



VONATANYAG SZOLGÁLAT.

FÜZESSÉRI GYÖRGY őrnagy

Gépköcsi szállító oszlopok menetének tervezése és menete

A menetekről általában

A szállítóegységek szállításaikat, feladatukat menetekkel oldják meg. Nem lehet közömbös, sőt igen fontos az, hogy hogyan menetelünk. A menetekkel szemben felmerülő első kérdés az, hogy a szállító egységünk nappal vagy éjjel menetel-e, mert úgy a nappali, mint az éjjeli meneteknek vannak előnyei és hátrányai.

A nappali menetek előnyei:

- a) Az egység vezetése könnyű.
- b) A pk. — abban az esetben, ha támadás éri, — de a menet alatt is, — a helyzetet könnyen át tudja tekinteni.
- c) Az esetleges rajtaütésnél a parancsnok tervszerűen tudja erőit harcbanvetni, éjjel viszont csak ötletszerűen, sokszor az ösztönösség alapján és esetleg mindent kockára téve.
- d) A menet biztosítása, valamint a közelbiztosítás sokkal könnyebb és kiterjedtebb.
- e) Amennyiben ellenséges meglepetés éri az oszlopot, annak kihatása nappal soha sem olyan súlyos, mint éjjel.
- f) A nappali menet a beosztottakat sokkal kevésbé fárasztja, mint az éjjeli menet.
- g) Az oszlop technikai vezetése sokkal könnyebb, kevesebb a súrlódás és ha adódik is, azt könnyen megszüntethetjük.

A nappali menetek hátrányai:

a) A szállító oszlop úgy a földi, mint a légi megfigyelésnek és támadásnak jobban ki van téve.

b) Valahányszor ellenséges repülőök jelennek meg, a menetet félbe kell szakítani és rejtőzni kell, mindaddig, míg az ellenséges gépek el nem tűnnek.

c) Célszerű a nappali menethez olyan menetvonalat keresni, mely rejtőzésre alkalmas. Ez magával hozza, hogy esetleg nagyobb kerülőket kell tennünk; mindez késedelmet okoz.

d) Nagy melegben, hőségben, nyáron, egységünk nappal sokkal erősebben igénybe van véve, mint éjjel, amikor hűvösben menetelünk.

e) A nappali menetnél a biztosítás kiterjedtebb és ez nagyobb erőt igényel.

Az éjjeli menetek előnyei:

a) A földi és légi figyelés ellen rejtve tudunk menetelni.

b) Az oszlop menetrendje egyszerű, miután célszerű az összes gépkocsikat egyoszlopban meneteltetni.

c) Nyáron a hőségtől egységünket megkíméljük.

Az éjjeli menetek hátrányai:

a) A szállító oszlop a biztosítás kényeszerű elhanyagolása miatt sokkal nagyobb kockázattal hajtja végre a menetét, mint nappal.

b) Minden esetleges ellenséges rajtaütés az oszlopban komoly kiesést okozhat és könnyen pánik keletkezhet.

c) Amennyiben harcra kerül sor, az oszlop parancsnoka nem mindig tudja erőit tervszerűen harcba vetni, mert nem tudja a helyzetét sok esetben áttekinteni.

d) Éjjel a siker az esetleg bekövetkezett harcnál sok esetben kevésbé az erőről és a parancsnok vezetésén múlik, mint inkább a legkisebb vezetőn, sőt az egyén erélyén, öntudatán és merészségén.

e) Az oszlop technikai vezetése nehéz; ami nappal nem probléma, az éjjel sokszor csak a nehezen megoldható feladat.

f) Az egyes kiküldött részek, vagy a lemaradt, magányos járművek nehezen találják meg eredeti helyüket. Feladatuk befejeztével nehezen találnak vissza egységükhöz.

g) A szállító egységet, különösen akkor, ha rendszeresen éjjel meneteltetjük, erősen igénybeveszi. A nappali pihenés ne-

hezen pótolja az éjjeli pihenést. A tompított fénnel, vagy világitás nélkül történő menet erősen igénybeveszi a gépkocsivezetőket és azok reggelre teljesen kimerülnek. A szükséges éber-ségük a vezetésnél másnap már nincs meg.

h) A teljes elsötétítéssel történő meneteknél a gépkocsik sebessége annyira lecsökken, hogy ezáltal sok esetben, különösen koromsötét éjszakán, a gépkocsi szállítás előnye teljes mértékben eltűnik és a menetsebesség egyharmadára csökken.

i) Sötétben az oszlop technikai vezetése nehéz, a menet akadozó, az ütem változó és ezáltal az oszlop hullámzik és a sebesség ebből kifolyólag nagy szélsőségek között mozog. Természetesen ezek a körülmények igen nagy mértékben fárasztják a gépkocsi vezetőket. Minden vezető a menet alatt arra törekszik, hogy ne szakadjon le az előtte haladó gépkocsitól, ez a figyelés idegileg igen igénybeveszi.

j) Éjszaka nagyobb meneteknél is, csak több rövid pihenőt tartunk, mert a vezetők könnyen elalszanak és így az oszlop szétszakadhat.

h) A gépkocsiknál előálló üzemzavarokat sokkal nehezebb kijavítani. Mindezek után felvethetjük a kérdést, hogy nappal vagy éjjel szállítsunk-e?

Természetesen a gépkocsizó egységek nappali menete a kedvező, gépkocsi vezetés technikai szempontból.

Az utánszállítás azonban soha nem állhat meg, még egy pillanatra sem és elhatározásunkat mindig a kapott feladat sürgőssége befolyásolja. Az előzőekben említettek csupán irányelvek ahhoz, hogy a parancsnok tudjon számolni az egyes menetek elrendelésénél a felmerülő nehézségekkel, illetve az idővel.

A szállító egységek gyors és surlódásmentes menete a menetszabályok pontos megtartásától függ. Döntő kihatással van azonban a sikeres menetre a szállító egység menetfegyelme.

Vizsgáljuk most meg azokat a körülményeket, melyek a gépkocsi szállító egységek menetét befolyásolják:

- a) menetsebesség,
- b) menetteljesítmény,
- c) út és időjárási viszonyok,
- d) az a körülmény, hogy éjjel vagy nappal menetelünk,
- e) a szállító gépkocsik üzemi állapota és teljesítő képessége,

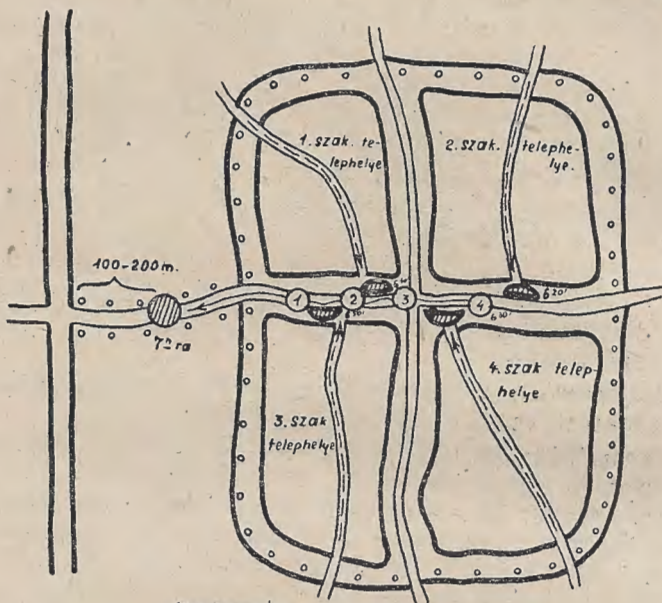
f) a gépkocsi vezetők fegyelmezettsége, pihentsége és kiépzési foka.

A gépkocsik állandó üzemképessége a gépkocsik lelkiismeretes karbantartásától és gondozásától függ.

Ezt csak az állandó ellenőrzés, valamint a pihenő ésszerű és tervszerű kihasználása révén tudjuk biztosítani.

MENETOSZLOP MEGALKITÁSA SZAK. GYÜLEKEZÉSI PONTOKRÓL

1. SZ. VÁZLAT.



Megjegyzés:

- Besorolási pont. / Anyyra elől valasszuk, hogy az egész oszlop megalakulhasson. Az oszlop elé 72ra kell, hogy ideérjen.
- ① → Megalakulás sorrendje. — — — Szakasz megalakulási helye.
- Szakasz gyülekezési pont id. megjelöléssel, amikor a szak. a menetvonalra léphet.

A surlódásmentes menetek érdekében követendő szabályokat 3 csoportba oszthatjuk:

a) Az indulás előtti teendőkre, ezek a következők:

A gyengélkedő embereket menetek előtt adjuk le.

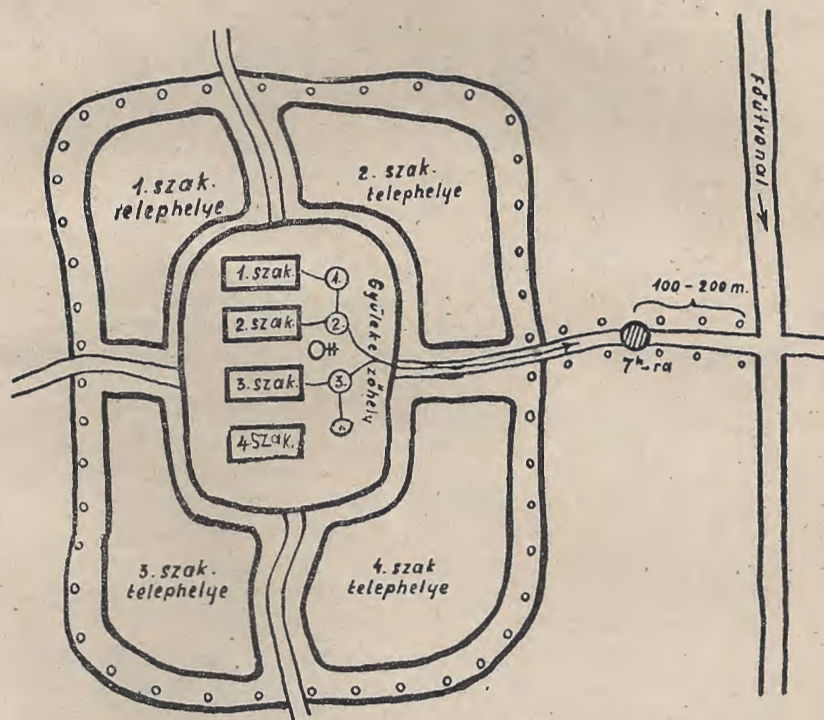
A javításra szoruló járműveket idejében vizsgáljuk meg, ha

lehet, javítsuk meg, ha nem javítható, adjuk le gépköcsi javító-
műhelynek.



A gépjárműveket üzem- és kenőanyaggal töltjük fel.

MENETSZLOP MEGALKRITASA GYÜLEKEZOHELYEN.

2 SZ. VÁZLAT.



Megjegyzés.

-  Besorolási pont: annyira elől választjuk, hogy az egész oszlop menethez megalakulhasson. Az oszlop ele 7h-ra kell hogy ideérjen.
-  Megalakulás sorrendje.

A gépköcsi vezetők ébresztő idejét csak annyival tegyük az indulás elé, amennyivel feltétlenül szükséges. Ne forduljon az elő, hogy menet előtt a vezetők órák hosszat ácsorogjanak, mert ezáltal elfáradnak és idegileg kimerülnek.

A szállító egységnél az indulás előtti teendők elvégzéséhez legalább 2 órai időt kell biztosítani.

Még a menet előtt osszunk ki a gépkocsi vezetőknek meleg étkezést.

A gépkocsi vezetők indulás előtt nézzék meg, van-e elegendő víz a gépkocsi hűtőjében, elég olaj a motorban és az üzemanyagtartályok fel vannak-e töltve.

Vizsgálják meg gépkocsijaik kerekeit, a szükséges csavarokat húzzák utána, a fékek működését, valamint a kormány szerkezetet, a világító berendezést, a gumiabroncsok légnyo-mását, a gépkocsi felépítményét és rúgózatát ellenőrzik.

A gépkocsi alakuló terén, vagy a gyülekező helyen a parancsnokok ellenőrzik a létszám teljességét, a szabályszerű felszerelést és a rakományt. Itt különösképpen azt, hogy a járművek az előírt rakománnyal vannak-e megrakva.

b) A menet alatti teendőkre. Ezek a következők:

A menet alatt a fegyelmet szigorúan követeljük meg. Amint az oszlop az indulás helyét elhagyta és a helyzet vagy harcckészültség azt nem követeli meg, adhatunk menetkönnyítéseket.

A menetkönnyítések engedélyezésénél az egyöntetűsége ügyeljünk, mert ellenkező esetben az a menetfegyelem rovására megy.

Az ütemszabályozó az oszlop élén ügyeljen arra, hogy az egység a megadott menetsebesség mellett nyugodt és egyenletes, valamint folyamatos ütemben meneteljen, az útnak, időjárásnak és a vezetők erőállapotának figyelembevételével.

A menetütemnél, de már az oszlop alakításánál vegyük figyelembe a gépkocsi műszaki állapotát. A nehezen indító járműveket rakjuk az oszlop élére, ezáltal biztosítjuk, hogy oszloponk emelkedőknél, nehéz terepen nem szakad szét.

A menetütemnél legyünk figyelemmel a rakomány súlyára. Az egyes oszloprészek parancsnokai ügyeljenek arra, hogy az oszlop szétszakadás esetén, (emelkedőknél, lejtőknél, nehéz útszakaszon) fokozatosan gyorsítva zárkóztassák fel a lemaradt részt.

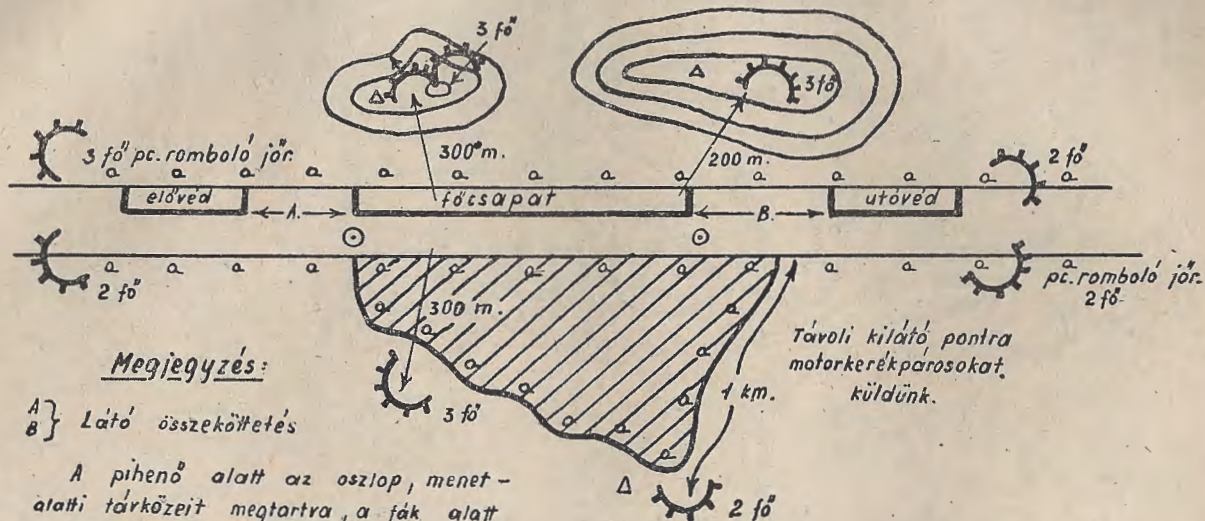
Amennyiben nagy a porképződés, iktassunk be nagyobb távko-zókat. Nagy hidegben a légénység bőséges és zsiradékos élelmezéséről gondoskodjunk, a gépkocsi vezetőkre vonatkozó szigorú szesztilalmat azonban minden körülmények között tartjuk fenn.

Az üzemképtelenné váló járművek az út jobboldalán, az út padkájára letérve álljanak meg és adják az előzés jelét, hogy

EGY GK. SZÁLLÍTÓ SZÁZAD

MŰSZAKI PIHENŐJÉNEK BIZTOSÍTÁSA.

3. SZ. VÁZLAT.



Megjegyzés:

A } Látó összeköttetés
B }

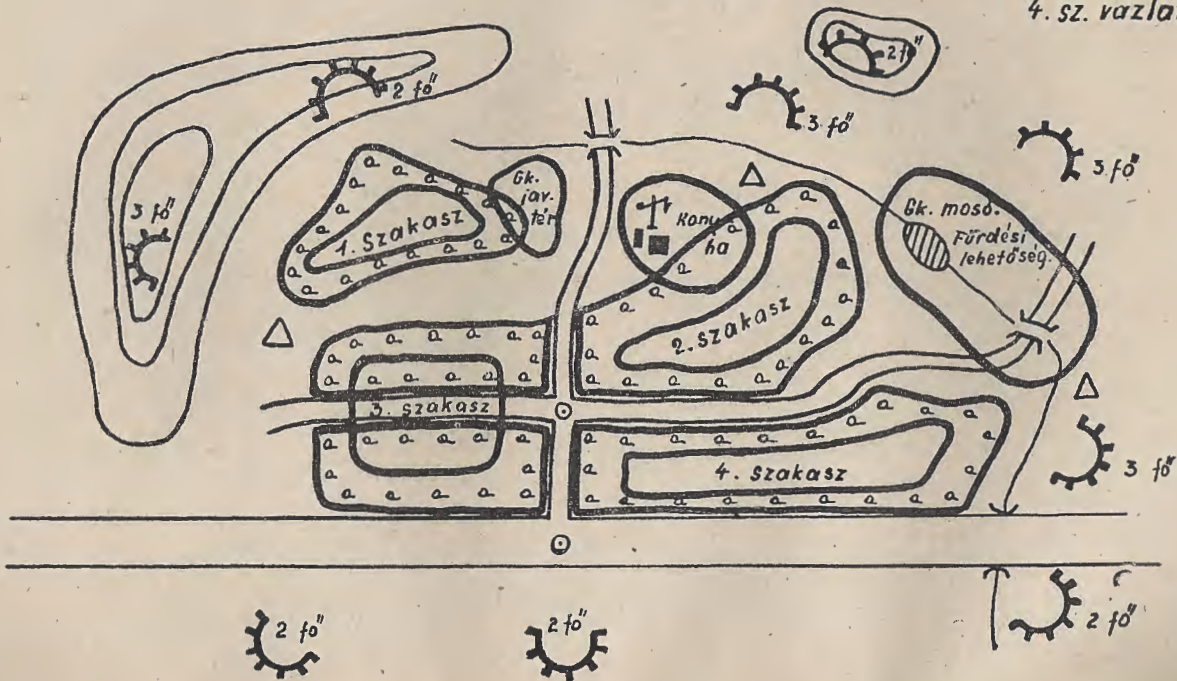
A pihenő alatt az oszlop, menet-
alatti tárközeit megtartva, a fák alatt
rejtve, az úton áll.

Δ Légi figyelők

⊙ Forgalm szabályzók.

EGY GK. SZÁLLÍTÓ SZÁZAD.
HOSSZUPIHENŐJÉNEK BIZTOSÍTÁSA:

4. sz. vázlat.



a mögöttük haladó gépjárművek megállásukkal az oszloptól le ne szakadjanak.

Amennyiben a műhelyrészleg a lemaradt járműveket megjavította, folytassák menetüket a megadott sebesség mellett. Ne száguldjanak az oszlop után és az oszlop megállásánál soroljanak be a részükre kihagyott helyre.

Menetek alatt a megfelelő helyeken és időben iktassunk be műszaki, illetve hosszú pihenőt. A pihenők alatti magatartást később ismertetem.

A zökkenésmentes menet egyik döntő szempontja a menetvonal jól megszervezett forgalomszabályozása.

Amennyiben egy jármű annyira tönkrement, hogy megjavítani nem lehet, a szállító oszlop parancsnoka intézkedjen, hogy a gépkocsi rakományát az oszlop végén menetelő tartalék gépkocsik egyikére átrakják.

Amennyiben tartalék járművel nem rendelkezünk, a visszamaradó jármű őrzéséről gondoskodni kell.

Fegyvert, lőszeret, pénztárt, irodát, műszaki és híradó anyagot feltétlenül át kell raknunk. Az ilyen rakománnyú járműveket nem hagyhatjuk vissza.

Amennyiben tartalék gépkocsival nem rendelkezünk, a rakományt az oszlop többi gépkocsijain egyenlő súlyban osszuk szét.

Az oszlop parancsnoka ne meneteljen sem az oszlop élén, sem az oszlopban, hanem úgy, hogy egységét mindig át tudja tekinteni. Széles és portalan út esetén meneteljen az oszlop mellett, időnként azt előzze meg és jó kilátó ponton megállva, oszlopát meneteltesse el maga előtt.

Szűk, vagy poros úton, ha az előzés lehetősége nem áll fenn, a parancsnok keresse a párhuzamos útvonalakat és ezeken előzze meg oszlopát.

Ha szabálytalanságokat, valamint rendellenességeket észlel, akkor ezeket még menetközben szüntesse meg. Amennyiben ezzel az oszlop menetét zavarná, úgy a legközelebbi pihenőnél küszöbölje ki a rendellenességet.

Ha az oszlop sebességét fokozzuk, akkor a távközöket is megfelelően növeljük. Szabály az legyen, hogy a gépjárművek közötti távköz méterben általában annyi legyen, ahány km/óra sebességgel haladnak a gépkocsik.

Nagyobb távközöket elrendelhetünk harcászati és légvédelmi szempontból, valamint fagyos, csúszós úton, vontatmány esetén, erős lejtőn, valamint poros úton.

Ügyeljünk arra, hogy a menetünk alatt az egyes gépkocsik között a látóösszeköttetés úgy előre, mint hátra biztosítva legyen.

Utélagazásoknál és útkereszteződéseknél csökkentsük a sebességet, egészen lassítsunk le. Hagyjuk a gépkocsikat felzárkózni. Ha a menetütemet lelassítottuk és az akadályon és útkereszteződésen a szállító oszlop áthaladt, akkor fokozatosan növeljük újra a sebességet.

Ha a menet alatt a forgalom szabályozás nincs megszervezve, vagy nem működik tökéletesen, akkor az elfordulás után, amikor a fordulón az oszlopunk utolsó gépkocsija is áthaladt, célszerű az oszlopot ellenőrizni.

Gépkocsi egységek egymást nem előzhetik meg, vagy csak abban az esetben, ha a két oszlop parancsnoka erről megegyezett, de ilyen esetben is az előzés időtartama alatt az ellenirányú forgalmat szüneteltessük, és az egyik oszlop álljon meg.

Gépkocsi oszlop másik gépkocsi oszlopot még abban az esetben sem előzhet, ha az előzendő oszlop éppen áll.

Ilyen esetben is a két parancsnoknak az előzést egymással meg kell beszélnie, nehogy előálljon az az eset, hogy az előzendő oszlop éle időközben megindul és a két oszlop összekeveredik, vagy torlódás áll elő és az út bedugul.

c) A menetek utáni teendők a következők:

A menetek után gépjárműveinket azonnal helyezzük karba. A szükséges javításokat végezzük el, a gépkocsikat üzemanyaggal és kenőanyaggal töltjük fel. Gondoskodjunk a gépkocsi vezetők zavartmentes pihenéséről és bőséges étkezéséről.

Készüljünk fel az újabb feladatokra.

A menetek tervezése:

A szállító egységek meneteihez, mindig készítsünk tervet, hogy a menetet miképpen is hajtjuk majd végre.

A menetek tervezése előtt a szállító oszlop parancsnoka végezzen gondos térképtanulmányozást.

Az a parancsnok, aki terv nélkül menetel, tulajdonképpen ötletszerűen vezeti az oszlopot, ez pedig nem helyes, mert a tervnélküli menet az alábbiakat eredményezi:

a) A tervnélküli menet ötletszerű, kapkodó. A kapkodó vezetést a beosztottak is észreveszik, ami aláássa a parancsnok tekintélyét és a beosztottaknak a parancsnokuk vezetői képességébe vetett hitét.

b) Az ötletszerűség és kapkodás átragad az alparancsnokra is.

c) A tervnélküli menet sokkal több erőt emészt fel, mint a terv szerinti, mert a vezető minden ténykedéséből hiányzik a megfontoltság. A terv nélkül menetelő egység, legtöbbször kimerülten éri el a kitűzött menetcélt. Már pedig a cél az, hogy a szállítás befejezése után egységünk a további szállításokhoz minél pihentebb legyen.

d) A terv nélkül vezető parancsnok soha nem tudja, hogy a szállító egység mikor éri el a kitűzött menetcélját, vagy az egyes közbeső helyeket, az ilyen egység megbízhatatlan.

A menetek tervezésénél két döntő körülményt kell figyelembe venni:

- a) a feladatot,
- b) az egységünk kémelését,
- c) két követelménynek az összeegyeztetése, mely egymással sokszor ellentétes, a parancsnoknak nem könnyű feladata.

A menetek tervezésénél általában az alábbiakat kell szem előtt tartani:

- a) Hová kell szállítani?
- b) A menetcélhoz, illetve a feladathoz mely menetvonalak jöhetnek számításba?
- c) Milyen ezen utak állapota, alépitmény szempontjából az évszak és napszak figyelembevételével. Hol vannak az úton emelkedések, azok milyen hosszúak, hol vannak műtárgyak, milyen azok teherbírása.
- d) Mikorra kell a menetcélt elérni?
- e) Milyen hosszú a menetvonal?
- f) Az út megtételére a c) pontban felsoroltak figyelembevételével, és azokat ismerve, valamint ismerve az egység óránkénti menetsebességét, mennyi időre van szükségünk.
- g) Pihenőket hol és milyen időtartalommal iktatunk be a menetben.
- h) Milyenek útközben a rejtőzési lehetőségek.
- i) Az előljáró parancsnokságunkkal milyen összeköttetési lehetőségeink vannak.
- j) Milyen anyagi előkészítést igényel a menet (élelem, üza, stb.). Kisebb meneteknél ezt a tervezést külön leírunk nem kell, elég ha jegyzeteket készítünk a térkép szélére.

Amikor arról döntünk, hogy melyik utakat vegyük igénybe, mérlegeljük azt is, hogy jó utakon sokkal gyorsabban jutunk előre.

Ne felejtjük el soha, hogy szállítási egységek részére a műút elsőrendű követelmény.

Inkább a kerülő, de jó utat válasszuk, mert ezáltal biztosan menetrendszerűen odaérünk, mintha a rövidebb, de rosszabb utat választanánk.

Lebegjen szemünk előtt, hogy gépkocsi szállító egységek nem mindig a legrövidebb úton érik el leghamarabb a kifizűzött menetcéljukat.

A menetek előkészítése és elrendelése:

Fel nem derített menetvonalon az útszemrevételezési jelentés beérkezése után és a menettervezés részbeni elkészítése után, a meneteket mindég rendeljük el, hogy az alárendelt egységnek legyen ideje a szükséges előkészületek megtételére.

Mit értünk menetelőkészítés alatt?

A menetek előkészítése az alábbi szempontokra terjed ki:

- a) A személyi és anyagi állomány előkészítésére,
- b) A menet technikai megszervezésére,
- c) A menet biztosításának, légvédelmének és páncél védelmének megszervezésére,
- d) Az összeköttetés híradás megszervezésére,
- e) Az útszemrevételezés alapján a menetvonal berendezésére (forgalomszabályozás),
- f) A pihenőhelyek kijelölésére,
- g) Az anyagi ellátás megszervezésére,

A gépkocsi egységek menetét megelőzően, ha kellő idő áll rendelkezésünkre, a parancsnok feltétlenül „előzetes menet-értesítést adjon ki“:

Az előzetes menetértesítés tartalmazza:

- a) Az indulás idejét,
- b) A körülbelül megteendő út hosszát,
- c) Azt a körülményt, hogy a szállítás befejeztével az egység eredeti telephelyére visszatér-e, vagy azt végleg elhagyja.
- d) Azokat az intézkedéseket, melyeket a parancsnok az adott helyzetben a menet előkészítésével kapcsolatosan még szükségesnek lát.

A kapott előzetes menetértésítés alapján azután a szállító egység parancsnoka és az alparancsnokok, kellő időben meg tudják tenni a szükséges előkészületeket a menetre (gépkocsik átvizsgálása, üza. feltöltése, étkeztetés, szükséges csoportosítások).

Az előzetes menetértésítésben intézkedünk még arra is, hogy az egység a menethez hol gyülekezik, milyen csoportosításban, és hány órára kell menetkész lennie.

A gyülekezés és a besorolás:

A menetoszlop megalakításához a szállító oszlop a század telephelye mellett, a gyülekező helyen sorakozik fel.

Természetesen nem minden alkalommal rendelkezik a szállító egység harcserű viszonyok között telephellyel, vagy szállása közelében gépkocsi gyülekező hellyel. Az is lehetséges, hogy csak külön szakasz-gyülekező helyek vannak kijelölve (a tereptől függően).

Ez utóbbi esetben a gyülekező helyek nem lehetnek távol egymástól. A gyülekező helyek megválasztásánál ügyelnünk kell arra, hogy azok rejtett és fedett helyen legyenek.

Amennyiben a gyülekező helyen megfelelő hely nem áll rendelkezésünkre, úgy az oszlop képzéshez a szakaszoknak gyülekezési pontot jelölünk meg.

Ebben az esetben a szakaszok a menethez a megjelölt úton, éllel a gyülekező pontokon alakulnak meg.

Ilyenkor azonban mindig közöljük azt az időpontot, amikor az egyes szakaszok az oszlop megalakítására kijelölt útvonalra ráhajthatnak.

Ugyancsak közölnünk kell, a szakaszok besorolási sorrendjét is.

A gyülekező pontról, vagy a gépkocsi gyülekező helyről hajtanak azután a szakaszok a megadott sorrendben a század részére kijelölt besorolási pontra.

Igy alakítjuk meg azután a szállító oszlopunkat a menethez (lásd 1—2 sz. vázlatot).

A besorolási pont általában a főútvonaltól 100—200 m-re van. Megválasztásánál, illetve kijelölésénél a parancsnok figyeljen arra, hogy a besorolási pontot jó előre jelölje ki, hogy az oszlop az úton valóban meg tudjon alakulni.

A túl közelre kijelölt besorolási pont eredménye, az lesz, hogy az oszlopnak csak egy része tud megalakulni, míg a többi a gyülekező helyen marad.

Oszlopot alakíthatunk menetben is, besorolási pont kijelölése nélkül, de ez nem célszerű, mivel az oszlop megalakításával kapcsolatosan állhatnak elő nehézségek (gépkocsik, nem indulnak), előállhat az az eset is, hogy a megindulás pillanatában az oszlopunk szétszakad. A menetoszlop megalakítása után a parancsnok ily esetben is állítsa meg az oszlopot, nézze végig és csak ha mindent rendben talált, kezdje el menetét. A besorolási pontról menetünket csak a részünkre meghatározott indulás idejének pontos betartásával kezdjük meg, hogy a főútvonalra való korai ráhajtásunkkal esetleg más oszlopok menetét ne zavarjuk, vagy gátoljuk.

A menetparancs:

A menetparancsot általában a gépkocsi gyülekező helyen, vagy a besorolási pont elérésekor adjuk ki.

A menetparancs pontos és tökéletes elkészítése, valamint kiadása legfontosabb ténykedése a parancsnoknak és ez biztosítja a zavarmentes menetet. A menetparancsot szóban adjuk ki az alárendelt oszloprészek, valamint a különleges feladattal megbízott (elővéd, utóvéd, forg. szab. pk. stb.) pk-ok előtt.

Kisebb egységek esetében az egész egység személyi állománya előtt.

A menetparancs tartalmát mindenkinek az őt érintő részben ismernie kell. Célszerű, ha a gépkocsi vezetőkkal a menetvonalat és a menetcélt külön is feliratjuk.

A menetparancs tartalmazza:

- a) tájékoztatást,
- b) feladatot,
- c) menetvonalat,
- d) menetcélt,
- e) menetrendet (ennek keretén belül elővéd, főcsapat, utóvéd),
- f) a parancsnoklasi viszonyokat,
- g) a parancsnok tartózkodási helyét,
- h) a parancsnok helyettesét,
- i) a menetütemet,
- j) az egyes gépkocsik és oszloprészek közötti távolságot,
- k) az ütemszabályozó kijelölését,
- l) az összeköttetést és jeleket az egységen belül,
- m) a figyelés és biztosítás megszervezését,

- n) a magatartást ellenséges földi, légi és páncélos támadás esetén,
 o) a hosszú pihenő helyét,
 p) az indulás idejét,
 r) a következő eligazítás helyét,
 s) értelmezési, eü., gjmű, műszaki szolgálatra való intézkedést,
 t) éjjeli meneteknél a világítás szabályozását,
 v) az órák egyeztetését.

A menetparancs kiadásánál tájékoztassuk a beosztottakat a menetvonal forgalomszabályozásáról.

A rövid (műszaki) pihenő:

A menet megkezdése után kb. 8 km-re tartunk műszaki pihenőt.

A menet további folyamán pedig 2 óránként kell műszaki pihenőt tartani.

A műszaki pihenő célja az, hogy a menet megindulása után előállott zavarokat (műszaki és egyéb) elhárítsuk.

Sok üzemképtelenség okát tudjuk megtalálni, megelőzni, a helyesen kihasznált műszaki pihenőkkel.

A műszaki pihenőt a menetvonalon tartjuk meg.

Helyének megválasztásánál vegyük figyelembe, hogy a műszaki pihenő helye a légvédelmi szempontoknak és a jó rejtézési lehetőségeknek megfelelő legyen.

Műszaki pihenő helyül tehát jól fedett útszakaszt választunk ki. Az oszlopot az út szélén úgy állítsuk meg, hogy ezzel a forgalmat ne akadályozzuk. Amint a gépkocsik megálltak, térjenek le az út padkájára.

A műszaki pihenőhely megvalósításánál ügyeljünk még arra, hogy az oszlopot ne kanyarokban, útkereszteződéseknél, lejtőknel, illetve emelkedőkön, hidak fel- és lejárójánál állítsuk meg.

Megállás után az egység parancsnoka azonnal gondoskodik az oszlop elején és végén, hosszabb oszlop esetén az oszlop-részek között is, a forgalomszabályozásról.

Hosszabb oszlopok esetén az oszloprészek között a menetnél megállapított távközöket a megállásoknál is feltétlenül tartjuk be. Szűk út esetén ezáltal biztosítsunk kitérő helyeket.

A megállás után azonnal gondoskodnunk kell a biztosításról.

A műszaki pihenő biztosítása előlről és hátról az elővéd,

illetve az utóvéd által történik, míg oldalra jó kilátó pontokra figyelőket küldünk ki.

Jó kilátó pontokra, ha azok távolabb is esnek (1—1/2 km), motorkerékpáros figyelőt küldjünk ki.

A rövid pihenő megállásánál az oszlop a menetnél elrendelt távközöket megtartva áll meg, kivéve, ha erre az egység parancsnoka menetparancsában a megállásokkal kapcsolatosan szűkített távközöket nem rendelt el.

A rövid pihenő biztosítását a 3. sz. vázlat tünteti fel.

A parancsnokok arra ügyeljenek, hogy a beosztottak az útesten ne mozogjanak.

Minden mozgás csak az útestet külső oldalán történhet.

A gépkocsivezetők gépkocsijaikról leszállva hajtják végre a műszaki ellenőrzést, valamint a rakomány ellenőrzését.

A műszaki ellenőrzés eredményét és megtörténtét a gépkocsivezetők, közvetlen parancsnokainak kötelesek jelenteni.

Az egyes oszloprészek parancsnokai a saját oszlopuk műszaki állapotát ugyancsak az oszlop-parancsnoknak tartoznak jelenteni.

A rövid műszaki pihenők 10—15 percnél tovább nem tartatnak.

Hosszú pihenő:

A hosszú pihenőhely ellentétben a rövid műszaki pihenővel, nincs a menetvonalon.

Hosszú pihenőt a menetvonalról letérve, a menetvonalhoz közel, a mellékterepen tartjuk.

A hosszú pihenő helyét már az útszemrevételezésre kiküldött szemrevételező közeggel külön derítessük fel.

Helyének megválasztásánál az alábbi szempontokra legyünk figyelemmel:

- a) A főútvonal közelében rejtett és fedett helyen legyen.
- b) A jó ki- és behajtási lehetőségek biztosítva legyenek.
- c) A bajtársak mosakodásához víz álljon rendelkezésre.

A hosszú pihenő helyére való behajtás után azonnal rejtjük a gépkocsikat. A nyomokat tüntessük el. A mozgást a minimálisra csökkentjük. Biztosítást és figyelemet azonnal szervezzük meg.

A biztosítás megszervezésénél azonban fokozott gondot fordítsunk a tökéletes figyelés megszervezésére, de ne eredményezze ez azt, hogy ezáltal sok bajtársat vonunk ki a pihenéstől.

A hosszú pihenőhely biztosítását a 4. sz. vázlat tünteti fel.

A hosszú pihenő tartama: 2—3 óra.

Ez alatt az idő alatt történik a gépjárművek fokozottabb műszaki ellenőrzése, a kisebb üzemzavarok elhárítása, az üzemanyag feltöltése, a beosztottak étkeztetése, valamint a gépkocsi vezetők tisztálkodása.

Nyári időben, ha mód van rá, fürdessük le a beosztottakat, ezáltal felfrissülnek és a további menetet éberebben és könnyebben hajtják végre. A 2—3 órás pihenőből feltétlenül biztosítsunk a gépkocsi vezetőknek egy órás alvást.

Hosszú pihenőt általában a menet kétharmad részében tartunk, de csak abban az esetben, ha a menet 8 óra időtartalomnál tovább tart. Amennyiben menetidőnk rövidebb, akkor több rövid műszaki pihenőt tartunk.

Foglalkoznunk kell még a gépkocsi szállító oszlopok **menetjeljesítményével**.

A menetsebességet az út, időjárási viszonyok, a gépkocsik üzemi állapota és a gépjármű vezetők kiképzési foka szabja meg.

A gépjárműbalesetek egyik főoka, a megengedett hajtási sebesség túllépése. Ezért minden forgalomszabályozó és minden tiszt köteles az előírt sebességet ellenőrizni és megtartatni.

Gépjármű oszlopok részére általában az alábbi sebességek engedhetők meg.

Műúton: jó karbantartott földutakon nappal 30—50 km/óra.

Aszfalt- és betonutakon: 50 km/óra.

Az oszlop felfejlődése céljából megindulásnál az első gépjárművek alacsony, 10—18 km/óra sebességgel indulnak, majd fokozatosan, egyenletesen gyorsul fel az oszlop, hosszának megfelelően, az engedélyezett sebességig.

Az oszlopban az egyes gépkocsik közötti távolság legalább 25—30 m.

Az oszloprészek közötti távolság 100—200 m.

Ejszakai mozgás esetén a gépkocsik közötti távolság 10—20 m-re csökken. Természetszerűen ennek megfelelően csökken a gépkocsi oszlop mozgási sebessége is. Fagyos, vagy síkos úton az oszlop sebessége 20 km/óra, fordulóban pedig 10 km/óra sebességre csökken le.

Hegyvidéken mindig csökkentjük a sebességet és növeljük a gépjárművek egymás közötti távolságát.

Kedvező látási és jó útviszonyok mellett egyenes útszakaszon 30—35 km/óra, ködös időben, csúszós úton 10—15 km/óra, fordulóban 5 km/óra, lejtőn 15—20 km/óra, sebességgel mozoghatunk.

A gépjárművek közötti távköz emelkedőknél legalább 75 m legyen.

A távközök megállapításánál fordítsunk figyelmet arra, hogy a látóösszeköttetést és ezzel az összetartozandóságot az oszlopnál állandóan fenntartsuk.

Éjjeli menetek:

Az éjjeli menet a szállító egységet erősen igénybe veszi. Az éjjeli menetek előnyeit és hátrányait az első részben már ismertettem.

Éjjel szállító egységekkel csak jó, vagy előre szemrevételezett utakon lehet akadályok nélkül szállításokat végrehajtani.

A helybeli megbízható vezető ilyenkor igen nagy segítséget jelent.

Éjjeli meneteknél különös gondot kell fordítani a forgalom-szabályozásra, valamint az összeköttetés feszes megszervezésére.

Ajánlatos a gépkocsi hátsó falára egy 80x40 cm-es fehérre meszelt táblát szerelni, mely táblán az egység jelzése feketével van kirajzolva.

Éjjeli menetek biztosításánál vegyük figyelembe azt, hogy a legjobb biztosítás a titoktartás és a csend.

Éjjeli menet közben ne tartsunk hosszú pihenőt, hanem hosszabb meneteknél is több rövid műszaki pihenőt.

Megállásoknál a vezetők vagy segédvezetők azonnal szálljanak le a gépkocsikról és vegyék fel az érintkezést az előttük lévő gépkocsi vezetőjével. Ugyeljünk arra, hogy a vezetők a műszaki pihenő megtörténte után ne üljenek vissza a gépkocsira, vagy ne üljenek le az út mellé, mert fennáll annak a veszélye, hogy a vezető elalszik és ha az oszlop újra elindul, a gépkocsi vezető ébertelensége szétszakítja az egész oszlopot. Célszerű, ha indulás után hátulról megindulva és az oszlopot leelőzve, jelentő motoros jelenti a parancsnoknak, hogy az oszlop összes gépkocsija megindult.

Tompított világításnál, vagy világítás nélküli meneteknél az oszlop összes gépkocsija az előírtos egyforma világítást használja. Ez természetszerűleg érvényes még az előljárók gépkocsijaira és a motorkerékpárosokra is.

Gépkocsi oszlopok előzésénél, mint már előbb közöltem, a menetsebességet és távközöket csökkenteni kell.

Az irányjelzőket ne használjuk.

A gépjármű vezetők fokozott éberséggel ügyeljenek arra, hogy a kötelék ne szakadjon széjjel és a gépkocsi ne szaladjon

nak hátulról egymásba. A veszélyes útszakaszokat és éles kanyarokat, útkereszteződéseket, az előreküldött, vagy hátrahagyott motorkerékpárok jelezzék és biztosítsák. A sok beiktatott rövid pihenő és a több megállás a kötelék együtttartását elősegíti.

A menet folytatásánál az elakadt járművek is kötelesek az elrendelt világítást betartani.

Éjjeli meneteknél kedvező a szállító oszlopot kisebb oszlop-részekre és ezáltal szorosan összetartozó egységekre bontani.

Menetünknel ügyeljünk mindig arra, hogy az oszlopba idegen alakulat járművei ne soroljanak be, mivel az esetleges más irányba történő letérésükkel a mögötte haladó egész oszloprészt maguk után vihetik.

Sötét éjjel a terepen, földutakon, általában csak lépésben (4 km/óra) lehet haladni. Sokszor szükséges az élgépkocsi előtt vagy sok esetben minden gépkocsi előtt fehér kendővel ellátott honvéd meneteltesé, ki a gépkocsit irányítja.

Tudom, hogy a szállító egységek meneteinek összes problémáit ily röviden teljes egészében nem sikerült ismertetni.

A cikk csupán a surlódásmentes és pontos menetek megtervezésének általános elveit és szempontjait öleli fel, hogy abból tanuljunk és hogy eleget tehesünk a hadtáp egyik legfontosabb szolgálati ágával a szállító szolgálattal szemben támasztott követelményeknek.

Mindig lebegjen szemünk előtt:

„A szállító szolgálat összekötő kapocs a hátország és a harcoló csapat között“.

A harc sikeres megvívása nagy mértékben az óramű pontossággal működő utánpótlástól, a jó hadtápszolgálattól, és a megbízható szállítószolgálattól függ.

