

ŠOLA ZA ČASTNIKE
22. GENERACIJA
VED 52015 ČASTNIK ZA TEHNIČNO VZDRŽEVANJE

ZAKLJUČNA NALOGA

BOJNI LOGISTIČNI KONVOJI



Kandidat-slušatelj: Poročnik Drago Cesar

Mentor: Stotnik Robert Slak

Maribor, november 2011



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO
Slovenska vojska
Poveljstvo za doktrino, razvoj,
izobraževanje in usposabljanje
Šola za častnike

Številka:

Datum:

ZAKLJUČNA NALOGA

BOJNI LOGISTIČNI KONVOJI

Kandidat : Poročnik Drago Cesar

Mentor: Stotnik Robert Slak

Maribor, november 2011

II

Engelsova ulica 15, 2111 Maribor
Telefon: 02 332 2227, fax: 02 332 1035, e-pošta: pdriu@mors.si
Identifikacijska št. za DDV: (SI) 47978457, MŠ: 5268923, TRR: 01 100-6370191114a

III

Engelsova ulica 15, 2111 Maribor
Telefon:02 332 2227, fax: 02 332 1035, e-pošta: pdriu@mors.si
Identifikacijska št. za DDV: (SI) 47978457, MŠ:5268923, TRR:01 100-6370191114a

IZVLEČEK

Sestavljanje logističnih konvojev je ena od osnovnih nalog logistike. Sodobne vojaške operacije, predvsem pri asimetričnem bojevanju dajejo vedno večji poudarek na razvoju bojne logistike. Premiki logističnih enot na področju izvajanja operacij so v veliki meri podvrženi napadom ter so s tem postale glavni cilj nasprotnika. Moderne smernice bojevanja ter logističnega oskrbovanja so za posledico proizvedle veliko ogroženost logističnih enot. Potreba po samozadostnosti logističnih konvojev v smislu sposobnosti samoobrambe je postala nuja logističnega vsakdana. Predvsem velike vojaške sile (ZDA) so se pri svojih delovanjih v prvih bojnih linijah soočile z obrambnimi problemi logistike, predvsem pri napadih na urejene vojaške konvoje. Največ težav je pri formiranju bojnih konvojev logistike zaznala kopenska vojska ZDA (US Army), ki dovaža razrede logistične oskrbe neposredno na prve linije bojne črte. Logistične enote vojaških koalicij, katere so se prve srečale z asimetričnim bojevanjem so kmalu spoznale, da je taktika transportnih enot, ki so jo spoznale iz priročnikov preživefa. Sodobno gverilsko bojevanje nasproti sodobnim armadam narekuje sprejetje drastičnih sprememb v načinu razmišljanja, taktik in usposabljanja logističnih enot v vojskah NATO.

Ključne besede: asimetrično bojevanje, logistične enote, bojni konvoji logistike, usposabljanje logističnih enot, kopenska vojska ZDA (US Army).

SUMMARY

Assembling the logistics convoys is one of the basic functions of logistics. Modern military operations, particularly in asymmetric warfare placed increasing emphasis on the development of combat logistics. The movement of logistics units in the field of operations to a large extent subject to attacks and they became the main goal of the opponent. Modern warfare and logistics guidelines for supplying the result produced a lot of threat logistics units. The need for self-sufficiency in terms of logistics convoys ability of self-defense logistics has become a necessity of everyday life. In particular, large military forces (U.S.) had its operations in the front lines of defense faced logistical problems, especially in attacks on military convoys organized. Most problems in the formation of combat logistics convoys the U.S. Army (U.S. Army), who are flying in logistics classes directly to the first line of battle. Military coalition logistics units, which were first confronted with the asymmetric warfare was soon realized that the tactic of transport units, which was realized from outdated manuals not work. Modern guerrilla warfare against a modern army calls for a drastic change in the way of thinking, tactics, training and logistics units in the armies of NATO.

Key words: asymmetric warfare, logistic units, combat logistics convoys, training, logistic units, U.S. Army

KAZALO VSEBINE

1 UVOD.....	1
1.1 IZHODIŠČE ZAKLJUČNE NALOGE.....	1
1.2 NAMEN IN CILJI RAZISKAVE.....	1
1.3 METODE DE LA.....	1
1.4 STRUKTURA ZAKLJUČNE NALOGE.....	1
2 OSNOVE DELOVANJA BOJNIH KONVOJEV.....	2
2.1 RAZVOJ VOJAŠKIH KONVOJEV DO DANAŠNJIH DNI.....	2
2.2 IZKUŠNJE LOGISTIČNIH ENOT IZ DRUGE SVETOVNE VOJNE.....	3
2.2.1 Zavezniške sile.....	3
2.2.2 Sile osi.....	4
2.3 DELOVANJE TRANSPORTNIH ENOT KOALICIJE MED VOJNO V IRAKU.....	4
2.3.1 Razvoj dodatne zaščite na vozilih.....	5
2.4 PREDPISI NA PODROČJU FORMIRANJA BOJNIH LOGISTIČNIH KONVOJEV.....	6
2.4.1 Organizacija konvoja.....	7
2.4.2 Označevanje in postavitve vozil.....	10
2.4.3 Formiranje konvoja.....	11
2.4.4 Postopki v primeru okvar ali prometne nesreče.....	13
2.5 UREDITEV LOGISTIČNEGA TRANSPORTA V SLOVENSKE VOJSKE.....	14
2.5.1 Naloge transportne čete.....	14
2.5.2 Zmožnosti transportne čete.....	15
2.5.3 Uporaba TRAČ in zahteve.....	15
2.5.4 Sestava in oprema transportne čete.....	15
3 SMERNICE RAZVOJA USPOSABLJANJA SODOBNE LOGISTIKE.....	17
3.1 IMPROVIZACIJE NA VOZILIH LOGISTIKE.....	17
3.2 IZVAJANJE DODATNE ZAŠČITE NA VOZILIH V VOJSKI ZDA.....	18
3.3 SODOBNA BOJNA LOGISTIČNA VOZILA.....	18
4 PRAKTIČNA SPOZNANJA NA PODROČJU DELOVANJA LOGISTIČNIH KONVOJEV ..	19
4.1 UČENJE IZ IZKUŠENJ.....	19
4.2 IZDELAVA NOVIH SMERNIC DELOVANJA TER TAKTIČNIH PRIROČNIKOV NATO..	19
4.3 IZKUŠNJE SLOVENSKE VOJSKE NA PODROČJU BOJNIH LOGISTIČNIH KONVOJEV ..	19
4.3.1 Lastne izkušnje na terenu (ISAF).....	20
5 ANALIZA IN PREDLOGI RAZVOJA TRANSPORTNIH ZMOGLJIVOSTI V SLOVENSKE VOJSKE ..	25
5.1 TRENUTNO STANJE TRANSPORTNIH ZMOGLJIVOSTI V SLOVENSKE VOJSKE ..	25
5.1.1 Zmožnosti transportne čete do 2011.....	25
5.1.2 Reorganizacija TRAČ ter nova formacija po 2011.....	25
5.1.3 Predvidena organizacijska shema TRAČ po letu 2011.....	26
5.2 USPOSOBLJENOST SLOVENSKEH VOJAKOV ZA DELOVANJE V BOJNI TRANSPORTNI LOGISTIKI.....	26
5.3 PREDLOGI IZBOLJŠAV PRI URJENJU VOJAKOV LOGISTIČNIH ENOT SLOVENSKE VOJSKE.....	26

5.4 MOŽNOSTI DOBAVE BOJNIH LOGISTIČNIH VOZIL IN NADGRADENJ OBSTOJEČIH	27
6 ZAKLJUČEK.....	28
LITERATURA.....	29
VIRI.....	29
SEZNAM SLIK IN TABEL.....	30
SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC	31
PRILOGE	31
IZJAVA O AVTORSTVU ZAKLJUČNE NALOGE	32

1 UVOD

1.1 IZHODIŠČE ZAKLJUČNE NALOGE

Izhodišče zaključne naloge je pregled razvoja logističnih enot znotraj NATO držav, predvsem pa logističnih enot Kopenske vojske ZDA, ter pripravljenost na izzive asimetričnega bojevanja. Naloga se bo razen prikaza zgodovine razvoja bojnih konvojev omejila na trenutna spoznanja sodobnih vojska pri premikih logističnih konvojev na področja operacij. Naloga bo izhajala iz hipoteze, s katero želim dokazati, da se osnovno usposabljanje vojakov logističnih enot NATO v kvaliteti enači z usposobljenostjo vojakov bojnih enot. Naslednja trditev je, da se sredstva in taktika logističnih enot sproti in kvalitetno prilagaja spremenjenim okoliščinam, ki so nastale kot učenje iz izkušenj delovanja bojnih transportnih enot na terenu.

1.2 NAMEN IN CILJI RAZISKAVE

Cilji te zaključne naloge so:

- predstaviti zgodovino formiranja logističnih konvojev,
- predstaviti izzive logističnih enot pri asimetričnem vojskovanju,
- predstaviti uporabnost učenja iz izkušenj v praksi delovanja transportnih enot,
- predstaviti moje ideje in razmišljanja v zvezi z razvojem usposabljanja,
- predstaviti moje ideje in razmišljanja v zvezi z razvojem tehničnih sredstev transportne logistike.

1.3 METODE DELA

Zaključna naloga bo temeljila na naslednjih metodah:

- metoda analize, ki bo uporabljena za zgodovinski pregled razvoja logističnih konvojev
- metoda analize pisnih in elektronskih virov
- deskriptivna metoda, ki bo v pomoč pri postavitvi in raziskovanju postavljenih hipotez
-

1.4 STRUKTURA ZAKLJUČNE NALOGE

Osnovni del uvodnega dela naloge bo temeljil na bogatih izkušnjah delovanja logistike na vseh nivojih v obdobju druge svetovne vojne (Nemčija) ter na izkušnjah koalicijskih sil pri oskrbi enot v vojni v Iraku. Osrednji del bo predstavil trenutne razmere na področju transportnih enot ter transportne tehnologije držav NATO. Poudarek bo predvsem na kopenskih premikih konvojev z vsemi razredi oskrbe. Analitični del pa bo potrdil hipotezo, da se logistične enote NATO ter s tem logistične enote Slovenske vojske uspešno prilagajajo sodobnim trendom delovanja na področju operacij.

2 OSNOVE DELOVANJA BOJNIH KONVOJEV

Formiranje bojnih konvojev ni domislica sodobnega bojevanja, uporabljali so jo že v antičnih časih. Pravo umetnost na tem področju je razvil grško makedonski vojskovodja Aleksander veliki, saj je za premik ogromnih sil na velikih razdaljah potreboval dobro organizirano oskrbo z vsemi vrstami artiklov. V današnjem ozkem pogledu bojna kolona logistike predvideva lastno samostojno obrambo, čemur v davnini ni bilo tako. Oskrba v antičnih časih se je naslanjala predvsem na velike ladijske prevoznike, ki so ob obali proti bogatemu plačilu dovažali sveže zaloge za potrebe bojnih delovanj.

Naslednje večje ime na svetovnih bojiščih je vsekakor najbolj znan vojaški teoretik Sunzi. V svojih delih je izrecno poudarjal kot veliko prednost asimetrično bojevanje. Prevara nasprotnika, ustvarjanje kaosa, psihološkega pritiska ter razkola med nasprotnikove sile je bila stalnica teoretičnih zamisli, ki jih je Sunzi uveljavljal tudi v praksi.

2.1 RAZVOJ VOJAŠKIH KONVOJEV DO DANAŠNJIH DNI

Pri razvoju modernih cestnih logističnih konvojev je imela vsekakor v načinu dela in organiziranja prednost Kopenska vojska ZDA. Od nastanka motornih vozil ter po preboju Fordove tovarne vozil z modelom »T«, se je vojska ZDA že pred prvo svetovno vojno odločila logistično podporo podpreti z konvoji sestavljenimi iz cestnih vozil. Uporaba transportnih vozil na motorje z notranjim izgorevanjem v začetni fazi ni doprinesla z večjimi količinami dostavljenih sredstev, je pa drastično povečala hitrost dostave na prve bojne črte. Vzporedno se je razvijal tudi segment oskrbe z gorivom, kar je bila v časih pred in po prvi svetovni vojni dobra popotnica za pripravo na drugo svetovno vojno. Naslednja velika prednost razvoja konvojev je izboljšanje civilnih cest, informacijske ter logistične infrastrukture. Za vojaške potrebe ter po vojni za civilne so v Franciji za skoraj dva milijona vojakov zgradili vso vojaško infrastrukturo. Teh konvojev in priprav še ne moremo smatrati za bojne konvoje, čeprav so imeli čisto vojaško strukturo. Delovali so namreč globoko v frontnem zaledju, kjer se z vojaškega stališča ni kaj bistvenega dogajalo.

V organizacijskem smislu se je prvi večji premik zgodil po prvi svetovni vojni. Kopenska vojska ZDA se je odločila na podlagi takratnih bojnih izkušenj organizirati prvi konvoj, ki bi prepotoval območje ZDA od vzhodne obale na zahodno. Pri pripravi konvoja je sodeloval tudi vojaški strateg Dwight. D. Eisenhower, kar je dalo nalogi v določenem obdobju še poseben pomen. Začetek poti je konvoj pričel v Washingtonu. Pri premiku 81 vozil so bili vključeni tudi zunanji opazovalci iz vseh rodov vojske ZDA.

Pri premiku tako velike enote so naleteli na precej ovir, ki so jih kasneje pod poveljstvom Dwight. D. Eisenhowerja v drugi svetovni vojni uspešno premagali. Kot največja pomanjkljivost je bila opredeljena cestna infrastruktura ZDA. Častniki, udeleženi v premik konvoja (24) so bili popolnoma brez izkušenj na tem področju. Posledično temu je botrovala nedisciplinarnost med vojaki, slabo tehnično znanje in odnos do tehnike. Konvoj se je kljub ogromnim zapletom prebil čez ozemlje ZDA, bil pa je osnova za temeljite organizacijske, učne in tehnične spremembe v logistiki.

2.2 IZKUŠNJE LOGISTIČNIH ENOT IZ DRUGE SVETOVNE VOJNE

2.2.1 Zavezniške sile

Druga svetovna vojna je po načinu izvajanja dostave logističnih artiklov do končnih porabnikov dosegla vrhunec v načrtovanju, obsegu in miselnosti. Prvič se na terenu pojavijo asimetrični načini bojevanja, ki v zadnjem obdobju delovanja logističnih konvojev pride še posebno do izraza. Druga svetovna vojna je pokazala, da brez razvite, hitro prilagajoče logistike ter transporta bojnih delovanj ni mogoče izvajati. Prestrukturiranje državnih infrastruktur v vojne pogone ni bil edini cilj držav na prvi bojni liniji. Pojavili so se ogromni izzivi transportnih enot po dostavi enormnih količin materiala na velike razdalje. Na zbirna območja armad so se premiki izvajali v glavnem z ladjami, železnicami ter po zraku. Na cilj je bilo vse skupaj vseeno prepeljati s kolesnimi vozili, vsekakor pa je v tem prednjačila ZDA z zaveznicami.

Nekonvencionalno delovanje oboroženih frakcij ali organiziranih sil večjega obsega je postala stalnica delovanja na skoraj vseh konfliktnih žariščih širom sveta. Glavni cilji glede na premoč sodobnih vojska danes ni absolutna zmaga. Z dolgotrajnim in stalnim pritiskom na sovražnem ozemlju se poskuša vplivati na psiho močnejšega nasprotnika, doseči spremembo politike na njihovem domačem terenu in v končni fazi doseči zmago brez direktne konfrontacije na terenu (<http://www.transchool.eustis.army.mil/museum/RedBallIntro> dostop dne 11.11.2011).

Kot največjo operacijo logistične podpore zahodnih zaveznikov med drugo svetovno vojno je vsekakor potrebno omeniti odpiranje druge fronte v Evropi na dan »D«. Za prevoz 450.000 ton raznovrstnega materiala v 22. dneh operacije »Red Ball Express« so zavezniške sile potrebovale 6000 tovornjakov. Bojni konvoji s spremstvom so oskrbovali enote na razdalji od obale Normandije do prvih kontaktov z nasprotnikom. Predvsem so imeli velike težave s preveliko hitrostjo napredovanja lastnih sil v notranjost Francije. Zavezniki so v enem mesecu prodrli več kot 400 kilometrov v notranjost, kar je raztegnilo poti logistične oskrbe. Nujno so se v same logistične konvoje vključile enote inženirije ter vojaške policije. Slednje so bile zadolžene za varnost konvojev, označevanje poti ter nevarnih odsekov. V kasnejših delih vojnega delovanja so naloge vojaške policije prevzele skupine za kontrolo prometa, današnje CMMT (<http://www.transchool.eustis.army.mil/museum/RedBallIntro> dostop dne 11.11.2011).

Glavna zaščita bojnih konvojev v prvi fazi premikov so bili težki mitraljezi, ki so jih pritrjevali na tovornjake. Bila je osnovna zaščita pred naleti nemških letal, kasneje pa za obrambo pred nemško pehoto, ki je zaostajala za svojimi rednimi enotami. Nemci so napadali logistične konvoje tudi z znanimi raketami V1 (<http://www.transchool.eustis.army.mil/museum/PersonalStoriesRedball> dostop dne 11.11.2011).

Naslednja prelomnica razvoja bojnih konvojev se je za Američane zgodila na Pacifiku, kjer je bilo v gosti džungli praktično nemogoče popolnoma varovati vozila in moštvo. Na začetku slabo oborožena logistika je sčasoma dobila na vozila dodaten oklep ter oborožitvene sisteme za lastno obrambo, kar se je še posebno izkazalo kasneje v vojni v Vietnamu. Težave so logistične enote imele predvsem s pomanjkanjem težkega orožja, ki jim po formaciji ni pripadalo. Delno so svoje težave reševali s kanibalizacijo opreme drugih enot, predvsem pehote. Kot nenapisan standard sta se na vozilih pojavili orožje Browning 12,7 mm ter kaliber mitraljezov 7,62 mm (<http://www.transchool.eustis.army.mil/museum/GTHardened>).

2.2.2 Sile osi

Kot glavna gonilna sila na strani sil osi (Nemčija, Italija, Japonska,...) je Nemčija za potrebe vojne, ki jo je načrtovala, potrebovala velik kvaliteten ter miselni preskok za organizacijo bojne logistike.

Nemška vojska je imela pred drugo svetovno vojno transportno logistiko organizirano pod okriljem generalnega intendanta. Poveljeval je sistemom železniškega prometa, cestnega ter rečnega prometa. Načelnik nemškega vojaškega transporta pa je pokrival ozemlja na območju Nemčije, zasedena področja ter vsa območja vojaških operacij. Na domačih tleh je tesno sodeloval z ministrom za transport, na zasedenih območjih pa z generalštabom. Popolno avtonomijo je imel na območju vojaških operacij (Prebilič V. 2006 str. 271).

Nemci so se precej hitro na terenu srečali z asimetričnim (partizanskim) načinom bojevanja. Partizanske enote so po pričetku operacije Barbarossa v Rusiji narasle na neverjetnih 700.000 in več, kar je predstavljalo velik problem v nemškem zaledju ter posledično logističnim enotam. Predvsem brezkompromisnost na obeh vojskujočih si straneh je botrovala, da so Nemci partizanske enote imeli za navadne bandite. Temu primerno jih na svojo nesrečo niso obravnavali kot grozečo nevarnost svojemu bojnemu delovanju na strateški ravni. Nemške enote so partizani z svojo vztrajnostjo predvsem izčrpavali, dokler niso dobili dovolj velikega obsega za bojno delovanje.

Po podatkih zadnjih priprav Nemcev za operacijo Citadela so partizanske enote kontinuirano napadale nemške konvoje. Po njihovih podatkih so le te v juniju 1943 poškodovale 298 lokomotiv, 1122 vagonov in 44 mostov. Vse skupaj je zelo zamaknilo začetek Nemških operacij ter pri bojnih enotah brez oskrbe velike izgube. Zanemarjanje dejanske bojne vrednosti ruskih partizanov se je tako negativno odrazilo na bojnih zmožnostih nemške armade. (Westwood, 2005, stran 6).

Glavnina nemških logističnih konvojev se je naslanjala na transport železniškega sistema, malo poudarka so dajali cestnim povezavam, še posebej če pomislimo na blato ruskih step. Varovanje transportov (vsakega posebej) bi bila za nemški Wehrmacht preveliko breme. Zato so se na terenu za varovanje naslanjali na SS enote, ki so delovale na okupiranem področju. Poskusili so tudi z uveljavljanjem oklepnih lokomotiv in oboroženih vagonov. Stroški in čas niso dovoljevali takšnih posegov. Partizanske enote so s priznanjem statusa s strani Rdeče armade bolj organizirano in še uspešneje delovale proti Nemcem. Bojne transportne konvoje, ki so v nemški vojski potekali predvsem po železnici pa so še dodatno ovirali s sabotажami delavci na sovjetskih železnicah.

Grobi povzetek razlik bojne logistične oskrbe na strani nemških in zavezniških sil je v načinu transporta, na ozemljih na katerem sta delovali ter načinu razmišljanja. Če se je nemška vojska pri logističnem transportu naslanjala predvsem na železnico se je zavezniška predvsem na taktičnem nivoju na cestna vozila. Nemška logistika je ves čas delovala na zasedenih ozemljih, kjer so jih partizanske enote silile v asimetrično bojevanje, kar se v pretežni meri zavezniškim silam ni dogajalo. Moralna in fizična pomoč domačega prebivalstva je šla zaveznikom prav tako na roko.

2.3 DELOVANJE TRANSPORTNIH ENOT KOALICIJE MED VOJNO V IRAKU

Sodobne spremembe v opreми in oboroževanju so se zgodile v prvih operacijah v Somaliji (1992). US Army se je odzvala na krizne razmere ter sodelovala pri humanitarni oskrbi prebivalstva. Veliko število odpadniških frakcij na tem področju je botrovalo, da so enote kopenske vojske ZDA kmalu v spopadih naleteli na upornike. Ti so v hitrih napadih s predvsem sovjetskim orožjem ter poltovornjaki napadali slabo ali nezaščitene mednarodne

konvoje pomoči. Pojavila se je potreba po dodatni zaščiti, v začetku so se poslužili izkušenj iz vietnamske vojne. Avtomobile so obložili z vrečami peska ter namestili težke mitraljeze na vozila. To je bilo obdobje, ko so ameriške enote v operativno uporabo uspešno uvajale vozila z zaščito HMMWV (M1114). Prve izkušnje so bile dobre, a vozila niso bila dostavljena v zadostnih količinah (www.transchool.eustis.army/mil/museum/SOMALIA).

Na podlagi prvih bojnih izkušenj po vojni v Vietnamu so pehotne enote na vozilih zahtevale naslednje:

- balistična zaščita v krogu 360 stopinj
- zaščita do 6 kg eksplozije mine
- podstavek za namestitev težkih mitraljezov

Na podlagi prvih dospelih primerkov HMMWV z modelno oznako MX1109 se je pokazalo takšno razmišljanje za zelo uspešno. Novi HMMWV je bil kasneje prisoten tudi na kriznih žariščih na Balkanu in Kosovu (www.transchool.eustis.army/mil/museum/HMMWV).

Statistika je med žrtvami koalicije v Iraku v času od 2003-2009 dovolj zgovorna. Po področjih vzrokov smrtnih žrtev je na prvem mestu eksplozija improviziranih sredstev (IED), na drugem mestu so avtomobili bombe, helikopterske izgube,... Improvizirana eksplozivna sredstva so najučinkovitejša saj razen eksplozije povzročajo s svojimi fragmenti poškodbe v okolici ter na večje razdalje na živo silo. Večina IED je zamaskirana ter vodeno prožena na daljavo s pomočjo sodobnih radijskih in telekomunikacijskih sredstev. Sama IED ne povzroča grožnje večjemu številu vozil v konvoju. Šele zasedna taktika gverilskih enot omogoča večjo učinkovitost uničevanja konvojev. S sprožanjem posameznih IED se doseže zaustavitev konvoja, kanaliziranje delovanja, uničevanje natančno določenih vozil v konvoju. V dosedanjih konfliktech je zaznana uporaba orožja, kot so AK-47, protioklepna orožja razreda Zolja, ki pa so predvsem ruske izdelave. Ob napadu na konvoj prihaja po navadi do kompleksnega napada z več vrstami orožij. Med njimi so tudi pehotne mine, bombe ter ogenj ostrostrelcev (<http://www.defense-update.com/features/du-3-04/IED>).

Kopenska vojska ZDA deli večino napadov na nenačrtovane in načrtovane. Napadalci pri kompleksnem napadu uporabljajo za napad predvsem višja nadstropja ali strehe. Prve tarče v konvoju so težki mitraljezi, nezaščiteni deli, poveljujoči,... Gverilska taktika posledično zahteva hiter umika iz cone delovanja. Mesta napada napadalcu po navadi omogočajo hiter umik, za transport uporabljajo lažja, hitra prevozna sredstva. Najpogosteje za zaustavljanje konvojev uporabljajo pokvarjene avtomobile ali kakšen drug predmet zaradi katerega se konvoj zaustavi ali vsaj občutno upočasni (<http://www.usadojo.com>).

Obveščevalna dejavnost upornikov na področju operacij koalicije v Iraku 2003-2009 je ugotovila precej šibkih točk logistike. Na vozilih so to predvsem spodnji in zgornji deli. Posledično se večina IED nastavlja na podvozih in premostitvenih jarkih. Uporniki pri svojem delovanju uporabljajo vse oblike asimetričnega (gverilskega) bojevanja. Pri tem se ne ozirajo na lastne civilne žrtve, ki jih vojaška terminologija označuje kot kolateralno škodo (<http://www.comw.org/warreport/fulltext>).

2.3.1 Razvoj dodatne zaščite na vozilih

V začetku delovanj v iraških vojnah logistični konvoji niso imeli vozil namenjenih za zavarovanje konvojev. HMMWV namreč ni bil standard vozil za logistične enote US Army. Dodatne težave je povzročalo dejstvo, da proizvodnja takšnih vozil ni zadoščala za potrebe na terenu. Večina teh vozil pa je bila v tem času na več kriznih žariščih po vsem svetu (Balkan). Posledično razmeram in potrebam na več žariščih je kopenska vojska ZDA razvila več sistemov enega osnovnega HMMWV.

Za zaščiten prevoz tovora s tovornjaki so kopenske enote ZDA razvile sistem tovornjakov HEMTT. To proizvodno linijo tovornjakov uspešno uporabljajo za razvoj prevoza vseh razredov oskrbe, tudi za prevoz goriva in streliva. Vsa tehnologija temelji na znanji kolesnikov 8x8, kar zagotavlja odlične terenske karakteristike bojnih vozil logistike (<http://www.army.mil/factfiles/equipments/wheeled>).

2.4 PREDPISI NA PODROČJU FORMIRANJA BOJNIH LOGISTIČNIH KONVOJEV

Slovenska vojska za urejanje regulativ in ostalih predpisov na področju konvojev ter bojnih konvojev uporablja NATO standardizirane ter US Army predpise in priročnike. Tako se je pri načrtovanju in predpisih najbolje opirati na teoretična določila izkušenih vojska in preverjenih praks.

Zadnja taktično in tehnično dodelana literatura na področju formiranja logističnih konvojev ter predvsem bojnih konvojev logistike datira v leto 2003 na podlagi Iraške vojne. Vse ostale publikacije so nadgradnja izkušenj ter teoretičnega in praktičnega dela na posameznih kriznih žariščih.

S priročnikom US Army »Taktične operacije konvojev 2003« ter priročnikom FM 55-30 »Army motor transport units and operations 1997« je zajeto bistvo delovanja bojnih logističnih konvojev. Z določenimi priredbami za Afganistanski teren je bil izdan tudi priročnik »Convoy operations in Afghanistan 2010« v izdaji CALL.

Slovenska vojska za bojno delovanje logističnih enot nima spisanih lastnih priročnikov, so pa implementirani v SOP-je enot, predvsem bojnih. Na področju transporta pa ima na podlagi zakonodaje kar nekaj predpisov:

- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-UPB3), UL RS 25/2006 z dne 9.3.2006
- Zakon o prevozu nevarnega blaga (uradni list RS, št. 79/1999) in Sklepa vlade RS o objavi prilog A in B k Evropskemu sporazumu o mednarodnem cestnem prevozu nevarnega blaga (ADR) (Uradni list RS, št. 9/2003).
- Pravilnik o udeležbi vojaških vozil v javnem cestnem prometu, Ur. list RS št. 119/09
- Direktiva o uporabi vojaških vozil SV, številka 804-96/2009-375 z dne 11.5.2010.
- Ukaz za zagotavljanje varčevalnih ukrepov pri uporabi vozil SV, številka 4301-6/2010-3 z dne 12.3.2010.
- SVS STANAG 2454 AMovP-1.
- SVS STANAG 2456 AMovP-3.
- SOP 200 za organizacijo dela oddelka S-4 poveljstva 1. BR SV, številka 804-502/2010-1 z dne 16.11.2010.

V ukazu za premike in transport v silah Slovenske vojske pa so naslednji dokumenti:

- Vojaška doktrina (PDRIU, Ljubljana 2006),
- Direktiva za premike in transport v Slovenski vojski, (GŠSV, št. 804-320/2010-1, z dne 18. 11. 2010),
- Doktrina vojaške logistike (PDRIU, Ljubljana 2008),
- Direktiva za logistično podporo Slovenske vojske (GŠSV, št. 804-12/2007-1, z dne 15. 3. 2007),
- Direktiva o razmejitvi pristojnosti in nalog med GŠSV, PSSV in PDRIU (GŠSV, št. 8041-6/2006-2, z dne 10. 7. 2006),
- Direktiva za izvajanje podpore države gostiteljice v Slovenski vojski, GŠSV, št. 801-13-1/2004-7, z dne 12.11.2004,
- Koncept logistične podpore delovanja v PEZ SV (GŠSV, št. 804-12/2007-5, z dne 29. 5. 2007),
- Izhodišča in usmeritve za formiranje centra za koordinacijo vojaških premikov SV, GŠSV, št. 801-13-1/2004-2, z dne 28. 6.2004,

- Izhodišča in usmeritve za vzpostavitev delovanja skupin za nadzor in kontrolo premikov, GŠSV, št. 804-01-6/2004-11, z dne 13. 6. 2005,
- Direktiva za uporabo vozil v SV (GŠSV; št. 804-96/2009-375, z dne 11. 5. 2010),
- Pravilnik o udeležbi vojaških vozil v cestnem prometu (UL RS, št. 111/09),
- Pravilnik za izvajanje standardizacije v MORS, (MORS; št. 007-7/2006-18, z dne 3. 7. 2007),
- Direktiva za poslovno planiranje in kontrolo (0100-98/2007-1, z dne 9. 10. 2007),
- Izhodišča in usmeritve za formiranje centra za koordinacijo vojaških premikov SV, (GŠSV, št. 801-13-1/2004-2, z dne 28. 6. 2004),
- Direktiva za načrtovanje, pripravo in izvedbo sodelovanja Slovenske vojske v mednarodnih operacijah in misijah (GŠSV; št. 871-37/2010-1, z dne 25. 11. 2010),
- SOP št. 1350 za načrtovanje, organiziranje, priprave in sodelovanje ter vodenje SV v OKO (PSSV, št. 804-399/2010-1 z dne 5. 10. 2010).

2.4.1 Organizacija konvoja

V skladu z veljavnimi standardi in predpisi so različne enote Slovenske vojske izdelale lastne SOP-je za področje transporta. Večina jih ni povzela vseh norm na področju bojnega delovanja, ampak se je osredotočila predvsem na mirnodobno formiranje konvojev oz. za konvoje, ki se ne srečujejo s prvo bojno linijo. Najbližje predstavi o formiranju konvojev za potrebe bojne naloge je trenutno SOP Transport iz 10. MOTB/1.BR/SV. SOP je živ dokument in je stalno podrejen spremembam, ki jih narekuje praksa. Poglavitni deli SOP-ja, potrebni za delovanje konvojev pa so:

- načrtovanje transportov
 - načrtovanje uporabe prevoznih sredstev se vodi mesečno, tedensko in dnevno.
 - za načrtovanje transportov se uporablja SOP 404 – Transport in premiki.
- vrste premikov
 - administrativni premik je premik ko ne pričakujemo delovanja nasprotnika na izvajanje premika. Za načrtovanje administrativnih premikov je odgovoren S4. Pri načrtovanju administrativnih premikov s S4 sodeluje S3 v okviru zahtev za zagotovitev delovanja.
 - 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. Za načrtovanje taktičnih cestnih premikov je odgovoren S3.
- faktorji načrtovanja
 - povprečje transporta je povprečje prevoženih kilometrov v eni uri, katero vsebuje tudi postanke med premikom. Pri tem se upošteva tudi stanje cest, kot npr. vrsta ceste, teren, vreme, nasprotnikove aktivnosti.
 - transport na dan linijsko; ena po dnevu operativne izmene; lokalno: dve po dnevu operativne izmene.
 - operativni dan; število ur na dan, kjer so vozniki normalno zasedeni.
 - čakalni čas; čas nakladanja in izkrcavanja (vsebuje čas čakanja, izpolnjevanja obrazcev...) Ko se planira se upošteva tudi čas obrokov, počitkov. Splošni faktorji planiranja so: tovornjaki, 2,5 ure za naklad in razklad po zaokroženem potovanju; kontejnerji, 1,5 za nakladanje in razkladanje po zaokroženem potovanju transportne zmogljivosti na dan; Število vozil x T/vozilu x Število premikov = T prevožene na dan

Po definiciji konvoja je konvoj lahko:

- Organizirana kolona vojaških vozil: je posebej označena skupina desetih ali več vozil, ki vozijo v isto smer z določeno hitrostjo na predpisani razdalji in katere premik odobri nadrejeno poveljstvo.
- Skupina vojaških vozil: je skupina treh do devetih vozil, ki vozijo v isti smeri z določeno hitrostjo in na predpisani razdalji.

Funkcije znotraj konvoja so:

- Vojaška spremljevalna vozila: so vozila z rumeno utripajočo lučjo, ki se uporabljajo za spremstvo skupin vojaških vozil.
- Skupinski prevoz oseb v prometu: je prevoz oseb z vojaškim motornim vozilom, v katerem se poleg voznika vozi več kot osem oseb.
- Poveljnik kolone ali skupine je vojaška oseba: ki je z ukazom določena, da organizira vožnjo vojaške kolone, ji poveljuje in je odgovorna za varno vožnjo.
- Vodja vojaškega vozila je oseba: ki je določena s posebnim ukazom nadrejenega poveljnika in ima vozniško dovoljenje za vožnjo motornih vozil najmanj B kategorije.
- Dajalec tempa častnik ali podčastnik, ki se pelje v prvem vozilu vsakega elementa v konvoju. Vzdržuje in prilagodi hitrost premika urniku vožnje oz. premika.
- Častnik ali podčastnik na začetju. Preverja in opazuje posamezna vozila, kolone ali skupine na posameznih točkah poti.

Vrste kolon:

- Odprta kolona: Vozila v konvoju vzdržujejo medsebojno razdaljo 100m podnevi in 40m ponoči.
- Strnjena kolona: Vozila se premikajo v strnjeni koloni in vzdržujejo 50m interval, ampak ne manj kot 20m pri najmanjši hitrosti.
- Infiltracija: Možne visoke hitrosti. Ostali promet ima majhen vpliv na posamezno vozilo.

Elementi premika:

- So glavni sestavni deli podkolone, po navadi so to čete,
- Izvidniška skupina: izvaja izvidovanje prometnic za izračun časov premika, preverja mostove in ocenjuje njihovo kapaciteto. Določa kritične točke, ovire in če je čas, nadomestne komunikacije
- Predskupina: izviduje novo območje razmestitve in vodi elemente kolone do in v novo območje.

Hitrost premika:

- Ne prekoračujemo maksimalne dovoljene hitrosti.
- Nasprotnikova aktivnost je lahko edini razlog za prekoračitev dovoljene hitrosti.
- Razmere na cesti lahko narekujejo manjše hitrosti.

Elementi vodenja premikov:

- Začetna točka (ZT)
- Odstopna točka (OT)
- Kontrolna točka (KT)
- Nadzorna točka (NT)
- Pripravljalno območje (PO)
- Ruta (komunikacija)

Odgovornosti sodelujočih v konvoju:

- Poveljnik konvoja je odgovoren; da se izvedejo potrebni postopki za varovanje tovora, izdela in izpelje načrt varovanja konvoja. Podaja naloge podrejenim v skladu z načrtom izvedbe konvoja. Izvede potrebna dejanja, da zagotovi disciplino in nadzor nad konvojem. Izda povelje za premik. Zagotovi, da imajo vsa vozila karto poti z označenimi kontrolnimi točkami, dostavnimi točkami in zbirnimi točkami. Zagotovi zaključno poročilo za S2/3 po opravljeni nalogi. Uri postopke konvoja pred začetkom premika v katerega vključi vzpostavljane radijske zveze, vizualnih signalov in reagiranje na posamezne situacije. Odgovoren je za stanje vozil.
- Poveljnik konvoja določi časovnice na osnovi naloge, nasprotnika, razpoložljivih enot, zemljišča in razpoložljivega časa. Šest urna priprava za kakršnokoli nalogo je dovolj časa za načrtovanje taktičnega konvoja. Poveljnik konvoja mora pripraviti Matriko za izvedbo konvoja.

Poveljujoči v konvoju mora prav tako zagotoviti naslednje:

- Dodatne zaloge goriva, vode, maziva za potrebe na poti konvoja,
- preveri tovor,
- preveri označbe vozil, zaščitne trakove in zastavice, ko je potrebno označiti konvoj, poskrbi da so vozila dodatno zaščitena, ko je potrebno,
- da je kolona označena s primernimi označbami,
- da je orožje preverjeno.

Poveljnik enote odgovoren za varovanje konvoja:

- Upošteva navodila poveljnika konvoja,
- poveljuje varnostni enoti v primeru ogrožanja konvoja,
- zagotovi varen prehod konvoju,
- izvaja izvidovanje poti konvoja v sodelovanju s poveljnikom konvoja, poroča PK o možnih nevarnostih in predlaga možne postopke v primeru kontakta s sovražnikom,
- preverja obveščevalne podatke,
- vzdržuje zvezo
- razume vizualne/glasovne signale.

Poveljnik kolon in vseh podkolon:

- Zagotavljajo poveljevanje nad vsemi vozili in osebjem,
- vzdržujejo zvezo,
- vodijo premike vozil in naloženega osebja,
- poveljujejo merilcem na oddelčnih orožjih in koordinirajo ogenj,
- zagotavljajo vzdrževanje in pripravljenost vozil in oborožitve,
- zagotavljajo nadzor in disciplino v koloni/pod-koloni,
- razumejo vizualne/glasovne signale,
- so soodgovorni za pravilno natovarjanje in raztovarjanje,
- zagotovijo, da vsi vojaki poznajo svojo cono delovanja z orožjem.

Vozniki na vozilih so odgovorni za:

- Vzdrževanje in pripravljenost vozil,
- dodatno opremo na vozilih; vitlo, snežne verige,...
- pravilno manevriranje in postavljanje vozila,
- pravilno natovarjanje in raztovarjanje,
- zagotavljanje mesta za opazovanje in delovanje oborožitvenih sistemov na vozilu,
- sledenje navodilom nadrejenega,
- zagotavljanje, da je oprema za komunikacijo v delujočem stanju

Strelci na vozilih so odgovorni za:

- vzdrževanje in pripravljenost njihovih oborožitvenih sistemov,
- odpiranje ognja po ukazu nadrejenega,
- natančen in učinkovit ogenj,
- poročanje o opaženem
- opazovanje določenega sektorja na trenutni položaj vozila v konvoju.

2.4.2 Označevanje in postavitve vozil

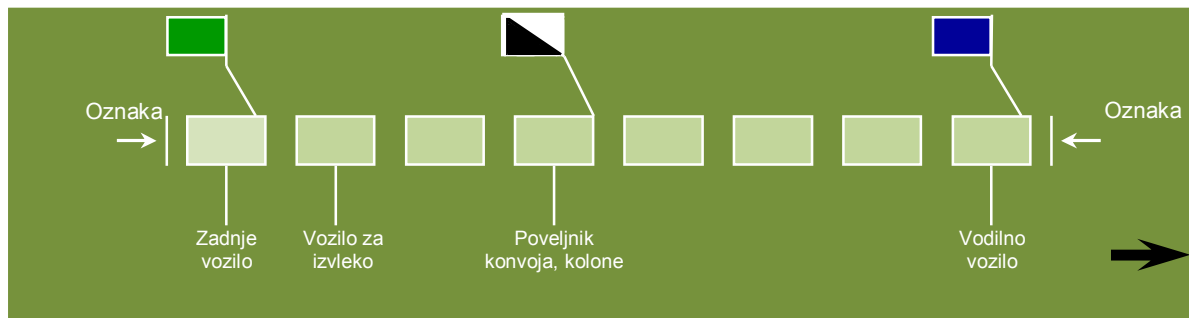
Vodilno vozilo se označi z modro zastavico in zadnje vozilo se označi z zeleno zastavico. Zastavice morajo biti nameščene na levi sprednji za prednje vozilo, oziroma na levi zadnji strani vozila za zadnje vozilo. Zastavice morajo biti nameščene tako da ne motijo voznika pri upravljanju z vozilom. Vozilo 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.

V mirnodobnem času morajo biti sprednje luči vseh vozil, ki se premikajo v koloni, ves čas prižgane (kratke luči). Osvetlitev organizirane kolone in skupine vojaških vozil je sledeča:

- Prvo in zadnje vozilo v organizirani koloni in skupini vojaških vozil se označita s po dvema rumenima utripajočima lučema, ki sta nameščeni na najvišji točki vozila simetrično na njegovo vzdolžno os, tako da sta dobro vidni z vseh strani. Tako morajo biti opremljena tudi vojaška spremljevalna vozila, ki spremljajo skupino vojaških vozil.

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. Ko tako zahteva taktična situacija in varnostne razmere se gornja določila ne upoštevajo in se situacija prilagodi stanju na terenu.

Slika 1: Skica organizacije konvoja-osnovna



(Vir: SOP TRAČ, 670. POVLOGB)

Tabela 1: Postavitev zastavic na vozila v konvoju

z.š.	Vozilo	Barva zastavice
1	prvo vozilo	MODRA
2	vozilo poveljnika	BELO-ČRNA
3	vozilo, ki predstavlja nevarnost	RDEČA
4	pokvarjeno vozilo	RUMENA
5	zadnje vozilo	ZELENA

(Vir: SOP TRAČ, 670. POVLOGB)

2.4.3 Formiranje konvoja

Pred premikom se izvajajo naslednja dela:

- Sprejem naloge.
- Določitev poveljnika konvoja in namestnika poveljnika konvoja . Z delitvijo nalog in odgovornosti na dve osebi, se lahko naredi več v manj časa in večjo učinkovitostjo. V osnovi poveljnik konvoja ureja administrativne zadeve (častniške dolžnosti), namestnik poveljnika konvoja pa se skoncentrira na postavitve konvoja, nadzor in urjenje (podčastniške dolžnosti). Vendar ostaja poveljnik konvoja odgovoren za vse priprave.
- Poveljnik konvoja določi časovnice na osnovi naloge, nasprotnika, razpoložljivih enot, zemljišča in razpoložljivega časa.
- Matrika za izvedbo konvoja je enostranski obrazec, ki vsebuje podatke in zagotovi dovolj informacij potrebnih za izvršitev naloge, čeprav jo bo reševal en sam.

Poveljnik konvoja mora pripraviti naslednje podatke za matriko:

- Naloga
- Kontaktne točke
- Časovnica
- Podrobna karta zemljišča
- Podatki o nasprotniku
- 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
- Izvidovanje poti premika. Prednostno je izvidovanje poti. Minimalno izvidovanje po karti, čemur se poskušamo izogniti.
- Priprava detaljne karte in načrta poti. Dobra karta bo omogočila voznikom, da izvršijo nalogo brez uporabe zemljevida. Vsebovati mora oskrbovalno mesto/dostavno mesto, glavno pot, rezervno pot, kritične točke, kontrolne točke, razdalje med kontrolnimi točkami, orientacijo in glavne značilnosti zemljišča.
- Določanje področij, ki so posebej pomembna in posredovanje S2.
V sklopu izvidovanja poti, je določitev področja posebne pomembnosti skozi celotno pot pomembna za uvid poveljniku konvoja v stanje na bojišču. Za primer, z določanjem področij posebnega pomena na oteženem zemljišču je možno preprečiti nasprotnikove zasede. S predogledom možnih nasprotnikovih aktivnosti, je konvoj lahko preusmerjen na varnejšo pot.

Pred premikom se izvaja koordinacija vseh postopkov, ki vsebuje:

- Potrditev radio frekvence, pozivnih znakov in signalov.
- Zbirna točka/e
- Postopki na zbirni točki
- Bojni postopki
- Postopki prenosa informacij

Pripravljalni postopki in njihova kontrola so v domeni namestnika poveljnika konvoja. Zgodnje postavljanje vozil omogoča namestniku poveljnika konvoja, da izvrši vse postopke in verificira vse podatke, ki so:

- Postavitev vozil v pohodno kolono
- Izvajanje individualnih pripravljalnih postopkov
- Izvedba pripravljalnih postopkov na vozilih in opremi
- Mehaniki pomagajo pri pripravljalnih postopkih na vozilih
- Dodatna zaščita vozil

- Potrditev seznama
- Preverjanje delovanja orožja z minimalno porabo streliva

Sledijo individualni pripravljalni postopki kot so pregled orožja in osebne opreme vojakov. pripravljalni postopki na vozilih in opremi obsegajo:

- Pregled po Kontrolni listi vozila
- Pregled kontejnerje po Kontrolni listi kontejnerja
- Pregled izvajata voznik in sovoznik
- Poročata poveljniku oddelka

Dodatna zaščita vozil je ena od glavnih aktivnosti voznikov pred premikom.

Izvede se pokrivanje tal na zadnjem delu vozila, kjer se prevažajo enote z najmanj dvema vrstama vreč. Prav tako se lahko pokrijejo tla v kabini v vseh vozilih z vrečami in namestijo se vreče pod voznikov sedež. Vreče ne smejo motiti gibanja pedalov ali dostopa voznika do njih. Prav tako lahko preko vreč položimo debelejšo gumo zaradi zaščite vreč, ki se jim poveča življenjska doba in zaradi zaščite pred drobcu peska ali jeklenimi drobcu pri eksploziji. Vreče se prav tako lahko namestijo na posode z gorivom, odbijač ali karoserijo vozila.

Spremljevalna vozila z mitraljezom so nujno potreben segment minimalne zaščite konvoja.. Spremljevalno vozilo z mitraljezom bo konvoju priskrbelo močno potrebno ognjeno moč v primeru kontakta z nasprotnikom. Namestite vozila na mesta kjer bo najbolj izkoriščena njihova ognjena moč. Obvezna je uporaba zvez za boljšo učinkovitost. Na osem vozil mora priti vsaj eno spremljevalno vozilo z mitraljezom. Poskrbimo za zaščito vozil in namerilca. Preverjamo orožja s poskusnimi strelji. Podajamo podrobne napotke ter po potrebi izvajamo urjenje.

Predhodnica je obveščevalni in varnostni segment dobro načrtovanega konvoja. Predhodnica je napredujoč varnostni element , ki se lahko uporabi znotraj ali v sodelovanju s konvojem. Njihova naloga je, da se vozijo pred konvojem kot izvidniški element, ki zagotavlja konvoju podatke o stanju poti in nasprotnikovih silah. Skozi vse faze načrtovanja, priprav in izvedbe se mora stremeti k temu, da se postopki izvajajo z vsemi varnostnimi ukrepi, da se ne omogoči nasprotniku zbiranje obveščevalnih podatkov. Maskiranje tovornjakov, oken in luči je v bojni situaciji obvezno. Uporaba nočnih premikov se izvaja kadar situacija to zahteva. Uporabljamo še:

- Pravilne postopke pri vzpostavljanju zveze.
- Zakrivamo oznake enote.
- Zakrivamo tovor.
- Uničujemo izvršilno matriko konvoja in radio, če smo zajeti.

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.
- Zbirne točke
- Postopki na zbirni točki
- Bojni postopki
- Postopki pri prenosu informacij
- Razpoložljivost opreme
- Mesta za dolivanje goriva
- Postopki ob nočnih postankih

Dodatna logistična in bojna zagotovitev zahteva v razmislek še:

- Oskrbovanje na poti
- Spremistvo ambulantnega vozila
- Poraba osebnih kompletov za preživetje na bojišču skozi celotno pot
- Določanje odgovornih za prvo pomoč in razdeljevanje vode
- Načrt počitka za voznike

- Zaščita za vetrobranska stekla za odboj granat
- Zavarovanje zalog pred krajo
- Spremnost VP ali drugih enot
- Razdelitev pomembnih stvari čez celoten konvoj – navzkrižno nalaganje
- Signali v konvoju
- Tarče med potjo (organizacija ognjene podpore)
- Zračna zaščita (bližinska zračna podpora)
- Varovanje zračnega prostora
- Načrt zavajanja nasprotnika
- Zaključno poročilo ob prihodu in vrnitvi

Pred vsako nalogo se izvaja posvet (Brifing) ki vsebuje naslednje informacije:

- Taktični podatki – nasprotnik/sosednje sile – poročilo iz S2
- Matrika za izvedbo konvoja
- Varnostni napotki – možne nevarnosti in postopki za zmanjšanje nevarnosti
- Urjenje bojnih postopkov

Pri urjenju so najpomembnejši bojni postopki. Opredelijo se pričakovanja od vsakega posameznika v različnih situacijah. Pri izdelavi rute konvoja se po navadi naredi maketa zemljišča, po kateri se bo premikal konvoj. Služi za vizualizacijo terena pred premikom. Na posvetu se določi tudi evakuacija ranjenih in bolnih. Določijo se postopki dela z morebitnimi padlimi. Postaje zvez so vedno pripravljene, obstajajo tudi rezervne, če jih lahko dobimo. Posebej dobro pripravimo skupine za dajanje prve pomoči. Predhodnico posebej dobro oborožimo ter preverimo poznavanje nalog.

Nujne naloge pred izvedbo konvoja:

- Razpolaganje z mehaniki pred pripravljalnim mestom v primeru problemov z vozili
- Vžig vozil pol ure pred odhodom
- Zbor na pripravljalnem mestu, kontrolnih točkah in dostavnem mestu in povečanje pomembnih aktivnosti na višji nivo.
- Poznavanje frekvenc in klicnih znakov sosednjih enot v nujnih primerih.
- Poročate nadrejenemu poveljstvu o prihodu in odhodu konvoja
- S3 mora biti vključen v načrtovanju konvoja. Ko je konvoj v pogonu je premikajoča točka na bojišču, ki jo je potrebno spremljati v S3 kot da je konvoj bojna patrolja. Poročanje S2 po vrnitvi. Na osnovi teh podatkov ima S2 dovolj potrebnih podatkov za načrtovanje obveščevalnih aktivnosti za naslednji konvoj.

V miru konvoji, ki vršijo čisto običajne prevoze ponavadi ne poročajo o premiku med potjo od izhodiščne točke do končne točke. Poveljnik konvoja bo tako pripravil poročilo o poteku konvoja za nadrejeno poveljstvo. V primeru določenih situacij (mobilizacija, vojaške vaje), poveljnik konvoja mora poročati nadrejenemu poveljstvu ob odhodu, izbranih postankih in prihodu konvoja .

2.4.4 Postopki v primeru okvar ali prometne nesreče

Vozila, ki so onesposobljena zaradi mehanske okvare se morajo takoj umakniti s ceste na lokacijo, kjer ne ogrožajo ostalega prometa. Če se zgodi nesreča, se mora vložiti ves trud, da se zmanjša njene posledice in da konvoj nadaljuje pot. Če se nesreča zgodi v konvoju so koraki naslednji:

- Nadaljujemo vožnjo, ustavijo se samo vozila za ustavljenim vozilom;
- Nudimo prvo pomoč;
- Počakamo na pomoč in ne premikamo vozila, dokler ni zaključena preiskava nesreče;

- Izpraznimo prometni pas čim hitreje, kot je mogoče. Če je poškodovana posadka vozila, vozilo umakne drugo osebje, ki nudi pomoč;
- Pripravimo poročilo o nesreči. Če poročila ne more pripraviti voznik, ga pripravi tisti, ki se za to določi. Nujno je, da osebje zna izpolniti poročilo in da ne izpusti nobene podrobnosti, saj se pravilne informacije po premikanju poškodovanih vozil lahko težko ugotovijo. V poročilu se preveri vsako podpoglavje zaradi podajanja celotne slike o nesreči in ostalih dejstvih nesreče.

2.5 UREDITEV LOGISTIČNEGA TRANSPORTA V SLOVENSKI VOJSKI

Logistični transport v Slovenski vojski je urejen na nivoju logističnih bataljonov. V sestavi enot so transportne čete, ki v glavnem podpirajo enote znotraj svoje brigade. V sestavi 1. Brigade Slovenske vojske deluje Transportna četa (TRAČ) 670. POVLOGB, ki je bila pred kratkim transformirana v bojni bataljon. Bojni bataljoni Slovenske vojske imajo tudi nekaj svojih lastnih transportnih zmogljivosti. Glavnino transporta znotraj 1. BR/SV pa opravlja TRAČ/670.POVLOGB.

Na podlagi Direktive za načrtovanje dela in razvoja Slovenske vojske v letih 2005-2006, je za uresničitev operativnih ciljev oblikovana četa srednjih transportnih vozil-TRAČ v okviru TRAČ/670.POVLOGB. Četa s povsem novo tehnologijo nakladanja in razkladanja »MULTILIFT« predstavlja mejnik v razvoju Slovenske vojske, še posebej logistike in transporta.

2.5.1 Naloge transportne čete

Transportna četa (TRAČ) ima naslednje naloge:

- Transportirati paletiziran, kontejniziran in nekontejneriziran tovor, ki mora biti temu primerno pripravljen za transport;
- Zmožnost samoizvleke vozil;
- Transport nevarnega blaga, ki mora biti ustrezno pripravljen za transport.

Lastna zagotovitev izvajanja nalog TRAČ:

- Samozadostnost do treh dni delovanja;
- Sredstva oskrbe razredov II in V;
- Povezljivost med vozili v koloni;

Povezave med spremljevalnimi vozili kolone in sedežem enote-nadzorni centrom;

- stopnja tehničnega vzdrževanja;
- Nadzor vozil med premikom.

Zagotovitev nadrejenega poveljstva za izvajanje nalog TRAČ:

- Varovanje in zaščita premikov ter zagotovitev prevoza-izvleke pokvarjenih vozil;
- Oskrba z razredi I, III, in IV;
- Splošna logistična oskrba in storitve (namestitve, pranje,...),
- Nacionalna oskrba preko NPE.

2.5.2 Zmožnosti transportne čete

TRAČ je organizirana tako, da je zmožna načrtovanja, organiziranja, vodenja ter izvajanja tovornega transporta ter usposobljena in organizirana za delovanje 24 ur na dan-center za nadzor premikov in transportna voda izmenično v omejenih klimatskih pogojih. TRAČ ni sposobna daljšega delovanja v RKBO okolju in v okolju neposredne bojne izpostavljenosti.

Zmožnosti enote z načrtovanim obsegom so:

Transportna četa mora biti v stanju izvršiti prevoz 600 ton paletiziranega ali kontejniziranega tovora dnevno na določeni razdalji in sicer od 300 do 500 kilometrov na dan, pri tem pa izvrši še nakladanja in razkladanja tovora. S svojimi zmogljivostmi vzdržuje transportno opremo in sredstva na I. stopnji tehničnega vzdrževanja, vključno s samoizvleko. Nadrejeno poveljstvo zagotavlja TRAČ varovanje in zaščito v času izvajanja transporta, oskrbovanje z blagom in storitvami razredov I, III, in IV in izvleke in prevoza pokvarjenih vozil. Sredstva razreda II in V enota zagotavlja sama ali preko nacionalnega podpornega elementa (NPE; National support element – NSE). Enota je sposobna premeščanje na večje razdalje z uporabo strateškega transporta.

TRAČ se je opremila z tako imenovanimi vozili »ro-ro« (roll on – roll off), ki so se prvič uvajale v Slovensko vojsko in predstavljajo novo tehnologijo transporta in tudi tehnologije nakladanja in razkladanja tovora-sistem MULTILIFT, saj slednja omogoča uporabniku vozila, da sam naloži ali razloži tovor. V TRAČ so tudi ostala vozila, ki podpirajo delovanje transportnih vozil in sicer vozila za spremstvo konvojev(osebna terenska vozila), vozila za vzdrževanje med izvajanjem transporta in tovorna vozila za prevoz MS enote.

2.5.3 Uporaba TRAČ in zahteve

Pri uporabi TRAČ je potrebno izhajati iz kadrovske in materialne formacije, zmožnosti za delovanje ter lastne logistične zagotovitve delovanja. Za uporabo TRAČ je potrebno upoštevati naslednje zahteve:

- Splošne premike izvajati po pravilih Pravil bojevanja (Rules of engagement – ROE), koncepta operacije (Concept of Operation – CONOPS), in po NATO standardih za premike in transport (Allied movement publication - AMovP 1, 2, 3).
- deluje na nivoju voda (20 x ACTROS), po oddelkih (10 x ACTROS) ali skupinah (3 – 6 x ACTROS) in izjemoma s posamičnimi vozili.
- Pri izvajanju premikov upoštevati da, praviloma kolono poleg transportnih vozil sestavlja še spremljevalno vozilo, vozilo za prvo pomoč, vozilo delavnica, ostala vozila pa po potrebi.
- Enota lahko naenkrat organizira največ 4 (štiri) konvoje na isti ali v različnih smereh premikanja.

2.5.4 Sestava in oprema transportne čete

Poveljstvo čete:

Poveljstvo vodi in upravlja z enoto ter ostalimi elementi, ko so mu pridodani. Koordinira in kontrolira delovanje transportne enote. Odgovorno je za nastanitev, varnost, usposabljanje, administracijo in disciplino enote. Sodeluje s štabnimi organi nadrejenega poveljstva. Zagotavlja vzdrževanje zvez z nadrejenim poveljstvom ter podrejenimi in dodanimi enotami.

Transportna voda:

Transportni vod upravlja s transportnimi in ostalimi sredstvi v vodu. Sestavlja ga poveljstvo in dva transportna oddelka. Izvaja transport splošnega in nevarnega tovora. Zagotavlja

spremljanje do dveh oddelčnih kolon hkrati z enim spremljevalnim vozilom ali ene kolone z dvema spremljevalnima voziloma. Zagotavlja komunikacijo med spremljano kolono in poveljstvom TRAC ter med spremljevalnim vozilom in vozili v koloni.

Poveljniško logistični vod:

Poveljniško logistični vod je sestavljen iz elementa vodenja in poveljevanja, oddelka za vzdrževanje in poveljniškega oddelka. Zagotavlja vzdrževanje in oskrbo za potrebe TRAC.

3 SMERNICE RAZVOJA USPOSABLJANJA SODOBNE LOGISTIKE

Za razvoj novejših smernic razvoja usposabljanja so v veliki meri vplivali neljubi dogodki v vojski ZDA pri okupaciji Iraka leta 2003. Ker so koalicijske sile kljub pričakovanjem napredovale v smeri Bagdada relativno hitro. Logistika, ki je v transportnih konvojih sledila je ustvarila veliko vrzel v razdalji do bojnih enot. Vmesni prostor, vključno z žepi upornikov, je ostal nenadoma popolnoma nezavarovan. Tako je konvoj 507. čete za vzdrževanje marca 2003 popolnoma nepripravljen padel v zasedo v mestu An Nasiriyah. Kot zadnja enota v konvoju s skoraj šesto vozili je imela precejšnje izgube. Od 33 prisotnih v konvoju jih je padlo 11, sedem pripadnikov je bilo zajetih, med njimi tudi vojakinje. Kasneje so jih iz ujetništva rešile posebne enote Kopenske vojske ZDA.

Analiziranje dogodka je pokazalo, da so bile enote popolnoma nezaščitene z dodatno zaščito oklepa ali s težkim orožjem. Vojaki so bili v sled temu popolnoma onemogočeni pri odgovoru na spopad. Pokazale so se globoke vrzeli pri usposabljanju logističnih enot v vojski ZDA. Da je bila čaša polna je odpovedala tudi večina osebne oborožitve vojakov, ki je zaradi tempa premika niso bili sposobni vzdrževati. Puščavski pesek pa je močno onemogočal delovanje ameriške oborožitve. Prav tako je odpovedala obveščevalna dejavnost, poveljnik konvoja namreč ni bil seznanjen z pričakovanimi grožnjami na terenu. Upoštevanje veljavna Navodila za varovanje konvojev je poveljnik konvoja ukazal pospraviti vso težko oborožitev v zaboje na tovornjakih (<http://www.army.mil/features/507thMaintCmpy/AttackOnThe507MaintCmpy>).

3.1 IMPROVIZACIJE NA VOZILIH LOGISTIKE

Improvizacija ter ostalo prilagajanje logističnih, predvsem transportnih enot se je začelo kazati v prvih mesecih v Iraku. Predvsem zgodnje obdobje je zaznamovalo administrativno nasprotovanje v vrhu vojske. Prišlo je tako daleč, da se je 428. transportna četa obrnila na lokalno jeklaro, da jim za potrebe dejavnosti v Iraku, izdelajo zaščito za tovornjake in HMMWV. Ker na novo nameščena zaščita ni ustrezala kriterijem uvajanja nadgradenj v enote redne vojske so imeli ne malo težav z administracijo, ki se ni odzivala na dnevno informiranje vojakov s terena v Iraku. Samoiniciativa vojakov, ki niso bili pripravljeni čakati na odobritev projekta, ki je v bistvu trajala samo tri dni je obrodila sadove. Skupaj z javnim pritiskom in s pomočjo tiska so le uspeli. Tako je lahko transportna četa nacionalne garde Misurija odšla na območje Iraka v letu 2003 popolnoma zaščitena pred obcestnimi bombami in ostrostrelskim ognjem (<http://www.highbeam.com/doc/1P2-299586>).

V Iraku pa so medtem enote na terenu že same izboljševale zaščito na vozilih. Predvsem so svoje strokovno znanje v Iraku unovčili veterani vojne v Vietnamu. S svojimi bogatimi izkušnjami so svetovali mlajšim rodovom pri dodelavi in zaščiti vozil. Kopenska vojska ZDA nenehno izboljšuje sistem zaščite na svojih bojnih vozilih, vendar se to ne dogaja na vozilih logistike. Izkazalo pa se je, da so vojaki logistike med najbolj ogroženimi.

Enota, ki je med prvimi pričela z improvizacijo vozil je bil 548. logistični bataljon 10. gorske divizije kopenske vojske ZDA. Kot osnovo za dodelavo so vzeli transportna vozila HEMTT. Z ostankov ruskih vozil v Iraku so izdelali zaščitne bokse z nastavki za mitraljeze kalibra 12,7 mm ter 7,62 mm. Jekleni boks so kasneje namestili na tovorno ploščad tovornjaka. S tem se je pojavila lastna zaščita, ki je enoti omogočala večjo samostojnost in mobilnost. Potreba po dodatnem varovanju konvojev se ni več zdela tako nujna in samoumevna. Večina voznikov na teh vozilih je bila iz logističnih enot, tako da je samozadostnost zaščite konvoja dosegla svoj cilj (<http://www.highbeam.com/doc/1G1-128365135>).

3.2 IZVAJANJE DODATNE ZAŠČITE NA VOZILIH V VOJSKI ZDA

Po celovitem programu nadgradnje vozil HMMWV ter izdatnem financiranju dodatne zaščite vozil so v letu 2003 v ameriški kopenski vojski začeli z nadgradnjo za tovornjake. Osnova jim je bil program ASK za HMMWV. Zaščito na tovornjaki so začeli izvajati v treh stopnjah:

- stopnja I.: popolno integriran oklep med proizvodnjo ali obnovo tovornjaka
- stopnja II.: nadgradnja oklepa
- stopnja III.: lokalno izdelan oklep (začasne rešitve)

(http://en.wikipedia.org/wiki/Improvised_vehicle_armour)

Kasneje je bil za potrebe varovanja konvojev, ki so ji botrovale Vietnamske izkušnje, razvit dodatno zaščiten tovornjak. HMMWV se je za zagotavljanje varovanja izkazal kot neprimeren. Pri eksploziji IED ga je nemalokrat vrglo na streho. Za to nalogo so po izkušnjah postali primernejši 5 tonski tovornjaki, ki so bili težji in so hkrati omogočali boljši pregled nad situacijo (<http://www.angelfire.com/art/enchanter/guntruck>).

Težava, ki se je pojavljala v sled predelave vozil se je pokazala šele po preteku določenega časa. Predelana vozila so bila seveda veliko težja. Dosti pred potekom roka trajanja so se iztrošila vzmetenja, menjalniki ter tudi motorji na vozilih. Enormno se je povečala tudi poraba goriva. Vozil zaradi območja delovanja niso več razbremenili dodatne zaščite (<http://www.answers.com/topic/armored-truck>).

3.3 SODOBNA BOJNA LOGISTIČNA VOZILA

Že v Iraku je bilo prisotno vozilo iz nove generacije zaščite (protiminska in protizasedna zaščita). vozila MRAP v osnovni izvedbi RG-31 je proizvedeno v Južnoafriški republiki. Zaradi izjemne V-zaščite izvedbe podvozja ter dodane balistične zaščite vozilo nudi izjemne zaščitne rezultate pred eksplozijami min in streli iz pehotne oborožitve. Po nekaterih dokumentih je vozilo MRAP zmanjšalo smrtne žrtve za 99 %. ZDA so po letu 2007 izvedle razpis za več kot 10.000 vozil na osnovi platforme MRAC. Najbolj razširjena verzija MRAP je RG-33 (Cougar) proizvajalca Bae Systems. V dveh osnovnih verzijah (14 ton in 24 ton) se vozila proizvajajo na osnovi MB Unimog podvozja. Ameriško ministrstvo za obrambo bo na vozila namestilo Crows II oborožitvene postaje (<http://en.wikipedia.org/wiki/RG-33>).

4 PRAKTIČNA SPOZNAVANJA NA PODROČJU DELOVANJA LOGISTIČNIH KONVOJEV

4.1 UČENJE IZ IZKUŠENJ

V prvem letu okupacije Iraka (2003) se je stanje na zaščiti logističnih konvojev zelo izboljšalo. Kljub temu večina tovornjakov še ni imela nameščene dodatne zaščite. Prišlo je celo do odbijanja ukazov s strani 343. logistične čete. Vojaki enote so zavrnil prevoz goriva iz bližnje letalske baze do Bagdada. Kot pogoj za izvedbo naloge so zahtevali dodatno zaščito konvoja ter bojnega varovanja. Kljub disciplinskim ukrepom so dosegli, da so jim nemudoma namestili dodatno zaščito. V njihovo zaščito so posredovali tudi politiki znotraj ZDA (<http://www.highbeam.com/doc/1S1-2101102326641708>).

Že pred pričetkom vojne in ob samem začetku so imele ZDA na bojišču v Iraku opazovalce, ki so še posebej pozorno spremljali aktivnosti logistike. Zbirali so predvsem podatke, ki so se nanašali na taktiko logistike ter uporabnost opreme logistike. Skupine, ki delujejo na terenu, delujejo usklajeno in z naprej narejenim načrtom zbiranja podatkov. V vseh divizijskih poveljstvih ima CALL svoje opazovalce, ki sproti beležijo napake pri postopkih urjenj. Precej pomembnejše pa je, da izkušnje v praksi takoj prenašajo v modificirano verzijo novonastalih navodil in priročnikov vojske ZDA. To se neposredno prenaša (v elektronski obliki) do enot na urjenju, izdelujejo se sprotne popravke na glavnih vojaških publikacijah. Na ta način nastaja »živ« dokument, ki sproti spreminja pravila igre na področju urjenja enot (<http://www.highbeam.com/doc/1P1-74483533>).

4.2 IZDELAVA NOVIH SMERNIC DELOVANJA TER TAKTIČNIH PRIROČNIKOV NATO

US Army je leta 1989 z novimi vojaškimi pravilniki opredelila postopke, na katerih gradijo sistem učenja posameznikov in vojaških ustanov. Gre predvsem za sistem učenja iz izkušenj. Implementacija znanja pridobljenega z neposrednih bojnih usposabljanj, znanih vojaških konfliktov ter ostalih obveščevalnih podatkov neposredno s terena. centralno vlogo pri razvoju novega sistema učenja imajo CALL (Center za učenje iz izkušenj) ter TRADOC (US Army poveljstvo za doktrino in razvoj). Znanje in izkušnje pridobivajo iz raznovrstnih virov kot so:

- Izkušnje in opazovanja vojaških opazovalcev, atašejev in udeležencev misij,
- vojaške vaje in operacije, zgodovinske izkušnje,
- simulacije, štabne vaje, taktično računalniško podprto preigravanje,
- testiranje opreme, evalvacija opreme,
- neposredni incidenti s teroristi in uporniški skupinami.

(<http://www.highbeam.com/doc/1P1-74483533>).

4.3 IZKUŠNJE SLOVENSKE VOJSKE NA PODROČJU BOJNIH LOGISTIČNIH KONVOJEV

Slovenska vojska kljub sodelovanju v mednarodnih operacijah nima dolgotrajnih izkušenj z bojnimi konvoji logistike. Večino urjenja izvaja s partnerskimi državami znotraj NATO. Do sedaj pa nimamo nobenih izkušenj z improvizacijo ali celo lastno proizvodnjo dodatno zaščiteneh vozil pehote ali logističnega transporta.

4.3.1 Lastne izkušnje na terenu (ISAF)

Kot sodelujoči v bojnem konvoju logistike se je na nalogi v ISAF 13 znašel por. M. Ž. iz 20. MOTB/1.BR/SV. Bil je poveljnik oboroženega spremstva konvoja. Na podlagi zapiskov s posveta (brifinga) so bili opredeljeni naslednji cilji in naloge:

Namera poveljnika SVNKON 13 ISAF je bila da izvede logistični konvoj (premik predhodnice in sredstev) v SHINDAND z namero zagotovitve namestitvenih, logističnih in operativnih pogojev za delo SVNKON 14 ISAF. Naloge, kis o sledile iz tega so bile:

- NKK 070600OKT10 izvedite cestni premik pripadnikov SVNKON 13 in predhodnice SVNKON 14 na relaciji FSB ARENA – FOB SHAFT – FSB ARENA. Premik pričnete na začetni točki pri "ENEA" južnih vratih po HW 1 proti ciljni točki FOB SHINDAND. Tam razložite tovor in se NKK 071400OKT10 premaknete nazaj po HW 1 proti FSB ARENA.

Naloge oboroženega spremstva:

- pričnete priprave za premik 070300OKT10,
- zagotovite vso potrebno opremo, oborožitev in strelivo po PCC pred pričetkom premika,
- zagotovite varnost premika civilnim tovornim vozilom in tovoru na relaciji FSB ARENA – FOB SHAFT,
- po prihodu konvoja v Shindand pregled vozil in oborožitve, popolnitev z gorivom in tekočinami in odprava okvar na vozilih in oborožitvi, nato počitek posadk - predvidenih za vmitov v FSB ARENA,
- pripravljenost za premik NKK 071340OKT10,
- zagotovite varnost premika civilnim tovornim vozilom na relaciji FOB SHAFT - FSB ARENA.
- pregled vozil in oborožitve po uporabi.

Inženirska podpora:

- Zadnja koordinacija s POS (poveljnik oboroženega spremstva) in PK (poveljnik konvoja) 070500OKT10,
- pripravljenost za premik 070540OKT10 v FSB ARENA ter sam premik pred glavnilo na razdalji 500 – 1000 m,
- pregled in čiščenje rute HW 1, po kateri se bo premikal konvoj TRIGLAV 007 v obe smeri,
- pripravljenost za premik NKK 071340OKT10 v FOB SHAFT ter sam premik pred glavnilo na razdalji 500 – 1000 m.

Naloge ITA VOD TF C (JTAC + MEDEVAC):

- Sledilni del glavnila,
- pripravljenost za premik NKK 070540OKT10 v FSB ARENA,
- premik prične 500 – 1000 m za glavnilo in ohranja to razdaljo ves čas premika v obe smeri,
- Dodatna zaščita glavnila in inženircev v primeru incidenta – aktiviran na ukaz PK,
- MEDEVAC,
- Navajanje CAS,
- pripravljenost za premik NKK 071340OKT10 v FOB SHAFT.

Naloge mehanikov:

- Med formiranje konvoja odpravljata manjše okvare in pomanjkljivosti
- odprava manjših okvar na vozilih med premikom, čas, ki ga imata na voljo je 30 min maksimalno,

- po prihodu v FOB SHAFT takoj pričneta skupaj s posadkami izvajati preglede po uporabi in odpravljati okvare na vozilih. NKK 071300OKT2010 Švod. N. C. poroča vodnemu podčastniku o stanju vozil, ki so predvidena za povratek v FSB ARENA

Koordinacijska navodila:

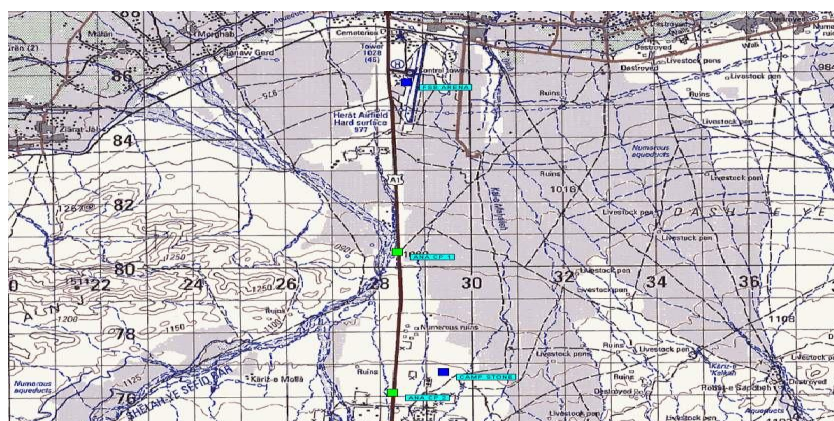
- razporeditev enot (FSB Arena-FOB Shaft)

Slika 2: Izvidniško vozilo-predhodnica konvoja



(Vir: M. Žitek; ISAF 13)

Slika 3: Karta premika konvoja na ISAF 13



(Vir: M. Žitek; ISAF 13)

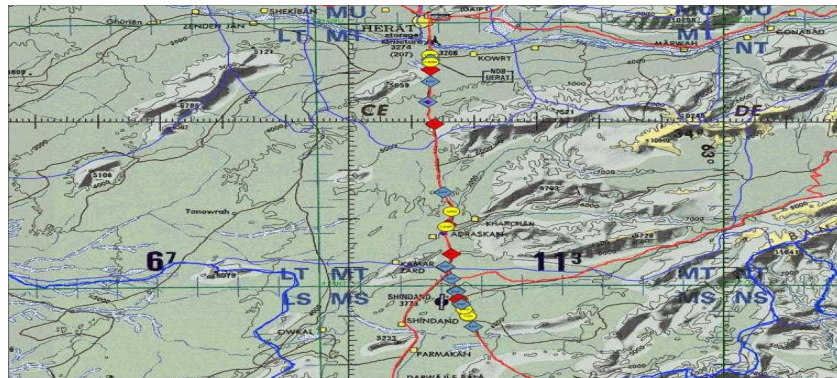
Orientacijske točke na poti premika smer Herat-Andraskan-Shindand:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. FSB ARENA 41S MT 286__ 857__ | 2. ANA CP1 41S MT 284__ 804__ |
| 3. CAMP STONE 41S MT 294__ 767__ | 4. ANA CP 2 41S MT 282__ 761__ |
| 5. ANP CP 1 41S MT 279__ 720__ | 6. IRENE 01 41S MT 278__ 716__ |
| 7. IRENE 02 41S MT 277__ 697__ | 8. ANP CP 2 41S MT 288__ 582__ |
| 9. IRENE 03 41S MT 288__ 582__ | 10. ANP CP 3 41S MT 292__ 471__ |
| 11. ANA CP 3 41S MT 298__ 417__ | 12. IRENE 04 41S MT 298__ 417__ |
| 13. IRENE 05 41S MT 329__ 314__ | 14. ANP CP 4 41S MT 319__ 230__ |
| 15. CCTU-A FOB 41S MT 317__ 227__ | 16. IRENE 06 41S MT 317__ 224__ |
| 17. ANA CP 4 41S MT 311__ 210__ | 18. IRENE 07 41S MT 308__ 202__ |
| 19. ANP CP 5 41S MT 319__ 176__ | 20. ANP CP 6 41S MT 328__ 124__ |
| 21. IRENE 08 41S MT 330__ 121__ | 22. 46 IRENE 09 41S MT 314__ 073__ |
| 23. ANP CP 7 41S MT 314__ 072__ | 24. IRENE 10 41S MS 346__ 950__ |
| 25. ANA CP 5 41S MS 346__ 949__ | 26. FOB SHAFT 41S MS 302__ 944__ |

Na območju premika je bilo:

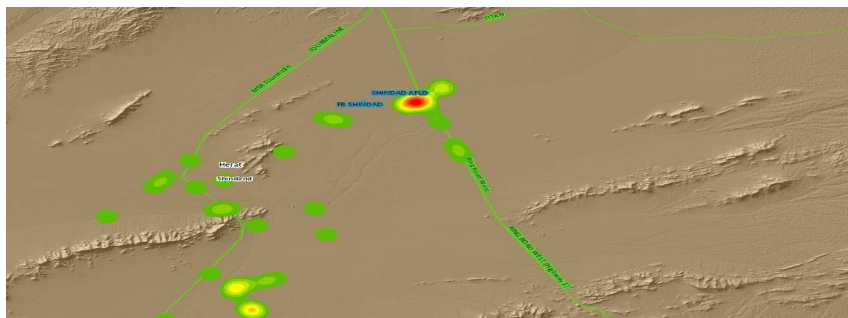
- 10 kontrolnih točk
- 12 kontrolnih točk ANP/ANA
- 18 mostov

Slika 4: Karta incidentov na ruti HWY Snake 2010



(Vir: M. Žitek; ISAF 13)

Slika 5: Karta vročih točk na ruti premika



(Vir: M. Žitek; ISAF 13)

Dodatna navodila in ukazi na smeri premika:

- Največja hitrost 60 km/h,
- hitrost prilagojena civilnim tovornim vozilom,
- razmik med vozili 30 – 50 m največ,
- vsa varnostna oprema na sebi ves čas premika,
- linija polnjenja in praznjenja pri južnih vratih v nasip po povelju,
- uporaba svetil na vozilih v dnevnem in nočnem času,
- sektorji ognja in formacija premika.

Ukazi za stopnjevanje sile-EOF:

- Namerilci na HMMWV-jih upočasnjujejo vozila na svoji strani vozišča z vizualnimi znaki, pomoč voznika s agresivno vožnjo, če je potrebno!
 - Izjeme ANP, ANA, vozila ocenjena kot neogrožujoča (avtobus, družina na motorju...) JIH NE USTAVLJAMO ali OPOČASNUJEMO!!!!
 - V primeru neupoštevanja vizualnih in avdio ZNAKOV stopnjevanje sile po SOP MOTV ISAF 13
 - usmerjanje orožja
 - opozorilni strel ob vozilo
 - strel v blok motorja
 - nevtralizacija voznika

Navodila pri zasedi s pehotnim orožjem:

- Močan ognjeni udar v smer delovanja nasprotnika,
- čim hitrejši izmik iz območja delovanja, nadaljevanje premika.

Navodila pri naletu na IED:

- Razmik vozil na varno razdaljo od mesta eksplozije,
- pregled poškodovanega vozila – minimalno število moštva,
- izvleka ranjencev do najbližjega vozila ali priklic MEDEVAC vozila - SIERRA 4

Navodila pri naletu na kompleksno zasedo:

- Močan ognjeni udar v smer delovanja nasprotnika in nevtralizacija grožnje,
- samopomoč,
- pregled poškodovanega vozila – minimalno število moštva,
- izvleka ranjencev do najbližjega vozila ali priklic MEDEVAC vozila - SIERRA 4.

Navodila v primeru prometne nesreče:

- Zavarujemo območje,
- pomagamo ponesrečencem,
- izročimo letak s telefonskimi številkami – pomoč lokalnemu prebivalstvu v primeru incidentov,
- nadaljujemo premik.

Navodila v primeru okvare vozila:

- Zavarujemo konvoj,
- blokiramo cesto 20 min, potem selektivno spuščamo vozila v območje kordona,
- če se okvara ne da odpraviti pričnemo z izvleko:
 - SVARUN – SVARUN
 - HMMWV - naložimo na platformo
 - HMMWV – SVARUN
 - Tovorno vozilo (lažji kontejner preložimo na platformo) SVARUN nudi izvleko tovornemu vozilu.

Navodila v primeru razdelitve konvoja na dva ali več delov:

- V primeru, da konvoj razpade je točka zbiranja naslednja ANA/ANP KT predvidena na ruti,
- prednji element priključi RCP in počaka na naslednjem KT,
- zaostali element počaka ITA VOD, ki mu nudi zavarovanje do točke zbiranja.

(Vir: M. Žitek; ISAF 13, SOP MOTV ISAF 13)

ROE-pravila delovanja:

- ROE 332: uporaba minimalne sile v primeru zaščite ne – ISAF posameznikov v primeru ogrožanja življenj oziroma groženj ki bi lahko imele za posledico resne poškodbe. Uporabo in vrsto sile določi poveljujoči enote (v našem primeru SVN – enote). To vključuje tudi uporabo sile v primeru samozaščite. Uporabo in vrsto sile določi poveljujoči enote (v našem primeru SVN – enote)
- ROE 421: Napad proti posameznikom in skupinam ki izražajo sovražne namene (ne izvajajo dejanskega napada) proti ISAF silam je dovoljen
- ROE 422: Napad proti posameznikom in skupinam ki so zakrivali ali neposredno sodelovali v sovražnem dejanju (ne izvajajo dejanskega napada) proti silam ISAF je dovoljen
- ROE 423: Napad proti posameznikom ali skupinam ki izražajo sovražne namene (ne izvajajo dejanskega napada) proti osebam označenih s posebnim statusom je dovoljen

- ROE 424: Napad proti posameznikom ali skupinam ki so zakrivali ali jasno sodelovali v sovražnem dejanju (ne izvajajo dejanskega napada) zoper osebam s posebnim statusom je dovoljen
(M. Žitek, 2010, Zapiski z ISAF 13)

5 ANALIZA IN PREDLOGI RAZVOJA TRANSPORTNIH ZMOGLJIVOSTI V SLOVENSKI VOJSKI

Slovenska vojska trenutno ne premore zmogljivosti za transport logističnega materiala na prve bojne črte v mirnodobnem času. Vozila in vojaki v enotah namenjenih transportiranju blaga ne razpolagajo s sredstvi in usposobljenostjo za delovanje v bojnih logističnih transportih.

5.1 TRENUTNO STANJE TRANSPORTNIH ZMOGLJIVOSTI V SLOVENSKI VOJSKI

5.1.1 Zmogljivosti transportne čete do 2011

Transportna četa (TRAČ) 670. POVLOGB je trenutno edina specializirana transportna enota v Slovenski vojski. S svojimi zmogljivostmi je enota edina sposobna prevažati zadovoljive količine materiala na določeno razdaljo. Enota je dosegla operativno pripravljenost v začetku leta 2006, ter bila dopolnjena z vozili do septembra 2005. Enota trenutno zmore prevažati okrog 600 ton tovora v obliki kontejnerjev ter paletnega tovora na razdalji do 640 kilometrov. Enota je bila do reorganizacije v jeseni 2011 sposobna samozadostnosti v izvajanju vzdrževanja in oskrbi z rezervnimi deli. Prav tako je enota samozadostna v osnovni ravni oskrbe, kot je nastanitev vojakov v lastne kapacitete. TRAČ podpira s svojimi zmogljivostmi potrebe 1. BRIGADE, nadalje potrebe Slovenske vojske ter vse njene premike na teritoriju Republike Slovenije in v operacijah s partnerskimi državami. Ostale enote Slovenske vojske imajo na ravni bataljona v mirnodobnem času bistveno manjše kapacitete za prevoz materiala in ljudstva.

5.1.2 Reorganizacija TRAČ ter nova formacija po 2011

Reorganizacija enot Slovenske vojske je vplivala v letu 2011 tudi na transportne zmogljivosti v logističnih bataljonih. Pravna podlaga za reorganizacijo je temeljila na:

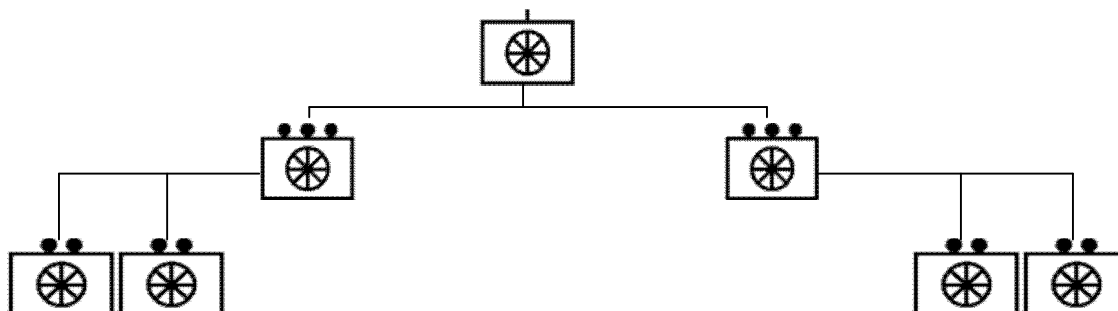
- Zakon o obrambi (Uradni list RS, št. 103/04-UPB1),
- Resolucija o splošnem dolgoročnem programu razvoja in opremljanja SV do leta 2025 (Ur. list RS št. 99/2010 z dne 7. 12. 2010),
- Srednjeročni obrambni program – prispevek GŠSV (803-13/2009-79-48494 z dne 21. 12. 2010),
- Obvezne usmeritve za oblikovanje formacij SV (100-4/2010-558 z dne 14. 12. 2010).

Formacija predpisuje ciljno organizacijo, sestavo in opremljenost 670. LOGB v sestavi katerega je TRAČ do konca leta 2016. V njej je podan pregled organizacijske strukture, zbirni pregled formacijskih dolžnosti in pregled glavne opreme, ki omogoča izvrševanje poslanstva in nalog enote ter doseganje načrtovanih zmogljivosti.

Glavna naloga TRAČ je zagotavljanje premestljive oskrbe enot SV z blagom razreda I. do V. in storitvami ter izvajanje transporta rezerv MS brigade ter oseb nad transportnimi zmogljivostmi bataljonov.

5.1.3 Predvidena organizacijska shema TRAČ po letu 2011

Organigram: 1: Nova organizacijska shema TRAČ v 670. LOGB



Vir: Lasten vir

5.2 USPOSOBLJENOST SLOVENSКИH VOJAKOV ZA DELOVANJE V BOJNI TRANSPORTNI LOGISTIKI

Vojaki transportnih enot Slovenske vojske trenutno ne dosegajo standardov izurjenosti za delovanje znotraj delovanja bojnih logističnih konvojev. Z reorganizacijo enot ter nabavo sredstev za bojno delovanje logistike se bo stanje izboljšalo. V preteklosti se je vse prepogosto izkazalo, da logistične enote Slovenske vojske ne premorejo osnovnega bojevniskega znanja in izurjenosti. V skladu s tem je bilo sprejetih že veliko ukazov in ostalih aktov delovanja v SV, z osnovnim namenom povečanja izurjenosti vojakov logističnih enot. Z največjimi izzivi, izvajanjem osnovnih individualnih veščin, dvigom psihofizične pripravljenosti ter programom streljanja za logistične enote je potrebno nujno dvigniti usposobljenost logistike. V logistične enote ter s tem v transportne enote so do sedaj prihajali izkušenejši vojaki, ki s svojo miselnostjo ter večjo povprečno starostjo niso bili pripravljeni delovati v bojnih enotah. Drugačne osebne, socialne in službene potrebe od mlajših kolegov so botrovale slabši izurjenosti. To stanje se sedaj poskuša izboljšati, kar je nov izziv mlajšemu častniškemu in podčastniškemu kadru Slovenske vojske.

5.3 PREDLOGI IZBOLJŠAV PRI URJENJU VOJAKOV LOGISTIČNIH ENOT SLOVENSKE VOJSKE

Slovenski vojski pri urjenju enot nujno manjka kompleksnejši priročnik na temo najnovejših bojnih delovanj v operacijah v tujini. Večina vojakov logističnih enot ni bila deležna kvalitetnega osnovnega bojnega urjenja, ali pa je od tega preteklo že nekaj časa. Tudi vsa literatura, prevedena ali uporabna v enote Slovenske vojske v končni fazi ni našla končnega uporabnika-vojaka. Nihče ne dvomi v strokovno teoretično podkovanost častniškega in podčastniškega zbora Slovenske vojske. Vprašanje pa je, ali se vso potrebno znanje prenaša na pravilen način do vojakov. Ni namreč dovolj, da se teorija v vsej svoji lepoti računalniških simulacij na ekranu prenaša na uporabnika. Vso teorijo je namreč potrebno spraviti v prakso, kar pa ne uspeva vedno. Pri rednem usposabljanju nujno potrebujemo naslednja usposabljanja:

- delo s sredstvi NUS (UXO), IEN (IED),
- taktika delovanja IED,

- grožnja IED logističnim konvojem,
- taktika delovanja proti IED in zasednim delovanjem,
- streljanje logističnih enot med premikom,
- taktično delovanje konvoja z elementi bojnega urjenja,
- koordinacija bojnih postopkov logistike z ostalimi bojnimi enotami v SV.

Prav tako je potrebno za potrebe udeležencev v konvoju izdelati naslednje publikacije v slovenskem jeziku:

- Formiranje konvojev
- Taktika delovanja konvojev
- IEN sredstva, primeri, delovanje, ukrepi
- Zloženska za določene postopke pred premikom konvojev

Dejstvo je, da se vsaka vojaška enota sreča s pojmom konvoja, pa naj bo to logistični, bojni logistični ali kaj drugega. Najslabše kar se nam lahko v primeru nesreč, napadov ali nepredvidenih situacij zgodi je nestrokovno, nekoordinirano in nenadzorovano delo posameznikov in enot v Slovenski vojski.

V miselnost slovenskih vojakov je nujno potrebno vnesti naslednje postavke pri bojnem kontaktu z nasprotnikom, kadar delujemo v konvoju:

- Ofenzivno-udarno razmišljanje,
- biti v situaciji (opazovanje),
- izogibati se navadam,
- varovanje vedno izvajati v krogu 360,
- vzdrževati varne razdalje,
- strogo se držati urjenih taktičnih postopkov
- uporabljati zaščito oklepa,
- uporabljati vso razpoložljivo tehnologijo.

5.4 MOŽNOSTI DOBAVE BOJNIH LOGISTIČNIH VOZIL IN NADGRADENJ OBSTOJEČIH

Logistične enote Slovenske vojske trenutno razpolagajo samo z nebojnimi transportnimi sredstvi. Trenutna gospodarska situacija ne omogoča nakupa novih, boljših in varnejših vozil logistike. V načrtih preoblikovanja logističnih bataljonov v bojne logistične bataljone so podane osnovne smernice nabav sredstev, ki jih take enote potrebujejo. Višina sredstev potrebnih za nakup takšnih vozil in opreme pa žal sega glede na trenutno stanje v gospodarstvu previsoko.

V tem trenutku gospodarske situacije se je smotrneje obrniti na logistično podporo bojnih transportov partnerskih držav, kar je kratkoročno ceneje. Pri nadgradnji obstoječih kapacitet se v Slovenski vojski držimo navodil za postopek nadgradnje ter uvajanje v operativno uporabo, kar odobrava PP SV. V slučaju nuje na terenu bi imeli verjetno podobne administrativne ovire pri zahtevi za nujno balistično zaščitno nadgradnjo. Znašli bi se v podobni situaciji, kot se je znašla logistika vojske ZDA v začetni fazah okupacije Iraka (zgoraj opisano).

6 ZAKLJUČEK

Osnovno izhodišče podano v obliki hipotez, da so vojaki logistike ter njihova oprema znotraj NATO trenutno popolnoma primerljivi z lastnimi bojnimi enotami drž. Ne drži pa popolnoma za vojake v logističnih enotah Slovenske vojske. Na tem področju smo namreč pričeli šele orati ledino, kar pomeni, da smo na začetku poti. Preklop miselnosti z ležerne logistične oskrbe na bojno logistiko je bil v velikih vojskah sveta megalomanski. Slovenska vojska se zaradi svoje relativne majhnosti srečuje še z dodatnimi težavami. Predvsem je pomanjkanje denarnih sredstev pogojevalo nerazvijanje bojnih zmogljivosti slovenske vojaške logistike. Sredstva za takšne projekte so velika, hkrati pa so tudi velike sile precej na začetku z razvojem vozil bojne logistike.

V razvoju usposabljanja Slovenske vojaške logistike je potrebno ustvariti realne pogoje usposabljanja s simulacijo dejanskih dogodkov in izkušenj na terenu. Uporaba vojaških inštruktorjev z bogatimi izkušnjami neposredno v enotah je ena od opcij. Vse to pa ne bo mogoče, dokler logistika ne osvoji osnovnih vojaških veščin, ki so potrebna za preživetje na bojišču. Sodobne smernice asimetričnega bojevanja namreč ne dopuščajo napak na realnih tleh vojnih operacij.

Transportne enote Slovenske vojske so trenutno odlično usposobljene za špedicijsko delovanje izven področij delovanja velike intenzitete. Izkušnje, ki so si jo pridobile z mednarodnim delovanjem ter trenutnimi uspehi pa morajo nadgraditi v bojvniške. Glavni cilj nasprotnika je postal logist, naj postane tudi njegova največja nočna mora.

LITERATURA

Direktiva za nadzor in koordinacijo voj premikov-DEC2005

CALL 03-33 Convoy Leader Training Nov 2003

CALL 04-27 Convoy leader Training Handbook 2003

CALL Convoy operations in Afghanistan Sep 2010

The Ultimate Sniper1

USSOCOM Combat Convoy SOP

Ultimate Sniper chapter 20_US2

Pravilnik o udeležbi vojaških vozil 2010

Izveček STANAGA 2014 (9)_S-3

TAKTIČNI SOP TRAC 670. POVLOGB

Sunzi, 2009, Umetnost vojne, Ljubljana; MK

Prebilič V. , 2006 Vojaška logistika in zgodovina, Ljubljana, FDV

Podbregar I., Bosotina V., 2007; Skripta za predmet vojaška logistika; Fakulteta za logistiko; Celje

Zalokar D., Vpliv vojaške logistike in železniškega sistema ter partizanskega delovanja na delovanje nemške vojske v operaciji Barbarossa; 2009, Diplomsko delo; Fakulteta za logistiko; Maribor

SVS STANAG 2454 AMovP-1.

SVS STANAG 2456 AMovP-3.

US Army »Taktične operacije konvojev 2003«

FM 55-30 »Army motor transport units and operations 1997«

(M. Žitek, 2010. Zapiski z ISAF 13)

VIRI

(<http://www.transchool.eustis.army.mil/museum/RedBallIntro> dostop dne 11.11.2011

(<http://www.transchool.eustis.army.mil/museum/RedBallIntro> dostop dne 11.11.2011

(<http://www.transchool.eustis.army.mil/museum/GTHardened> dostop dne 13.11.2011

(www.transchool.eustis.army.mil/museum/SOMALIA dostop dne 12.11.2011

(www.transchool.eustis.army/mil/museum/HMMWV dostop dne 14.11.2011)

(<http://www.defense-update.com/features/du-3-04/IED> dostop dne 08.11.2011)

(<http://www.army.mil/factfiles/equipments/wheeled> dostop dne 08.11.2011)

(<http://www.army.mil/features/507thMaintCmpy/AttackOnThe507MaintCmpy> dostop dne 11.11.2011).

(<http://www.highbeam.com/doc/1G1-128365135> dostop dne 09.11.2011)

(<http://www.angelfire.com/art/enchanter/guntruck> dostop dne 08.11.2011)

(<http://www.answers.com/topic/armored-truck> dostop dne 09.11.2011)

<http://www.highbeam.com/doc/1G1-125956018.html> dostop dne 11.11.2011

http://www.ontheissues.org/Celeb/Dick_Cheney_War_+_Peace.htm dostop dne 11.11.2011

<http://www.comw.org/warreport/fulltext/0602cordesman.pdf> dostop dne 12.11.2011

http://en.wikipedia.org/wiki/Common_Remotely_Operated_Weapon_System dostop dne 11.11.2011

<http://www.gardenstatesole.org/newsletter/nov04newsletter.pdf> dostop dne 14.11.2011

<http://www.highbeam.com/doc/1G1-155789904.html> dostop dne 14.11.2011

<http://www.answers.com/topic/armored-truck> dostop dne 14.11.2011

<http://defense-update.com/products/a/ask.htm> dostop dne 15.11.2011

http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/army/r11_33.pdf dostop dne 15.11.2011

SEZNAM SLIK, TABEL IN ORGANIGRAMOV

Slika 1: Skica organizacije konvoja-osnovna	10
Slika 2: Izvidniško vozilo-predhodnica konvoja	21
Slika 3: Karta premika konvoja na ISAF 13.....	21
Slika 4: Karta incidentov na ruti HWY Snake 2010	22
Slika 5: Karta vročih točk na ruti premika.....	22
Organigram 1: Nova organizacijska shema TRAČ v 670. LOGB	26

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

HMMWV-High mobility Multipurpose Wheeled Vehicle (večnamensko visoko mobilno kolesno vozilo).

MRAP-Mine resistant Ambush Protected (protiminska in protizasedna zaščita).

US Army- Kopenska vojska Združenih držav Amerike.

HEMTT-Heavy Expanded Mobility Tactical Truck (Taktični tovornjak, težki).

IED-Improvised explosive device (IEN-improvizirana eksplozivna naprava; IES-improvizirana eksplozivno sredstvo).

CALL- Center for Army Lessons Learned (Center za učenje iz izkušenj; US Army).

PRILOGE

-Usposabljanje konvojev pri kontaktu z IED (ppt. Usposabljanje C-IED Hohenfels)

-Predstavitev zaključne naloge VED A 52015 por. Drago Cesar ppt.

IZJAVA O AVTORSTVU ZAKLJUČNE NALOGE

Slušatelj, **poročnik Drago Cesar** izjavljam, da sem avtor zaključne naloge z naslovom **Bojni konvoji logistike**, ki sem jo napisal pod mentorstvom **stotnik Robert Slak**.

S svojim podpisom zagotavljam da:

- je zaključna naloga izključno rezultat mojega lastnega dela,
- so vsa dela in mnenja drugih avtorjev, ki jih uporabljam v zaključni nalogi, navedena oziroma citirana v skladu s Postopkovnikom za izdelavo in ocenjevanje zaključne naloge na ŠČ,
- se zavedam, da je plagiatorstvo kaznivo po Zakon o avtorskih in sorodnih pravicah, (Uradni list številka 21/1995, 9/2001), prekršek pa podleže tudi ukrepom disciplinske odgovornosti v skladu s Pravili službe v Slovenski vojski,
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatorstvo lahko predstavlja za predloženo zaključno nalogo in moj status v Slovenski vojski.

S podpisom se odrekam vsem materialnim pravicam v zvezi z zaključno nalogo in dovoljujem uporabo zaključne naloge v študijske namene.

V Mariboru dne _____ 22. 11. 2011 _____

Podpis: _____