

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

**ZAKLJUČNA NALOGA**

**VZORČNI SOP PREMIKA ENOTE SLOVENSKE VOJSKE**



Slušatelj: poročnik Gregor Tkalec

Mentor: nadporočnik Gvido Novak

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

# VZORČNI SOP PREMIKA ENOTE SLOVENSKE VOJSKE

Slušatelj: poročnik Gregor Tkalec

Mentor: nadporočnik Gvido Novak

Slovenska Bistrica, november 2011

## **POVZETEK IN KLJUČNE BESEDE**

Dejavnosti premikov in transporta oseb, ter materialnih sredstev iz enega v drug kraj so opredeljene v doktrini vojaške logistike in zajemajo načrtovanje premikov, organizacijo transportov, ter zagotavljanje transportnih zmogljivosti.

Za nadzor in organizacijo transportnih premikov se planirajo konvoji. Konvoje lahko uporabljamo za taktične premike bojnih enot, ne taktične premike logističnih enot ali premik osebja, zalog in opreme.

Cestni premiki so zaradi svojih karakteristik prevladujoč način transporta pri vzdrževanju in oskrbi enot. V zaključni nalogi sem se osredotočil na administrativne premike po cesti oziroma na ne taktične premike enot. Proces načrtovanja in organiziranja konvoja glede na zadano nalogo pa se bistveno ne spreminja, saj je potrebno upoštevati določene faktorje, ki se pojavljajo v obeh primerih.

**Ključne besede:** Standardni operativni postopek, konvoj, premik.

## **SUMMARY**

The activities of the movement and transportation of persons and material resources from one place to another are defined in the doctrine of military logistics and involve movement planning, transport organization and the assurance of transport capacities. To control and organize transport movements convoys are planned. Convoys can be used for tactical movements of combat units, non-tactical movements of logistic units or movements of staff, supplies and equipment. Road movements are due to their characteristics the prevailing way of transport concerning maintenance and supply of units. In my final paper I focused on the administrative movements on the road or on non-tactical movements of units. The process of planning and organizing a convoy as to the set task does not change significantly since certain factors that appear in both cases need to be taken into consideration.

**Key-words:** standard operative procedure, convoy, movement.

## KAZALO

<b>POVZETEK IN KLJUČNE BESEDE .....</b>	<b>ii</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>iii</b>
<b>1 UVOD.....</b>	<b>5</b>
1.1 IZHODIŠČA ZAKLJUČNE NALOGE .....	6
1.2 NAMEN IN CILJI .....	6
1.3 METODE DELA .....	6
1.4 STRUKTURA NALOGE .....	6
<b>2 SOP KOT ORODJE ORGANIZACIJE DELA IN KONTROLE.....</b>	<b>6</b>
2.1 STANDARDNI OPERATIVNI POSTOPEK.....	7
2.1.1 Standardni operativni postopki v vojski.....	7
2.1.2 Standardni operativni postopki v SV.....	7
<b>3 VZORČNI SOP PREMIKA ENOT SLOVENSKE VOJSKE.....</b>	<b>9</b>
3.1 DEFINICIJE .....	9
3.2 ODGOVORNOSTI .....	11
<b>4 ORGANIZACIJA KOLONE.....</b>	<b>13</b>
4.1 FORMACIJA KOLONE .....	13
4.2 TIPI FORMACIJ KOLONE .....	14
4.3 ORGANIZACIJA KONVOJA.....	16
4.3.1 Elementi konvoja.....	16
4.4 FORMIRANJE KONVOJA.....	16
4.5 POSTOPKI NA POSAMEZNIH TOČKAH.....	20
4.6 ZVEZE .....	22
4.7 OSKRBA Z GORIVOM.....	23
4.8 SANITETNA OSKRBA .....	23
4.9 POSTOPKI V PRIMERU OKVARE ALI NESREČE .....	23
4.10 NAČRTOVANJE PREMIKOV.....	24
4.11 HITROST PREMIKA .....	26
4.12 NADZOR KONVOJA.....	27
<b>5 ZAKLJUČEK.....</b>	<b>28</b>
<b>LITERATURA IN VIRI .....</b>	<b>29</b>
<b>SEZNAM SLIK IN TABEL.....</b>	<b>30</b>
<b>PRILOGE .....</b>	<b>32</b>
<b>IZJAVA O AVTORSTVU ZAKLJUČNE NALOGE .....</b>	<b>32</b>

## 1 UVOD

Transport spada v najstarejše oblike družbene dejavnosti. Že v prvotnih oblikah človeške družbe je bila potreba po prevozu ljudi in stvari ključnega pomena, saj brez transporta ni pridobivanja dobrin. Prve organizirane oblike transporta so nastale v času razcveta držav v starem veku. Takratne države so slovele kot pomembne pomorske sile, ki so se ukvarjale predvsem s dejavnostmi trgovine. ( Godnič, 2001, 14 )

Cestni transport je največ sprememb doživel predvsem zaradi izgradnje sodobne infrastrukture in razvoja avtomobilske industrije.

Slovenska vojska je z vstopom v mednarodno vojaško okolje postala pomemben člen pri zagotavljanju mednarodne kolektivne varnosti, stabilnosti in miru v naši okolici in širše. Slovenska vojska se je morala preoblikovati in reorganizirati na vseh področjih. Pomembno področje reorganizacije je bila logistika, ki je temelje za delovanje pridobila z doktrinarnim dokumentom. Doktrina vojaške logistike določa načelna stališča in usmeritve organiziranja, uporabe, ter delovanje Slovenske vojske v Republiki Sloveniji in zunaj njenih meja. Premiki in transport je pomemben faktor našega uspeha. Brez sodobnih transportnih sredstev, usposobljenega kadra ter dobre organizacije je uspeh malo pričakovan.

Premiki in transport so del vojaške logistike, saj pokrivajo eno izmed funkcionalnih področij logistike. Z organizacijo, pripravo in izvajanjem premikov in transportov pomembno prispeva k doseganju zastavljenih ciljev ne glede na katerem nivoju se premik izvaja.

Enote morajo same poskrbeti za načrtovanje in organizacijo premikov njihovih enot s sredstvi in osebjem iz enega v drug kraj. Če samo načrtovanje premikov ni izvedeno strokovno, ter pri tem ne upoštevamo vseh vplivnih faktorjev lahko pričakujemo ne malo zapletov pri sami izvedbi premika. Da bi bilo neugodnih zapletov čim manj oziroma nič lahko dosežemo z dobrim in strokovnim načrtovanjem. Samo delo si lahko olajšamo z izdelavo lastnega SOP-ija in upoštevanje le tega. Moja naloga je izdelati vzorčni SOP, v katerem bodo zajeti vsi faktorji, ki bi lahko vplivali na kvalitetno in varno izvedbo premika enote, oziroma neka podlaga pri izdelavi lastnega SOP-ija.

Po preučitvi že izdelanih SOP-ijev za načrtovanje premikov drugih enot ter obstoječih dokumentov, sem izdelal SOP za načrtovanje administrativnih premikov enot na območju Republike Slovenije, ki bo v strokovno pomoč vsem enotam Slovenske vojske pri izdelavi lastnega SOP-ija.

Pri izdelavi zaključne naloge sem se srečal s problematiko veljavnih predpisov na tem področju, saj so določeni novejši dokumenti še v stanju priprave. Kljub vsemu pa sem se osredotočil na veljavne predpise in jih uporabil pri posamezni vsebini.

## 1.1 IZHODIŠČA ZAKLJUČNE NALOGE

V Slovenski vojski nimajo vse enote izdelanega Standardnega operativnega postopka za izvedbo premika enote ali ga pa imajo pomanjkljivo izdelanega.

## 1.2 NAMEN IN CILJI

Glavni namen moje naloge je izdelati vzorčni SOP za premik enote v Slovenski vojski.

**Cilj teoretičnega dela** zaključne naloge je:  
predstaviti akte, ki urejajo področje premikov in transporta enot.

**Cilji praktičnega dela** zaključne naloge pa je predvsem:  
izdelati vzorčni SOP za premik enote SV.

## 1.3 METODE DELA

Pri izdelavi te naloge bodo uporabljene predvsem naslednje metode dela:

Pri raziskovanju omenjene problematike bom uporabil deskriptivni pristop in v okviru tega pristopa metodo deskripcije, kar pomeni, da bom poleg zbiranja in urejanja obstoječih podatkov in informacij posamezne ugotovitve med seboj primerjal in vrednotil ter ustrezno interpretiral.

Zlasti v teoretičnem delu naloge bom uporabil metodo kompilacije, kar pomeni povzemanje spoznanj, stališč sklepov in rezultatov drugih avtorjev. Pri uporabi te metode pa bom dosledno upošteval pravila citiranja.

Uporabil bom tudi metodo sklepanja, oziroma deduktivno metodo, s pomočjo katere bom izpeljal iz splošnih stališč posamične konkretne sklepe o odvisnosti med pojavi, ki jih preučujem.

Težišče naloge bo izdelava vzorčnega SOP-ja za premik enote SV in njegovi pomembnosti pri načrtovanju in organizaciji premikov v SV.

## 1.4 STRUKTURA NALOGE

V prvem delu bom predstavil teoretična izhodišča s področja organizacije dela in kontrole. To bom izvedel na podlagi predstavitev preučitve domače in tuje literature, ki obravnava to področje.

V drugem, praktičnem delu naloge bom izdelal vzorčni SOP za administrativni premik enote. Izhajal bom iz že izdelanih SOP-ih transportne enote Slovenske vojske.

Ureditev omenjene problematike v SV bom predstavil s pomočjo predpisov in drugih dokumentov, ki urejajo navedeno področje.

## 2 SOP KOT ORODJE ORGANIZACIJE DELA IN KONTROLE

## 2.1 STANDARDNI OPERATIVNI POSTOPEK

Termin Standardni operativni postopek (angl. Standing Operating Procedures), kot tudi Standardne operativne procedure, za katerega ponavadi uporabimo kratico SOP se pojavlja na različnih področjih, kot so zdravstvo, izobraževanje, industrija in navsezadnje tudi v vojski.

Standardni postopek delovanj je sestavljen iz niza navodil, ki imajo veljavnosti direktive, in ki zajema tiste značilnosti dejanj, ki jih določamo sami ali določamo standardiziran postopek brez izgub v učinkovitosti. Standardni operativni postopki lahko delujejo kot učinkoviti katalizatorji za spodbujanje uspešnosti, izboljšanje in izboljševanje organizacijskih rezultatov. Vsak dober sistem kakovosti, temelji na standardnih operativnih postopkih (SOP).(<http://en.wikipedia.org>)

### 2.1.1 Standardni operativni postopki v vojski

Prav vse vojaške, predvsem pa uspešne vojaške operacije temeljijo na principu nedeljive odgovornosti. Predvsem pripravljenosti na sprejemanje in izdajanje povelj in namer poveljnikov za dva nivoja višje in za zadovoljevanje pogojev celotne organizacije. Takšen koncept delovanja lahko deluje le, če celotna linija poveljevanja pozna doktrinarne principe, ima izdelane delujoče standardne operativne postopke (SOP) in ima delujoči logični miselni proces.

SOP lahko imenujemo tudi poslovnik, opomnik, navodila ali kako drugače, v dobesednem prevodu pa pomeni »Standardni operativni postopki«. V osnovi je SOP pripomoček, s katerim skušamo določene operacije in postopke, katerim je že skupno ali pa želimo da jim postane skupno to, da so natančno definirana, rutinska, ponavljajoča jih opredeliti, napisati in »uzakoniti« - standardizirati.

SOP se lahko napiše za enostavna pa tudi za kompleksnejša opravila, postopke in procese. Osnovni namen je ponuditi uporabniku ali izvršitelju SOP-ja čim več odgovorov in pustiti čim manj odprtih vprašanj (najbolj idealno bi bilo nobenega), nikakor pa ne odpirati novih.

Standardni operativni postopek je po definiciji (Joint Pub 1-02, NATO) zbir napotkov, ki pokrivajo tiste značilnosti operacij, ki vodijo do natančno določenih ali standardiziranih postopkov brez izgube učinkovitosti. Postopek je uporaben, razen če se ukaže drugače.

Če iz definicije SOP-ja potegnemo ključne besede dobimo:

- Zbir napotkov
- Natančno določeni ali standardizirani postopki
- Učinkovitost
- Uporaben dokler se ne ukaže drugače.

Namen SOP-ja je razviden iz same definicije. SOP so v celoto zbrana pojasnila ali nasveti, kako naj kdo v določenih okoliščinah ravna oziroma dela, z namenom ohranjanja učinkovitosti opravila ali procesa.

V tako obsežni in kompleksni organizaciji kot je vojaška, je pisanje in uporaba SOP-jev zaželeno in koristno. Gledano z optimalnega vidika, se s strani izdajatelja (nadrejeni) s standardnimi operativnimi postopki doseže standardiziran, zaželen in pričakovan rezultat, ne glede na razmere in ostale pogoje, ki takšen postopek spremljajo. S strani uporabnika (podrejeni) so SOP-ji prav tako koristni, ker pripomorejo k hitrejšemu, boljšemu in učinkovitejšemu reševanju nalog in to točno na takšen način, kot je bilo s strani izdajatelja naloge zamišljeno.

### 2.1.2 Standardni operativni postopki v SV



Po definiciji iz Pravil štabnega dela so standardni operativni postopki (SOP) akti poveljevanja s katerimi poveljnik predpisuje način izvedbe določenih aktivnosti. Z njimi poveljnik določa postopke običajnih (rutinskih) opravil v poveljstvu ali postopke pri izvedbi bojnih nalog, s katerimi želi zagotoviti usklajenost izvedbe naloge v vseh podrejenih enotah (za izvajanje dežurne službe, za izvedbo premestitve poveljniškega mesta, za zavarovanje rajona razmestitve ipd.). Temeljijo na doktrinarnih načelih uporabe sil, pravilih štabnega dela in bojevanja, usmeritvah in standardnih operativnih postopkih nadrejenega poveljstva ter metodah in tehnikah, ki so izšle iz izkušenj.

Standardni operativni postopki omogočajo krajšanje povelj (sklicujemo se lahko na SOP) za delovanje ter omogočajo večjo usklajenost in učinkovitost delovanj. Izdajajo se v obliki povelj. Izdaja jih vsak poveljnik v okviru svojih pooblastil za poveljevanje in se nanašajo tudi na dodeljene enote. Lahko se uporablja samo v poveljstvu (interni akt poveljevanja) ali tudi na podrejenih ravneh. Vsak poveljnik ima pristojnost da določi ravni poveljevanja na katerih se izvaja.

### 3 VZORČNI SOP PREMIKA ENOT SLOVENSKE VOJSKE

#### 3.1 DEFINICIJE

**a. Konvoj.** Šest ali več vozil v premiku izven brigadnega podpornega območja, v začasno organizirani koloni, s spremstvom ali brez pod enotnim poveljstvom ali v uporabi enake poti.

Konvoj je kolona vozil, ki se premikajo od začetne do končne lokacije in je organizirana z namenom kontrole s samo enim poveljnikom ( FM 55-30, 2005).

**b. Poveljnik konvoja.** Je odgovoren za operacijo konvoja. Ponavadi poveljnik enote ali izvršilni častnik, ki vrši nadzor nad premikom konvoja ter uveljavlja disciplino med premikom.

**c. Poveljnik kolone.** Je vojaška oseba, ki je lahko častnik ali podčastnik odgovoren za del konvoja, če je razdeljen na dve ali več enot zaradi nadzornih razlogov.

**d. Poveljnik pod kolone.** Častnik ali podčastnik odgovoren za pohodno enoto, ko je konvoj razdeljen na pod enote zaradi nadzornih razlogov.

**e. Dajalec tempa.** Najbolj izkušen častnik ali podčastnik, ki se pelje v prvem vozilu vsakega elementa v konvoju. Vzdržuje in prilagodi hitrost premika urniku vožnje oz. premika.

Tako neposredno vpliva na hitrost konvoja in kompenzira izgubo časa zaradi terena, vremena, prometnih pogojev ali drugih ovir.

**f. Častnik za poročanje.** Na kontrolnih točkah poroča o stanju kolone (velikost, načrtovalni čas čela in začelja kolone,...). Uporabimo ga pri premiku enot velikosti četa in navzgor.

**g. Častnik za sledenje.** Na kontrolnih točkah poroča o stanju kolone (o morebitnem nenačrtovanem prihodu zadnjega vozila skozi kontrolno točko zaradi okvare in podobnih situacij).

**h. Častnik ali podčastnik na začelju.**

Častnik na začelju se nahaja na koncu konvoja. Preverja in opazuje posamezna vozila, kolone in sekcije na posameznih točkah poti. Obenem opozarja zadnji del konvoja, če se je konvoj ustavi. Prav tako lahko pobira posamezne oznake na poti ali elemente predhodnice. Raziskuje nesreče na kraju dogodka, vodi evakuacijo poškodovanih ljudi in izvrši premeščanje poškodovane opreme.

**i. Častnik ali podčastnik za vzdrževanje.**

Tehniki za vzdrževanje ali podčastniki odgovorni za vzdrževanje se premikajo na koncu konvoja z osebjem za vzdrževanje ter izvleko in opremo za vzdrževanje in izvleko. Na koncu je tudi oprema in zaloge za vzdrževanje. Le-ti nadzirajo potek vzdrževanja vzdolž poti konvoja. Če je kolona majhna sta lahko častnik za vzdrževanje in častnik na začelju kolone ena in ista oseba.

**j. Predhodnica konvoja**

Vodje predhodnice konvoju zagotavljajo, da le ta sledi predpisani poti. Imajo zelo pomembno vlogo v primeru, če so na področju, kjer se premika konvoj slabo označene poti in ceste. Na poteh pod nadzorom pa lahko poveljnik določenega področja opremi vodje predhodnic, da usmerjajo premik enot ali vozil po teh poteh.

**k. Vodja vojaškega vozila.** Je oseba, ki je določena s posebnim ukazom nadrejenega poveljnika in ima voziško dovoljenje za vožnjo motornih vozil najmanj B kategorije. Nahaja se v vsakem vozilu.

#### I. Vozila in elementi vodenja premika:

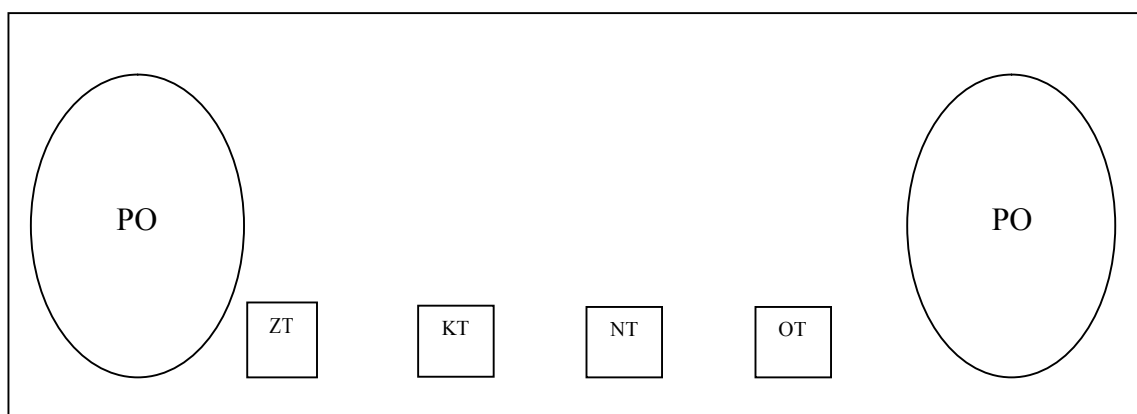
- **Odprta kolona:** Vozila v konvoju vzdržujejo medsebojno razdaljo 100m podnevi in 40m ponoči.
- **Zaprta kolona:** Vozila se premikajo v strnjeni koloni in vzdržujejo 50m interval oz. interval enak dvojni vrednosti hitrosti na števcu, ampak ne manj kot 20m pri najmanjši hitrosti.
- **Infiltracija:** Možne visoke hitrosti. Ostali promet ima majhen vpliv na posamezno vozilo.
- **Elementi premika** :so glavni sestavni deli podkolone, ponavadi so to čete.
- **Izvidniška skupina:**izvaja izvidovanje prometnic za izračun časov premika, preverja mostove in ocenjuje njihovo kapaciteto. Določa kritične točke, ovire in če je čas, nadomestne komunikacije.
- **Predskupina:** izviduje novo območje razmestitve (novo pripravljalno območje- PO) in vodi elemente kolone do in v novo območje (po NATO standardih so v predskupini skupine za vodenje in poveljevanje-skupina za vodenje premika, VP, enote za retranslacijo, enote za povezavo).

#### m. Omejitve hitrosti

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

#### n. Elementi vodenja premikov

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



Elementi vodenja premika

### **o. Trajanje vožnje**

- Voznik v 24 urah, oziroma med dvema dnevnima počitkoma po določbi, ki opredeljuje dnevni počitek, ali med dnevnim počitkom in tedenskim počitkom, ne sme voziti več kot 9 ur. V enem tednu se čas vožnje lahko dvakrat podaljša na 10 ur. Tedenski čas vožnje ne sme presegati več kot 56 ur.

### **p. Odmor**

- Najkasneje po 4 urah in 30 minutah vožnje mora voznik imeti najmanj 45 minutni neprekinjeni odmor, razen če takrat ne začne z dnevnim ali tedenskim počitkom.
- 45 minutni odmor lahko nadomesti z vsaj 15 minutnim odmorom razporejenimi med 4,5 urno vožnjo.

## **3.2 ODGOVORNOSTI**

### **a. Poveljnik konvoja je odgovoren:**

- Da se izvedejo potrebni postopki za varovanje tovora.
- Izdela in izpelje načrt varovanja konvoja.
- Podaja naloge podrejenim v skladu z načrtom izvedbe konvoja.
- Izvede potrebna dejanja, da zagotovi disciplino in nadzor nad konvojem.
- **Izda povelje za premik.**
- Zagotovi, da imajo vsa vozila karto poti z označenimi kontrolnimi točkami, dostavnimi točkami in zbirnimi točkami.
- Zagotovi zaključno poročilo za S2/3 v pol ure po opravljeni nalogi.
- Uri postopke konvoja pred začetkom premika v katerega vključi vzpostavljanje radijske zveze, vizualnih signalov in reagiranje na posamezne situacije.
- Za stanje vozil.

Poveljnik konvoja določi časovnico na osnovi naloge, razpoložljivih enot, zemljišča in razpoložljivega časa.

### **Poveljnik konvoja mora biti pozoren tudi na:**

- Dodatne zaloge goriva, vode, maziva za potrebe na poti konvoja.
- Označbe vozil, zaščitne trakove in zastavice, ko je potrebno označiti konvoj.
- Da je kolona označena s primernimi označbami.
- Da so oprema, orožje in MS pregledana in preverjena, ter ustrezno natovorjena.
- Posebno pozornost posvetiti vozilom, ki prevažajo gorivo in strelivo.

### **b. Poveljnik kolone in pod-kolone je odgovoren da:**

- Zagotovi poveljevanje nad vsemi vozili in osebjem.
- Vodi premike vozil in naloženega osebja.
- Vzdržujejo zvezo.
- Zagotavljajo vzdrževanje in pripravljenost vozil in oborožitve.
- Zagotavljajo nadzor in disciplino v koloni/podkoloni

- Za pravilno natovarjanje in raztovarjanje.
- Opazujejo dogajanje v času izvajanja premika – spremlja situacijo v bližnji okolici.
- Da vsi vojaki razumejo vizualne/glasovne signale.
- Zagotovi, da vsi vojaki poznajo svojo nalogo.

**c. Častnik ali podčastnik na začetku je odgovoren:**

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

**d. Častnik ali podčastnik za vzdrževanje je odgovoren:**

- Za vzdrževanje vozil in opreme na poti konvoja.
- Za izvleko vozil.
- Vzdržujejo zvezo.

**e. Vozniki vozil so odgovorni za:**

- Vzdrževanje in pripravljenost vozil.

**Priprava vozil za premik zajema:**

Poveljnik enote, ki vrši premik je odgovoren za stanje vozil. Vodje morajo torej pregledati vozila zaradi zagotovitve primerne stanja pred odhodom.

Tako morajo zagotoviti:

- dodatno gorivo, vodo in dodatke predvidene po zahtevah naloge,
- pregled tovora,
- ponjave, varnostne trakove in zavesice, če je zahtevano,
- dodatno zaščito vozil, če je zahtevano,
- označitev kolone s predpisanimi oznakami in
- pregled oborožitve.

- Dodatno opremo na vozilih: vitlo, snežne verige ...
- Za pravilno manevriranje in postavljanje vozila.
- Za pravilno natovarjanje in raztovarjanje.
- Sledi navodilom nadrejenega.
- Zagotovi, da je oprema za komunikacijo v izpravnem stanju ( FM 55-30,2005 ).

## 4 ORGANIZACIJA KOLONE

### 4.1 FORMACIJA KOLONE



Vsaka pod-kolona, kolona ali konvoj ne glede na velikost ima tri(3) dele: čelo, glavnino in začelje. Vsak od teh elementov ima posebno vlogo:

#### a. Čelo kolone

Čelo je prvo vozilo v vsakem konvoju, koloni ali sekciji. Vsako čelo naj bi imelo svojega dajalca tempa, ki je v tem vozilu in določa tempo premika potreben, da se skozi celotno pot drži urnik premika po načrtu. To je podčastnik, ki zagotavlja, da se konvoj drži predpisane poti. Prav tako poroča o prihodu na določene kontrolne točke na poti. S pomočjo čela ima poveljnik konvoja možnost da pospeši ali upočasni tempo premika konvoja in upoštevanje discipline premika.

#### b. Glavnina

Glavnina konvoja sledi za čelom konvoja in je sestavljena iz glavnine vozil v konvoju. Ta del konvoja je lahko razdeljen na kolone ali sekcije zaradi lažje kontrole in nadzora.

#### c. Začelje kolone

Začelje je zadnji sektor vsakega konvoja, kolone ali sekcije. Častnik ali podčastnik na začelju je odgovoren za izvleko, vzdrževanje in medicinsko pomoč. V začelju so tako locirana vozila za izvleko, vozila za vzdrževanje in vozilo prve pomoči. Častnik ali podčastnik v začelju podpira poveljnika konvoja v vzdrževanju discipline premika. Prav tako lahko poroča o času potrebnem za doseg potrebne kontrolne točke na poti. Če je konvoj sestavljen iz večdelnih kolon ali sekcij lahko poveljnik konvoja dodeli minimalno

podporo vsaki sekciji ali koloni ali pa v primeru daljšega začetja del tega postavi pred eno kolono. Če je del začetja puščen ob poti zaradi popravila ali izvleke poveljnik konvoja predvidi njegovo varovanje in komunikacije ( FM 55-30,2005 ).

## 4.2 TIPI FORMACIJ KOLONE

Kolona mora biti sestavljena tako, da se izpolnijo zahteve »misije« oziroma naloge ter da se zagotovi nadzor. Poveljnik konvoja se bo odločil, kako bo kolona organizirana glede kontrole. Pri tem bo izbiral med tremi (3) osnovnimi metodami:

1. ZAPRTA KOLONA
2. ODPRTA KOLONA
3. INFILTRACIJA ( FM 55-30,2005 ).

### VRSTE FORMACIJ KOLONE

TIP FORMACIJE	UPORABA	RAZMIK MED VOZILI	HITROST	PREDNOSTI	SLABOSTI
<b>ZAPRTA KOLONA</b>	Uporaba ponoči, slabo označene poti, zelo naseljena področja, zmanjšana vidljivost	25 do 50 metrov	25 km/uro	Visoka prometna zmogljivost poti, lažja kontrola konvoja, potrebno je manjše število vodij v konvoju in oznak poti	Hitro povečanje razmika med vozili je oteženo, kolona je zelo lahko odkrita, možni zastoji na končni točki prihoda, potreben strog nadzor zaradi blokade križišč, večja utrujenost voznikov
<b>ODPRTA KOLONA</b>	Uporaba podnevi, dobro označene poti, avtoceste	100 metrov	40 km/uro	Manjša verjetnost odkritja konvoja in škode zaradi napada, hitrejša dostava tovora, manjša utrujenost voznikov, manj nesreč, zelo prilagodljiva	Težji nadzor in kontrola nad konvojem, težje je držati predpisani razmik med vozili
	Uporaba podnevi, zelo			Možne visoke hitrosti vozil, ostali promet	Potrebne je več časa za premik,

<b>INFILTRACIJA</b>	<b>naseljena področja, zelo prometna križišča na poti</b>	/	<b>Spremenljiva hitrost</b>	ima majhen vpliv na posamezno vozilo	kontrola kolone je blizu nemogočega, vozniki se lahko izgubijo, posamezne podrobnosti poti mora imeti vsak voznik, težja uskladitev tankanja vozil, vzdrževanja in prehrane voznikov, vozila se lahko grupirajo in povzročijo zaprto kolono, pomembne so izkušnje voznikov, težje spreminjanje povelj med premikom, dokler zadnje vozilo ne prispe na končno lokacijo ne moremo uporabiti kompletne enote
---------------------	---	---	-----------------------------	--------------------------------------	---

## VRSTE NOČNIH FORMACIJ KOLONE

<b>TIP FORMACIJE</b>	<b>RAZMIK MED VOZILI</b>	<b>HITROST</b>	<b>PREDNOSTI</b>	<b>SLABOSTI</b>
<b>Vožnja zatemnjenimi lučmi</b>	<b>z</b> 15 do 20 metrov	<b>8 do 16 km/uro</b>	Omejeno nasprotnikovo opazovanje kolone, potrebno je večje varovanje konvoja	Več vozil naenkrat je lahko pod delovanjem zasednega ognja, povečana utrujenost voznikov, čas vožnje zelo narašča z razdaljo
<b>Vožnja normalnimi lučmi</b>	<b>z</b> 50 do 100 metrov	<b>33 do 50 km/uro</b>	Vozniki ostanejo pozorni, omejen reakcijski čas nasprotnika, hitrost konvoja zahteva varovanje, manjša ranljivost konvoja na učinke zasede ali ostrostrelnega ognja	Težja kontrola in nadzor, nasprotnik lažje opazuje premik, povečana ranljivost kolone na napade letal



### 4.3 ORGANIZACIJA KONVOJA

Pri samem planiranju oziroma načrtovanju premikov moramo upoštevati določene faktorje, ki vplivajo na samo izvedbo in sicer :

- Število uporabljenih vozil , minimalno število vozil v konvoju je določeno z področnimi predpisi.
- Prometni pogoji.
- Kvaliteta cestnih povezav.
- Razpoložljivi čas.
- Ter samo disciplino, ki pa zajema :
  - Uporabo kvalificiranih voznikov, ki varno upravljajo z opremo pri različnih pogojih vožnje.
  - Dosledno upoštevanje prometnih predpisov.
  - Začetna točka, kontrolne točke in točka raztovarjanja.
  - Sledenje predpisani poti in hitrosti premika.
  - Postanki med potjo za počitek.
  - Ustrezna uporaba varnostnih ukrepov, vključno z predpisi za vzdrževanje posameznih tipov vozil, disciplina pri uporabi komunikacij in vožnja z zasenčenimi lučmi pri izvajanju nočnih konvojev.
  - Vzdrževanje opreme.
  - Spoštovanje predpisov ves čas premika.
  - Zagotoviti, da vozniki spoštujejo cestno prometne zakone in predpise, omejitve vožnje, čas in razmik med vozili.

#### 4.3.1 Elementi konvoja

Vozila v konvoju so organizirana v skupine zaradi lažjega poveljevanja in kontrole. Konvoj je lahko majhen do 6 vozil ali pa je kolona sestavljena do 300 vozil. Če je le mogoče naj bo konvoj sestavljen kot oddelek, vod, četa, bataljon ali brigada.

Elementi konvoja so sestavljeni iz:

- (1) **Pohodna enota-sekcija** Pohodna enota-sekcija je najmanjša enota konvoja. Lahko jo sestavlja do 25 vozil in ponavadi predstavlja enoto velikosti oddelka ali voda. Vsaka sekcija ima svojega poveljnika.
- (2) **Pod kolona.** Pod kolona je skupina dveh do petih sekcij. Ponavadi je velikosti čete ali bataljona. Vsaka kolona ima svojega poveljnika.
- (3) **Kolona.** Kolona je skupina dveh do petih pod kolon. Ponavadi je velikosti bataljona ali brigade in ima svojega poveljnika ( FM 55-30, 2005 ).

### 4.4 FORMIRANJE KONVOJA

#### a. Sprejem naloge.

**b. Določitev poveljnika konvoja in namestnika poveljnika konvoja .** Z delitvijo nalog in odgovornosti na dve osebi, se lahko naredi več v manj časa in večjo učinkovitostjo. V osnovi bi naj poveljnik konvoja urejal administrativne zadeve ( častniške dolžnosti), namestnik poveljnika konvoja pa se osredotoči na postavitve konvoja, nadzor in urjenje ( podčastniške dolžnosti). Vendar ostaja poveljnik konvoja odgovoren za vse priprave.

Poveljnik konvoja mora izvršiti določene postopke za pripravo konvoja. V omejenem razpoložljivem času priprave konvoja mora izpolniti sledeče:

- Izbira in izvidovanje/analiza poti.
- Podati zahtevo za premik, če je potrebno.
- Ustrezna koordinacija glede varovanja.
- Dajanje navodil poveljnikom podrejenih enot in ostalemu dodanemu osebju.
- Pregled in kontrola osebja in vozil.
- Seznanitev pripadnikov konvoja.

Poveljnik konvoja mora pretehtati še naslednje elemente v procesu načrtovanja konvoja:

- Skupino za natovarjanje in raztovarjanje.
- Pripadniki konvoja za nadzor.
- Začetne in vmesne točke premika.
- Postanki.
- Hitrost premika in razmik med vozili.
- Zahteve za izvedbo premika.
- Komunikacije.
- Izvidovanje poti.
- Spremstvo in varovanje konvoja.
- Podpora konvoja.

**c. Poveljnik konvoja določi časovnico na osnovi naloge, razpoložljivih enot, zemljišča in razpoložljivega časa.** Šest urna priprava za kakršnokoli nalogo je dovolj časa za načrtovanje konvoja.

**d. Matrika za izvedbo konvoja.** Enostranski obrazec, ki vsebuje naslednje podatke bo zagotovi dovolj informacij potrebnih za izvršitev naloge, čeprav jo bo reševal en sam. Poveljnik konvoja mora pripraviti naslednje podatke za matriko:

- Naloga.
- Kontaktne točke.
- Časovnica.
- Podrobna karta zemljišča.
- Kontrolne točke, dostavne točke, zbirna točka.
- Dodatne informacije potrebne za izvršitev naloge.
- Seznam moštva, opreme, zalog in občutljivih predmetov. Namestnik poveljnika sestavi seznam in ga dostavi višjemu poveljstvu.

**e. Izvidovanje poti premika**

- Minimalno izvidovanje po karti.
- Prednostno je izvidovanje poti, pri katerem so prisotni :
  1. Pripadnik prometne stroke,
  2. Pripadnik vojaške policije in
  3. Pripadnik inženirske enote
- Priprava detajlne karte in načrta poti. Dobra karta bo omogočila voznikom, da izvršijo nalogo brez uporabe zemljevida. Vsebovati mora oskrbovalno mesto/dostavno mesto, glavno pot, rezervno pot, kritične točke, kontrolne točke, razdalje med kontrolnimi točkami, orientacijo in glavne značilnosti zemljišča.

**d. Koordinacija**

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

### e. Pripravljalni postopki

Kontrola pripravljalnih postopkov je naloga namestnika poveljnika konvoja. Zgodnje postavljanje vozil omogoča namestniku poveljnika konvoja, da izvrši vse postopke in verificira vse podatke:

- Postavitev vozil v pohodno kolono.
- Izvajanje individualnih pripravljalnih postopkov.
- Izvedba pripravljalnih postopkov na vozilih in opremi.
- Mehaniki pomagajo pri pripravljalnih postopkih na vozilih.
- Potrditev seznama.
- Preverjanje orožja in osebne opreme.

#### ➤ Individualni pripravljalni postopki

- Pregled orožja in osebne opreme vojakov.
- Poveljnik oddelka odgovoren za pregled po **Individualni kontrolni listi pripravljalnih postopkov**.

#### ➤ Pripravljalni postopki na vozilih in opremi

- Pregled po **Kontrolnem listu vozila**.
- Pregled kontejnerjev po **Kontrolnem listu kontejnerja**.
- Pregled izvajata voznik in sovoznik.
- Poročata poveljniku oddelka.

#### ➤ Identifikacija konvoja

Vsaka kolona se mora identificirati z modro zastavico na vodilnem vozilu in zeleno zastavico na zadnjem vozilu. Zastavice morajo biti nameščene na levi sprednji ali zadnji strani vozila, tako, da ne motijo voznika pri vožnji ali upravljanja z vozilom. Če je premik ponoči, mora imeti vodilno vozilo modro luč, zadnje vozilo pa zeleno luč.

Vozilo poveljnika konvoja ali kolone mora imeti belo-črno zastavico na sprednjem levem blatniku. Zastavica je razdeljena diagonalno od spodnjega levega kota k zgornjemu desnemu kotu. Tako je zgornji levi trikotnik bele barve in spodnji desni trikotnik črne barve. Vozila v začetju kolone imajo mednarodno varnostno oranžno zastavico. Državna ali lokalna policija ter vojaška policija nimajo identifikacijskih zastavic.

**Tabela 1: Oznaka vozil z zastavicami**

Vozilo	Barva zastavice
prvo vozilo	MODRA
vozilo poveljnika	BELO-ČRNA
vozilo, ki predstavlja nevarnost	RDEČA
pokvarjeno vozilo	RUMENA
zadnje vozilo	ZELENA

Vir: FM 55-30, 2005

Pravila premika konvoja vključujejo tudi oznako konvoja, s katero se konvoj identificira med premikom. Ta oznaka je nameščena na sprednji in zadnji strani vozila ter po

možnosti tudi ob straneh. Prav tako pa morata prvo in zadnje vozilo v koloni imeti to oznako tudi na strehi vozila.

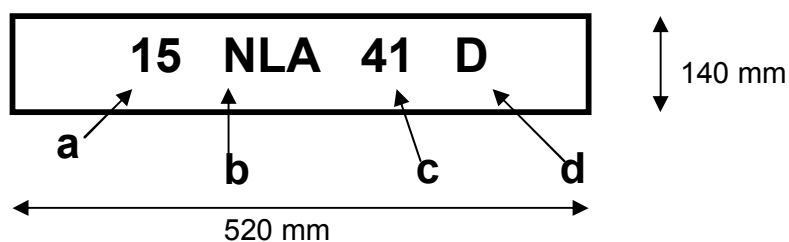
Odobritev premika je dovoljenje za premik na določeni poti v omejenem časovnem obdobju. Izda ga osebje za nacionalne premike ali določeno poveljstvo na katere ozemlju se premik začne.

Kolona, ki ji je odobren premik, mora biti označena s številko, znano kot »številka odobritve premika«.

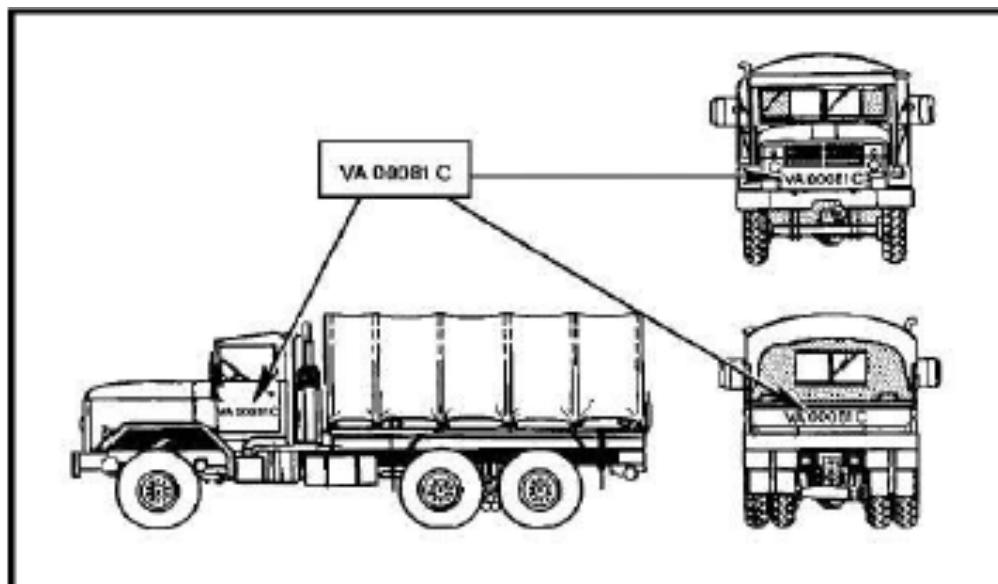
Dodeli jo osebje za nadzor premikov in vsebuje:

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

Primer oznake za označitev vozila s številko odobritve premika.



**Slika 1: Mesta namestitvev oznak konvoja na vozilo**



Vir: FM 55-30, 2005

#### **f. Varnostni ukrepi**

Skozi vse faze načrtovanja, priprav in izvedbe se mora stremeti k temu, da se postopki izvajajo z vsemi varnostnimi ukrepi.

- Uporaba pravilnih postopkov pri vzpostavljanju zveze.

**g. Zadnja usklajevalna navodila** – dve uri pred odhodom

- Varnostni napotki – možne nevarnosti in postopki za zmanjšanje nevarnosti.

**h. Poročilo o izvedbi**

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

Če traja konvoj več kot en dan, potem mora poročilo vsebovati naslednje podatke:

- Čas začetka nočnega počitka.
- Določitev časa prihoda na državne meje v toku dneva.
- Popolna poročila o dogodkih ali nesrečah in vzrokih zanje.
- Številka soglasja konvoja in ime poveljnika konvoja.

## 4.5 POSTOPKI NA POSAMEZNIH TOČKAH

**a. Začetna točka premika (ZT)**

To je tista točka v premiku, kjer vsi elementi konvoja pridejo pod poveljevanje enega poveljnika. Po zapustitvi začetne točke mora vsaka enota držati predpisani razmik in hitrost premika, ki sta podana v operativnem ukazu za premik. Če se konvoj premika po nadzorovani poti je to ponavadi prva kontrolna točka, skozi katero pelje konvoj. Če je področje izven nadzora pa poveljnik konvoja izbere vzdolž poti startno točko, ki se lahko določi tako na karti kot na terenu.

**b. Odstopna točka (OT)**

Na tej točki preneha aktivni nadzor poveljnika konvoja nad konvojem. Vozila zapustijo konvoj in se premaknejo na njihovo dodeljeno področje oz. lokacijo. Tako kot začetna točka mora tudi ta točka biti na poti/trasi konvoja. Če se konvoj premika po nadzorovani poti, je ta točka običajno zadnja kontrolna točka na poti oz. nalogi konvoja, v primeru, da pa je to neznan teren pa mora biti ta točka tudi zlahka prepoznavna tako na karti kot na terenu.

Ta točka ni niti končna točka na poti niti točka ustavljanja konvoja, saj morajo vozila čim prej zapustiti to točko in se premakniti naprej po cesti zaradi preprečitve križanj z urniki drugih premikov. Vodje konvojev morajo svoje enote po prispetju na to točko usmeriti na njim dodeljeno področje.

Večkratni premiki po isti poti in terenski premiki naj bi imeli tudi enakomerno razporejene vmesne kontrolne očke.

Če je končna lokacija uporabnikova podporna lokacija, potem lahko poveljnik konvoja uporabi predhodnico ali druge komunikacije da se poveže s sprejemno enoto pred prihodom glavnine konvoja. To dovoli sprejemni enoti, da počaka konvoj 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 nakar se izvrši vzdrževanje. Vozniki pa se morajo seznaniti kdaj in kje je zbor zaradi vrnitve konvoja.

**c. Postanki**

Postanki na poti so zaradi počitka voznikov, podporo osebju konvoja, prehranjevanje, polnjenje z gorivom, vzdrževanje in kontrola opreme ter prilagoditev urnika vožnje. Postanki morajo biti planirani v načrte vožnje, da se zagotovi njihovo prikazovanje na tabeli premika in v zahtevah za premik.

Pred začetkom poti vsakega konvoja mora biti zaključena ocenitev vseh faktorjev, kot so čas, trajanje in tovor zaradi zagotovitve varnega zaključka naloge oziroma poti konvoja. Zapuščanje vozil se izvede po predhodnem ukazu poveljnika konvoja, nikakor pa se ne sme puščati posameznega vozila brez nadzora, za kar so odgovorni vodje vozil. Posebno pozornost posvetiti strani mesta izstopa posadke iz vozila – nikakor ne sme biti na strani mimo katere poteka ostali promet.

#### ➤ **Čas, trajanje in namen postankov**

Kratki postanki so namenjeni za počitek in podporo osebju, nadzoru opreme in preverjanju poti. Kratki postanki trajajo ponavadi od 10 do 15 minut. Prvi postanek mora biti načrtovan po 1 uri vožnje. Namenjen je preventivni kontroli vozila in tovora. Pri prevozu MTS ali tovora naredimo kratek postanek z namenom kontrole pritrjenosti tovora že po prevoženih nekaj kilometrih.

Daljši postanki pa so namenjeni prehranjevanju osebja konvoja, polnjenje vozil z gorivom ali za prenočitev in trajajo tako dolgo, kot je to smotrno za te dejavnosti. Če situacija dopušča so postanki za prehranjevanje in polnjenje goriva skupni. Poveljnik konvoja mora vedeti, da je v čas počitka všteti tudi čas priprave za počitek in priprave za ponovno vožnjo.

#### ➤ **Postopki na počitku**

Na počitku se je potrebno držati naslednjih navodil:

- Za postanek izberi področja z možnostjo postavitve dobrega zavarovanja in organizacije.
- Izogibaj se ustavljanju na ovinkih ali strminah.
- Nikoli ne zapiraj poti ko imaš postanek.
- Vzdržuj predpisani razmik med vozili pri postanku zaradi varnosti.
- Ne dovoli pristopa civilistom k vozilom.
- Postavi stražo na cesto pred in za konvojem, da opozorijo približujoča se vozila.

#### ➤ **Lokacija**

Lokacije po urniku postankov je potrebno izbrati vnaprej. V večini področij, kjer so operacije so lokacije za počitek centralno izbrane od poveljujočega tega področja in so objavljene v načrtu cestnih predpisov za to območje. Vseeno kdo načrtuje lokacije za počitek, mora zagotoviti ustrezen prihod in odhod vozil, prikritje in razpršitev vozil, dovolj prostora za vsa vozila ter ostale funkcije na počivališču.

#### ➤ **Dolžnosti osebja na lokaciji za počitek**

Pri postanku ima vso osebje konvoja 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 konvoja pri postanku po specialnostih in v času trajanja dovoljenja za postanek.

Vozniki morajo preveriti svoja vozila, tovor in izvedejo seznanitev s potjo. Zapuščanje vozil se izvede po predhodnem ukazu poveljnika konvoja.

#### ➤ **Osnovni faktorji za mesto postankov**

- možnost parkiranja/površina parkirišča, glede na aktivnosti na postankih,
- lokacija: kje in zakaj, na javnem počivališču ne zasedemo več kot 50% vseh parkirnih kapacitet ,
- zahteve zaradi nevarnih odpadkov.

➤ **Postopki na postankih**

1. Vozila z omejenim dosegom polnijo rezervoarje takoj ob prihodu na mesto postanka.
- 2 . Vsa vozila parkirajo na določenem mestu vstran od civilistov in organizirajo zavarovanje.
- 3 . Vso osebje je udeleženo pri kontroli vozil.
4. Po pregledu vozil se pregleda tovor.
5. Po končani kontroli, se organizira zavarovanje in določi prioritetni vrstni red malice za vso osebje .
6. Po obedu se pred odhodom preveri številčno stanje in oprema ( FM 55-30,2005 ).

## **4.6 ZVEZE**

Poznam več načinov komunikacije v konvoju, kot so:

### **a.Vizualni signali**

To so lahko signali z rokami, zastavicami, bliskajoče luči, ostale luči in signalne rakete. Uporaba teh signalov mora biti predpisana v SOP-u za komuniciranje in se ustrezno vaditi.

### **b.Zvočni signali**

To so signali s piščalko, sireno in sporočila z glasom. Sem spadajo tudi sporočila podana preko zvočnikov, s katerim naj bi bila opremljena poveljniška vozila.

### **c.Radijske zveze**

Najboljša tehnika komuniciranja med potjo je uporaba radijskih zvez, vendar je potrebno pretehtati kar nekaj stvari glede uporabe :

- Uporaba zvez je omejena na konvoj, kjer so ponavadi zveze samo v poveljniškem vozilu;
- Če ni retranslacije je radij uporabe omejen ( FM 55-30,2005 ).

#### 4.7 OSKRBA Z GORIVOM

Zahteva za polnjenje z gorivom je podana na osnovi operativnega dosega konvoja. Operativni doseg vozila je razdalja, ki jo prevozi vozilo z enim rezervoarjem. Le-ta se spreminja glede na vozila, tovor in teren. Zelo obtežen tovornjak, ki vozi na slabih cestah in hribovitem terenu bo porabil več goriva kot manj obtežen, na dobrih cestah in ravnem terenu. Kdaj polniti gorivo je odvisno od vozila v konvoju z najmanjšim operativnim radijem, kar bo preprečilo, da bi vozila obstala zaradi pomanjkanja goriva. Priporočljivo je polnjenje z gorivom, ko vozilo z največjo porabo porabi polovico goriva.

#### 4.8 SANITETNA OSKRBA

Poveljnik konvoja mora pretehtati vrsto sanitetne oskrbe glede na nalogo. Medicinska oskrba je lahko predvidena z osebjem v konvoju, ki obvlada prvo pomoč, z priloženimi elementi iz nadrejenega poveljstva ali poveljnika področja skozi katerega gre konvoj.

#### 4.9 POSTOPKI V PRIMERU OKVARE ALI NESREČE

Vozila, ki so onesposobljena zaradi mehanske okvare se morajo takoj umakniti s ceste na lokacijo, kjer ne ogrožajo ostalega prometa. Če vozilo odpove na avtocesti mora voznik takoj uporabiti ustrezne ukrepe primerne času dneva in stopnji vidljivosti v področju.

Če se zgodi nesreča, se mora vložiti ves trud, da se zmanjša njene posledice in da konvoj nadaljuje pot. Če se nesreča zgodi v konvoju so koraki naslednji:

- Nadaljuj vožnjo, ustavijo naj se samo vozila za ustavljenim vozilom.
- Nudi prvo pomoč.
- Počakaj na pomoč in ne premikaj vozila, dokler ni zaključena preiskava nesreče.
- Izprazni prometni pas čim hitreje, kot je mogoče. Če je poškodovana posadka vozila, vozilo umakne drugo osebje, ki nudi pomoč.
- Pripravi poročilo o nesreči. Če poročila ne more pripraviti voznik, ga pripravi tisti, ki se za to določi. Nujno je, da osebje ve izpolniti poročilo in da ne izpusti nobene podrobnosti, saj se pravilne informacije po premikanju poškodovanih vozil lahko težko ugotovijo. V poročilu se preveri vsako podpoglavje zaradi podajanja celotne slike o nesreči in ostalih dejstvih nesreče ( FM 55-30,2005 ).



## 4.10 NAČRTOVANJE PREMIKOV

Pri načrtovanju premikov uporabljamo naslednje podatke:

### a. Razdalje med vozili:

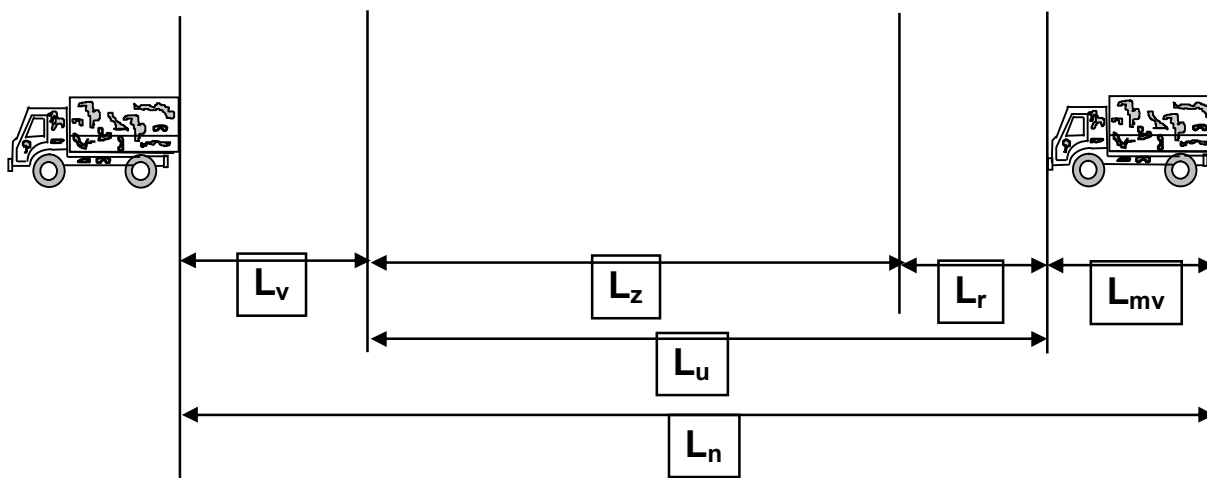
- RAZDALJA MED VOZILI ne sme biti manjša od POTI USTAVLJANJA!

- Dolžina poti ustavljanja "Lu" :

$$L_u = L_r + L_z$$

- NAČRTOVALNA RAZDALJA "Ln":

$$L_n = L_r + L_z + L_v + L_{mv}$$



- REAKCIJSKA POT (razdalja) "Lr":

$$L_r = t_r \times v_t$$

-  $t_r$  = reakcijski čas sistema V-V = 0,5 do 2 sekundi

-  $v_t$  = trenutna hitrost vozila

- ZAVORNA POT "Lz":

$$L_z = v^2 / (2g(\varphi \cos\alpha + \sin\alpha))$$

$v_t$  = hitrost na začetku zaviranja

$g$  = gravitacijski pospešek (9,81 m/s<sup>2</sup>)

$\varphi$  = koeficient oprijema

$\alpha$  = vzdolžni nagib ceste

VPLIV KRAJŠE RAZDALJE MED VOZILI:

- povečuje učinke sovražnika na kolono,
- zmanjšuje tempo premika,
- zahteva dodatne napore voznikov,
- zmanjšuje hitrost in otežuje premik.

VPLIV VEČJE RAZDALJE MED VOZILI:

- ustvarja pogoje približne tistim pri posamičnih premikih,
- omogoča hitrejši, načrtovan in varnejši premik.

### b. Hitrost vozil:

- (**v**)-hitrost je podatek o hitrosti gibanja nekega vozila v določenem trenutku,

- (**v<sub>temp</sub>**)-tempo je regulirana hitrost elementa premika, določen z vodilnim vozilom,

- ( $v_{pov}$ ) -povprečna hitrost premika je povprečno število prevoženih km v kateremkoli času, ki vključuje kratke periodične postanke. Kratki periodični postanki trajajo običajno 10 minut, vsaki 2 uri (Delovni osnutek-Premiki: Taktični cestni premik brigade). Povprečno hitrost premika prikazujemo v km/h. Uporabljamo jo za oceno časa, potrebnega za premik elementa kolone od ene točke do druge točke premika.

### c. Časi:

- **čas prihoda** je čas, ko čelo kolone prispe na neko točko,
- **čas odhoda** je čas, ko zadnji del kolone prečka neko točko,
- ( $t_{kon}$ ) -končni čas je čas, ko zadnje vozilo kolone prečka odstopno točko,
- ( $t_{preh}$ ) -čas prehoda je čas med prihodom prvega vozila in prehodom zadnjega vozila kolone skozi določeno točko,

$$t_{preh} = (N \times 60) / (Prg \times v) + t_{dod} + (N t_{raz} \times t_{raz}), \text{ kjer je}$$

N-število vseh vozil

Prg-gostota prometa

$t_{dod}$  -dodatni čas

$N t_{raz} \times t_{raz}$  -časovni presledek med enotami premika (število presledkov pomnožimo z dolžino presledka, izraženega v minutah). Upoštevamo en presledek manj, kot je enot v premiku.

- ( $t_{dod}$ ) -dodatni čas v dolžini ene minute, vedno se dodaja na 25 vozil kolone pri izračunu  $t_{preh}$ ,

$$t_{dod} = N/25$$

- **čas uporabe ceste** je skupen čas uporabe določenega dela ceste neke kolone,
- ( $t_{prem}$ ) -čas premika, ki je potreben za premik od ene točke do druge točke premika pri dani povprečni hitrosti,

$$t_{prem} = L/v_{pov}, \text{ kjer je}$$

L = dolžina poti

$v_{pov}$  = povprečna hitrost

- ( $t_{pres}$ ) -čas med prehodom zadnjega in prvega dela zaporednih elementov premika pri prehodu določene točke ( FM 55-30,2005 ).

#### 4.11 HITROST PREMIKA

V tem podpoglavju so prikazane tabele, ki opredeljujejo dovoljene in načrtovane hitrosti glede na vrsto vozila in kategorijo ceste.

**Tabela 2: Največje dovoljene hitrosti vožnje za določene vrste vojaških motornih vozil in inženirskih strojev**

Vrste motornih vozil in inženirskih strojev		AC	Ceste rezervirane za motorna vozila	Ceste izven naselja	Ceste skozi naselja
	Osební terenski avtomobili (*)	110	100	90	50
Bojna m/v	Kolesniki (***)	70	70	70	50
	Goseničarji (**)	10	10	10	10
Inženirski stroji	Kolesniki (****)	70	70	70	50
	Goseničarji (**)	10	10	10	10

Vir: FM 55-30, 2005

Opombe:

- \* - velja za osebne terenske avtomobile s štiristopenjskim menjalnikom
- \*\* - potrebuje posebno dovoljenje s strani OPTRA GŠSV
- \*\*\* - obvezno spremstvo VP
- \*\*\*\* - spremstvo m/v z rumenimi rotacijskimi lučmi

**Tabela 3: Pregled načrtovanih hitrosti vojaških motornih vozil pri vožnji v organiziranih vojaških kolonah**

VRSTA CESTE	Načelna hitrost vožnje v km/h					
	Podnevi		Ponoči			
	Kolesniki	Goseničarji	Z lučmi		Brez ali bojne luči	
Kolesniki			Goseničarji	Kolesniki	Goseničarji	
Avtocesta ali cesta rezervirana za motorna vozila	50		40			
Cesta z utrjenim voziščem (asfalt)	40		30		20	
Cesta z voziščem iz drobljenca ali gramoza	25	20	20	15	18	12

Vir: FM 55-30, 2005

Opombe:

1. navedene hitrosti so informativnega značaja za brigadne kolone in veljajo za odlično izurjene voznike in nova motorna vozila. Starešina enote lahko zaradi razmer na cesti, stanja enote in naloge določi tudi druge vrednosti za načrtovano hitrost.
2. Pri bataljonskih kolonah se sme načrtovana hitrost, odvisno od razmer na cesti in stanja enote ter naloge, povečati do 30 %.

3. Pri četrnih kolonah in nižjih enotah se sme načrtovana hitrost, odvisno od razmer na cesti in stanja enote ter naloge, povečati do 40 %.
4. Načrtovana hitrost kolone ne sme biti večja od vrednosti največje dovoljene hitrosti najpočasnejšega vozila, ki je v sestavi kolone in z zakonom predpisane hitrosti.
5. Načrtovano hitrost sporoči starešina enote v dnevnem povelju ali ukazu za premik in je odgovoren za njeno realnost.
6. Največja dovoljena hitrost za posamezna vozila v koloni je omejena s splošno zakonsko omejitvijo glede na vrsto vozila oziroma s prometnim znakom, ki velja za določen odsek ceste.
7. Vrsta kolone je opredeljena z poveljem za premik, oz. kdor je izdal ukaz (poveljnik čete-četna kolona, poveljnik brigade-brigadna kolona)

**Tabela 4: Največje dovoljene hitrosti vožnje posameznih tovornih vozil pri prevozu nevarnega blaga**

VRSTA CESTE	Hitrost vožnje tovornega vozila v km/h	
	Brez priklopnega ali polpriklopnega vozila	S priklopnim ali polpriklopnim vozilom
Avtocesta ali cesta rezervirana za promet motornih vozil	70	70
Cesta z utrjenim voziščem (asfalt)	70	70
Naseljeni kraj	50	50
Cesta z voziščem iz drobljenca ali gramoza	40	40
Kolovozna pot	25	20

Vir: FM 55-30, 2005

#### 4.12 NADZOR KONVOJA

Nadzor premikov konvoja je mogoč na dva načina. Prvi način nadzora je izvajan z enoto samo, ki izvaja premik in se imenuje organizacijski nadzor. Drugi način nadzora je izvajan s strani poveljujočega področja, skozi katerega se premika konvoj in se imenuje področni nadzor ( FM 55-30,2005 ).

**Organizacijski nadzor.** Organizacijski nadzor izvaja enota pred, med in po premiku. Efektivni organizacijski nadzor zahteva disciplino premika konvoja. Le ta je poveljnikova odgovornost in je odvisna od ustrezna organizacije konvoja ter ustreznega urjenja. Bistveno je, da se prepreči, da konvoj ne prihaja v »spore« z drugimi premiki v področju. Le to pa se lahko doseže skozi urjenje, nadzor premikov s strani pooblaščenih vodij in pozornostjo na podrobnosti samega premika. Disciplina na premiku zahteva:

- 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 konvojev.
- 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.** To vrsto nadzora izvaja poveljnik, ki nadzira področje, skozi katerega se premikajo konvoji. Področni nadzor se normalno izvaja skozi kanale premika in je poznana tudi kot cestna regulacija premika. Le ta je načrtovana za divizijsko zaledno področje, transportni bataljon je predviden za zaledje korpusa. Premiki so nadzirani s strani skupin za premike, ki so dodeljene transportnemu bataljonu in z vojaško policijo za prometni nadzor.

Divizijski, korpusni in armadni načrti premikov in načrti cestnih pravil določajo kontrolne ukrepe, ki se uporabljajo za glavno oskrbovalno pot. Poveljniki konvojev so odgovorni, da sledijo predpisom, v področju, skozi katerega vodi pot konvoja.

Nadzor prometa v območju operacij je zelo težko celo v najboljših pogojih, saj so vedno prisotna vrsta dodatnih zahtev za razpoložljivost cestnih povezav. Enote ne morejo pričakovati, da lahko koristijo vse razpoložljive ceste brez ustreznega zahtevanja dovoljenj. Načrtovalci premikov tako uveljavljajo nadzorne ukrepe, da zagotovijo red in da preprečijo zastoje. Za glavno oskrbovalno pot je uveljavljena metoda nadzora prometa.

Te klasifikacije temeljijo v glavnem na sposobnosti poti ali rute, da podpira pričakovano količino prometa in tip vozil, ki se bodo na tej poti uporabljala.

Klasifikacija določa zahtevano stopnjo nadzora in da enote upoštevajo zahteve za koriščenje določene poti. Klasifikacija je določena v prometno-cestnem načrtu. Tako poznamo pet(5) vrst klasifikacij poti(rut):

1. **ODPRTA POT.** Ta pot je odprta za vse tipe prometa in transportne enote ne potrebujejo podreditve glede prometnih zahtev za koriščenje poti.
2. **NADZIRANA POT.** Ta pot je odprta za večino prometa, vendar se konvoji določene velikosti, vozila določene velikosti in določena počasna vozila koristijo zahteve za rezervacijo uporabe poti. Cestno-prometni načrt določa velikosti konvojev ali tipe vozil, ki lahko zahtevajo rezervacijo uporabe poti.
3. **OSKRBOVALNA POT.** Nad to potjo se izvaja nadzor. Prioritete za koriščenje te poti so določene in zahteve za premik konvojev so zahtevane za bilo kakšno skupino vozil ali posamezno vozilo.
4. **REZERVIRANA POT.** Ta 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.
5. **PREPOVEDANA POT.** Na tej poti ni dovoljen noben promet ( FM 55-30,2005 )

## 5 ZAKLJUČEK

Organi premika in transporta v podrejenih enotah Slovenske vojske se ukvarjajo z organizacijo, pravočasnim in neprekinjenim načrtovanjem ter samo izvedbo premika enote in materialnih sredstev v cestnem prometu. Po potrebi in v sodelovanju z nadrejenimi organi premika in transporta, organizirajo tudi premike v zračnem, železniškem in pomorskem prometu.

Organi premika in transporta imajo upravne in izvršilne organe. Upravni organi so osebe, odgovorne za področje premika in transporta, izvršilni organi pa transportne enote.

V času izdelave zaključne naloge sem naletel na kar nekaj nepojasnjenih zadev, predvsem kar se tiče normativnih in zakonskih predpisov, ki urejajo področje premikov v Slovenski vojski. SOP, ki sem se mu posvetil v zaključni nalogi je dobra podlaga, ki daje določene konkretne usmeritve glede samega načrtovanja in izvedbe premika enote. Potrebno bo pa še urediti določene normativne dokumente, ter po potrebi dopolniti in urediti ta SOP za premik enot s novejšimi predpisi, ki bodo sovpadali z civilnimi predpisi.

Zelo pomembno je da se vsi uporabniki na katere se SOP nanaša seznanijo s vsebino in usposobijo za dosledno in redno izvajanje postopkov za katere je potrebno organizirati usposabljanje v potrebnem obsegu, dosežen standard usposobljenosti pa nato samo še vzdrževati in po potrebi dopolnjevati.

Moje izhodišče pri izdelavi SOP-a premika enot je bilo osredotočiti se na postopke in aktivnosti posameznika in enote, ki se izvajajo v bojnih situacijah. Vodilo me je prepričanje da postopke in aktivnosti, ki jih bomo potrebovali v boju spoznavamo in urimo ter se jih navadimo pri vsakdanjem delu v miru, saj bomo v boju imeli bistveno manj težav in nedorečenih situacij, kot pa, če bomo postopke nenehno spreminjali. Zato je potrebno te bojne postopke in aktivnosti le prilagoditi za mir in jih pridno ter strokovno izvajati pri vsakodnevnih rutinskih nalogah v miru. Tako bomo bistveno bolj pripravljeni in usposobljeni na izvajanje bojnih nalog, sam prehod v bojno situacijo pa bo kvalitetnejši in hitrejši.

Enote Slovenske vojske se pri svojem rednem delu vsakodnevno srečujejo s premikom blaga ali sredstev iz enega v drug kraj, pa naj gre za posamičen premik pripadnika ali pa posamezne enote. Cilj vsakega premika oziroma potovanja je varno prispeti na cilj. Pri tej na videz enostavni nalogi ne smemo pozabiti na faktorje, ki vplivajo na varnost udeležencev v cestnem prometu. Na nekatere lahko vplivamo sami posredno ali neposredno na nekatere žal ne.

## LITERATURA IN VIRI

**Literatura:**

1. GODNIČ, Cvetko (2001), Tehnologija prometa, samozal., Maribor.
2. PODBREGAR Iztok, BOSOTINA Valter (2007), Skripta za predmet vojaška logistika, Fakulteta za logistiko, Celje.
3. ŽURMAN, Milan (2008), Doktrina vojaške logistike, Poveljstvo za doktrino, razvoj, izobraževanje in usposabljanje, Ljubljana.

**Viri:**

1. Direktiva za uporabo vozil v Slovenski vojski, številka 804-112/2011-2 z dne 16.3.2011.
2. Pravilnik o udeležbi vojaških vozil v javnem cestnem prometu, Ur. l. RS, št. 46/06.
3. Zakon o obrambi (ZObr-UPB1), Ur. l. RS, št. 138/2004.
4. Zakon o službi v Slovenski vojski (ZSSloV), Ur. l. RS, št. 84/2009.
5. Zakon o cestah - Zces-1, št. 003-02-11/2010-15, z dne 20. december 2010
6. Zakon o voznikih - Zvoz, št. 003-02-11/2010-17, z dne 20. december 2010
7. Zakon o motornih vozilih - ZMV, št. 003-02-11/2010-7, z dne 20. decembra 2010
8. Zakon o pravilih cestnega prometa - ZPrCP, št. 003-02-11/2010-16, z dne 20. december 2010
9. FM 55-30 - Vojaške motorne transportne enote in operacije - Department of the Army; Junij 97
10. FM 55-30 – Vojaške motorne transportne enote in operacije – 670.POVLOGB,2005
11. FM 55-15 – Transportation Reference Data - Department of the Army, Oktober 97
12. SVS STANAG 2454 – AMovP 1 – Predpisi in postopki za cestne premike in identifikacija kontrole premikov ter osebje in službe za nadzor prometa, April 2004
13. SVS STANAG 2456 – AMovP 3 – Dokumenti za premike in transport ter slovar pojmov in definicij, april 2004
14. <http://en.wikipedia.org>

**SEZNAM SLIK IN TABEL**

Slika	1:	Mesta	namestitev	oznak	konvoja	na	vozilo
.....15							

Tabela 1:	Oznaka vozil z zastavicami	14
-----------	----------------------------	----

Tabela 2: Največje dovoljene hitrosti vožnje za določene vrste vojaških motornih vozil in inženirskih strojev.....	22
--	----

Tabela 3: Pregled načrtovanih hitrosti vojaških motornih vozil pri vožnji v organiziranih vojaških kolonah.....	22
---	----

Tabela 4: Največje dovoljene hitrosti vožnje posameznih tovornih vozil pri prevozu nevarnega blaga.....	23
---	----



## **PRILOGE**

Priloga 1: Kontrolna lista poveljnika konvoja

Priloga 2: Povelje za premik

**IZJAVA O AVTORSTVU ZAKLJUČNE NALOGE**

Slušatelj (čin, ime in priimek) por. Gregor Tkalec izjavljam, da sem avtor zaključne naloge z naslovom Vzorčni SOP premika enote Slovenske vojske, ki sem jo napisal pod mentorstvom por. Gvido Novak.

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 SOP za izdelavo in ocenjevanje zaključne naloge na ŠČ,
- se zavedam, da je plagiatorstvo kaznivo po Zakon o avtorskih in sorodnih pravicah, (Uradni list številka 21/1995, 9/2001), prekršek pa podleže tudi ukrepom disciplinske odgovornosti v skladu s Pravili službe v Slovenski vojski,
- se zavedam posledic, ki jih dokazano plagiatorstvo lahko predstavlja za predloženo zaključno nalogo in moj status v Slovenski vojski.

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

V \_\_\_\_\_ Mariboru,  
Podpis: \_\_\_\_\_

dne 21.11.2011

Datum: \_\_\_\_\_

<b>KONTROLNA LISTA POVELJNIKA KONVOJA</b>			
<b>AKTIVNOST</b>	<b>JA</b>	<b>NE</b>	<b>NP</b>
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 opremljene 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 izvleko 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 pooblaščenega osebe?			
Ali je določena točka odstopanja?			

<b>KONTROLNA LISTA POVELJNIKA KONVOJA</b>			
<b>AKTIVNOST</b>	<b>JA</b>	<b>NE</b>	<b>NP</b>
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 bilo 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 vojšči na svojih mestih?			
Ali so luči za vožnjo pod zatemnitvijo funkcionalne?			
Ali je skupina za vzdrževanje v pripravljenosti?			
Ali je tovornjak za vzdrževanje na začelju?			
Ali je reševalno vozilo na začelju?			
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 začelju pripravljen v primeru raziskovanja nesreče, nenavadnih incidentov in preverjanju tovora?			
Ali je določen častnik na začelju?			

<b>KONTROLNA LISTA POVELJNIKA KONVOJA</b>			
<b>AKTIVNOST</b>	<b>JA</b>	<b>NE</b>	<b>NP</b>
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?			
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 konvoja:**

**Čin**

**Ime in priimek**



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO  
Slovenska vojska

Številka:

Datum:

## POVELJE ZA PREMIK

ZVEZA: karte, sheme, predhodna povelja ipd.

ČASOVNA CONA: A

ORGANIZIRANOST SIL: glej povelje za delovanje.

### 1. SITUACIJA

V tej točki se podajo vse informacije, ki vplivajo na izvedbo premika. Ponavljanje informacij iz povelja za delovanje ni potrebno – lahko se nanj sklicujemo.

a. Nasprotnik

b. Lastne sile

c. Podreditve

### 2. NALOGA

### 3. IZVEDBA

Ta točka vsebuje toliko podtočk, kolikor jih zahteva uspešna izvršitev premika. V nadaljevanju so navedene le pomembnejše točke.

a. Koncept premika

b. Naloge

c. Časovnica

d. Usklajevanje

- (1) Razpored enot v premiku
- (2) Poti
- (3) Gostota
- (4) Hitrost
- (5) Način premika
- (6) Obramba med premikom
- (7) Začetek, konec in ostale kritične točke
- (8) Nadzor premika
- (9) Latališča, pristanišča, območja zbiranja sil
- (10) Postopki med počitkom
- (11) Uporaba svetil
- (12) Zračna podpora
- (13) Postopki pri srečanju
- (14)

#### 4. ZAGOTOVITEV DELOVANJA

- (1) Kontrola prometa (naloge VP)
- (2) Postopki s pokvarjenimi vozili
- (3) Zdravstvena oskrba
- (4) Oskrba z gorivi in mazivi
- (5) Oskrba z vodo
- (6) ...

#### 5. POVELJEVANJE IN ZVEZE

##### a. Poveljevanje

Lokacija poveljstva/poveljnika in organizacija poveljevanja. Razpored vozil, kjer so ključne osebe ali posebna vozila.

##### b. Zveze

Organizacija zvez med premikom. Zveza s poveljnikom.

POTRDITEV PREJEMA:

Podpis

Čin

Ime in Priimek

POTRJUJE:

DOLŽNOST

PRILOGE:

- A. Načrt izvedbe premika
- B. Diagram poteka premika
- C. ...

POSLANO (VROČENO):

Opomba:

- povelje za premik je lahko priloga povelja za delovanje, priloga povelja za zagotovitev delovanja ali poseben dokument.
- v povelju za premik se sklicujemo na SOP, ki se nanašajo na organiziranje in izvedbo premika. V SOP so ponavadi zajeti naslednji elementi:
  - (1) Organizacija zavarovanja premika
  - (2) Natovarjanje
  - (3) Oblikovanje skupin vozil in poveljujoči skupin
  - (4) Organiziranje kolon
  - (5) Postavitev znakov in nadzor prometa
  - (6) Odgovornosti za postavitev (popolnitev) začetnih in končnih točk
  - (7) Red in disciplina, postanki ter uporaba svetil
  - (8) Ukrepi v primeru napada na kolono
  - (9) Postopki organiziranja poveljstva po prihodu
  - (10) Odgovornosti za izdajo povelja za premik poveljstva
  - (11) Varnostni ukrep
  - (12) Kontrola premika
  - (13) Instrukcije o postopkih ob zaustavljanju
  - (14) ...



Izvod št.:

### NAČRT IZVEDBE PREMIKA

ZVEZA: karta.

ČASOVNA CONA: A (časovna cona na katero se nanašajo časi v prilogi)

- (1) Povprečna hitrost
- (2) Gostota prometa
- (3) Postanki
- (4) Poti (npr. med začetno točko in točko razdvajanja kolon)
- (5) Kritične točke (KT)
  - a. Začetna točka (ZP)
  - b. Razdvajanje kolon
  - c. Ostale (postanki, kontrolne točke)
- (6) Poti do začetne točke
- (7) Poti od točke razdvajanja

OPOMBE:

- priloga je sestavljena iz dveh delov. V prvem so osnovni podatki o izvedbi premika, v drugem pa so elementi za izvedbo premika podani v tabelarni obliki. Priloga na jasn način podaja način izvedbe premika. Zato je besedilo povelja lahko krajše. Na nižjih taktičnih ravneh se ne izdeluje ravneh
- priloga se ponavadi dostavlja na več naslovov kot povelje (npr. poleg podrejenim enotam tudi vsem enotam vojaške policije na območju katerih odgovornosti se izvaja premik).
- točke v splošnih podatkih se navedejo s koordinatami in/ali tajnimi nazivi.

Št. povelja ali št. premika	Datum	Enota	Števil o vozil	Tovor Tonaža najtežjih vozil	OD	DO	Pot	Pot do ZP	Kritične točke (KT)			Pod od točke radvajanja	Opombe
									KT	Rok (čas)	Prosta (čas)		
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)	(m)	(n)



--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

POTRDITEV PREJEMA:

Podpis

POTRJUJE:

Ime in Priimek

DODATKI:

Čin

POSLANO:

Dolžnost

PRILOGA B  
POVELJA ZA PREMIK

### DIAGRAM PREMICA

Izvod št.:

Diagram premika se uporablja pri načrtovanju, kontroli in urejanju zahtevnejših premikov (več kolon po isti komunikaciji).

Diagram je pripomoček za spremljanje poteka premika.

Zgled:

Oznaka poti:  
Časovno obdobje:

