

Analýza rizik specifických vojenských výcviků

Lucie Poláčková

Bakalářská práce
2017



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení
Ústav krizového řízení
akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lucie Poláčková**
Osobní číslo: **L14356**
Studijní program: **B3909 Procesní inženýrství**
Studijní obor: **Ovládání rizik**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Analýza rizik specifických vojenských výcviků**

Zásady pro vypracování:

1. Vymezte právní rámec, vojenskou terminologii a postupy získávání oprávnění k řízení vozidel ozbrojených sil.
2. Analyzujte a vyhodnoťte rizika vyplývající z výuky a řídičského výcviku.
3. Navrhněte a definujte doporučení ke zlepšení a zvýšení bezpečnosti při řídičském výcviku.

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

[1] TICHÝ, Milík. Ovládání rizika: analýza a management. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2006. xxvi, 396 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 80-7179-415-5.

[2] HORÁK, Rudolf et al. Průvodce krizovým plánováním pro veřejnou správu: [prevence řešení mimořádných krizových situací]. Praha: Linde, 2011. 456 s. ISBN 978-80-7201-827-7.

[3] DZIAKOVÁ, Olga. Vojenská psychologie. Vyd. 1. Praha: Triton, 2009. 544 s. Psyché. ISBN 978-80-7387-156-7.

Další literatura dle doporučení vedoucího práce.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Slavomíra Vargová, PhD.

Ústav krizového řízení

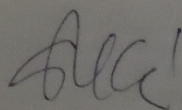
Datum zadání bakalářské práce:

3. února 2017

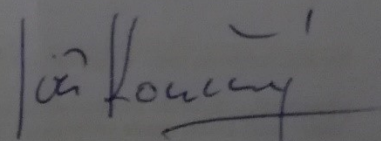
Termín odevzdání bakalářské práce:

15. května 2017

V Uherském Hradišti dne 20. února 2017



doc. RNDr. Jiří Dostál, CSc.
děkan



Ing. et Ing. Jiří Konečný, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹⁾;
- bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²⁾;
- podle § 60³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60³⁾ odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se bakalářská práce skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Uherském Hradišti 10.5.2014

.....
podpis studenta

¹⁾ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy. Vysoká škola disertační práce nezveřejňuje, byla-li již zveřejněna jiným způsobem.

(2) Bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

(4) Vysoká škola může odložit zveřejnění bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce nebo jejich částí, a to po dobu trvání překážky pro zveřejnění, nejdéle však na dobu 3 let. Informace o odložení zveřejnění musí být spolu s odůvodněním zveřejněna na stejném místě, kde jsou zveřejňovány bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce, již se týká odklad zveřejnění podle věty první, jeden výtisk práce k uchování ministerstvu.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výtěžku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výtěžku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Tato práce se zabývá analýzou rizik řídičského výcviku u Armády České republiky, která je uvedena na konkrétním případu specifického kurzu k získání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil. Nabízí řešení, jak rizikům předcházet nebo je účelně a rychle řešit. Výsledkem práce je výčet všech možných rizik, které mohou při teoretické výuce a praktickém řídičském výcviku nastat, kdy při pojetí komplexnosti této práce ji lze brát jako doplňující materiál při teoretické výuce řídičského výcviku.

Klíčová slova: řídič, armáda, autoškola, riziko, vozidlo

ABSTRACT

This work deals with the analysis of the risk of driver training in the Army of the Czech republic listed in the particular case of the specific course to obtain a certificate to drive vehicles of the armed forces. Offers a solution to preventing risks or is effectively and quickly dealt with. The result of the work is the enumeration of all possible risks, which may, in the theoretical lessons and the practical driving course occur and the presentation of their possible solutions, when the concept of the complexity of this work it can be taken as a supplementary material in the theoretical teaching of driver training.

Keywords: driver, army, driving school, risk, car

Chtěla bych poděkovat kolegům z práce za trpělivé odpovídání na mé nekončící dotazy, rodině za podporu, spolužákům, kteří se stali mou druhou rodinou a vedoucí práce Ing. Slavomíře Vargové, PhD.

OBSAH

ÚVOD	9
I TEORETICKÁ ČÁST	10
1 VŠEOBECNÉ INFORMACE	11
1.1 VŠEOBECNÉ POJMY	11
1.2 VOJENSKÁ TERMINOLOGIE	13
2 ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOST	16
2.1 ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOST ŘIDIČŮ VOZIDEL OZBROJENÝCH SIL.....	16
2.2 POSUZOVÁNÍ ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOSTI ŽADATELŮ O ZÍSKÁNÍ OŘVOS	17
2.3 POSUZOVÁNÍ PSYCHICKÉ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ VOZIDEL OZBROJENÝCH SIL.....	17
3 ZÍSKÁNÍ OSVĚDČENÍ K ŘÍZENÍ VOZIDEL OZBROJENÝCH SIL	20
3.1 SKUPINA V-B	20
3.1.1 Výuka	22
3.1.2 Výcvik	24
3.1.3 Zkouška	30
4 ANALÝZA RIZIK	32
4.1 METODA „WHAT IF“	34
4.2 MATICE	35
4.3 POLOSTRUKTUROVANÉ ROZHOVORY	35
II PRAKTICKÁ ČÁST	36
5 ANALÝZA RIZIK PŘI VÝCVIKU	37
5.1 CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE	37
5.2 IDENTIFIKACE RIZIK – POLOSTRUKTUROVANÉ ROZHOVORY	37
5.2.1 Rozhovory	38
5.3 IDENTIFIKACE RIZIK – „WHAT IF“	41
5.4 ANALÝZA RIZIK – MATICE	50
5.5 HODNOCENÍ	53
ZÁVĚR	55
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	56
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	58
SEZNAM OBRÁZKŮ	59
SEZNAM TABULEK	60
SEZNAM PŘÍLOH	61

ÚVOD

Stejně tak jako zdravotnická zařízení nefungují bez svých sestřiček či instrumentárek nemůže jakákoliv armáda fungovat bez svých pěšáků a řidičů. Ani jedni z nich se neřadí do popředí prestižnosti, každopádně jejich význam a potřeba je na úplně stejné úrovni jako je ve zdravotnictví neurochirurg a ve vojsku velící důstojník.

Nepostradatelnost vojenských řidičů je pochopitelná z více hledisek, a proto je důležité si uvědomit, že jejich příprava musí být neméně kvalitní a náročná jako jejich samotné plnění úkolů. Je proto nasnadě si uvědomit, že výuka a výcvik řidičů nebude nic obyčejného a jednoduchého a je potřeba tomu věnovat velmi precizní přípravu.

Cílem bakalářské práce je obsáhnout co nejvíce rizik, které mohou nastat právě při řídičském výcviku, který je specifickým pro tuto práci a snažit se je zanalyzovat a pokusit se najít optimální řešení pro jejich předcházení či řešení za předem daných podmínek.

Rizika si názorně popíšeme na jednom specifickém řídičském kurzu, ve kterém probíhá teoretická výuka i praktický výcvik, aby bylo dosaženo reálné představy. Z daného řídičského kurzu si zohledníme co nejvíce možných nastalých rizik, která vyplývají z mé vlastní zkušenosti, neboť jsem kurz nedávno absolvovala a také z mnoholetých poznatků učitelů-instruktorů, kteří v tomto kurzu vyučují dlouhá léta a jsou pro tuto práci velmi kvalifikovanými odborníky na danou problematiku.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 VŠEOBECNÉ INFORMACE

Vzhledem ke specifikaci vojenského výcviku na řídičský je potřeba si vymezit důležité pojmy a definice, ze kterých se vychází jak pro civilní řídičské odvětví, tak i pro to vojenské. Je potřeba si uvědomit, že vojenské předpisy v tomto odvětví primárně čerpají z civilních zákonů a předpisů, které nám mnohé stanovují a vojenské předpisy nadále různě upravují, doplňují a mění tyto podstaty z legislativ.

Pojmenujeme si tedy důležité všeobecné pojmy a vojenskou terminologii, abychom předešli neúplnému výkladu, který je v tomto případě absolutně nepřípustný, neboť v konečném důsledku se jedná o lidský život, který díky malé chybě může být zmařen jen proto, že jsme si špatně vyložili základní a důležité definice, které celou naši řídičskou kariéru provázejí, ať už jste vojáky Armády České republiky nebo civilistou.

1.1 Všeobecné pojmy

Začneme tedy všeobecnými pojmy známé každému řídiči nehledě na svou profesi, neboť i vojenský řídič musí mít civilní řídičské oprávnění, aby mohl funkci řídiče vykonávat i v uniformě.

Základní pojmy a definice čerpáme ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Pro většinu z nás je to opakování z autoškoly, nicméně každá legislativa se postupně vyvíjí či nepatrně mění a je zde velmi důležité, abychom výklad zákona pochopili naprosto přesně, protože neznalost zákona neomlouvá a jeden Váš omyl v pozici řídiče, může mít nedozírné následky.

Zde si uvedeme nejpodstatnější pojmy:

- **účastník provozu na pozemních komunikacích** je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích,
- **provozovatel vozidla** je vlastník nebo jiná osoba, která je jako provozovatel zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu nebo obdobné evidenci jiného státu,
- **řídič** je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řídičem je i jezdec na zvířeti,
- **vozidlo** je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj,

- **motorové vozidlo** je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus,
- **jízdní souprava** je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel,
- **nesmět ohrozit** znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nevzniklo žádné nebezpečí,
- **nesmět omezit** znamená povinnost počínat si tak, aby jinému účastníku provozu na pozemních komunikacích nebylo nijak překáženo,
- **stát** znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení,
- **zastavit** znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu,
- **zastavit vozidlo** znamená přerušit jízdu z důvodu nezávislého na vůli řidiče. [1]

Měli bychom si uvést, že zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů byl dnem 31. 12. 2015 změněn zákonem č. 268/2015 v souvislosti se změnou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Zákon reaguje na nové rozdělení dálnic v ČR a mimo jiné upravuje maximální dovolenou rychlost na silnicích I. třídy označených jako "silnice pro motorová vozidla".

Z §18 nám vyplývá, že:

- rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, předpokládanému stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, její kategorii a třídě, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

Řidič nesmí:

- snížit náhle rychlost jízdy nebo náhle zastavit, pokud to nevyžaduje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích,
- omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích, zejména bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním.

Dále si ještě upřesníme právní normy týkající se rychlosti:

- řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti nepřevyšující 3 500 kg a autobusu smí jet mimo obec rychlostí nejvýše 90 km/h⁻¹; na silnici pro motorová vozidla rychlostí nejvýše 110 km/h⁻¹ a na dálnici rychlostí nejvýše 130 km/h⁻¹. Řidič jiného motorového vozidla smí jet rychlostí nejvýše 80 km.h⁻¹,
- v obci smí jet řidič rychlostí nejvýše 50 km/h⁻¹, a jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla, nejvýše 80 km/h⁻¹,
- řidič nesmí překročit nejvyšší povolenou rychlost vozidla, a jde-li o jízdní soupravu, nejvyšší povolenou rychlost žádného z vozidel soupravy,
- místní úpravou provozu na pozemních komunikacích podle § 61 odst. 2 lze nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavců 3 a 4 snížit. Jde-li o dálnici nebo silnici pro motorová vozidla bez směrově oddělených jízdních pásů, sníží se nejvyšší dovolená rychlost na nejvýše 90 km/h⁻¹,
- Místní úpravou provozu na pozemních komunikacích podle § 61 odst. 2 lze nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 4 zvýšit, maximálně však o 30 km/h⁻¹. Na silnici pro motorová vozidla se směrově oddělenými jízdními pásy lze zvýšit i nejvyšší dovolenou rychlost podle odstavce 3, maximálně však o 20 km/h⁻¹. [2]

1.2 Vojenská terminologie

Všeobecné pojmy pro civilní i vojenský sektor jsou identická, avšak je potřeba doplnit je o vojenskou terminologii, která nám specifikuje a upřesňuje naši problematiku řídičského výcviku. Uvedeme si některé důležité pojmy a termíny, jež jsou zaneseny ve vojenském předpise Všeob P-37 stanovující základní pravidla používání vozidel v rezortu Ministerstva obrany se zřetelem k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích i mimo ně a v návaznosti na právní předpisy, které rozpracovává a konkretizuje. Stanoví-li právní normy pro používání vozidel ozbrojených sil České republiky výjimky, předpis výjimky upřesňuje a současně určuje i další podmínky používání vozidel v rezortu Ministerstva obrany. [3]

Všeobecná ustanovení použitá pro účely předpisu:

- **útvár** – vojenský útvár, vojenský záchranný útvár nebo vojenské zařízení,
- **provozovatel** – velitel (náčelník, ředitel) útvaru nebo jiný vedoucí zaměstnanec na roveň mu postavený (dále jen velitel útvaru). Jiní zaměstnanci útvaru mohou jed-

nat jménem provozovatele pouze v rozsahu stanoveném vnitřním předpisem útvaru,













- **služební vozidlo** – vozidlo ozbrojených sil České republiky nebo jízdní souprava (tažné vozidlo s přívěsem, návěsem a jejich kombinace) vozidel ozbrojených sil České republiky,
- **nevlastní vozidlo** – motorové vozidlo nebo jízdní souprava, používané v rámci pronájmu nebo výpůjčky,
- **vozidlo** – služební vozidlo a nevlastní vozidlo,
- **soukromé vozidlo** – motorové vozidlo nebo jízdní souprava,
- **ložný prostor nákladního automobilu** – ložný prostor valníkového nebo skříňového nákladního automobilu anebo ložný prostor nákladního přívěsu traktoru,
- **proud (skupina) vozidel** (dále jen proud) – více než 3 vozidla (tedy 4 a více), která se přesouvají společně pod velením velitele proudu,
- **doprovodné vozidlo** – vozidlo, které zabezpečuje doprovod přesunu určených vozidel, používá zvláštní výstražné světlo (světla) oranžové barvy nebo se jedná o vozidlo s právem přednostní jízdy, [3]
- **uzavřený objekt** – vojenské objekty, prostory útvarů, vojenských škol a vojenských újezdů. [4]

Řídit vozidlo smí voják v činné službě nebo občanský zaměstnanec, který splňuje podmínky zdravotní a odborné způsobilosti k jeho řízení, a kterému bylo přiděleno toto vozidlo k používání. Používání vozidla je ve vojenské terminologii stav, kdy řidič na základě nařízení, rozkazu nadřízeného nebo pokynu vedoucího zaměstnance plní s vozidlem daný služební/pracovní úkol. Pro úplnost je třeba zmínit, že dle Organizačního pokynu Náčelníka generálního štábu k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil, rozeznáváme tři základní kategorie řidičů vozidel ozbrojených sil (dále jen „VOS“) a to:

- **řidič profesionál** – je voják z povolání, nebo občanský zaměstnanec, zařazený na služební místo nebo pracovní místo (pro občanské zaměstnance), včetně zdvojené funkce, nebo služební (pracovní) místo, pro jehož výkon je řízení vozidel ozbrojených sil nezbytné (např. učitelé vojenských autoškol, řidiči vozidel s právem přednostní jízdy, nebo určení zaměstnanci při zajišťování servisních oprav s přepravou materiálu),

- **řidič referent** – je voják z povolání, nebo občanský zaměstnanec, kterému velitel na základě jeho žádosti a dohody povolil používat vozidlo ozbrojených sil, a to k usnadnění plnění služebních (pracovních) povinností souvisejících s popisem služební (pracovní) činnosti,
- **řidič aktivní zálohy** – je voják v aktivní záloze povoláný k výkonu vojenského cvičení, který je v průběhu cvičení zařazený nebo určený na funkci řidiče a řízení vozidla ozbrojených sil má stanoveno v Dohodě o zařazení do aktivní zálohy.

Označení vojenských skupin vozidel jsou identická s civilním označením skupin. Každá vojenská skupiny vozidel tedy je A, B, C, D, C+E atd. a jsou doplněny o označení „V“. Pro lepší znázornění máme v obrázku č. 1 ukázány civilní skupiny vozidel, pro které lze získat řidičské oprávnění.

A 	> 50 cm ³ > 45 km/h (alt. max. 25 kW - 0.16 kW / kg)
A1 	max. 125 cm ³ max. 11 kW 16 < max. 80 km/h < 18
B 	max. 3.5 t max. 8+1 ž ☞ < 750 kg
BE 	☞ > 750 kg
C1 	> 3.5t. < 7.5t max. 8+1 ž ☞ < 750 kg
C1E 	☞ > 750 kg max. 12t
C 	☞ < 750 kg
CE 	☞ > 750 kg
D1 	☞ < 750 kg max. 16+1 ž
D1E 	☞ > 750 kg max. 16+1 ž max. 12t
D 	☞ < 750 kg
DE 	☞ > 750 kg

Obrázek 1 Přehled skupin vozidel k získání řidičského oprávnění

2 ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOST

K tomu, aby mohl voják Armády České republiky řídit vozidla ozbrojených sil je potřeba projít odpovídajícím kurzem/aktivitou, který ho po úspěšném absolvování opravňuje k řízení vozidel v dané skupině vozidel. Než se však stane úspěšným absolventem a získá osvědčení k řízení VOS, musí absolvovat povinné zdravotní prohlídky a posudky, bez kterých není možné do aktivity nastoupit.

V následující kapitole proto objasním, které náležitosti je potřeba splnit. Zde už můžeme začít s identifikací některých rizik, které jsou specifické pro každou osobu samostatně, nicméně i tak mohou mít dopad na výuku či výcvik.

2.1 Zdravotní způsobilost řidičů vozidel ozbrojených sil

Řidiči-profesionálové a řidiči aktivní zálohy musí splňovat podmínky zdravotní způsobilosti, které jsou stanoveny zákonem č. 361/2000 Sb., zákonem č. 219/1999 Sb., vyhláškou č. 277/2004 Sb., vyhláškou č. 103/2005 Sb. a zákonem č. 268/2015 v souvislosti se změnou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Řidič-profesionál občanský zaměstnanec nemůže být posuzován dle vyhlášky č. 103/2005 Sb., ale musí splňovat stejná zdravotní kritéria jako řidič-profesionál voják z povolání.

Řidič-profesionál a řidič aktivní zálohy musí být:

- zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla,
- zdravotně způsobilý k řízení vozidla ozbrojených sil.

Řidiči-referenti musí splňovat podmínky zdravotní způsobilosti, které jsou stanoveny § 82 a § 87, odst. 3, zákona č. 361/2000 Sb. Zdravotní způsobilost všech řidičů-profesionálů a řidičů aktivních záloh se dokládá posudkem o zdravotní způsobilosti, který vydává posuzující lékař.

Zdravotní způsobilost se posuzuje u:

- žadatelů o získání nebo rozšíření řidičského oprávnění (dále jen „ŘO“),
- žadatelů o získání nebo rozšíření OŘVOS,
- řidičů-profesionálů a řidičů aktivních záloh v rámci periodického posuzování zdravotní způsobilosti. [5]

2.2 Posuzování zdravotní způsobilosti žadatelů o získání OŘVOS

V souladu se zákonem č. 219/1999 Sb. a vyhláškou č. 103/2005 Sb. se každý žadatel o získání OŘVOS podrobuje před vysláním do řídicího kurzu lékařskému vyšetření. Toto se nevztahuje na řidiče referenty. Posudek o zdravotní způsobilosti řidičů profesionálů a řidičů AZ k řízení VOS vystavuje posuzující vojenský lékař příslušné spádové posádkové ošetrovny. Žadatel při vyšetření předkládá vojenskému lékaři dva předem vyplněné tiskopisy „Posudku o zdravotní způsobilosti k řízení VOS“. Vzor tiskopisu je uveden jako příloha I této práce. V případě, že posuzující vojenský lékař není zároveň registrující praktický lékař, předkládá žadatel také výpis ze své zdravotní dokumentace. Posuzující vojenský lékař vystaví posudek o zdravotní způsobilosti řidiče profesionála a řidiče AZ k řízení VOS pouze v případě, že žadatel je psychicky způsobilý k řízení VOS pro danou skupinu. Potvrzený posudek o zdravotní způsobilosti k řízení VOS se přikládá k tiskopisu „Žádost o provedení přípravy a vydání OŘVOS“. [5]

2.3 Posuzování psychické způsobilosti k řízení vozidel ozbrojených sil

Posuzování psychické způsobilosti řidičů profesionálů a řidičů aktivních záloh k řízení vozidel ozbrojených sil je součástí posuzování zdravotní způsobilosti k řízení vozidel ozbrojených sil a provádí se výhradně na lékařsko-psychologických odděleních vojenských nemocnic. Žadatelé o zařazení do kurzu k získání nebo rozšíření civilního řídicího oprávnění se mu podrobují ještě před vysláním do tohoto kurzu.

Žadatelé o vyslání do řídicích kurzů, kteří již mají platný psychologický posudek požadované QL úrovně, se nemusí v rámci posouzení zdravotní způsobilosti žadatelů o získání nebo rozšíření OŘVOS (ŘO) podrobovat dalšímu posouzení psychické způsobilosti k řízení VOS.

Před zahájením vyšetření předloží žadatel psychologovi vyplněné a potvrzené „Pracovní hodnocení žadatele o stanovení psychické způsobilosti k řízení VOS“ a „Evidenční kartu řidiče VOS“. Voják z povolání dále předloží „Zdravotní knížku“ s požadavkem lékaře na provedení psychologického vyšetření řidiče VOS. Občanský zaměstnanec předkládá „Žádost o posouzení psychické způsobilosti k řízení VOS“. Žádost je zpracována na listu A4 s uvedením titulu, jména, příjmení, data narození, specifikace požadavku (např. řízení vozidel skupiny V-C, vozidel s právem přednosti v jízdě), data posledního psychologického vyšetření, razítkem útvaru a podpisem velitele.

Psychologické vyšetření má obvykle tři části:

- 1) rozhovor a dotazník,
- 2) testování osobnosti,
- 3) výkonové testy.

Rozhovor - (občas i dotazník) se mnohdy vynechává, testování se většinou koná hromadně, a to z toho důvodu, aby člověk, který vás testuje, měl celou skupinu co nejrychleji hotovou. Pokud je rozhovor součástí, jde o rozmluvu o tom, s jakým vozidlem jezdíte, zdali Vás to naplňuje a baví, případně na Vaše volnočasové aktivity atp. [14]

Test osobnosti – dotazník na počítači, na který odpovídáte, je ve formě různých otázek týkajících se povahy, postojů, názorů, chování v určitých situacích a podobně.

Výkonové test – testuje se například pozornost, paměť, inteligenci a také specifické schopnosti důležité pro řízení. Test je opět v počítačové formě s využitím speciálního softwaru, který vyhodnocuje reakce na simulované dopravní situace a chování ve stresových okamžicích.

Výsledek vyšetření zaznamená psycholog vojákům z povolání do „Zdravotní knížky“ a občanským zaměstnancům do „Žádosti o posouzení psychické způsobilosti k řízení VOS“.

Druhy psychologických vyšetření řidičů VOS:

- a) vstupní – prvotní vyšetření absolvované ještě před zahájením činnosti řidiče profesionála a řidiče z aktivní zálohy,
- b) periodické – provádí se před ukončením doby platnosti předchozího posudku o psychické způsobilosti,
- c) mimořádné – provádí se na vyžádání posuzujícího lékaře nebo velitele útvaru při stavu, kdy je podezření na změnu psychické způsobilosti k řízení vozidla (např. vážná dopravní nehoda – i nezaviněná, projevy vážných osobních problémů apod.). Velitel vyžádá mimořádné vyšetření vždy po zaviněné dopravní nehodě řidiče při řízení VOS, při které došlo ke zranění (usmrcení) osob.

U řidičů-referentů vojáků z povolání i občanských zaměstnanců se psychologické vyšetření k řízení vozidel ozbrojených sil neprovádí.

Psychická způsobilost se stanovuje značkou a v některých případech i slovní specifikací. Pro jednotlivé kategorie řidičů vozidel ozbrojených sil jsou stanoveny následující úrovně psychické způsobilosti:

- UQ nezpůsobilý jako řidič VOS skupiny, pro kterou se stanovuje psychická způsobilost,
- QL-1 pro žadatele o získání OŘVOS a řidiče, kteří řídí VOS skupin V-P (vojenská pásová vozidla), V-A, V-H, V-B a V-B+E,
- QL-2 pro žadatele o získání OŘVOS a řidiče, kteří řídí VOS skupin V-K (vojenská kolová vozidla), V-C, V-D, V-C+E, V-D+E, řidiče vozidel s právem přednostní jízdy a řidiče přepravující nebezpečný náklad.
- Slovní specifikace u řidičů VOS s právem přednostní jízdy, řidičů VOS přepravujících nebezpečný náklad a řidičů autobusů musí být stanovená úroveň QL-2 doplněna o slovní specifikaci, ze které musí být jasně patrné, že řidič VOS může řídit v tomto odstavci uvedená vozidla.

Platnost posudku o psychické způsobilosti k řízení VOS je závislá na věku řidiče:

- do dovršení 50 let věku – 6 let,
- po dovršení 50 let věku – 5 let.

Na základě rozhodnutí psychologa, provádějícího vyšetření, může být platnost posudku zkrácena.

3 ZÍSKÁNÍ OSVĚDČENÍ K ŘÍZENÍ VOZIDEL OZBROJENÝCH SIL

Celou analýzu možných rizik, které mohou řidiče-posluchače potkat při výuce a výcviku si ukážeme na konkrétním případě jednoho z kurzů-aktivit, který vojáci z povolání mohou absolvovat, a to aktivita k získání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil skupiny V-B.

K nastoupení do kurzu a získání tohoto osvědčení je potřeba splnit kritéria tomu předcházející, a to především se při nástupu prověřit platnou dokumentací, kterou stanovuje Odborný pokyn Náčelníka generálního štábu Armády České republiky k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil čj. 1205/2010-1618. Jedná se zejména o občanský průkaz, průkaz vojáka, řidičský průkaz, OŘVOS nebo vojenský řidičský průkaz, pokud je posluchač již jeho držitelem, Žádost o provedení přípravy a vydání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil, Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení vozidel ozbrojených sil na požadovanou skupinu, Evidenční kartu řidiče. [6]

3.1 Skupina V-B

Odborný kurz k získání OŘVOS pro skupinu vozidel V-B trvá dva týdny (72 hodin), je předurčen pro vojáky z povolání a občanské zaměstnance, kteří mají stanoveno řízení vozidel ozbrojených sil v popisu funkční (pracovní) náplně. Kurz je ukončen závěrečnou teoreticko-praktickou zkouškou.

Cíle a úkoly kurzu:

1. UMĚT:

- prakticky provádět údržbu vozidla v rozsahu kontrolní prohlídky před výjezdem a při zastávkách, údržby po použití a základní údržby,
- odstranit drobné závady s využitím výbavy vozidla,
- prakticky ovládat základy řízení vozidla Land Rover (dále jen „LR“) a UAZ (zkratka pro vozidlo převzata z názvu závodu, kde se vyráběl – Ulianovskij avtomobilnyj zavod) – rozjezd, řazení rychlostních stupňů, řízení vozidla po komunikaci, v omezených průchodech a v lehkém terénu.

2. ZNÁT:

- takticko-technická data vozidla LR a UAZ,
- konstrukci základních skupin vozidla (motoru, převodového ústrojí, podvozku a elektrického zařízení automobilu), jejich účel, charakteristiku, uspořádání, princip činnosti, obsluhu a údržbu,
- základní druhy a lhůty údržby vozidla, technologické postupy a bezpečnostní opatření při údržbě,
- možnosti předcházení poruch, závad a technických havárií,
- zásady provozu a používání vozidel ozbrojených sil, povinnosti řidiče při vykazování provozu vozidel ozbrojených sil a ochraně životního prostředí.

3. BÝT SEZNÁMEN:

- s předpisy pro obsluhu vozidla,
- s časovými normami a obsahem základních druhů prováděné údržby,
- s konstrukčním řešením vedlejších skupin a podskupin vozidla,
- s pravidly provozu na pozemních komunikacích se zaměřením na aktuální změny v legislativě,
- se způsoby nouzového opuštění vozidla a vyproštění osob z poškozené techniky,
- se signály pro navádění vozidel,
- se zásadami řízení vozidla s automatickou převodovkou.

4. SPLNIT:

- údržbu vozidla v rozsahu kontrolní prohlídky před výjezdem a při zastávkách, údržby po použití a základní údržby,
- řidičskou praxi v rozvržení:
 - 1 h výcviku na řidičském trenažéru,
 - 2 h řízení po komunikaci a ve městě,
 - 1 h řízení ve zvláštním režimu (přístroj nočního vidění, ochranná maska),
 - 1 h vyprošťování a odsunů,

- 1 h jízdy v lehkém terénu,
- 1 h řízení v pochodovém proudu,
- 1 h jízdy v omezených průchodech.

3.1.1 Výuka

Teoretická výuka probíhá v několika učebních blocích, kdy jsou posluchači postupně seznamováni s používáním vozidla, ovládáním a údržbou vozidla a zásadami bezpečné jízdy.

Používání vozidel

Obsažená témata:

- provoz na pozemních komunikacích,
- provoz vozidel ozbrojených sil,
- bezpečnost práce řidiče,
- systém údržby vozidel ozbrojených sil.

Cílem tohoto předmětu je seznámit posluchače kurzu s všeobecnými pravidly používání vozidel ozbrojených sil, základní ustanovení pro jejich provoz a údržbu a seznámit je se základními opatřeními a zásadami ochrany životního prostředí při používání techniky. Prohloubit a rozšířit znalosti z pravidel provozu vozidel na pozemních komunikacích s důrazem na zvýšení bezpečnosti provozu vozidel Armády České republiky. Seznámit se základními ustanoveními pro používání vozidel ozbrojených sil a zvláštnostmi provozu techniky v letním a zimním období a se způsoby překonání vodních překážek.

Naučit se pravidla provozu VOS, zásady ochrany životního prostředí, předcházení poškození techniky, způsoby vyprošťování a zásady pro vlečení poškozených vozidel. Seznámit se zásadami bezpečnosti práce a právní odpovědností řidiče. Naučit základní bezpečnostní opatření při práci s technikou. Seznámit se systémem a organizací údržby vozidel ozbrojených sil. Naučit základní druhy údržby, lhůty provádění údržby a obsah jednotlivých druhů základní údržby.

Ovládání a údržba vozidel

Obsažená témata:

- celkové uspořádání vozidla,
- motor a jeho soustavy,
- převodové ústrojí a podvozek,
- elektrické a speciální zařízení,
- údržba vozidla.

Ovládání a údržba vozidel má za úkol seznámit posluchače s konstrukčními provedeními, principu činnosti a provádění údržby hlavních strojních skupin a soustav vozidel UAZ a LR, se zaměřením na jejich ovládání a sdělovače, konstrukční úpravy pro údržbu a vliv na jejich vlastnosti. Docílit praktické zvládnutí technologie základních druhů údržby, zjišťování a odstraňování běžných závad. Seznámit s celkovým uspořádáním vozidla a provedením jeho karosérie. Naučit se umístění jednotlivých ovladačů a sdělovačů, rozmístění strojních skupin a soustav, výstroje a výbavy na vozidle. Seznámit s charakteristikou a takticko-technickými daty (dále jen „TTD“) motoru.

Vysvětlit účel, charakteristiku, konstrukční provedení a činnost soustav zabezpečujících chod motoru. Naučit provozní hodnoty, technologický postup kontroly a údržby motoru a soustav zabezpečujících jeho provoz. Seznámit s účelem, charakteristikou, uspořádáním, konstrukčním provedením a principem činnosti jednotlivých částí převodového ústrojí a podvozku. Naučit základní technické podmínky pro provoz a údržbu převodového ústrojí a podvozku. Seznámit s účelem, charakteristikou, konstrukčním provedením a hlavními částmi elektrické výstroje vozidla. Naučit rozdělení a rozmístění elektrické výstroje ve vozidle, účel, popis a zásady používání pomocného zdroje elektrické energie. Seznámit s organizací činnosti při údržbě techniky. Naučit se prakticky provádět kontrolní prohlídku, údržbu po použití a základní údržbu. Naučit se prakticky provádět podle technologických postupů vybrané úkony technické údržby a zvláštních druhů údržby vozidla prováděné řidičem a správně metodicky zjišťovat a odstraňovat běžné závady na vozidle.

Zásady bezpečné jízdy

Obsažená témata:

- pravidla ovládání vozidla, teorie jízdy,
- zásady bezpečné jízdy.

Teorii jízdy se zde rozumí zásady a pravidla správného používání a ovládání daného vozidla za různých provozních podmínek. Prohlubování znalostí u vojáků fyzikálních zákonitostí bezpečné jízdy motorového vozidla a fyziologie řidiče a umět je aplikovat při řízení vozidla. Prohloubit znalosti zásad bezpečného řízení motorového vozidla a správné činnosti řidiče při jízdě za různých provozních podmínek a dopravních situací. Naučit řidiče zásadám defenzivní jízdy a správného chování řidiče při řízení vozidla i v kritických situacích.

3.1.2 Výcvik

Než posluchači kurzu po teoretické části usednou do vozidla ozbrojených sil, je potřeba je na vozidlo připravit a k tomu slouží **trenažér**.

Cílem trenažéru je získat návyky a dovednosti v ovládání vozidla při základních jízdách úkonech při respektování zásad bezpečné jízdy. Naučit posluchače používat ovládací prvky, připravit se k jízdě, provést přípravu pro spuštění motoru, metodicky správně spouštět motor, řadit rychlostní stupně a řídit vojenské zabezpečovací vozidlo v simulovaných situacích. Připravit k praktickému výcviku v řízení.

Řidičská příprava

Obsažená témata:

- a) základy řízení vozidel, řízení vozidel po komunikaci,
- b) řízení vozidel ve městě,
- c) řízení vozidel ve zvláštním režimu,
- d) samovyprošťování, vyprošťování a odsun vozidel,
- e) řízení vozidel za ztížených terénních podmínek,
- f) řízení vozidel v pochodovém proudu,
- g) řízení vozidel v omezených průchodech.

Řidičská příprava neboli praktický výcvik v řízení vozidel ozbrojených sil má prohloubit návyky a dovednosti při řízení vozidel na komunikacích a v lehkém terénu. Zdokonalit posluchače v praktickém řízení vozidel při řešení dopravních situací. Naučit využívat jízdni vlastnosti vozidla. Procvičit dodržování zásad bezpečné jízdy, pravidel provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k tomu, že zde je největší koncentrace všech rizik týkajících se celého řidičského výcviku, přiblížíme si každé téma samostatně, abychom věděli, jaké hrozby se mohou v tématech výcviku ukrývat.

Add. a) Základy řízení vozidel, řízení vozidel po komunikaci

Cíl výcviku:

Naučit základům řízení daného vozidla, tj. rozjezd, řazení rychlostních stupňů, vedení vozidla po komunikaci. Postupně dosáhnout plné samostatnosti při provádění základních jízdni úkonů. Dosáhnout návyky a dovednosti pro používání vozidla podle stanovených norem. Zdokonalit je v základech řízení daného vozidla. Zdokonalením praktických dovedností v řízení vozidel v různých situacích za dodržení teoretických znalostí a postupně dosáhnout plné samostatnosti při provádění jednotlivých jízdni úkonů.

Podrobnosti:

- spouštění motoru, rozjezd vozidla z místa po rovině i do stoupání,
- změna rychlosti jízdy zvýšením nebo snížením otáček motoru, pozvolné i ostré zatáčení, zpomalování, brzdění a zastavení vozidla,
- jízda couváním se zatáčením na různé strany a o různé úhly,
- volba rychlostních stupňů, zatáčení, brzdění a zastavení vozidla při jízdě se zařazeným vyšším rychlostním stupněm,
- jízda po komunikacích různé kategorie a třídy,
- otáčení vozidla,
- jízda a zastavení vozidla na silnici s prudkým stoupáním a rozjezd do prudkého stoupání,
- jízda přes osady,
- odhad vzdálenosti mezi vozidly a velikosti stoupání či klesání.

Add. b) Řízení vozidel ve městě

Cíl výcviku:

Zdokonalení praktických dovedností v řízení vozidel ve městě a dosažení plné samostatnosti při provádění jednotlivých jízdních úkonů.

Podrobnosti:

- rozjezd od okraje vozovky,
- objíždění stojících vozidel,
- jízda přes složitější křižovatky, kruhové objezdy,
- jízda přes křižovatky s řízeným provozem s odbočováním vpravo a vlevo,
- otáčení na ulicích,
- vjezd a výjezd z omezeného prostoru,
- manévrování na ulicích s víceproudým provozem,
- řízení na ulicích s provozem prostředků veřejné hromadné přepravy osob,
- zaparkování mezi stojícími vozidly.

Add. c) Řízení vozidel ve zvláštním režimu

Cíl výcviku:

Seznámit se zásadami používání zastíracích světlometů, přístrojů pro vidění v noci a překonávání zamořeného prostoru. Naučit zásadám řízení vojenského zabezpečovacího vozidla při jízdě s nasazenými ochrannými maskami, při jízdě se zastíracími světlometry a při jízdě s přístroji nočního vidění.

Podrobnosti:

- pravidla řízení při použití zastíracích,
- světlometů a přístrojů nočního vidění,
- řízení vozidel v terénu s rozdílným stupněm obtížnosti v noci,
- řízení vozidel ve dne nebo v noci s ochrannými maskami,
- řízení vozidel v noci s použitím zastíracích světlometů,
- řízení vozidel v noci s použitím přístrojů nočního vidění.

Add. d) Samovyprošťování, vyprošťování a odsun vozidel

Cíl výcviku:

Seznámit s organizací a činností při samovyprošťování, vyprošťování a vlečení vojenských zabezpečovacích vozidel. Naučit je provést samovyproštění vozidla, zapojování vozidel za účelem odsunu nebo vyproštění vozidla a nasazení sněhových řetězů.

Podrobnosti:

- samovyprošťování vozidla bez navijáku s využitím dostupných prostředků,
- samovyprošťování vozidla s navijákem,
- vyprošťování vozidla druhým vozidlem s navijákem,
- způsoby zapojení vozidel při odsunu,
- odsun vozidla,
- nasazení sněhových řetězů.

Add. e) Řízení vozidel za ztížených terénních podmínek

Cíl výcviku:

Naučit základům řízení daného vozidla při překonávání překážek a terénních nerovností. Praktickými dovednostmi v řízení vozidel v lehkém terénu dosáhnout plné samostatnosti řidičů při provádění jednotlivých jízdních úkonů a správného využívání možností zvýšení průchodnosti vozidla terénem.

Na obrázku č. 3 a č. 4 jsou trasy terénu, která jsou součástí výcviku.

Podrobnosti:

- průjezd lehkým terénem s rozdílným stupněm obtížnosti,
- jízda ve svahu a po šikmé ploše s bočním náklonem,
- překonávání přírodních terénních stupňů,
- průjezd protitankovým příkopem,
- jízda v rozbahněných polních cestách s hlubokými kolejiemi,
- překonávání vodní překážky broděním,

- používání prostředků a zařízení pro zvýšení průchodnosti terénem (redukovaný převod, pohon přední nápravy, mezinápravové a nápravové uzávěrky diferenciálu).



Obrázek 2 Ukázka trasy pro výcvik v terénu



Obrázek 3 Ukázka překážky pro výcvik v terénu

Add. f) Řízení vozidel v pochodovém proudu

Cíl výcviku:

Naučit základům řízení daného vozidla při jízdě různou rychlostí v proudu, tj. rozjezd proudu, udržování stanovených vzdáleností a zastavení proudu. Zdokonalením praktických dovedností při řízení v proudu dosáhnout plné samostatnosti při provádění cvičených jízd-ních úkonů.

Podrobnosti:

- rozjezd proudu vozidel,
- dodržování režimu jízdy v proudu,
- dodržování a předávání signálů pro řízení proudu,
- dodržování vzdáleností mezi vozidly,
- činnost při předjíždění vozidly v proudu,
- zastavení proudu na okraji komunikace,
- zastavení proudu na odstavné ploše.

Add. g) Řízení vozidel v omezených průchodech

Cíl výcviku:

Naučit základům řízení daného vozidla při jízdě v omezených průchodech. Zdokonalením praktických dovedností v řízení vozidel dosáhnout plné samostatnosti při provádění jednotlivých jízd-ních úkonů v omezených prostorách. Na obrázku č. 5 lze vidět nácvik na průjezd omezených prostorů.

Podrobnosti:

- překonávání vymezeného prostoru jízdou vpřed i vzad,
- otáčení na vymezené ploše,
- překonání makety mostovky, mostního tanku,
- zastavení ve vymezeném prostoru do svahu a ze svahu,
- překonání železničního přejezdu,
- průjezd průchodem se zatáčením,
- řízení vozidla na dráze nejvyšší možnou rychlostí a správné překonávání překážek a omezených průchodů.



Obrázek 4 Ukázka praktického nácviku průjezdu omezenými prostorami

3.1.3 Zkouška

Cílem zkoušky je prověřit znalosti problematiky používání vozidel ozbrojených sil, dovednosti a návyky při údržbě a řízení vozidla.

Zkouška se skládá z teoretické a praktické části.

Teoretická část se skládá z testových otázek ze zákona č.361/200 Sb. a dále z pravidel používání vozidel ozbrojených sil.

Dále posluchač prokáže znalosti ovládání a údržby vozidla.

Zkouška je zakončena praktickou jízdou dle instrukcí vojenského zkušebního komisaře-vojenského policisty.

Po úspěšném splnění všech tří částí zkoušky získává posluchač osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil skupiny V-B (viz. Obrázek č. 6).



Obrázek 5 Osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil

4 ANALÝZA RIZIK

Již ze samostatného názvu této práce nám vyplývá, že se zabývá různými riziky a hrozbami, které mohou ve specifickém vojenském výcviku nastat, a proto je potřeba si také vyjasnit pojmy a definice související se samotnou analýzou rizik.

Analýza rizik nám pomáhá zjišťovat, jakým hrozbám je kupříkladu proces, objekt, aktiva (neboli to, co analyzujeme) vystaveno, do jaké míry jsou ohroženy hodnoty, které je třeba chránit, jak vysoká je pravděpodobnost, že vzniknou tyto hrozby a jaký dopad by na aktiva, proces či objekt mohly mít. [7]

Pod pojmem **riziko** si každý z nás představí něco jiného, odlišného. Riziko můžeme chápat jak negativně, tak i pozitivně ve spojitosti s vyhlídkou do budoucna například. Záleží tedy na odvětví, oboru, kde riziko pojmenováváme a jakým způsobem k němu v dané situaci subjektivně přistupujeme.

Jednotná definice slova rizika neexistuje, proto uvedu mnou vybrané definice, které jistě nejsou všechny:

- a) pravděpodobnost nebo možnost vzniku ztráty, obecně nezdaru,
- b) variabilitu možných výsledků nebo nejistotu jejich dosažení,
- c) odchylku skutečných a předpokládaných výsledků,
- d) pravděpodobnost jakéhokoliv výsledku, odlišného od výsledku očekávaného,
- e) situaci, kdy kvantitativní rozsah určitého jevu podléhá jistému rozdělení pravděpodobnosti,
- f) nebezpečí negativní odchylky od cíle (tzv. čisté riziko),
- g) nebezpečí chybného rozhodnutí,
- h) neurčitost spojenou s vývojem hodnoty aktiva (tzv. investiční riziko),
- i) možnost, že specifická hrozba využije specifickou zranitelnost systému,
- j) kombinaci pravděpodobnosti události a jejího následku. [8]

Vzhledem k tématu práce je nejvhodnější definice rizika, kdy dochází ke kombinaci pravděpodobnosti události a jejího následku.

Hrozba je pojem používaný v řízení rizik pro označení zdroje nějaké negativní události, síly, osoby či aktivity, která chce nebo může poškodit nějakou hodnotu. Někdy se též používá pojem nebezpečí. Hrozba má nežádoucí vliv na bezpečnost nebo může způsobit škodu, ztrátu, nežádoucí změnu, či jiný nežádoucí jev. [9]

Analýza rizik zpravidla zahrnuje:

1. Stanovení hranice analýzy rizik

Hranice analýzy rizik je pomyslná čára, oddělující aktiva, která budou zahrnuta do analýzy, od aktiv ostatních.

2. Identifikace aktiv

Identifikace spočívá ve vytvoření soupisu všech aktiv, ležících uvnitř hranice analýzy rizik.

3. Stanovení hodnoty a seskupování aktiv

Posuzování hodnoty aktiva je založeno na velikosti škody způsobené zničením či ztrátou aktiva. Obvykle se při stanovení hodnoty aktiva vychází z jeho nákladových charakteristik, mohou to být ale i charakteristiky výnosové. Vzhledem k velkému množství aktiv se jejich počet snižuje pomocí seskupení podle různých hledisek, aby se vytvořily skupiny aktiv podobných vlastností.

4. Identifikace hrozeb

V této etapě analýzy rizik se identifikují hrozby, které připadají pro analýzu v úvahu. Provádí se výběrem těch, které by mohly ohrozit alespoň jedno z aktiv subjektu. Pro identifikaci hrozeb lze vycházet ze seznamu hrozeb, sestavených podle literatury, vlastních zkušeností či průzkumů dříve provedených analýz.

5. Analýza hrozeb a zranitelností

Každá hrozba se hodnotí vůči každému aktivu. Při stanovení úrovně hrozby se vychází z faktorů jako nebezpečnost, motivace a přístup. Při stanovení úrovně zranitelnosti se vychází z faktorů jako citlivost a kritičnost. Berou se v úvahu realizovaná protipatření, která mohou snížit jak úroveň hrozby, tak úroveň zranitelnosti.

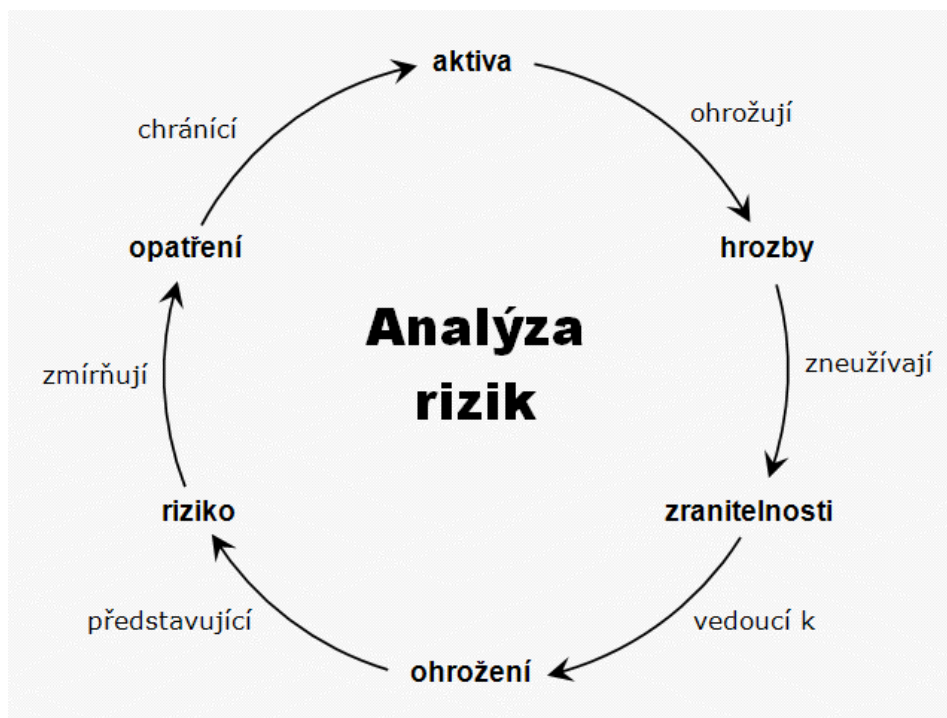
6. Pravděpodobnost jevu

Abychom mohli počítat s pravděpodobnostmi, musíme určit, zda je analyzovaný jev náhodný či nikoliv, zda patří do určitého intervalu pravděpodobnosti, případně zda jej můžeme vyloučit, jaké jsou jeho pravděpodobnostní charakteristiky.

7. Měření rizika

Při analýze rizik se pracuje s veličinami, které nelze v mnoha případech přesně změřit a určení jejich velikosti mnohdy spočívá na kvalifikovaném odhadu specialisty, vyjadřujícího se jen na základě svých zkušeností. [8]

Celý proces analýzy rizik lze graficky znázornit jako je na obrázku č. 7.



Obrázek 6 Analýza rizik

4.1 Metoda „What if“

Tato metoda brainstormingu, kdy zkušený a dobře obeznámený tým identifikuje krizové situace na základě kladení otázek typu: „Co se stane, když...“ Všechny podobné brainstormingové metody často využívají počítačové programy, které umožňují přehledné zaznamenávání toku myšlenek.

Metoda „What if“ má za cíl odhadnout následky vzniklého stavu nebo situace a navrhnout příslušná opatření či doporučení. Metoda je v praxi relativně oblíbená, neboť neklade vysoké nároky na čas. Je však nutno počítat s tím, že nižší časová náročnost studie má kořeny

v intuitivním, méně systematickém postupu. Tato metoda je velmi efektivní a účinná, pokud má pracovní tým provozní zkušenosti a současně aplikační zkušenosti s touto metodou. Což je v tomto případě dostatečně splněno, neboť identifikace hrozeb/rizik při řídicím výcviku byla definována ve spolupráci s mými kolegy z Centra dopravní výchovy při Vojenské akademii-Velitelství výcviku ve Vyškově, kde instruktoři/učitelé působí mnohá léta a patří ke špičkám svého oboru.

4.2 Matice

Při hodnocení rizik je pro nás rozhodující, jestli riziko přijmout můžeme nebo ne. Pokud nemůžeme tak následuje zjišťování, jaká opatření musíme podniknout k tomu, abychom rizika odstranili nebo je dostali na přijatelnou míru.

K těmto hodnocením nám pro větší názornost může pomoci zakreslení si rizika do tzv. matice rizik. Takovýto způsob názorného zobrazení napomáhá ke snadnějšímu určení priorit, kterými je třeba se zabývat přednostně.

4.3 Polostrukturované rozhovory

Polostrukturovaný rozhovor je metoda kvalitativního sociologického výzkumu. Patří do skupiny výzkumných rozhovorů (neboli interview). Stojí mezi dvěma základními druhy rozhovorů – nestrukturovaným a strukturovaným. Tvůrce rozhovoru má předem připravený návod, nemusí ho ale přesně dodržovat. Tato metoda je často využívána, protože umožňuje tazateli měnit pořadí otázek a dle situace přidávat další.

Tato metoda se pohybuje na pomezí strukturovaného a nestrukturovaného rozhovoru, kombinuje výhody a minimalizuje nevýhody obou krajních forem rozhovoru. [11]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 ANALÝZA RIZIK PŘI VÝCVIKU

Po uvedení do procesu získávání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil a jeho celkovému pochopení, které jsme si vysvětlili na konkrétním případě kurzu k získání OŘVOS skupiny V-B, teď následně objasníme rizika, která se v tomto výcviku mohou vyskytnout.

5.1 Cíl bakalářské práce

Cílem této bakalářské práce je určit, pojmenovat a zhodnotit rizika, která mohou nastat při specifickém vojenském výcviku, a to primárně řidičském. Po identifikaci těchto rizik pak následně vyhodnotit dané situace, při nichž může dojít ke vzniku rizik a navrhnout opatření k minimalizaci či absolutní anulaci rizik, nebo případně se na takováto rizika snažit připravit a při jejich výskytu rychle a bezchybně jednat, aby následky rizik byly minimální až zanedbatelné a ne fatální.

5.2 Identifikace rizik – Polostrukturované rozhovory

K rozhovorům jsem si přizvala mé kolegy z Centra dopravní výchovy (dále jen „CDV“) Velitelství výcviku-Vojenské akademie (dále jen „VeV-VA“) ve Vyškově, z nichž někteří dlouhá léta působí na tomto prestižním pracovišti jako instruktoři řidičských výcviků všech skupin k získání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil.

Pro představu si uvedeme pár dat souvisejících s kurzem pro získání osvědčení k řízení VOS skupiny V-B:

- kurz trvá dva týdny,
- kapacita je 14 lidí na jeden kurz,
- kurzů je v roce cca 20 v závislosti na ostatních záležitostech (státní svátky, jiná zaměstnání příslušníků CDV či VeV-VA atp.),
- úspěšnost kurzu je v průměru 95 %,
- ročně tedy jen tímto kurzem projde cca 300 vojáků.

S těmito hodnotami lze tedy říct, že zkušenost instruktorů na CDV je velmi bohatá, když vezmeme v potaz to, že celkový počet kurzů v nabídce CDV je 49 od jednodenních školení až po deseti týdenní kurzy s kapacitami od pěti až po šedesát posluchačů na jeden kurz či školení.

5.2.1 Rozhovory

V této kapitole si uvedeme otázky z rozhovorů a nejpřínosnější odpovědi na ně. Celkový počet dotazovaných bylo 20 náhodně vybraných instruktorů působících na CDV. První otázky směřovali k věku a délce působnosti na svých místech/pozicích, z nichž vyplývá, že průměrný věk instruktorů je 43 let a průměrná délka působnosti na pozici instruktora řídicí přípravy je 5 let a více.

- Otázka: Vyskytují se opakovaně u posluchačů kurzu nějaké typické chyby, jaké a lze jim předcházet?
 - *Typické chyby jsou zlovyky ze získávání řídicího oprávnění skupiny B a následné řízení automobilu v soukromí, např. držení volantu, špatná jízda v jízdních pruzích, nesprávně seřazené pracoviště řidiče, špatná volba rychlostních stupňů, nízký nebo žádný respekt z velkého vozidla nebo naopak příliš velký respekt.*

Ze všech dotazovaných instruktorů mi každý z nich dal nespočet příkladů toho, jaké chyby si posluchači přinášejí do kurzu. Všechny z nich mohou být potenciálním zdrojem rizika při výcviku, neboť se většinou jedná o zlovyky získané z řízení civilního automobilu jako nesprávné držení volantu, neúplná znalost předpisů, neumějí couvat nebo parkovat, nesprávně nebo vůbec nevyužívají světelná značení, nezvládají jízdu na povel policisty řídicího dopravy atd.

- Otázka: Máte k dispozici při výuce a výcviku vše tak jak byste si představovali?
 - *Jsmo limitováni omezeným počtem vozidel na výcvik a technický stav některých vozidel není na takové úrovni, že se dá na vozidla stoprocentně spolehnout. Navíc instruktorů je také málo a jejich vytíženost je občas na hranici únosnosti vzhledem k tomu, že nemáme na starosti pouze výuku a výcvik, ale i ty „věci“ okolo, který už ne všichni vidí a vnímají.*

Vzhledem k tomu, že výcvik probíhá v rámci Armády České republiky, tak některé věci nelze ovlivňovat takovým způsobem jak to jde v civilním sektoru a to nákup nové techniky nebo přijímání nových instruktorů, neboť vše podléhá daleko jiným a zdlouhavým procesům nákupu a přijímání nových členů, což nejde žádným způsobem urychlit a ovlivnit a to může být v některé fázi demotivující samo o sobě i pro samotné instruktory, neboť práce

v některých případech se zastaralou a nespolehlivou technikou není jednoduchá a dosti omezující v jistých směrech. Dále v minimálním počtu instruktorů na maximální obsazenost kurzu může časem dojít k jisté vyčerpanosti, únavě a při neřešené situaci dospět v konečném důsledku až k syndromu vyhoření, což bývá čím dál tím častějším fenoménem u přepracovaných lidí. To také nelze brát na lehkou váhu, neboť unavený instruktor, který nedává při výcviku pozor na chování posluchače za volantem může mít za následek přehlížení chyb posluchače, a to může vést ke špatným návykům nebo v horším případě to v dané chvíli může vést k dopravní nehodě.

- Otázka: Je podle Vás teoretická příprava v kurzu dostatečná k navazujícímu výcviku a je zároveň výcvik dostačující k tomu, aby absolventi mohli začít vykonávat funkci řidiče?
 - *Teorie je ve většině případů dostatečná, možná by byla dostatečná pokaždé, kdyby posluchači uměli efektivně využít svůj volný čas k samostudiu. S praxí je to horší, té není nikdy dost, ale vzhledem k tomu, že je to člověk od člověka, tak těžko říct, jestli je to optimální nebo ne.*

Co se týče teoretické výuky, nebyl zmíněn žádný velký nedostatek, snad jen že posluchači by měli využívat dobu samostudiu opravdu k samostudiu a jejich připravenost otázek při závěrečných opakovacích hodinách by byla ku prospěchu všech vzhledem k ušetřenému času, který by se neztratil zbytečně zdlouhavým přemýšlením nad tím, co si teda ještě přejí posluchači zopakovat. Co se týče praktického řídičského výcviku již nelze odpovědi seskupovat, neboť jak bylo zmíněn v odpovědi instruktora výše, člověk od člověka je unikát a nikdy nelze předpovídat, zda dané osobě bude výcvik stačit pro další praxi nebo ne.

- Otázka: Lze vůbec docílit toho, aby byla ve výcviku absolutní absence rizik? Proč? Jak?
 - *Pokud se bude cvičit celou dobu pouze na řídičských trenažérech, které by dokázali simulovat vše s čím se může řidič potkat (viz. letecké simulátory), tak jediné, co by posluchačům hrozilo, je nevolnost. V reálném provozu však zkušený instruktor může riziko podstatně snížit, ale ne vyloučit.*

Při této otázce se všichni instruktoři shodli na stejné odpovědi a to, že nikdy nelze docílit toho, aby byl řídičský výcvik zcela bez možné přítomnosti rizik. Jedná se o činnost, která

je zcela závislá na lidské činnosti a selhání lidského faktoru, byť minimální, je vždy možné a pravděpodobné a nepočítat s ním není nic jiného než naivita jak ze strany posluchače, tak hlavně ze strany instruktora.

- Otázka: Jak se sami připravujete na výcvik?
 - *Studiem legislativy, techniky a před výukou zopakování si dané problematiky. Ovšem času na to je neskutečně málo, a tak většinou ve svém osobním volnu.*

Instruktoři bývají opravdu velmi vytíženi a často se stává, že příprava na další výukové a výcvikové dny bývá tak nějak za chodu, což samozřejmě nikomu nevyhovuje. Proto se většina z nich vyjadřovala, že přípravu si dělají doma v klidu, jelikož je to zajímavá, baví a chtějí předávat své zkušenosti dále v tom nejlepším možném podání jaké jsou schopné ze sebe vydat. Lze tedy říci, že jsou to lidé na správných místech, neboť obětují kus svého osobního volna samostudiem a sebezdokonalováním, aby v práci mohli podat stoprocentní výkon. Je to úctyhodné, ale bohužel je škoda, že jim není umožněno se takto připravovat i v dané pracovní době, kdy by mohli vzájemně diskutovat a řešit problémy v tu danou dobu, kdy nastanou.

- Otázka: Vaše poznatky a poznámky, které pokládáte za důležité zmínit.
 - *Okamžitě bych zrušil možnost získání řídičského oprávnění skupiny D hned po absolvování řídičského oprávnění skupiny B, to je dle mého absolutní chyba v zákoně. Dále bych celý kurz k získání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil postavil jinak. Bral bych menší počet lidí do kurzu, celé bych to koncipoval jako školení na typ vozidla a výstupem by byla zkouška u komise, nikoliv s jedním zkušebním komisařem vojenské policie.*

U více než poloviny dotazovaných byl kladen velký důraz na to, že je počet lidí v kurzu příliš veliký a bylo by potřeba ho zmenšit. Evokuje to pocit, že čím více lidí armáda vycvičí, tím je to lepší, reprezentativnější a nikoho nezajímá kvalita ale kvantita. A právě ta kvalita je na úkor té kvantity dosti utlačována. To ale bohužel není v moci instruktorů tento systém vycvičování nových vojenských řidičů změnit. Z dalších odpovědí je znát, že instruktoři jsou opravdu zkušení a znají své problematiky, neboť se opravdu shodují na stejných negativních plynoucích jak z civilní legislativy, tak i z vojenských předpisů a norem.

- Otázka: Ohrožoval Vás někdy posluchač svým jednáním při výcviku na zdraví či životě?
 - *Setkal jsem se za své působení na CDV již s dosti zvláštními osobami, kteří působili dojmem, že by řídit snad raději nikdy neměli, ale první dojem občas zklame a našťestí v těch správných případech. Za celou svou kariéru jsem nikdy neměl s žákem dopravní nehodu.*

Bohužel ne všichni žadatelé o OŘVOS, kteří přicházejí do kurzu jsou budoucí řidiči-profesionálové. A občas tak k celému kurzu i přistupují. Bylo by potřeba lépe vybírat vojáky, kteří jsou vysíláni na takovéto odborné kurzy, protože lépe se pracuje ve skupince osmi vojáků, kteří budou řidiči-profesionálové a opravdu jim záleží na celém kurzu než s patnácti vojáky, kde se nám sejde kuchař, dílenský specialista, radista a pár řidičů a polovina posluchačů je tam jen proto, že musí. Naštěstí i s takovými vojáky si umí instruktoři poradit a dotáhnout je do úspěšného konce každého kurzu a vychovat tak nové vojenské řidiče, i když na začátku kurzu by to do některých jen málokdo řekl.

- Otázka: Jaké konkrétní rizika považujete za největší při výcviku?
 - *Zbytečně vystresovaný posluchač, snaha se předvést, neznalost vozidla plynoucí z nepozornosti při teoretických hodinách, neposlouchání instruktora při výcviku (hlavně v terénu), nevěnování se řízení (moc mluví a nezajímá se o situaci okolo sebe).*

Rizika zmiňující instruktoři se téměř vždy týkala převážně posluchačů, nicméně výjimkou nebyly ani zmínky o technickém stavu vozidla, klimatických podmínkách či špatném stavu pozemních komunikací nebo terénu. Obsáhnuty tedy byly všechny oblasti rizik, které jsou v práci obsaženy a je proto důležité se všem těmto rizikům věnovat se stejnou intenzitou.

5.3 Identifikace rizik – „What if“

Metodou „What if“ si rozebereme, která rizika nás mohou potkat. Rozdělíme si je do tří hlavních skupin, kde je koncentrace rizik nejvyšší, a to tedy rizika, které mohou nastat:

- při řízení vozidel na pozemních komunikacích,
- v terénních podmínkách a
- na ostatní.

Řízení vozidla na pozemních komunikacích

Při řízení vozidel ozbrojených sil na pozemních komunikacích může dojít k rizikům všeobecně známým každému řidiči neohledně na typ vozidla. Rizika mohou být způsobena **lidským faktorem**, kdy nejčastější hrozbou je únava řidiče, nepozornost, nevěnování se plně a výhradně řízení vozidla, nezvládnutí řízení vozidla, přecenění vlastních sil, stres, náhlá nevolnost či ztráta orientace řidiče atd.

Další hrozbou jsou **klimatické podmínky**, kdy řidiče mohou nejvíce ohrozit vydatné srážky, namrzlé a neupravené vozovky, snížená viditelnost, sněžení, náhlé oslnění slunečním zářením. Klimatické podmínky jsou jediný faktor, který nelze nijak ovlivnit, lze se však praxí dostatečně připravit, aby nebylo ne zcela ideální počasí překážkou k řízení.

Dále řidiče může ohrozit **třetí strana** čili ostatní účastníci provozu (chodci, cyklisté, řidiči), kdy hraje největší roli opět lidský faktor, který nelze nikterak ovlivnit. Lze jen doufat v to, že jsou všichni účastníci provozu zodpovědní a ohleduplní, i když víme, že to tak není.

Samozřejmě také může nastat **technická závada** na vozidle, která může být způsobena nedostatečnou údržbou vozidla, nekvalitně či neodborně provedenou kontrolní prohlídkou před použitím vozidla, ignorování náznaků vozidla (neobvyklé zvuky např.), zanedbaná údržba po použití či odbytá základní údržba, to vše se může podepsat na technickém stavu vozidla. Při řízení vozidel ozbrojených sil na pozemních komunikacích může tedy nastat jakákoliv situace stejná jako při jízdě soukromým civilním vozidlem. Pro všechny platí stejná pravidla a je nutno je dodržovat. Do tabulky č. 1 jsme si tedy zanesly možná rizika, jejich zdroje a opatření proti nim.

Tabulka 1

Možná rizika	Zdroj rizika	Opatření
Zranění způsobená při nastupování/vystupování z vozidla	Neopatrnost posluchače	Dbát zvýšené pozornosti, používat k nastupování a vystupování místa a prostředky k tomu určená

Možná rizika	Zdroj rizika	Opatření
Oslnění slunečním zářením	Klimatické podmínky	Používat ochranu zraku, při ztrátě orientace zastavit vozidlo
Únava posluchače	Nedostatečný odpočinek posluchače, přecenění vlastních sil	Pravidelné přestávky ve výcviku, dostatečný odpočinek po výcviku
Zranění způsobená v závislosti na nežádoucím pohybu vozidla	Nedostatečné zabezpečení vozidla proti pohybu	Řádná kontrola při opouštění vozidla
Dopravní nehoda	Klimatické podmínky, lidský faktor, závada na vozidle, provoz na komunikaci	Přizpůsobit jízdu stavu vozovky a klimatickým podmínkám, dostatečná teoretická příprava, pravidelné technické prohlídky vozidla

Při samotném řízení vozidla musí každý řidič znát své limity a nepřeceňovat situace, do kterých se dostane. Je jasné, že psychické vypětí v kurzu se u některých jedinců projeví více u jiných zase méně, ale nikdy nesmí ovlivnit řízení, neboť nikdy se ve vozidle nenachází sám ale minimálně ještě s instruktorem/učitelem a také i s ostatními posluchači kurzu, neboť to vozidlo umožňuje a také při delších trasách se posluchači střídají v průběhu cesty. Na obrázku č. 8 lze vidět skutečnou dopravní nehodu vozidla ozbrojených sil s civilním automobilem na pozemní komunikaci.



Obrázek 7 Dopravní nehoda

Každé vozidlo musí být vybaveno tak jako každé jiné civilní vozidlo povinnou základní výbavou, bez které nesmí vozidlo za žádných podmínek vyjet. Dále musí sám instruktor zodpovědně odhadnout jakou trasu zvolit vzhledem ke klimatickým podmínkám a zkušenostem řidičů. Ani letité zkušenosti nedokáží instruktora vybavit schopností předvídat zručnosti posluchačů, neboť lidský faktor je v tomto jedinečné a co osoba, to jiné schopnosti se učit.

Řízení vozidla v terénních podmínkách

Řízení vozidla ozbrojených sil v terénu se nijak neliší od řízení na pozemních komunikacích, nicméně má svá specifika, která jsou sama o sobě rizikem při výcviku. Samozřejmě zde platí již zmiňované v odstavci o řízení vozidel na pozemních komunikacích a to, že zde působí hrozby, která mohou být zapříčiněna lidským faktorem, klimatickými podmínkami, třetí stranou a technickou závadou na vozidle.

V terénních podmínkách však k těmto faktorům musí ještě přiřadit jeden další, a to terén sám o sobě. Například nedostatečná znalost terénu, ve kterém se posluchač pohybuje ve vozidle, jízda místy které nejsou vhodné danému typu vozidla, nečekaná přítomnost jiných vozidel a cvičících jednotek na trase, přecenění vlastních zručností řízení vzhledem k vlastnostem terénu atd. V tabulce č. 2 máme shrnutá možná rizika, zdroje rizik a opatření.

Tabulka 2

Možná rizika	Zdroj rizika	Opatření
Zranění způsobená při nastupování, vystupování z vozidla	Neopatrnost posluchače	Dbát zvýšené pozornosti při činnosti, používat míst a prostředky k tomu určená/volit vhodná místa k zastavení vozidla
Zranění v závislosti na pohybu (nežádoucím) vozidla	Nepozornost řidiče, nedostatečné zabezpečení vozidla proti nežádoucímu pohybu	Dbát zvýšené opatrnosti při jízdě terénem (možný výskyt jiných vozidel, cvičících osob), bezchybné zabezpečení vozidla proti nežádoucímu pohybu
Poškození vozidla, zranění osob vlivem nevhodně zvolené trasy jízdy	Nepřipravený posluchač, klimatické podmínky	Řádně si předem prostudovat trasu jízdy, nepřeceňovat své řidičské dovednosti, dbát zvýšené pozornosti při jízdě terénem, nejezdit na neprověřená místa, brát na zřetel klimatické podmínky předcházející jízdě, dodržovat zásady bezpečné jízdy i uvnitř vozidla
Dopravní nehoda (jiná událost)	Klimatické podmínky, lidský faktor, terénní podmínky, jiné vozidlo, zásah vyšší moci	Brát na zřetel klimatické podmínky předcházející jízdě, věnovat se výhradně řízení vozidla, přizpůsobit jízdu terénu, předpokládat výskyt jiných vozidel a cvičících osob

Terénní podmínky jsou pro posluchače velikou zkouškou schopností řídit vozidla ozbrojených sil, neboť se předpokládá, že do doby nástupu do kurzu k získání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil pro skupinu vozidel V-B zatím na pozici řidiče v žádném takovémto vozidle za takovýchto podmínek neseseděli.

Při prvních jízdách terénem je samozřejmě brán veliký ohled na tyto skutečnosti. Posluchači jsou vedeni instruktorem s důkladným komentářem po celou dobu jízdy terénem a upozorňováni na mnohá nebezpečí, která je mohou v terénu potkat. Nicméně i naprostá soustředěnost posluchače, perfektní stav vozidla a přijatelné klimatické podmínky nezaručí, že vše proběhne bez minimálního rizika. Na obrázku č. 9 lze vidět naprosto běžnou situaci v terénu výcvikové prostory, kdy není dne, aby se tam nepohybovalo více cvičících jednotek a vozidel.



Obrázek 8 Výcvikové prostory cvičících jednotek

Ostatní

V kategorii „ostatní“ jsou zmíněna rizika, která mohou posluchače potkat při výcviku na trenažéru, ovládání a údržbě vozidla, nakládání na přepravní prostředky pro odsun vozidel a při vyprošťování a samovyprošťování vozidel.

Při výcviku na **trenažéru** se mohou posluchači v kurzu zranit při nastupování/vystupování z trenažéru, při výcviku se jim může udělat nevolno či mohou ztratit orientaci nebo si lze přivodit zranění i při samotném pohybu trenažéru.

Ovládání, údržba a opravy vozidel v sobě skýtá hrozby jako zranění v závislosti na nežádoucím pohybu vozidla, popálení vyvělou chladicí kapalinou, poškození sluchu, zranění při práci s dílenským náradím či vdechnutí výparů a zplodin.

Při **vyprošťování a samovyprošťování vozidel** si mohou posluchači přivodit zranění způsobená při nastupování/vystupování z vozidla, zranění v závislosti na pohybu vozidla a nežádoucím pohybu vozidla, při upevňování vyprošťovacích prostředků a při použití ženijního náradí.

Při výcviku **nakládání na přepravní prostředky a odsunu vozidel** můžeme zmínit rizika způsobená pádem z přepravního prostředku, popálení elektrickým proudem, nakládáním pomocí jeřábu a dále při upevňování vozidla atd.

Přehled rizik, jejich zdrojů a opatření k nim máme v tabulce č. 3.

Tabulka 3

Možná rizika	Zdroj rizika	Opatření
Zranění při výcviku na trenažéru	Lidský faktor	Dodržovat bezpečnostní opatření a pokyny instruktora (učitele)
Ztráta orientace při výcviku na trenažéru	Lidský faktor	Udržování kontaktu se cvičícím posluchačem, dodržovat stanovené přestávky
Zranění při údržbě vozidla	Lidský faktor, nedostatečně zabezpečené vozidlo	Manipulovat na vozidle pouze na pokyn instruktora (učitele), pohybovat se obezřetně v okolí vozidla, kontrola zabezpečení vozidla proti samovolnému pohybu

Možná rizika	Zdroj rizika	Opatření
Zranění při práci v dílnách	Lidský faktor, neschválené pomůcky a nářadí	Dodržování technologických postupů a metodiky postupu při opravách na vozidle, používat schválené a předepsané nářadí, dbát pokynů dílenských specialistů
Zranění při nakládání vozidla na přepravní prostředek	Neodborná manipulace, lidský faktor, nedodržení metodického postupu, technická závada	Při pohybu vozidla nenastupovat ani nevystupovat, před nakládáním se ujistit o žádném pohybu osob v okolí, používat prostředky k nakládání pouze k tomu určené a nepoškozené, dodržovat bezpečnou vzdálenost navádějícího a opatřit ho výstražnou vestou, navádějící i řidič musí znát bezchybně pokyny k tomu určené
Zranění na prostředku při nakládání, pád z přepravního prostředku	Neodborně poučená osoba provádějící nakládání, upevňovací prostředky v nevhodném technickém stavu, nedodržení bezpečnostních postupů, klimatické podmínky	Znát bezchybně metodiku nakládání vozidla, zkontrolovat upevňovací prostředky před použitím, připravit přepravní prostředek na nakládání (očištění atp.), pohyb po přepravním prostředku provádět pouze vpřed, nestát na stejném přepravním prostředku jako nakládající se vozidlo

Možná rizika	Zdroj rizika	Opatření
Zranění při vyprošťování a samovyprošťování vozidla	Lidský faktor, nedodržení bezpečnostních pokynů, technická závada vyprošťovacích prostředků, klimatické podmínky	Bez výjimek dodržovat bezpečnostní nařízení

Samovyprošťování, vyprošťování či nakládání vozidel na přepravní prostředky je specifické pro vojenské řidičské kurzy. Při takovémto výcviku je velmi důležitá teoretická příprava a důkladné prověření stavu technických prostředků, neboť při sebemenším pochybení či drobné závadě na technických prostředcích se může stát, že dojde ke zranění osob nebo poškození techniky vlivem nedodržení bezpečnostních pokynů a opatření.

Je potřeba, aby byly také používány ochranné pomůcky a prostředky určené k bezpečné práci a zabránění poranění. I například při klasickém nasazování sněhových řetězů je třeba mít k tomu určené ochranné pomůcky, které lze vidět na obrázku č. 10.



Obrázek 9 Ukázka bezpečnostních ochranných pomůcek

5.4 Analýza rizik – Matice

Samotné výsledné matici rizik předchází dvě tabulky, a to tabulka s přehledem pravděpodobnosti vzniku rizika a dále tabulka se stupni ohrožení a jejich důsledky na naše aktiva, která jsou v tomto případě člověk, majetek Armády České republiky, životní prostředí a majetek třetích osob.

Tabulka č. 4 nám znázorňuje s jakou pravděpodobností se mohou rizika vyskytovat a zároveň je to číselně ohodnoceno pro následný výpočet zjištění míry rizika.

Tabulka 4

Pravděpodobnost výskytu (P)	Stupeň	Frekvence vzniku
Nepravděpodobné	1	Zřídka
Málo pravděpodobné	2	Občas (několikrát za rok)
Pravděpodobné	3	Příležitostně (měsíčně)
Velmi pravděpodobné	4	Často (týdně)
Vysoce pravděpodobné	5	Trvale (denně)

V následující tabulce č. 5 si znázorníme, jaké důsledky mohou mít rizika způsobená v řídičském výcviku na člověka, majetek AČR, životní prostředí a majetek třetích osob. Stupně ohrožení máme rozděleny do pěti skupin, kdy stupeň ohrožení č. 1 značí zanedbatelné ohrožení a stupeň č.5 značí kritické ohrožení.

Tabulka 5

	Stupeň ohrožení				
	1. Zanedbatelný	2. málo významné	3. lehké	4. těžké	5. kritické
Důsledek na člověka	Bez zranění a psychické újmy	Lehká zranění, bez psychické újmy	Zranění bez následků, lehká psychická újma	Těžká zranění s následky, těžká psychická újma	usmrcení
Důsledek na techniku AČR	Technika bez poškození	Lehce poškozená technika s menšími investicemi na opravu	Poškození vyžadující delší časový úsek a větší finanční náklady	Velmi vysoké náklady na opravu techniky	Zničená technika, nenávratně neopravitelná
Důsledek na životní prostředí	žádné	Zanedbatelné narušení okolní přírody	Malé poškození přírody s kratším časovým horizontem obnovy na původní stav	Velké poškození přírody, nákladné obnovení původního stavu	zničující
Důsledek na majetek třetích stran	Bez poškození majetku třetích stran	Lehce opravitelné škody s minimálními náklady na majetku	Škody většího rozsahu vyžadující větší náklady a delší časový úsek na obnovení	Velmi vysoké náklady na navrácení do původního stavu majetku	Nenávratně zničený majetek třetí strany

Po zjištění pravděpodobnosti výskytu rizika, stupně ohrožení a jeho možných důsledků lze vypracovat matici rizik. Zde platí pravidlo, kde $R = P \times D$, kde je R zjištěná míra rizika, P

je pravděpodobnost vzniku a D jsou důsledky. Výsledné hodnoty jsou nám známy z tabulky č. 6 Matice rizik.

Tabulka 6

Pravděpodobnost výskytu (stupeň)	Frekvence vzniku	Závažnost důsledku (stupeň ohrožení)				
		Zanedbatelné (1)	Málo významné (2)	Lehké (3)	Těžké (4)	Kritické (5)
Nepravděpodobné (1)	Zřídka	1	2	3	4	5
Málo pravděpodobné (2)	Občas (několikrát za rok)	2	4	6	8	10
Pravděpodobné (3)	Příležitostně (měsíčně)	3	6	9	12	14
Velmi pravděpodobné (4)	Často (týdně)	4	8	12	16	20
Vysoce pravděpodobné (5)	Trvale (denně)	5	10	15	20	25

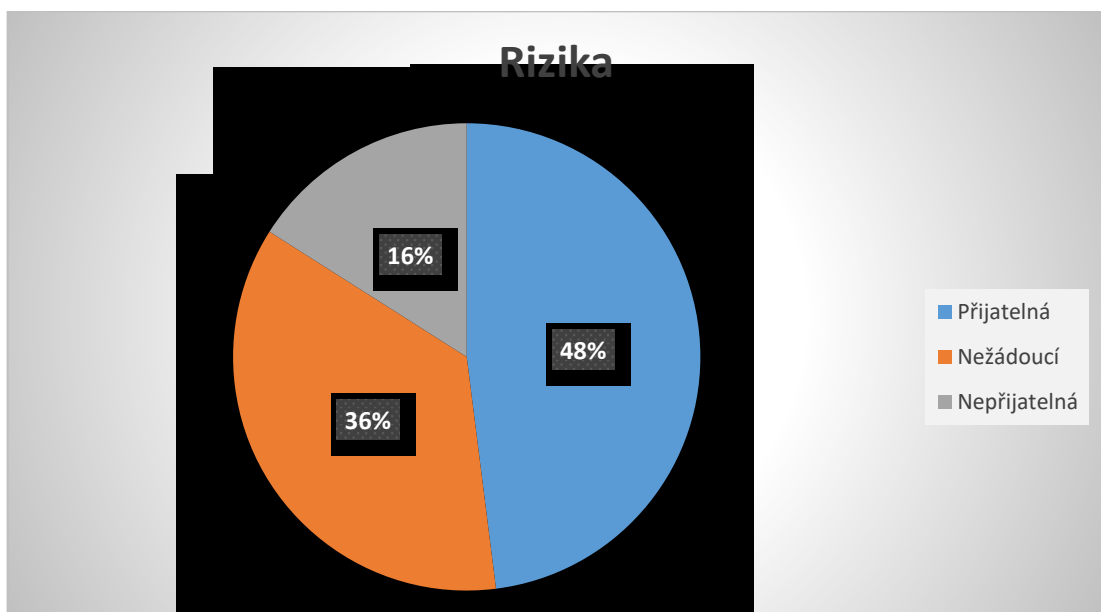
Výsledná matice rizik nám určuje přijatelnost rizika a tu dělíme dle posouzení přijatelnosti na tři základní kategorie, které máme vyobrazeny v tabulce č. 7. **Zelená hodnota** nám značí přijatelná rizika, **žlutá hodnota** nám značí nežádoucí rizika a **červená hodnota** nám značí rizika nepřijatelná.

Tabulka 7

Barevné rozlišení	Hodnota rizika	Posouzení přijatelnosti	Kritéria bezpečnosti
	1–7	Přijatelné	Bezpečné nebo lehce rizikové situace s žádnými následky. Bez nutných opatření.
	8–15	Nežádoucí	Situace vyžadující řešení následků bez destruktivních a nenávratných změn. Potřeba pozměnit některé aspekty výcviku pro bezpečnější následný průběh.
	16–25	Nepřijatelné	Nebezpečné situace s dlouhodobými či trvalými následky a nenávratnými změnami. Nutno přehodnotit systém výcviku.

5.5 Hodnocení

K vyhodnocení rizik jsou použita veškerá získaná data ať už formou rozhovorů nebo metodou „What if“ a ke shrnutí nám pomohla matice rizik. Výsledné hodnoty jsme si zanesly do grafu č.1, který nám zobrazuje podíly přijatelných, nežádoucích a nepřijatelných rizik.



Obrázek 10 Graf posouzených rizik

Z grafu nám vyplývá, že téměř celé polovina rizik, která mohou nastat při řídičském výcviku, jsou rizika přijatelná, tedy neohrožují nikoho na životě, zdraví a nikterak negativně nepůsobí na majetek a životní prostředí.

Rizika nežádoucí tvoří 36 % z celkového výčtu rizik, tedy taková, jež mohou mít už za následek újmu na zdraví i majetku a životním prostředí. Nemají však žádné následky na výše uvedená aktiva.

Nepřijatelná rizika v podílu 16 % nejsou rozhodně zanedbatelnou hodnotou, avšak není to alarmující hodnota, která by měla za následek kompletní přehodnocení celého řídičského výcviku. Jisté je však to, že tato rizika už mohou způsobit trvalou újmu na zdraví, ve fatálních případech mohou končit i smrtí a mají rozsáhlé následky na životním prostředí a majetku, kdy v ojedinělých případech se jedná o nenapravitelné a nenávratné škody.

Shrnutím celé analýzy jsem tedy dospěla k výsledkům, že řídičský výcvik není rozhodně bez rizik, avšak při správném vedení výuky a příkladném přístupu posluchačů v kurzu, se výskyt rizika snižuje na minimum a pokud již nějaké nastane, tak to v drtivé většině nebude mít tragické následky.

ZÁVĚR

Z výsledků a vyhodnocení, které práce poskytuje lze odvodit důležitá data, která mohou být zúročena v dalších kurzech příslušníků Armády České republiky k získání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil.

Je více než jasné, že nejdůležitějším aspektem v takovémto výcviku je právě lidský faktor. Posluchač kurzu musí být stoprocentně připraven, než usedne za volant vozidla ozbrojených sil, protože pokud by to tak nebylo, nebyl by si jistý a pochyboval, s velkou pravděpodobností dojde k selhání onoho lidského faktoru a v závislosti na dané situaci už pak lze jen odvozovat jaké následky by takovéto selhání mohlo mít.

Vzhledem k délce kurzu a množství informací, můžeme říci, že je vše optimálně nastaveno tak, aby posluchač dostal dostatečné množství informací k tomu, aby byl schopen usednout za volant vozidla ozbrojených sil a projít řídičským výcvikem. Hodiny řídičského výcviku jsou také velmi vhodně nastaveny k tomu, aby nakonec posluchač zvládl závěrečnou zkoušku a bez dalšího váhání mohl již na svém mateřském útvaru začít působit jako řidič a dále tak získávat cenné zkušenosti a najeté kilometry.

Velmi příjemnou zpětnou vazbou je pro instruktory to, že se bývalí posluchači kurzů vrací, a to do dalších řídičských kurzů, anebo například na Soutěž řidičů, která je u CDV každoročně pořádána a kde se právě řídičské zkušenosti ukáží nejlépe, a to s vědomím, že ty prvotní získali právě na tomto našem pracovišti.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

[1] *Zákony pro lidi* [online]. AION CS [cit. 2017-04-30]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

[2] *Zákony pro lidi* [online]. AION CS [cit. 2017-04-30]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-268>

[3] MINISTERSTVO OBRANY. *Pravidla používání vozidel v rezortu Ministerstva obrany*. Praha, 2009. Dostupné také z: <http://www.mocr.army.cz/assets/informacni-servis/povinne-informace/1-uredni-deska/vnitni-predpisy-priloha-1.pdf>

[4] *Zákony pro lidi* [online]. AION CS [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-219>

[5] *Odborný pokyn Náčelníka Generálního štábu Armády České republiky k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil*. Druhé. Praha, 2010.

[6] *Sborník příspěvků z odborné konference "Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil"*. Vyškov: Velitelství výcviku-Vojenská akademie, 2014. ISBN 978-80-904625-6-4.

[7] *KRIZPORT: Portál krizového řízení JmK*. [online]. QCM, 2016 [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: <http://krizport.firebrno.cz/dokumenty/prehled-pojmu>

[8] SMEJKAL, Vladimír a Karel RAIS. *Řízení rizik ve formách a jiných organizacích*. čtvrté, aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2013. ISBN 978-80-247-4644-9.

[9] *ManagementMania* [online]. Creative Commons BY-NC [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/hrozba-threat>

[10] BOJANOVSKÝ, Filip. *Způsoby kvantifikace rizika* [online]. Pardubice, 2009 [cit. 2017-05-01]. Dostupné z: <http://dspace.upce.cz/bitstream/handle/10195/33782/DP.pdf?sequence=1>. Diplomová práce. Univerzita Pardubice. Vedoucí práce doc. RNDr. Petr Linhart, CSc.

[11] REICHEL, Jiří. *Kapitoly metodologie sociálních výzkumů*. Havlíčkův Brod: GRADA Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-3006-6.

[12] VYMĚTAL, Štěpán. *Krizová komunikace a komunikace rizika*. Havlíčkův Brod: GRADA Publishing, 2009. ISBN 978-80-247-2510-9.

[13] *Pracovní režim a pracovní doba řidiče*. Business Media CZ. ISBN 978-80-86411-90-3.

[14] PETERKOVÁ, Michaela. *Psychotesty pro řidiče* [online]. [cit. 2017-05-09]. Dostupné z: <http://www.psychotesty-ridicu.psychoweb.cz/>

[15] *Rezortní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2013-2020*. Praha, 2013.

[16] *Programy odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil: Pub 71-00-02*. Praha, 2007.

[17] *Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky: Předpis 103/2005 Sb.* [online]. [cit. 2017-05-09]. Dostupné z: <https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?cz=103&r=2005>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

AČR	Armáda České republiky
AZ	Aktivní zálohy
CDV	Centrum dopravní výchovy
ČR	Česká republika
LR	Land Rover
OŘVOS	Osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil
POŠ	Posádková ošetřovna
ŘO	Řidičské oprávnění
TTD	Takticko-technická data
UAZ	Ulianovskyy avtomobilny zavod (zkratka se používá pro typ automobilu)
VOS	Vozidlo ozbrojených sil

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Přehled skupin vozidel k získání řidičského oprávnění	15
Obrázek 2 Ukázka trasy pro výcvik v terénu.....	28
Obrázek 3 Ukázka překážky pro výcvik v terénu.....	28
Obrázek 4 Ukázka praktického nácviku průjezdu omezenými prostory	30
Obrázek 5 Osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil.....	31
Obrázek 6 Analýza rizik	34
Obrázek 7 Dopravní nehoda	44
Obrázek 8 Výcvikové prostory cvičících jednotek.....	46
Obrázek 9 Ukázka bezpečnostních ochranných pomůcek.....	49
Obrázek 10 Graf posouzených rizik	53

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	42
Tabulka 2	45
Tabulka 3	47
Tabulka 4	50
Tabulka 5	51
Tabulka 6	52
Tabulka 7	53

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení vozidel ozbrojených sil	62
---	----

PŘÍLOHA P I: POSUDEK O ZDRAVOTNÍ ZPŮSOBILOSTI K ŘÍZENÍ VOZIDEL OZBROJENÝCH SIL

Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení vozidel ozbrojených sil

Hodnost, jméno a příjmení:

Vojenský útvar: Jednotka:

Datum narození: Průkaz totožnosti, číslo ¹⁾

Skupina osvědčení k řízení vozidla ozbrojených sil, ke které je posudek vydáván:

Specifikace vozidla ozbrojených sil: ²⁾

Posuzovaná osoba ³⁾

a) je zdravotně způsobilá k výcviku a řízení

b) není zdravotně způsobilá

c) je zdravotně způsobilá s podmínkou ⁴⁾

Datum ukončení platnosti posudku:

.....
datum vydání posudku

.....
podpis, otisk razítka jmenovky lékaře
otisk razítka zdrav. zařízení

Poučení:

"Proti tomuto posudku je možno podat podle ustanovení § 46 odst.1 a 3 zákona 373/2011Sb. Zákon o specifických zdravotních službách, ve znění pozdějších předpisů., návrh na jeho přezkoumání do 10 dnů ode dne, kdy byl oprávněné osobě doručen. Návrh se podává písemně vedoucímu zdravotnického zařízení, které posudek vydalo.

Posuzovaná osoba, popřípadě osoba, pro kterou v souvislosti s vydáním tohoto posudku vyplývají povinnosti, se seznámila s posudkem a poučením."

.....
datum

.....
podpis posuzované osoby

.....
datum

.....
podpis nadřízeného posuzované osoby

¹⁾Zpravidla služební průkaz.

²⁾Uvedou se zejména: vozidla s právem přednostní jízdy, vozidla určená k přepravě nebezpečných nákladů, autobusy.

³⁾Nehodící se škrtněte.

⁴⁾Uvede se podmínka, která podmiňuje zdravotní způsobilost k řízení motorových vozidel (nezbytný zdravotnický prostředek, technická úprava motorového vozidla nebo jiné omezení, například podrobení se obecnému vyšetření podmiňujícím zdravotní způsobilost a tím i nálost nosudku).