

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

ZAKLJUČNA NALOGA

**ORGANIZACIJA, RAZMESTITEV IN DELOVANJE TRANSPORTNEGA
VODA NA NALOGI**



Kandidatka – slušateljica: desetnica Nastja Puhar

Mentor: stotnik Andrej Skodič

Slovenska Bistrica, november 2011



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

Številka:

Datum:

ZAKLJUČNA NALOGA

ORGANIZACIJA, RAZMESTITEV IN DELOVANJE TRANSPORTNEGA VODA NA NALOGI

Kandidatka-slušateljica: desetnica Nastja Puhar

Mentor: stotnik Andrej Skodič

Slovenska Bistrica, november 2011

POVZETEK

Logistika je že od nekdaj ena izmed ključnih dejavnosti pri izvajanju vojaških aktivnosti, tako v miru kot tudi v vojni. V sodobnem načinu bojevanja, ko je čas eden izmed ključnih dejavnikov, pa je področje logistike še toliko bolj pomembno. Omogoča nam zagotovitev materialnih sredstev in storitev, od katerih je odvisno uspešno delovanje enote.

Eno izmed pomembnejših področij logistike je danes vsekakor področje premika in transporta. Ti nam zagotavljajo premik enote, sredstev, tovora in navsezadnje nam omogočajo tudi oskrbovanje enote iz ene točke na drugo. Ključnega pomena za uspešnost premika in transporta je pravočasnost, dobra organizacija, načrtovanje in usposobljenost vseh vpletenih. Pravočasna razporeditev enote in njihove opreme je bistvenega pomena za pripravljenost na bojevanje, zato je uspešnost premika še toliko bolj pomembna.

Ključne besede: logistika, premik, transport, transportni vod

SUMMARY

Logistics has always been one of the key activities in carrying out military operations, both in peace and in war. In the modern mode of warfare, when time is one of the key factors, the field of logistics is even more important. It allows us to provide material resources and services, on which the effective performance of the unit is dependent.

One of the major areas of logistics today is definitely the area of movement and transport. This field provides us with a shift unit, resources, cargo and ultimately also allows us to supply units from one point to another. Timeliness, good organization, planning and good qualification of a unit is crucial for the success of movement and transport. Timely distribution of units and their equipment is essential for their preparation for combat, so the success of the movement is even more important.

Key words: logistics, movement, transport, transport platoon

KAZALO

POVZETEK.....	i
SUMMARY.....	ii
1 UVOD.....	1
1.1 IZHODIŠČE NALOGE.....	1
1.2 NAMEN IN CILJI.....	1
1.3 HIPOTEZE.....	2
1.4 METODE DE LA.....	2
1.5 STRUKTURA ZAKLJUČNE NALOGE.....	2
2 TEORETIČNA IZHODIŠČA PREMIKA IN TRANSPORTA.....	3
2.1 LOGISTIKA.....	3
2.2 PREMIKI IN TRANSPORT.....	3
2.2.1 Elementi vodenja premika.....	4
2.3 ORGANIZIRANA KOLONA.....	5
2.3.1 Odgovornosti posameznikov v koloni.....	8
2.3.2 Komunikacija v koloni.....	11
3 NAČRTOVANJE IN ORGANIZACIJA PREMIKA.....	12
3.1 1. KORAK: SPREJEM NALOGE.....	12
3.2 2. KORAK: IZDAJA PRIPRAVLJALNEGA UKAZA.....	13
3.3 3. KORAK: IZDELAVA NAČRTA PREMIKA.....	13
3.4 4. KORAK: ZAČETNI PREMIKI.....	16
3.5 5. KORAK: IZVIDOVANJE.....	16
3.6 6. KORAK: IZPOPOLNJEVANJE NAČRTA.....	16
3.7 7. KORAK: IZDAJA UKAZA ZA PREMIK.....	16
3.8 8. KORAK: NADZOR.....	17
4 PREMIK ENOTE.....	18
4.1 Postanki.....	20
4.2 Postopki ob stiku z nasprotnikom.....	20
5 DELOVANJE V RAJONU RAZMESTITVE.....	26
6 ZAKLJUČEK.....	29

LITERATURA.....	30
VIRI	30
SEZNAM SLIK IN TABEL.....	31
SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC	31
PRILOGE	32
Priloga 1: Obrazec za izvedbo kolone.....	32
Priloga 2: Ukaz za premik.....	33
Priloga 3: Kontrolna lista poveljnika kolone.....	39
IZJAVA O AVTORSTVU.....	42

1 UVOD

Premiki in transport so danes del vsakdana. Za uspešno delovanje, usposabljanje in izvajanje nalog je v Slovenski vojski (v nadaljevanju SV) področje premikov in transporta ključnega pomena.

Prav tako kot v miru igrajo v vojni premiki in transport pomembno vlogo. Omogočajo nam premestitve ljudstva, sredstev, tovora in oskrbovanje enot iz točke A na točko B. Ravno to je bistvenega pomena za enote in njihovo nadaljnje delovanje.

Okolje se spreminja in tudi v SV vsakodnevno opravljamo ogromno število premikov in transportov. Opravljamo tako vsakodnevne premike kot tudi premike v tujino in na področjih izven naših meja.

Glede na dejstvo, da je Slovenija aktivno vpeta v mednarodno sodelovanje predvsem v okviru mednarodnih organizacij in misij, si delovanja brez uspešnih premikov ne moremo predstavljati. Pomen in vloga logistike postajata nepogrešljiva, še posebej pa to velja za področje premika in transporta. Transport sredstev in zagotavljanje transporta ostalim enotam je ključnega pomena, saj le to omogoča učinkovito delovanje enot.

Za doseganje zadanih ciljev so danes najpomembnejši pravočasnost, učinkovitost, popolno načrtovanje in organiziranje. Prav tako je tudi na področju logistike, še posebej na področju premika in transporta. Brez dobrega načrtovanja in kasneje realizacije le-tega ne gre. Bistveno je poznavanje vseh ključnih segmentov, katere je potrebno upoštevati pri načrtovanju. Dejstvo je, da en premik ni enak drugemu, in tako je tudi z načrtovanjem. Seveda moramo biti pozorni tudi na vrsto premika in transporta, saj le to bistveno vpliva na proces načrtovanja in odločanja. Navsezadnje je uspešnost premika ključna, saj le tako lahko zagotovimo pravočasno razporeditev enot in njihove opreme na določenem mestu ter s tem omogočimo pripravljenost na bojevanje in izvajanje nadaljnjih nalog.

Pri načrtovanju premika je danes, v sodobnem načinu bojevanja, čas eden ključnih dejavnikov boja. Poleg učinkovitega načrtovanja pa je pri sami izvedbi premika še ogromno drugih dejavnikov, ki vplivajo na gibljivost enote. Tako moramo biti pozorni še na sam teren, učinkovitost orožja, usposobljenost enote, spremenljive vremenske pogoje in različna nasprotnikova delovanja.

1.1 IZHODIŠČE NALOGE

V zaključni nalogi se bom omejila na področje organizacije, načrtovanja in izvedbe taktičnega premika transportnega voda v sestavi transportne čete. To pomeni, da pričakujem delovanja nasprotnika, vseeno pa bo premik načrtovan po javnih cestah. Ne glede na vrsto premika, bodo pri izvedbi premika upoštevane vse mere varnosti, ki morajo biti zagotovljene pri premiku vojaških vozil.

1.2 NAMEN IN CILJI

Namen zaključne naloge je predstaviti organizacijo in izvedbo premika transportnega voda v sestavi transportne čete ter predstaviti njegovo delovanje na območju razmestitve.

Cilj zaključne naloge je predstaviti vse potrebne segmente, ki so nujni za uspešno načrtovanje in izvedbo premika ter le-te predstaviti tako teoretično kot tudi na konkretnem primeru.

1.3 HIPOTEZE

H1: Uspešnost premikov je odvisna od postopkov načrtovanja, organiziranja, izvedbe in kontrole premikov.

H2: Pri načrtovanju, organizaciji in izvajanju premika in transporta je bistveno opiranje na SOP enot, vendar le v primeru ko so pripadniki z SOP dobro seznanjeni in v skladu z njimi dobro usposobljeni.

1.4 METODE DELA

Pri izdelavi zaključne naloge sem uporabila naslednje metode dela:

- **metodo zbiranja literature**; pred začetkom pisanja zaključne naloge sem skušala zbrati čim več koristne in raznolike literature, iz katere sem pridobila določeno znanje, na podlagi katerega sem začela z pisanjem zaključnega dela;
- **metoda analize in interpretacije primarnih** (dokumenti, pogodbe, poročila,...) in **sekundarnih** (strokovne knjige, internetni viri, strokovni članki, zborniki...) **virov**;
- **deskriptivna metoda**, s pomočjo katere sem opredelila in razčlenila pojme na njihove posamezne sestavine.

1.5 STRUKTURA ZAKLJUČNE NALOGE

V uvodu zaključne naloge sem predstavila opredelitev problema, namen in cilj naloge, predstavila uporabljene metode dela ter opisala strukturo naloge.

V drugem poglavju sem predstavila teoretično izhodišče, ki ga je potrebno poznati za nadaljnje razumevanje zaključne naloge. Predstavila sem definicije logistike ter se osredotočila na eno izmed njenih funkcionalnih področij, in sicer na premike in transport ter organizirano kolono, kar je tudi bistvo zaključne naloge.

V tretjem poglavju sem se posvetila načrtovanju in organizaciji premika. Tu sem se osredotočila na izbrano situacijo oziroma nalogo transportnega voda. Predstavila sem vse korake procesa bojnega odločanja, in sicer vse od sprejema ukaza do same izvedbe naloge – premika.

V četrtem poglavju sem se posvetila premiku enote, predvsem dejavnostim med premikom. V tem poglavju sem opisala tudi dve reakciji na stik, in sicer reakcijo na zasedo in zračni napad.

V naslednjem, petem, poglavju sem predstavila rajon razmestitve in delovanje transportnega voda v tem območju.

V zaključku pa sem podala ključne ugotovitve svoje zaključne naloge.

2 TEORETIČNA IZHODIŠČA PREMIKA IN TRANSPORTA

2.1 LOGISTIKA

V oboroženih silah sta se vloga in pomen moderne vojaške logistike okrepila zlasti v drugi svetovni vojni in po njej. Poznavanje svoje in nasprotnikove logistike je pomenilo večje možnosti za zmago, to pa se je pokazalo tudi v zgodovini vojaških spopadov. Po drugi svetovni vojni so na podlagi znanstvenih raziskav logistiko uvrstili med nepogrešljive vede, s katerimi tržna gospodarstva hitreje, učinkoviteje in ceneje dosegajo svoje cilje. S tem je razvoj logistike v tržnih gospodarstvih prehitel vojaško logistiko, od katere se je učil.

Na funkcijskem področju logistike, je zelo pomembno, da vojaško logistiko poznajo tudi poveljniki ter drugi odločevalci v oboroženih silah in obrambnem sistemu. Danes se povezanost med logistiko na vojaškem in civilnem področju iz dneva v dan povečuje. Vojaška logistika je danes vgrajena v obrambne sisteme držav in zagotavlja oboroženim silam materialne ter druge razmere za delo v miru, krizi in vojni. Danes, v asimetričnem načinu bojevanja, se uporablja veliko število različnega orožja, tehnike, opreme in streliva. Vse to, pa povečuje težave z oskrbovanjem, vzdrževanjem, skladiščenjem, evidencami ter omogočanjem premikov in transporta (po Žurman in ostali, 2008, str. 12-14).

Pojem logistike je vojaškega izvora in zajema fizični tok materiala in informacij od dobavitelja surovin do končnega potrošnika gotovih proizvodov. Pomeni torej premagovanje prostora (kot transport) in časa (glej Požar, 1985, str. 11).

Doktrina vojaške logistike pa jo opredeljuje kot disciplino logistike, ki se ukvarja z zagotovitvijo materialnih sredstev in storitev za delovanje vojaških sil v določenem prostoru in času. Predstavlja predvsem logistiko porabe in v manjšem obsegu proizvodno logistiko. Temeljno poslanstvo vojaške logistike je zagotavljanje materialnih sredstev in storitev, ki oboroženim silam omogočajo izvedbo vojaških operacij. Logistični načrti morajo biti narejeni, zahteve oboroženih sil morajo biti izpolnjene, logistika pa mora biti pripravljena za hitro in sprotno mobilizacijo rezerv. To pomeni, da sodobna situacija zahteva učinkovito aktiviranje zalog materialnih sredstev in pripravljenost nacionalnega gospodarstva na spremembe proizvodnje (glej Žurman in ostali, 2008, str. 14).

Vojaška logistika je sestavina obrambne logistike, ter deluje le znotraj SV. Sestavlja jo šest medsebojno povezanih in soodvisnih funkcionalnih področij. To so oskrbovanje, premik in transport, vzdrževanje, zdravstvena oskrba, vojaška infrastruktura in finančna zagotovitev (glej Žurman in ostali, 2008, str. 43). Vsako funkcionalno področje ima vodjo, ki je v določenem poveljstvu SV strokovno odgovoren za delovanje področja v poveljstvih in enotah, ki jim je poveljstvo nadrejeno. V poveljstvih SV je funkcijsko področje logistike organizirano v štabnih organih logistike. Naloga teh organov pa je usmerjanje, upravljanje in vodenje logistične podpore SV skladno z veljavno normativno ureditvijo ter usmeritvami nadrejenega (glej Žurman in ostali, 2008, str. 19).

2.2 PREMIKI IN TRANSPORT

»Premiki in transport so dejavnosti, ukrepi, postopki in načini za načrtno spreminjanje lokacij osebja in materialnih sredstev, s katerimi se zagotavljata urejen premik ter gospodarna uporaba razpoložljivih prevoznih zmogljivosti« (Žurman in ostali, 2008, 48-49). Obsegajo načrtovanje premikov, organizacijo prevozov in zagotavljanje prevoznih zmogljivosti.

Transport pa je gospodarska dejavnost, ki se ukvarja s premeščanjem ljudi in stvari v geografskem prostoru, in sicer po različnih transportnih poteh s pomočjo različnih tehničnih sredstev (glej Godnič, 2001, str. 14). Je način premikanja sil in blaga in zajema postopke in ukrepe ter sredstva vključno z napravami za rokovanje z gorivom za premik iz enega na drugo mesto (glej Podbregar in Bosotina, 2007, str. 86).

V vojski je premik del vojaškega delovanja s katerim zagotavljamo spremembo lokacije sredstev in oseb. Za izvedbo premika so potrebna transportna sredstva, sredstva za manipulacijo s tovorom, infrastruktura ter informacijska podpora za načrtovanje in spremljanje premikov. Uspešnost premika je odvisna od postopkov načrtovanja, organizacije, izvedbe in kontrole premika (glej Podbregar in Bosotina, 2007, str. 85). Gre torej za premike na krajših razdaljah.

Na taktični ravni sestavni del enot predstavljajo lastne prevozne zmogljivosti. Enote so sestavljene tako, da lahko same izvajajo cestne premike. Transportne enote logistične podpore zagotavljajo potrebne zmogljivosti za vse logistične prevoze. Na strateški in operativni ravni pa se prevozi enot zagotavljajo na več načinov, in sicer z lastnimi zmogljivostmi strateške in operativne ravni, v sodelovanju z zavezniki po načelih zavezniških logističnih doktrinarnih rešitev, s sodelovanjem v večnacionalnih pobudah in sporazumih o zagotavljanju strateških prevoznih zmogljivosti ali z najetjem civilnih prevoznih zmogljivosti (glej Žurman in ostali, 2008, str. 51).

Z vidika načina izvedbe, glede na situacijo, delimo premike na administrativne in taktične premike.

Administrativni premik izvajamo, ko ne pričakujemo delovanja nasprotnika na izvajanje premika. Za načrtovanje teh premikov s S4 sodeluje S3 v okviru zahtev za zagotovitev delovanja.

Taktični premik pa 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. Taktičen premik je hiter premik enote v bojnem polju z namenom priprave na bojne operacije. Kljub temu, da stik z nasprotnikom ni pričakovan se izvaja 360° varovanje in pripravljenost na stik z nasprotnikom. Za načrtovanje teh premikov je odgovoren S3 (glej SOP za transport v 10. MOTB, 2006, str. 2).

Glede na prostorsko razsežnost ločimo premike na taktične, operativne in strateške premike.

Taktičen premik so postopki hitre koncentracije sil na območju bojnega delovanja proti sovražnikovem razporedu ter razporejanje taktičnih rezerv. Na območju združenega delovanja so v odgovornosti poveljnikov taktične ravni (glej Žurman in ostali, 2008, str. 81).

O **operativnem premiku** govorimo, ko je zmožnost premika lastnih ali zavezniških sil na območju združenega delovanja. Na območju Slovenije se izvajajo v odgovornosti poveljnika operativne ravni poveljevanja SV, v zavezniških operacijah pa so operativni premiki na območju združenega delovanja v odgovornosti poveljnika večnacionalnih sil (glej Žurman in ostali, 2008, str. 77).

Strateški premik pa je premik poveljstev in enot z mirnodobnih lokacij v Sloveniji na območje združenega delovanja zavezniških operacij v tujini ter obratno in v odgovornosti operativne ravni poveljevanja SV (glej Žurman in ostali, 2008, str. 80).

2.2.1 Elementi vodenja premika

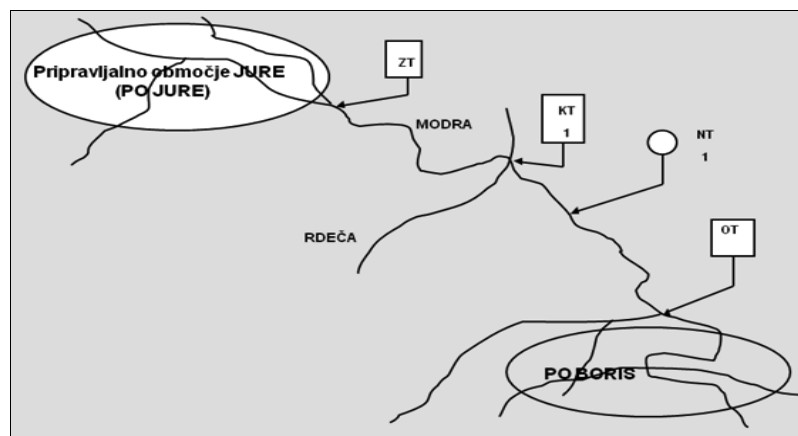
Vsi premiki se začnejo v začetni točki in končajo v neki končni točki.

Začetna točka premika je točka, kjer vsi elementi kolone pridejo pod poveljevanje enega poveljnika. Ko enota zapusti začetno točko se mora držati v ukazu predpisanega razmika in hitrosti premika. Če se kolona premika po nadzorovani poti, je to ponavadi prva kontrolna točka, skozi katero pelje kolona (glej FM 55-30, 2005, str. 55).

Na **odstopni točki** oziroma točki razformiranja kolone se preneha aktivni nadzor poveljnika kolone nad kolono. Vozila na tej točki zapustijo kolono in se premaknejo na dodeljeno lokacijo, na katero jih usmerijo vodje kolone. Če se kolona premika po nadzorovani poti, je ta točka običajno zadnja kontrolna točka na poti oz. nalogi kolone. Odstopno točko morajo vozila zapustiti v čim krajšem času, saj tako preprečijo križanje z ostalimi vozili. V primeru, da je končna lokacija uporabnikova podporna lokacija, potem lahko poveljnik kolone uporabi predhodnico ali druge komunikacije, da se poveže s sprejemno enoto pred prihodom glavnine kolone. To dovoli sprejemni enoti, da počaka kolono na tej točki in vodi vozila tja, kjer so potrebna. To omogoča, da se vozila čim hitreje vrnejo v uporabo in se ne križajo z urnikom ostalih vozil. Ko pa so vozila brez tovora se razmestijo in se izvrši vzdrževanje. Vozniki pa se morajo seznaniti kdaj in kje je zbor zaradi vrnitve kolone (glej FM 55-30, 2005, str. 55).

Kontrolna točka se po navadi postavi na križiščih in spornih točkah kot je razvidno tudi na sliki 1, omogoča pa nam varen in hitrejši premik kolone. Na kontrolni točki naj bi se vedno nahajali organi za nadzor in usmerjanje premika.

Slika 1: Elementi premika



Vir: Ivanuša (2011)

2.3 ORGANIZIRANA KOLONA

»Organizirana kolona vozil je posebej označena skupina treh ali več vozil, vključno s spremljevalnimi vozili, ki vozijo po istem prometnem pasu z določeno hitrostjo na predpisani razdalji« (ZPrCP, 3. člen).

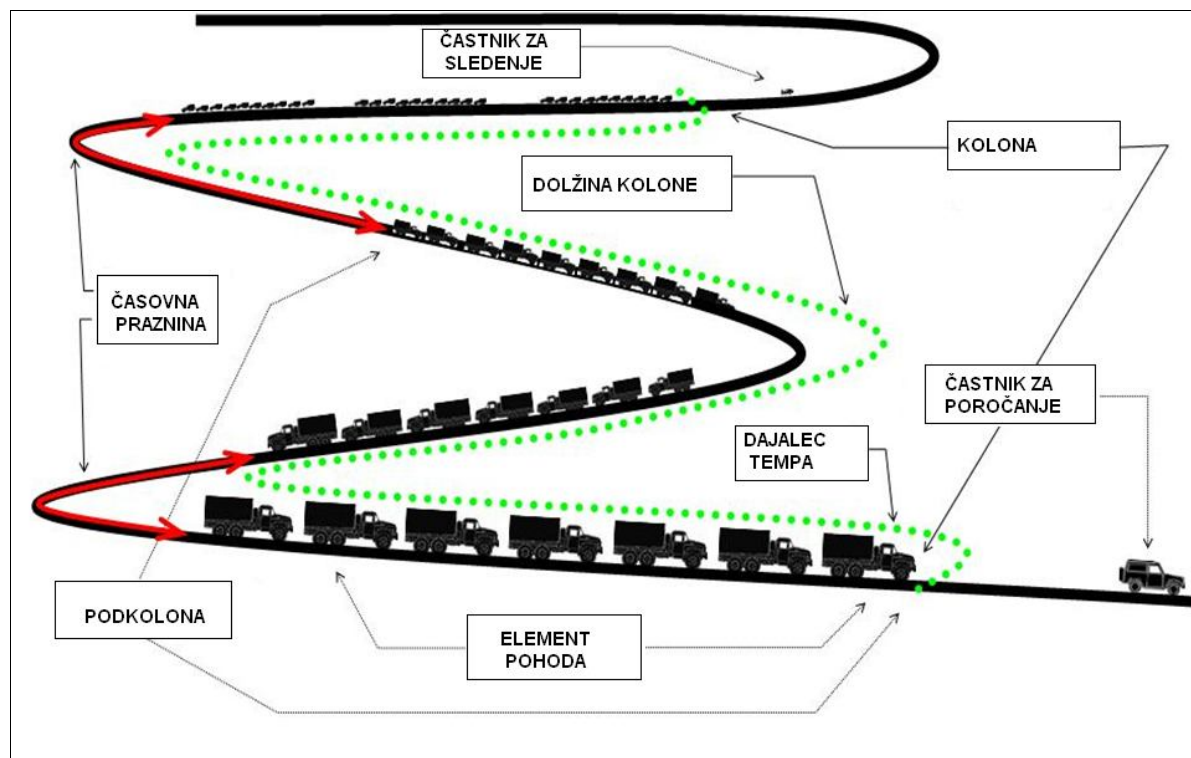
»Organizirana kolona vojaških vozil je posebej označena skupina desetih ali več vozil, ki vozijo po istem prometnem pasu z določeno hitrostjo na predpisani razdalji in katere premik odredi pristojno poveljstvo« (Pravilnik o udeležbi vojaških vozil v javnem cestnem prometu, 2. člen).

V zaključni nalogi se bom opirala na zgornji dve definiciji, ne glede na dejstvo, da se uporaba izraza kolona in konvoj velikokrat zamenjujeta.

Vozila v koloni so zaradi lažjega nadzora in kontrole organizirana v skupine – organizacijske elemente kolone. Ti pa so sestavljeni iz **elementa pohoda**, **podkolone** in **kolone**, kot je prikazano tudi na sliki 2.

Element pohoda je najmanjša enota, sestavlja pa jo do največ 25 vozil. Ponavadi predstavlja enoto velikosti oddelka ali voda, vsak element pohoda pa ima svojega poveljnika. Podkolona je skupina dveh do petih elementov pohoda in je velikosti čete ali bataljona. Sestavlja jo od 150-200 vozil. Vsaka podkolona ima svojega poveljnika. Kolona pa je skupina dveh do petih podkolon in je velikosti bataljona ali brigade. Sestavlja jo 600-900 vozil ter ima svojega poveljnika kolone (glej FM 55-30, 2005, str. 49).

Slika 2: Organizirana kolona in njeni elementi



Vir: Ivanuša (2004)

Vsaka kolona je ne glede na velikost sestavljena iz treh delov, in sicer iz čela kolone, glavnine in začetja kolone.

Čelo je prvo vozilo v koloni, vsako čelo pa naj bi imelo svojega dajalca tempa, ki je v tem vozilu in določa tempo premika. Pomembnost tega elementa je v tem, da se premik skozi celotno pot izvaja v skladu z načrtom. V vlogi dajalca tempa je podčastnik, ki zagotavlja, da se kolona drži predpisane poti, poleg tega je njegova naloga tudi poročanje o prihodu na določene kontrolne točke. S pomočjo čela ima poveljnik kolone možnost, da pospeši ali upočasni tempo premika (glej FM 55-30, 2005, str. 50).

Glavnina kolone sledi za čelom in je sestavljena iz glavnine vozil v koloni. Ta del je lahko, zaradi lažjega nadzora in kontrole, razdeljen na podkolone.

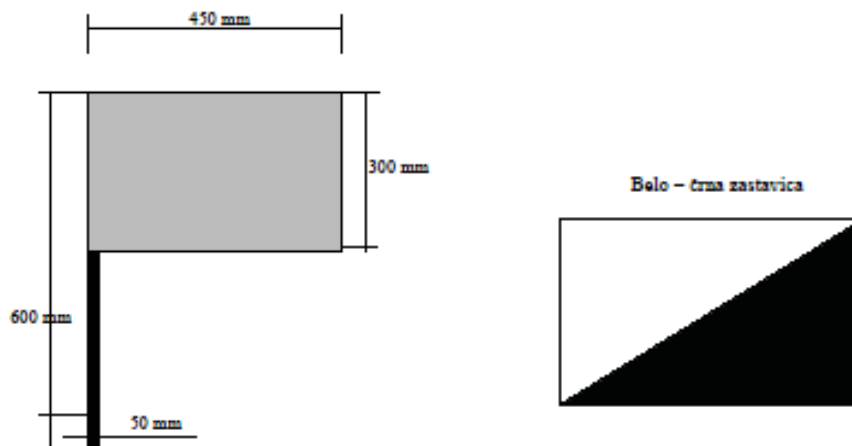
Začetje kolone pa je zadnji del vsake kolone. V začetju se nahajajo vozilo za izvleko, vozilo za vzdrževanje in vozilo prve pomoči. Častnik ali podčastnik na začetju je tako odgovoren za izvleko, vzdrževanje in medicinsko pomoč. Poleg tega pa podpira poveljnika kolone v vzdrževanju discipline premika. Poroča lahko tudi o času potrebnem za doseg kontrolne točke na poti (glej FM 55-30, 2005, str. 50).

Označevanje vozil v koloni

V mirnodobnem času morajo biti sprednje luči vseh vozil v koloni ves čas prižgane. Prvo vozilo v organizirani koloni mora biti označeno z modro zastavo, zadnje vozilo pa z zeleno zastavo. Vozilo poveljnika organizirane kolone se označi z črno – belo zastavo, kot prikazuje slika 3. Vsa vozila so z zastavicami označena na prednji strani vozila. Vozilo, ki predstavlja nevarnost označimo z rdečo zastavo tako, da jo obesimo na zadnji levi del vozila. Vse zastave morajo biti velikosti 30cm (višina) x 45cm (dolžina), kot je prikazano na sliki 3 (Pravilnik o udeležbi vojaških vozil v javnem cestnem prometu, 6. člen).

Ko gre za taktičen premik se vozil, zaradi varnostnih razlogov, z zastavicami ne označuje.

Slika 3: Velikosti zastavic in zastavica, ki označuje poveljniško vozilo



Vir: Pravilnik o udeležbi vojaških vozil v javnem cestnem prometu, (2009, priloga 1)

Vsak premik, ki se izvaja na določeni poti v omejenem časovnem obdobju, bi naj imel odobritev. Odobritev premika pa je potrebna za najavo premika. Izdaja ga enota, ali osebje osebju za nacionalne premike ali določeni oblasti na katere ozemlju se premik začne. Zahtevek za premik se izda za kolono, katere število vozil je blizu ali presega nacionalno določeno število. Zahtevek se izda tudi za vsako vozilo, ki presega predpisane velikosti in teže ter za premik, pri katerem se prečka meja na kontroliranih poteh. V kolikor je v koloni vozilo, ki prevažata nevarne snovi, je prav tako potreben zahtevek za premik (glej AmovP-1(A), 2004, str. 76).

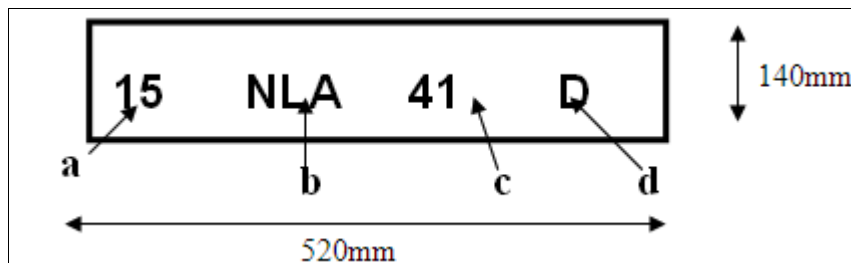
Odobritev premika izda osebje za nacionalne premike ali določena oblast na katere ozemlju se premik začne. Kolona, ki ji je odobren premik, mora biti označena s številko, znano kot »številka odobritve premika«.

Dodeli jo osebje za nadzor premikov in vsebuje elemente prikazane na sliki 4 :

- a) Dva znaka, ki nakazujeta dan v mesecu, v katerem je treba opraviti premik.
- b) Tri ali več črk za opis službe za premik, prvi dve sta nacionalni simbol službe za premik.
- c) Dva ali tri znake za serijsko številko premika.
- d) Eno črko, ki označuje del kolone.

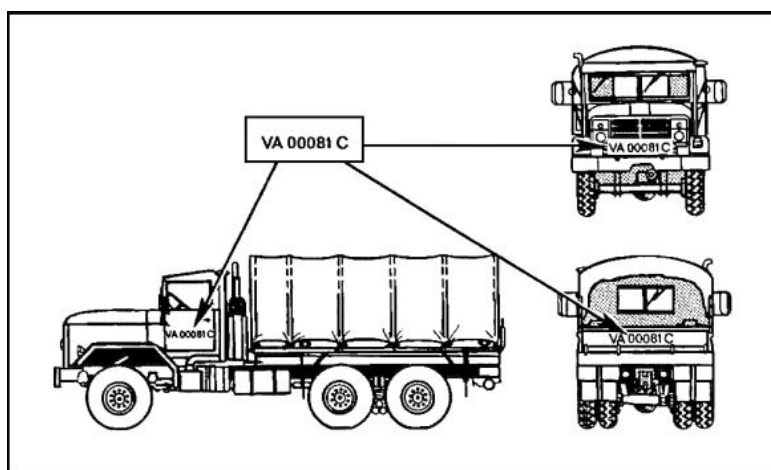
Identifikacijska številka se namesti na vsa vozila v koloni, in sicer na vse strani vozila. Namesti se tudi na ponjavo vodilnega in zadnjega vozila v koloni, kot je prikazano na sliki 5 (glej SOP premikov in transporta v LBBSk, 2008, str. 13).

Slika 4: Številka odobritve premika



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

Slika 5: Označitev kolone z identifikacijsko številko



Vir: Tactical convoy handbook (str. 22)

2.3.1 Odgovornosti posameznikov v koloni

Kolona je skupina premikajočih se vozil pod enotnim poveljstvom na isti poti ob istem času in v isti smeri. Sestavljena je lahko iz več organiziranih sestavnih delov, vsak od njih pa vsebuje poveljnika, katerega lokacija se lahko spreminja, podrejenega poveljnika v prvem vozilu, ki narekuje tempo in podrejenega poveljnika v zadnjem vozilu, ki spremlja situacijo (glej AmovP 1(A), 2004, str. 78).

Da je izvedba premika kar se da uspešno izvedena in varna mora biti jasno določeno kakšne odgovornosti nosi vsak posameznik v koloni. V nadaljevanju bom s pomočjo SOP za načrtovanje konvoja, ki ga uporablja 670. POVLOGB, navedla glavne dolžnosti pomembnih akterjev v koloni. Poleg tega bom po FM 55-30 povzela nekaj bistvenih nalog osebjata transportnega voda, torej poveljnika voda, vodnega podčastnika in poveljnika oddelka.

Poveljnik kolone je odgovoren da:

- Se izvedejo potrebni postopki za varovanje tovora.
- Izdela in izpelje načrt varovanja kolone.

- Podaja naloge podrejenim v skladu z načrtom izvedbe kolone.
- Izvede potrebna dejanja, da zagotovi disciplino in nadzor nad kolono.
- **Izda ukaz za premik**
- Zagotovi, da imajo vsa vozila karto poti z označenimi kontrolnimi točkami, dostavnimi točkami in zbirnimi točkami.
- Zagotovi zaključno poročilo za S2/3 v pol ure po opravljeni nalogi.
- Uri postopke kolone pred začetkom premika v katerega vključi vzpostavljanje radijske zveze, vizualnih signalov in reagiranje na posamezne situacije.
- Nadzoruje kakšno je stanje vozil.
- Določi časovnico na osnovi naloge, nasprotnika, razpoložljivih enot, zemljišča in razpoložljivega časa.
- Pripravi Matriko za izvedbo kolone.

Zagotoviti mora tudi:

- Dodatne zaloge goriva, vode, maziva za potrebe na poti, ki jo kolona izvaja.
- Da voznik preveri tovor.
- Označbe vozil, zaščitne trakove in zastavice, ko je potrebno označiti kolono.
- Da so vozila dodatno zaščitena, ko je potrebno.
- Da je kolona označena s primernimi označbami.
- Da je orožje preverjeno.

Poveljnik enote za varovanje kolone je odgovoren da:

- Upošteva navodila poveljnika kolone.
- Poveljuje varnostni enoti v primeru ogrožanja kolone.
- Zagotovijo varen prehod koloni.
- Izvaja izvidovanje poti kolone v sodelovanju s poveljnikom kolone, poroča poveljniku kolone o možnih nevarnostih in predlaga možne postopke v primeru kontakta s sovražnikom.
- Preverja obveščevalne podatke.
- Vzdržujejo zvezo.
- Razume vizualne in/ali glasovne signale.

Poveljnik podkolone je odgovoren da:

- Zagotavljajo poveljevanje nad vsemi vozili in osebjem.
- Vodijo premike vozil in naloženega osebja.
- Vzdržujejo zvezo.
- Poveljujejo namerilcem na oddelčnih orožjih in koordinirajo ogenj.
- Zagotavljajo vzdrževanje in pripravljenost vozil in oborožitve.
- Zagotavljajo nadzor in disciplino v koloni/podkoloni.
- Je natovarjanje in raztovarjanje pravilno opravljeno.
- Opazujejo v smeri 10 in 3.
- Razumejo vizualne/glasovne signale.
- Zagotovi, da vsi vojaki poznajo svojo cono dejstevovanja z orožjem.
- Urijo posadke z oborožitvenimi sistemi v dejstevovanju iz strešne lopute ali okna v primeru napada.

Častnik ali podčastnik na začelju je odgovoren da:

- Preverja in opazuje posamezna vozila, kolone in podkolone na posameznih točkah.
- Opozarja zadnji del kolone, če se je kolona ustavila.
- Pobira posamezne oznake na poti ali elemente predhodnice.
- Raziskuje nesreče na kraju dogodka.
- Vodi evakuacijo poškodovanih ljudi in izvrši premeščanje poškodovane opreme.
- Vzdržuje zvezo.

- Razume vizualne/glasovne signale.

Častnik ali podčastnik za vzdrževanje je odgovoren:

- Za vzdrževanje vozil in opreme na poti.
- Za izvleko vozil.
- Da vzdržuje zvezo.
- Da razume vizualne/glasovne signale.

Poveljnik voda je odgovoren:

- Za usposabljanje, disciplino in izvajanje nalog v njegovem vodu.
- Za nalaganje tovora ali /in oseb za transport.
- Da je njegov vod polno premičen, in samozadosten, če bi bil kakšen njegov del premeščen in bi moral delovati, kot samostojna enota.
- Da skrbi za disciplino in notranjo kontrolo med opravljanjem nalog.
- Da organizira in koordinira z ostalimi vodi obrambo rajona razmestitve njegovega voda, v rajonu odgovornosti pripravi in dostavi skice načrta obrambe poveljniku čete.

Vodni podčastnik je odgovoren da:

- Pomaga pri usposabljanju voda in nadzoruje obe plati, tako tehnično kot taktično izvedbo operacije.
- Skozi poveljnike oddelkov vodi in usmerja vod med izvajanjem premikov v kolonah ali posamezno, usposablja voznike in nalaganje vozil.
- Dobro pozna vojaške predpise in civilne zakone, ki se nanašajo na uporabo motornih vozil in vozil v koloni.
- Je med premikom disciplina.
- Koordinira dolžnosti poveljnikom oddelkov.
- Redno nadzoruje vozila, tako da se prepriča o stanju in zmožnosti voznikov.
- Nadzoruje preko poveljnikov oddelkov stanje in zmožnostih voznikov.
- Redno pregleduje dokumentacijo vozil.
- Nadzoruje obrambne položaje voda, okoli tabornega prostora in ukrepa, če je to potrebno.

Poveljnik oddelka je odgovoren da:

- Neposredno odgovarja vodnemu podčastniku za usposabljanje, disciplino, zgled in zmožnosti njegovih voznikov.
- Usposablja in vodi pripadnike oddelka v vožnji, pravilni tehniki nalaganja, varni vožnji in vzdrževanju.
- Zagotavlja, da je vsak voznik seznanjen z njegovo potjo, ciljem in nalogo.
- Nadzoruje voznikove sposobnosti.

Vozniki vozil so odgovorni za:

- Vzdrževanje in pripravljenost vozil.
- Dodatno opremo na vozilih, na primer vitlo, snežne verige ...
- Pravilno manevriranje in postavljanje vozila.
- Pravilno natovarjanje in raztovarjanje.
- To, da zagotovi mesto za opazovanje in dejstvovanje oborožitvenih sistemov na vozilu.
- Sledenje navodilom nadrejenega.
- Zagotovitev, da je oprema za komunikacijo v delujočem stanju.
- Opazovanje v smeri 9 in 2.
- Poznavanje svojega vozila, vožnje, vožnje v koloni in pravilnega nalaganje tovora.

- Poznavanje vseh predpisov in tekočin, ki jih uporablja njegovo vozilo.
- To, da zna uporabljati določene komunikacije in navodila poveljnika oddelka, vodnega podčastnika in častnikov iz čete.
- Nadzorovanje, nalaganje in da zavaruje in priveže tovor tako, da ga zaščiti pred drsenjem, slabim vremenom in krajo.
- To, da pred odhodom izpolni potni nalog in vse dokumente, ki se zahtevajo.
- Opravljanje preventivnih pregledov in vzdrževanja na svojem vozilu, tako pred, med in po opravljeno vožnjo.
- Redno kontroliranje in po potrebi dolivanje olja, goriva, vode in ostale tekočine, ki so predpisane.
- Poznavanje zakonov in predpisov s področja varovanja okolja. (glej FM 55-30, 2005, str. 21-22).

Vsak posameznik v koloni mora dobro poznati svoje odgovornosti in zadolžitve. Le tako bo delo potekalo nemoteno in učinkovito. Med izvajanjem premika mora vsak poznati lokacijo poveljnika kolone in namestnika poveljnika kolone. Vsekakor je potrebno vedeti tudi kje se nahaja sanitetno vozilo in vozilo za izvleko.

Za uspešno izveden premik in delovanje med premikom je vsekakor nujno potrebna dobra komunikacija med vsemi udeleženci v koloni.

2.3.2 Komunikacija v koloni

Nujno je, da ima kolona med potjo možnost komuniciranja. Zveze morajo omogočati povezavo med vsemi organi v koloni. Omogočati mora povezavo poveljnika kolone z nadrejenim poveljstvom, zračno in artilerijsko podporo, elementi kolone, poveljnikom zavarovanja, saniteto, častnikom na začelju ter vozili za ognjeno podporo.

Poznamo več načinov komunikacije, in sicer uporabo vizualnih signalov, zvočnih signalov in uporaba radijske zveze.

Vizualni signali so lahko signali z rokami, zastavicami, bliskajoče luči, ostale luči in signalne rakete. Uporaba teh signalov mora biti predpisana v SOP in se mora ustrezno vaditi. **Zvočni signali** so signali s piščalko, sireno in sporočila z glasom. Sem spadajo tudi sporočila podana preko zvočnikov, s katerim bi morala biti opremljena poveljniška vozila. Najboljša tehnika komuniciranja med potjo pa je uporaba **radijskih zvez**, vendar pa moramo biti pozorni, saj uporaba le teh v bojnih pogojih ni vedno mogoča, saj lahko prihaja do nesporazumov in nezanesljivosti delovanja zaradi nasprotnikovega motenja. (glej FM 55-30, 2005, str. 58).

3 NAČRTOVANJE IN ORGANIZACIJA PREMIKA

Vsako načrtovanje mora biti izvedeno v skladu s situacijo ter v skladu z procesom bojnega odločanja. To je proces, skozi katerega poveljnik pripravi svojo enoto za izvedbo taktične naloge. Izvajati ga začne, ko sprejme taktično nalogo in ga izvaja vedno znova, če pride do spremembe ali nove naloge. V tem poglavju se bom osredotočila na osem korakov bojnega odločanja in poudarila pomembnosti na področju premika in transportov.

Pri načrtovanju transportnih operacij moramo vzeti v obzir predvsem naslednje faktorje:

- vrsto tovora in lokacijo podpiranih aktivnosti;
- zmožnost zagotovitve zadostnega števila osebja in sredstev;
- kapaciteto poti, ki jo bomo uporabili;
- varen prehod v vsakem segmentu oskrbovalne poti;
- predvideti področje za tovorna vozila (namestitev, parkirišča...);
- taktična situacija, vremenski in terenski pogoji;
- zahtevki za podporo, ko so za gorivo, spremstva, zavarovanje, saniteta, vzdrževanje in zveze;
- vozniška dokumentacija, kot so ukaz za premik, vozniška dovoljenja, dokumentacija vozila.

Enota mora pazljivo načrtovati premike, pripraviti tabele, napraviti preizkuse in koordinirati podporo (glej FM 55-30, 2005, str. 35).

3.1 1. KORAK: SPREJEM NALOGE

Poveljujoči sprejme pisni ali ustni ukaz svojega nadrejenega o določeni nalogi. V mojem primeru je to ukaz nadrejenega poveljstva za izvedbo premika. Pri tem koraku je pomembno, da poveljujoči razume svojo nalogo, izvede izvidovanje na karti ter prične z obratnim načrtovanjem.

Predpostavka za izvedbo naloge:

V jugozahodnem delu države sovražnik države RDEČI aktivno vrši bojna dejstva. Pretekli teden je bila opažena enota moči pehotne čete na področju vadbišča Poček. Po podatkih obveščevalnih služb so bile opažene izvidniške skupine na relaciji POSTOJNA – PRESTRANEK – PIVKA. V rajonu vadbišča Poček je poskušal organizirati obrambno linijo, v bližini vasi Bač pa je postavil oskrbovalno postajo.

Naše enote so v času preteklega vikenda izvršile napad na navedene točke in sovražnikove enote potisnile v rajon Ilirske Bistrice. V rajonu Počka je 1. bataljon XX. brigade vzpostavil bazo iz katere vrši izvidovanje in nadzor širšega rajona območja. Poveljnik bataljona je zahteval okrepitve moštva in MS. Nadrejeni poveljnik je izdal ukaz za napotitev dodatnih sil moči pehotne čete v rajon Počka.

Naša naloga je prevoz ljudstva in MS na omenjeno točko. Nalogo bo v sestavi TRAČ izvedel 2. transportni vod.

Nalogo izvršite z lastnimi silami. Do rajona Postojne je sovražnikovo delovanje onemogočeno. Od Postojne v smeri Počka in naprej pa je možno pričakovati sovražnikovo delovanje v obliki zased.

Na območju počivališča Ravbarkomande bo vašo kolono sprejela oskrbna enota iz 1. bataljona XX. brigade, ki vam bo nudila bojno zaščito do končne točke. Iz počivališča do komunikacije Postojna - Poček so že izdelali zasilno pot.

3.2 2. KORAK: IZDAJA PRIPRAVLJALNEGA UKAZA

Takoj ko je mogoče poveljnik kolone izda pripravljalni ukaz, saj s tem omogoči pripravo enote na izvedbo naloge. Ukaz dopolni z novimi informacijami takoj, ko jih dobi. Tudi tu je zelo pomembno, da se nadrejeni prepriča, ali so vsi razumeli svojo nalogo (glej Avsec, 2006, str. 5). Z izdajo pripravljalnega ukaza je potrebno podrejene seznaniti z strukturo kolone, in sicer z formacijo, moštvom, sredstvi ter z časovnico. Podati je potrebno točne ure ključnih aktivnosti, vključno z podatkom kdaj je potrebno s kolono peljati skozi začetno točko.

Poveljnik za boljšo učinkovitost in lažjo organizacijo takoj določi poveljnika kolone in njegovega pomočnika ter določi vse organe v koloni.

Za pripravo kolone mora poveljnik kolone izvršiti določene postopke. Poveljujoči mora izbrati in analizirati pot, dati navodila poveljnikom podrejenih enot in ostalemu osebju, pregledati mora osebje in vozila ter seznaniti pripadnike kolone (glej FM 55-30, 2005, str. 51-52). Poveljnik kolone je odgovoren za stanje vozil, zato je njegova naloga, da preda naloge poveljnikom voda ti pa poveljnikom oddelkov, ki začnejo z pripravo svojih ljudi in sredstev, ki jih potrebujejo za izvedbo naloge.

Vsak voznik je odgovoren, da pred premikom pripravi vozilo in opremo za premik. Opraviti mora pregled pred uporabo, vozilo pa mora biti tehnično brezhibno. Vozniki morajo opraviti zunanji, notranji pregled čistoče in tehnične brezhibnosti vozila, preveriti nivoje tekočin, olja, preveriti morajo signalizacijo na vozilu in se prepričati ali ima vozilo vso obvezno opremo. Poleg tega morajo preveriti osebno dokumentacijo in dokumentacijo vozila, kamor spada veljavno vozniško dovoljenje, prometno dovoljenje, potrdilo o zavarovanju avtomobilske odgovornosti, tehnična knjižica, navodila o uporabi vozila, obrazec evropskega poročila o prometni nesreči, evidenčna knjigo vozila, knjiga preventivnih pregledov in veljaven potni nalog (Direktiva za uporabo vozil v SV, 2011, str. 7).

Naloga poveljnikov oddelkov je, da se pred premikom na začetno točko prepričajo, da so vozniki opravili vse potrebne naloge.

Pred premikom je potrebno poskrbeti tudi za natovarjanje tovora in MS. Najprej se na vozila natovori oprema, ki nima velikega pomena za izvedbo naloge, kot so obleka, taborna oprema, itd. Vozila morajo biti natovorjena tako, kot bo potekalo raztovarjanje na naslednjem postanku. Ves tovor je potrebno pritrditi in zavarovati pred zunanjimi vplivi (glej FM 55-30, 2005, str. 90).

Ko se izvaja taktičen premik se po izdaji pripravljalnega ukaza enota popolni s strelivom, gorivom, vodo, pripravi si opremo ter izvaja ponavljanje bojnih postopkov.

3.3 3. KORAK: IZDELAVA NAČRTA PREMIKA

Osnova za izdelavo načrta je, da poveljnik kolone oceni situacijo. Ocena je proces, ki je sestavljena iz petih korakov, in sicer detaljne analize naloge, analize situacije in razvoj variante delovanja, analize vseh variant delovanja, primerjanje variant delovanja in odločitev. Odločitev predstavlja načelen načrt. Ta načrt uporabi kot začetno točko za koordinacijo, izvidovanje, izvedbo naloge in navodila za premik. Kot osnovo za svojo oceno poveljnik analizira naslednje dejavnike, in sicer poslanstvo, sovražnika, zemljišče, enote, čas in civilno okolje (glej Avsec, 2006, str. 5).

Poleg tega pa mora biti poveljnik kolone pri načrtovanju še posebej pozoren na dejavnike kot so skupina za natovarjanje in raztovarjanje, pripadniki kolone za nadzor, začetne in vmesne točke premika, postanke, hitrosti premika in razmik med vozili, komunikacije, izvidovanje poti, spremstvo in varovanje kolone ter morebitno podporo kolone (glej FM 55-30, 2005, str. 52).

Poveljnik kolone izdelava obrazec za izvedbo kolone (primer v prilogi 1), v katerem opredeli vse od naloge, kontrolnih točk, časovnice, poda podobno karto zemljišča, podatke o nasprotniku. Poleg tega zapiše kontrolne točke, dostavne točke, zbirne točke in dodatne informacije potrebne za izvršitev naloge. Pomočnik poveljnika sestavi seznam moštva, opreme, zalog in občutljivih predmetov (glej SOP za načrtovanje konvoja v TRAC, 2009, str. 6). V izvršilni matriki so torej vsi potrebni podatki za izvršitev naloge.

Pri izdelavi načrta premika so v uporabi različne formule, ki nam omogočajo natančno načrtovanje premika. Formule v nadaljevanju sem povzela iz predavanj predmeta Premiki in transport, ki ga je izvajal ppk. Ivanuša.

Z izračunom časa prehoda, dobimo podatek, koliko časa je potrebno, da kolona zapusti določeno kontrolno točko. Čas prehoda nam pove tudi časovno globino kolone, ki jo moramo upoštevati predvsem v naseljenih mestih, saj moramo vedeti koliko časa je potrebno, da prevozimo določeno kritično točko.

Pri izračunu časa prehoda potrebujemo naslednje podatke:

N = število vozil v koloni

D = gostota vozil [število vozil /km ali miljo]

v_n = načrtovalna hitrost [km/h]

TG = časovna praznina [min]

$$\frac{N \times 60}{D \times v_n}$$

Čas prehoda:

+ TG

Gostoto vozil, torej število vozil na razdalji enega kilometra izračunamo s pomočjo naslednje formule:

$$D = \frac{1000}{L_n + L_v}$$

L_n = razdalja med vozili

L_v = dolžina vozila

Povprečna hitrost je hitrost, s katero voznik opravi nalogo. Dobimo jo, če celotno dolžino poti delimo s porabljenim časom, izračunamo pa jo s pomočjo naslednje formule:

$$V_p = \frac{L}{t}$$

V_p = povprečna hitrost

L = celotna dolžina poti

t = čas (tu upoštevamo tudi čas vožnje, čas čakanja zaradi prometne signalizacije in načrtovani postanek)

S pomočjo povprečne hitrosti določamo načrtovalno hitrost. Načrtovalno hitrost pa upoštevamo pri izračunu časa prehoda. Načrtovalna hitrost je manjša od največje dovoljene hitrosti, uporablja pa se za načrtovanje premikov. Določa jo pristojno poveljstvo oz. poveljnik. Časovna praznina je izražena v minutah in pomeni vsoto presledkov med kolonami in sestavnimi deli kolon. Časovna praznina je med elementi pohoda 5 min, med podkolonami 10 min in med kolonami 30 min. To pomeni, da v primeru če imamo manj kot 25 vozil časovne praznine ni, oziroma je njena vrednost 0 min. Pozornost pri izračunih moramo nameniti predvsem na uporabo enakih merskih enot (po Ivanuša, 2011).

Hitrosti premika

Hitrost premika je odvisna od pogojev na cesti, prometa in počasnejših vozil v koloni. Hitrost premika mora biti v vsakem primeru manjša kot je prepisana omejitev hitrosti na cesti, zato mora biti poveljnik kolone dobro seznanjen z lokalnimi predpisi. Na podlagi hitrosti premika poti in grožnje napada na kolono, poveljnik določi razmik med vozili. Na podlagi razmika med vozili se določi formacija kolone. Poznamo zaprto in odprto kolono ter infiltracijo. Formacijo zaprte kolone uporabljamo ponoči, na slabo označenih poteh in zelo naseljenih področjih. Tu je razmik med vozili 25–50 m in hitrost 25 km/h. Formacijo odprte kolone uporabljamo podnevi, in sicer na dobro označenih poteh. Razmik med vozili je 100 m, hitrost pa 40 km/h. Infiltracijo pa uporabljamo podnevi na zelo naseljenih področjih. Kolona je razbita na posamezna vozila ali skupine vozil in se gibljejo v nepravilnih intervalih (glej FM 55-30, 2005, str. 51-53).

Razdalja med vozili ne sme biti manjša od poti ustavljanja in nikoli krajša od 15 m. Praviloma je razdalja med vozili 25 – 50 – 100m. Ko izvajamo premik na kratki razdalji in ne oviramo nikogar je razdalja med vozili 25 m. Pri premiku na območju možnih zastojev in pri višji hitrosti pa naj bo razdalja 50 m. V kolikor pričakujemo delovanje sovražnika naj razdalja meri vsaj 100 m. Pri določanju razdalj med vozili moramo vedeti, da krajša razdalja povečuje učinke sovražnika na kolono, zmanjšuje tempo premika, zahteva dodatne napore voznikov in zmanjšuje hitrost ter otežuje premik. Večja razdalja med vozili pa ustvarja pogoje približne tistim pri posamičnih premikih in omogoča hitrejši, načrtovan in varnejši premik (po Ivanuša, 2011).

Pri načrtovanju premikov je nujno načrtovati tudi **postanke**. Postanke načrtujemo zaradi preverjanja tovora, zaradi počitka voznikov, podpore osebju kolone, prehranjevanja, polnjenja z gorivom, vzdrževanja ter prilagoditve urnika vožnje. Za postanek je treba izbrati področja z možnostjo postavitve dobrega zavarovanja in organizacije ognja. Izogibati se moramo ustavljanju na ovinkih ali strminah, med vozili pa moramo vzdrževati predpisani razmik med vozili. Pred in za kolono postavimo stražo, da opozorimo približujoča se vozila. Pri postanku ima vso osebje kolone določene dolžnosti. Častniki in podčastniki preverijo stanje podrejenih vojakov, tovor in pot (ruto). Nadzorno osebje pregleda vozila in tovor ter dajejo navodila voznikom, s katerimi zagotovijo, da bo kolona krenila brez nepotrebne zmede. Prehranjevanje, medicinska oskrba in vzdrževanje izvaja osebje kolone pri postanku po specialnostih in v času trajanja dovoljenja za postanek. Tudi vozniki morajo preveriti svoja vozila, tovor, izvedejo pa tudi seznanitev s potjo (glej FM 55-30, 2005, str 56-57).

Postanke moramo načrtovati glede na dolžino poti. Tako, v primeru, da prevažamo tovor ali nevarne snovi, prvi postanek naredimo takoj ko je to mogoče. S tem omogočimo preverjanje tovora in formiranje kolone, v kolikor se je le-ta raztegnila.

Kratke postanke kolon ponavadi naredimo na vsake dve uri in trajajo najmanj 10 minut. Dolge postanke pa načrtujemo, ti trajajo najmanj 30 minut (glej AmovP 1(A), 2004, str. 76).

Ko je načrt narejen, se ga priloži k ukazu za premik v obliki tabele, ki je prikazana v prilogi A Ukaza za premik (priloga 2).

3.4 4. KORAK: ZAČETNI PREMIKI

Začetni premiki se lahko zgodijo kadarkoli med načrtovanjem ali izvidovanjem. Pri izvajanju manjših premikov, na primer znotraj države Slovenije jih ni potrebno izvajati. Pri daljših premikih, relacijah je potrebno predhodno urediti oskrbovalne točke, bodisi z oskrbovanjem z gorivom, bodisi za popolnjevanje z strelivom (po Ivanuša, 2011).

3.5 5. KORAK: IZVIDOVANJE

Pred dokončno izbiro smeri se izvede izvidovanje smeri. Izvaja se na podlagi načrta premika, pridobljene informacije pa se upoštevajo pri ponovni oceni situacije. Za uspešno izveden premik je ključnega pomena izvidovanje poti, saj nam le-to omogoči določitev kontrolnih točk, kritičnih točk, začetne in vmesne točke ter mesta postankov. Poleg glavne poti je potrebno določiti tudi alternativno pot. Najpogosteje je pot predpisana s strani nadrejenega poveljstva (glej FM 55-30, 2005, str. 59).

V kolikor čas dopušča poveljnik osebno izviduje, saj lahko tako preveri svojo analizo zemljišča, prilagodi svoj načrt, potrdi uporabnost načrtovanih smeri in načrtuje morebitne dodatne nujne premike. Glede na čas poveljnik izvede ali izvidovanje na karti, izvidovanje smeri z izvidnico ali zračno izvidovanje.

Izvidovanje se izvede s ciljem, da se pridobi čim več podatkov o kritičnih točkah (nakloni, mostovi, predori), o kapaciteta poti, hitrostih na posameznih odsekih, časovnih razdaljah, kakšen je povprečen potovalni čas ter podatki o vzdrževanju poti in možnih zahtevkih za popravila (glej FM 55-30, 2005, str. 39).

3.6 6. KORAK: IZPOPOLNJEVANJE NAČRTA

Poveljnik dokonča svoj načrt, ki temelji na izvidovanju ali kakršnikoli spremembi situacije. Prav tako analizira nalogo, ki jo dobi od nadrejenega poveljnika, in se prepriča da njegov načrt izpolnjuje zahteve naloge in da se nahaja v okviru namere nadrejenega ter zaključi pet točkovni obrazec (glej Avsec, 2006, str. 6).

Pred izdajo navodila za izvedbo premika mora imeti poveljnik kolone dokončan seznam vozil v koloni, izdelano časovnico, skico premika za vsako vozilo ter narejen ukaz za premik. Da se poveljnik kolone prepriča oziroma preveri, ali je opravil vse kar je potrebno pred izvedbo premika si lahko pomaga z kontrolno listo, ki je prikazana v priloga 3.

3.7 7. KORAK: IZDAJA UKAZA ZA PREMİK

Končne priprave za premik vsebujejo formiranje kolone in sestanek celotnega moštva kolone. Kolono ponavadi formira namestnik poveljnika kolone in sicer po točno določenem vrstnem redu. Poveljniki vodov postrojijo oddelke in z poveljniki oddelkov izvršijo kontrolo opravljenega dela voznikov ter poročajo poveljniku kolone. Opravi se zadnje preverjanje osebne opreme in vozil, izdajo se še zadnja navodila glede premika (glej Tactical convoy handbook, str. 21).

Sledi izdaja ukaza za premik (priloga 2). V kolikor je to mogoče poveljnik kolone izda ukaz za premik s pomočjo makete ali s pomočjo skice terena. S tem zagotovi boljšo razumljivost naloge, saj mora poveljnik kolone zagotoviti, da podrejeni razumejo nalogo, njegovo namero,

koncept delovanja in dodeljene naloge. Pred samim premikom mora vsak vedeti kaj je njegova naloga, seznanjeni pa morajo biti tudi z lokacijo vseh udeležencev v koloni. Zelo pomembno je, da se poveljnik po izdaji ukaza za premik pozanima, ali se vsi čutijo sposobne za izvajanje premika. Poleg tega opozori na upoštevanje cestno prometnih predpisov in upoštevanje znakov ter izda ukaz za vkrcavanje.

3.8 8. KORAK: NADZOR

Opravljeni je potrebno predhodni in končni nadzor. Predhodni nadzor se opravi takoj po izdaji pripravljalnega ukaza, končni pa pred končnim pregledom. Vse aktivnosti morajo biti nadzorovane, poveljniku kolone pa pomaga pomočnik poveljnika kolone, ki je vnaprej določen.

Kontrolo pred bojnih postopkov je naloga pomočnika poveljnika kolone. Zgodnje postavljanje vozil omogoča pomočniku poveljnika kolone, da izvrši vse postopke in verificira vse podatke. Vozila postavijo v pohodno kolono, sledi izvajanje individualnih pred bojnih postopkov in pred bojnih postopkov na vozilih in opremi. Poskrbeti je potrebno za dodatno zaščito vozil, sledi še potrditev seznama in preverjanje izpravnosti orožja (glej Taktične operacije konvojev, 2005, str.11).

Povzeto po FM 55-30 je nadzor premikov kolone možen na dva načina, in sicer poznamo organizacijski nadzor in področni nadzor.

Organizacijski nadzor izvaja enota pred, med in po premiku. Bistveno je, da se prepreči, da kolona ne prihaja v »spore« z drugimi premiki v področju. To pa dosežemo skozi urjenje, nadzor premikov s strani pooblaščenih vodij in pozornostjo na podrobnosti samega premika. Disciplina na premiku zahteva naslednje:

- Uporabo kvalificiranih voznikov, ki varno upravljajo z opremo pri različnih spremenljivih pogojih vožnje.
- Držati se je potrebno enotovnega SOP, ki določa taktiko in tehnike premika urjenje in tehnike komunikacije.
- Dosledno upoštevanje prometnih predpisov.
- Začetna točka, kontrolne točke in točka raztovarjanja.
- Sledenje predpisani poti in hitrosti premika.
- Postanki med potjo za počitek.
- Ustrezna uporaba varovalnih ukrepov, vključno z predpisi za vzdrževanje posameznih tipov vozil, disciplina pri uporabi komunikacij in vožnja z zasenčenimi lučmi pri izvajanju nočnih kolon.
- Vzdrževanje opreme.
- Spoštovanje taktike in predpisov ves čas premika.
- Zagotoviti, da vozniki spoštujejo cestno prometne zakone in predpise, omejitve vožnje, čas in razmik med vozili.

Področni nadzor je drugi način nadzora, ki ga izvaja poveljnik, ki nadzira področje, skozi katerega se premikajo kolone. Premiki so nadzirani s strani skupin za premike, ki so dodeljene transportnemu bataljonu in z vojaško policijo za prometni nadzor. Nadzor prometa v območju operacij je zelo težko celo v najboljših pogojih, saj je vedno prisotna vrsta dodatnih zahtev za razpoložljivost cestnih povezav. Tako enote ne morejo pričakovati, da lahko koristijo vse razpoložljive ceste brez ustreznega zahtevanja dovoljenj. Poznamo več vrst klasifikacij, ki temeljijo v glavnem na sposobnosti poti ali rute, da podpira pričakovano količino prometa in tip vozil, ki se bodo na tej poti uporabljala. Tako poznamo pet različnih

klasifikacij, in sicer odprto pot, nadzirano pot, oskrbovalno pot, rezervno pot in prepovedano pot.

Odprta pot je pot odprta za vse tipe prometa, transportne enote pa ne potrebujejo podreditve glede prometnih zahtev za koriščenje poti.

Nadzirana pot je odprta za večino prometa, vendar kolone določene velikosti, vozila določene velikosti in določena počasna vozila koristijo zahteve za rezervacijo uporabe poti. Nad oskrbovalno potjo se izvaja nadzor. Prioritete za koriščenje te poti pa so določene in zahteve za premik kolon so zahtevane za bilo kakšno skupino vozil ali posamezno vozilo. Rezervirana pot je določena za uporabo točno določenih enot, uporabo pri specifičnih operacijah ali določen tip prometa. Če je pot rezervirana za enoto poveljnik le te določi vrsto nadzora in kakšen nadzor je potreben.

Prepovedana pot pa ni dovoljena za nikakršen promet (po FM 55-30, 2005, str. 47-48).

4 PREMIK ENOTE

Po formirani koloni, izdanem ukazu za premik in ukazu za vkrcavanje začne kolona z izvajanjem premika. Premik se mora izvajati v skladu z ukazom, cestno prometnimi predpisi in ostalimi varnostnimi ukrepi. Vozniki vozil morajo biti še posebej pozorni, da ne prekoračijo predpisane hitrosti in da ohranjajo predpisano razdaljo med vozili.

Premik na začetno točko

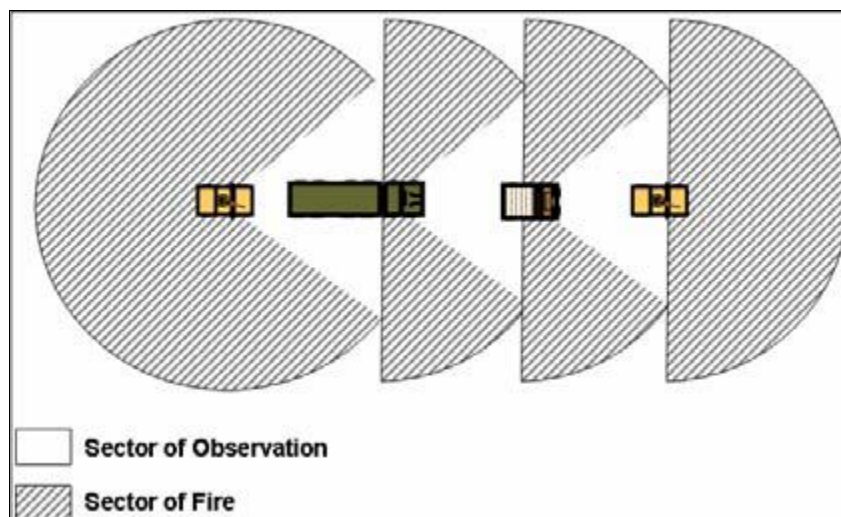
Enota mora prispeti na začetno točko ob točno določenem času, kateri je opredeljen v nadrejenem ukazu. To pomeni, da je prvo vozilo v koloni odgovorno, da ob določenem času prevozi kontrolno točko. Zagotovitev tega je uspešno načrtovanje in določitev nekoga v vlogi dajalca tempa. Dajalec tempa ima tudi nalogo obveščanja poveljnika kolone o prihodih na kontrolne točke.

Varnost

Vsako vozilo v formaciji kolone mora imeti točno določen sektor opazovanja. Enota mora med premikom zagotavljati 360° varovanje. To enota zagotavlja z opazovanjem okolice, usmeritvijo ognja in maskiranjem. Poveljniki morajo zagotoviti opazovanje okolice v celem krogu. Glavna orožja ne smejo biti usmerjena v smeri kolone (glej SOP za taktični premik bataljona, 2005, str. 6).

Sprednji del kolone mora biti pozoren na dogajanja pred seboj, srednji del kolone na svoje boke in zadnji del kolone za seboj kot je razvidno tudi na sliki 6. Na sliki je primer sektorjev opazovanja in sektorjev ognja celotne kolone. V SV je problem, saj imamo vozila, ki so namenjena za transport in ne omogočajo opazovanja zadnje strani kolone.

Slika 6: Sektorji opazovanja in sektorji ognja v koloni



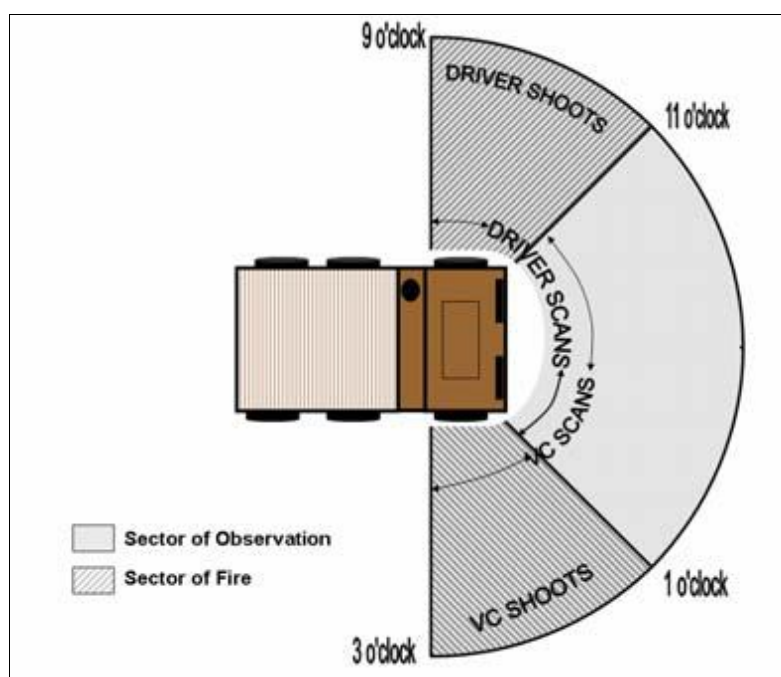
Vir: FM 4-01.45 (2005, str. 43)

Sektorji opazovanja morajo pokrivati celotno vidno polje posadke. Opazovalci morajo biti pozorni tako na globino kot širino vidnega polja, ne smejo pa se fokusirati na posamezen objekt, aktivnost ali osebo. To pomeni, da morajo opazovati širšo okolico.

Kot je razvidno na sliki 7 ima voznik sektor opazovanja od 9 do 13, poveljnik vozila pa ima sektor opazovanja od 11 do 15.

Posadka mora imeti poleg sektorja opazovanja določen tudi sektor ognja. To je območje, ki ga lahko posameznik pokrije z direktnim ognjem. Voznik ima sektor ognja od 9 do 11, poveljnik vozila pa od 13 do 15 (glej FM 4-01.45, 2005, str. 42-43).

Slika 7: Sektorji opazovanja in sektorji ognja posadke



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

Komunikacija

V času kolone je komunikacija preko radijskih postaj na minimumu do trenutka, če pride do kontakta z nasprotnikom, za poročanje na kontrolni točki, v primeru resne nesreče in za zahtevanje ognjene podpore ali letalstva.

Komunikacija med udeleženci je zelo pomembna, med premikom morajo vsi poznati signale, klicne znake in rezervne frekvence.

4.1 Postanki

Pri izvajanju postankov je nujno pustiti dovolj prostora, da omogočimo vozilom parkiranje izven cestišča ter da omogočimo varno vključitev nazaj v promet. Med parkiranimi vozili mora biti razdalja med vozili najmanj 1,5 m. Dokler vsa vozila niso varno parkirana postavimo stražo za zadnjim delom kolone, saj tako opozorimo ostale udeležence v prometu. Pripadnikom kolone ne smemo dovoliti zadrževanja na prometni strani vozila, razen pri izvedbi predpisanega razmika med vozili. Izjema je straža na začetku in koncu ustavljene kolone. Voznik in sovoznik preverita tovor in o morebitnih težavah poročata. Poveljnik kolone preveri stanje enote, predvsem voznike zaradi utrujenosti ali bolezni. Straža se postavi vsaj 50 metrov za zadnjim vozilom, da opozarja vozila, ki prihajajo v območje počitka. Po končanem postanku se morajo vozila v koloni postopoma in čim bolj varno vključiti nazaj v promet (po Ivanuša, 2011).

Varovanje na postankih vključuje kombinacijo razmika med vozili, usmerjenost orožij, pregledovanja zemljišča in zavarovanje nevarnih področij. Med postanki nikakor ne puščamo vozil brez varovanja.

Na hitrih cestah je dovoljen samo postanek v sili, saj se lahko zgodi, da so kapacitete za počitek zasedene. Kolone morajo zasedati prostor za tovarna vozila, pri tem pa naj ne bi zasedel več kot 50% razpoložljivega prostora za tovarni promet. Postanki, ki jih opravimo zaradi okvare vozil morajo biti takšni, da ne ogrožajo ostalega prometa, onesposobljeno vozilo pa se mora takoj umakniti s ceste (po Ivanuša, 2011).

Polnjenje z gorivom

Zahteva za polnjenje z gorivom je podana na osnovi operativnega dosega kolone. To je razdalja, ki jo vozilo prevozi z enim rezervoarjem. Ta pa se seveda spreminja glede na tip vozila, tovor in teren. Polnjenje z gorivom je odvisno od vozila v koloni, ki imajo najmanjši operativni radij. To pa prepreči, da ostala vozila ne obstanejo zaradi pomanjkanja goriva (glej FM 55-30, 2005, str. 60).

Glavnina vojaških vozil se lahko premakne z enim polnjenjem okoli 500 km. To je ponavadi enodnevna razdalja premika kolone, zato je ponavadi polnjenje z gorivom med potjo nepotrebno (po Ivanuša, 2011).

4.2 Postopki ob stiku z nasprotnikom

Da je enota uspešna je najpomembnejše, da je usposobljena za takojšnje ukrepanje v vsaki situaciji. To se doseže le s primerno pripravo pred izvedbo naloge in z urjenjem različnih postopkov. Kot vsaka enota, mora biti tudi transportna enota, dobro usposobljena za obrambo kolone v primeru napada.

Reakcije na različne situacije ima oz. naj bi imela vsaka enota opredeljene v SOP. Le tako, jih lahko urijo in se primerno usposobijo. V nadaljevanju bom opisala reakcijo na stik, in sicer reakcijo transportnega voda na zasedo in reakcijo na zračni napad, povzeto po SOP, ki jih uporabljajo v 670. POVLOGB.

Zaseda

Značilnosti zasede so napadi iz prikritih položajev in geografsko omejen prostor ob napadu ter s tem učinek presenečenja.

Kolona mora vedno izvajati vse postopke, ki preprečujejo njihovo ranljivost. Da bi se izognili morebitni zasedi morajo udeleženci kolone izbirati najbolj varne poti za izvajanje premika, izvajati morajo izvidovanje na karti, iz zraka in na terenu ter pridobiti sveže obveščevalne podatke. Upoštevati in uporabljati je potrebno vse varnostne ukrepe ter spreminjati čase in poti premikov kolon.

Da bi zmanjšali učinkovitost zasede je potrebno dodatno zaščititi vozila, maskirati tovor, dodatno zaščititi in maskirati glavne cilje zasede (vozila z strelivom, cisterne z gorivom) in nositi zaščitna sredstva. Uporabljati je potrebno vnaprej dogovorjene signale, zahtevati pa je potrebno tudi vozila za izvidovanje in spremstvo (vojaška policija, tanki, oklepna vozila) ali tovorna vozila z težko oborožitvijo. Poleg tega lahko zahtevamo podporo artilerije ali zračno podporo.

Prvi ukrep, ki ga naredimo ko pademo v zasedo je, da začnemo z pospeševanjem hitrosti. Nikakor ne smemo blokirati ceste in si s tem onemogočiti napredovanje. V primeru zasede je potrebno takoj obvestiti osebe v koloni, ukaze nadrejenega pa je potrebno upoštevati takoj in odločno. Za zmanjšanje učinkovitosti zasede moramo vzdrževati v ukazu določeno razdaljo med vozili ter urediti postopke v primeru zasede.

V primeru zasede pri premiku ponoči z zatemnjenim premikanjem prižgemo luči in povečamo hitrost, da sprostimo cesto na območju zasede.

V primeru, da nasprotnik zajame le del kolone, mora tisti del kolone čim prej zapustiti območje zasede. Vozila, ki so onesposobljena pustimo in jih po možnosti umaknemo, da ne zapirajo poti ostalim vozilom. Vozila, ki pa še niso v območju zasede ne smejo nadaljevati z vožnjo, osebje mora iz vozil ter zavzame obrambne položaje in čaka nadaljnja navodila.

V primeru, ko je del kolone ustavljen v območju zasede in mu je s tem onemogočeno nadaljevanje vožnje bodisi zaradi poškodb vozil, poškodovanih mostov ali drugačnih ovir pripadniki kolone z ognjem maksimalno odgovorijo na ogenj nasprotnika. Pri zapuščanju vozil le ta zapustimo v nasprotni smeri od delovanja nasprotnika. Zavarovanje in enote spremstva kolone po prehodu območja zasede zapustijo vozila in zavzamejo položaje za boj z nasprotnikom.

Po vpadu v zasedo je potrebno čim hitreje zahtevati bojno podporo, ki pa mora biti določena z ukazom za izvedbo premika. Ko je zagotovljeno spremstvo za varovanje kolone in pride do boja z nasprotnikom prevzame poveljevanje poveljnik enote za zaščito kolone, do uničenja nasprotnikove zasede. Enota za zaščito kolone začne delovati po nasprotniku ko se kolona že umakne iz območja zasede. Pri zasedi je zelo pomembno takojšnje in odločno delovanje. Reakcija na zasedo in poveljevanje sta ključnega pomena za zmanjšanje žrtev, škode na vozilih in tovoru.

V kolikor je možna takojšnja zračna ali artilerijska podpora je osebju kolone prepovedano oddaljevanje s komunikacije, saj se s tem izognemo prijateljskemu ognju. Če pride do takšne situacije vojaki v območju zasede neprestano odpirajo ogenj, medtem pa ostali zavzamejo obrambne položaje v stran od vozil ter počakajo na zahtevano ognjeno podporo. Zavarovanje kolone mora napasti jedro zasede. Ko je zaseda uničena je potrebno pregledati komunikacijo in ponovno formirati kolono ter nadaljevati z premikom takoj ko je to varno. Ranjence in mrtve je potrebno evakuirati na čim hitrejši možni način. Kadar poškodovanih vozil ni možno odpeljati oziroma odvreči je potrebno tovor razporediti na ostala vozila, če nam to dopušča čas. Če ni možno evakuirati poškodovanih vozil in tovara je potrebno po ukazu poveljnika kolone vozila in tovor uničiti. Pred uničenjem se iz vozil poberejo radijske naprave in ostala pomembna oprema (po SOP za zasedo, 2009, str. 2-4).

Po končani reakciji je nujno poročanje nadrejenemu poveljstvu o stanju enote. Poročanje izvedemo v obliki poročila, ki vsebuje podatke o velikosti, aktivnosti, lokaciji, enoti, času in

opremi (VALEČO oz. ang. SALUTE - Size, activity, location, unit, time, equipment). Po lociranju ali stiku s sovražnikom se tako poroča o številu vojakov, vozil, oklepnih vozil, letal; poročamo o aktivnostih, ki jih nasprotnik izvaja ter o morebitnih oznakah enot, uniform vojakov ali zastav. Poročamo o vrsti enote, navedemo uro dogodka ter obvezno časovno cono ter vrsto oborožitve, opremo in vrste vozil (glej Convoy leader training handbook, 2003, str. 43).

V tabeli 1 je prikaz postopkov reakcij na zasedo vsakega posameznika udeleženega v koloni. Navedena sta dva različna primera, in sicer primer zasede ko vozilo ni poškodovano in lahko zapusti območje ter primer ko je del kolone zapustil zasedo, del je v zasedi in del še ni v območju zasede.

Tabela 1: Postopki v primeru zasede

POSTOPKI, KI SE IZVAJAJO V PRIMERU ZASEDE SIGNAL »ZASEDA«				
VOZNIK	SOVOZNIK	POVELJNIK ODDELKA	POVELJNIK VODA	VODJA KOLONE
POSTOPEK 1: VOZILO NI POŠKODOVANO IN LAHKO ZAPUSTI OBMOČJE ZASEDE				
Poveča hitrost glede na zmožnosti v koloni, poveča razdaljo med vozili in postopa po ukazih PO.	Opazuje in sporoča vozniku morebitna opažanja, vzdržuje zvezo ter poroča poveljniku oddelka	Obvešča ostale podrejene o zasedi, poroča nadrejenemu in postopa po njegovih ukazih.	Nadzira ukrepe ki se izvajajo, poveljuje vodu in poroča vodji kolone.	Zahteva nevtraliziranje zasede s strani zaščitnih enot in usmerja PV.
POSTOPEK 2: DEL KOLONE ZAPUSTI ZASEDO, DEL KOLONE JE V ZASEDI IN DEL KOLONE ŠE NI V OBMOČJU ZASEDE				
Ustavi vozilo in ugasne motor, izvzame oborožitev in opremo, zavzame zaklon v smeri zasede, ter postopa po poveljih PO.	Poroča PO izvzame oborožitev in opremo, zavzame zaklon v smeri zasede in postopa po poveljih PO.	Spremlja postopke, poveljuje po sredstvih zvez, izvzame oborožitev in opremo, zavzame zaklon v smeri zasede, poveljuje oddelku in poroča nadrejenemu.	Spremlja postopke, poveljuje vodu in poroča vodji kolone.	Usmerja ogenj zaščitnih enot in poroča nadrejenemu o napadu na kolono.

Vir: SOP za zasedo (2009, priloga št. 1)

Zračni napad

Povzeto po SOP, v primeru zračnega napada, je zračni napad način zasede, zato je veliko postopkov kot pri klasični zasedi uporabnih tudi pri zračnem napadu. Grožnje iz zraka predstavljajo rakete, oboroženi helikopterji in bojna letala. V pripravi mora poveljnik kolone predpisati alarmne signale v enoti z SOP, podati navodila za delovanje v primeru napada, predpisati postopke, ki se morajo izvajati kljub temu, da ni nobenega ukaza, zagotoviti da so postopki dobro izurjeni in ponoviti postopke pred izvedbo premika.

Poveljnik kolone se mora zavedati, da si nasprotnikovi piloti prizadevajo in njihova namera je kolono presenetiti. Pred zračnim napadom lahko izvajamo aktivno ali pasivno obrambo, zavedati pa se moramo zmogljivosti orožja, ki nam je na razpolago. Tako pehotna oborožitev pri zračnem napadu iz višine nad 350 m vsekakor ni uporabna.

Pri aktivni obrambi je količina ognja na napadalno letalo iz kolone zelo omejena. Ključnega pomena za uspešno obrambo z pehotno oborožitvijo je v količini, torej enota mora izstreliti čim več streliva na nasprotnika. Zmogljivost kolone za lastno obrambo je boljša pri obrambi pred helikopterji, ki so počasnejši in bolj ranljivi kot pa bojna letala. Kolona brez podpore zračne obrambe je zelo omejena pri zmogljivostih obrambe pred zračnimi napadi (po SOP zračni napad, 2009, str. 2).

Pri zračni obrambi s pehotnim orožjem moramo upoštevati naslednja načela:

- streljaj na vsako letalo ali helikopter, ki te napada;
- poišči si zaščito, če ti to čas dopušča;
- podpri tvoje orožje, če je možno;
- lezi na hrbet, če si na prostem;
- meri malenkost pred kljunom letala;
- nadziraj ogenj, da bo napadalno letalo letelo skozi njega.

Glede na dejstvo, da logistične kolone nimajo ognjene moči za zračno obrambo, so najučinkovitejši preventivni ukrepi. Ključno je, da zračne napade preprečimo. Preventivno pa lahko to zagotovimo, z dobrim maskiranjem vozil in odprto kolono, kjer so vozila široko razpršena (po SOP zračni napad, 2009, str. 2-3).

Dejstvo je, da oblike premikajočih vozil po cesti ne moremo spremeniti, lahko pa se prikrije tovor na vozilih z pokrivanjem. Pri pasivni obrambi je potrebno upoštevati naslednje postopke:

- voznik mora poiskati grmovje, drevo ali kakšen drug način prikrivanja, da bi prikril obliko, ki se vidi iz zraka,
- gladke površine in objekti, kot so vetrobransko steklo, prednje luči in ogledala odsevajo svetlobo in vzbujajo pozornost pri pilotu. Vse svetleče stvari je potrebno pred izvedbo premika pokriti oziroma narediti vse, da ne bodo odsevale svetlobe,
- če vozila še niso pobarvana maskirno se lahko uporabi blato, da se doseže takšen učinek.

Poveljnik kolone ima po opozorilu o opaženem letalu tri možnosti, in sicer lahko se ustavi na mestu, lahko nadaljuje z premikom ali pa razprši vozila kolone po prikritih mestih. V kolikor se poveljnik odloči za prvo možnost, torej da se bo ustavil, se vozila preprosto umaknejo iz ceste po možnosti tako, da bodo čim manj opazna iz zraka. S tem omogočimo nasprotniku, da nas težje opazi in lažje nadaljujemo premik po napadu (po SOP za zračni napad, 2009, str. 2-4).

Po končani reakciji je nujno poročanje nadrejenemu poveljstvu o stanju enote, po postopku, ki je omenjen že pri reakciji na zasedo.

Prav tako kot v primeru reakcije na zasedo je tudi v tabeli 2 prikaz postopkov vseh udeleženi v koloni. Navedena sta dva primera, in sicer ko ni poškodovanih, ogenj pa je usmerjen pred kolono in ko se kolona ali njen del ustavi zaradi uničenega vozila ali nezmožnosti nadaljevanja poti.

Tabela 2: Postopki v primeru zračnega napada

POSTOPKI, KI SE IZVAJAJO PO SIGNALU »LETALA«				
VOZNIK	SOVOZNIK	POVELJNIK ODDELKA	POVELJNIK VODA	VODJA KOLONE
POSTOPEK 1: NI POŠKODOVANIH V KOLONI IN OGENJ NI USMERJEN PRED KOLONO				
Pospeši hitrost in poveča razdaljo med vozili	Opazuje in sporoča vozniku morebitna opazanja in vzdržuje zvezo ter poroča poveljniku oddelka	Obvešča ostale podrejene o napadu in poroča nadrejenim o stanju v oddelku	Nadzira ukrepe ki se izvajajo in poroča vodji kolone	Zahteva podporo zaščitnih enot in usmerja ogenj
POSTOPEK 2: KOLONA ALI NJEN DEL SE USTAVI ZARADI UNIČENIGA VOZILA ALI NEZMOŽNOSTI NADALJEVANJA POTI OSTALI POSTOPAJO PO POSTOPKU 1 ALI 3				
Ustavi vozilo in ugasne motor ter postopa po poveljih PO.	Poroča PO. in opazuje	Spremlja postopke ter postopa po ukazih PV.	Poroča vodji kolone	Poroča nadrejenemu o napadu na kolono
Po povelju izvzameta opremo ter oborožitev in zavzameta zaklon, opazujeta in poročata PO.		Izvzame opremo in oborožitev, zavzame zaklon in postopa po poveljih PV.	Poveljuje vodu	Zahteva podporo zaščitnih enot in usmerja ogenj

<ul style="list-style-type: none"> • POSTOPEK 3: PO ODLOČITVI VODJE KOLONE* ta postopek se uporablja po odločitvi vodje kolone 				
/	/	/	/	Preveri možnost poti okrog nevarnega območja ali obrne kolono
Postopa po poveljih PO (poveča razdaljo, poveča hitrost, obrne).	Postopa po poveljih PO. opazuje in poroča	Poveljuje oddelku in postopa po poveljih PV.	Poveljuje vodu in postopa po poveljih vodje kolone	Poveljuje koloni

Vir: SOP za zračni napad (2009, priloga št. 1)

Za uspešno uporabo SOP v enotah, je nujno potrebno neprestano usposabljanje enote, učenje iz izkušenj in izvajanje terenskega usposabljanja. Le tako zagotovimo, da se lahko zanašamo na pridobljeno znanje v kritičnih situacijah. Vsakdo mora poznati svojo odgovornost in svojo nalogo v bilo kateri situaciji.

SOP uporabljamo za lažje delo, saj so v njih zapisani ustaljeni postopki, ki se nanašajo na določena področja. Glede na nenehno spreminjanje bojevanja in delovanja, je potrebno v skladu s tem spreminjati in izpopolnjevati tudi SOP. Le tako lahko zagotovimo pozitivne in uspešne rezultate.

5 DELOVANJE V RAJONU RAZMESTITVE

Transportna enota ponavadi ne zasede položaja za daljše časovno obdobje. Enote se premikajo, postopki delovanja pa so razdeljeni v tri faze, in sicer: izvidovanje in izbira položaja, premik čete, razmeščanje in organiziranje ter izboljšanje položajev. Postopki se glede na situacijo spreminjajo.

Povzeto po FM 55-30 lahko za izbiro in pripravo območja delovanja enote uporabimo dvostransko metodo ali metodo izvidovanja, izbire in zasedbe. Prva metoda vključuje dva različna ločena dela, izvidnico in predhodnico. Druga pa ti dve funkciji združuje.

Dvo-stranska metoda vključuje izvidnico, ki je v pomoč pri izbiri rajona in predhodnega elementa, ki zasede in pripravi rajon razmestitve. Ko poveljnik enote izbere primerno lokacijo, se naloge izvidnice končajo. Naloge predhodnega elementa se začnejo s prihodom v rajon in končajo s prihodom zadnjega vozila.

Preden je izvidnica poslana na teren mora poveljnik narediti izvidovanje po karti. Glavni namen izvidnice je izbira najboljših poti za premik in izbira najboljše lokacije rajona razmestitve. Poti za premik in lokacija rajona morata zagotavljati pravilno in hitro posedanje novih položajev v določenem območju. Sestava in velikost izvidnice je odvisna od nalog, nasprotnika, zemljišča in vremena, enote in razpoložljive podpore, razpoložljivega časa in pomoči civilistov. Glavna naloga izvidnice je ugotoviti primernost predlaganega rajona razmestitve in da poveljniku enote priporočila za izbiro (po FM 55-30, 2005, str. 83-89).

Rajon razmestitve mora omogočati obrambo, mora biti dovolj velik za razmestitev celotne enote, v rajonu pa mora biti tudi omogočena uporaba cestne mreže. Poleg tega mora rajon zagotavljati dovolj trdno površino, imeti mora vsaj en vhod in izhod, nuditi pa nam mora tudi naravno zaščito in kritje.

Po izboru najprimernejšega mesta za rajon razmestitve poveljnik enote organizira predhodni element, ki prvi posede položaje v novem rajonu in pripravi vse za prihod enote. Prva naloga predhodnega elementa je zasedba in zavarovanje rajona. Teren morajo pregledati pred minami, minami presenečenja, pridobiti obveščevalne podatke in ugotoviti kakršnekoli znake sovražnikove aktivnosti. Ko to opravijo določijo točke za opazovanje in obrambne položaje na smereh prihoda in vzpostavijo sistem obveščanja in varovanja. Naloga predhodnice je tudi določitev začasne lokacije poveljniških mest čete in vodov ter vzpostaviti žično komunikacijsko povezavo med njim. Poleg tega predhodnica označi mesta vodov in prostore za vzdrževanje, izberejo zasilne izhode in določijo parkirna mesta za vsako posamezno vozilo (po FM 55-30, 2005, str. 83-89).

Metode izvidovanja, izbire in zasedbe rajona pa zajemajo vse funkcije, ki so potrebne za uspešno razmestitev v rajonu. Aktivnosti vodi poveljujoči častnik ali podčastnik, naloga pa se izvede s timi, ki so specializirani za posamezna področja.

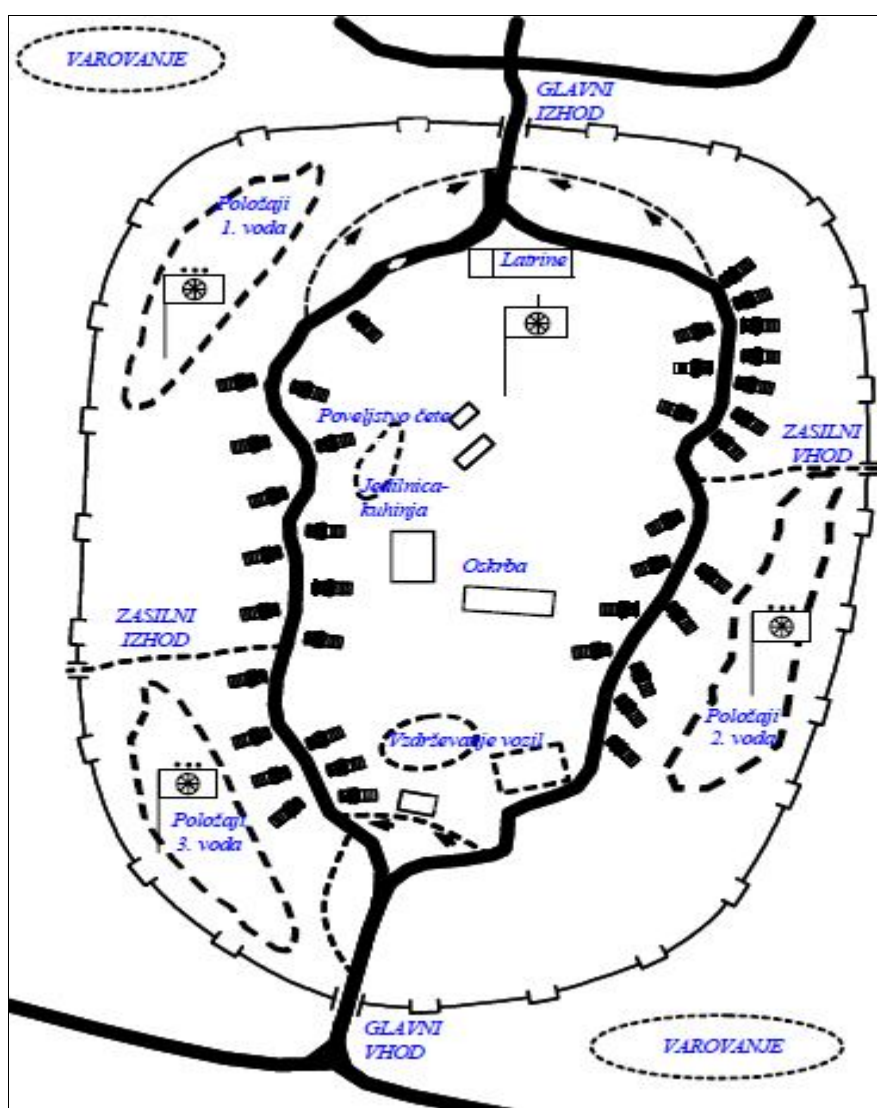
Glavna naloga izvidovanja in izbire poti ter rajona razmestitve je, da se zagotovi hiter in varen premik, ter razmestitev na določenem rajonu. Potrebno je določiti primarno in sekundarno smer. Vodja izvidnice pa mora izvesti vsaj tri vrste izvidovanja.

Z izvidovanjem po karti se pregleda primarno, sekundarno ruto, nov rajon, najvišje dovoljene višine podvozov, klasifikacije mostov, primernost cest, širino cest in mesta postankov. Izvidovanje poti se izvaja na cestah po katerih se bo izvajal premik. Izvidovanje rajona pa se začne z prihodom v rajon razmestitve. Tudi tu mora rajon zadostovati ustreznim kriterijem, ki sem jih opisala že pri prvi metodi (po FM 55-30, 2005, str. 83-89).

Glede na predpostavko, da so naše sile že v rajonu razmestitve, se bom tu osredotočila le na delovanje transportnega voda na tem območju. To pomeni, da sta zasedba in varovanje rajona že zagotovljena, teren pa pregledan in pripravljen. Posebna pozornost je namenjena za določitev položajev poveljniškega mesta, območja za vzdrževanje, območja za cisterne z gorivom, določeni so položaji enot, jedilnica in skladišče streliva. Prav tako so mesta vodov označena in določena parkirna mesta za vsako posamezno vozilo, kot je prikazano tudi na sliki 8.

Pri posedanju položajev je zelo pomembno, da se vsa vozila čim prej umaknejo iz glavne poti na pristopne poti. Glavni cilj po prihodu glavnine enote je čimprejšnja vzpostavitev obrambnih položajev, vzpostavitev zveze z nadrejeno enoto med tem, ko se vzpostavlja zveza z podrejenimi enotami v rajonu. Poleg tega se določijo tudi prioritete naloge v rajonu (po FM 55-30, 2005, str. 83-89).

Slika 8: Rajon razmestitve



Vir: FM 55-30 (2005, str. 85)

2. TRAV se po prihodu na rajon razmestitve razporedi na desno stran območja, in sicer zavzame položaje kot je prikazano na sliki 8. Predstavniki voda ob prihodu glavnega dela enote vodijo vsako vozilo posebej na svoj položaj. Vozniki takoj po parkiranju zamaskirajo svoja vozila in si poiščejo začasne položaje za obrambo in čakajo, da se jim določijo položaji za splošno obrambo. Pri maskiranju vozil morajo biti pozorni predvsem na gladke površine vozila, kot so vetrobransko steklo, prednje luči in ogledala, ki odsevajo svetlobo in tako vzbujajo pozornost pri nasprotniku. Vozila naj bodo v senci, v kolikor niso pobarvana maskirno pa naj se uporabi maskirna mreža ali blato.

Oddaljenost med vozili je v razmestitvenem rajonu najmanj 50 m, med oddelki pa od 200 – 300m. Pri posedanju položajev je nujna hitra možnost dostopa do izhoda. V kolikor je nevarnost večja, se poveča tudi razdalja med posameznimi vozili.

Rajon razmestitve je torej območje, kjer se enota pripravlja na nadaljnje delovanje in izvajanje nalog. Zaradi tega je v tem rajonu vzpostavitev zavarovanja prioriteta. Potrebno si je urediti obrambne položaje, določiti je potrebno sektorje ognja. Narejen mora biti načrt alarmiranja in prav tako načrt evakuacije.

Po vzpostavitvi zavarovanja se enota posveti vzdrževanju sredstev, osebni higieni, prehranjevanju in nazadnje tudi počitku.

Po končani izvedbi naloge mora poveljnik kolone poročati o stanju enote, o sumljivih situacijah in izdelati mora pisno poročilo o izvedbi naloge. Poleg tega mora opraviti pregled moštva in sredstev ter popravilo in dopolnitev vozil z gorivom ter oborožitve s strelivom ter se pripraviti na izvajanje naslednje naloge.

6 ZAKLJUČEK

Premiki in transport so funkcionalno področje logistike, ki zahteva kvaliteten in usposobljen kader. Le z izkušenimi in dobro usposobljenimi ljudmi zagotovimo uspešno izvedeno nalogo. Ko dosežemo nivo usposobljenosti, je naslednji korak do uspešnosti dobro načrtovanje. Vsako načrtovanje pa mora biti izvedeno v skladu s situacijo ter v skladu s procesom bojnega odločanja.

Področje premika in transporta je zahtevno predvsem iz tega vidika, da je potrebno v določenem času prepeljati oziroma zagotoviti določeno število sredstev, tovora in ljudi iz ene točke na drugo. Le tako omogočimo razmestitev enote ter nadaljnje nadaljevanje pri izvajanju nalog.

Samo načrtovanje in organizacija zajema ogromno faktorjev in dejavnikov. Pozorni moramo biti na ogromno dejavnikov, ki bistveno vplivajo na potek premika. Tako se moramo osredotočiti na svoje lastne sile, nasprotnika, zmogljivosti, teren, učinkovitost orožja, usposobljenost enote, spremenljive vremenske pogoje in različna nasprotnikova delovanja. Poleg tega pa moramo upoštevati tako civilne predpise kot tudi interne dokumente, ter med njimi najti primerno ravnovesje.

Dejstvo je, da je za uspešnost premikov ključnega pomena kvalitetna organizacija, načrtovanje, izvedba premika in navsezadnje tudi neprestana kontrola nad vsemi temi segmenti. S tem potrjujem prvo hipotezo. V obzir pa je potrebno vzeti tudi to, da je celoten proces uspešen, ko se vsak posameznik zaveda svoje odgovornosti in vloge pri izvajanju dodeljene naloge.

Drugo hipotezo, in sicer da je pri načrtovanju, organizaciji in izvajanju premika in transporta bistveno opiranje na SOP enot, prav tako potrjujem, vendar le v primeru ko so pripadniki z SOP dobro seznanjeni in v skladu z njimi dobro usposobljeni. Za to so zadolženi poveljniki enot, saj z neprestanim usposabljanjem pripravijo enoto do izurjenosti v izvajanju posameznih nalog. Le z dobro usposobljeno in uigrano enoto se lahko opiramo na SOP, pa vendar nam tudi to ne bo vedno zagotovilo uspeha.

LITERATURA

1. GODNIČ, Cvetko. Tehnologija prometa. Cvetko Godnič – 1. Izdaja, 2001, Maribor.
2. JAKOMIN, Livio, ZELENKA, Ratko in MEDEOT, Marino. Tehnologija prometa in transportni sistemi. Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, 2002, Portorož.
3. Npor. AVSEC, Aleš. Priročnik za poveljnike nižje taktične ravni. Poveljstvo za doktrino, razvoj, izobraževanje in usposabljanje, Maribor, 2006.
4. POŽAR, Danilo. Teorija in praksa (transporta in) logistike. Založba Obzorja, Maribor, 1985.
5. PREBILIČ, Vladimir. Vojaška logistika: teorija in zgodovina. Fakulteta za družbene vede, Ljubljana, 2006.
6. ŽURMAN, Milan, JAZBEC, Danilo, TURNŠEK, Ivan, PRINČIČ, Andrej, OVČAR, KNEZ, Zlatka, ČEBOKLI, Iztok, FROL, Jože, ŠTER, Tatjana, VREČAR, Drago, BUKOVEC, Mihalj, ROTAR ŽURMAN in ROTAR, Jože. Doktrina vojaške logistike. Poveljstvo za doktrino, razvoj, izobraževanje in usposabljanje, 2008, Ljubljana.

VIRI

1. AmovP-1(A)/SPP-1(A). Skupna publikacija o premikih. Cestni premiki in nadzor premikov. 2004.
2. Convoy leader training handbook – revision III. Camp Doha, Kuwait, 2003.
1. Direktiva za uporabo vozil v SV, št. 804-112/2011-2, z dne 16. 3. 2011.
2. FM 4-01.45. Tactical convoy ops. Multi-service tactics, techniques, and procedures for tactical convoy operation, 2005.
3. FM 55-30. Vojaške motorne transportne enote in operacije. Headquarters department of the army, 2005.
4. IVANUŠA, Marijan. Premiki in transport. Predavanja za 22. generacijo ŠČ – promet, 2011.
5. PODBREGAR, Iztok in BOSOTINA, Valter. Vojaška logistika – skripta za predmet. Fakulteta za logistiko, 2007, Celje.
6. Pravilnik o udeležbi vojaških vozil v javnem cestnem prometu. Ur. list RS, št. 111/2009.
7. Standardni operativni postopek premikov in transporta v LBBSk, 2008.
8. Standardni operativni postopek za načrtovanje konvojev v TRAČ, 670. POVLOGB, 2009.
9. Standardni operativni postopek za taktičen premik bataljona, 10. MOTB, 2005.
10. Standardni operativni postopek za transport v 10. MOTB, 2006.
11. Standardni operativni postopek za zasedo v TRAČ, 670. POVLOGB, 2009.
12. Standardni operativni postopek za zračni napad v TRAČ, 670. POVLOGB, 2009.
13. Tactical convoy handbook. 76^{5th} Transportation Battalion.
14. Tactical convoy operations - Handbook No. 03-6. Center for Army Lessons Learned (CALL), 2003.
15. Taktične operacije konvojev. Center for Army Lessons Learned (CALL), prevod 670. POVLOGB, 2005.
16. Zakon o pravilih cestnega prometa, št. 003-02-11/2010-16, sprejet 20. decembra 2010.

SEZNAM SLIK IN TABEL

Slika 1: Elementi premika	5
Slika 2: Organizirana kolona in njeni elementi	6
Slika 3: Velikosti zastavic in zastavica, ki označuje poveljniško vozilo	7
Slika 4: Številka odobritve premika	8
Slika 5: Označitev kolone z identifikacijsko številko	8
Slika 6: Sektorji opazovanja in sektorji ognja v koloni	18
Slika 7: Sektorji opazovanja in sektorji ognja posadke	19
Slika 8: Rajon razmestitve	27
Tabela 1: Postopki v primeru zasede	22
Tabela 2: Postopki v primeru zračnega napada	24

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

- AC: avtocesta
- CPP: cestno prometni predpisi
- H: hipoteza
- MS: materialna sredstva
- PO: poveljnik oddelka
- PV: poveljnik voda
- S2: odsek za obveščevalne in varnostne zadeve
- S3: odsek za operativne zadeve in usposabljanje
- S4: odsek za logistiko
- SOP: standardni operativni postopki
- TRAČ: transportna četa
- TRAV: transportni vod
- VOJ: vojašnica

PRILOGE

Priloga 1: Obrazec za izvedbo kolone

Priloga 1

NALOGA/KONVOJ# _____

NALOGA:

--

FAZA 1 RUTE

ZAČETNA TOČKA: _____ Slovenska Bistrica _____

TOČKA PRIHODA: _____

VREMENSKE RAZMERE/VIDLJIVOST:

OBVEŠČEVALNI PODATKI:

VODENJE IN POVELJEVANJE:

KDO	KLICNI ZNAK	FREKVENCA	KDO	KLICNI ZNAK	FREKVENCA
POV. KONVOJA			TOČKA POLNJENJA		
NAM. POV. KONVOJA			IZVLEKA		
POV. KOLONE			MEDEVAC		
POV. KOLONE					
POV. KOLONE					
HELIKOPTER					
VOJAŠKA POLICIJA					
DRUGO					
DRUGO					

ČASOVNICA:

KAJ	KJE	KDAJ	UNIFORM A	OPREMA	
PARKIRANJE					
PCI					
TOČKA RAZVRŠČANJA TOVORA - FRAGO					
TOČKA OSKRBE					
KRITIČNA TOČKA					
KONTROLNA TOČKA 1					
KONTROLNA TOČKA 2					
KONTROLNA TOČKA 3					
ODSTOPNA TOČKA					

PODATKI O OGROŽENOSTI KONVOJA:

KARTA:

Priloga 2: Ukaz za premik



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO
Slovenska vojska

Priloga 2

Številka:

Datum:

UKAZ ZA PREMIK

ZVEZA: Ukaz za delovanje TRAČ, št. XXX XXX, z dne 25. Oktober 2011

ČASOVNA CONA: V/A

ORGANIZIRANOST SIL: Formacija TRAČ

1. SITUACIJA

V JZ delu države sovražnik aktivno vrši bojna dejstva. Pretekli teden je bila opažena enota moči pehotne čete na področju vadbišča Poček. Po podatkih obveščevalnih služb so bile opažene izvidniške skupine na relaciji POSTOJNA – PRESTRANEK – PIVKA. V rajonu vadbišča Poček je poskušal organizirati obrambno linijo, v bližini vasi Bač pa je postavil oskrbovalno postajo.

a. Sovražnik

Sovražnik aktivno vrši bojna dejstva. Je moči pehotne čete, opažene pa so bile tudi izvidniške skupine. Sovražnik je v rajonu vadbišča Poček poskušal organizirati obrambno linijo, v bližini vasi Bač pa je postavil oskrbovalno postajo. Sovražnikova morala je slaba.

(1) Zemljišče

Zemljišče je pretežno ravninsko in gričevnato ter naseljeno.

(2) Vreme

Pretežno jasno vreme. Megla. Noči hladne, do -5.

(3) Ostali podatki o nasprotniku po Obveščevalni prilogi

b. Lastne sile

V sklopu našega bataljona so tri transportne čete z nalogo podpirati naše enote s transportnimi sredstvi.

c. Podreditve
TRAC

2. POSLANSTVO

TRAV izvede premik v sklopu kolone TRAC iz svojega matičnega rajona v rajon vadbišča Poček. Tam izvede oskrbovanje naših enot v rajonu razmestitve.

3. IZVEDBA

Izvesti priprave in nalogo premika opreme na vadbišče Poček.

a. Koncept premika

Nalogo izvesti s premikom v koloni v treh fazah.

1. faza:

Priprava MS, pripadnikov na izvedbo naloge.

2. faza:

V sestavi kolone TRAC izvedite prevoz MS na relaciji VOJ Slovenska Bistrica – Celje – Ljubljana – Postojna.

3. faza:

Kolona izvede premik na relaciji VOJ Postojna – OSVAD Poček.

b. Naloge podrejenih enot

1. in 2. oddelek TRAV

Zagotovite prisotnost kompletnega moštva z opremo in orožjem v avtoparku 160800NOV11. Izvedite priprave moštva in vozil in opreme za premik do 160830NOV11 in mi poročajte o pripravljenosti.

1. oddelek

V času 160930NOV11 do 161300NOV11 izvedite premik na relaciji Slovenska Bistrica – Celje – Ljubljana – Postojna. Izvedite priprave vozil, opreme in orožja za premik. Pripravite 5 vozil za kontejnerski prevoz. Podroben načrt premika v prilogi.

2. oddelek

V času 160930NOV11 do 161300NOV11 izvedite premik na relaciji Slovenska Bistrica – Celje – Ljubljana – Postojna. Izvedite priprave vozil, opreme in orožja za premik. Pripravite 5 vozil za kontejnerski prevoz. Podroben načrt premika v prilogi.

c. Časovnica

Po načrtu premikov – priloga A.

d. Usklajevanje

(1) Razpored enot v premiku

1. oddelek 2. TRAV			
Zap.št.	Tip vozila	Registrska številka	OPOMBE
1.	MB Actros	SV 223	Namestnik poveljnika voda
2.	MB Actros	SV 224	
3.	MB Actros	SV 225	

4.	MB Actros	SV 226	
5.	MB Actros	SV 227	Poveljnik voda

2. oddelek 2. TRAV			
Zap.št.	Tip vozila	Registrska številka	OPOMBE
1.	MB Actros	SV 333	
2.	MB Actros	SV 334	
3.	MB Actros	SV 335	
4.	MB Actros	SV 336	
5.	MB Actros	SV 337	Vozilo za izvleko

(2) Poti

Za premik uporabljamo AC smer: uvoz Slovenska Bistrica – Tepanje – Celje – Ljubljana – Postojna.

(3) Gostota

Kolona se premika v ODPRTI koloni. Na kritičnih mestih v ZAPRTI koloni.

(4) Hitrost premika

Upoštevanje CPP, prekoračitev hitrosti dovoljena samo v primeru napada na kolono. Načrtovana hitrost po AC in hitri cesti je 60km/h in dohitevalna hitrost 80km/h. Skozi naselja najvišja hitrost 40km/h. izven naseljenih mest najvišja hitrost 60km/h. Po makedamskih cestah najvišja hitrost 20km/h. Te hitrosti upoštevajte do zaključka naloge.

(5) Način premika

Kolona se premika z razmikom med vozili 100m pri vožnji po AC. Pri premiku z hitrostjo do 10km/h je razmik med vozili 10m. Pri ustavljenih vozilih je razmik med vozili 5m. Vodje premikov ste odgovorni za spoštovanje pravilnika o udeležbi vojaških vozil v javnem cestnem prometu in spoštovanje predpisov zakona o varnosti cestnega prometa.

(6) Obramba med premikom

V primeru nevarnosti ali napada se reagirajte po ustaljenih postopkih po določenem signalu.

(7) Postopki med premikom

V vsaki koloni določiti opazovalce v smeri 12, 6, 9 in 3 in opazovalca zračnega prostora. V primeru opažanja nevarnosti, poročati v trenutku po ustaljenih signalih v TRAC. Poveljniki kolon zagotovite zadostno število vojakov za izmensko opazovanje.

(8) Začetek, konec in ostale kritične točke

Načrt premika v razdaljah in predvidenem trajanju je opredeljen v prilogi A.

(9) Nadzor premika

Spremstvo vojaške policije.

(10) Postopki med postankom

Ne zapuščajte vozil brez ukaza.

(11) Postopki med počitkom

Upoštevajte varnostne ukrepe na postankih in takoj pripravite organizacijo obrambe v krogu 360°. Prepovedano je puščanje vozil brez nadzora, za to so odgovorni poveljniki vozil.

(12) Zračna podpora

Je ni.

4. ZAGOTOVITEV DELOVANJA

(1) Postopki s pokvarjenimi vozili

V primeru okvare vozila takoj poročajte, zavarujte vozilo v skladu s CPP in počakajte na prihod mehanične delavnice.

(2) Zdravstvena oskrba

Zdravstveno oskrbo zagotavlja sanitetno vozilo, ki se nahaja na predzadnjem mestu v koloni.

(3) Oskrba z gorivi in mazivi

Oskrbo z gorivi in mazivi popolnite pred premikom.

(4) Oskrba z vodo

Oskrbo z vodo popolnite pred premikom.

(5) Oskrba z MS

Oskrbo z MS zagotovite pred premikom.

5. POVELJEVANJE IN ZVEZE

a. Poveljevanje

Moje mesto je v prvem oddelku, v zadnjem vozilu MB Actros SV 227. Moj namestnik je poveljnik prvega oddelka, ki se nahaja v prvem vozilu prvega oddelka, MB Actros SV 223.

b. Zveze in informacijska podpora

Zveza je vzpostavljena s RRN HARRIS v skladu z načrtom zvez znotraj kolone.

Preverjanje obstoja zveze vseh udeležencev v koloni je 160910NOV2011. Takrat poročajte tudi o pripravljenosti za premik.

Priloge:

- Priloga A – Načrt premika VSB – Postojna

POR
xxx

Poveljnik 2.TRAV

Priloga A: Načrt premika

ser. št. Premika	datum	enota	št. vozil	najtežje vozilo (T)	iz	do	pot	smer do začetna točka	začetna/kontrolna/kritična/odstopna točka (OT)						smer od OT	opomba		
									ime	razdalja	prvo vozilo		zadnje vozilo					
											Min	Hrs	Min	Hrs				
									formiranje kolone	VOJ Slov. Bistrica		9:30:00	0:01:00	9:31:00				
		TRAČ	10	25	Cestninska postaja Tepanje	Izvoz AC Postojna	Konj	Voj. Sl.B - uvoz na AC smer LJ - cest.post Tepanje	Začetna točka - ZT	Cestninska postaja Tepanje	10	0:10:00	9:40:00	0:01:00	9:41:00	vojašnica Postojna		
									Nadzorna točka - 01 (NT-01)	Lukovica	57	0:57:00	10:37:00	0:01:00	10:38:00			
									Kontrolna točka - 01 (KT-01)	Počivališče Barje	41	0:41:00	11:18:00	0:01:00	11:19:00			
									Kontrolna točka - 01 (KT-01)	Počivališče Barje	POČITEK	0:15:00	11:33:00	0:01:00	11:34:00			
									Nadzorna točka - 02 (NT-02)	Brezovica	6	0:06:00	11:39:00	0:01:00	11:40:00			
									Odstopna točka - OT	Izvoz AC Postojna	42	0:42:00	12:21:00	0:01:00	12:22:00			
									Razformiranje kolone	VOJ Postojna	4	0:04:00	12:25:00	0:01:00	12:26:00			
										SKUPNA RAZ. (km):	160	SKUPNI ČAS:		2:56:00				

načrtovalna hitrost:	60	km/h
razmik med vozili	100	m
časovna praznina:	0	min
gostota vozil:	9	vozil/km
globina kolone:	1,1	km
čas prehoda:	1,1	min

Priloga 3: Kontrolna lista poveljnika kolone



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO
Slovenska vojska
1. brigada
670. POVLOGB
Transportna četa

Priloga 3

Datum: _____

KONTROLNA LISTA POVELJNIKA KOLONE			
AKTIVNOST	JA	NE	NP
Ali je bilo izvedeno izvidovanje odobrene poti in pripravljena karta poti?			
Ali so označena pretežka, prevelika in posebno počasna vozila in pripravljen načrt za njihov premik?			
Ali je pripravljena razpoložljiva kontaktna lista na ruti premika v primeru incidentov ali nesreč?			
Ali so bile narejene priprave za prevoz oseb v zadnjem vozilu v koloni?			
Ali so razpoložljiva sredstva za identifikacijo konvoja in v izpravnem stanju?			
Ali so tovorna vozila, ki prevažajo osebje opremljena s prvo pomočjo?			
Ali so vozila, ki izvajajo naloge ponoči opremljena z odbojnim simbolom »L« na levem spodnjem delu odbijača?			
So razpoložljive zastavice (MODRA za vodilno vozilo, ZELENA za zadnje vozilo, ČRNOBELA za poveljnika konvoja) izpravne?			
Ali imajo vsa vozila predpisano opremo za opozarjanje na cesti?			
Ali imajo vozila, ki prevažajo stisnjene pline, eksploziv ali hitro gorljive snovi opozorilne luči?			
So bile nevarne snovi naložene in označene po predpisih?			
Ali je nalaganje in označevanje nevarnih snovi izvajala primerno usposobljena oseba?			
Ali so bile narejene priprave za plačilo cestnine, mostnine, itd...?			
Ali so na karti označeni možni postanki na ruti konvoja zaradi odmora ali postanki zaradi popravila?			
Ali je na razpolago izčrpna kontrolna lista konvoja?			
Ali so bile narejene priprave za izveleko nepopravljivih vozil?			
Ali je določena ZT – začetna točka?			
Ali so bile izpolnjene vse zahteve za prehod konvoja skozi državo gostiteljico?			
Ali je dokončana dokumentacija za odpošiljanje nevarnih snovi in potrjena od pooblaščenice osebe?			
Ali je določena točka odstopanja?			

KONTROLNA LISTA POVELJNIKA KOLONE			
AKTIVNOST	JA	NE	NP
Ali je bilo pregledano Povelje za premik konvoja, za določanje rute konvoja?			
Ali so vsi mostovi in podvozi primerni za varen premik vseh tovornih vozil v konvoju?			
Ali so znane kritične točke in označene na karti?			
Ali je določena velikost pohodne kolone?			
Ali je bil preverjen in potrjen načrt pohodne kolone konvoja?			
Ali je določen interval med vozili na cestah izven naselja?			
Ali je določena vrsta kolone?			
Ali so bile narejene priprave za dolivanje goriva, če je potrebno?			
Ali je bila izbrano mesto bivakiranja, če je potrebno?			
Ali je bila zahtevana identifikacijska številka konvoja, če je potrebna? Je razpoložljiva dokumentacija konvoja v primeru kontrole na ruti konvoja?			
Ali so potrebna spremljevalna vozila in, če so bila zahtevana?			
Ali so razpoložljiva rezervna vozila v nujnih primerih?			
Ali so vozila preverjena, čista in pripravljena na natovarjanje?			
Ali je tovor pravilno naložen, pritrjen in balansiran?			
Ali so voznikom dani potrebni napotki?			
Ali je konvoj primerno označen na čelu in od zadaj?			
Ali so voščiki na svojih mestih?			
Ali so luči za vožnjo pod zatemnitvijo funkcionalne?			
Ali je skupina za vzdrževanje v pripravljenosti?			
Ali je tovornjak za vzdrževanje na začetju?			
Ali je reševalno vozilo na začetju?			
Ali je narejen načrt v primeru ponesrečenih ali ranjenih?			
Ali so zainteresirane strani seznanjene s približnim časom prihoda?			
Ali so vozila primerno označena?			
Ali je častnik na začetju pripravljen v primeru raziskovanja nesreče, nenavadnih incidentov in preverjanju tovora?			
Ali je določen častnik na začetju?			
Ali je narejen načrt nalaganja tovora?			
Ali je narejen načrt prehranjevanja osebja konvoja?			
Ali je določen čas formiranja konvoja?			
Ali je narejen načrt za razpošiljanje tovornjakov?			
Ali je napisano povelje za premik na roko, če je zahtevano?			
Ali bo potrebna odjava premika konvoja na koncu poti?			
Ali je bilo priskrbljeno zadnje vremensko poročilo?			
Ali ima osebje konvoja primerno uniformo in opremo?			
Ali je narejen načrt za komuniciranje v konvoju?			
Ali je bila izdana prepoved prevoza osebja skupaj s tovorom?			

KONTROLNA LISTA POVELJNIKA KOLONE			
AKTIVNOST	JA	NE	NP
Ali so vozniki, ki prevažajo strelivo seznanjeni o postopkih v primeru nesreče in razdalji umika v primeru požara?			
Ali so zbirna območja za vozila s strelivom ali eksplozivom ločena od ostalih vozil, opreme in poslopij na primerni razdalji?			

Poveljnik kolone:

Čin, priimek ime

IZJAVA O AVTORSTVU

Kandidatka des. Nastja Puhar izjavljam, da sem avtorica zaključne naloge z naslovom Organizacija, razmestitev in delovanje transportnega voda na nalogi, ki sem jo napisala pod mentorstvom stotnika Andreja Skodiča.

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 Slovenski Bistrici, dne _____

Podpis: _____