

UNAPREĐENJE BEZBEDNOSTI U SAOBRAĆAJU

Eksplzivno povećanje obima i brzine odvijanja saobraćaja, posebno motornog, jedna je od karakteristika savremenog sveta što, nesumnjivo, unosi veliku dinamiku u privredni i društveni život i doprinosi opštem napretku čovečanstva.

Naročito brzo se razvijao drumski saobraćaj — automobil sa motorom sa unutrašnjim sagorevanjem, za samo 70 do 80 godina, što znači za vreme života jedne generacije, razvio se do masovne proizvodnje snažnih i brzih automobila, sa motorima jačine i preko 150 KS, kojima čovek treba da ovlada, i to pri sve većim brzinama. Upravo zbog toga što ta snaga i brzina sve češće izmaknu kontroli i vlasti čoveka, motorni drumski saobraćaj, kao jedan od fenomena savremenog života, odnosi u saobraćajnim nezgodama i brojne ljudske žrtve i materijalne štete. Ta, i po obimu i po posledicama opasna društvena pojava, zabrinjava ceo svet, pa se intenzivno razmišlja i preduzima mnoštvo mera radi unapređivanja saobraćaja i povećanja bezbednosti učesnika u njemu.

U Jugoslaviji, zemlji sa jednom od najvećih stopa privrednog rasta i najotvorenijih prema svetu,¹ — upravo zbog dinamičkog razvitka privrede, brzog razvitka turizma² i porasta životnog standarda građana — naglo je i osetno povećan broj motornih vozila³ što je, takođe, praćeno velikim brojem žrtava.⁴ Zbog toga i naše društvo,

¹ Naše granice bez viza, a neretko i bez pasoša, prelaze građani 42 zemlje.

² Prema podacima Saveznog komiteta za turizam, u 1976. godini naše granice je prešlo 110 miliona putnika, od kojih 75 miliona stranaca, mahom motorizovanih.

³ U Jugoslaviji je motornih vozila bilo: 1939. godine 26.000, 1945. godine 31.000, 1955. godine 60.000, 1965. godine 411.000, 1975. godine 2.108.000.

⁴ Zadnjih godina prosečno godišnje oko 40.000 saobraćajnih nezgoda, sa oko 4.000 poginulih lica, što znači da dnevno u našem saobraćaju nestaje desetak ljudskih života.

kao deo savremenog sveta, ulaže značajne napore da se broj nezgoda i njihove posledice svedu u što prihvatljivije granice, čime se povećava sigurnost ljudi i imovine u saobraćaju.

Taj društveni napor utoliko je složeniji i značajniji što motornim vozilima u nas upravlja masa od preko dva miliona vozača različitog stepena obučenosti — osposobljenosti za učešće u saobraćaju, zatim psihičkog i fizičkog zdravstvenog stanja, doba starosti, navika, temperamenta, karaktera, shvatanja o opasnosti u saobraćaju, itd. Tome svakako treba dodati i nerazvijenu putnu mrežu i neodgovarajuće stanje saobraćajnica i sistema singalizacije, zatim druga vozila učesnika u saobraćaju (bicikli, zaprežna vozila i slično), inostrana vozila (turizam, tranzit i sl.), koncentraciju velikog broja vozila na relativno malom prostoru (gradovi, turistička područja), različite vremenske uslove u kojima se odvija saobraćaj, itd. Sve to, na određen način — pojedinačno i kao celina, usložava situaciju u saobraćaju u kojoj, delovanjem različitih faktora, nastaju i negativne društvene pojave, odnosno štetne posledice.

Sve analize (u nas i u svetu) pokazuju da je čovek glavni činilac u saobraćaju, zapravo da on, svojom krivicom, svake godine prouzrokuje 75 do 90% od ukupnog broja saobraćajnih nezgoda. Pri tom je redosled glavnih uzroka saobraćajnih nezgoda koji potiču od vozača kao subjekta sledeći:

- prevelika brzina prema postojećoj saobraćajnoj situaciji i uslovima;
- nepropisno preticanje upadanjem u »makaze«;
- vožnja pod uticajem alkohola, i
- neustupanje prava prvenstva prilikom izlaska sa sporednog na glavni put.

U ogromnim naporima koje čini naša zajednica da bi drumski saobraćaj bio što organizovaniji a time i stepen bezbednosti ljudi i sigurnosti imovine što veći, izgradnjom novih puteva, proizvodnjom i nabavkom sve bezbednijih vozila, savremenom kontrolom i regulisanjem saobraćaja itd., problem se samo delimično rešava. Ne manji značaj imaju napori usmereni na to da se obuci i vaspitanju vozača kao glavnog aktera u saobraćaju pokloni što veća pažnja, i to u svim socijalnim sredinama. Pri tom je veoma značajno da, u procesu obuke i vaspitanja, svaki učesnik u saobraćaju shvati da vozilo može biti i opasno sredstvo, a nepropisno i neodgovorno učešće u saobraćaju opasna radnja; da prekršaj ili greška dovode u opasnost ljudske živote i materijalna sredstva, čime akter saobraćajne nezgode snosi i određenu zakonsku i moralnu odgovornost.

Naša armija je zasićena brojnom neborbenom i borbenom tehnikom. U procesu savremeno organizovanog obučavanja i vaspitanja, armijski sastav se veoma brzo osposobljava za uspešno rukovanje svim vozilima koja se danas nalaze na upotrebi, što znači i za njihovo održavanje i eksploataciju. Međutim, broj tih vozila svakog dana je sve veći, a njihove karakteristike sve složenije, čime i učešće u javnom saobraćaju postaje sve složenije. Dinamičan život jedinica, sve veći broj vežbi i kretanja vojnih kolona u javnom saobraćaju i sl., nameću nove obaveze i dodatne napore svim komandama, sem ostalog i u pogledu osposobljavanja vojnih vozača i starešina jedinica za učešće u javnom saobraćaju. Ovo tim pre što praksa pokazuje da su najčešći uzroci saobraćajnih nezgoda u jedinicama: nedovoljno obučeni vozači; nedisciplinovanost vozača i starešina jedinica; nepotpuno obezbeđenje vojnih kolona organima za regulisanje saobraćaja (vojna policija i saobraćajna milicija) i sl.

S druge strane, u našim uslovima i najveći rezultati na vežbama i gađanjima znatno gube od vrednosti ako su ljudi na njima izloženi opasnosti, a pogotovu ako dođe i do nezgoda sa tragičnim posledicama. Zbog toga obuka i vaspitanje vojnika i starešina, a posebno vojnika vozača, za vešto i disciplinovano ponašanje u javnom saobraćaju prilikom upravljanja borbenim i neborbenim vozilima — ima izuzetan značaj. Ispravna borbeno i neborbeno vozilo, i obučeni i osposobljeni vozači, značajni su činioci borbene i moralno-političke vrednosti svake jedinice. O značaju tih činilaca svedoči i podatak da vojnici vozači u pojedinim krupnim jedinicama JNA — u kojima se obuci i vaspitanju vozača, ispravnosti vozila i drugim pitanjima iz domena bezbednosti saobraćaja prilazi organizovano i planski — za 4 do 5 godina pređu i od 10 do 12 miliona kolimetara bez težih saobraćajnih nezgoda i, naročito, ljudskih žrtava, što je i sa stanovišta borbene spremnosti i moralno-političkog stanja u vojnim kolektivima veoma značajno.

Analize saobraćajnih udesa pokazuju da saobraćajne nezgode u najvećem broju slučajeva prouzrokuju vojnici po dolasku iz automobilske nastavnice u trupne jedinice, zbog čega sve komande jedinica doobuci upravo tih kategorija vozača moraju poklanjati izuzetnu pažnju. U stvari, od stepena organizovanosti i kvaliteta izvođenja doobuke tih vozača u dobroj meri zavise: uspešnost izvršenja zadataka; način i kvalitet održavanja motornih vozila; stepen bezbednosti saobraćaja unutar i van jedinice.

Vojnici vozači motornih vozila, traktora i samohodnih oruđa se, po završetku stručne obuke u automobilskim nastavnim centrima, upućuju u formacijske jedinice i nastavljaju obuku po planu i programu svojih matičnih jedinica roda — službe, kao i *stručnu obuku* po programu za vozače. Za obuku iz stručnog dela programa vozači se grupišu na odgovarajućem nivou. Ona se izvodi u okviru 15 motočasova vožnje, i to na motornim vozilima kojima će vojnici vozači biti zaduženi.

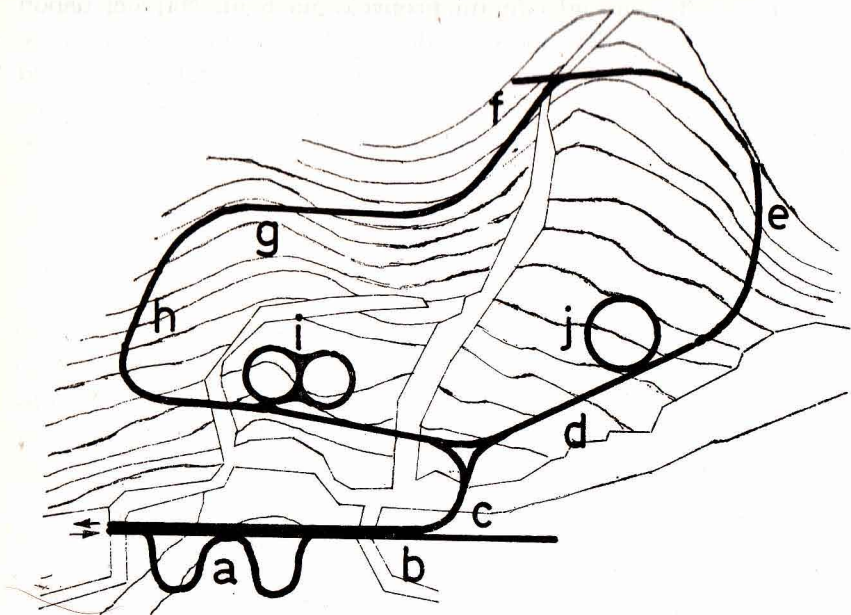
Kao jedna od veoma uspešnih praktičnih mera za što potpunije realizovanje zahteva doobuke vozača u jedinicama — garnizonima, čime ona postaje organizovanija i efikasnija — jeste izgradnja i korišćenje *garnizonskog poligona*. Praksa pokazuje da takav objekat može da ima izuzetan značaj za doobuku vozača po njihovom dolasku iz centara u jedinice.

Cilj doobuke jeste da vozač pobliže upozna i u praksi što uspešnije iskoristi osobine motornog vozila kojim se zadužuje u jedinici, i to pre uključivanja u javni saobraćaj. Osnovni elementi takve doobuke jesu teorijski deo i praktična vožnja, u kojoj se simuliraju lokalni (gradski) i terenski uslovi.

Garnizonski poligon pruža izvanredne uslove za programsko izvođenje doobuke vozača i proveru njegove spremnosti za izlazak u javni saobraćaj. Pri tom se, u okviru drugog i trećeg dela doobuke, praktično izvode individualna vožnja i vožnja u koloni (kolonska vožnja), i to u različitim vremenskim uslovima i saobraćajnim situacijama.

Na garnizonskom poligonu moguće je veoma uspešno oživotvoriti osnovne principe u doobuci vozača: *jednostavnost i postupnost* (vozač rešava problem po problem i dok ne reši jedan ne prelazi na drugi); *razumljivost* (vozač treba potpuno da razume ono što se od njega traži i značenje određenih pojmova sa kojima se susreće); *proverenost* (moguć je stalan uvid u rezultate rada i postupaka vozača u različitim situacijama, što olakšava pravilan sud starešina o stepenu obučenosti i kvalitetu vojnika vozača) i *masovnost* (doobukom su obuhvaćeni svi vojnici vozači i starešine koje poseduju vozačku dozvolu u jedinici).

U doobuci na garnizonskom poligonu moguće je — i u obradi određenih elemenata vožnje i u proveru usvojenih znanja — veoma efikasno primeniti metode: razgovora; objašnjenja, demonstracija i vežbanja.



- a — vožnja po serpentinama; b — prelaz preko pruge; c — vodena prepreka;
 d — bočni nagib u pravcu; e — vožnja na usponu; f — vožnja preko navoza;
 g — vožnja po kupiranom terenu; h — suženje puta; i — vožnja po osmici;
 j — paralelna vožnja u krivini.

OPIS POLIGONA KAO NASTAVNOG OBJEKTA TRUPE

Analiza saobraćajnih nezgoda u JNA, razmatrana po elementima vožnje koji, po kvantitetu i po kvalitetu, nisu bili zastupljeni tokom obuke, ukazuje na neophodne operacije koje bi vozači u procesu doobuke morali da savladaju. A da bi se sve te operacije što efikasnije izvele, razume se u skladu sa potrebama i zahtevima JNA — na garnizonskom poligonu treba izgraditi određene objekte kojima se simuliraju određeni terenski uslovi.

Poligon koji se ima u vidu prilikom ovih razmatranja projektovan je prema tehničko-eksploatacionim osobinama terenskih i teretnih vozila zastupljenih u JNA. To je bilo neophodno pošto su se, radi potpunije obuke, želela koristiti sva terenska vozila JNA izuzev vozila GMC, oklopnih transportera i ostalih borbenih vozila i inžinjerijskih mašina.

Lokaciju na kojoj je poligon izgrađen karakteriše veliki pad (do 20%). Dužina poligonske staze iznosi 1.139,23 m, a sa preprekama 1.615 m. Kretanje po poligonu je pretežno jednosmerno. Širina poli-

gonske staze je 3, a na određenim preprekama 5 m. Najveći uspon je 18⁰%, a pad 13⁰%. Maksimalna dozvoljena brzina kretanja je 25 km/č. Na poligonu je postavljeno 10 prepreka, sa podlogom od asfalta (prepreke označene u ovom tekstu slovima C, D, F i G su izvedene od armiranog betona), dok je na ostalom delu podloga od nabijene zemlje.

SISTEM OD DESET PREPREKA

Na poligonu za doobuku vozača obezbeđeni su uslovi čijim se savlađivanjem ostvaruje: pravilno korišćenje upravljačkog mehanizma, snage vozila (sa i bez tereta) i odgovarajućih brzina (upoznavanje sa različitim tipovima vozila); mogućnost pravilne procene dimenzije vozila i prolaza kroz uska grla; upoznavanje vozača sa osobinama vozila pri vožnji kroz vodu, po peskovitom terenu i pri izlasku iz vodene prepreke, uvežbavanje kretanja na velikim usponima (padovima) u kolonskoj vožnji; pravilno korišćenje vozila po terenu izrazitog bočnog nagiba; vožnja u različitim vremenskim uslovima; savlađivanje određenih operacija u kolonskoj vožnji koje prethode prolazu kroz specifične prepreke; savlađivanje načina komuniciranja između vozila pomoću barjačica i svetlosnih signala u kolonskoj vožnji.

Da bi se mogao pratiti uspeh vozača u savlađivanju prepreka; utvrđeni su kriterijumi za ocenjivanje koji se izražavaju vremenskim jedinicama u toku kojih se moraju savladati određene prepreke. Te vremenske jedinice dobijene su na osnovu prosečnih vrednosti prolaza za svaku prepreku, što je utvrđeno merenjima na licu mesta. Prepreke su izvedene tako da ih i prosečan vozač može savladati, a uvid u uspeh svakog vozača dobija se rangiranjem iskazanim vremenskim jedinicama.

Na poligonu je postavljeno 10 prepreka, tako da je omogućeno izvođenje pojedinih operacije vožnje i prema Pravilu transportnih jedinica OS.

• *Prepreka »A«* — *»Sinusonda«* predstavlja površinu predviđenu za simulaciju kretanja po serpentinama. Sastoji se od nekoliko uzastopnih krivina izgrađenih na terenu nagiba 5⁰%, unutrašnjeg radijusa 9 i spoljnog 14 m. Služi za uvežbavanje kretanja kroz serpentine u individualnoj i kolonskoj vožnji (sa svim radnjama koje tome prethode: držanje rastojanja, prilagođena brzina i sl.) i za pravilno korišćenje upravljačkog mehanizma. Praktično, od vozača se traži da proceni brzinu kojom može da prođe prepreku bez kočenja, uz

pravilno korišćenje upravljačkog mehanizma (bez »motanja« u mestu). Prepreka je tako izgrađena da omogućava prelaz i vozila sa oruđima.

- *Prepreka »B«* — železnička pruga sastoji se od železničkih šina dužine 10 m, postavljenih poprečno preko kolovoza. Tu je, kao neophodna, i vertikalna signalizacija koja obaveštava učesnike u vožnji o nailasku na železničku prugu, a postavljen je i znak opasnosti A-37 (približavanje prelazu puta preko železničke pruge bez branika). Prepreka omogućava vozačima da pravilno procene određena rastojanja i da se upoznaju sa neophodnim radnjama koje se izvode u kolonskoj vožnji pri nailasku na železničku prugu.

- *Prepreka »C«* — vodena prepreka predstavljena je površinom predviđenom za simulaciju vožnje kroz vodu. Nivo vode je promenljiv (zavisno od tipa vozila), prepreka je široka 3, a duga 20 m. Služi za upoznavanje vozača sa ponašanjem vozila pri nailasku na prepreke te vrste, kao i sa radnjama koje mora preduzeti neposredno pre početka savlađivanja prepreke gazom. Na drugoj strani prepreke predviđeno je postavljanje učvršćenog stubića na zemljištu, što omogućava i izvođenje »izvlačenja vozila čekrkom«. Obuka u pravilnom savlađivanju prepreke učvršćuje samopouzdanje vozača i oslobađa ga straha koji se obično javlja pri nailasku na takve prepreke. Pored staze postavljena je tabla koja obaveštava vozača o radnjama koje je neophodno uraditi pre ulaska u vodu. Na izlazu iz vodene prepreke postavljena je tabla koja obaveštava o radnjama koje se moraju preduzeti pre nastavljanja normalnog kretanja (npr. proveravanje rada kočnica).

- *Prepreka »J«* — »omča« izvedena je sa minimalnim radijusom od 9 i maksimalnim od 18 m, na terenu poprečnog nagiba 3‰. Na njoj se izvodi uvežbavanje paralelne vožnje dvaju vozila kroz krivinu. Od vozača se zahteva pravilno savlađivanje upravljačkog mehanizma, odabiranje korektne brzine i striktno korišćenje trake za vožnju, jer se i na terenu vrlo često udvajaju kolone (u gradskoj vožnji je to znatno češće kad se menjaju pravci kretanja prilikom prolaska kroz raskršnicu).

- *Prepreka »D«* — bočni nagib u pravcu simulira terenske uslove karakteristične za izrazito kupirana zemljišta. Na pravcu dužine 54 m izveden je veštački bočni nagib od 27‰, dužine 18 m, a od vozača se zahteva da korektno izabranom brzinom savlada ovu prepreku.

- *Prepreka »E«* — krivina na usponu služi za uvežbavanje manipulisanja ručnom kočnicom i pravilno savlađivanje komandi: up-

ravljač-papuča za ubrzavanje. — ručna kočnica i neophodne operacije u kolonskoj vožnji. Radijus krivine je 40 m, a izvedena je sa usponom od 15%. Na ulazu u prepreku postavljena je tabla koja obaveštava vozača o postupcima koje mora da preduzme u vožnji po brdsko-platinskom terenu.

• *Prepreka »F«* — *navoz za vozila* simulira suženje na putevima kada se od vozača zahteva da dobro poznaje gabaritne dimenzije vozila i proceni mogućnost prolaza. Izgrađena je na pravcu dužine 19 m. Vozač mora dobro da drži pravac. U slučaju da su takve prepreke na konkavnoj vertikalnoj krivini, usled neprilagođene brzine vozilo može da »iskače« i skrene sa pravca, što još jednom upozorava na potrebu pravilnog korišćenja (vladanja) upravljačkim mehanizmom.

• *Prepreka »G«* — *vožnja po kupiranom terenu* podrazumeva pravilno rukovanje upravljačkim mehanizmom, i istovremeno omogućava sagledavanje i savlađivanje izvesnih oscilacija koje se sa vozila prenose na vozača. Dužine je 29 m, sastavljena od više uzastopnih talasastih površina. Učestalost »talasa« data je u funkciji tehničko-eksploatacionih osobina vozila koja se kreću poligonom.

• *Prepreka »X«* — *suženje puta* stvara kod vozača utisak (i usled perspektive) da je put izuzetno uzak i da sa vozilom neće moći da prođe posmatranu deonicu. Dužina prepreke je 40 m, širina staze je promenljiva (od 2,5 do 5 m), a pad je 13%. Na ulazu u prepreku tabla obaveštava vozača o radnjama koje mora preduzeti u slučaju individualne i kolonske vožnje pri nailasku na »uska grla«.

• *Prepreka »I«* — *»osmica«* izvedena je bez bočnog nagiba, što znači da vozač kroz nju mora proći minimalnom brzinom. U obliku je »osmice«, radijusa 9 i 14 m. Na »osmici« je mogućna i vožnja unazad. Od vozača se zahteva da stalno prati krivinu, da vozi u »cik-cak«, jer to u određenoj situaciji na terenu takođe može biti potrebno.

OPERACIJE, BROJ ČASOVA, NAČIN OBUKE

Na poligonu se izvode i individualna i kolonska vožnja. Pri individualnoj se vozači, najpre, upoznaju sa karakteristikama poligona, vrstama prepreka i radnjama koje moraju preduzeti. Prvi deo pripreme se sastoji iz obnavljanja određenih nastavnih jedinica i teoretske nastave (ponašanje vozila na usponu i padu, pri nailasku na vodene prepreke, i sl.). Po završetku tog dela obuke vozači se puštaju

pojedinačno na poligon gde savlađuju prepreku za preprekom po već utvrđenom redosledu i usvojenim principima (dok ne savladaju jednu ne prelaze na drugu). Radi uspešnijeg kontrolisanja kvaliteta vožnje uvedene su iskustvene norme za savlađivanje prepreka (važe za normalne vremenske uslove). Norme su osnovni pokazatelj uspešnosti savlađivanja pojedinih prepreka. Vozači menjaju tipove vozila da bi u toku doobuke sa svakim jednom prošli poligon. Na taj način se potpuno upoznaju sa osobinama vozila, i to ne samo teoretski već i nizom praktičnih radnji i postupaka.

Kolonska vožnja jedan je od najčešćih oblika vožnje u JNA. Broj vozila u koloni menja se u zavisnosti od situacije — izvodi se u različitim vremenskim uslovima i na različitim terenima. U drugom delu doobuke, kolonska vožnja se realizuje primenom svih pratećih elemenata i radnji. Prema datim uslovima i elementima poligona, broj vozila u koloni kreće se od 5 do 8, zavisno od tipa vozila. Na ulazu u poligon postavljeno je nekoliko tabli sa obaveštenjima o brzinama koje vozači koriste pri vožnji u koloni, danju i noću, kao i rastojanju između vozila u koloni. Semafor na ulazu u poligon reguliše ulazak vozila na stazu u određenim intervalima — 10 do 15 sekundi kada je rastojanje između vozila 50 m a brzina kretanja 20 km/č. Vozila se u koloni kreću prema ustaljenim signalima za motorizovane kolone, koji se barjačićima ili svetlećim signalom prenose od čelnog vozila, pri čemu se uvežbava i komuniciranje između vozila.

Na poligonu se, u kasnijoj fazi, predviđa postavljanje uređaja za veštačku kišu i maglu. Vožnja po magli je, inače, naročito opasna, a pojedine krajeve naše zemlje upravo karakterišu česte pojave tzv. rafalne magle koja može da bude uzrok brojnih saobraćajnih nezgoda, neretko i sa tragičnim posledicama.

Na osnovi plana i programa stručne i borbene obuke i vaspitanja vojnika vozača motornih vozila u JNA, predviđena je realizacija 15 moto-časnova (m/č) obuke u jedinici koje treba ostvariti za 30 nastavnih časova. Fond od 30 nastavnih časova (n/č) koristi se po sledećem: 2—3 n/č upoznavanje sa TE osobinama motornih vozila sa kojima vojnici upravljaju u jedinicama: 12 n/č vožnje po poligonu (5 n/č za savlađivanje prepreka pojedinačno, a 7 m/č za savlađivanje prepreka u kolonskoj vožnji — 3 n/č u toku dana, od kojih 20—30 minuta vožnje pod zaštitnom maskom u dva intervala sa prekidima, i 4 n/č u toku noći, od kojih 20—40 minuta vožnje pod zamračenim svetlima); preostali nastavni časovi se koriste za upoznavanje sa lokalnim uslovima i propisima (u prvo vreme ono se izvodi u okviru

teorijske nastave prikazivanjem određenih filmova, gradskih situacija, sa težištem na najkritičnijim mestima, a u kasnijoj fazi bilo bi potrebno sagledati svrsishodnost izgradnje poligona za simuliranje gradskih uslova vožnje) i za teorijsku nastavu u kojoj se obrađuju određene teme iz bezbednosti i tehničke vožnje.

MOGUĆNOSTI DOOBUKE STAREŠINA I AMATERA

Pored osnovne namene, garnizonski poligon služi i za takmičenje; obuku vojnika ostalih rodova; kondicionu obuku u vožnji motornim vozilima sa aktivnim starešinama garnizona; obuku i kontrolu znanja vozača — obveznika iz građanstva, itd.

Sama činjenica da poligon nije svakodnevno zauzet za doobuku vozača ukazuje na mogućnost da se na njemu određenih dana, u skladu slobodnih aktivnosti vojnika, organizuju takmičenja vozača. Takva takmičenja su jedan od vidova podizanja stepena borbene gotovosti, a u isto vreme za učesnike i posmatrače imaju stimulativni i zabavni karakter. Takmičenje nema karakter relija, jer je sastav učesnika homogen i ono pred širim, specifičnim auditorijumom, pokazuje stepen obučenosti i spremnosti vozača.

Poligon je moguće koristiti i za ono što je specifično u obuci vojnika ostalih rodova, kao što je izviđanje puta, miniranje i dr. Način upotrebe poligona za vojnike pojedinih rodova prvenstveno je stvar programa i planova nadležne komande.

U svakom slučaju, na poligonu je postavljena neophodna saobraćajna oprema, a pre svega vertikalna signalizacija koja omogućava vozačima da ga pravilno koriste. Ukupno su postavljena 44 saobraćajna znaka i 6 tabli sa obaveštenjima.

Poligon, dakle, ima dominantnu ulogu u kvalitetnom poboljšanju doobuke vozača, čime se postiže i potpunija bojeva gotovost jedinica, tj. spremnost vojnika za uključivanje u javni saobraćaj. On se uspešno koristi za pripremu starešina u izvođenju obuke i za njihovu doobuku u korišćenju svih tipova motornih vozila kojima raspolaže jedinica. Ovakvi poligoni mogu se izgraditi u svim garnizonima uz korišćenje pogodnosti zemljišta kojim skoro svaki garnizon raspolaže, a može se koristiti i deo uređenog kasarnskog kruga, čime se još više smanjuju relativno minimalni troškovi izgradnje sopstvenim snagama i sredstvima.

Praksa ukazuje da je u većim garnizonima neophodno organizovati doobuku vojnika sa vozačkom dozvolom iz građanstva i da oni vojnici koji s uspehom polože vojno-vozački ispit pored osnovnog

VES-a dobijaju i dopunski VES vozača, jer bi ih tako jedinice s uspehom mogle koristiti za upravljanje motornim vozilima na vežbama, uzbunama i drugim zadacima. Drugim rečima, ako u jednom puku (ili divizionu) postoji tridesetak takvih vozača, na taj način se rešava osnovni problem popune sa vozačima pri izvršenju zadataka. Konkretno, ako je vojnik regrutovan za punioca, dodavača i sl. u topovskom odeljenju, on, ujedno, može biti i vozač, jer je u građanstvu stekao »B« kategoriju, a u JNA izvršio doobuku i preobuku na vojnom motornom vozilu, tako da mu se osnovni VES ne menja, a osposobljen je za izvršavanje vrlo važne vojne funkcije.