

- A közlekedési csapatok egy-egy, szakterületének megfelelő népgazdasági közlekedési vállalat bázisán történő megalakítási rendszerének további kiterjesztését a gépkocsiszállító egységeknél szerzett tapasztalatok alapján;

- A szállítási teljesítmények növelését az élőmunka-ráfordítás csökkentésével, a szervezés, irányítás hatékonyságának fokozásával az egységirakomány képzés és konténerizáció további bővítésével, a rakodásgépesítés és eszközrendszerének tökéletesítésével végezni. A rakodási műveletek gépesítése és az anyagáramlási folyamat minden tagozatban történő széles körű felhasználásra rakodó komplexumok kialakítása és rendszeresítése;

- A vezetés hatékonyságának fokozása, a vezetés feltételeinek javítása a vezetési szintek, egyes szervezetek és irányító szervek feladatköreinek felülvizsgálatával és átrendezésével, a vezetési szintek számának csökkentésével, a korszerű adatszolgáltató és adatfeldolgozó gépek alkalmazásával. Kialakítani a szállítások dispécser irányítási rendje, a költségfelhasználás, a szakanyag gazdálkodás gépi adatfeldolgozása gépi eszközrendszerét a korszerű elektronikus és mikroszámítógépek alkalmazásával. Tovább fejleszteni a HM-KM közötti együttműködést és okmányrendszerét. A vezetés feltételeinek javítását a tiszta profilú vezető szervek kialakítása útján.

*A cikk a közlekedési szolgálat eredményeinek és a következő időszak fejlesztési feladatainak rövid áttekintését adta. A feladatok jelentősek, amelyek csak a szolgálaton belüli és a népgazdasági közlekedési szervekkel való jól szervezett együttműködéssel, hatékony munkával valósítható meg. Ebben kívántunk eligazodást és tájékoztatást nyújtani.*

## **A felsőszintű vezető szervek tevékenységének főbb tapasztalatai**

*Szűcs László alezredes*

A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat a korábban lefolytatott hasonló gyakorlatok méreteiben, a résztvevő szervek számát tekintve, illetve komplexitásában is felülmúlta. Kiemelkedő volt olyan szempontból is, hogy első alkalommal vettek részt közlekedési gyakorlaton az MNK területén szovjet közlekedési csapatok és operatív csoportok. A gyakorlatvezető döntése alapján az MN Közlekedési Szolgálatfőnökség állományából *gyakorló* operatív csoport tevékenykedett - a szolgálatfőnök helyettes vezetésével. E döntés nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a gyakorlat során a közlekedési biztosítás tervezésének és vezetésének elmélete, valamint gyakorlati megoldásai tovább tökéletesedjenek a Honvédelmi Minisztérium más vezető szervei, - elsősorban az MN Vezérkara - a Közlekedési Minisztérium (KM) operatív csoportja és a Szovjetunió Honvédelmi Minisztériuma közlekedési vezető szervei operatív csoportja közreműködésével.

### **I. A GYAKORLAT ELŐKÉSZÍTÉSÉNEK TAPASZTALATAI**

A gyakorlat előkészítésére a teljes részletesség igényével Feladatterv került kidolgozásra, a munka mindvégig ennek alapján folyt. Külön fejezetet jelentett a törzsvezetési gyakorlat, illetve a bemutatók és a gyakorlati építési feladatok előkészítése. A következőkben csak a törzsvezetési gyakorlat előkészítésének és levezetésének tapasztalatai kerülnek tárgyalásra.

A felsőszintű vezető szervek részvételével kapcsolatos igény a gyakorlat előkészítésének időszakában alakult ki, az elgondolás, illetve a levezetési terv kidolgozásának folyamatában. A hadműveleti helyzet kialakításában, - amely korábban levezetett összfégyvernemi parancsnoki és törzsvezetési gyakorlaton alapult, - jelentős szerepet vállalt az MNVK Hadműveleti Csoportfőnökség és a 2. Csoportfőnökség. A szakfeladatok kidolgozása az elgondolás, a levezetési terv és a gyakorlók részére kiadott intézkedések szintjén is a KM operatív csoportjával együtt, vagy azzal egyeztetve

került végrehajtásra. Megállapítható az, hogy a gyakorlat terveit kidolgozó MN Közlekedési Szolgálatfőnökség meglévő általános katonai, hadtáp és különösképpen közlekedési felkészültsége, informáltsága ellenére sem engedhető meg a csak saját erőre alapozott kidolgozás, hanem biztosítani kell azon szervek bevonását, amelyek az adott terület, például a hadművelleti alapok kialakításának felső szintű művelői.

*A már korábban említettek mellett a gyakorlat kidolgozásába és levezetésébe bevonásra kerültek:*

- az MN Fegyverzeti és Technikai Főcsoportfőnökség;
- az MN Hadtáp főnökség törzse és szolgálati ág főnökségei;
- MN Műszaki Főnökség;
- az MN Vegyivédelmi Főnökség;
- MN Légvédelmi és Repülőparancsnokság;
- Polgárvédelem Országos Parancsnoksága képviselői, valamint az MN Háterszágvédelmi Parancsnokság - gyakorlatvezető helyettes szinten.

A KM részéről kiküldött összevont operatív csoportot a katonai főosztályvezető gyakorlatvezető helyettesként vezette. Csoportjába *a következő közlekedési alágazatok képviselői (alcsoportjai) tartoztak:*

- Magyar Államvasutak Vezérgazgatósága Katonai Főosztályának és Katonai Szállításiirányító Csoportjának munkatársai;
- KM Közúti Főosztály;
- MAHART Vezérgazgatóság képviselői.

Kiemelkedő jelentőségű volt a szovjet összevont közlekedési operatív csoport részvétele, amely a Közlekedési Főcsoportfőnökség, a Közúti Csoportfőnökség, valamint a Déli Hadsereg-csoport kijelölt közlekedési tisztjeiből állt, Bobrisev vörögy., hadművelleti (vasúti) szállítást tervező csoportfőnök vezetésével. A gyakorlat kidolgozásának időszakában ez a csoport kétoldalú konzultáció formájában részt vett a tervezésben, elsősorban a külön feladatot képező szövetséges sereget kombinált menettel történő előrevonása közlekedési biztosításának megszervezésében az MNK területén.

A gyakorlat előkészítése időszakában a különböző tervek kidolgozása mellett, vagy azt megelőzően pontosításra kerültek az MN KSZF-ség háborús okmányai (a különböző szállítási ágazatok teljesítményadatai, az M. szállítási tervek, a szakcsapatok alkalmazási tervei stb.) és mindazok a rendszabályok, amelyeket a háborús feszültség éleződése során fogyanatosítani szükséges. Ugyancsak áttekintésre kerültek a KM és a közlekedési vállalatok Gazdaságmozgósítási tervei (GM-tervek). Értelmeztük a Számítási Év Tervét az MN Közlekedési Szolgálat és a KM területén.

A gyakorlat előkészítésének tapasztalatai is a közlekedési biztosításban érintett felső szintű vezető szervek ez irányú gyakorlatításának szükségességét igazolják. Az előkészítés időszakában, a közlekedési hálózaton várható rombolások helyreállítására meglévő lehetőségek számbavétele során tisztázódott, hogy a polgári védelmi *erőcsoportok* műszaki aleggységei egyes időszakokban (elsősorban a tömegpusztító fegyverekkel mért csapások előtt) előljáró szerveik hozzájárulásával bevonhatók a közlekedési objektumok helyreállításába, növelve a helyi erők lehetőségeit.

*Összességében megállapítható, hogy szakmailag jól megalapozott, minden szakterületre kiterjedő törzsvezetési gyakorlat csak a közlekedési biztosításban érintett felső vezető szervek együttműködésével dolgozható ki.*

A gyakorlat igazolta, hogy ezen szervek - kiemelten az MNVK, az MN KSZF-ség és a KM - együttműködése az ÁHKSZ időszakában a katonai közlekedési rendszer fejlesztése érdekében jó irányú és kellő hatékonyságú, amelyet sok hasznos megoldás fémjeléz (kiemelkedő jelentőségű a TS uszályhíd program). Az is megállapítható, hogy az együttműködés - elsősorban a katonai és polgári közlekedési szerveknél - tovább mélyíthető, célszerűnek látszik *integrált*, vagy összevont vezető szervek kialakítása is egyes területeken.

## II. A GYAKORLAT LEVEZETÉSÉNEK TAPASZTALATAI

A gyakorlat általános tapasztalatai a Honvédelemben (T. 1985/6. szám) és a Hadtápbiztosításban (1985/3. szám) már közreadásra kerültek. Ismert, hogy a gyakorlatot három mozzanatban hajtottuk végre:

**ELSŐ MOZZANAT:** A háborús feszültség időszakában a katonai közlekedési rendszer erősítése érdekében tervezett rendszabályok feldolgozása, a közlekedési vezető és végrehajtó szervezetek magasabb harcászultségbe helyezése és mozgósítása, háborús csoportosításuk felvétele, az MN hadművelleti szétbontakozása közlekedési biztosításának és a hadászati készletek széttelepítésének megszervezése.

A háború kitörését megelőző fokozott háborús feszültség időszaka mintegy 3 hónapban lett meghatározva. Ebben az időszakban a közlekedési rendszer erősítése érdekében egy korábbi gyakorlaton 8 hónapra számvetett munkát kellett elvégezni. A fő feladatok a következőkre irányultak:

- a katonai közlekedési rendszer élet- és teljesítőképességének növelése;
- a közlekedési szervek (katonai és polgári) felkészítése a várható feladatokra;
- a mozgósítás végrehajtása.

A háborús feszültség időtartamának alakulásában döntő tényező a nemzetközi helyzet reális ismeretén és értékelésén alapuló politikai döntés. Megkésített döntés lerövidítheti azt az időszakot, amelyben elvégezhetőek azok a közlekedési építési feladatok, amelyekre békében nincs népgazdasági igény, vagy nincs elegendő kapacitás és pénz, gyártásra és beszerzésre kerülnek az SZÉ Terv alapján mindazok az anyagok és eszközök, amelyek készletezése az ÁHKSZ időszakában rendkívüli terheket jelentenek a népgazdaságnak.

A közlekedési biztosításban érintett vezető szervek – elsősorban az MNVK, MN KSZF-ség és KM – felelőssége abban áll, hogy a fokozott háborús feszültség deklarálását követően azonnal tegyenek javaslatot a tervezett feladatok sorrendjére és kezdjék meg azok végrehajtását. A KM-nek (a közlekedési vállalatoknak) teljes erővel az SZÉ Tervben foglalt feladatokra kell átállítani kapacitásukat. Ugyanakkor a nemzetközi helyzet alakulásának és a tervezett feladatok végrehajtásának függvényében javaslatot kell tenni a katonai közlekedési erők igénybevételére is – rejtett M. végrehajtását követően. A *TRANZIT-85* gyakorlaton a KM és a közlekedési vállalatok „gyakorló” SZÉ Tervében foglalt feladatokat a 3 hónap alatt mintegy 70%-ban teljesítették, ugyanakkor a közlekedési csapatok egy része nem lett bevonva rejtett M. útján a feladatok végrehajtásába.

*Célszerűnek látszik a háborús feszültség időszakában HM-KM összetartozó munkacsoport működtetése a szükséges javaslatok kidolgozására, valamint a feladatok irányítására és ellenőrzésére.*

A felső vezető szervek egyöntetű következtetésre jutottak abban, hogy a katonai közlekedés háttországi rendeltetésű és elvonuló építő erői (vasút-, út- és hidépítő zászlóaljok) nem nézhetik tétlenül a feladatok elmaradását. Összekovácsolásukat és felkészítésüket is gyökeresen javítaná mielőbbi munkába állításuk a rejtett M. végrehajtása után. Szükségtelenné válna mozgósításuk, illetve állandó alkalmazási készséget jelentene önálló kivitelezésre való átállításuk.

Célszerűnek látszik évente egy alkalommal egy kijelölt HM-KM munkacsoportnak az előző évben végrehajtott építések figyelembevételével megvizsgálni az SZÉ Tervben foglalt hálózat fejlesztési feladatokat és szükség esetén új sorolást végezni. Ugyancsak szükséges a beszerzésre tervezett anyagok és eszközök gyártási és beszerzési lehetőségeinek pontosítása is.

**MÁSODIK ÉS HARMADIK** mozzanatként a védelmi, majd a támadó hadművellet közlekedési biztosításának megszervezése és vezetése került végrehajtásra. Ezen belül kiemelt feladat volt a nagy pontosságú és nagy hatású hagyományos, valamint a tömegpusztító fegyverekkel mért csapások következményeinek felszámolása.

A levezetési tervben igen jelentős számú és hatású hagyományos csapás lett beállítva az elleneséges légierő és rakétacsapatok MNK irányában alkalmazható lehetőségei és a saját légvédelmünk tevékenysége figyelembevételével, amelyek következményei felszámolásának megszervezése

bonyolult feladat elé állította a vezető szervezetet. Bonyolította a helyzetet a nagyarányú diverziós tevékenység is.

Ebben a helyzetben, amely elsősorban a védelmi hadművelet során alakult ki, a felső szintű vezető szervezetnek döntést kellett hozni (vagy előkészíteni) a közlekedési vonalak zárására (az MN MŰF-séggel történt megállapodás szerint) a közutak zárását az MN műszaki csapatai az általános zártelepítés rendszerében, (a kijelölt vasútvonalak zárását az elvonuló vasúti dandár végezte – az MN KSZF által meghatározott technikai követelményekkel) a helyreállítás sorrendjére és szintjére, az erők alkalmazására, az anyagi biztosításra, a katonai és polgári helyreállító erők esetenkénti együttes alkalmazásának módjára. Döntöttek abban, hogy együttes alkalmazás esetén a katonai felügyeletet a katonai egység parancsnoka, a műszaki felügyeletet a KM helyreállító alakulat parancsnoka (vezetője) látja el. Elvileg a katonai helyreállító erőket célszerű lett volna tartalékban hagyni súlyosabb helyzetre (TÖPFE alkalmazására való áttéréshez). A törzsek gyakoroltatása érdekében azonban minden egység kapott valamilyen helyreállítási feladatot.

Döntés történt arra vonatkozóan is, hogy az *elvonuló* közlekedési csapatoknál előkészített helyreállító anyagok egyelőre nem kerülnek felhasználásra az ország területén, alkalmazás esetén ellátásukat a KM biztosítja.

Gondot okozott a közlekedési objektumok őrzésvédelmének összehangolása az MN HÁVP Munkásórság, BM és az adott út- vagy vasútszakaszok üzemeltetését, vagy technikai biztosítását ellátó közlekedési csapatok között (az őrzést szervező MN HÁVP túlkonspirálta ezt a kérdést). Ez a probléma a kölcsönös tájékoztatásról továbbra is fennáll és a közeljövőben kétoldalú konzultáció keretében tisztázni szükséges.

A támadó hadművelet közlekedési biztosításának tervezésére a védelmi hadművelet időszakában került sor. A vezető szervezetnek a közlekedési csapatok átcsoportosítása, a közlekedési hálózat korrekciója, az ellenségtől *„visszafoglalt”* területeken a közlekedési vonalak helyreállítása és az elvonuló csapatok részére az utánszállítás megszervezése jelentette a fő feladatokat.

Sajátos feladatot jelentett – a KM-mel együttműködve – a katonai és polgári közlekedési szervek visszatelepülésének megszervezése a helyreállításra kerülő közlekedési vonalakra a támadó hadművelet eredményeként *„visszafoglalt”* területeken.

A támadásba való átmenettel egyidejűleg került sor a tömegpusztító fegyverek alkalmazására hadműveleti és harcászati eszközökkel. A vezető szervek fő feladatát képezte a helyzet tisztázása a közlekedési csapatoknál és a hálózaton, beleértve a szállítmányok és menetoszlopok helyzetét is, azonnali intézkedéseket foganatosítani a közlekedési szervek, csapatok és szállítmányok biztonságos, várhatóan sugármentes területekre való kivonására, a vezetés helyreállítására és a csapást szenvedett szervek mentésére. A helyzet tisztázásához 10–12 óra szükséges, beleértve a haladéktalanul foganatosítandó intézkedéseket is. A helyzet viszonylagos, gyors tisztázását a katonai és polgári közlekedési szervek együttes erőfeszítésével lehetett csak elérni, amely nagymértékben az állóképes vasúti és a közúti komendáns híradásnak tudható be, valamint az időben kiküldött operatív csoportoknak. *A gyakorlat ugyanakkor megerősítette a szolgálat légi diszpécser-vezetési pontok rendszerbe állítására vonatkozó igényét.* Ezek hiányában a helyzet tisztázása rövid idő alatt elképzelhetetlen a technikai híradás, főként a rádióhíradás nagymérvű sérülékenysége miatt. (Jelenleg a csapást nem szenvedett alakulatokkal feltételezzük a híradás meglétét is.)

A vezető szervek kiemelt fontosságú feladata volt a helyzetértékelést követően javaslatok kidolgozása a közlekedési vonalak forgalmának, szállító- és áteresztőképességének helyreállítására a megkerülő vonalak, dublőrhidak és Ideiglenes Átrakó Körletek aktivizálásával, valamint a helyreállítandó objektumok kijelölése, a helyreállítás mérvének meghatározása. Erre olyan objektumokat jelöltünk ki, amelyeket nem lehetett megkerülni, és a vonatkozó EFE utasításnak megfelelően 2–5 nap alatt helyreállíthatunk. Nem terveztük helyreállítani pl. a záhonyi átrakó körletet, amely több csapást szenvedett, helyette az Ideiglenes Berakókörtet került alkalmazásra. Aktivizáltuk a korábban előkészített vasúti–vízi átrakókörtet és a vízi szállítást a Duna Budapest – É – Győr sza-

kaszán. Engedélyezve lett az elvonuló közlekedési csapatoknál lévő helyreállító anyagok felhasználása. A helyreállítás mérvét az első ütemben *riptónzotti* követelmény szintjén határoztuk meg.

A második és harmadik mozzanatban a gyakorló MN KSZF-ség az MN HVP-re tervezett lét-számban és azt megközelítő összetételben tevékenykedett. Élesen vetődött fel a csoport állományának elégtelensége, mert a *következő területeknek nem voltak szakemberei*:

- hidépítés, híd helyreállítás, hidépítő csapatok alkalmazása;
- közúti biztosítás megszervezése, útforgalmi tervek kidolgozása az MNK területére;
- vasúti, vízi, légi szállítások megszervezése;
- Közlekedési szakanyagellátás.

Az előzőek mellett alapvető problémát okozott a központi diszpécserpont hiánya is.

Hatékony megoldást jelentett a KM operatív csoportjának jelentése, a velük való együttműködés gyors reagálási és problémamegoldó készséget eredményezett.

Célszerű és szükséges a KM-mel kölcsönösen állandó operatív csoportok kiküldése egyeztetett összetételben. Működésük feltételeit a KM, valamint hadtápvezetési pontján létre kell hozni.

Ugyancsak szükséges lenne állandó összekötő tisztek jelenléte az MN MŰF-ség és a PVOP állományából.

Továbbra is célszerű a jelenlegi gyakorlatnak megfelelő jól felkészült közlekedési szaktiszték kiküldése a különböző vezetéki pontokra. Igen fontos az, hogy okmányaik és felkészültségük biztosítsák az MN közlekedési szolgálata átfogó képviselését, legyenek képesek szakszerűen tájékoztatni és adatokat szolgáltatni az adott vezetéki ponton folyó tevékenységhez.

A közlekedési vezető szervezeteknek fel kell készülni szövetséges operatív csoportokkal való ideiglenes, vagy állandó együttműködésre. Állandó vegyes állományú operatív csoport jelenlétével lehet számolni az MN KSZF-ségnél, vasúti szállító operatív csoporttal az MN Katonai Szállítási Főigazgatóságánál, a területi Katonai Szállítási Igazgatóságoknál, az Átrakóköretek parancsnokságánál, közúti operatív csoportokra – ideiglenes jelleggel – a közúti komendáns csapatok parancsnokságain. Részükre munkahelyet és részben híradást kell biztosítanunk. Az együttműködést leegyszerűsítő, kétnyelvű vezetéki okmányok kidolgozása (korszerűsítése) is halaszthatatlan feladatunk.

Összességében bizonyítást nyert, hogy a közlekedési felső vezető szervek képesek voltak a *gyakorlatra beállított feladatokat* megoldani. A katonai közlekedés vezetése működőképes, azonban helyenként sok áttétellel, bonyolult szervezeti struktúrára épülve valósul meg. Az érvényben levő szabályozások és a katonai, valamint a polgári közlekedési szervek korrekt együttműködése eredményeként az országos és területi közlekedési szervek, – különösen a MÁV széleskörű intézkedésekre képesek a katonai feladatok végrehajtása érdekében. Megállapítható azonban, hogy a katonai közlekedési rendszerben koordináló és a különböző szervek erőfeszítéseit egységes rendszerbe foglaló katonai közlekedési vezető szervek (felső és középirányító) alulszervezettek, vezetéki tarta-lékkal nem rendelkeznek váratlan helyzetekre, rendkívüli feladatok megoldására.

*A közlekedési felsővezető szervek vezetéki tevékenysége fejlesztésének alapvető feltételei és fő irányvai a követ-kezők szerint határozhatók meg:*

1. Állandó és ideiglenes, jól felkészített operatív csoportok széles körű alkalmazása a helyzettől és a feladattól függően.
2. A korszerű vezetésgépesítési eszközök (számítógép, korszerű irodatechnikai eszközök) alkalmazásba vétele.
3. Diszpécserpont létrehozása az MN HVP-n a polgári közlekedési vállalatok fejlesztés alatt levő automatizált irányítási rendszereire való közvetlen rácsatlakozással.
4. A HM-KM Együttműködési Megállapodás bázisán kidolgozni az együttes tevékenységeket szabályozó okmányokat.
5. A jelenleginél működőképesebb minden közlekedési szakterületet átfogó közlekedési szolgálatfőnökség alkalmazása az MN HVP-n. A közlekedési biztosítás hadászati jelentősége a követelmény oldaláról igazolja ezt az igényt.

6. A már kidolgozott egységes harcászati-műszaki követelmények alapján légi diszpécservezetési pontok rendszerbe állítása a középírányító közlekedési vezető szerveknél.

7. A katonai közlekedés polgári közlekedési szervekre való ráépülésének szélesítése, ezzel a mozgósítási bázis és az információs rendszer erősítése.

8. A szervezeti struktúra egyszerűsítésével növelni a közlekedési szervek vezethetőségét.

*Néhány további kimunkálást, vagy felső szintű döntési igénylő kérdés is megfogalmazható:*

1. Az MN EHVP betölti-e az MN tartalék hadtápvezetési pont szerepét, mert ebben az esetben az alapvető tervet részére is biztosítani kell.

2. A problémát okozott kiürítési szállítások megkezdésének időpontja a várható harctevékenység zónájából, illetve a kiürítés mélysége.

3. A hadászati készletek széttelepítésekor célszerű egy olyan sávhatár kijelölése, amelyen belül maradva ne legyen szükség a készletek gyors áttelepítésére a várható hadműveletnek megfelelően.

*A cikk terjedelménél fogva csak a főbb területeken szerzett tapasztalatokat, illetve az előrelépést biztosító fő feladatokat és irányokat tartalmazhatja, elsősorban figyelemfelkeltő. A vezetési tapasztalatok teljes körű feldolgozása és hasznosítása jövőbagnyott terv szerint folyik és nyilvánvalóan más vezetési szinteket is érint.*

## **A „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlatot végrehajtott közlekedési katonai szervezetek felkészítésének tapasztalatai**

*Dr. Dobó Ferenc alezredes, a hadtudományok kandidátusa*

Az elmúlt időszakban a terveknek megfelelően lefolytatott „TRANZIT-85” közlekedési rendszergyakorlat minden vonatkozásban eredményes és hasznos volt, egyben gazdag tapasztalatokkal szolgált. Vonatkozik ez a rendszergyakorlatot végrehajtott közlekedési katonai szervezetek felkészítésére is, ahol a gyakorlatvezetőség, de a gyakorlók is olyan tapasztalatokat szereztek, amelyeket hasonló jellegű, de egyéb gyakorlatoknál is célszerű a jövőben figyelembe venni. Aláhúzza ennek a fontosságát az a tény, hogy a lefolytatotthoz hasonló közlekedési rendszergyakorlat csak viszonylagosan ritkán, nagyobb időközönként (öt vagy több évet követően) kerül végrehajtásra, így a tapasztalatok szerzésének lehetősége is csak ezen esetekre korlátozódik. Ebből adódóan nem szabad az elemzés lehetőségét semmilyen vonatkozásban elmulasztani, mert a gyakorlat jellegéből adódóan nemcsak a közlekedési rendszergyakorlatra mint egészre kaphatunk használható adatokat, hanem egyes résztevékenységeinként is, mint például egy-egy béke állományú törzs felkészítése, vagy „M” állománnyal feltöltött egység összekovácsolása. Ezen résztevékenységek viszont évente folynak, tehát az összegzett tapasztalatok részenkénti felhasználására úgyszólván folyamatosan nyílik lehetőség.

A közlekedési biztosítási tevékenység sokrétűsége folytán különböző célú és rendeltetésű közlekedési katonai szervezetek vettek részt a gyakorlaton mint például közúti komendáns egységek, vasúti felépítményi, útépítő és hidépítő egységek, gépkocsiszállító egységek, ideiglenes átrakó körletek, területi vasúti közlekedési katonai szervezetek, és még lehetne tovább sorolni. Emellett ezen szerveknél is az azonos rendeltetésűek más-más tagozatba tartozóak voltak, amely ismét sajátos jelleget adott egy-egy katonai szervezet felkészítésének és munkájának. Mindebből további bizonyítás nélkül is egyértelműen látható a gyakorlat jelentősége, a tapasztalatok fontossága és sokrétűsége.

A gyakorlaton részt vevő közlekedési katonai szervezetek felkészítésének rendje, módja és tartalma a gyakorlat tárgyából, célkitűzéseiből és mozzanatainak tartalmából kiindulva lett megha-