpore v Slovenski vojski. Podrobneje sem predstavil področje oskrbe, razrede oskrbe, nekaj besed pa sem namenil tudi oskrbi na mirovnih operacijah in misijah, saj naloga obravnava logistično oskrbo s konvoji tako v miru kot tudi v kriznih pogojih.

Sledi poglavje, ki sem ga namenil predstavitvi konvojev, torej glavni temi zaključne naloge. V tem poglavju sem nekaj besed namenil splošni predstavitvi konvojev, podrobno pa sem opisal tudi vrste premikov konvojev. Vrste premikov, poznamo administrativne in taktične, imajo namreč pomemben vpliv na samo zahtevnost načrtovanja in izvajanja premikov konvojev, predstavitev razlik med načrtovanjem premikov pa je glavna tema moje zaključne naloge.

Sledi poglavje, v katerem sem zelo podrobno predstavil načrtovanje in izvajanje premikov konvojev v miru in na mirovnih operacijah, torej v kriznih situacijah. V okviru tega poglavja sem skušal tudi prikazati razlike med organizacijo in izvedbo taktičnih in netaktičnih konvojev, ki se jih logistične enote poslužujejo za oskrbovanje vojaških enot oziroma vojske splošno.

Na koncu pa sem v zaključku predstavil pomembna dognanja oziroma zaključke, do katerih sem prišel v zvezi z obravnavano temo, torej v zvezi z logistično oskrbo s konvoji in potrdil postavljene hipoteze.

2 OPREDELITEV POJMOV

2.1 VOJAŠKA LOGISTIKA

Vojaško logistiko lahko opredelimo kot skupek različnih dejavnosti, s katerimi je zagotovljena sistemska, celovita in neprekinjena podpora vseh potreb obrambno-vojaškega sistema (glej Kobal, 2007, str. 13). Je pomemben del obrambnega sistema vsake države, saj oskrbuje oborožene sile tako z materialnimi in tudi drugimi sredstvi ter tako skrbi za učinkovito delo vojske tako v miru, kriznih stanjih in vojnih razmerah. Kot navaja Doktrina vojaške logistike je za sodobne vojne, pri katerih gre za asimetrične grožnje, značilna udeležba velikega števila ljudi ter uporaba različnih vrst orožja, vojaške tehnike in opreme, streliva, pogonskega goriva in olja, večjega števila nadomestnih delov za bojno tehniko ter več vrst storitev, kar seveda povečuje težave z oskrbovanjem, sledenjem gibanja materialnih sredstev, vzdrževanjem, premiki in transporti, skladiščenjem, evidencami, prehrano, oblačenjem, oskrbo ranjenih in obolelih ter celotnim upravljanjem človeških in materialnih virov. (glej Doktrina vojaške logistike, str. 13) Zato mora biti osebje, ki je odgovorno za področje logistike, dobro izurjeno, motivirano in dobro opremljeno, saj imajo zelo pomembno vlogo v obrambnem sistemu v smislu vzdrževanja načrtovane zmogljivosti oboroženih sil s pravočasno, popolno in neprekinjeno logistično podporo. Vojaška logistika ima torej velik pomen pri uspešnem delovanju vojske ne glede na razmere, z novimi oblikami groženj in tehnikami bojevanja pa se njen pomen še večja.

V vojaški zgodovini je bila vojaška logistika največkrat izenačena s transportom, medtem ko so bile druge vloge logistike kot na primer vloga koordinacijske in vodstvene dejavnosti in drugih dejavnosti nepriznane oziroma nedorečene. To je seveda logistikom po eni strani nalagalo manjšo odgovornost in obseg dela, oborožene enote pa so zato pogosto ostajale na bojišču brez potrebne podpore, kar je imelo za sam spopad negativne posledice (glej Prebilič, 2006, str. 229).

2.2 LOGISTIČNA PODPORA V SLOVENSKI VOJSKI

Logistična podpora je splošno definirana kot dejavnost, ki se izvaja za zagotovitev sposobnosti za delovanje in ohranjanje vzdržljivosti sil za vse načine in vrste delovanj, ki jih predvideva Vojaška doktrina. Obsega dejavnosti, ki se nanašajo na pridobivanje, skladiščenje, razdelitev, vzdrževanje in evakuacijo materialnih sredstev, premik moštva in sredstev, pridobivanje, vzdrževanje in upravljanje vojaške infrastrukture, zagotavljanje storitev in zdravstveno oskrbo. Izvaja se v okviru šestih medsebojno povezljivih in soodvisnih funkcionalnih področij (ta so sestavljena iz dejavnosti, te pa iz posameznih ukrepov in postopkov), ki so oskrbovanje, premiki in transport, vzdrževanje, zdravstvena oskrba, vojaška infrastruktura in finančna zagotovitev (glej Vojaška doktrina, 2006, str. 69)

2.3 ORGANIZACIJA LOGISTIČNE OSKRBE

Logistična oskrba je definirana kot skupek dejavnosti, ukrepov in postopkov, s katerimi z načrtnim in sistematičnim koriščenjem materialnih virov in zalog pravočasno in neprekinjeno zagotavljamo oskrbovanje enot s sredstvi in storitvami, potrebnimi za delovanje. (glej Doktrina vojaške logistike, 2008, str. 43)

2.3.1 Razredi oskrbe

V Slovenski vojski je oskrba razdeljena v pet razredov in sicer:

- **razred oskrbe – potrošno blago:** zajema material in sredstva, ki jih porabijo osebe in živali za zadovoljevanje svojih potreb, ne glede na pogoje bivanja in delovanja;
- **razred oskrbe – orožje, vojaška in ostala oprema:** zajema MS, zajeta v formacijah in kriterijih pripadanja, potrebna za zagotovitev delovanja;
- **razred oskrbe – goriva in maziva:** zajema goriva in maziva za vse namene, kuriva in dodatke za goriva;
- **razred oskrbe – blago, ki ni v ostalih razredih:** zajema material in sredstva, ki niso zajeta v formacijah, ter blago, ki ni zajeto v I., II., III. in V. razredu;
- **razred oskrbe – strelivo in minsko-eksplozivna sredstva (v nadaljnjem SIMES) in rakete:** zajema vse vrste streliva, eksploziva, min, raket in kemičnih agensov. (glej Doktrina vojaške logistike, 2008, str. 44)

2.3.2 Organizacija logistične oskrbe

Oskrbo organiziramo po treh metodah; to so:

- dostava oz. PUSH: pri tej metodi poteka oskrba uporabnika po načrtu, na podlagi pričakovane porabe, neodvisno od njegove dejanske porabe in zalog (npr. po 55 l vode in po tri obroke hrane na dan na osebo) to je predvidljiva in količinsko znana poraba in jo lahko načrtujemo,
- prevzem oz. PULL: pri tej metodi oskrba uporabnika poteka po načrtu, na podlagi njegovih zahtevkov (npr. v skrajnem primeru pride zaradi eskalacije nemirov do uporabe orožja; količina streliva v DOS se zmanjša, zato jo je treba dopolniti,
- metoda direktno: pri tej metodi oskrba uporabnika poteka neposredno do končnega uporabnika in se izvaja zlasti v negotovih situacijah, oziroma v primerih izrednih zahtev za oskrbo. (glej Kobal, 2007, str. 27)

Razlika med PUSH in PULL načinom izvajanja oskrbe je tako predvsem v tem, da po prvem sistemu logistične enote oskrbujejo svoje podenote z vsakodnevnimi za obstoj potrebnimi artikli (hrana, voda, itd.) brez posredovanja zahtevkov. Sistem prevzema pa uporabimo za izvajanje oskrbe z drugimi sredstvi, ki jih enote potrebujejo po potrebi. Taka sredstva so lahko npr. strelivo, goriva in maziva, razni rezervni deli, skratka vsi artikli, katerih porabe ni bilo mogoče predvideti. Potrebo po tovrstni oskrbi izrazi podrejena enota z zahtevkom, sama oskrba pa je lahko opravljena tako, da enota sama prevzame iskane artikle, ali pa tako, da ji te dostavi nadrejena enota. Vse tri metode oskrbe se lahko v praksi dopolnjujejo in prekrivajo z namenom učinkovitega in pravočasnega dopolnjevanja enot. (glej Kobal, 2007, str. 27)

2.3.3 Logistična oskrba na mirovnih operacijah

Mirovne operacije so v najširšem pomenu besede definirane kot vse oblike vojaških in nevojaških dejavnosti, ki potekajo v kontekstu političnih in diplomatskih prizadevanj za vzpostavitev in ohranjanje mednarodnega miru (glej Jelušič, 2005, str. 148). Mirovne operacije pa se v osnovi delijo na operacije za ohranjanje miru (angl. peacekeeping operations), operacije za ustvarjanje miru (angl. peacemaking operations), operacije za graditev miru (angl. peace building operations), operacije preventivne diplomacije (angl. preventive operations) in operacije za vsiljevanje miru (angl. peaceenforcement operations). (glej Kobal, 2007, str. 17)

Za uspešno izvajanje teh operacij mora biti sama operacija od priprav, izvedbe do zaključka zelo dobro logistično podprta. Izvajalci logistične podpore so tako odgovorni za podporo svojih enot ves čas in v vseh stopnjah operacije, to pomeni tako med usposabljanjem pred samim odhodom na operacijo, razvojem, usposabljanjem na misiji, izvajanjem operacije,

počitkom po vrnitvi z operacije, obnovitvijo moči in usposobljenosti ter pripravljanjem na ponovni odhod na operacijo.

3 KONVOJI KOT SREDSTVO ZA IZVAJANJE LOGISTIČNE OSKRBE

3.1 SPLOŠNA DEFINICIJA KONVOJEV

Konvoji so ena izmed možnih oblik zagotavljanja oskrbe, ki se jo lahko poslužujejo logistične enote. Navadno se planirajo za organizacijo in nadzor transportnih premikov, lahko pa se uporabljajo tudi za taktične premike bojnih enot, netaktične premike logističnih enot ali za premik osebja, zalog in opreme.

Po eni od definicij je konvoj organizirana skupina vozil, katere namen je kontrola in urejen premik z ali brez zaščite spremstva (glej AAP-6, 2002, str. 77). Po drugi definiciji je konvoj opredeljen kot skupina šestih ali več vozil začasno organiziranih v kolono z ali brez spremstva za varovanje pod enotnim poveljstvom ali odprava desetih ali več vozil na uro na isto destinacijo po isti poti (glej AMovP-3, 2003, str. 69). Sicer je definicija organizirane kolone vojaških vozil kot jo določa Pravilnik o udeležbi vojaških vozil v cestnem prometu (UI. RS 25/06) nekoliko drugačna. Organizirana kolona vojaških vozil je po tem pravilniku posebej označena skupina desetih ali več vozil, ki vozijo v isti smeri z določeno hitrostjo na predpisani razdalji in katere premik odobri nadrejeno poveljstvo; skupina vojaških vozil pa je skupina treh do devetih vozil, ki vozijo v isti smeri z določeno hitrostjo in na predpisani razdalji.

3.1.1 Sestava konvojev

Vozila v konvoju so organizirana v skupine zaradi lažjega poveljevanja in kontrole. Konvoj je lahko sestavljen do najmanj 6 vozil ali največ do 300 vozil. Če je le mogoče naj bo konvoj sestavljen kot oddelek, vod, četa, bataljon ali brigada. Elementi konvoja so sestavljeni iz:

- **Pohodne enote:** je najmanjša enota konvoja. Lahko jo sestavlja do 25 vozil in navadno predstavlja enoto velikosti oddelka ali voda.
- **Podkolona:** je skupina dveh do petih sekcij. Navadno je velikosti čete ali bataljona.
- **Kolona:** je skupina dveh do petih podkolon. Navadno je velikosti bataljona ali brigade.

Vsaka sekcija, kolona ali konvoj, ne glede na velikost, pa je sestavljena iz treh delov, in sicer čela, glavnine in začelja, pri čemer ima vsak od teh elementov posebno funkcijo:

- **Čelo kolone**
Čelo je prvo vozilo v vsakem konvoju, koloni ali sekciji. Vsako čelo naj bi imelo svojega dajalca tempa - podčastnika, ki določa tempo premika ter tako zagotavlja, da se konvoj celotno pot drži načrtovanega urnika premika in hkrati zagotavlja, da se konvoj premika po predpisani poti. Prav tako poroča o prihodu na določene kontrolne točke na poti. S pomočjo čela ima poveljnik konvoja možnost da pospeši ali upočasni tempo premika konvoja in upoštevanje discipline premika.
- **Glavnina**
Glavnina konvoja sledi čelu konvoja in je sestavljena iz glavnine vozil v konvoju. Ta del konvoja je lahko razdeljen na kolone ali sekcije zaradi lažje kontrole in nadzora.
- **Začelje kolone**
Začelje je zadnji sektor vsakega konvoja, kolone ali sekcije. Častnik ali podčastnik na začelju je odgovoren za izveleko, vzdrževanje in medicinsko pomoč. V začelju so tako locirana vozila za izveleko, vozila za vzdrževanje in vozila prve pomoči. Častnik ali podčastnik v začelju podpira poveljnika konvoja v vzdrževanju discipline premika. Prav tako lahko poroča o času potrebnim za doseg potrebne kontrolne točke na poti. Če je konvoj sestavljen iz večdelnih kolon ali sekcij, lahko poveljnik konvoja dodeli minimalno podporo vsaki sekciji ali koloni ali pa v primeru daljšega začelja del tega postavi pred eno kolono. Če je del začelja puščen ob poti zaradi popravila ali izveleke, poveljnik konvoja predvidi njegovo varovanje in komunikacije.

3.1.2 Tipi formacij kolone

Kolona mora biti sestavljena tako, da se s formacijo izpolnijo zahtevane naloge, ki jih kolona opravlja, ter da se zagotovi nadzor. Kako bo kolona organizirana se bo odločil poveljnik konvoja, pri čemer lahko izbira med tremi osnovnimi metodami:

– ZGOŠČENA KOLONA

Uporabljamo jo ponoči, ob zmanjšani vidljivosti ter pri vožnji po slabo označenih poteh in zelo naseljenih področjih. Razmik med vozili je od 25 do 50 metrov s hitrostjo 25 km/uro. Prednosti so visoka prometna zmogljivost poti, lažja kontrola konvoja zaradi manjšega števila vodij v konvoju. Slabosti pa so, da je hitro povečanje razmika med vozili oteženo, kolona je zelo lahko odkrita, možni so zastoji na končni točki prihoda, potreben je strog nadzor zaradi blokade križišč, večja pa je tudi utrujenost voznikov.

– OBIČAJNA KOLONA

Uporablja se podnevi na dobro označenih poteh in avtocestah. Razmik med vozili znaša do 100 metrov s hitrostjo 40 km/uro. Prednosti so manjša verjetnost odkritja konvoja in posledično tudi manjša verjetnost škode zaradi napada, hitrejša dostava tovora, manjša utrujenost voznikov, manjša verjetnost nesreč in dobra prilagodljivost dogajanju na terenu. Slabost odprte kolone pa je težji nadzor in kontrola nad konvojem, problem pa predstavlja tudi obdržati predpisani razmik med vozili.

– RAZPELJANA KOLONA

Uporablja se podnevi na zelo naseljenih področjih ter na zelo prometnih križiščih na poti premika. Razmik med vozili ni predpisan in se prilagaja okoliščinam, ker se vozila dejansko nahajajo v normalnem prometu. Tudi hitrost konvoja je spremenljiva in jo je potrebno prilagajati v samem premiku. Prednost te vrste formacije je visoka hitrost vozil, hkrati pa ima ostali promet majhen vpliv na posamezno vozilo. Slabost pa je, da je za premik potrebno več časa, kontrola kolone je nemogoča, vozniki se zelo hitro lahko izgubijo, zato morajo vsi imeti vse informacije in podrobnosti o poti. Težko je uskladiti popolnitev z gorivom, vzdrževanje vozil in prehrano voznikov, vozila se lahko združijo in povzročijo zaprto kolono, zato so izkušnje voznikov izjemno pomembne. Oteženo je tudi poveljevanje med premikom, kompletne enote pa ne moremo uporabiti dokler zadnje vozilo ne prispe na končno lokacijo.

3.1.3 Sporazumevanje – komunikacija v konvoju

Nujno je, da ima konvoj med potjo možnost komuniciranja. Zveze morajo omogočati povezavo poveljnika konvoja z nadrejenim poveljstvom, zračno in artilerijsko podporo, elementi konvoja, poveljnikom zavarovanja, saniteto, častnikom na začelju ter vozili za ognjeno podporo. Vsak element konvoja mora imeti svojo zvezo s poveljnikom tega elementa (sekcije ali konvoja), poveljnikom konvoja in začeljem konvoja. Prav tako morajo v konvoju obstajati tudi ostale tehnike komunikacije kot so razni signali, ki se tudi ustrezno vadijo za uporabo.

Poznamo več načinov komunikacije v konvoju:

- vizualni signali: to so lahko signali z rokami, zastavicami, bliskajoče luči, ostale luči in signalne rakete. Uporaba teh signalov je predpisana v SOP in se je potrebno usposobiti za uporabo.
- zvočni signali: to so signali s piščalko, sireno in sporočila z glasom. Sem spadajo tudi sporočila podana preko zvočnikov, s katerim bi morala biti opremljena poveljniška vozila.
- radijske zveze: to je najboljša tehnika komuniciranja med potjo, vendar je potrebno upoštevati kar nekaj stvari glede uporabe, in sicer: uporaba zvez je omejena na konvoj, kjer so ponavadi zveze samo v poveljniškem vozilu, če ni retranslacije je radij uporabe

omejen, uporaba ni vedno mogoča v bojnih pogojih, saj lahko prihaja do nesporazumov in nezanesljivosti delovanja zaradi nasprotnikovega motenja.

3.1.4 Podpora konvojev

Podpora konvoja je odvisna od naloge ter pogojev premika in lahko vključuje:

- ognjeno podporo:
v osnovi poveljnik konvoja ne koordinira ognjene podpore, temveč je le ta načrtovana in koordinirana z elementom ognjene podpore. To načrtovanje naj bi zagotovilo ognjeno podporo na glavni oskrbovalni poti, v kolikor obveščevalci ugotovijo, da ima nasprotnik za najverjetnejšo tarčo konvoje v določenem področju. Ognjena podpora se običajno uporabi v primeru visoke grožnje. Poveljnik konvoja naj bi poznal načrte uporabe ognjene podpore vzdolž poti konvoja, kako kontaktirati in voditi podporo prav tako mora poznati klicne znake, frekvence in druge signale;
- zračno podporo:
drugi element podpore je lahko podpora z bojnimi helikopterji, ki so lahko v pripravljenosti, ko je konvoj v premiku;
- prehranjevanje na poti:
se lahko organizira z lastnimi zmogljivostmi ali pa z začasnimi menzami ob poti. Vzdolž glavne oskrbovalne poti se lahko tudi določijo posamezna mesta za prehranjevanje;
- vzdrževanje:
na poti je obveznost voznikov in mehanikov v začetju konvoja, če voznik sam ni sposoben popraviti vozila. Vozniki pri postankih vedno izvajajo preventivne ukrepe vzdrževanja (pregled med uporabo). Osebe za vzdrževanje v začetju konvoja je dolžno imeti vse orodje za različne vrste popravil vozil v konvoju. Če se vozilo lahko hitro popravi, potem ga poskušajo popraviti, v kolikor pa se vozilo ne da popraviti hitro se ga poskuša nadomestiti in nadaljevati premik;
- popolnjevanje z gorivom:
zahteva za polnjenje z gorivom je podana na osnovi operativnega dosega konvoja. Operativni doseg vozila je razdalja, ki jo prevozi vozilo z enim rezervoarjem. Le-ta se spreminja glede na vozila, tovor in teren. Zelo obtežen tovornjak, ki vozi na slabih cestah in hribovitem terenu bo porabil več goriva kot manj obtežen, na dobrih cestah in ravnem terenu. Kdaj polniti gorivo je odvisno od vozila v konvoju z najmanjšim operativnim radijem, kar bo preprečilo, da bi vozila obstala zaradi pomanjkanja goriva;
- sanitetno oskrbo:
poveljnik konvoja mora pretehtati vrsto sanitetne oskrbe glede na nalogo in možni stik z nasprotnikom. Medicinska oskrba je lahko predvidena z osebjem v konvoju, ki obvlada prvo pomoč, z dodanimi elementi iz nadrejenega poveljstva ali poveljnika področja skozi katerega gre konvoj.

3.1.5 Poveljevanje konvoju

Konvoj sestavljata kolona vozil, ki ima spremstvo, ki je lahko prisotno, ni pa nujno. Koloni poveljuje poveljnik kolone, spremstvu pa poveljnik spremstva. Kolona vozil in spremstvo skupaj tvorita konvoj, kateremu poveljuje poveljnik konvoja. Njemu sta podrejena poveljnik kolone in poveljnik spremstva. V primeru, kadar gre za manjše konvoje, je poveljnik spremstva lahko istočasno tudi poveljnik konvoja. Linija vodenja in poveljevanja pa mora biti jasno določena z ukazom.

4 NAČRTOVANJE PREMİKOV S KONVOJI

4.1 PREMİKI

Premiki in transport so ena od funkcijskih področij logistične podpore Slovenske vojske. Z učinkovitim načrtovanjem premikov, organizacijo prevozov, zagotavljanjem prevoznih zmogljivosti ter nadzorom nad uporabo virov na vseh ravneh delovanja Slovenske vojske, se zagotavlja urejen premik ter gospodarna uporaba prevoznih zmogljivosti Slovenske vojske tako v Republiki Sloveniji, kot na območjih združenega delovanja zavezniških operacij v tujini (glej Arh, 2009, str. 13).

4.1.1 Vrste cestnih premikov konvojev

V okviru zaključne naloge se bom osredotočil na dve vrsti premikov, in sicer:

- Administrativni oziroma netaktični cestni premik je premik, kadar ne pričakujemo delovanja nasprotnika na izvajanje premika, kar pomeni, da se te vrste premikov izvajajo v mirnodobnem času in dodatno varovanje konvojev ni potrebno. Te vrste premikov se vsak dan izvajajo na območju celotne Slovenije in ob premikih v tujino na mednarodne vaje. V tem primeru je proces bojnega odločanja in sama izvedba konvoja malce enostavnejša, saj ne rabimo preučevati sovražnika in bojnih postopkov ter se lahko osredotočimo samo na izvedbo premika.
- Taktični cestni premik je premik enote v področje bojnega delovanja in se izvaja v bojni pripravljenosti enote v premiku. Verjetno je delovanje nasprotnika na enoto v premiku ali v ciljnem območju enote v premiku. Izvajajo se v vojnem stanju oziroma na mirovnihi operacijah in misijah, kjer se mora zagotavljati dobra varnost konvoja in je potrebno izvajati tudi okoliščinam primerno taktiko konvojev, ki bo predstavljena v nadaljevanju naloge.

4.2 NAČRTOVANJE IN IZVAJANJE NETAKTIČNIH CESTNIH PREMİKOV KONVOJEV

4.2.1 Načrtovanje in formiranje konvoja

Načrtovanje in formiranje netaktičnega konvoja poteka v več stopnjah, in sicer:

1. Sprejem naloge.
2. Določitev poveljnika konvoja in namestnika poveljnika konvoja: s tem, ko se naloge in odgovornosti delijo na dve osebi, je mogoče narediti več v krajšem času in z večjo učinkovitostjo.
V osnovi je naloga poveljnika konvoja predvsem urejanje administrativnih zadev (častniške dolžnosti), namestnik poveljnika konvoja pa naj se skoncentrira na postavitev konvoja, nadzor in urjenje (podčastniške dolžnosti), čeprav ostaja poveljnik konvoja kljub temu odgovoren za vse priprave.

Poveljnik konvoja mora pripraviti tudi tako imenovano matriko za izvedbo konvoja, to je obrazec, ki vsebuje dovolj informacij potrebnih za izvršitev naloge, ki morajo biti razumljive in jasne, tako da bi nalogo reševal tudi en sam. Poveljnik mora pripraviti sledeče podatke:

- predstavitev naloge,
- določitev kontaktnih točk,

- časovnica,
 - podrobna karta zemljišča,
 - kontrolne točke, dostavne točke, zbirna točka,
 - dodatne informacije potrebne za izvršitev naloge,
 - seznam moštva, opreme, zalog in občutljivih predmetov. Namestnik poveljnika sestavi seznam in ga dostavi višjemu poveljstvu.
3. Izdelava časovnice: poveljnik konvoja določi časovnico na osnovi naloge, nasprotnika, razpoložljivih enot, zemljišča in razpoložljivega časa.
4. Izvidovanje poti premika: v okviru izvidovanja poti se pripravi natančna karta in načrt poti. Dobro izdelana karta bo namreč omogočila voznikom, da izvršijo nalogo brez uporabe zemljevida. Karta mora vsebovati oskrbovalno oziroma dostavno mesto, glavno pot, rezervno pot, kritične točke, kontrolne točke, razdalje med kontrolnimi točkami, orientacijo in glavne značilnosti zemljišča.
5. Koordinacija: Ko se koordinira premik konvoja s sprejemno enoto, sosednjo enoto, spremstvom in enotami za posredovanje je potrebno zagotoviti naslednje:
- potrditev radio frekvence, pozivnih znakov in signalov,
 - zbirno točko,
 - postopke na zbirni točki,
 - postopke pri prenosu informacij,
 - razpoložljivost opreme,
 - mesta za dolivanje goriva,
 - postopke ob nočnih postankih.
6. Pripravljalni postopki: Kontrola pripravljalnih postopkov je naloga namestnika poveljnika konvoja. Zgodnje postavljanje vozil omogoča namestniku poveljnika konvoja, da izvrši vse postopke in verificira vse podatke:
- postavitve vozil v pohodno kolono,
 - izvajanje individualnih pripravljalnih postopkov,
 - izvedba pripravljalnih postopkov na vozilih in opremi (zajema pregled po Kontrolni listi vozila, ki ga izvajata voznik in sovoznik ter o tem poročata poveljniku oddelka),
 - mehaniki pomagajo pri pripravljalnih postopkih na vozilih,
 - dodatna zaščita vozil,
 - potrditev seznama.

4.2.2 Izvedba konvoja

Tako kot pri formiranju oziroma načrtovanju konvojev, glede na sprejeto nalogo, je tudi pri izvajanju konvojev potrebno slediti oziroma upoštevati nekatera določila, in sicer:

- zahtevano je razpolaganje z mehaniki pred pripravljalnim mestom, saj lahko pride do morebitnih težav z vozili,
- vozila je potrebno vžgati pol ure pred odhodom,
- pred izvedbo konvoja se je potrebno dogovoriti za zbor na pripravljalnem mestu, kontrolnih točkah in dostavnem mestu in povečanje pomembnih aktivnosti na višji nivo. Potrebno je tudi poznavanje frekvenc in klicnih znakov sosednjih enot v nujnih primerih,
- o odhodu in tudi prihodu konvoja je potrebno poročati nadrejenemu poveljstvu.

4.2.2.1 Hitrost premika

Glede na vrsto cestišča lahko vojaška motorizirana vozila pri vožnji v organiziranih vojaških kolonah upoštevajo določeno hitrost pri vožnji, kar prikazuje spodnja tabela:

Tabela 1: Dovoljene hitrosti kolon vojaških vozil glede na vrsto ceste.

| VRSTA CESTE | Načelna hitrost vožnje v km/h | | |
|---|-------------------------------|-----------|---------------------|
| | Podnevi | Ponoči | |
| | | Z lučmi | Brez ali bojne luči |
| | Kolesniki | Kolesniki | Kolesniki |
| Avtocesta ali cesta rezervirana za motorna vozila | 50 | 40 | |
| Cesta z utrjenim voziščem (asfalt) | 40 | 30 | 20 |
| Cesta z voziščem iz drobljenca ali gramoza | 25 | 20 | 18 |

Vir: SOP 8805 transport (2006, str. 13)

4.2.2.2 Omejitve transporta na ozemlju Republike Slovenije

Omejitve transporta se nanašajo na premik vsakega vozila po javnih cestah, ki je klasificiran kot izven gabariten glede na ISO standarde. V kolikor največja dimenzija, teža ali osna obremenitev (vključno s tovorom) prekorači enega od parametrov spodaj naštetega je potrebno izvesti najavo izrednega prevoza.

Splošne omejitve:

- širina: 2,55 m,
- višina: 4,20 m,
- dolžina:
 - tovorno vozilo brez priklopa 12,00 m,
 - tovorno vozilo s polpriklopnikom 16,50 m,
 - tovorno vozilo s priklopom 18,75 m,
 - tovorno vozilo z dvema priklopoma 22,00m,
- največja dovoljena teža:
 - posamezna os 10,0 ton,
 - teža posamezne osi na cestišče 11,0 ton,
 - dvojna os z vmesno razdaljo manj kot 2 metra 16, 0 ton,
 - trojna os z dolžino ne več kot 2, 6 metra med prvo in zadnjo osjo 22,0 ton,
 - trojna os z dolžino večjo kot 2,6 metra med prvo in zadnjo osjo 24,0 ton,
 - celotna teža vozila 40,0 ton.

Zgoraj navedene omejitve veljajo za premike po ozemlju RS, za izvajanje premikov v drugih državah pa je potrebno upoštevati veljavno zakonodajo posamezne države, v kateri se aktivnosti izvajajo.

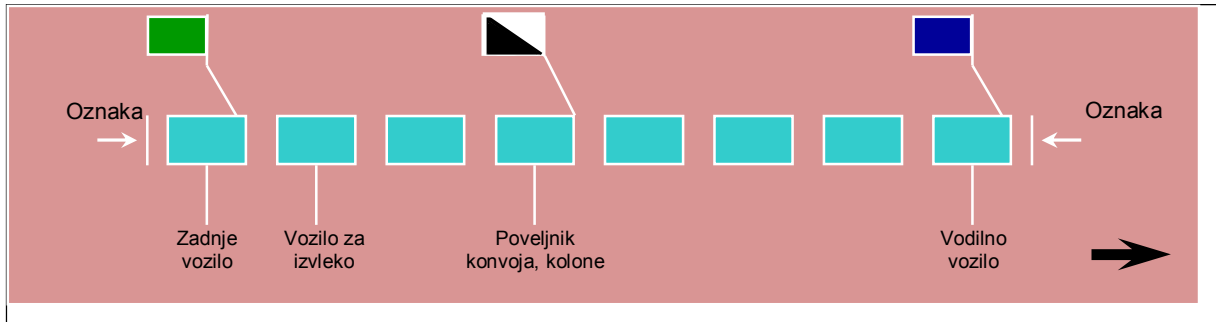
4.2.3 Organizacija konvoja

Konvoj vozil, ki izvajajo administrativni premik je sestavljeno iz več vozil, med katerimi je potrebno posebej izpostaviti:

- vozilo poveljnika konvoja je lahko kjerkoli v konvoju, ne more pa biti prvo ali zadnje vozilo,
- zadnje vozilo,
- vodilno vozilo je najpočasnejše vozilo v konvoju,

- vozilo za izvleko je sposobno izvleči največje vozilo v konvoju in je opremljeno z rumenimi rotacijskimi lučmi.

Slika 1: Organizacija konvoja.



Vir: SOP 8805 transport (2006, str. 7)

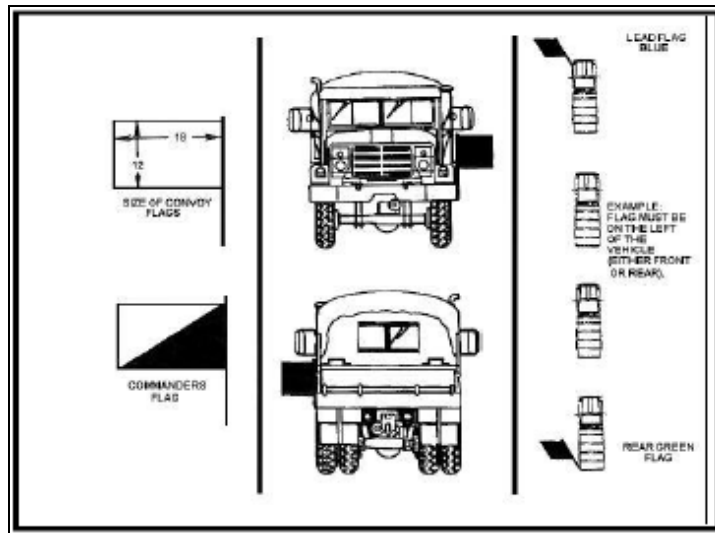
4.2.3.1 Označitev kolone ali skupine vojaških vozil

Vsaka kolona ali skupina vojaških motornih vozil se mora označiti v skladu z veljavnimi predpisi. Vodilno vozilo se označi z modro zastavico, zadnje vozilo pa se označi z zeleno zastavico. Zastavice morajo biti nameščene na levi sprednji strani vozila za prednje vozilo, oziroma na levi zadnji strani vozila za zadnje vozilo. Zastavice morajo biti nameščene tako da ne motijo voznika pri upravljanju z vozilom.

Vozilo poveljnika kolone ali skupine vojaških vozil mora imeti nameščeno belo-črno zastavico na prednjem levem delu vozila.

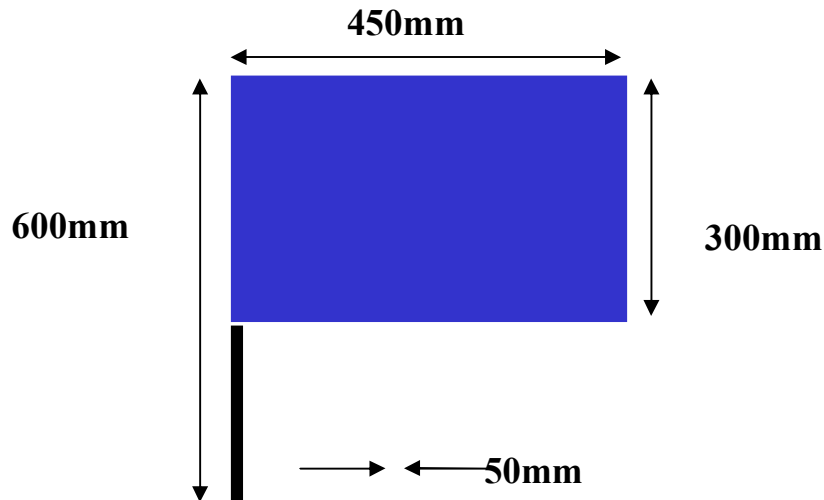
Voznik vozila v okvari mora odstraniti zastavico, če ima to nameščeno in izobesiti rumeno zastavico.

Slika 2: Primer namestitve zastavic na organizirano skupino vojaških motornih vozil.



Vir: Taktične operacije konvojev (2005, str. 8)

Slika 3: Zastavica za označevanje organizirane kolone in skupine vojaških vozil s predpisanimi dimenzijami.



Vir: SOP 8991 premikov in transporta v LBBSk (2008, str. 12)

4.2.3.2 Osvetlitev kolone ali skupine vojaških vozil

Pri izvajanju konvojev veljajo določena pravila glede osvetlitve vozil, ki se jih je potrebno držati, in sicer:

- pri izvajanju konvojev v mirnodobnem času morajo biti sprednje luči (kratke luči) vseh vozil, ki se premikajo v koloni, ves čas prižgane,
- organizirane kolone vojaških vozil in skupine vojaških vozil, ki so udeležene v prometu, morajo biti osvetljene in označene z rumeno utripajočo lučjo,
- prvo in zadnje vozilo v organizirani koloni in skupini vojaških vozil se označita z dvema rumenima utripajočima lučema, ki sta nameščeni na najvišji točki vozila simetrično na njegovo vzdolžno os, tako da sta dobro vidni z vseh strani. Če zaradi velikosti ali oblike vozila rumeni luči nista dobro vidni z vseh strani, morata biti nameščeni tako, da sta dobro vidni s sprednje strani vozila, na zadnjem delu pa mora biti nameščena še najmanj ena rumena luč,
- vojaška spremljevalna vozila, ki spremljajo skupino vojaških vozil, morajo biti označena skladno s prejšnjim določilom,
- na operacijah kriznega odzivanja, ki ga bom podrobno predstavil v naslednjem poglavju, pa se za označitev kolone vojaških vozil lahko uporabita zelena in modra luč za označitev prvega in zadnjega vozila v koloni, kot je to označeno z zastavicami.

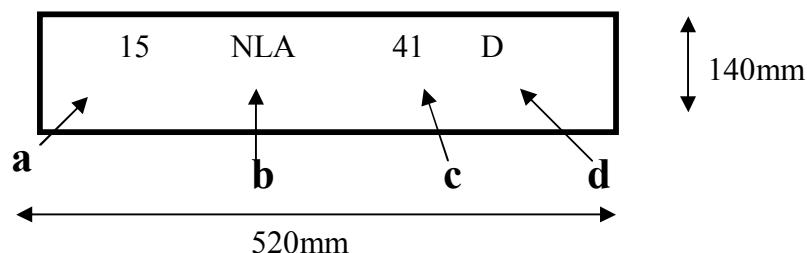
4.2.3.3 Številka odobritve premika

Odobritev premika je dovoljenje za premik na določeni poti v omejenem časovnem obdobju. Izda ga osebje za nacionalne premike oz. določena oblast na katerem ozemlju se premik izvaja. Kolona, ki ji je odobren premik, mora biti označena s številko, znano kot »številka odobritve premika«.

Dodeli jo osebje za nadzor premikov in vsebuje:

- dva znaka, ki nakazujeta dan v mesecu, v katerem je treba opraviti premik,
- tri ali več črk za opis službe za premik, prvi dve sta nacionalni simbol službe za premik,
- dva ali tri znake za serijsko številko premika,
- eno črko, ki označuje del kolone.

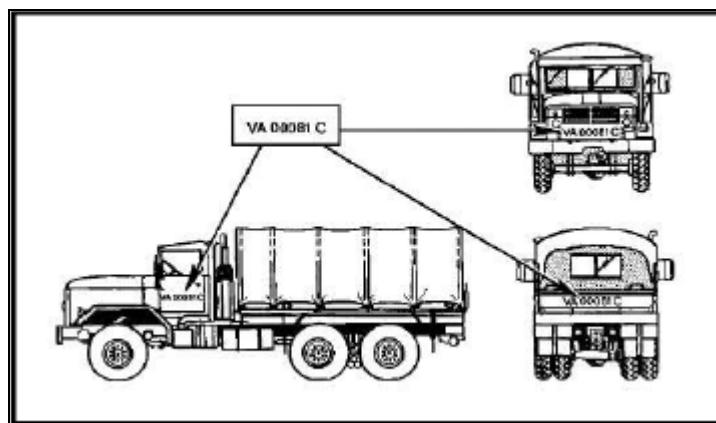
Slika 4: Primer oznake za označitev vozila s številko odobritve premika.



Vir: SOP 8991 premikov in transporta v LBBSk (2008, str. 13)

Številko premika oziroma oznaka za odobritev premika se lahko napiše na kovinsko tablo bele barve (520 mm x 240 mm), ki je pritrjena na vozilo tako, da se da brez težav sneti. Na to tablo se lahko s pomočjo šablone pobarva zahtevana oznaka s črno barvo. Lahko pa se na vsa terenska vojaška vozila z belo kredo na omenjenih mestih napiše oznak za odobritev premika in se po potrebi tudi obnavlja na postankih, če pride do izbrisa zaradi vremenskih vplivov.

Slika 5: Primer oznake za označitev vozila s številko odobritve premika.



Vir: Taktične operacije konvojev (2005, str. 8)

4.3 NAČRTOVANJE IN IZVAJANJE TAKTIČNIH CESTNIH PREMIKOV KONVOJEV

4.3.1 Proces bojnega odločanja za izvedbo taktičnega konvoja (FM 4-01.45, 2005)

Taktični konvoj je bojna operacija, ki zajema premike moštva ali materialnih sredstev po različnih transportnih poteh v stabilnem ali negotovem in sovražnem okolju pod poveljevanjem in kontrolo poveljnika konvoja. Za izvedbo konvoja mora poveljnik pridobiti dovolj informacij in jasno sliko o dogajanju na terenu ali bojišču in na podlagi le-teh predvidi morebitne lokacije sovražnika in točke napada. Prave in pravočasne informacije mu omogočajo večjo fleksibilnost in predvidljivost, kar je ključnega pomena za uspešno izvedeno nalogo.

Taktični konvoj mora vedno biti izveden kot taktični cestni premik in vedno mora biti pripravljen na nevarnosti iz okolja, ki pretijo na sam konvoj ter na reakcijo ob stiku s sovražnikom. Zato je potrebno posebno pozornost posvečati načrtovanju in koordinaciji. Osnovna taktika sovražnika je, da uniči komunikacijo konvoja, materialna sredstva ter ostala sredstva, ki so potrebna za bojno delovanje enot. Zato mora biti vsak konvoj pripravljen in izveden v ofenzivnem duhu, da primerno reagira na sovražnikove napade ali zasede, ohrani iniciativo ter tako prepreči nadaljnje možnosti napadov.

Proces bojnega odločanja zajema naslednje korake:

- 1. KORAK: Sprejem naloge**
- 2. KORAK: Analiza in izdaja pripravljalnega ukaza (WARNO)**
- 3. KORAK: Izdelava verjetnega načrta**
- 4. KORAK: Izvedba nujnih začetnih premikov**
- 5. KORAK: Izvidovanje**
- 6. KORAK: Izpopolnjevanje načrta**
- 7. KORAK: Izdaja ukaza za delovanje (OPORD)**
- 8. KORAK: Nadziranje in dopolnjevanje (FRAGO)**

KORAK 1: Sprejem naloge

Poveljnik sprejeme nalogo v obliki pripravljalnega, operativnega ali dopolnilnega ukaza, zahtevku za premik ali ustno, če je to nujno. Poveljnik konvoja mora biti popolnoma seznanjen z nalogo in jo mora v celoti razumeti. To priložnost lahko izkoristi še za dodatna pojasnila, če je to potrebno. Nato hitro analizira zmožnosti in kapacitete njegove enote za izvršitev naloge, da le-te ne bi vplivale na uspešnost naloge. Če sklepa, da njegova enota potrebuje dodatna sredstva ali ljudi, o tem takoj obvesti nadrejenega.

KORAK 2: Analiza in izdaja pripravljalnega ukaza (WARNO)

S pripravljalnim ukazom poveljnik konvoja izda začetne usmeritve oziroma naloge, ki pa morajo biti dovolj jasne, da se lahko s pripravami na nalogo začne čim prej. Nima posebne oblike, ampak se uporabi enak format kot ga ima ukaz za delovanje. Lahko se izda tudi več pripravljalnih ukazov zapored, če poveljnik od nadrejenega dobi dodatna navodila. Običajno so v ukazu vključene naslednje informacije:

- poslanstvo ali zvrst delovanja,
- kdo (enote) sodeluje pri delovanju,
- čas delovanja,
- posebne naloge (izven SOP),
- kraj in čas izdajanja ukaza za delovanje,
- lahko se doda tudi verifikacija sprejema (razumevanje ukaza).

KORAK 3: Izdelava verjetnega načrta

Poveljnik oceni situacijo, kar je osnova za izdelavo načrta. Ocena je proces, ki je sestavljena iz petih korakov: detajlna analiza naloge, analiza situacije in razvoj variante delovanja, analiza vseh variant delovanja, primerjanje variant delovanja in odločitev. Odločitev predstavlja načelen načrt. Poveljnik neprestano ocenjuje situacijo in izboljšuje svoj načrt. Načrt uporabi kot začetno točko za koordinacijo, izvidovanje, izvedbo naloge (če je to potrebno) in navodila za premik. Poveljnik analizira problem tako, da ga razdeli na korake. Več kot ima časa, detajlneje prouči posamezne korake. Kot osnovo za svojo oceno poveljnik uporabi dejavnike PSZE-ČC, kar pomeni:

Poslanstvo. Poveljnik analizira nalogo, ki jo je dobil od nadrejenega in sicer v okviru namere nadrejenega poveljnika (dva nivoja višje) in ugotavlja, katere so dodeljene in izhajajoče naloge, ki jih mora on in njegovi podrejeni nujno izpolniti, da bi izvedli nalogo.

Sovražnik. Konvoji se običajno izvajajo na že poznanem območju, zato nam to omogoča, da lažje analiziramo sovražnikovo delovanje na poti premika na podlagi že znanih obveščevalnih podatkov, saj tako lažje reagiramo na potencialne grožnje.

Zemljišče (OKOKA)

Opazovanje in sektorji ognja.

Kritje in maskiranje.

Ovire.

Ključno zemljišče.

Avenija dostopa.

Glede na to, da je ta klasični pristop občasno potreben za izvedbo konvoja, se posebno pozornost posveča analizi poti, po kateri se bo konvoj premikal. Ne sme temeljiti zgolj na izvidovanju po topografski karti, ampak moramo imeti tudi ortofoto posnetke in neposredno sliko brezpilotnih letal v kolikor so na voljo. Nič pa ne more zamenjati dejanskega izvidovanja poti premika, kjer dobimo vse informacije o zemljišču, navigaciji, prevoznosti, zastojih ter lažje določimo nevarna območja.

Vreme. (VVTOP: veter, vidljivost, temperatura, oblačnost, padavine). Pri ocenjevanju vpliva vremena, poveljnika najbolj zanima direktni učinek vremenskih vplivov na sam premik konvoja.

Enote. Ko poveljnik analizira in dodeljuje naloge podrejenim, pri tem upošteva naslednje faktorje: spočitost in morala enote, izkušnost in usposobljenost enote, stanje oborožitve in količina streliva, ki je na voljo, izkušnost oboroženega spremstva, ustreznost komunikacijskega sistema, itd...

Čas. Poveljnik konvoja določi razpoložljiv čas na osnovi načelnega načrta ali spremembi situacije.

Civilisti: Prisotnost civilnega prebivalstva v območju premika konvoja je velik faktor, ki lahko vpliva na potek premika. Lahko se pojavijo zgolj kot nenevarni opazovalci, kot tekoči promet na cesti, prav tako pa tudi kot potencialne grožnje, aktivni uporniki, simpatizerji, kriminalci. Izvidovanje poti nam najbolje poda informacije o prevladujočih aktivnostih na območju. Na podlagi podatkov o preteklih dogodkih in aktivnostih lahko načrtujemo metode, da bi se izognili civilnim žrtvam ali poškodovanju zasebne lastnine. Zato je pomembno, da vsi vojaki poznajo pravila delovanja (»ROE«), ki govorijo o napadu samo na sovražnikove sile in vojaške tarče, prizanašanju civilistom in zasebni lastnini, o častnem ravnanju in spoštovanju, ter o upoštevanju zakonov v vojni in prijavi videnih kršitev.

Ob stiku s sovražnikom v premiku konvoja v območju civilnega prebivalstva je potrebno upoštevati več faktorjev za vrnitev ognja:

- visoka stopnja ogroženosti konvoja pomeni ostrostrelno ali protiklepno orožje na razdalji 100 metrov v območju civilistov,
- nizka stopnja ogroženosti konvoja pomeni samostojno pehotni orožje na razdalji več kot 100 metrov v območju civilistov,
- visoka verjetnost zadetka sovražnika, če konvoj stoji ali se premika počasi ter je prosta pot do sovražnika,
- nizka verjetnost zadetka sovražnika, če se konvoj premika hitro, sovražnik pa je v neposredni bližini civilistov.

Če obstaja visoka stopnja ogroženosti konvoja in visoka verjetnost zadetka sovražnika, se na nevarnost odzovemo z direktnim ognjem, drugače pa z ognjem ne delujemo na sovražnika.

KORAK 4. Izvedba nujnih začetnih premikov

Namestnik vodja konvoja načrtuje začetne premike, ki jih mora enota opraviti pred izvedbo naloge. Opredeliti jih mora v časovnici pripravljalnega povelja in sicer:

- oskrba z gorivom,
- nazivi,
- servisi,
- oboroževanje,
- nalaganje tovora.

Začetni premiki morajo biti predhodno usklajeni z enotami, ki nam zagotavljajo oskrbo ter seveda med podrejenimi enotami, da le-to poteka tekoče in nemoteno. Poveljnik oziroma namestnik določi prioritete naloge, ki so najbolj pomembne za izvršitev naloge.

KORAK 5. Izvidovanje

Obstajajo štiri tipi izvidovanja, ki jih poveljnik konvoja uporabi:

- izvidovanje po karti,
- izvidovanje na terenu,
- brezpilotna letala,
- ortofoto posnetek.

Eden od razlogov izvidovanja je, da se dejansko potrdi ali zavrne podatke o delovanju sovražnika in analize terena na smeri premika konvoja in to nam optimalno omogočajo zgoraj naštetih metode. Izvidovanje na terenu mora biti planirano kot ločena naloga in mora imeti vključeno zavarovanje. Izvidovanje na ortofoto posnetku nam omogoča, da ugotovimo za sovražnika pomembna območja, tako imenovane »vroče točke«, ali območja, ki bodo konvoj upočasnila ali mu omejila manevrski prostor. S kontrolno listo izvidovanja trase konvoja mora poveljnik konvoja odgovoriti na naslednje oporne točke:

- Katera trasa (ime, kontrolne točke/primarne ali alternativne)?
- Širina cest na trasi konvoja (vozna pot, bankina)?
- Enopasovnica ali dvopasovnica?
- Vrsta trase?
- Višina podvozov?
- Lokacija/opis ovir (mostovi, podvozi, cestne blokade, ostri zavoji...)?
- Trenutne razmere na cesti (gostota prometa)?
- Splošno stanje cest?
- Časovni razmik med kontrolnimi točkami?
- Opis lokacij, na katerih so možne zasede?
- Opis lokacij, ki so prenatrpana s prometom ali zaradi kakšnega drugega razloga (begunci,...)?
- Primernost za vožnjo z nočnimi opazovalnimi napravami?
- Pripombe vodij izvidniških skupin na splošno stanje trase konvoja?

KORAK 6. Izpopolnjevanje načrta

Poveljnik konvoja dokonča svoj načrt, ki temelji na izvidovanju, na preigravanju variant delovanja ali kakršnikoli spremembi situacije. Analizira tudi nalogo, ko jo dobi od nadrejenega poveljnika in se prepriča, da njegov načrt izpolnjuje zahteve naloge ter da se nahaja v okviru namere nadrejenega.

Poveljnik konvoja izdela ukaz za delovanje s prilogami SEZNAM OPREME IN LJUDI, ČASOVNICA, SKICA PREMIKA (strip map - za vsako vozilo oz. poveljujoče vozilo), UPRAVLJANJE S TVEGANJEM.

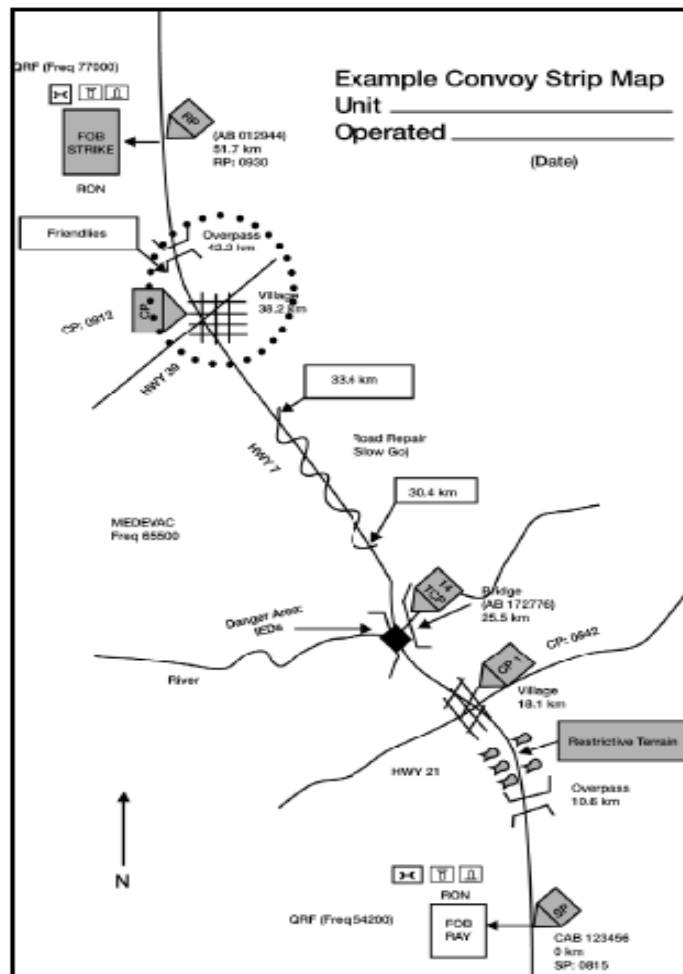
Najbolj uporabno orodje pri izdelavi načrta je izdelava skice premika na prosojnico (»Strip Map«). Uporabljamo jo za pomoč pri navigaciji, kontroli rute, določitvi kontrolnih točk, glavnih značilnosti zemljišča in ključnega zemljišča ter analizi nevarnih območij. So zelo enostavne za dopolnjevanje in prilagajanje načrta ob pridobitvi informacij o sovražnikovem delovanju na začrtani poti konvoja. Pomembno je, da ima vsako vozilo svojo skico premika za večjo učinkovitost in dobro koordinacijo med premikom.

Sestavni deli skice premika so:

- začetna točka,
- končna točka,
- postanki,
- kontrolne točke s koordinatami,

- razdalja med kontrolnimi točkami,
- lastne sile,
- časovnica za odhod, kontrolne točke in prihod na cilj,
- skica in informacije o trasa (oznaka cestišča, glavna oskrbovalna pot, glavna križišča na poti, razdalja med točkami, število pasov, sestava cestišča, ovire, nekatera nevarna območja,...),
- glavna mesta in vasi,
- označitev smeri severa,
- frekvenca za medicinsko evakuacijo,
- podatki o logistični podpori na poti,
- nevarna območja in tip grožnje.

Slika 6: Primer skice konvoja.



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 89)

KORAK 7. Izdajanje ukaza za delovanje (OPORD)

Poveljnik konvoja ukaz za delovanje izda ustno, uporablja pa lahko karto, maketo, tablo za lažjo vizualno predstavo. Zagotoviti mora, da podrejeni razumejo nalogo, namero poveljnika, koncept delovanja in dodeljene naloge. Prav tako naj bi poveljnik podrejenim postavil kontrolna vprašanja, da se prepriča, če vsi razumejo nalogo in svojo vlogo pri njeni izvršitvi.

KORAK 8. Nadzor in kontrola (FRAGO)

Vsak del priprav konvoja mora biti nadzorovan s strani poveljnika konvoja ali njegovega namestnika, ki imata pomoč podčastnikov, ki delo izvajajo. V tem delu se izvajajo pregledi opreme in vozile ter se izvaja urjenje postopkov za izvedbo premika konvoja.

Poveljnik zahteva od podrejenih, da izvedejo ponavljanje postopkov najbolj verjetnih bojnih postopkov, katere bo konvoj moral izvršiti med nalogo:

- vkrcavanje in izkrcavanje v vozilo,
- izvleka ranjencev,
- izvleka vozila,
- reakcija na stik,
- reakcija na IED, VBIED, UXO, SVBIED,
- postopki namerilcev na različne situacije,
- prekinitev stika,
- suhe vaje streljanja levo, desno,
- pregled 5/25 metrov,
- signali (ponovi vse signale ročne, radijska postaja, smerniki, signalna pištola, hupa)
- varnostni postanek kratek/dolg,
- uničenje opreme, orožja, vozila če je vozilo nevozno.

Poveljnik konvoja je odgovoren za vse priprave in izvedbo premika.

4.3.2 Organizacija taktičnega konvoja

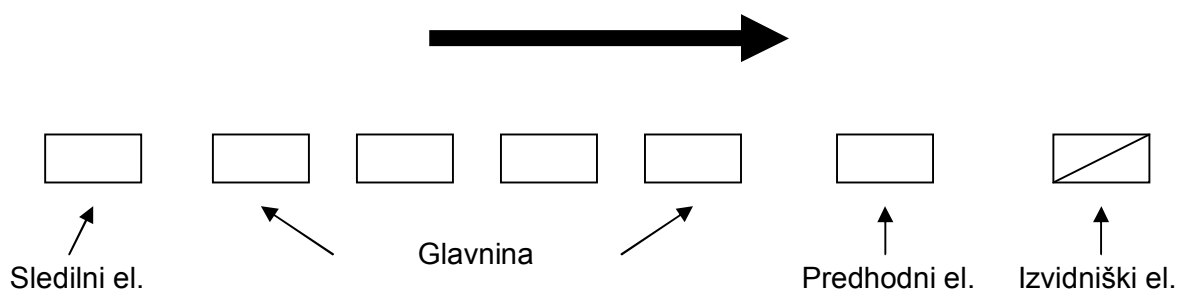
Konvoji so v osnovi organizirani za logistično oskrbo enot na terenu. To pa vključuje tudi taktične premike po terenu tako logističnih enot kakor tudi bojnih enot. V taktičnem konvoju se nahajajo samo usposobljeni pripadniki, in vsak izmed njih ima svojo nalogo, s katero pripomore k uspehu in varnosti konvoja.

Konvoj se lahko premika s spremstvom ali brez njega. Spremstvo konvoja je definirano kot spremstvo, ki skrbi zato, da se konvoj vozil ne razkropi, ni uničen ali zajet (AMovP-3, 2003). V slovenskem vojaškem izrazoslovju je spremstvo opisano kot bojna enota, določena za spremljanje in varovanje druge enote ali konvoja. Oborožena straža, ki spremlja konvoj, vlak, zapornike itd. (Brinc in drugi, 2006).

Taktični konvoj je lahko organiziran iz naslednjih enot:

- Izvidniški element (reconnaissance party)
V izvidniškem elementu so lahko pridodane enote inženircev ali drugih podpornih elementov. Izvaja izvidovanje poti ter predvidi čas potovanja, nosilnost mostov, ovire na poti, kritične točke, potrdi ali spremeni podatke iz map, višjih poveljstev ter zračnega izvidovanja. Dobiti morajo navodila kakšne in kako obsežne informacije morajo pridobiti.
- Predhodni element (quartering party)
Ponavadi je sestavljen iz predstavnikov čet in pridodanih enot. Njegova naloga je, da izviduje območje ter označi predvidene lokacije enot. Prav tako vodi premično kolono na novo lokacijo.
- Glavnina (main body)
V glavnini se premikajo posamezne manevrske enote, MMČ, pridodane enote, poveljstvo bataljona. Vozila za oskrbo se v mirnodobnem premiku lahko premikajo pred kolono, da zagotovijo oskrbovalne postaje.
- Sledilni element (trail party)
Je premična enota v premiku po elementih. Ena izmed najpomembnejših nalog tega elementa je popravilo neizpravnih vozil. V tem elementu se premika tudi sanitetni vod. (glej SOP 307 za taktični premik. 2005, str. 4)

Slika 7: Organizacija taktičnega konvoja.



Vir: SOP 307 za taktični premik bataljona (2005, str. 4)

4.3.2.1 Naloge vseh udeležencev v konvoju

Poveljnik konvoja je odgovoren za načrtovanje, pripravo, izvedbo in taktično uporabo svojih enot in vozil med operacijo konvoja. Njegov položaj mu določa naloga, kjer lahko izvaja poveljevanje in kontrolo konvoja. Navadno se njegov položaj spreminja znotraj konvoja, da se prepreči »vzorčenje« ponavljanje lokacije. Imeti mora zvezo z celim konvojem in z nadrejenim poveljstvom. Najbolj primerno mesto za izvajanje poveljevanja in kontrole je drugo vozilo v konvoju, če izvajamo konvoj na vodni ravni. Optimalna postavitev poveljnika konvoja, ki izvaja spremstvo logističnega konvoja je v sredini ali malo pred centrom konvoja zaradi poveljevanja in kontrole. Poveljuje podrejenim, ima vzpostavljeno kontrolo in nadzor v konvoju, sledi digitalnim navigacijskim napravam – točno ve kje se nahaja. Pred odhodom na nalogo obvezno preveri zvezo med vozili in z nadrejenim poveljstvom. Pošilja poročila in vse izredne dogodke poroča nadrejenemu poveljstvu. Sledi in poroča o kontrolnih točkah. Uporablja sireno za opozoritev civilnega vozila/vozil. Vzpostavi komunikacijo z enotami, ki varujejo določen sektor, ko se konvoj premika skozi. Sprejema hitre odločitve na delovanje nasprotnika in je edini, ki sprejema odločitve na terenu. Določa organizacijo enote in določa dolžnosti vozil in poveljujočih. Izdaja ukaz za delovanje. Od podrejenih vedno zahteva potrditev sprejema točk povelja. Poveljnik konvoja je odgovoren za celotno pripravo na nalogo. Odgovoren za vzdrževanje zveze z enoto in nadrejenimi.

Namestnik poveljnika konvoja je pripravljen, da prevzame dolžnosti poveljnika konvoja v vsakem trenutku. Ponavadi je odgovoren za zadnji element v konvoju in za začetno zavarovanje. Posebno pozornost mora posvetiti opazovanju civilnega prebivalstva, vozil, motoristov in ostalih za konvojem. Zapira konvoj tako da ne prihaja do prehitevanje konvoja. Podpira poveljniku konvoja v vseh dolžnostih. Odgovoren je za logistiko in vzdrževanje (vozila, opreme, zveze, posebne opreme, orožja) in ostale ključne opreme za podporo konvoja. Pripravlja in koordinira medicinsko pomoč in evakuacijo ranjenih in mrtvih. Zapiše spremembe na poti. S poveljnikom konvoja pripravita poročilo o izvedeni patrulji. Določa, pripravi in pregleda vozila, orožje, osnovno opremo, posebno opremo za nalogo (nočnogledi, opremo za označitev LZ, GPS, opremo za evakuacijo vozil, opremo za postavitev kontrolne točke, baterije) in zveze. Določa mesto in način popolnitve vozil z gorivom, mazivi, strelivom, menjavo delov, oskrbo z vodo, hrano, orožji pred nalogo (določa v časovnici pripravljalnega povelja). V pripravi na nalogo izdelava časovnico v pripravljalnem povelju pod točko 4. Preverja poveljnika konvoja, poveljnike vozil, poveljnike oddelkov, vezista, bolničarja, voznike, namerilce na pregledu pred nalogo. Razdeli tovor enakomerno v konvoju. V primeru žrtev bo vodil oskrbo in evakuacijo, v primeru okvare bo vodil skupino za izvelko vozil.

Poveljnika prvega vozila v konvoju je vedno najbolj izkušenega poveljnik vozila. Izvaja navigacijo za konvoj in zagotavlja da smo na pravi poti ter poroča na kritičnih točkah, obvozih in nevarnih območjih. Pokriva določen sektor z ognjem. Vzdržuje hitrost, razdaljo, interval z vozilom za sabo. Točno pozna pot. Zamenja voznika če je potrebno. Določa rezervnega namerilca. V pripravi na nalogo izvaja pregled vozila pred uporabo in kontrolo voznika.

Zagotavlja čelno zavarovanja konvoja. Poroča na kontrolnih točkah poveljniku konvoja. Izvaja suhe vaje v pripravi na nalogo. Vzdržuje zvezo z namerilcem in voznikom. Rotira moštvo, če je to potrebno.

Poveljnik vozila vzdržuje zvezo znotraj vozila in s poveljnikom konvoja. Vzdržuje hitrost, razdaljo, interval z vozilom pred in za sabo. Opazuje obnašanje civilistov v svojem sektorju. Preveri da so vozila pripravljena na delovanje (bojevanje). Zagotavlja 5m do 25m pregled območja pri vsakem postanku. Odgovoren je za predpisano opremo (strelivo, hrana, vodo, gorivo) ter izvaja ponavljanje bojnih postopkov posadke.

Obvezno izvaja ponavljanje postopkov v pripravi na nalogo:

- vkrcavanje in izkrcavanje v vozilo,
- izvleka ranjencev,
- izvleka vozila,
- reakcija na stik,
- reakcija na IED, VBIED, UXO, SVBIED,
- postopke namerilcev na različne situacije,
- prekinitev stika,
- suhe vaje streljanja levo, desno,
- pregled 5/25 metrov,
- signali (ponovi vse signale ročne, radijska postaja, smerniki, signalna pištola, hupa),
- varnostni postanek kratek/dolg,
- uničenje opreme, orožja, vozila če je vozilo nevozno.

Določi naloge podrejenim v vozilu glede na nalogo ki je opredeljena v povelju. Pred izvedbo konvoja mora preveriti moštvo, da vsi udeleženci konvoja poznajo in razumejo:

- nalogo,
- poti (kontrolne točke, mesta postankov),
- rezervne poti,
- linijo poveljevanja in kontrole,
- formacijo premika (kje se nahaja njegovo vozilo, kdo je pred/za njim, mesto poveljnika),
- hitrosti premika,
- razdalje med vozili,
- zveze (klicni znaki, frekvence),
- nadrejeno poveljstvo – TOC,
- reakcije ob izrednih dogodkih.

Vzdržuje zvezo s poveljnikom in ostalimi v konvoju in znotraj vozila. Izvaja nadzor in usmerja voznika in namerilca. Lahko je določen za rezervnega navigatorja. Določi rezervnega namerilca, rezervnega voznika, določa sektorje ognja namerilcu ter menja voznika in namerilca če je potrebno.

Voznik - prioriteta je voziti ter skrbeti za popolnjenost vozila z gorivom ter vzdrževanjem vozila. Je vedno pripravljen za odpiranje ognja v izrednih situacijah ter opazuje svoj sektor opazovanja. Pozoren je na varno vožnjo. Vzdržuje razmik med vozili, ki je naprej določen za posamezno nalogo, konstanto hitrost. Biti mora pozoren na morebitne znake o prisotnosti »IED«. Opazuje merilnike vozila in poroča o napakah na vozilu ali nepravilnem delovanju ter pomaga pri nadzoru/preverjanju zveze. Je rezervni navigator po potrebi. Vsak voznik mora poznati predpisano pot. Opravlja preglede vozila med nalogo in ga servisira, če to dopušča čas. Zbere informacije za evropsko poročilo o nesreči, če je bil udeležen.

Namerilec je najpomembnejši element v konvoju, ki je najbolj izpostavljen in je odgovoren za osnovni in rezervni sektor ognja. Usmerja voznika če je to potrebno. Pozorno in natančno opazuje okolico in o vseh pomembnejših dogodkih poroča poveljniku vozila. Orožje ima vedno pod nadzorom in se vedno zaveda v katero smer in kam je obrnjena cev. Ob nevarnosti /grožnji orožje takoj obrne v smer le te in sporoči moštvo kaj se dogaja. Poroča o razdalji, smeri in opisu nasprotnika. Biti mora pripravljen, da se spusti v vozilo ob morebitni

oviri, vendar mora oviro vseeno opazovati. Je pozoren na civiliste, ki so blizu vozila ali konvoja in jih opozori in napoti proč od tega. V območjih z veliko civilisti jih opozori da naredijo prehod za konvoj. Napolni orožje po potrebi. Zagotavlja pregled območja 5/25m pri vsakem postanku. Prepozna grožnjo, po potrebi poišče in uniči nasprotnika. Poroča o možnih IED, VBIED. V primeru izvajanja bojnega postopka reakcije na IED/VBIED se spusti tako, da je zavarovan pred eksplozijo. Če situacija dovoljuje lahko opazuje sektor z laserskim daljinomerom, posebej je pozoren na civiliste, ki bi lahko sprožili možen IED, VBIED. Odgovoren je, da izvede prenos orožja, uničenje orožja če je vozilo nevozno.

Bojni reševalci izvajajo medicinsko pomoč in oskrbo poškodovanih in nadzorujejo evakuacijo ranjenih. Če je možno se postavi več timov po konvoju, ki so odgovorni za pomoč točno določenim vozilom, kar pomeni hitrejšo evakuacijo. Če ima le en tim se ga postavi v začetje, kjer lažje nudi prvo pomoč za konvoj.

Skupina za evakuacijo mrtvih in ranjenih je sestavljena iz para in sta odgovorna za prvo pomoč, prenašanje mrtvih/ranjenih za premik in evakuacijo pod nadzorom bojnega reševalca. Če je možno določi več timov po konvoju in so določeni za točno določena vozila, kar poveča hitrost medicinske pomoči. Če imamo omejene zmožnosti so ponavadi v zadnjem delu konvoja. Parom se ne sme določati za obe funkcije- reševalec, skupina za evakuacijo iste naloge. Prioriteta pri delu z ranjenimi je na takojšnji evakuaciji šele za tem se nudi prva pomoč.

Skupina za označitev LZ ima minimalno 2 vojaka ki sta odgovorna za vzpostavitev in označbo LZ-ja za primer MEDEVAC ali ostalo zahtevno podporo iz zraka. Če je možno določimo tudi rezervni tim za označitev pristajalnega mesta v konvoju. Pregled pred nalogo mora vključevati pregled naprav za označitev pristajalnega mesta. Lokacije LZ so del načrtovanja v TLP, kjer mora poveljnik konvoja določiti njihove lokacije po poti premika ter upoštevati pogoje, ki jih mora LZ imeti minimalni varnostni radij za pristane helikopterja, pregled LZ pred nevarnostmi IED, VBIED, UXO (5/25). Lokacije LZ so lahko določene tudi v povelju nadrejenega oziroma mora poveljujoči konvoja o tem vprašati na sprejemu naloge oziroma na koordinaciji z nadrejenimi v poveljstvu bataljona.

Jurišna oz. skupina za naskok posreduje ko je konvoj ustavljen zaradi večjega nasprotnega napada. Direktno so pod poveljem in kontrolo poveljnika konvoja. Če je več timov se jih razporedi po konvoju imajo določene poveljnike te skupine ki imajo s sabo zvezo.

Skupina za izvleko vozila izvaja evakuacijo v konvoju in vedno je izvleka vozila eden od osnovnih postopkov, ki jih enota mora opraviti v pripravi na nalogo - ponavljanje postopkov. Skupina izvaja pomoč pri vzdrževanju in odpravi okvar. Postavljena je v zadnjem delu konvoja če je potrebno izvaja evakuacijo vozila (ekipa za pripravo jeklenice 2 vojaka z rokavicami). Najhitrejša izvleka vozila se izvaja z jeklenico. Vsako vozilo mora biti opremljeno z vitlom če je to mogoče. Skupina je vedno v pripravljenosti in ponavlja postopke za hitro popravilo. Ponavadi izvleko vodi in nadzira namestnik poveljnika konvoja.

Oboroženo spremstvo («Gun Trucks») je namenjeno zaščiti konvoja in je razporejeno po celem konvoju kot prvo vozilo in zadnje vozilo, hkrati pa so razporejena tudi vmes po sredini konvoja. Zagotavljajo močno ognjeno podporo, hkrati pa njihova prisotnost odvrča morebitne grožnje sovražnika ob poti.

Slika 8: Primer vozila oboroženega spremstva.



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 35)

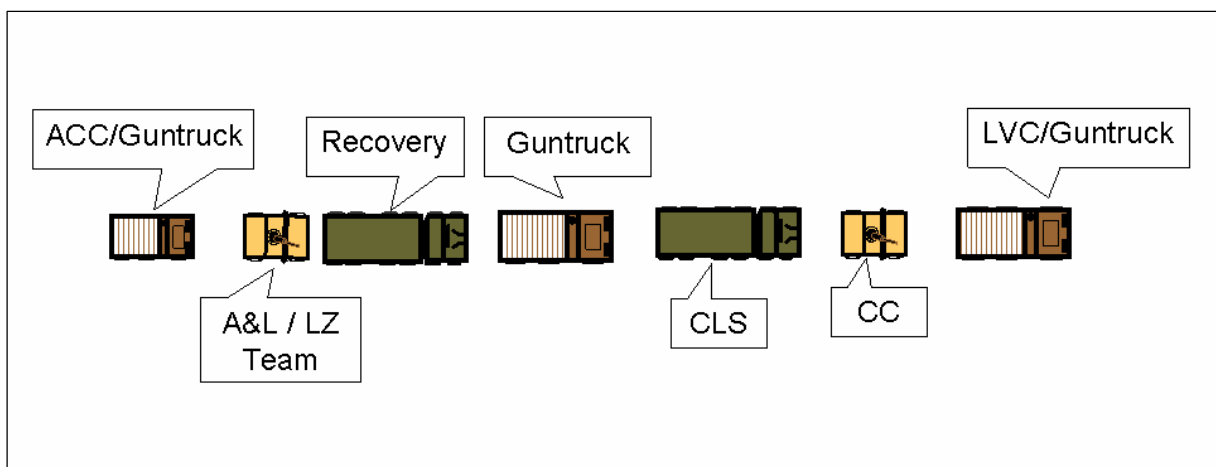
Glavne naloge oboroženega spremstva so varnost konvoja, poti, varnostnih postankov, kontrolnih točk, varnost sprednjega, zadnjega dela ter glavnine konvoja in je tudi napadni element. Vedno mora imeti 360 - stopinjsko varovanje, veliko vlogo pa ima tudi radijska zveza med vozili in poveljnikom konvoja.

Civilni pogodbeniki v konvojih lahko prevoze izvajajo s svojimi vozili. To se pogosto dogaja predvsem na MOM, ko nimamo na razpolago neomejenih resursov. Ta vozila so neoborožena, pogosto se zgodi, da ne govorijo našega jezika oziroma angleško, potrebno pa je veliko urjenja za dobro izvedbo naloge. V njihovem vozilu se lahko nahaja tudi oborožen vojak, običajno en vojak na vsako tretje vozilo. Imajo omejeno radijsko zvezo, načeloma imajo zvezo samo s poveljnikom konvoja.

Konvoji so ponavadi sestavljeni iz 3 elementov. Vrstni red vozil v konvoju:

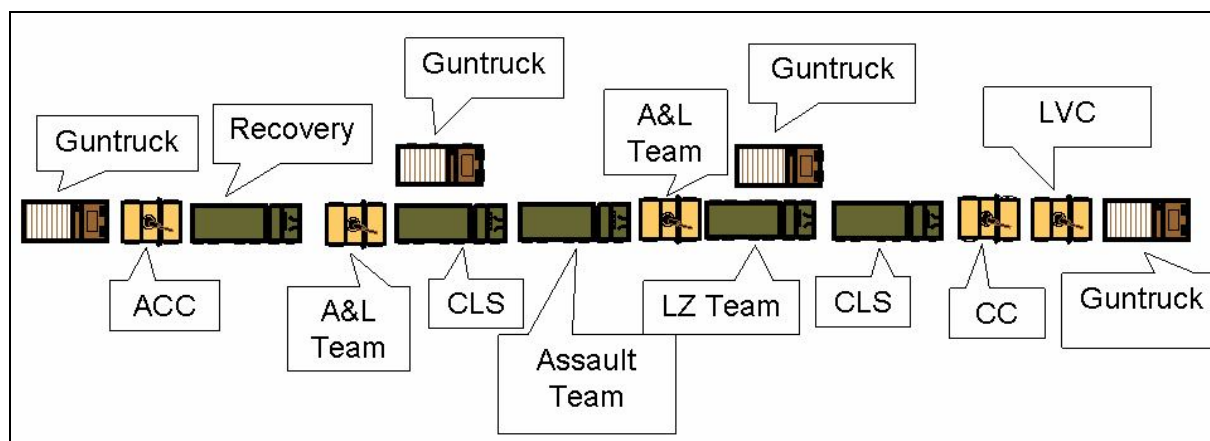
- čelo konvoja, kjer se nahaja oboroženo spremstvo («Gun Truck») in vodja prvega vozila,
- glavnina konvoja sestoji iz večine ostalih vozil konvoja, kjer se nahaja tudi poveljnik konvoja. Vozila, ki prevažajo razred oskrbe III. in V. ne smejo biti združena in so razporejena po celi dolžini konvoja. Težja in počasnejša vozila so postavljena v ospredje konvoja, da hitrost lažje prilagajamo na podlagi njihove hitrosti,
- začelje konvoja je sestavljeno iz sanitetnega vozila, bojnih reševalcev, vozila za vzdrževanje in izveko, namestnika poveljnika konvoja in oboroženega spremstva kot zadnjega vozila.

Slika 9: Razpored vozil v majhnem konvoju.



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 27)

Slika 10: Razpored vozil v velikem konvoju.



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 28)

Oboroženo spremstvo je prvo in vodilno vozilo, ki ga načeloma vozi najbolj izkušen voznik. Mesto poveljnika konvoja je načeloma v sredini konvoja oz. po odločitvi poveljnika na mestu od koder bo imel lažjo kontrolo nad konvojem. V bližini poveljnika konvoja je tudi vozilo oboroženega spremstva za hitro reakcijo po ukazu poveljnika konvoja. Vozilo oboroženega spremstva se nahaja tudi kot zadnje vozilo in pokriva zadnji del konvoja. Pred njim se nahaja namestnik poveljnika konvoja, bojni reševalci pa so razporejeni po celotnem konvoju. Vozilo za izvedbo se nahaja v zadnjem delu konvoja. Oboroženo spremstvo se lahko vozi tudi kot izvidnica pred konvojem, kar pomeni, da je ločen od konvoja. To lahko izvajamo, kadar imamo na razpolago dovolj oboroženega spremstva, če pa so na voljo samo 2-3 vozila oboroženega spremstva jih ne ločujemo od konvoja. Interval vozil in razdaljo med vozili v konvoju določa poveljnik konvoja na podlagi situacije na terenu in potencialnih groženj. Omogočati mora varno ustavljanje vozil, če je potrebno in dovolj manevrskega prostora. Ob postanku konvoja razdaljo med vozili določa poveljnik konvoja. Prav tako poveljnik konvoja določa hitrost konvoja in hitrost dohitevanja vozil že v ukazu za delovanje. Hitrost konvoja se prilagaja pogojem PSZE-ČC (METT-TC), kondiciji ter izurjenosti voznikov vozil v konvoju, taktično-tehničnim lastnostim vozil, najpočasnejšemu vozilu v koloni, pogojem na cestišču, vremenu, stopnji nujnosti oskrbe enot na terenu.

4.3.2.2 Primer konvoja na ISAF v Afganistanu 2010

Pot je potekala od Herata do Shindanda dolga okoli 250 kilometrov v obe smeri. Za prevoz so bila najeta afganistanska vozila in vozniki. Konvoj je bil sestavljen iz predhodnice inženircev, glavnine in sledilnega dela. Hitrost je bila omejena na 60 km/h, prilagojena civilnim tovornim vozilom, razmik med vozili je znašal največ 30 – 50 metrov, vsi pripadniki pa so varnostno opremo imeli na sebi ves čas premika (ustni vir SVNKON 13 ISAF).

Slika 11: Sestava slovenskega konvoja v Afganistanu

Predhodnica inženircev in izvidniškega elementa



Glavnina konvoja



Vir: Ustni vir SVNKON 13 ISAF

4.3.3 Taktika za izvedbo konvojev (FM 4-01.45, 2005)

Taktika za izvedbo konvojev omogoča, da se konvoj premika čim bolj neovirano in, da lahko ob stiku s sovražnikom hitro in učinkovito reagira. Namenjena je razlagi tehnike premika, postopkov v premiku in ob stiku s sovražnikom. Pri premiku konvoja mora vedno biti zagotovljene štiri zahteve:

- zavarovanje 360°/3D: v kombinaciji s stopnjo vidljivosti, nevarnostjo sovražnika, pokritostjo s sektorji ognja in medsebojno podporo. 360°/3D zavarovanje mora biti zagotovljeno v vsakem trenutku premika, načrtovanih ali nenačrtovanih postankov, da se tako prepreči približevanje vozil proti konvoju iz katerekoli smeri,
- odvracanje: z napisi na vozilih o prepovedi približevanju in prehitevanju konvoja ter s prepričljivim in agresivnim nastopom odvracati vozila, da bi se preveč približala konvoju. Konvoj ima cesto tako rekoč v lasti, ko se po njej premika.
- prilagodljivost: prilagoditi se moramo vsem možnim pogojem, tako terenu kot tudi samemu sovražniku,
- nepredvidljivost: onemogočiti sovražniku, da bi ugotovil čas, smer, velikost taktičnega konvoja.

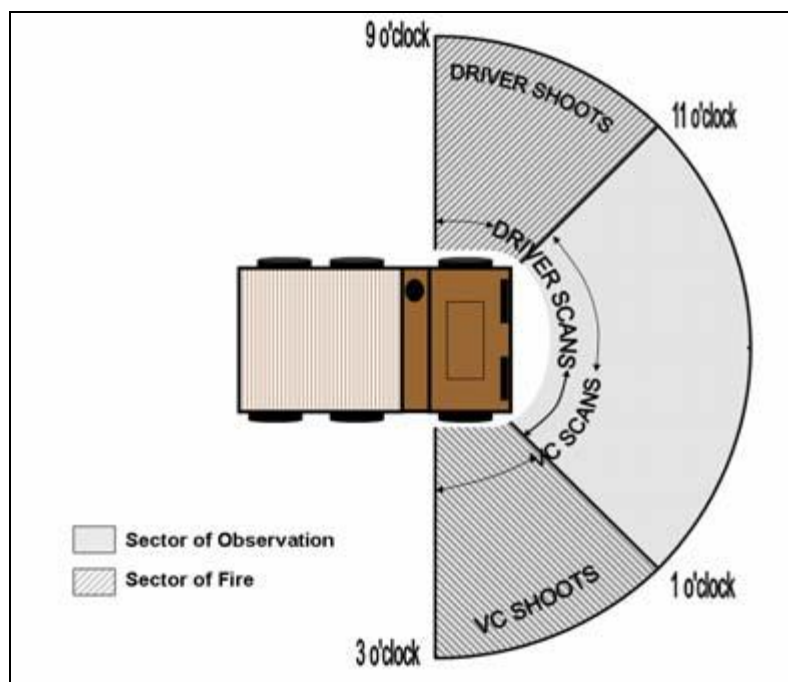
Poveljnik konvoja mora upoštevati stanje cestišča po katerem se bo kolona premikala, voznikove sposobnosti, lastnosti in zmogljivosti vozil, intervale vozil in prilagoditi hitrost

konvoja tako, da pri tem ni ogrožena varnost. Kontrola hitrosti konvoja je pomembna predvsem zaradi razmika vozil v konvoju. Hitrost konvoja se vedno prilagodi najpočasnejšemu vozilu v koloni. Predpisana razdalja med vozili je od 75 metrov do 100 metrov, vse pa je odvisno od analize terena. V naselju se kolona strni in razdalje med vozili so manjše. Vozila v koloni morajo vedno imeti vidni stik z vozilom spredaj in vozilom zadaj.

Opazovanje in sektorji ognja v koloni. Sektor opazovanja je vedno celotno območje vidljivosti iz vozila, ki ga opazujejo člani posadke. Pomembno je da se ne osredotočajo na objekte, osebe ali dogajanje v okolici ali v vozilu, ampak da so osredotočeni samo na opazovanje svojega sektorja po širini in globini. Sektor opazovanja je večji kot sektor ognja (npr. voznikov sektor opazovanja je od 9 do 1, sektor sovoznika oziroma poveljnika vozila pa od 11 do 3).

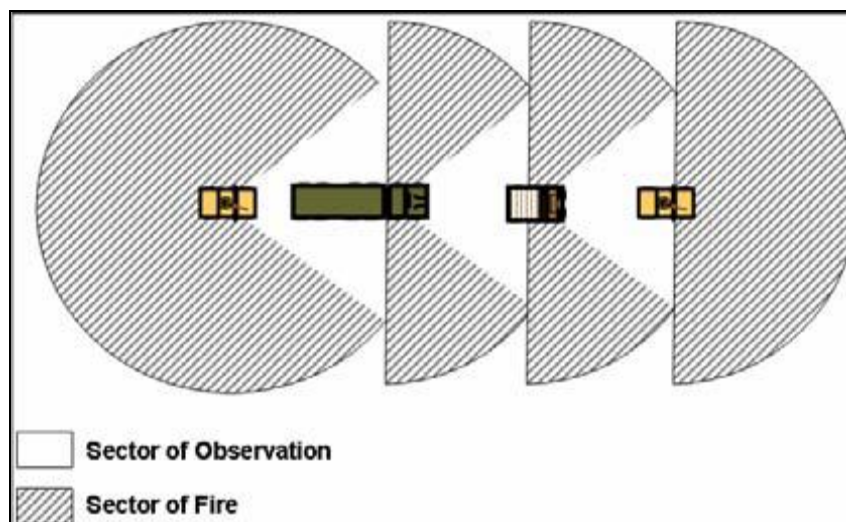
Sektor ognja je področje, ki je pokrito z direktnim ognjem in je v koloni manjše kot sektor opazovanja. Tukaj se pojavi težava voznika ob napadu na konvoj, kajti njegova osnovna naloga je voziti vozilo in v skrajnem primeru uporabiti orožje, če nihče drug ne more nevtralizirati sovražnika. Zato je potrebno, da je voznik več uporabe orožja med vožnjo (npr. voznikov sektor ognja je od 9 do 11, sovoznikov sektor pa od 1 do 3).

Slika 12: Opazovanje in sektor ognja posameznega vozila v koloni



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 42)

Slika 13: Opazovanje in sektorji ognja vseh vozil v koloni



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 43)

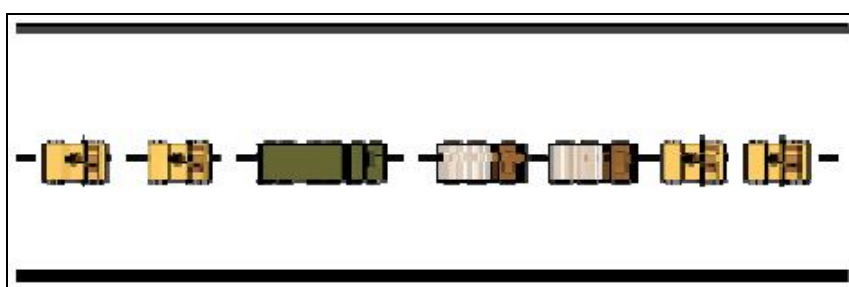
4.3.3.1 Formacije in tehnike premika

Na podlagi same naloge, situacije, analize terena in cestišča se poveljnik konvoja odloči katero formacijo kolone bo uporabil. Na voljo ima naslednje tipe:

Formacija v obliki pile («File Formation«)

Ta način premikanja je najbolj primeren, kadar imamo v koloni neizkušene ali tuje voznike. Je zelo enostavna, uporabna za nočne konvoje, vendar morajo intervali vozil biti strnjeni, prav tako pa IED nimajo tako velikega učinka na vozila zaradi vožnje po sredini cestišča. Slabost tega načina premikanja je oslABLJENA varnost levega boka, zmanjšano območje vidljivosti ter ponoči slabša vidljivost cestišča spredaj.

Slika 14: Formacija v obliki pile z oboroženim spremstvom.

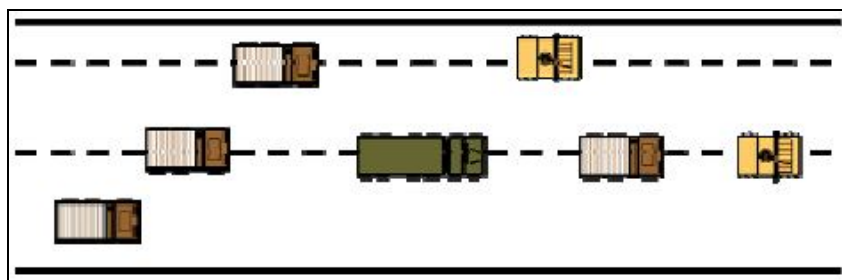


Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 44)

CIK-CAK formacija («Staggered Formation«)

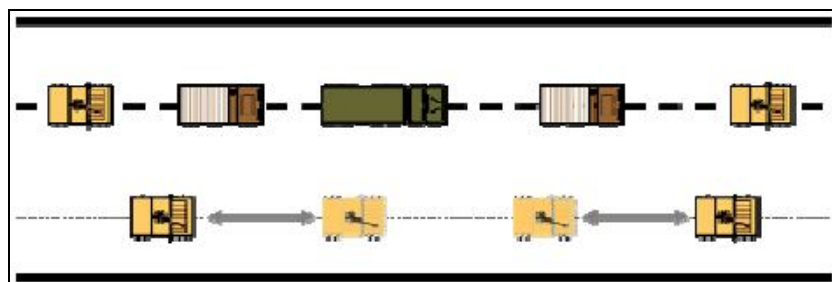
Uporabna je samo na večpasovnicah. Dovoljuje večjo varnost, večjo fleksibilnost, več manevrskega prostora ob stiku s sovražnikom, omejuje dostop drugim vozilom v območje kolone in ima ponoči večjo vidljivost na cestišču. Potrebno pa je dobro poveljevanje in kontrola ter izkušnost voznikov. V primeru IED je konvoj bolj ranljiv kot pri prejšnji formaciji.

Slika 15: CIK-CAK formacija.



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 44)

Slika 16: CIK-CAK formacija z oboroženim spremstvom.

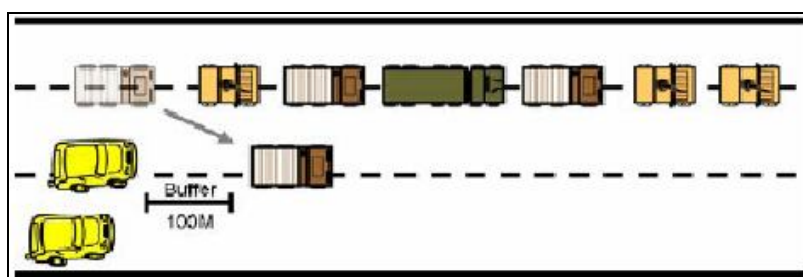


Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 45)

Izbočena formacija (»Offset Formation«)

Ta formacija se uporablja za blokiranje dostopa drugim vozilom v območje konvoja in je pomoč pri spreminjanju pasov. Je kombinacija prvih dveh formacij, povzema fleksibilnost CIK-CAK formacije ter enostavnost formacije v obliki pile. Poveljniku konvoja daje možnost kontrole nad drugimi vozili v prometu in omogoča hitro spreminjanje voznih pasov. Je občutljiva na IED, oteženo pa je tudi poveljevanje in kontrola (C2).

Slika 17: Izbočena formacija z oboroženim spremstvom.

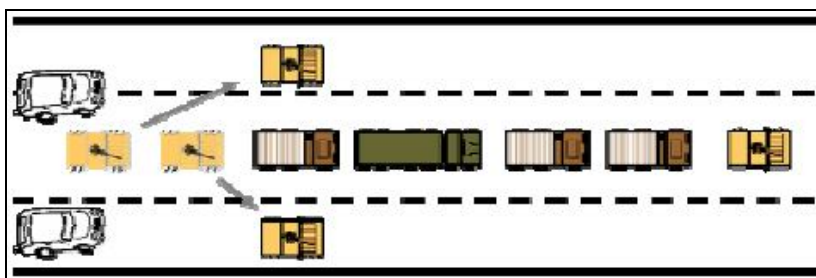


Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 45)

Formacija v obliki obrnjene črke »T« (»Inverted T Formation«)

Uporablja se na večpasovnih cestah, kjer se lahko konvoj premika po sredini cestišča. Onemogoča dostop drugim vozilom v prometu v območje kolone, zahteva pa zelo izkušene voznike. C2 je otežena brez dobrega in učinkovitega komuniciranja, prav tako pa je v tej formaciji oslABLJENA varnost levega boka.

Slika 18: Formacija v obliki obrnjene črke T z oboroženim spremstvom.

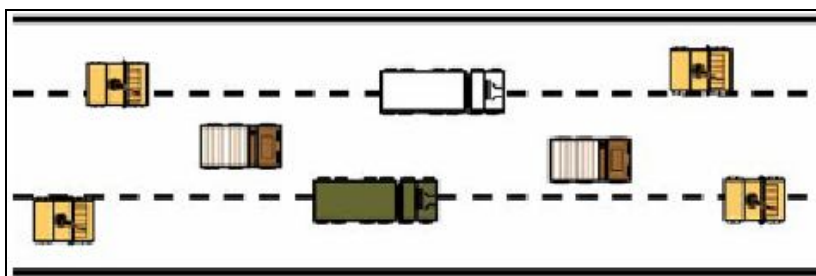


Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 46)

Formacija v obliki diamanta (»Diamond Formation«)

Uporablja se na večpasovnih cestah, dobro omejuje dostop drugim vozilom v formacijo, ki je zelo zahtevna za voznike, komunikacijo in kvaliteto C2.

Slika 19: Formacija v obliki diamanta z oboroženim spremstvom.

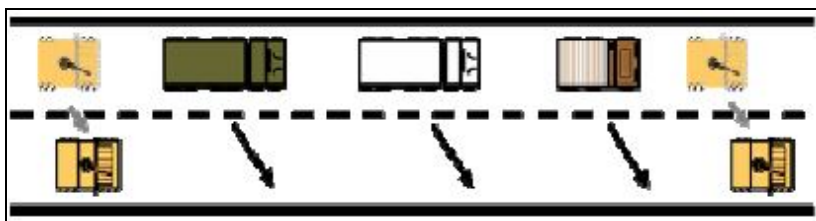


Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 46)

Spreminjanje voznih pasov (»Changing lanes«)

Kot zadnja možnost formacije konvojev je možno spreminjanje voznih pasov po cesti, ki prav tako kot ostale preprečuje drugim vozilom v prometu vstop v konvoj oz. bližanje konvoju. V koloni je določeno posebno vozilo, ki se vozi kot zadnje, da spreminja vozni pas in tako lahko blokira levi ali desni pas (npr. če se po levem voznem pasu približuje vozilo se vozilo za blokiranje prestavi na levi vozni pas in, ko je na položaju, se celoten konvoj premakne pred blokirano vozilo).

Slika 20: Spreminjanje voznih pasov z oboroženim spremstvom.



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 47)

4.3.3.2 Nevarna območja

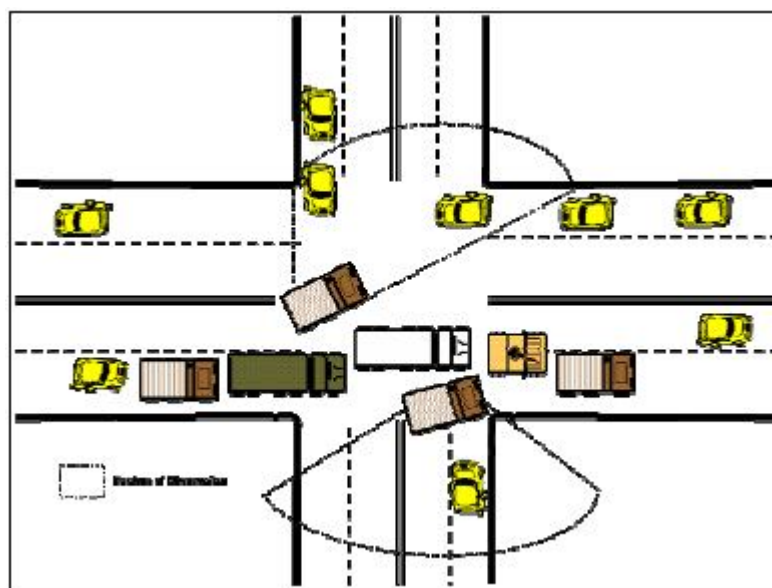
Gre za specifične kritične točke oziroma območja, ki nam predstavljajo dodatno potencialno grožnjo. Na teh območjih je potrebno dodatno poostriži varnostne ukrepe ter jih kontrolirati, da konvoj lahko brez težav napreduje po začrtani poti naprej, medtem ko oboroženo

spremnost blokira dostop drugim vozilom v prometu in opazuje za morebitne grožnje. To so razna križišča, krožni toki, nadvozi, priključevalni pasovi in dovozi. Vse te točke morajo biti upoštevane pri analizi naloge in terena.

Blokiranje je napredna in zahtevna tehnika, ki se jo uporablja, da z vozilom fizično blokiramo cesto, krožni tok, križišča, dovoze pred vozili, ki bi se lahko vključile v konvoj in ga tako ogrozile. Gre za bojne postopke, ki zahtevajo veliko praktičnega usposabljanja, izvidovanje in analiza poti je nujna za uspešno določitev kritičnih točk in postopkov na teh točkah. Vozila, ki bodo namenjena za blokiranje morajo biti vnaprej določena že med izdelavo verjetnega načrta za izvedbo konvoja in naj ne bi bila na čelu ali začetju kolone. Veliko vlogo ima poveljevanje in kontrola, zato mora ekipa biti zelo izkušena, še posebej pri velikih konvojih, kjer je vrstni red v koloni zelo pomemben. Vozilu, ki bo blokiralo kritično točko za premik na lokacijo blokiranja poveljuje poveljnik konvoja ali poveljnik vozila.

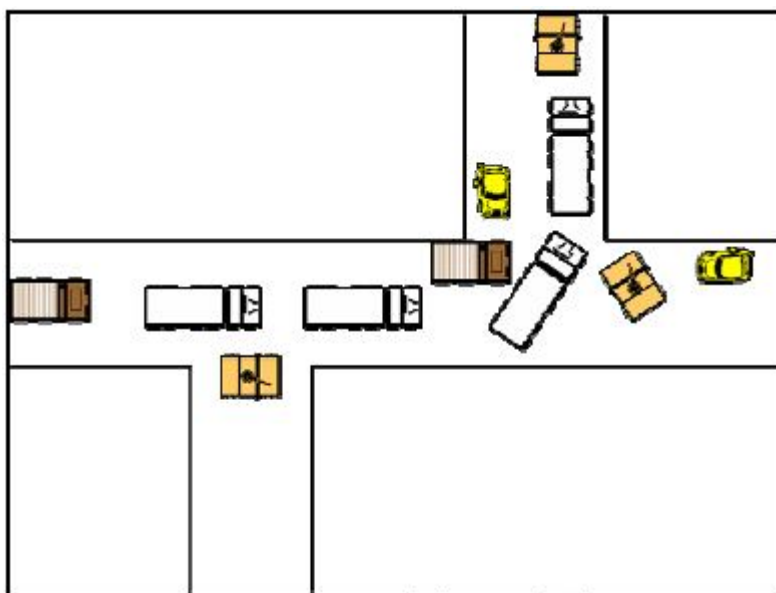
V bližini križišča konvoj zmanjša hitrost in razdaljo med vozili, vendar mora še vedno biti dovolj manevrskega prostora ob stiku s sovražnikom. Vozila za blokiranje se ob strani konvoja premaknejo naprej proti točki, ki jo morajo blokirati preden konvoj zapelje v križišče. Ko je konvoj mimo križišča, se vozila premaknejo iz kritične točke nazaj do konvoja in zavzamejo svoje predpisano mesto, ki so ga prej zapustila.

Slika 21: Nevarno območje - blokiranje križišča.



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 48)

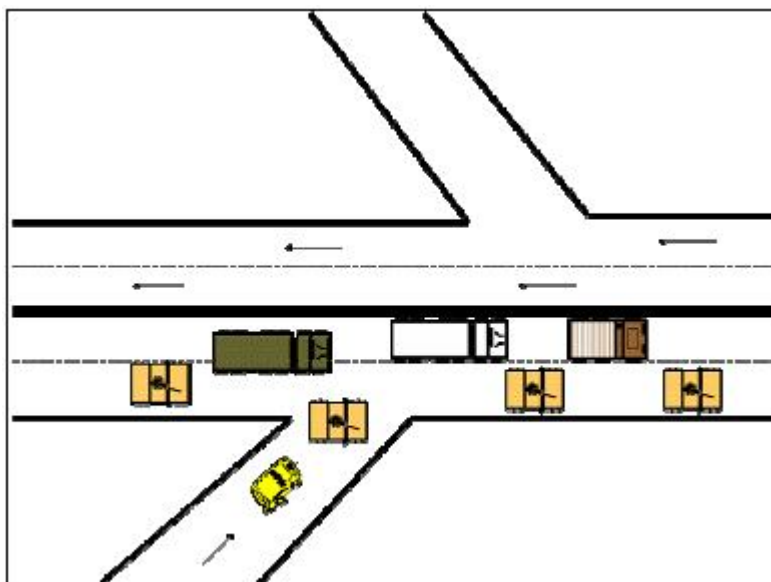
Slika 22: Nevarno območje - blokiranje kompleksnega križišča.



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 48)

Povsem enak koncept blokiranja se uporablja pri priključevalnih pasovih ali dovoznih cestah. Vozilo za blokiranje se postavi na kritično točko in ostane tam dokler se konvoj ne premakne mimo. Nato se vrne nazaj na svoje mesto v koloni.

Slika 23: Nevarno območje - blokiranje dovoznih cest.

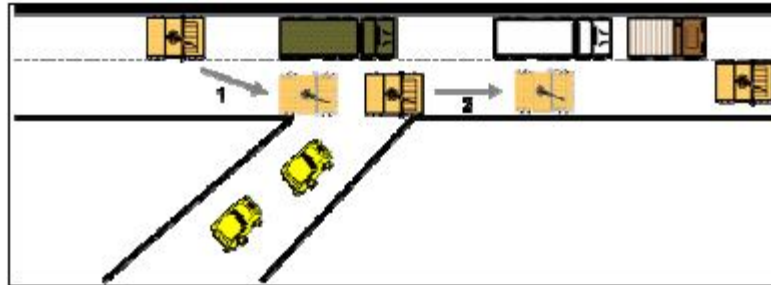


Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 50)

Pri dovoznih cestah lahko uporabimo tudi izmenični način, pri katerem se vozila, ki blokirajo med seboj zaporedno menjujejo («Bumping»), kar pomeni, da se vozilo postavi na dovozno cesto in s tem prepreči vključevanje drugim vozilom v konvoj. Ko se približa naslednje vozilo za blokiranje, se to vozilo odpelje naprej in svoje mesto prepusti naslednjemu, ki bo zapiral dovozno cesto. Razmika med njima ne sme biti, kar pomeni, da se morata zamenjati brez, da bi med njima nastal večji prostor, s čimer bi omogočili prost dostop v območje konvoja. Ta

način omogoča, da se vsa vozila za blokiranje lahko takoj vrnejo nazaj na svoje mesto in tako ne pride do spremembe formacije ali prehitovanj v koloni. Prav tako so hitreje pripravljena za naslednje nevarno območje.

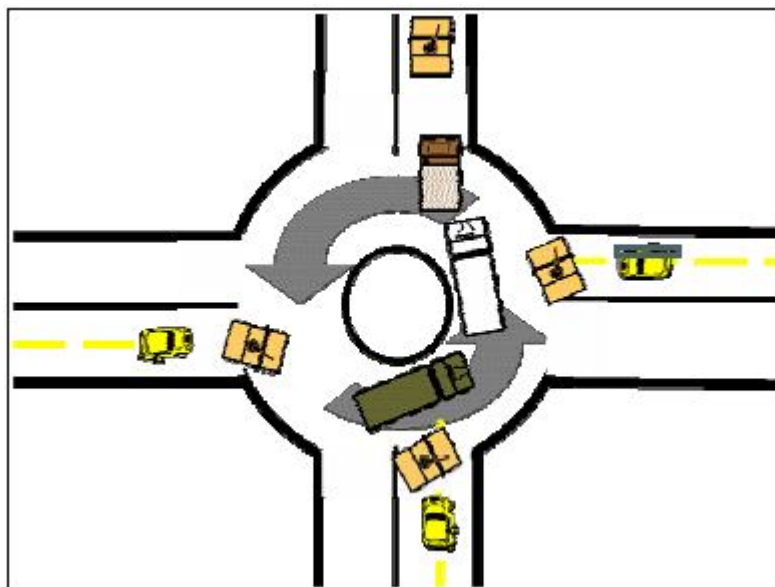
Slika 24: Nevarno območje - blokiranje z zaporednim menjavanjem vozil.



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 51)

Križišča s krožnim prometom omogoča konvoju, da nadzoruje in kontrolira samo križišče in se skozi premakne hitro in brez prisotnosti ostalih vozil v prometu, ker se jim prepreči vključitev v krožni promet. Ko se konvoj približuje krožnemu prometu zmanjša hitrost in razmik med vozili, še vedno si pusti dovolj manevrskega prostora. Vozila za blokiranje se pomaknejo naprej v krožni promet in zasedejo svoje pozicije na dovoznih cestah ter onemogočajo vključitev ostalih vozil v promet. Postavljena morajo biti preden se konvoj pripelje v krožni promet, ko pa ga zapusti in nadaljuje pot po začrtani trasi se vozila za blokiranje odpeljejo dalje in sprostijo promet za ostala vozila. Takoj spet zavzamejo svoje osnovno mesto v koloni.

Slika 25: Nevarno območje - blokiranje krožnega prometa.



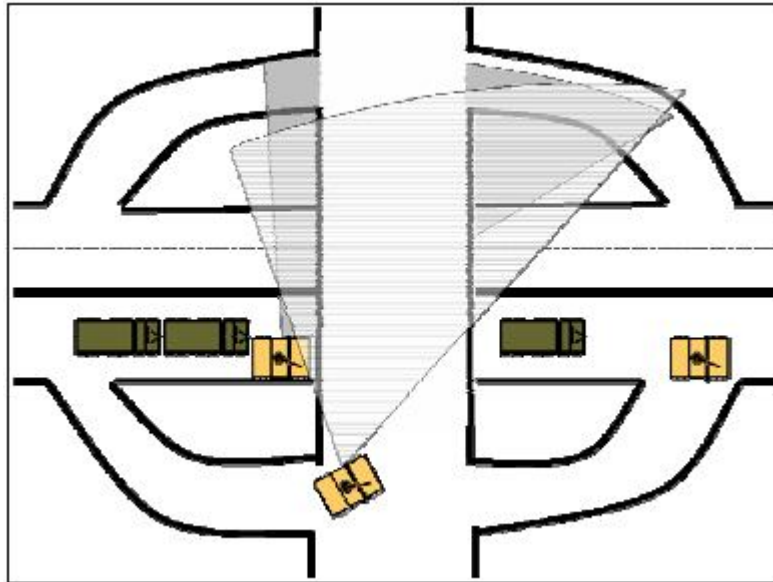
Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 52)

Nadvozi so še posebej nevarni, saj je na vrhu veliko mrtvega prostora, ki se ga težko opazuje v premiku. Obstajajo tri tehnike za čiščenje nadvozov.

Tehnika čiščenja nadvoza iz zgornje strani (»Deliberate High Clear«)

Vozila, ki so v ukazu določena za čiščenje nadvozov pospešijo do nadvoza. Vodilno vozilo ustavi nekje blizu nadvoza na položaj, s katerega bo lahko najbolje z ognjem pokrival celoten nadvoz. Drugo vozilo se zapelje na vrh nadvoza ter opazuje in z ognjem pokriva vrh nadvoza. Ko se konvoj odpelje mimo, zgornje vozilo zapusti nadvoz, se priključi konvoju in zavzame svoje mesto, medtem ko vodilno vozilo še vedno opazuje in pokriva celoten nadvoz. Nato se konvoju priključi tudi vodilno vozilo in normalno nadaljujejo s premikom.

Slika 26: Nevarno območje - tehnika čiščenja nadvoza iz zgornje strani.

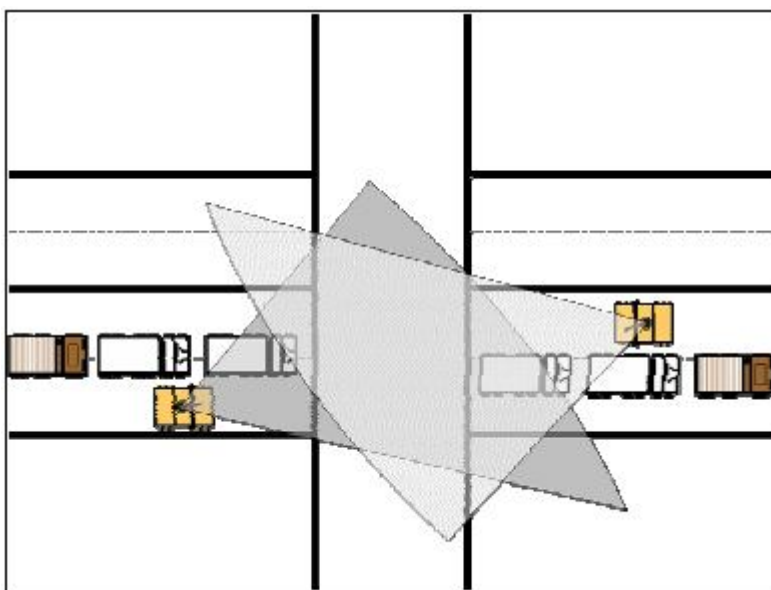


Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 54)

Tehnika čiščenja nadvoza iz spodnje strani (»Deliberate Low Clear«)

Vozila za čiščenje nadvoza zapustijo svoje mesto v koloni in pospešijo do nadvoza. Vodilno vozilo zavzame svojo pozicijo na cesti pred nadvozom in pokriva svoj sektor ognja, drugo vozilo pa se postavi na cesto za nadvozom in z ognjem pokriva nasprotno stran nadvoza. Ko konvoj prečka nevarno območje, se mu vodilno vozilo pridruži, medtem ko drugo vozilo za nadvozom še vedno pokriva celotno območje in se konvoju pridruži zadnje.

Slika 27: Nevarno območje - tehnika čiščenja nadvoza iz spodnje strani

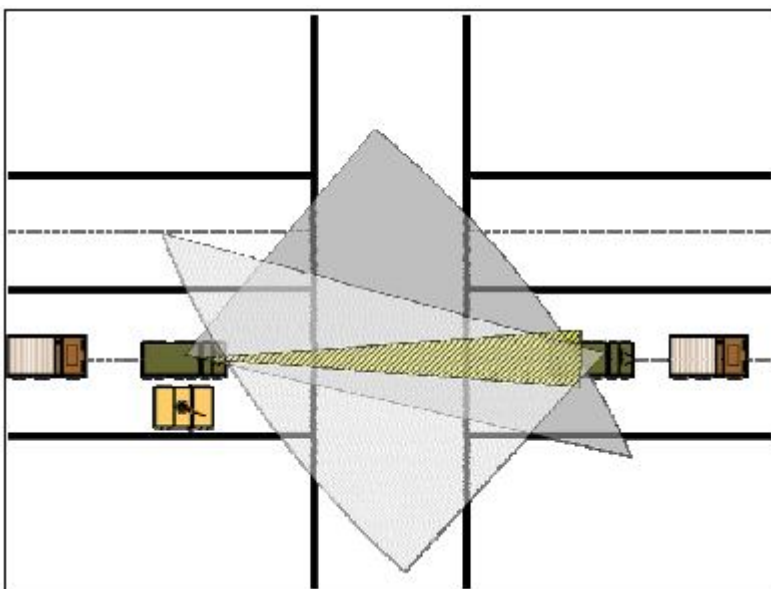


Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 55)

Tehnika izmeničnega pokrivanja vrha nadvoza («Hasty Clearing«)

Ta tehnika se uporabi takrat, kadar nam situacija ne omogoča druge izbire in smo jo prisiljeni uporabiti. Vodilno vozilo pri približevanju nadvozu v premiku opazuje in z ognjem pokriva sprednji del in vrh nadvoza. Ko ga prečka se sektor opazovanja spremeni za 180° in začne pokrivati nadvoz iz nasprotne strani. Medtem je njegov prejšnji sektor opazovanja sprednjega dela in vrha nadvoza že prevzelo naslednje vozilo v konvoju in tako se medsebojno izmenjujejo in pokrivajo sektorje opazovanja v premiku. Če je potrebna uporaba ognja, morajo poveljniki in strelci na vozilih paziti na svoj sektor ognja, da ne pride do navzkrižnega ognja v konvoju.

Slika 28: Nevarno območje - tehnika izmeničnega pokrivanja vrha nadvoza.



Vir: FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations (2005, str. 56)

4.3.4 Nočni konvoji (FM 55-30, 2005)

Nočni konvoji so najbolj izpostavljeni zasedam in ostrostrelnemu ognju. Vendar pa se po pravih pretežni del oskrbovalnih konvojev izvaja ponoči. Enota mora tako poznati tehnike nočnega premika konvoja, nočnega nalaganja in razlaganja tovora in nočnega polnjenja z gorivom. Navodila za nočne konvoje:

- nočni konvoji so manjše velikosti,
- uporabljaj ceste, ki jih vozniki poznajo,
- uporabljaj vsa razpoložljiva sredstva za nočno opazovanje,
- to so ponavljajoči se premiki,
- izvajaj poveljniško izvidovanje.

Nočni in dnevni konvoji se načrtujejo enako. Vendar nočni konvoji zahtevajo več časa za premik in je večja možnost za napake in poškodbe. Pred pričetkom planiranja konvoja se mora ugotoviti, če bo vožnja potekala z zasenčenimi lučmi; to odločitev načeloma poda poveljujoči področja skozi katerega poteka premik.

Za nočni konvoj poznamo 2 vrsti vožnje:

- **VOŽNJA Z ZATEMNJENIMI LUČMI**
Razmik med vozili znaša od 15 do 20 metrov pri hitrosti od 8 do 16 km/uro. Omejeno je nasprotnikovo opazovanje kolone in potrebno večje varovanje konvoja. Več vozil naenkrat je lahko pod delovanjem zasednega ognja, povečana je utrujenost voznikov, čas vožnje pa zelo narašča z razdaljo.
- **VOŽNJA Z NORMALNIMI LUČMI**
Razmik med vozili je od 50 do 100 metrov, hitrost pa znaša od 33 do 50 km/uro. Vozniki ostanejo pozorni, omejen reakcijski čas nasprotnika, hitrost konvoja zahteva varovanje, manjša ranljivost konvoja na učinke zasede ali ostrostrelnega ognja. Težja je kontrola in nadzor, nasprotnik pa lažje opazuje premik.

5 ZAKLJUČEK

Vojaška logistika je pomemben segment vojske in čeprav v preteklosti ni imela pravega pomena in je bila navadno mišljena le kot transport, si danes delovanje vojske in uspešnosti vojaških enot na mirovnih operacijah in misijah brez logistike in njene podpore ne moremo predstavljati. Pomemben del vojaške logistike je oskrba, na katero se nanaša tudi tema moje zaključne naloge. Logistična oskrba se pogosto enači s pojmom logistika, čeprav je logistična oskrba le eno področje, ki ga logistika podpira in se, kot sem omenil že na začetku, nanaša predvsem na taktično raven ter se tako neposredno navezuje na aktivnosti na bojišču oziroma aktivnosti na najnižji ravni delovanja oboroženih si. Logistična oskrba vojaških enot se lahko izvaja s konvoji, ki so tako eden izmed načinov izvajanja oskrbe vojaških enot na mirovnih operacijah in misijah in v vojski nasploh.

V samem uvodu zaključne naloge sem podal dve hipotezi, ki sem ju želel tekom pisanja naloge in spoznavanja področja logistične oskrbe s konvoji, potrditi. Prva hipoteza je bila, da se taktični in administrativni premiki konvojev, ki se jih lahko poslužujejo logistične enote za izvajanje oskrbe, razlikujejo, tako v izvedbi kot tudi načrtovanju, pri čemer je izvedba administrativnih premikov konvojev mnogo manj zahtevna v primerjavi s taktičnimi. Druga hipoteza, ki sem jo postavil pa je bila, da je logistična oskrba s konvoji na mirovnih operacijah in misijah bojna operacija in mora biti zelo dobro načrtovana in koordinirana ter v detajle izvedena, saj so logistični konvoji lahka tarča nevidnih napadalcev. Na podlagi spoznanj, do katerih sem prišel, lahko obe hipotezi potrdim. Netaktični oziroma administrativni premiki so premiki, ki jih ni potrebno natančno načrtovati, saj se izvajajo v miru in tako udeleženi niso v neposredni življenjski nevarnosti. Zato je jasno, da izvedba tovrstnih premikov ni zahtevna, pri izvajanju premikov je potrebno upoštevati le določila, ki veljajo za premike vojaških vozil v državi, kjer se premik izvaja. Na drugi strani imamo taktične premike konvojev, ki so, kot sem spoznal tekom izdelave naloge, premiki, ki se dogajajo na bojišču, na mirovnih operacijah in misijah, udeleženi so pri teh premikih v neposredni življenjski nevarnosti, saj so konvoji, ki izvajajo logistično oskrbo zaželeno tarča nevidnih sovražnikov. Taktični konvoji morajo biti v primerjavi z administrativnim bistveno zato zelo natančno načrtovani, koordinirani, potrebno je upoštevati in biti pripravljen na možnost napada na konvoj in na druge nevarnosti, ki lahko konvoj doletijo med samim premikom. Taktični premik je torej bojna operacija, saj se izvaja na bojišču in tako nikakor ne more biti razumljen in tretiran le kot transport sredstev, kar bi lahko rekli za administrativni premik. Zavedati se je namreč potrebno, da lahko tudi najmanjša napaka, vsaka nepremišljena poteza, vsako nenačrtovano dejanje na bojišču oziroma v neposredni bližini pomeni dodatno nevarnost za vojaško enoto, ki izvaja premik. Tako lahko zaključim, da je taktični in netaktični premik konvojev težko primerjati, saj gre pri tem za dve popolnoma različni situaciji, ki nimata skupnega nič drugega kot to, da se oba izvajata z namenom oskrbe vojaških enot.

LITERATURA IN VIRI

1. ARH, Ivan. Uvajanje ERP programa SAP na področju premikov in transporta v Slovenski vojski. Diplomsko delo. Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko, Celje, 2009.
2. FM 55-30 Vojaške motorne transportne enote in operacije. 670. LOGB, Slovenska Bistrica, 2005.
3. FM 04-27 Convoy Training Update. 2004.
4. FM 4-01.45 Tactical Convoy Operations. 2005.
5. FURLAN, Branimir. Vojaška doktrina. PDRIU, Ljubljana, 2006.
6. JELUŠIČ, Ljubica. Mirovne operacije in vloga Slovenije. Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede Založba FDV, Ljubljana, 2005.
7. KOBAL, Gregor. Logistična podpora oklepnih enot na mirovnih operacijah. Diplomsko delo magistrskega študija. Univerza v Mariboru, Fakulteta za logistiko, Celje, 2007.
8. Movement and Transport Documents and Glossary of Terms and Definitions, AMovP 3. Nato Standardization Agency. Bruselj, 2003.
9. NATO Glossary of Terms and Definitions, AAP-6. Nato Standardization Agency. Bruselj, 2002.
10. PODBREGAR, Iztok, BOSOTINA, Valter. Vojaška logistika. Pridobljeno 10.11.2011 na internetni strani: http://164.8.132.54/Vojaska_logistika/prvo.html.
11. PREBILIČ, Vladimir. Teoretična in praktična izhodišča vojaške logistike. Teorija in praksa. 2006, let. 43, št. 1-2/2006.
12. PREBILIČ, Vladimir. Vojaška logistika: teorija in zgodovina. (Knjižna zbirka Varnostne študije). Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, Ljubljana, 2007.
13. SOP 307 za taktični premik bataljona. 10. MOTB, Ljubljana, 2005.
14. SOP 8805 za transport. 10. MOTB, Ljubljana, 2006.
15. SOP 8991 premikov in transporta v LBBSk. Poveljstvo LBBSk, Ljubljana, 2008.
16. ŠKERBINC, Miha, in sodelavci. Navodilo lahki pehotni (motorizirani) bataljon. MORS, PDRIU, Ljubljana, 2007.
17. Taktične operacije konvojev. 670. LOGB, Slovenska Bistrica, 2005.
18. VERBIČ, Marko. Sistem logistike po vstopu Slovenije v NATO. Diplomsko delo. FDV, Ljubljana, 2007.
19. ŽURMAN, Milan, in sodelavci. Doktrina vojaške logistike. MORS, PDRIU, Ljubljana, 2008.

SEZNAM SLIK IN TABEL

Seznam slik:

| | |
|--|----|
| Slika 1: Organizacija konvoja..... | 13 |
| Slika 2: Primer namestitve zastavic na organizirano skupino vojaških motornih vozil. | 13 |
| Slika 3: Zastavica za označevanje organizirane kolone in skupine vojaških vozil s predpisanimi dimenzijami. | 14 |
| Slika 4: Primer oznake za označitev vozila s številko odobritve premika..... | 15 |
| Slika 5: Primer oznake za označitev vozila s številko odobritve premika..... | 15 |
| Slika 6: Primer skice konvoja..... | 19 |
| Slika 7: Organizacija taktičnega konvoja..... | 21 |
| Slika 8: Primer vozila oboroženega spremstva. | 24 |
| Slika 9: Razpored vozil v majhnem konvoju..... | 24 |
| Slika 10: Razpored vozil v velikem konvoju. | 25 |
| Slika 11: Sestava slovenskega konvoja v Afganistanu..... | 25 |
| Slika 12: Opazovanje in sektor ognja posameznega vozila v koloni..... | 27 |
| Slika 13: Opazovanje in sektorji ognja vseh vozil v koloni..... | 28 |
| Slika 14: Formacija v obliki pile z oboroženim spremstvom. | 28 |
| Slika 15: CIK-CAK formacija..... | 29 |
| Slika 16: CIK-CAK formacija z oboroženim spremstvom. | 29 |
| Slika 17: Izbočena formacija z oboroženim spremstvom. | 29 |
| Slika 18: Formacija v obliki obrnjene črke T z oboroženim spremstvom. | 30 |
| Slika 19: Formacija v obliki diamanta z oboroženim spremstvom. | 30 |
| Slika 20: Spreminjanje voznih pasov z oboroženim spremstvom..... | 30 |
| Slika 21: Nevarno območje - blokiranje križišča..... | 31 |
| Slika 22: Nevarno območje - blokiranje kompleksnega križišča. | 32 |
| Slika 23: Nevarno območje - blokiranje dovoznih cest. | 32 |
| Slika 24: Nevarno območje - blokiranje z zaporednim menjavanjem vozil. | 33 |
| Slika 25: Nevarno območje - blokiranje krožnega prometa. | 33 |
| Slika 26: Nevarno območje - tehnika čiščenja nadvoza iz zgornje strani..... | 34 |
| Slika 27: Nevarno območje - tehnika čiščenja nadvoza iz spodnje strani..... | 35 |
| Slika 28: Nevarno območje - tehnika izmeničnega pokrivanja vrha nadvoza. | 35 |
| Slika 29: Reakcija na stik..... | 42 |
| Slika 30: Konvoj se je prisiljen ustaviti. | 43 |
| Slika 31: Konvoj se je prisiljen ustaviti. | 43 |
| Slika 32: MEDEVAC/CASEVAC..... | 44 |
| Slika 33: Prekinitev stika..... | 45 |
| Slika 34: Prekinitev stika..... | 46 |
| Slika 35: Plavajoča zbirna točka..... | 46 |
| Slika 36: Primer VBIED..... | 49 |
| Slika 37: Primer IED..... | 51 |

Seznam tabel:

| | |
|--|----|
| Tabela 1: Dovoljene hitrosti kolon vojaških vozil glede na vrsto ceste. | 12 |
|--|----|

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

| | |
|---------|--|
| C2 | command and control (poveljevanje in kontrola) |
| CASEVAC | casulty evacuation (evakuacija žrtev brez medicinske oskrbe) |
| EOD | explosive ordinant disposal (skupina za uničenje eksplozivnih sredstev) |
| FM | field manual (ameriški priročnik) |
| FRAGO | fragment order (dopolnilni ukaz) |
| GPS | global position system (navigacijski sistem) |
| IED | improvised explosive device (improvizirana eksplozivna naprava) |
| ISAF | international safety assistant forces |
| ISO | international organization for stardardization |
| LBBSk | lahka bataljonska bojna skupina |
| LOGB | logistični bataljon |
| LZ | landing zone (pristajalna cona) |
| MEDEVAC | medical evacuation (evakuacija žrtev z medicinsko oskrbo) |
| METT-TC | mission, enemy, terrain, time, troops, civilians (poslanstvo, sovražnik, zemljišče, enote, čas, civilisti) |
| MMČ | minometna četa |
| MOM | mednarodne operacije in misije |
| MOTB | motorizirani bataljon |
| OKOKA | opazovanje in sektorji ognja, kritje in maska, ovire, ključni teren, avenije dostopa |
| OPORD | operational order (ukaz za delovanje) |
| PSZE-ČC | poslanstvo, sovražnik, zemljišče, enote, čas, civilisti |
| RPG | ročno protioklepno orožje |
| RS | Republika Slovenija |
| SALUTE | situation, activity, location, units, time, equipment (velikost, aktivnost, lokacija, enote, čas, oprema) |
| SiMES | strelivo in minsko eksplozivna sredstva |
| SOP | standardni operativni postopek |
| SVBIED | suicide vehicle born improvised explosive device (samomorilec z vozilom) |
| SVNKON | slovenski kontingent |
| ŠČ | Šola za častnike |
| TLP | troop leading procedures (proces bojnega odločanja) |
| TNT | trinitrotoluen |
| TOC | taktični operativni center |
| UXO | unexploded ordinance (neeskplodirano ubojno sredstvo) |
| VBIED | vehicle born improvised explosive device (improvizirano eksplozivno sredstvo v vozilu) |
| VED | vojaška evidenčna dolžnost |
| VVTOP | vidljivost, veter, temperatura, oblačnost, padavine |
| WARNO | warning order (pripravljalni ukaz) |

SLOVAR TUJIH IZRAZOV

administrative convoy
bumping
changing lanes
combat logistic patrol
deliberate high clear
deliberate low clear
diamond formation
file formation
gun truck
hasty clearing
inverted T formation
logistic supply
main body
military logistics
mission
offset formation
peace building operations
peaceenforcement operations
peacekeeping operations
peacemaking operations
preventive operations
quartering party
reconnaissance party
staggered formation
tactical convoy operations
trail party

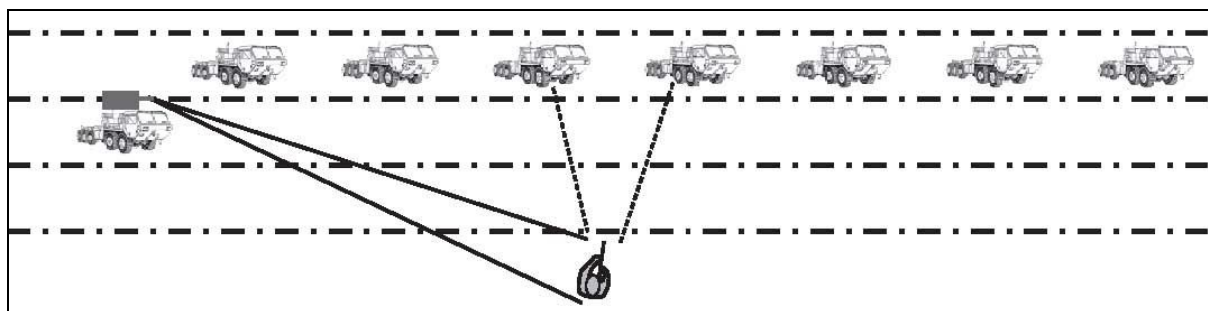
administrativni konvoj
izmenični način, zaletavanje
spreminjanje voznih pasov
taktični konvoj
tehnika čiščenja nadvoza iz zgornje strani
tehnika čiščenja nadvoza iz spodnje stran
formacija v obliki diamanta
formacija v obliki pile
vozilo oboroženega spremstva
tehnika izmeničnega pokrivanja vrha nadvoza
formacija v obliki obrnjene črke »T«
logistična oskrba
glavnina
vojaška logistika
misija
izbočena formacija
operacije za graditev miru
operacije za vsiljevanje miru
operacije za ohranjanje miru
operacije za ustvarjanje miru
operacije preventivne diplomacije
predhodni element
izvidniški element
CIK-CAK formacija
postopki taktičnega konvoja
sledilni element

PRILOGA: Bojni postopki konvoja (FM 4-27, 2004)

Reakcija na stik

Ta bojni postopek je namenjen urjenju postopkov konvoja, ko le-ta pride v stik z nasprotnikom in so vsa vozila konvoja zmožna nadaljevati premik. Konvoj je lahko napaden z direktnim ognjem, ročnimi raketometi (RPG), IED-ji ali indirektnim ognjem (minometi). Reakcija konvoja je, da nadaljuje premik, poveča hitrost z namenom, da zmanjša čas izpostavljenosti konvoja in onemogoči nasprotniku uspešno delovanje po konvoju.

Slika 29: Reakcija na stik.



Vir: FM 04-27 Convoy Leader Training (2004, str. 20)

POSTOPEK:

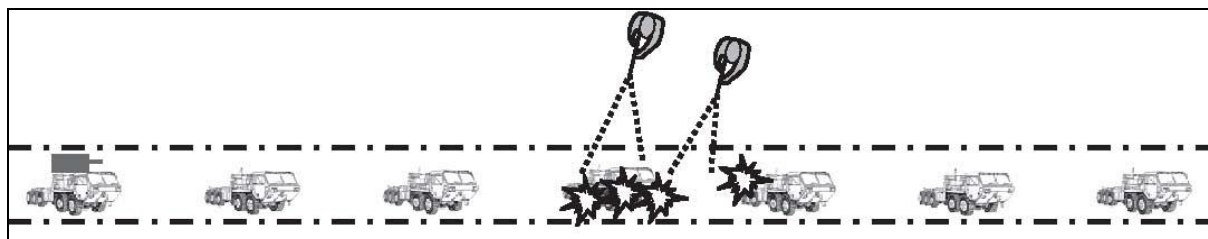
- stalno opazovanje 360°/3D,
- vrnemo ogenj iz čim več orožij v smer iz katere deluje nasprotnik z namenom prikovanja, nevtralizacije le-tega. Nadaljujemo premik v prvotni smeri, skozi območje delovanja nasprotnika, povečamo hitrost in razdaljo med vozili,
- z levim/desnim smernikom nakažemo iz katere smeri deluje nasprotnik,
- po zvezi poročamo vodji konvoja številko vozila v konvoju, ki je bilo napadeno, način nasprotnikovega delovanja in smer (urini kazalci),
- vozila oboroženega spremstva varujejo čelo in začelje konvoja, ko se konvoj premika skozi območje stika. Delovanja po nasprotniku ne sme upočasnjevati premika konvoja (npr. če mora »gun truck« spremeniti svoj položaj v konvoju ali se ustaviti z namenom delovanja po nasprotniku, se vrne na svoje prvotno mesto, ko je konvoj iz nevarnega območja),
- poveljnik konvoja pošlje SALUTE poročilo, v primeru žrtev MEDEVAC zahtevkov,
- konvoj nadaljuje proti naslednji zbirni točki,
- vozilo z ranjenimi vključi vse 4 smerokaze. Po zvezi obvesti vodjo konvoja (če je to mogoče).

Vozniki morajo ostati osredotočeni na vozilo pred njim in vozilo zadaj, ker se lahko zgodi, da vsa vozila na vedo, da je konvoj v stiku z nasprotnikom. Vzdrževati je potrebno razmik med vozili in biti pripravljen na nenaden manever izmikavanja, če se vozilo spredaj ustavi. Uporaba smerokazov je le v primeru stika/nevarnosti kar pripomore k hitrejšemu odzivu konvoja v pravi smeri. Spopad z nasprotnikom (vrnitev ognja) ima prioriteto pred poročanjem o situaciji. Klicni znaki znotraj konvoja morajo biti jasni in razumljivi (vozilo 1, vozilo 2,...) kar omogoča hitro lociranje napada na konvoj. Poročila morajo biti točna in jasna (5K). Vodja konvoja usmerja delovanje »gun truck« (npr. gun truck 1, uniči RPG tim na 3, 300m). V primeru žrtev poveljnik konvoja takoj pošlje MEDEVAC zahtevek in ne čaka, da konvoj doseže naslednjo zbirno točko. Točna lokacija za prevzem žrtev se lahko poda kasneje.

Konvoj se je prisiljen ustaviti

Ta bojni postopek je namenjen urjenju postopkov konvoja v primeru, ko se je primoran ustaviti zaradi huje poškodovanega vozila ali ranjenega voznika. Konvoj je lahko napaden z direktnim ognjem, ročnimi raketometi (RPG), IED-ji ali indirektnim ognjem (minometi). Namen postopka je, da se prepreči nadaljnje žrtve ali škodo in, da konvoj čim hitreje zapusti nevarno območje. Kljub temu, da postopek predstavlja osnovne postopke reagiranja v taki situaciji, bo vsaka situacija specifična in bo od poveljnika konvoja zahtevala pravočasne odločitve in izdaje dopolnilnih povelj.

Slika 30: Konvoj se je prisiljen ustaviti.

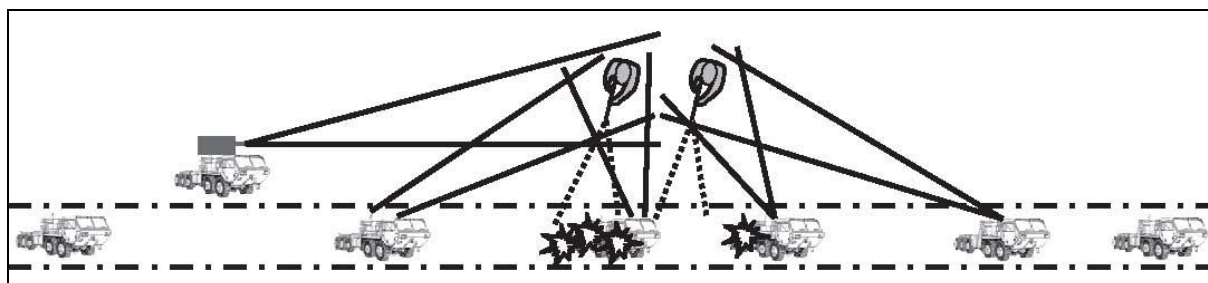


Vir: FM 04-27 Convoy Leader Training (2004, str. 22)

POSTOPEK:

- osebje vozila, ki se je primorano ustaviti, se mora izkrcati in odgovoriti z ognjem,
- vsa ostala vozila v konvoju se ustavijo in po možnosti vmejo ogenj (moštvo se izkrca). Konvoj mora doseči ognjeno premoč z natančnim posamičnim ognjem z bokov proti nasprotniku,
- vozila ki niso v stiku, poročajo vodji konvoja,
- vodja konvoja nato prestavi vozila na boljše položaje in postavi »gun truck« na primerno mesto, uporabljajoč primerno kritje in maskiranje z namenom povečanja ognjene moči proti nasprotniku in ognja iz več smeri,
- ko se doseže premoč v ognju oz. je nasprotnik uničen, poveljnik konvoja ukaže evakuacijo ranjencev (CASEVAC) in izveleko poškodovanih vozil. Če vozil ni mogoče izvleči, jih je potrebno po prioritetah uničiti,
- če konvoj ne more doseči ognjene premoči, se vodja konvoja odloči prekiniti stik in se umakniti iz cone delovanja nasprotnika.

Slika 31: Konvoj se je prisiljen ustaviti.



Vir: FM 04-27 Convoy Leader Training (2004, str. 23)

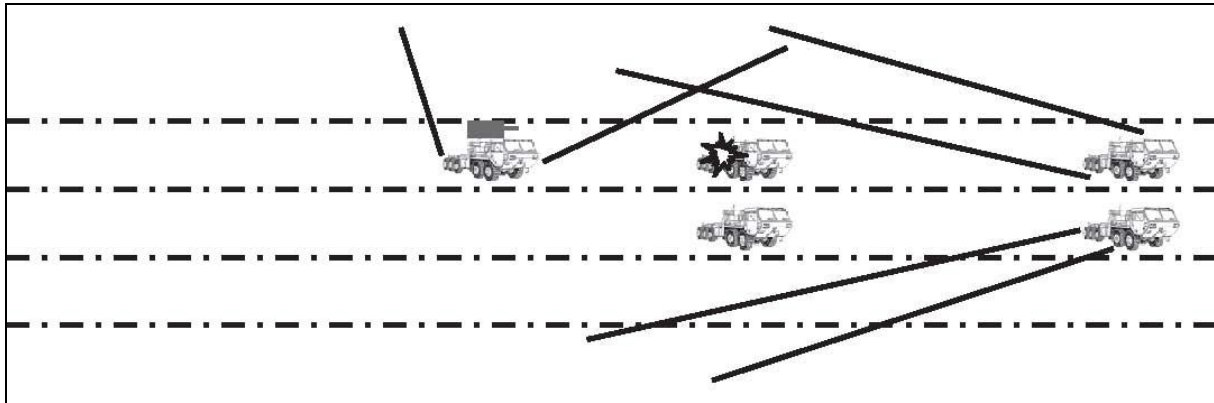
Poveljniki vozil izven cone delovanja nasprotnika morajo zagotoviti varovanje 360°/3D, zaradi možnosti sekundarnih napadov iz katerekoli smeri. Vodja konvoja usmerja delovanje »gun trucka« (npr. gun truck 1, uniči RPG tim na 3, 300m). Ko je posadka izkrcana je potrebno

varčevati s strelivom in delovati le po vidnih ciljih s posamičnim ognjem. Pred prekinitvijo stika je potrebno, če je le možno, pobrati vso pomembno opremo (zveze, orožje, strelivo,...).

Evakuacija poškodovanih (CASEVAC) in izvleka vozil

CASEVAC je definiran kot odstranitev žrtev iz nevarnega območja ali situacije. Oskrba ranjencev ni možna, dokler se ne doseže premoč v ognju. Takoj ko je možno se začne umikati poškodovane, izvlečno vozilo pa prične z čim hitrejšo izvleko poškodovanih vozil.

Slika 32: MEDEVAC/CASEVAC



Vir: FM 04-27 Convoy Leader Training (2004, str. 24)

Ko poveljnik konvoja ugotovi, da je območje, kjer se nahajajo žrtve ali poškodovana vozila varno oz. je nasprotnik prikovan z ognjem, ukaže pričetek CASEVAC postopka in izvleko vozil.

POSTOPEK:

– CASEVAC:

- skupina za izvleko ranjencev se z vozilom premakne naprej, trobi, da opozori izkrcano moštvo na svojo prisotnost. Svoje vozilo postavi tako, da je na nasprotnem boku vozila s poškodovanimi, kot je nasprotnik. Takoj pričnejo z izvleko poškodovanih, kolikor hitro in varno je to mogoče,
- oskrba poškodovanih ne sme potekati na nevarnem območju, razen v primeru nujne pomoči, ko se rešuje življenje,
- poveljnik konvoja določi vozila, ki bodo spremljala MEDEVAC vozilo z ranjenci na krovu do zbirne točke. Dodeljeno mora biti vsaj eno vozilo za zavarovanje, ki pa mora imeti zvezo s poveljnikom konvoja,

– IZVLEKA VOZILA:

- izvlečno vozilo se postavi na varno stran poškodovanega vozila, enako kot pred tem MEDEVAC vozilo,
- vodja izvlečne skupine oceni, če je vozilo sposobno za vleko (ne z vlečnim drogom), v nasprotnem primeru obvesti vodjo konvoja,
- če je vozilo zmožno za vleko, vodja izvlečne skupine navaja izvlečno vozilo na mesto, kjer bo najlažji hitri priklop vozila. Voznik poškodovanega vozila se nato vkrca v vozilo in vozi vozilo iz nevarnega območja. Če je voznik med poškodovanimi, vozilo vozi rezervni voznik iz izvlečne skupine,
- ko se zapusti nevarno območje, oziroma pride na zbirno točko, se poškodovano vozilo vleče naprej z vlečnim drogom.

Bojni reševalec naj ne bi bil nikoli določen v skupino za izvleko ranjenih in mrtvih, razen, če nima enota dovolj bojnih reševalcev, da lahko izvaja prvo pomoč v zbirni točki. Osebe,

določene za to nalogo, morajo imeti vsaj osnovni tečaj za bojnega reševalca zaradi zagotavljanja osnovne oskrbe na točki zbiranja ranjencev. Izkrncani vojaki v nevarnem območju najprej vračajo ogenj. Zaradi velike verjetnosti dodatnih žrtev, je oskrba ranjencev druga prioriteta. Da omogočimo hitrejše pobiranje in transport poškodovanih, MEDEVAC/CASEVAC vozilo ne sme biti obremenjeno z dodatno opremo. Da zagotovimo čim hitrejše zapuščanje nevarnega območja, vozniki sanitetnega vozila ne zapuščajo svojega mesta na nevarnem območju. Postopki hitrega priklopa vozila morajo biti določeni pred nalogo in izurjeni. Za hitro vleko se uporabi verige in jeklenice, ki so predhodno pritrjene na izvlečno vozilo. Ostala vozila morajo biti pripravljena na hitro vleko. MEDEVAC in skupina za izvleko vozil mora imeti orožje stalno pri roki. Ko so poškodovane osebe ali vozila pripravljena za evakuacijo, mora MEDEVAC/CASEVAC ali izvlečna skupina obvestiti poveljnika konvoja o pripravljenosti za premik.

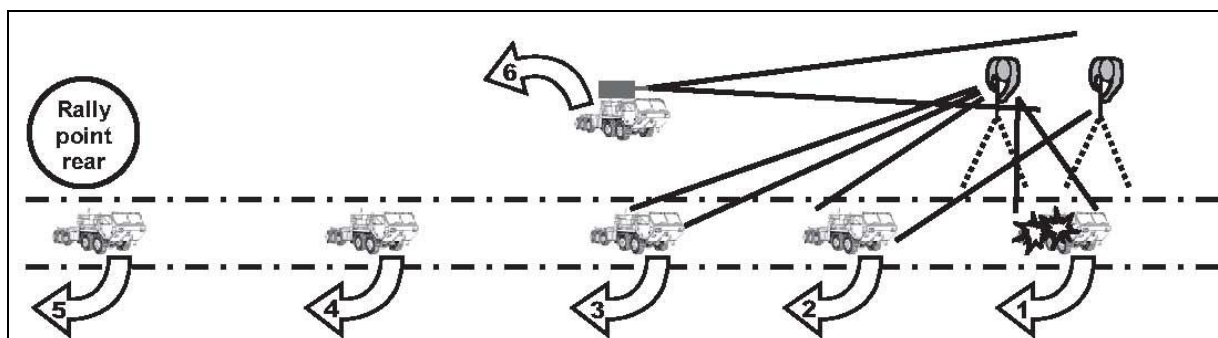
Prekinitev stika

Ta postopek je namenjen urjenju osnovnih postopkov umika oseb in tehnike iz nevarnega območja, ko ni bilo možno ustvariti ognjene premoči ali pa naloga predvideva takojšen umik v primeru stika z nasprotnikom. Kljub temu, da postopek predstavlja osnovne postopke reagiranja v taki situaciji, bo vsaka situacija specifična in bo od poveljnika konvoja zahtevala pravočasne odločitve in izdaje dopolnilnih povelj. Ta postopek se prične s sprejetjem odločitve o umiku.

POSTOPEK:

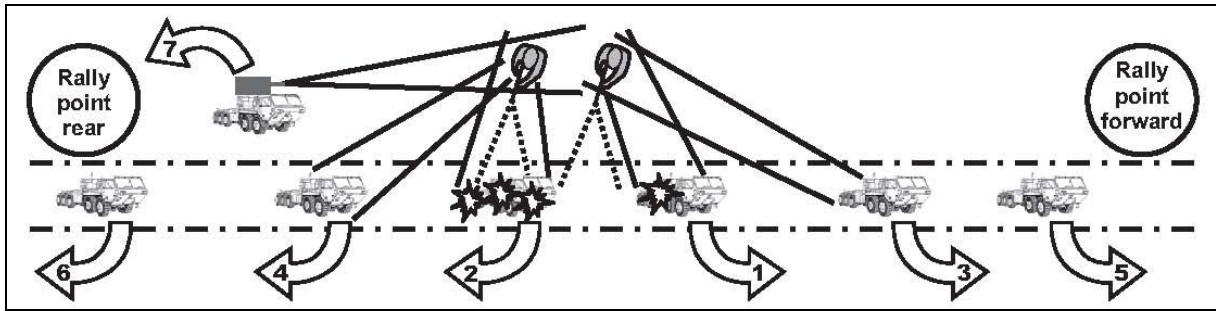
- poveljnik konvoja določi zbirno točko spredaj, zadaj ali obe, če situacija zahteva tako. Znak za prekinitev stika je dan s pomočjo zveze ali pirotehničnega signala,
- če je potrebno poškodovana vozila zapustiti, se iz njih odstrani vsa pomembna oprema, vozilo se uniči, kot je bilo to predpostavljeno v povelju,
- osebe določene v ukazu bodo pomagale evakuirati poškodovane iz nevarnega območja, ostali vračajo ogenj z namenom kritja izmika konvoja. Ko se izkrcane enote s preskoki premaknejo do vozil, poveljniki vozil preverijo prisotnost moštva,
- izkrcano moštvo se iz nevarnega območja izmika na način lupljenja in si tako zagotavlja čim daljše in učinkovito kritje z ognjem,
- vozila, ki so vozna, se lahko izmaknejo naprej ali nazaj. Vozilo, ki je najbližje nevarnemu območju, se izmakne prvo, nato sledi drugo (način lupljenja), dokler na nevarnem območju ni več naših vozil. Ko se konvoj umakne iz nevarnega območja, je potrebno premakniti ključna vozila nazaj na svoje položaje,
- ko se konvoj izmakne iz nevarnega območja, posede določeno zbirno točko in izvede reorganizacijo in konsolidacijo.

Slika 33: Prekinitev stika



Vir: FM 04-27 Convoy Leader Training (2004, str. 26)

Slika 34: Prekinitev stika



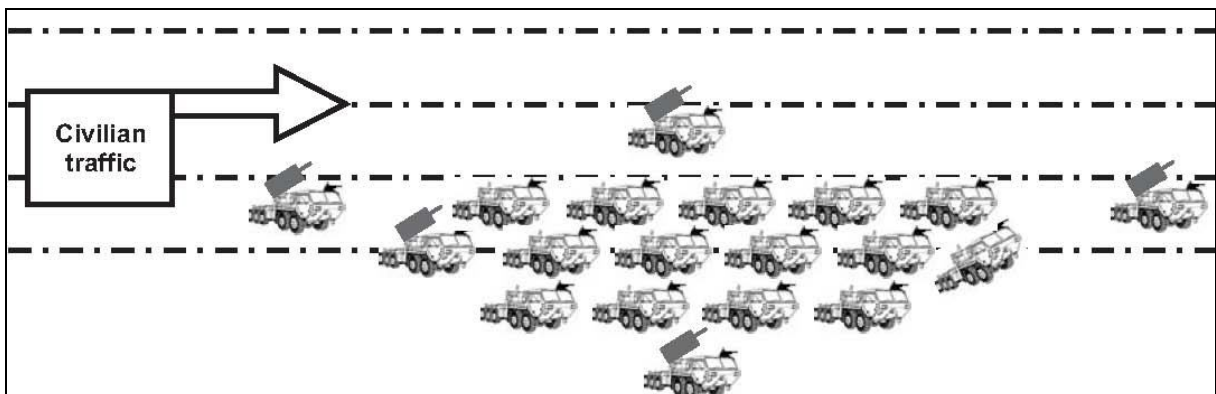
Vir: FM 04-27 Convoy Leader Training (2004, str. 26)

Pomembno je prihraniti strelivo. Izkrcana moštvo naj deluje po nasprotniku s posamičnimi strelji na vidne cilje. Ko izvajamo CASEVAC se lahko zgodi, da bo potrebno poslati v območje stika dodatne skupine za izvleko ranjenih. Pripadniki v stiku so na najboljši poziciji, da določijo smer prekinitve stika. Premik iz območja stika ne bo vedno možen z vozili, zato bo potrebno vozilo pustiti za seboj. Kriteriji za uničenje občutljive opreme in dokumentov pri zapustitvi vozila morajo biti prej določeni. Osebe, ki je izkrcano, se mora umakniti po najkrajši poti, da doseže varno točko. Možno je, da se bo ta del premaknil k delu konvoja, ki ni v stiku. Ko se premikamo iz območja stika je nujno, da se išče zaklon in kritje.

Plavajoča zbirna točka

Plavajoča zbirna točka je določena z izbrano razdaljo pred ali za konvojem, odvisno od smeri stika, narave stika in dispozicije vozil. Ta zbirna točka se uporablja predvsem zato, ker je nemogoče predvideti lokacijo stika. Ko je enota na plavajoči zbirni točki, je potrebno postaviti formacijo, ki zagotavlja varovanje, poveljevanje in kontrolo, konsolidacijo in reorganizacijo.

Slika 35: Plavajoča zbirna točka



Vir: FM 04-27 Convoy Leader Training (2004, str. 27)

POSTOPEK :

- če ni drugače ukazano, bo sprednja plavajoča zbirna točka 3 do 9 km pred konvojem v smeri premika, oziroma na razdalji, kjer smo izven dosega nasprotnikovega orožja. Enako velja za zadnjo plavajočo zbirno točko, le da bo ta za konvojem, v nasprotni smeri premika. Kadarkoli je to možno, naj bo lokacija za zbirno točko izbrana na odprtem terenu, kjer je možno dobro opazovanje 360°/3D. Zbirna točka naj ne bi bila postavljena v bližini naselij,

- posedanje zbirne točke se izvede v formaciji škatle. Če teren dopušča in je varen, konvoj vzpostavi zbirno točko odmaknjeno od ceste. V nasprotnem primeru se konvoj ustavi na desnem robu ceste, da se lahko civilni promet odvija po njihovi desni strani. Postavitev se začne tako, da se sprednje vozilo postavi in blokira dostop v sredino formacije. Vsa ostala vozila se razporedijo levo in desno tako, da ustvarijo formacijo škatle. Vozilo poveljnika konvoja in ostala pomembnejša vozila se postavijo v sredino formacije. Zadnja stran škatle bo formirana enako, kot sprednja.
- »Gun trucks«, ki so v prvi vrsti odgovorni za zagotovitev varovanja in podpore, so prav tako del reorganizacije in konsolidacije. Ponavadi jih postavimo na smer 12 in 6. Če je zbirna točka postavljena na točki, ki ne omogoča dobre preglednosti, se lahko uporabijo, da pokrijejo mrtev prostor ali pa patroljirajo okoli zbirne točke,
- vozniki in izkrčni del se izkrca v notranjost formacije in vzpostavijo zavarovanje 360°/3D. Poveljujoči morajo zagotoviti, da je varovanje neprekinjeno,
- oskrbovanje in evakuacija žrtev:
 - oskrba žrtev se začne takoj, ko se posede zbirna točka. Vozila, ki imajo ranjene, imajo prižgane vse štiri smernike. Skupina za izvleko ranjenih takoj začne z izvleko ranjenih in s pomočjo ranjenim, dokler jih ne zamenja bojni reševalec,
 - bojni reševalec preišče vsa vozila, ki imajo vključene vse štiri smernike. Ko najde žrtev, ga evakuira s pomočjo sovojaka. Če je potrebno, nadaljuje s preiskavo,
 - skupine za izvleko ranjenih zavarujejo in izvlečejo žrtve do točke zbiranja mrtvih in ranjenih, ki je določena z ukazom. Pomagajo si z vsem, kar jim je pri roki, da izpeljejo nalogo. Točka zbiranja ranjenih in mrtvih je ponavadi za vozilom poveljnika konvoja, v sredini formacije. Po končani izvleki vseh žrtev bo skupina pomagala bojnemu reševalcu z oskrbo žrtev in pripravo za premik ali evakuacijo. Skupina za izvleko mrtvih in ranjenih je prav tako odgovorna za orožje in občutljivo opremo izvlečenih,
 - poveljnik konvoja bo podal zahtevek za MEDEVAC na podlagi pridobljenega statusa. Voznik poveljnika konvoja bo podal MEDEVAC zahtevek z uporabo 9 vrstičnega zahtevka po zvezi.

Postopki na mestu pristajanja (LZ):

- LZ se organizira 75 do 100 m od točke zbiranja v smeri vetra. Lahko je označen z dimnimi vložki, kemičnimi palicami ali lučmi vozil,
- helikopterji pristajajo v veter. LZ naj bi bil postavljen tako, da helikopter ne preleti konvoja,
- LZ naj bi bil zavarovan z vsaj enim »gun truckom«, ki naj bi bil oborožen z avtomatskim orožjem. Postavljen je kontra smeri leta in lokacije pristanka, vendar tako, da lahko deluje po nasprotniku, če se približa in da ima dober vidni kot. Območje pristanka se očisti vseh stvari in smeti, ki jih lahko potegne v motor helikopterja,
- ko helikopter obvesti konvoj, da prihaja, bo član skupine za LZ označil mesto pristanka z dimom, da poda prihajajočemu helikopterju smer vetra. Dim vržemo v smeri vetra na stran LZ tako, da dim ne prekrije mesta pristanka,
- žrtve so v sredini formacije škatle, vendar pripravljene, da jih po najkrajši poti odnesemo do helikopterja. Ko da tehnik znak za vkrcanje, se žrtve s pomočjo skupine za izvleko mrtvih in ranjenih premaknejo do helikopterja. Skupina upošteva vse varnostne elemente, ko se približujejo helikopterju. Ko odložijo žrtve, se vrnejo nazaj od helikopterja in nadaljujejo s svojimi nalogami.

Reorganizacija in konsolidacija:

- konsolidacija in reorganizacija se začne, ko je LZ zavarovan. Ta postopek se lahko izvaja hkrati z oskrbo ranjenih,
- poročilo o strelivu se preda prvemu nadrejenemu. Poročilo se poda, koliko je še polnih okvirjev. Podrejeni poveljniki začnejo z redistribucijo streliva na njihovi ravni in poročajo višje nadrejenemu,

- vozniki pregledajo vozila in tovor, če je poškodovan. Skupine za izvleko vozil bodo v tem času pripravili poškodovana vozila za izvleko. Podrejeni poveljniki bodo pregledali orožje, opremo in občutljivo opremo podrejenih ter se pripravili na premik naprej,
- vse pripadnike v konvoju se lahko zadolži s posebnimi nalogami ali pa se jih uporabi za zavarovanje področja,
- poveljnik konvoja bo podal SALUTE poročilo in poročilo o strelivu, žrtvah in opremi višje nadrejenemu.

Da bi se zavarovali pred VBIED je pomembno, da se umaknemo vsaj 100 m od ceste. Razdalja za plavajoče zbirne točke se mora spreminjati, da ne pride do vzorca. »Gun trucks« se ne izkrcavajo, saj morajo biti ves čas posedeni. Če je nevarnost napada z VBIED visoka, potem se lahko »gun truck« prestavi med formacijo in cesto. V tem primeru je potrebno zavarovati konvoj z drugimi vozili. Vozila so v formaciji postavljena tako, da omogočajo manevrski prostor za premik lastnih sil iz formacije in, da preprečujejo napad VBIED. Formacija škatle na dovoljuje, da se konsolidacij in reorganizacija izvede hitro, hkrati pa nam daje kritje in zaščito. Formacija ribje kosti nam tega ne omogoča. Izkrcani element uporablja vozila kot kritje in je izkrcan na notranjo stran škatle. Lokacija med sprednjim in zadnji delom vozil ni varna, prav tako pa lahko vozilo zdrsne, če ni v prestavi. Moštvo, ki je izkrcano, se ne giblje izven škatle razen, če v škatlo prihajajo nova vozila in bi lahko prišlo do nesreče ali pa če morajo na specifično nalogo izven formacije. Če se le da, moramo postaviti zbirno točko tako, da ne blokiramo civilnih vozil, saj to lahko pripelje do zbiranja množice. Moštvo na zadnjem delu konvoja mora biti pripravljeno, da bo usmerjalo civilna vozila okoli konvoja. Vozniki poveljniških vozil ostanejo v vozilu in spremljajo radijski promet. Možno je, da bo prvo vozilo, ki pride na mesto plavajoče zbirne točke vozilo za izvleko in poškodovano vozilo, ter vodilno vozilo. Vsi ki pridejo za njimi, se postavijo okoli njih. Postopki zbirne točke morajo biti končani čim prej, saj je možnost stika z nasprotnikom velika.

Improvizirane eksplozivne naprave na vozilih (VBIED) in improvizirane eksplozivne naprave (IED)

VBIED in IED so trenutno največja grožnja v asimetričnem bojevanju. Nasprotnik je pričel uporabljati te naprave zato, ker dajejo možnost sprožitve od daleč in možnost pobega s kraja napada. Včasih se zgodi, da uporabijo neposredni ogenj pred ali po napadu. V usposabljanje je potrebno vključiti zadnje podatke o IED in VBIED. Namen tega je, da moštvo prepozna IED, se zavaruje pred njim, ga označi in pravilno postopa. Z UXO (neeksplozivna sredstva) se ravna isto, kot z IED. Vse moštvo se mora truditi prepoznati maskirane IED.

Trend VBIED:

VBIED s samomorilskimi vozniki so največja grožnja v asimetričnem bojevanju. Ta vozila se poskušajo vriniti v konvoj med vožnjo. To je postalo neuspešno zaradi hitrosti konvojev in razdalje med vozili. Trenuten trend je, da se z njimi napada stoječ konvoj ali pa skupine vojakov. Postopek, s katerim se poskušamo zavarovati, je naslednji:

- obesimo napise v Arabščini »OSTANI 100 m ZA VOZILOM – NE PRHITEVAJ«, vidne na 50 m,
- uporaba nebojne ročne bombe, da opozoriš vozilo, ki se je preveč približalo,
- uporaba vsa možna sredstva elektronskega in proti elektronskega bojevanja,
- uporaba betonskih stožcev in/ali pregrad z napisom STOP na razdalji 100 m od točke ustavljanja,
- če sumljiva vozila ignorirajo vsa ta opozorila in se približajo pod 50 m lahko po njih deluješ z opozorilnim strelom in po potrebi stopnjuješ moč napada.

Kako naj bi VBIED izgledal:

- po navadi avto, včasih lahki tovornjak,

- vidi se, da je vozilo naloženo/vozi tovor (zadnja os vozila),
- v vozilu je en moški, voznik namreč, v srednjih dvajsetih, oblečen povsem normalno ali pa povsem narobe za ta tip vozila. Lahko je kratko postrižen in sveže obrit, kar je del njihovega očiščevalnega rituala,
- agresivna vožnja (ta faktor ne odloča o tem, ali lahko delujemo po vozilu),
- nekatera vozila stojijo ob cesti in jih prožijo od daleč.

Kako VBIED naj ne bi izgledal:

- veliki tovornjaki ali avtobusi,
- več oseb v vozilu ali družine v vozilu,
- agresivna vožnja (tak način vožnje je za njihovo kulturo normalen),
- stoječe vozilo na robu ceste, okoli katerega so ljudje.

Slika 36: Primer VBIED



Vir: FM 04-27 Convoy Leader Training (2004, str. 32)

Reakcija na VBIED:

Vozila, ki se hitro približujejo konvoju, imajo karakteristike VBIED in ne upoštevajo opozoril predstavljajo resno grožnjo konvoju. Imamo 100-metrsko cono, v kateri približevanje ni dovoljeno in na vozila, ki so sumljiva se lahko deluje na oddaljenosti pod 50 metrov. Točka merjenja naj bi bil voznik vozila. Delujemo s kratkimi rafali po vetrobranu na voznikovi strani. Zadetek v gume ali v blok motorja bo vozilo upočasnilo, vendar pa ne nujno ustavilo. S stoječimi vozili, ki bi lahko predstavljala VBIED ravno tako, kakor bi ravnali z IED, oziroma z UXO.

Trend IED:

- IED je največkrat detoniran na žico (žica za zvočnik, detonacijska vrstica, rumena žica z vžigalno kapico) ali na daljinski vžig (avto alarm, mobitel, odpiralec garaže, radijska postaja),
- IED je ponavadi sestavljen iz minometne mine, artilerijskega projektilom plastičnega eksploziva, TNT, ali drugih eksplozivnih teles. Ponavadi že sami po sebi povzročajo fragmentacijski učinek,
- lokacija, od koder se detonira, je ponavadi v bližini, da omogoča vidno polje nad IED (150 do 200 m),
- tipično maskiranje IED je v stvareh, ki so podobne smetem ob cesti, v pokvarjenih vozilih ob cesti, kontejnerjih ob cesti in gumah. IED so skriti za prometnimi znaki ali dvignjeni na

- drevo, postavljeni so tudi za obcestnimi kamni. Lahko so tudi zakopani v makadamskih cestah ali postavljeni v luknje na asfaltnih cestah,
- nasprotnik je znan po tem, da uporablja vabe. To so objekti, ki izgledajo kot IED in so postavljeni na očitna mesta z namenom, da zaustavijo ali upočasnijo konvoj v odseku, kjer je postavljen pravi IED. Večkrat je postavljenih več IED naprav na isti lokaciji,
 - IED je večkrat uporabljen tudi z nadvozov. Ponavadi so te naprave vržene z nadvoza na konvoj ali pa obešene na izmerjeno dolžino vrvi tako, da zadenejo voznika, oziroma vetrobransko steklo. Uporabljene so bile tudi potezne vrvice in pa žica iz klavirja, ki je nastavljena na taki višini, da obglavi namerilca,
 - tako moški, kot ženske vseh starosti postavljajo IED,
 - večina IED je postavljena ponoči, da bi tisti, ki jih postavlja, ostal neopažen,
 - IED so postavljeni tudi ob zgodnjih jutranjih urah in uporabljeni proti prvemu konvoju, ki pride mimo,
 - ohrani razdaljo najmanj 300 m od možnega IED/UXO, kajti lahko ga sprožiš z radijskimi valovi, oziroma lahko ga kdo sproži na daljavo,
 - nasprotnik je pričel zažigati gume na asfaltni cesti, zato da stopi asfalt in pod njega vstavi IED. To potem zgleda kot nova zaplata na asfaltni cesti,
 - napadu z IED zdaj večkrat sledi še napad z orožjem manjšega kalibra ali pa z RPG. To je že kompleksna zaseda in lahko pride z več strani naenkrat,
 - nasprotnik je začel tudi rezkati IED, da ima večjo fragmentacijsko moč, ali pa v IED vstavi koščke mila namočene v gorivo, da se vžgejo in prilepijo na žrtev,
 - IED so večkrat postavljeni na križiščih in ovinkih, kjer je verjetno, da bodo večja vozila zapeljala na bankino.

Reakcija na IED/UXO:

Naslednji postopek, »5C«, ali po naše »5P«, opisuje standardni postopek reakcije na IED/UXO, kateri je bil opažen pred detonacijo. Namen tega postopka je, da zavarujemo enoto in mesto najdbe IED. UXO obravnavamo enako, kot IED. Vse osebje v konvoju mora biti pozorno na maskirane IED v njihovem sektorju opazovanja.

POSTOPEK:

Potrdi in sporoči (»clear and report«)

- prvo vozilo, ki opazi IED, da znak s smernikom, ki kaže v smer stika ter označi IED z vnaprej določenim signalom,
- najbližje vozilo, ki je od IED oddaljeno več kot 100 m, poroča po radijski zvezi lokacijo IED, vrsta/opis/izgled, kaj je tam, v kateri smeri in razdalja (npr. tu vozilo 4, možen IED, na 3, 100 m), za označitev IED se da uporabiti steklenico vode, ki jo na pol napolnimo z obarvano vodo in potem na steklenico namestimo zastavico,
- poveljnik konvoja potrdi prisotnost IED in takoj stopi v stik z nadrejenim poveljstvom in podporno EOD enoto, za kar uporabi IED/UXO poročilo. Potrebno je tudi poročati po frekvenci lokalnih policijskih sil, da se obvestijo tudi drugi konvoji.

Počisti:

- vsi poveljniki vozil morajo takoj reagirati in postaviti vozila najmanj 300 m stran od IED. Možna je takojšnja detonacija, saj je bil IED odkrit. Bodi pozoren, če je na tem območju še kakšen IED,
- ko se konvoj umakne na varno razdaljo najmanj 300 m, se prvi ali zadnji »gun truck« premakne za pregled 25/50. Išče sekundarne IED, vidno detonacijsko vrstico oz. žico. Voznik in sovoznik iščeta prožilne naprave, medtem ko namerilec išče osebo, ki bi lahko prožil IED,
- drugi »gun truck« bo dajal varovanje konvoju in tudi spremljal prvi »gun truck«. Če je najden še kakšen IED, potem se uporabi isti postopek. Če zaradi terena pregleda 25/50 ni možno izvesti z vozilom, potem ga opravijo vnaprej določeni vojaki izkrcano. Ta vrsta pregleda mora biti podprta z orožjem za direkten ogenj, predvsem s strelci in lahкими puškomitraljezi.

Postavi varovanje:

- zavaruj okolico najdbe IED z namenom, da v bližino ne pridejo nepooblaščen osebe. 300 m za manjše naprave, 1000 m za kombinirana vozila in 2000 m za tovornjak.

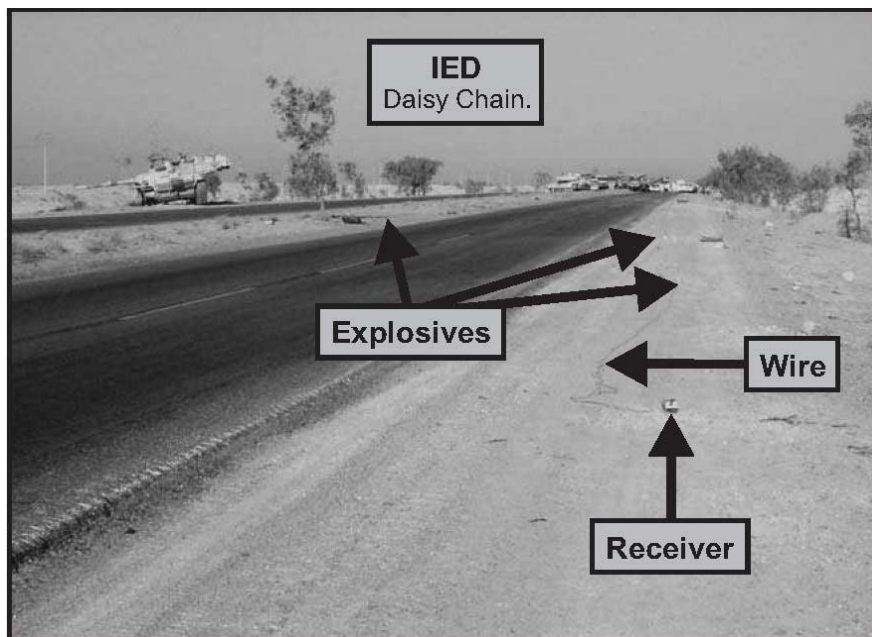
Pokontroliraj:

- ohrani vidni stik z IED, da lahko vidiš, če se kdo približuje IED ali se ga dotika. Takoj poročaj približevanje IED po liniji vodenja in poveljevanja.

Preveri

- preveri, če so na območju, kjer boš postavil varovanja še drugih IED.

Slika 37:Primer IED



Vir: FM 04-27 Convoy Leader Training (2004, str. 41)

IED indikatorji:

- odsotnost otrok in žensk, kjer se navadno nahajajo,
- očitne spremembe v posameznih območjih (v določenem sektorju je ogromno civilnega prebivalstva, nekaj ulic naprej ni civilnega prebivalstva),
- neprisotnost prebivalstva na pomembnih točkah v mestu (npr. tržnici...),
- hitre spremembe gibanja množice,
- neprisotnost vladne policije, odhajajo hitro iz območja-vedo da je postavljen IED,
- hitre spremembe v prometu-odsotnost vozil, kjer navadno so prisotna,
- signaliziranje ob cesti, z lučmi, signalnimi naboji,
- sumljivo gibanje oseb v nadstropjih, strehah, kjer jih navadno ni,
- prisotnost vozil in oseb na nadvozih (obvezno spremeni pas pod nadvozom) nevarnost posebej za namerilca-žica, IED,
- prisotnost medijskega osebja, snemalcev, fotografov,
- zasledovanje vozila za konvojem dalj časa-nenadoma vozilo zavije iz poti,
- nove luknje na cesti,
- ovire na cesti, zoženja cest,
- bankine na križiščih, kjer je večja možnost naleta na IED,
- posode z gorivom ob cesti, okvarjeno vozilo na cesti,
- prometni znaki, odbojne ograje ob cesti-na notranjem deli možen IED.

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani desetnik Tomaž Kadirnik izjavljam, da sem avtor zaključne naloge z naslovom Logistična oskrba s konvoji pod mentorstvom stotnika Jake Konjarja in nadporočnice Mihaele Urbanc.

Celje, 22.11.2011

Podpis: