

# Specifika profesní přípravy řidičů v podmínkách Armády ČR

Ivan Masaryk

---

Bakalářská práce  
2014



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta humanitních studií

---

  
INSTITUT  
MEZIOBOROVÝCH STUDIÍ BRNO

Univerzita Tomáše Bati  
Institut mezioborových studií Brno  
akademický rok: 2013/2014

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ivan MASARYK**  
Osobní číslo: **H118186**  
Studijní program: **B7507 Specializace v pedagogice**  
Studijní obor: **Sociální pedagogika**

Téma práce: **Specifika profesní přípravy řidičů v podmínkách Armády ČR**

Zásady pro vypracování:

Zadané a zvolené téma bude zpracováno podle pokynů obsažených v materiálu IMS "Metodika psaní odborného textu a výzkum v sociálních vědách" (IMS 2009). Případně podle dalších materiálů, z nichž některé jsou obsaženy v literatuře připojené k tomuto studijnímu textu. Zejména bude dbáno na dodržování zásad publikační etiky a pravidel společenskovedního výzkumu. Průběžné výsledky práce budou pravidelně konzultovány s vedoucím bakalářské práce. S vědomím těchto zásad a pravidel a po konzultaci s vedoucím bude práce zaměřena:

- na specifika práce v AČR, se zaměřením na profesní vzdělávání;
- na vymezení specifík profesní přípravy řidičů AČR;
- na rozbor návyků, dovedností a znalostí řidičů AČR;
- na determinanty profesního zatížení v AČR;
- na integraci profesní zátěže do teorie a praxe sociální pedagogiky.

Součástí práce bude empirické šetření event. realizovaný výzkum zaměřený na zjištění úspěšnosti, kvality a spokojenosti vojenských řidičů v zdokonalovací přípravě a v závislosti na plněných úkolech (výcvik vojenských řidičů u Vojenské akademie ve Vyškově).



Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

**Zákon č. 361/2000 Sb.**

**Havlík, K. Psychologie pro řidiče. Praha: Portál, 2005.**

**Král, J., Gregor, L. Metodika výcviků řidičů vojenských bojových vozidel. Vyškov: Vev - Va ve Vyškově, 2006.**

**Mühlpachr, P. Andragogika. Brno: IMS, 2011.**

**Sedlák, B. Speciální výcvik řidičů ke zvládnání krizových situací. Vyškov: Vev - Va ve Vyškově, 2010.**

**Další literatura bude obsažena v Projektu bakalářské práce a průběžně doplňována během práce na tomto textu.**

Vedoucí bakalářské práce: **prof. PhDr. Pavel Mühlpachr, Ph.D.**  
Katedra pedagogiky a psychologie


Datum zadání bakalářské práce: **11. listopadu 2013**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2014**

V Brně dne 11. listopadu 2013

  
doc. PhDr. Miloslav Jůzl, Ph.D.  
vedoucí ústavu



  
doc. PaedDr. Slavomír Laca, Ph.D.  
vedoucí katedry



# 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 obhajoby <sup>1)</sup>;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu 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. 3 <sup>2)</sup>;
- podle § 60 <sup>3)</sup> 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 § 60 <sup>3)</sup> odst. 2 a 3 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.

Prohlašuji, že

- elektronická a tištěná verze bakalářské práce jsou totožné;
- na bakalářské práci jsem pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.

IVAN MASARYK

Jméno, příjmení studenta

V Brně ..... 1.4.2014

Podpis

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 disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpisy vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlédnutí 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.

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 potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacího 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 výdělku 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 přihlídně k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Bakalářská práce je zaměřena na teoretické a praktické analýzy vojenských odborných předpisů, odborných pedagogických postupů s využitím komparace civilní a vojenské legislativy a rešerše těchto materiálů. Specifika organizace, řízení výcviku a odborných postupů přípravy vojenských řidičů, s důrazem na získávání a zdokonalování znalosti, dovednosti a návyků. Specifika přípravy na plnění úkolů v zahraničních misích. V závěru teoretické části je cílem poskytnout informace o psychické zátěži vojenských řidičů. Cílem praktické části je zjistit s pomocí kvalitativního výzkumu s technikou řízeného polostrukturovaného rozhovoru zpětnou vazbu na prováděnou přípravu, její náročnost a využitelnost získaných vědomostí v praxi.

Klíčová slova: vojenský řidič, příprava, vozidlo ozbrojených síl, mise, Armáda ČR

## **ABSTRACT**

This bachelor's thesis deals with theoretical and practical analysis of military professional directives, professional pedagogical procedures using comparison of civilian and military legislative and exploration of these materials. It contains organization particularities, management of training and professional procedures of military drivers' training, the emphasis is put on gaining and developing knowledge, skills and habits. Particularities of training for fulfilling tasks on missions outside the territory of the Czech Republic are looked at. The conclusion of the thesis discusses information about psychological burden of military drivers. The aim of the practical part is to find out about feedback on the training, its demandingness and utilizability of the gained knowledge in practice. The method of qualitative research and the technique of controlled semi-structured dialogue was used to carry out this research.

Key words: military driver, training, armed forces vehicle, mission, the ACR Army

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval panu prof. PhDr. Pavlu Mühlpachrovi, Ph.D. za velmi užitečnou metodickou pomoc, kterou mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce a dále všem pedagogům, kteří se účastnili na výuce v průběhu mého studia. V neposlední řadě své partnerce za jejich podporu.

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>10</b>
<b>1 ÚKOLY VOJENSKÉHO ŘIDIČE</b> .....	<b>11</b>
1.1 ŘIDIČI ZABEZPEČOVACÍCH VOZIDEL .....	16
1.2 ŘIDIČI BOJOVÝCH VOZIDEL .....	16
<b>2 PŘÍPRAVA NA DANÉ ÚKOLY</b> .....	<b>18</b>
2.1 PŘÍPRAVA V RÁMCI VOJENSKÉHO KURZU .....	23
2.2 PŘÍPRAVA V RÁMCI VOJENSKÉHO ÚTVARU .....	30
<b>3 SPECIFIKA PŘÍPRAVY ŘIDIČŮ</b> .....	<b>32</b>
3.1 ŘÍZENÍ VOZIDEL VE SLOŽITÝCH TERÉNNÍCH PODMÍNKÁCH .....	32
3.2 ŘÍZENÍ VOZIDEL PO SILNICÍCH A OSADÁCH .....	33
<b>4 ZÁTĚŽ VOJENSKÉHO ŘIDIČE</b> .....	<b>35</b>
4.1 ZÁTĚŽ VOJÁKŮ V DOBĚ SVÁTKU „RAMADÁN“ .....	36
4.2 POSTTRAUMATICKÁ STRESOVÁ PORUCHA .....	38
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>40</b>
<b>5 VYMEZENÍ PROBLÉMU</b> .....	<b>41</b>
5.1 CÍL BAKALÁŘSKÉ PRÁCE .....	41
5.2 POUŽITÁ METODA.....	41
<b>6 ROZHOVORY S RESPONDENTY</b> .....	<b>43</b>
6.1 ROZHOVOR Č. 1 .....	43
6.2 ROZHOVOR Č. 2 .....	45
6.3 ROZHOVOR Č. 3 .....	46
6.4 ROZHOVOR Č. 4 .....	48
6.5 ROZHOVOR Č. 5 .....	49
6.6 ROZHOVOR Č. 6 .....	51
6.7 ROZHOVOR Č. 7 .....	53
6.8 ROZHOVOR Č. 8 .....	54
6.9 VYHODNOCENÍ DÍLČÍCH VÝZKUMNÝCH OTÁZEK .....	56
<b>7 DIDKUZE</b> .....	<b>59</b>
7.1 NÁVRH NA VYLEPŠENÍ SYSTÉMU ZDOKONALOVACÍ PŘÍPRAVY ŘIDIČŮ .....	60
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>62</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b> .....	<b>64</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK</b> .....	<b>66</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ</b> .....	<b>67</b>
<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>68</b>

## ÚVOD

K rozhodnutí věnovat se ve své práci problematice specifika profesní přípravy řidičů v podmínkách Armády ČR mě přivedlo studium oboru Sociální pedagogiky, protože ta směřuje mimo jiné k tomu, aby působila ve smyslu výchovy a vzdělávání populace a má tak za cíl působit na rozvoj osobnosti a prostředí.

Před necelými sto lety se první obětí dopravní nehody stala Angličanka Driakollová. Na tehdejší dobu ji auto srazilo nízkou rychlostí osm kilometrů za hodinu. Tenkrát si asi lidé říkali „Co bude za pár let, až auta budou jezdit ještě vyšší rychlostí“? V současnosti je stav daleko hroživější. Na českých silnicích dochází důsledkem dopravní nehody přibližně každé tři minuty k lehkému zranění, každých osmnáct minut k těžkému zranění a každých sto minut umírá následkem dopravní nehody člověk. Řízení dopravního prostředku osobou má sociální charakter i sociální dosah. Na komunikacích se rozvíjí dopravní společenství a jako takové vyžaduje zachování formálních i neformálních pravidel. Formální pravidla jsou dána právními normami a neformální vychází z chování každého účastníka společenství.

Je nutné být pro provoz motorových vozidel připraven, což samozřejmě znamená být připravován pro bezchybný řidičský výkon. Naučit se předcházení nebezpečným a krizovým situacím v provozu a znát jejich bezpečné řešení. Tato příprava má komplexní charakter a obsahuje značně složitý souhrn vědomostí, dovedností a návyků.

Příprava řidičů ozbrojených sil je dlouhodobý proces, který se v podmínkách naší armády neustále vyvíjí. Tento vývoj je závislý na mnoha faktorech. Tím nejdůležitějším faktorem jsou v současné době omezené finanční zdroje rezortu ministerstva obrany. Dalším faktorem je nedostatek kvalitního personálního pro obsazení systemizovaných míst instruktorů přípravy řidičů. V neposlední řadě je to snižující se počet a kvalita odborných pedagogických základen, které se úzce specializují na přípravu řidičů vozidel ozbrojených sil. V první kapitole se zabývám zásadními změnami a vývojem koncepce přípravy vojenských řidičů. Analýzou specifických úkolů řidičů zabezpečovacích a bojových vozidel, zákonů, předpisů, vojenských odborných předpisů a řešenými těchto materiálů. V druhé kapitole této práce jsem se zaměřil na specifika organizace a řízení výcviku. Dále se věnuji odborným postupům při přípravě vojenských řidičů, s důrazem na získávání znalostí, dovedností, zdokonalování a správných návyků. V třetí kapitole se zabývám specifikem přípravy řidičů na plnění úkolů při nasazení do zahraničních misí. V závěru této



kapitoly chci ukázat náročnost přípravy řidičů při zdolávání charakteristických a přírodních překážek s ohledem na rozdílnou adhezi při různých klimatických podmínkách. V závěru teoretické části je cílem poskytnout informace o psychické zátěži vojenských řidičů. Příznakům posttraumatických stresových poruch a důsledek dopadu stresu na zdraví člověka.

Za cíle mé bakalářské práce jsem si stanovil nejen shrnout poznatky o problematice „Specifika profesní přípravy řidičů v podmínkách Armády ČR“ v teoretické rovině, ale s využitím kvalitativního výzkumu zjistit kvalitu, úspěšnost a spokojenost vojenských řidičů při zdokonalovací přípravě v závislosti na plněných úkolech.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 ÚKOLY VOJENSKÉHO ŘIDIČE

Vývoj koncepce vojenských řidičů přinesl v minulosti několik zásadních změn a důležitých poučení, jejichž podstatou byly zejména následující skutečnosti:

- zrušení systému předvojenské přípravy řidičů – branců v autoškolách Svazarmu,
- obecně platná zákonná úprava přípravy vojenských řidičů a zrušení výjimek pro Armádu ČR,
- transformace armády, zánik odborné vojenské oblasti tzv. „technické služby“, její rozdělení a převedení odpovědnosti za přípravu vojenských řidičů,
- vytvoření vojenské legislativy, která stanovila nové zásady přípravy řidičů. Její následné zrušení k 1. 8. 2010 a nutnost stanovení základních norem a pravidel provádění odborné přípravy vojenských řidičů rezortními interními předpisy,
- vznik vojenských autoškol a výcvikových středisek řidičů,
- zrušení vojenské základní služby a nahrazení vojáky profesionály,
- postupné rušení výcvikových zařízení řidičů v souvislosti se snižováním počtů Armády ČR,
- centralizace přípravy vojenských řidičů všech typů vozidel,
- úbytek odborníků pro přípravu řidičů a absence jejich tabulkových míst,
- průběžně probíhající legislativní změny v oblasti přípravy řidičů v souvislosti se vstupem resp. členstvím ČR v Evropské unii. (Sborník konference IDV, 2010, s. 94)

Armáda ČR má stanovenou v oblasti přípravy řidičů řadu výjimek v zákonech České republiky i Evropské unie. Uplatňování těchto výjimek je zákonně podmíněno potřebou mezirezortní kooperace a dohody v souladu se zákonem č.12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, který stanoví v § 13:

*„Úpravu výuky a výcviku vojáků v činné službě k řízení motorových vozidel, zdokonalování jejich odborné způsobilosti a evidence řidičů, kteří jsou vojáky v činné službě, stanoví Ministerstvo obrany v dohodě s ministerstvem vnitra a ministerstvem dopravy a spojů“.*

Další existující výjimky souvisí s provozem vozidel na pozemních komunikacích, jako specifického pracovního prostředí vojenských řidičů, kde se jejich činnost propojuje s běžným životem a činnostmi celé společnosti.

Některé konkrétní výjimky a specifické pravomoci stanovené právními předpisy pro ozbrojené síly:

- vojenští řidiči jsou vyčleněni ze systému zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, včetně pravidelného školení (zákon č.247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel),
- není povinnost přípravy (školení) a přezkoušení řidičů z povolání z pravidel silničního provozu (zákon č.111/1994 Sb., o silniční dopravě),
- zkoušky z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel (tj. k získání řidičského oprávnění) u vojáků může provádět vojenský zkušební komisař řidičů (zákon č.247/2000 Sb.),
- zproštění povinnosti absolvovat neurologické a psychologické vyšetření řidičů (zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích),
- není povinnost dodržovat bezpečnostní zásady pro pracovní režim řidiče např. maximální doby řízení, bezpečnostní přestávky, doby odpočinku při plnění úkolů v bojovém nasazení (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.561/2006, o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy),
- není povinnost dodržovat požadavky a podmínky pro přepravu nebezpečných věcí, včetně přípravy řidiče pro její provádění (Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí - ADR),
- není povinné používání bezpečnostních pásů a neplatí zákaz používání telefonního přístroje při plnění úkolů v bojovém nasazení. (zákon č.361/2000 Sb.),
- je povolena přeprava osob v ložném prostoru nákladního automobilu (zákon č.361/2000 Sb.),
- možnost užití zvláštního výstražného světla při doprovodu kolony vozidel ozbrojených sil (zákon č.361/2000 Sb.),
- je umožněno řízení provozu na pozemních komunikacích příslušníkem vojenské pořádkové služby (zákon č.361/2000 Sb.).

Je zřejmé, že právními předpisy výše uvedené požadavky a zásady jsou všeobecně pro osobnost řidiče, jeho činnost i pro provoz vozidel opodstatněné. Armáda ČR musí tuto skutečnost respektovat a uplatňování stanovených norem v jejich podstatě zachovat a přiměřeným způsobem aplikovat na specifické podmínky své činnosti. Obsahová podstata výjimek se musí promítnout do vnitřních předpisů armády na základě požadavku zajištění funkčnosti daného obecného systému.

Základní normovou hodnotou jsou v předmětné oblasti požadovaná kvalifikace a úroveň připravenosti řidičů v ČR a v celoevropském prostoru. I při uplatnění příslušné výjimky musí kvalita přípravy a připravenosti vojenských řidičů korespondovat se stanovenou a obvyklou celospolečenskou úrovní. Armáda ČR musí mít svým aktivním přístupem vlastní plnohodnotný, funkční, účinný a bezpečný systém.

(Stulík, sborník konference IDV, 2010)

Rozdělení řidičů podle kategorií:

**a) Řidič - profesionál** je voják z povolání, nebo občanský zaměstnanec, zařazený na systemizované místo řidič, který řídí vozidlo ozbrojených sil.

**b) Řidič - referent** je voják z povolání, nebo občanský zaměstnanec, kterému velitel na základě jeho žádosti povolil používat vozidla ozbrojených sil k usnadnění plnění služebních úkolů.

Vojenský řidič plní úkoly v mírových podmínkách a v bojových podmínkách.

(Odborný pokyn NGŠ, 2010, s. 2)

Řidič - profesionál zabezpečuje:

- přepravu osob,
- přepravu materiálu,
- přepravu nebezpečného nákladu,
- logistické zabezpečení,
- údržba vojenských zařízení,
- plní úkoly s vozidly s právem přednostní jízdy.

Rozdělení vojenských vozidel ozbrojených sil pro plnění úkolů podle kategorií:

**a) Kategorie vojenských bojových vozidel – VBV - Vojenským bojovým vozidlem se rozumí vozidlo, které je vyrobené a určeno k výcviku a plnění bojových úkolů ozbrojených sil na pásovém podvozku se zbraňovým kompletem, které slouží k vedení bojové činnosti,**

- vojenské bojové vozidlo - pásový bojový prostředek VBV - PBP,
- vojenské bojové vozidlo - pásový speciální prostředek VBV - PSP,



- vojenské bojové vozidlo - kolový bojový prostředek VBV - KBP,
- vojenské bojové vozidlo - kolový speciální prostředek VBV - KSP.

**b) Kategorie vojenských zabezpečovacích vozidel.**

Vojenským zabezpečovacím vozidlem se rozumí vozidlo, které je vyrobené a určeno k výcviku a dopravnímu zabezpečení bojových úkolů v ozbrojených silách,

- kategorie VL - motorová vozidla, která mají dvě nebo maximálně čtyři kola,
- kategorie VM - motorová vozidla určená pro přepravu osob, která mají nejméně čtyři kola,
- kategorie VN - motorová vozidla určená pro přepravu nákladů, která mají nejméně čtyři kola,
- kategorie VT - traktory,
- kategorie VO - přípojná vozidla.

**c) Kategorie vojenských zvláštních vozidel - VZV zahrnuje ostatní vozidla, která nelze zařadit do kategorií VL, VM, VN, VT, VO a do kategorie VBV.**

Vojenským zvláštním vozidlem se rozumí vozidlo, které je vyrobené a určeno k výcviku a k plnění záchranářských, diagnostických, ženijních a speciálních úkolů ozbrojených sil,

- vojenské zvláštní vozidlo - kolový záchranářský prostředek VZV - KZP,
- vojenské zvláštní vozidlo - pásový záchranářský prostředek VZV - PZP,
- vojenské zvláštní vozidlo - speciální prostředek VZV - SP.

Řídit vozidlo ozbrojených sil může jen řidič, který vlastní příslušné oprávnění k řízení vozidel dle skupin a podskupin podle zákona č. 361/2000 Sb., a je držitelem příslušného osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil.

- V-A, V-AM motocykly,
- V-H motorová vozidla jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3500 kg,
- V-B motorová vozidla jejichž největší povolená hmotnost nepřevyšuje 3500 kg (terénní),
- V-C motorová vozidla největší povolená hmotnost převyšuje 3500 kg,

- V-D - motorová vozidla s více než 8 místy k sezení kromě místa řidiče,
- V-Z – zvláštní vozidla,
- V-T – traktory,
- V-K – kolová bojová vozidla,
- V-P – pásová bojová vozidla.

(zákon č.274/1999 Sb.)

**Tabulka č. 1: Přehled skupin pro řízení vozidel ozbrojených sil**

Skupiny k řízení vozidel dle zákona č. 361/2000 Sb.,	Skupiny osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil
AM	V-AM
A 1	Není
A 2	Není
A	V-A, V-AM
B 1	Není
B	V-B, V-AM, V-H, V-B+E, V-T, V-Z, V-P
B+E	V-B+E
C 1	Není
C	V-C, V-B, V-AM, V-H, V-B+E, V-T, V-Z, V-K
C+E	V-C+E
D 1	Není
D	V-D, V-AM, V-H, V-T, V-Z,
D+E	V-D+E
T	V-T, V-Z

## 1.1 Řidiči zabezpečovacích vozidel

Specifika řidičů zabezpečovacích vozidel:

- vedení výkazové dokumentace, která je odlišná od řidičů mimo rezort Armády ČR,
- jejich výjezdy nejsou pravidelné,
- nepohybuje se jen po zpevněných komunikacích, ale i v terénu,
- plní úkoly zpravidla na kratších trasách,
- plní specifické požadavky, jako jsou jízda v ochranné masce, přístroj pro noční vidění,
- plní taktické úkoly – jízda v sestavě vozidel, jízda v proudu vozidel,
- plní úkoly při vydání pokynu na signály, radiostanice, světlice, praporky,
- plní úkoly přepravy techniky po železnici, letecky a po vodě,
- plní periodické úkoly v systému údržby vozidel.

Specifika a požadavky kladené na řidiče, profesionála vozidel mimo rezort Armády ČR:

- je povinen splňovat zdravotní způsobilost k řízení v pracovně právním vztahu,
- je povinen splňovat odbornou způsobilost k řízení motorových vozidel,
- denně má vysoký nájezd kilometrů,
- jeho hlavní pracovní úkol spočívá v přepravě materiálu a osob,
- má komfortnější pracovní prostředí.

## 1.2 Řidiči bojových vozidel

Specifika řidičů bojových vozidel:

- plní taktické úkoly spojené se střelbou z vozidla,
- při plnění úkolů má omezený výhled z bojového vozidla,
- z pravidla jezdí v málo únosném terénu (podmáčený terén, písek, led, sníh),
- plní vyprošťovací a samovyprošťovací úkoly spojené s provozem v málo únosném terénu.

U řidičů některých typů bojových vozidel je samozřejmostí další speciální úkol, jako je například překonávání vodní překážky plavbou, nebo jízda pod vodou.

## 2 PŘÍPRAVA NA DANÉ ÚKOLY

Komenský byl první kdo, přišel s koncepcí celoživotního učení, s koncepcí učícího se světa, s teorií individualizace vzdělávání, se zásadou vzdělávání všech věkových skupin i národů bez jakékoliv diskriminace, tedy i bez diskriminace věkové.

Ve všech dílech Komenského můžeme nalézt elementy výchovy a vzdělávání dospělých, protože jak předepisuje *„každý člověk má být vzdělán v celistvosti, což znamená, aby byl správně a odborně připraven nejen v nějaké jedné věci anebo v několika málo nebo některých věcech, ale ve všech, které završují podstatu lidskosti“*. (Mülphacher, 2010, s. 7)

Celoživotní učení je v současnosti velmi rozlehle, je zákonitou odezvou na dynamicky rozvíjející společnost a konfese, že získané vzdělání v dětství a mládí v institucích školského systému, jíž nemůže stačit pro úspěšné zapojení jedince do života společnosti a setrvat v něm. Učící se společnost je společnost, v níž je důsledně uplatňováno právo každého na vzdělání a přístup ke vzdělání je otevřen a zajištěn všem bez jakékoliv diskriminace, občané jsou k účasti na vzdělávání motivováni, povzbuzováni a podporováni všemi veřejnými institucemi a pokrok jednotlivce je ve vzdělání společnosti certifikován a uznáván jako základní hodnota. (Mulphacher, 2010)

Příprava řidičů a bezpečný provoz vozidel ozbrojených sil je jedním z prvořadých úkolů všech součástí Armády ČR.

Současná koncepce odborné přípravy vojenských řidičů je charakterizována následujícími hlavními zásadami:

- zabezpečit systematické dosažení požadované úrovně připravenosti vojenských řidičů, definované základními normami a zásadami stanovenými v právních předpisech,
- zajistit požadovanou kvalitu základní odborné přípravy řidičů prostřednictvím jejího provádění odborně a metodicky připravenými specialisty pro přípravu řidičů, zpravidla soustředěně u výcvikových středisek řidičů,
- garantovat orgány Vojenské policie (vojenští zkušební komisaři řidičů) jednotnou kvalifikační úroveň požadovaných znalostí, dovedností a návyků „nových“ vojenských řidičů na základě provedené zkoušky k získání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil,
- efektivně provádět zdokonalovací odbornou přípravu řidičů odborně a metodicky připravenými vyučujícími.

Současné poznatky ukazují, že provádět přípravu řidičů na uspokojivé úrovni je schopen zpravidla jen určitý okruh osob. Schopnosti realizovat odbornou přípravu řidičů jsou



značně individuální a souvisí s dřívější kvalifikací, odbornou přípravou a praktickými zkušenostmi daného jedince.

Potřebně odborně a metodicky připravený vyučující je základním předpokladem efektivit a účinného provádění odborné přípravy vojenských řidičů. Také pro organizování, kontrolu, hodnocení celé této oblasti je nutná odborná znalost poměrně složité problematiky, která vyžaduje specializovanou přípravu.

Dřívější relativně postačující počty potřebně připravených vyučujících v odborné přípravě řidičů souvisel s koncepčně a legislativně stanoveným požadavkem na jejich kvalifikaci. Celkově dostatek kvalifikovaných vyučujících byl po určitou dobu také v etapě rušení vojenských autoškol a výcvikových středisek řidičů, kdy docházelo k přemísťování jejich učitelů k jednotlivým vojenským útvarům.

Je skutečností, že počty kvalifikovaných specialistů pro přípravu řidičů v současné době neustále klesají. Mizí také u mnoha útvarů zkušenosti v provádění odborné přípravy vojenských řidičů, což se projevuje v efektivnosti jejich zdokonalovacího výcviku. Příprava specialistů pro řízení a zejména pro provádění odborné zdokonalovací přípravy řidičů, kteří tvoří nejpočetnější odbornost v Armádě ČR, není v současnosti systematicky a komplexně řešena.

Významným a zjevně pozitivním výsledkem procesu reorganizace armády a koncepčních změn v systému přípravy vojenských řidičů byl vznik Institutu dopravní výchovy Armády ČR ve Vyškově. Tímto byl završen integrační proces centralizace základní a speciální přípravy řidičů v armádě do jednoho školícího a výcvikového centra. Současně bylo provedeno i nutné soustředění specialistů pro přípravu řidičů a kvalifikovaných odborníků, kteří pracovali v dané oblasti dlouhodobě. To se projevilo vzhledem k plnění úkolů stanovených institutu jako přínosné a opodstatněné, a to nejen v souvislosti s úbytkem těchto specialistů a jejich nestabilitou u útvarů.

Vznikem takto strukturovaného pracoviště bylo dosaženo účelného spojení praktických výcvikových činností s tvůrčím potenciálem a zabezpečena bezprostřední návaznost a možnost aktuální aplikace získaných zkušeností a poznatků z provádění odborné přípravy řidičů do legislativního procesu, tvorby norem, předpisů a metodik. Centrum dopravní výchovy<sup>1</sup> je také proto schopen i v současnosti realizovat komplexně veškeré potřebné vzdělávací, výcvikové a výchovné aktivity v oblasti odborné přípravy vojenských řidičů

---

<sup>1</sup> Název „Institut dopravní výchovy“ byl k 1. 12.2013 změněn na název „Centrum dopravní výchovy“

a specialistů silniční dopravy, včetně s ní související oblasti provozu motorových vozidel. Jako celoarmádní pracoviště provádí současně i výzkumné, vývojové, koncepční a legislativní činnosti.

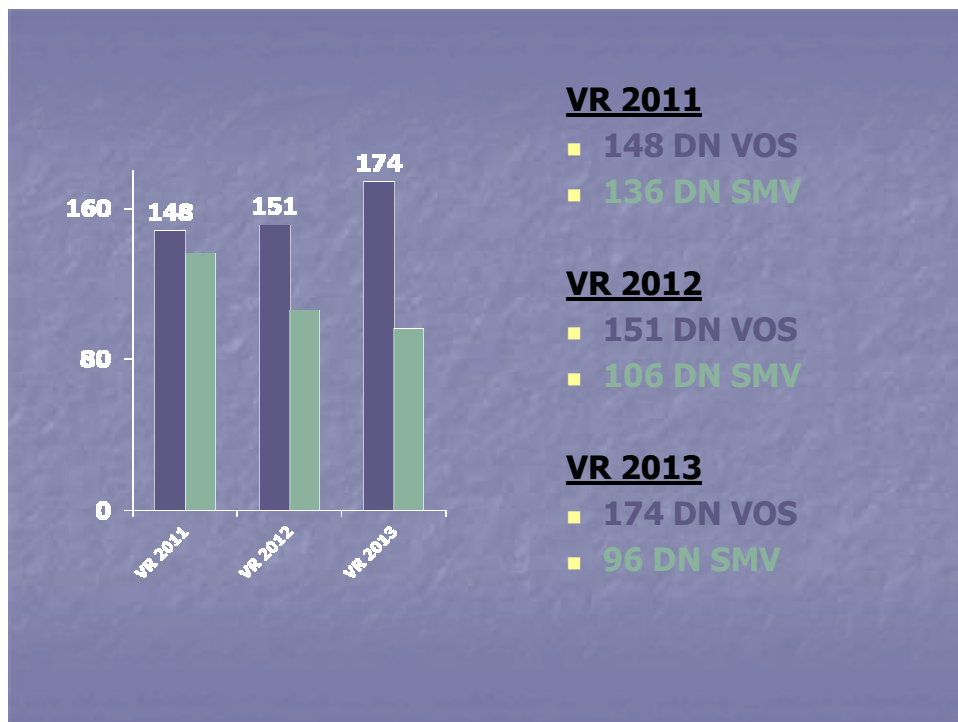
V poslední době Centrum dopravní výchovy nově realizuje speciální výcviky řidičů řízení v náročném terénu, jízda na vozovce se sníženou adhezí. Pro jejich provádění je průběžně budována potřebná učebně výcviková základna, zejména kluzná plocha pro nácvik řešení krizových situací, cvičiště pro jízdu v extrémním terénu, svépomocí zkonstruované simulátor převrácení vozidla a simulátor nárazu. Také jsou připravovány výukové programy speciálního výcviku pro řidičský trenažér nákladního automobilu TATRA - 810, které budou umožňovat nácvik a zdokonalování běžných řidičských dovedností, ale také nácvik řešení modelových krizových dopravních situací v různých povětrnostních podmínkách.

Vývoj automobilizmu přináší nežádoucí následky v podobě tragických dopravních nehod zranění, smrt, vysokých hmotných škod a negativních účinku na životní prostředí. Nejčastější příčinou dopravních nehod je porušování zákonem stanovených pravidel provozu na pozemních komunikacích. Dozor vojenského řidiče je v současnosti umožněn pouze jen za přítomnosti velitele vozidla jako další osoby, což je málo využíváno.

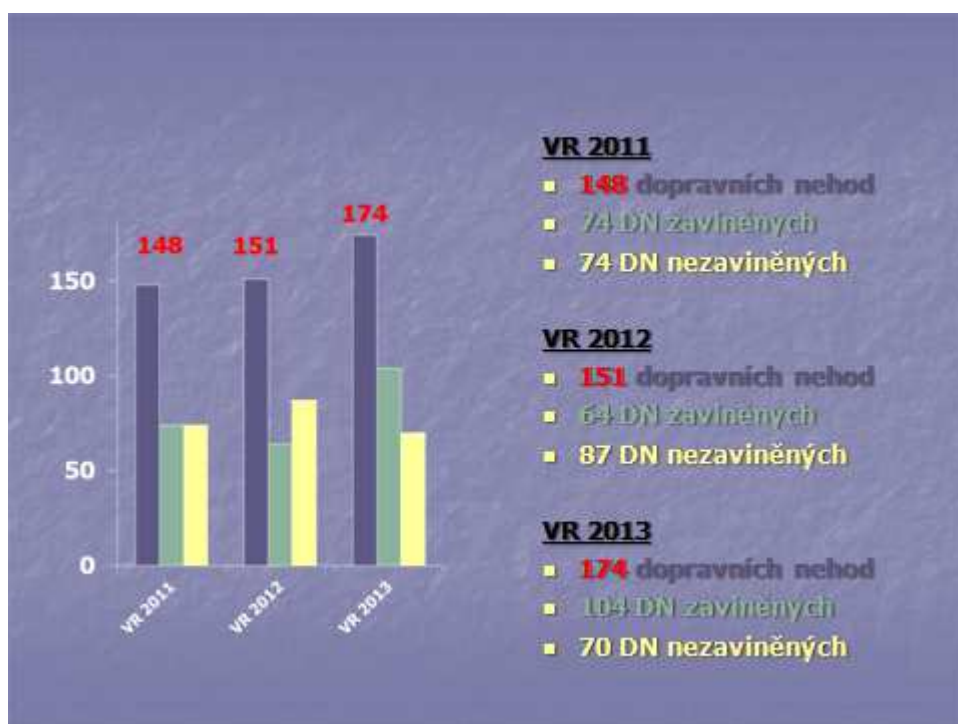
(Sborník konference IDV, 2010)

Následující grafy hodnotí dopravní nehody příslušníky Armády ČR vojenskými i soukromými motorovými vozidly. (Vojenská policie, 2013)

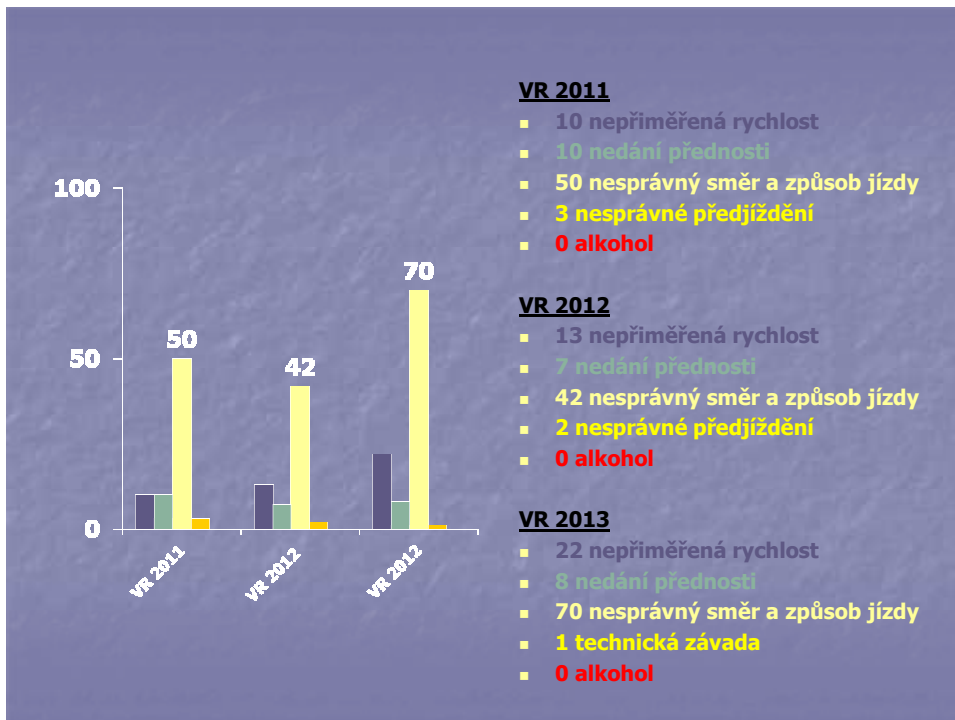
**Graf 1. Dopravní nehody vozidel ozbrojených sil a soukromých motorových vozidel**



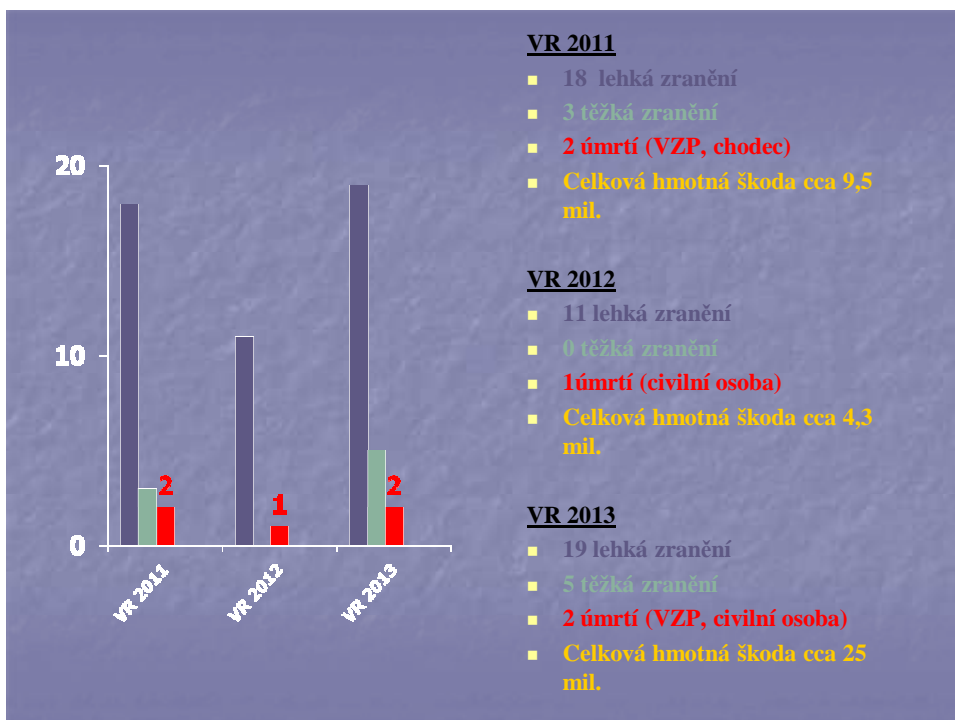
**Graf 2. Dopravní nehody vozidel ozbrojených sil**



Graf 3. Příme příčiny dopravních nehod vozidel ozbrojených sil



Graf 4. Následky na zdraví a škody dopravních nehod vozidel ozbrojených sil



Tabulka 2. Statistika dopravních nehod od roku 2003 do roku 2013

VOS	Počet DN	Z	N	LZ	TZ	úmrť	Alko.	TČ
2003	405	217	188	38	6	4	0	3
2004	341	204	137	33	9	6	1	8
2005	293	158	135	19	5	1	1	2
2006	298	143	155	30	4	1	2	3
2007	259	133	126	25	5	0	1	5
2008	250	117	133	25	1	0	1	1
2009	193	109	84	29	6	0	0	2
2010	192	91	101	25	12	1	1	1
2011	148	74	74	18	3	2	0	3
2012	151	64	87	11	0	1	0	1
2013	174	104	70	19	5	2	0	1

Ani známé přísloví „chybami se člověk učí“ není v případě řidiče pravdivé. Ty nejzávažnější chyby při řízení vozidla můžeme udělat jenom jednou a poučí se z nich snad jen naši pozůstalí. Dojde-li k leteckému neštěstí, při kterém zahyne kolem 200 lidí, obletí zpráva o této tragédii celý svět. Ale než to stihnou odvysílat všechny média, zahyne na silnicích celého světa v běžném provozu mnohonásobně více lidí. Všichni máme na vzniku nebezpečných situací svůj větší či menší podíl. Pokud se řidiči naučí v provozu správně pohybovat, a dodržovat zákonné normy, dojde ke značnému snížení možných rizik a zlepšení vnímání vznikajících situací. Následkem toho lze očekávat výrazné snížení počtu usmrcených, dopravních nehod i hmotných škod.

## 2.1 Příprava v rámci vojenského kurzu

Odborná příprava řidičů vozidel ozbrojených sil zahrnuje základní odbornou přípravu.

Příprava žadatele o získání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil se provádí ve výcvikových zařízeních Armády ČR.



Cílem je teoretická příprava a praktický výcvik řidiče vozidel ozbrojených sil k získání osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil, osvědčení profesní způsobilosti řidiče a jeho příprava k samostatnému plnění úkolů v souladu s jeho předurčením na systemizované místo.

Do přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil nastupují žadatelé před zařazením na první systemizované místo v dané odbornosti. V průběhu přípravy je žadatel průběžně hodnocen v souladu s cíli a úkoly výcviku. Odborná část je diferencována dle skupin získávaného oprávnění řízení vojenských vozidel. Žadatelé zařazení do výcviku musí již před zahájením výcviku splňovat podmínky odborné a zdravotní způsobilosti řidiče.

Pravidelným lékařským prohlídkám se řidič vozidel ozbrojených sil podrobuje:

- do dovršení 50 let věku každé dva roky;
- po dovršení 50 let věku každoročně.

Druhy psychologických vyšetření řidičů vozidel ozbrojených sil:

- **vstupní:** prvotní vyšetření absolvované ještě před zahájením činnosti řidiče profesionála,
- **periodické:** provádí se před ukončením doby platnosti předchozího posudku

o psychické způsobilosti,

- **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 vozidel ozbrojených sil, při které došlo ke zranění (usmrcení) osob.

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 vozidel ozbrojených sil skupiny, pro kterou se stanovuje psychická způsobilost.

**QL-1** - pro žadatele o získání oprávnění řízení vozidel ozbrojených sil a řidiče, kteří řídí vozidla ozbrojených sil skupin V-P, V-A, V-H, V-B a V-B+E.

**QL-2** - pro žadatele o získání oprávnění řízení vozidel ozbrojených sil a řidiče, kteří řídí vozidla ozbrojených sil skupin V-K, 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 vozidel ozbrojených sil s právem přednostní jízdy, řidičů vozidel ozbrojených sil přepravujících nebezpečný náklad a řidičů autobusů musí být stanovená úroveň QL-2 doplněna o slovní specifikaci, ze které musí být jasně patrné, že řidič vozidel ozbrojených sil může řídit uvedená vozidla.

Platnost posudku o psychické způsobilosti k řízení vozidel ozbrojených sil je závislá na věku řidiče:

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

(Odborný pokyn NGŠ, 2010, s. 3)

Při výuce a výcviku získávají žadatelé základní znalosti, návyky a dovednosti v dodržování pravidel používání, šetrného zacházení s technikou ozbrojených sil, ochrany životního prostředí, řízení vozidel v různých podmínkách a pořadového vystupování u techniky.

Výuka a výcvik se uskutečňuje na učebnách s využitím názorných pomůcek, na vybudovaných cvičištích s technikou nebo ve vojenských výcvikových prostorech. Část výcviku se uskutečňuje s využitím trenažérové a simulační techniky. Pokud nejsou pro určitý typ techniky řídičské trenažéry, je povoleno využít vozidla jako cvičné stolice před zahájením praktického výcviku v řízení. Doba vyčleněná na výcvik, je využívána efektivně. Efektivnosti výcviku se dosahuje dodržováním správné metodické posloupnosti při jeho provádění a promyšleným využitím výcvikových hodin. Mimo hlavní pracoviště, kde se provádí výcvik v řízení, se taky provádí výuku teorie a pravidel řízení, nácviky na řídičských trenažérech, nakládání na přepravní prostředky, montáž a používání návěsného zařízení, praktická cvičení v technické přípravě, samovyprošťování a vlečení vozidla. Témata a jednotlivá cvičení se plní v metodické posloupnosti od jednoduchého ke složitějšímu, zpočátku s důrazem na přesnost a teprve potom na rychlost. Před zahájením výcviku v řízení vozidla jsou řidiči seznámeni se zásadami ovládní vozidla, s teorií řízení vozidla, zásadami bezpečné jízdy. S řidiči je proveden nácvik na řídičských trenažérech. Nelze-li splnit výcvik v řízení na řídičském trenažéru, nahradí se výcvik ve stejném rozsahu praktickým výcvikem v řízení vozidla. Na jednu hodinu výcviku v řízení na řídičském trenažéru se započítá řídičská praxe v délce 10 km. Při výcviku v praktickém řízení se stanoví úkol, prohlédne funkčnost, technický stav dráhy a následně se provede ukázka řízení. Vlastní výcvik se provádí na pracovištích a na závěr se komplexně vyhodnotí. Pro praktický výcvik v řízení se vyčleňuje jedno vozidlo na čtyři

žadatele. Výcvik v řízení vozidla nesmí u jednoho žadatele trvat více než čtyři vyučovací hodiny za den a maximálně 9 hodin v jednom týdnu. Při praktické výuce v předmětu ovládání a údržba vozidla se připravuje na jednom vozidle maximálně 6 žadatelů. Při výcviku jsou žadatelé povinni dodržovat pravidla ochrany životního prostředí, pravidla bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a pravidla požární ochrany. Na začátku výcviku jsou všichni žadatelé poučeni o bezpečnostních opatřeních, aby se předešlo nehodám a úrazům při používání techniky. V průběhu výcviku jsou všichni velitelé povinni vyžadovat dodržování stanovených opatření a kontrolovat jejich plnění.

Za dodržování podmínek cvičení a objektivní posuzování a hodnocení plnění každého cvičení odpovídá řídící výcviku. Jakékoli neopodstatněné zjednodušování obsahu cvičení nebo nadhodnocování dosažených výsledků při plnění jednotlivých cvičení je nepřípustné. Pro každého žadatele zařazeného do kurzu k získání oprávnění řízení se vede záznamník výcviku, do kterého se zaznamenává počet splněných výcvikových hodin a počet ujetých kilometrů při plnění jednotlivých cvičení výcviku. Pro každý kurz k získání oprávnění řízení vozidel ozbrojených sil se vede třídní kniha.

**Tabulka č. 3: Počty hodin základní odborné přípravy k získání oprávnění řízení vozidel ozbrojených sil.**

Délka kurzu	Skupina k oprávnění řízení vozidel ozbrojených sil	Počet hodin
1 týden	V - A	8
2 týdny	V - B	30
1 týden	V - T	8
1 týden	V - D	8
2 týdny	V - C	44
4 týdny	V - K	59
4 týdny	V - P	63

(Programy odborné přípravy VOS, 2007)

Tabulka č. 4: Odborná část

pořadové číslo	předmět	Počet hodin						
		V-A	V-B	V-C	V-D	V-T	V-P	V-K
1	Používání vozidel ozbrojených sil	4	10	10	4	4	10	10
2	Ovládání a údržba vozidla	1	8	12	1	1	34	30
3	Zásady bezpečné jízdy	1	2	4	1	1	4	4
4	trenažér	-	1	1	-	-	1	1
5	Řízení vozidla	1	7	15	1	1	12	12
6	zkouška	1	2	2	1	1	2	2

(Programy odborné přípravy VOS, 2007)

Po absolvování přípravy má řidič vozidla ozbrojených sil:

**Znát:**

- pravidla používání vozidel ozbrojených sil,
- zásady BOZP při řízení a údržbě vozidla,
- základní takticko-technické data a provozní údaje vozidla,
- konstrukci hlavních skupin a podskupin vozidla, princip jejich činnosti,
- zásady a způsob ovládání vozidla,
- účel, rozmístění a používání výbavy vozidla,
- význam, druhy a lhůty údržby techniky,
- zásady nakládání vozidla na přepravní prostředky (podvalník a železniční vůz),
- způsoby zabezpečení vozidla na přepravních prostředcích,
- zásady ochrany životního prostředí v souvislosti s používáním techniky,
- ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. a souvisejících předpisů,
- zásady provozu techniky ve zvláštních režimech,
- činnost řidiče při vstupu do parku techniky,
- činnost řidiče při výjezdu a návratu techniky.

**Umět:**

- provádět kontrolu a údržbu vozidla v rozsahu základních druhů údržby,
- provést diagnostiku a odstraňovat drobné závady,

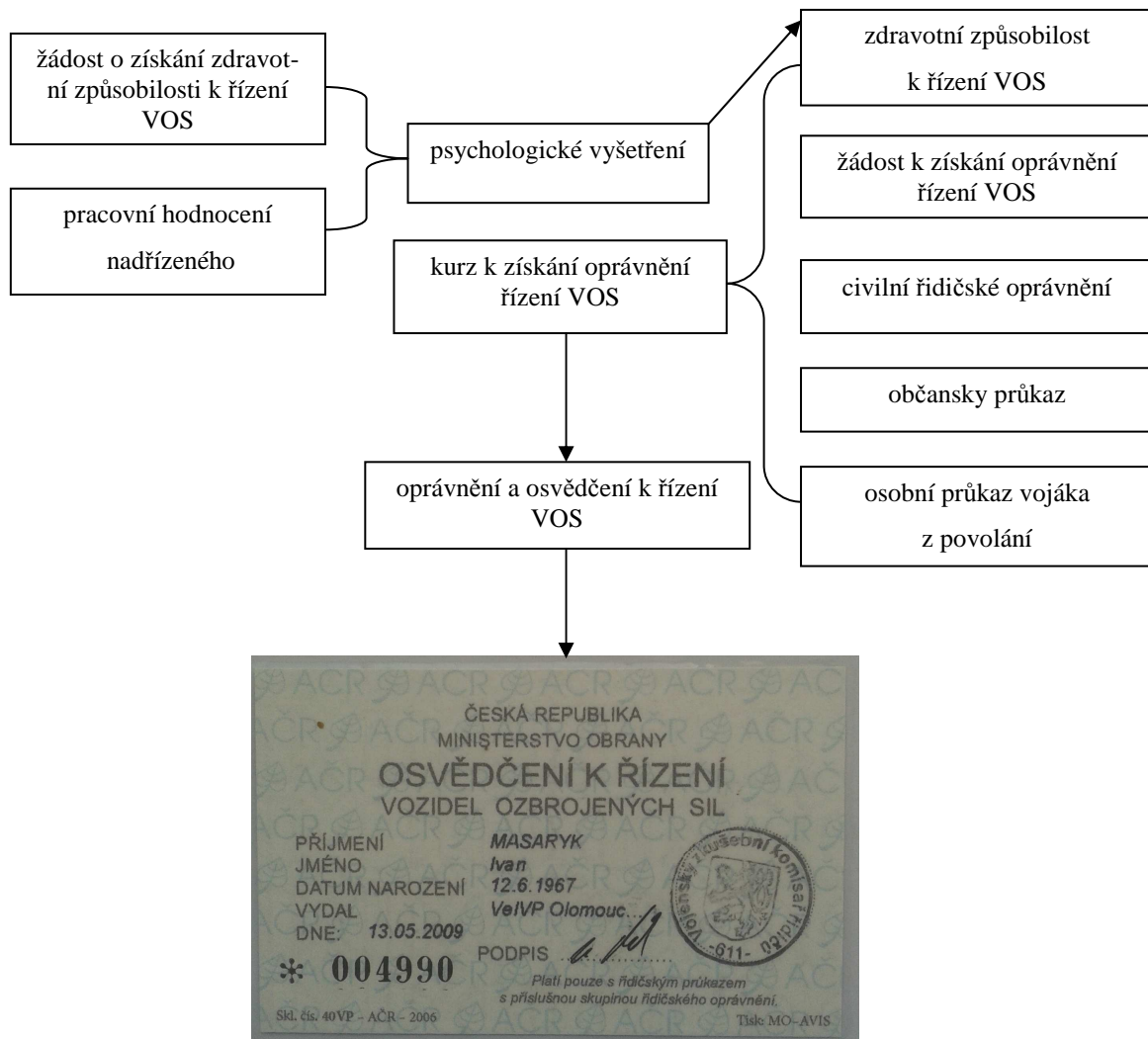
- připravit vozidlo k používání v letních a zimních podmínkách,
- vést záznamy v příkazu k použití techniky,
- doplňovat PHM do vozidla,
- činnost na povel „K VOZIDLŮM!“, „NASEDNOUT!“, „SESEDNOUT!“,
- signály pro navádění vozidla,
- řídit a bezpečně ovládat dané vozidlo za různých provozních podmínek,
- připravit vozidlo pro jízdu v noci s využitím prostředků pro vidění v noci a zastíracích světlometů,
- překonávat zamořený prostor při použití prostředků individuální ochrany jednotlivce,
- provést samovyproštění vozidla a jeho odsun,
- poskytovat první pomoc při dopravní nehodě,
- aplikovat ustanovení řádů a předpisů v praktickém výkonu funkce řidiče.

**Být seznámen:**

- s přípravou vozidla k překonání vodní překážky a vlastním překonáním vodního toku,
- s vedením provozní dokumentace vozidla,
- se zásadami vyprošťování a odsunu poškozených vozidel,
- s organizací služby pohonných hmot a zásadami ochrany půdy,
- s použitím protipožárního zařízení, filtrověntilační zařízení a zařízení ochrana proti zbraním hromadného ničení,
- s obsluhou spojovacích prostředků instalovaných ve vozidle,
- se zásadami plánování a provádění údržby techniky.

(Programy odborné přípravy VOS, 2007)

**Tabulka č. 5: Schéma podmínek vojenského řidiče pro získání oprávnění k řízení vozidel ozbrojených sil.**



Současné poznatky ukazují, že provádět přípravu řidičů na uspokojivé úrovni je schopen zpravidla jen určitý okruh osob. Schopnosti realizovat odbornou přípravu řidičů jsou značně individuální a souvisí s dřívější kvalifikací, odbornou přípravou a praktickými zkušenostmi daného jedince. Potřebně odborně a metodicky připravený vyučující je základním předpokladem efektivity a účinného provádění odborné přípravy vojenských řidičů. Také pro řízení (organizování, kontrolu, hodnocení) celé této oblasti je nutná odborná znalost poměrně složité problematiky, která vyžaduje zřejmě určitou specializovanou (kvalifikační) přípravu. Dřívější relativně postačující počty potřebně

připravených vyučujících v odborné přípravě řidičů souvisel s koncepčně a legislativně stanoveným požadavkem na jejich kvalifikaci. Museli být držiteli profesního osvědčení učitele řidičů automobilů nebo osvědčení učitele řidičů bojových vozidel (absolvent specializačního kurzu). Celkově dostatek kvalifikovaných vyučujících byl po určitou dobu také v etapě rušení vojenských autoškol a výcvikových středisek řidičů, kdy docházelo k přemísťování jejich učitelů k jednotlivým vojenským útvarům.

Je skutečností, že počty kvalifikovaných specialistů pro přípravu řidičů v současné době neustále klesají. Mizí také u mnoha útvarů zkušenosti v provádění odborné přípravy vojenských řidičů, což se projevuje v efektivnosti jejich zdokonalovacího výcviku. Zřejmě je příprava řidičů určitým způsobem odlišná od jiných vojenských příprav (např. střelecká, pořadová, chemická), které je zpravidla schopen provádět na požadované úrovni aktuálně určený voják.

Příprava specialistů pro řízení a zejména pro provádění odborné zdokonalovací přípravy řidičů, kteří tvoří nejpočetnější odbornost v Armádě ČR, není v současnosti systematicky a komplexně řešena. Pouze v malých počtech (podle nízkého zájmu útvarů) je prováděna u Institutu dopravní výchovy příprava k získání „profesního osvědčení učitele“ (tj. učitel autoškoly, zákon č. 247/2000 Sb.) a učitelů řidičů bojových vozidel. Kvalifikační příprava dalších vyučujících (specialistů pro přípravu řidičů) se neprovádí, neboť nejsou tabulkově stanoveni. Není ani systémově vymezena jejich kvalifikace, a proto nejsou určováni.

Zámyslem je stanovit novým předpisem kvalifikační přípravu specialistů pro přípravu řidičů (učitel přípravy řidičů, instruktor přípravy řidičů), která bude včetně provádění speciálního výcviku systémově řešena.

## 2.2 Příprava v rámci vojenského útvaru

Podmínkou k řízení vozidel ozbrojených síl k plnění úkolů je zdokonalovací odborná příprava. Řidiči jsou povinni se zúčastnit v rozsahu minimálně 4 hodin jedenkrát ročně školení k bezpečnosti práce řidičů. Školení provádí odborně připravená osoba pověřená velitelem. Školení je platné po dobu jednoho roku. Na závěr školení provede pověřená osoba ověření znalostí dané problematiky. Absolvování školení je pro vojáky z povolání a občanské zaměstnance podmínkou k povolení použití soukromého motorového vozidla při služební cestě a k řízení vozidel ozbrojených síl v rezortu ministerstva obrany. Obsah školení k bezpečnosti práce řidičů je zaměřen na předpisy související s provozem

na pozemních komunikacích, teorii řízení a zásady bezpečné jízdy, pravidla provozu a údržby vozidel ozbrojených sil, poskytnutí první pomoci, činnost při dopravní nehodě a rozbor dopravní nehodovosti.

Zdokonalovací výcvik se koná zpravidla u útvaru po jednotkách, popř. soustředěně. Za jeho provádění odpovídají příslušní velitelé. Tento výcvik probíhá za řízení organických velitelů.

Zdokonalovací výcvik se skládá z technické a řidičské přípravy.

V technické přípravě řidiči provádí postupně v každém čtvrtletí:

- zásady BOZP při řízení a údržbě vozidla,
- konstrukci hlavních skupin a podskupin vozidla, princip jejich činnosti,
- zásady a způsob ovládní vozidla,
- druhy a lhůty údržby techniky,
- způsoby zabezpečení vozidla na přepravních prostředcích,
- zásady provozu techniky ve zvláštních režimech.

V řidičské přípravě řidiči provádí postupně v každém pololetí:

- signály pro navádění vozidla,
- nácvik techniky překonávání překážek a omezených průchodů,
- nácvik parkování vozidla couváním,
- řízení na dráze ve dne,
- nácvik přejíždění povaleného kmenu a příkopu v noci,
- řízení na dráze v noci s použitím zastíracího světlometu,
- řízení na dráze v noci s použitím přístroje nočního vidění.

(Odborný pokyn NGŠ, 2010)



### 3 SPECIFIKA PŘÍPRAVY ŘIDIČŮ

Řidiči musí zvládnout správnou techniku jízdy v mezních situacích při průjezdu terénních překážek na maximálních technických eventualit vozidla. Musí umět způsob pro zdolání přírodních překážek s ohledem na adhezi při určitých klimatických podmínkách. Musí umět správně volit přídatná zařízení a rychlostní stupně s použitím znalostí fyzikálních zákonitostí pro jízdu ve složitém terénu. Volba ideální jízdní stopy je umění k bezpečnému překonání terénní překážky s hledáním eventuality vozidla a vlastních řidičských schopností. Povstalci opětovaně vedou palbu ze zamaskovaných a opevněných postavení, rozmístěných na svazích hor nebo na zavlažovaných polích a sadech. V několika případech provedli léčku na úzkých horských komunikacích zneškodněním prvního a posledního vozidla konvoje, a tím zastavili celou kolonu. Na úzkých komunikacích bylo velmi obtížné se rychle otočit a objet poškozené vozidlo.

Stalo se, že v horském údolí Gumbad povstalci vedli palbu zpoza hromady kamení, poté uprchli kanálem pro odtok vody z tajícího sněhu a zmizeli v blízkém horském pásmu. Velení konvoje očekávalo, že hlavní silnice bude s největší pravděpodobností zaminována, a proto byla vybrána pro přesun náročnější a delší horská komunikace. Postupovali podél řeky mimo dosah účinného dostřelu zbraní povstalců. Po 400–500 m narazili na klikatou, málo udržovanou horskou stezku. Konvoj sjel později dolů, zpět na hlavní komunikaci podél řeky a pohyboval se rychlostí 60–80 km/h z dosahu nepřátelské palby.

Příprava řidičů proto vychází z poznatků a zkušeností při jízdě kolon vozidel v zahraničních operacích a složitého charakteru terénu a silnic v místě nasazení. Řidič musí být schopen vybírat úkryty pro zastávku vozidla a ovládat pravidla řízení při sesedání a nasedání osádky za jízdy. Těmto podmínkám jsou proto přizpůsobeny výukové metody, výcvikové postupy, vybavenost řidičského cvičiště a charakter výcvikových prostorů.

(Kudlička, 2012, s. 48)

#### 3.1 Řízení vozidel ve složitých terénních podmínkách

Zvládnutí znalosti a zručnosti pro vedení vozidel jsou vyžadovány pro jízdu v písčitém, bažinatém a kamenitém terénu. Pouště tvoří majority pohyblivé písčné vyvýšeniny a duny, písčné bouře, písčné víry, pohyblivé a nepohyblivé písčité oblasti. Lesní bažiny se vyznačují střední členitostí, rozsáhlými lesními masívy, bažinatými úseky s malým

počtem silnic. Lesní komunikace jsou úzké, s četností zatáček. Na nížinách uprostřed lesních masívů jsou vykácené prostory, pařezy, padlé stromořadí a kameny různé velikosti. Na vrcholech vyvýšenin, v planinách, na svazích i v bažinatých částech terénu a rašelině jsou roztroušeny valouny. Terén v horách je charakterizován sráznými svahy, prudkým klesáním, stoupáním, specifickými klimatickými a jízdními předpoklady, zvláštnostmi horských vodních překážek. Při sezónním rozvodnění zavlažovacích kanálů, vodních toků působením náhlých přívalových dešťů (jaro a podzim) a působením rychlého tání sněhové vrstvy v horách (březen – červenec) hrozí nebezpečí povodní, podmáčení terénu, ztížené překonávání vodních toků a sesuvy půdy. To všechno má důležitý význam na vedení bojové akce a na řízení vojenské techniky. Horské silnice vedou běžně přes průsmyky, údolím, koryty řek, úžlabinami, soutěskami, po úzkých úbočích, podél svahů, do svahů, a vrcholy hor. Obvykle jsou úzké s četnými zátočinami, mají prudká stoupání a klesání, nepřehledné zatáčky, zúženou šířku silnice, kamenné zátarasy, strmé srázy, úvozy a průjezdy přes horské potoky. Pro specifičnost horského terénu je nutné provádět důsledný průzkum a mít znalosti pochodové osy, fázovat přípravu techniky k řízení a důslednou přípravu řidičů pro dosažení návyků při jízdě vozidel v extrémně nebezpečném terénu. (Mírek, 1977, s. 252)

### 3.2 Řízení vozidel po silnicích a osadách

Pro zvládnutí techniky jízdy na silnici se řidiči cvičí ke zvládnutí nestandardních taktických situací při řízení v konvoji vozidel. Jsou to především způsoby zajištění přesunu vozidel pro zamezení předjíždění nebo zařazení do konvoje, blokování křižovatky, nájezdu, místa otočení konvoje, kruhového objezdu, nácvik výjezdu ze slepé ulice, postup při prorážení zátarasu, zásady činnosti při zastávce, vyproštění osob nebo vozidla. Nedílnou součástí tohoto výcviku se organizuje nácvik manévrování s vozidlem v zastavěném prostoru osady. Řidiči nacvičují způsoby vyhýbaní výtlukům ve vozovce nebo čerstvě opraveným a vykopaným místům na vozovce, která vypadají podezřele. Řidiči jsou cvičeni, jakým způsobem zdolávat nebo objíždět překážky, vynutit si násilný postup přes improvizovaný zátaras nebo se otočit zpět. Je nutno dodržovat stanovenou rychlost a rozestupy mezi vozidly v závislosti na provozu, množství křižovatek a nepředvídatelných překážkách na cestě. Pokud konvoj zpomalí, vozidla mají menší mezery mezi sebou, aby se nikdo nevměšoval mezi vozidla. Řidiči musí umět jet

ve stopách vozidla jedoucího vpředu. Při přesunu v noci je třeba dodržovat větší vzdálenosti a stanovit pravidla pro používání předních světel. U vozidel dochází často k poruchám nebo zapadnou v těch nejnevhodnějších okamžicích. Vzhledem ke sklonu povstalců využívat takových situací se provádí nácvik samovyproštění a vyproštění (odtažení) vozidel pod palbou nepřítele. (Sborník konference IDV, 2013)

## 4 ZÁTĚŽ VOJENSKÉHO ŘIDIČE

V odborné literatuře najdeme mnoho definic pojmu „stres“, které více či méně shodně popisují, co si pod tímto pojmem lze představit. Na Mezinárodním kongresu byla přijatá definice stresu „*Stres je nespécifická reakce organismu na jakýkoliv vliv, který na organismus působí.*“ Je zřejmé, že stres vyvolává specifická situace, kterou jedinec vyhodnocuje jako nežádoucí. Tuto situaci způsobují podněty, tzv. stressy, které mají různou povahu. Stres také zátěž, má různou intenzitu a délku trvání a jedinec se snaží bránit různými způsoby. Přijatelnou formou obrany je adaptace nebo zvyšování odolnosti. Pro některé řidiče je řízení automobilu a pohyb v silničním provozu zatěžující a jiní toto prostředí vyhledávají. Stejně tak doba řízení vyvolává zátěž, dále také prostředí ve vozidle (teplota, hluk, pohodlí) a každý jedinec tyto faktory vnímá jinak a i rozdílným způsobem na ně reaguje. Touto problematikou se zabývá dopravní psychologie a psychologie práce. K požadovaným přednostem vojenského řidiče patří dobré smyslové funkce, odolná psychická kapacita a tělesná zdatnost. Schopnosti jako je pohotovost, paměť, reakce, hodnocení, sebejistota a rozhodování. Od celkové osobnostní struktury se nedají odloučit duševní výkonové procesy. (Atkinson, 2003, s. 752)

V každodenním režimu je to řidič kdo vstává dřív než osádka s úkolem připravit vozidlo pro plnění úkolů. Vojenské vozidla mají různé a složité technické složení a vybavení. Řidiči bojových vozidel proto vstávají z pravidla hodinu před započítáním výjezdu. Na plnění úkolů se ale podílí kompletní osádka včetně řidiče. Po návratu z výjezdu osádka s řidičem odevzdávají materiál a zbraně. Osádka volný čas využívají k odpočinku, ale řidičům povinnosti ještě nekončí, musí provést údržbu doplnit pohonné hmoty a maziva do vozidla, zkontrolovat technický stav vozidla a v případě zjištění závad tyto závady odstranit, co může činit dvě i více hodin činnosti. Následný den opět v každodenním režimu vstává dřív.

Řízení vojenského vozidla je aktivita, která klade vysoké požadavky na psychické a fyzické schopnosti jedince. Často hovoříme, do jaké míry je zátěž řidiče ovlivněná. Termín zátěž je často zaměňovaná s termínem stres. Zátěž je faktor, který můžeme snadně definovat jako okolnost působící na jedince. Řidič se musí se zátěží různými způsoby vyrovnat. Stres má širší význam denotuje reakci organismu na podnět prostředí a zátěže. Denotuje reakci organismu působením na vnitřní a vnější podněty. Psychologové profesy vojenského řidiče vnímají jako velmi stresující, protože je výsledkem konfrontace požadavků, které od řidiče předpokládáme a malý rozsah kontroly řidiče nad těmito

podněty, jako jsou, zodpovědnost za životy a bezpečí osádky ve vozidle, nedostatek času před výjezdem a po výjezdu, dlouhé směny, dlouhé časové intervaly na pozorování prostředí. (Havlík, 2005)

#### **4.1 Zátěž vojáků v době svátku „Ramadán“**

V době plnění úkolů v misích svátek Ramadán výrazně ovlivňuje psychickou zátěž a některé činnosti vojáků.

Ramadán (Ramazán) je devátý měsíc islámského kalendáře. Půst v tomto měsíci patří mezi pět základních pilířů islámu. Jedná se o jeden z nejvýznamnějších svátků pro osoby muslimského vyznání. Postní měsíc Ramadán vychází z Islámského lunárního kalendáře, který je o 11 dní kratší než náš evropský. Trvá 29 nebo 30 dní a začátek tohoto měsíce je vždy o 11 dní dříve než v předchozím roce. V roce 2011 začátek tohoto postního měsíce připadl na období od 1. do 29. srpna. V roce 2012 by měl začátek tohoto měsíce připadnout na období od 20. července do 18. srpna. V neposlední řadě muslimové konají více modliteb než obvykle, ať už dobrovolné modlitby během dne či noční modlitbu. Tento půst byl ukončován svoláváním na večerní modlitbu, která probíhala každý den kolem sedmé hodiny a po této modlitbě je servírováno první jídlo. Druhé jídlo je servírováno okolo druhé hodiny ráno a poslední jídlo je servírováno před ranním svítáním do půl čtvrté hodiny ráno. Během celého měsíce ramadánu by měl každý muslim přečíst korán. Tomuto svátku podřizovali řidiči-vojáci veškerý svůj denní rytmus. Pracovní doba byla upravena od 07,00 do 13,00 hodin. Tato doba se týkala všeho počínaje výcviku, provádění operací a činnosti vyplývajících z plnění operačního úkolu.

Stávalo se, že byli řidiči-vojáci podráždění, měli špatnou náladu a neochotně reagovali na vydané úkoly. Na konci tohoto svátku (měsíce), byla většině vojáků udělena dovolená. Na závěr tohoto svátku jsou tři dny tzv. EID UL-FITR, připadli na 30., 31. srpna a 1. září, které ukončují svátek Ramadán. V tyto dny probíhaly závěrečné oslavy v rodinném kruhu, odehrávalo se mnoho hostin, obdarování a oslav. V těchto dnech byla zaznamenána oslavná střelba. Druhou nejvýznamnější částí ramadánu je tzv. LAJLAT AI-QADAR (Noci síly). Muslimové věří, že během této noci byl poprvé proroku Muhammadovi zjeven Korán. Přesný datum není znám, je řečeno, že je to jedna z lichých nocí na konci

ramadánu, letos připadla 25. srpna. Dále věří, že v tento den jsou otevřeny brány do ráje a ti kteří během této noci zemřou, jdou přímo do ráje.

Pro jednotky a řidiče bojových vozidel plnící operační úkol v době svátku Ramadán bylo stanoveno před muslimy nepít, nejíst a jakýmkoliv způsobem je tímto neprovokovat. Případné operace plánovat od brzkých ranních hodin do konce jejich pracovní doby. Při prodloužení těchto operací z důvodu konfliktu se stávalo, že vojáci odmítali vedení činnosti a snažili se uvedený prostor opustit.

Psychická zátěž vojáků v době svátku „Ramadán“ je značně ovlivněná muslimskou kulturou, která je pro majoritu vojáků cizí. (Kudlička, 2012)

Pokud se voják-řidič ocitne v situaci, kdy na něj začnou působit podněty, které způsobují stres, začne se jim bránit podle vzorců, které má k dispozici. Psychická zátěž začne působit, jsou-li kladeny velké požadavky na psychickou a fyzickou stránku, které překračují jeho zátěžovou mez. Vzniká přepětí na organismus a to vyvolává poplachovou reakci, která vede k obraně a k adaptaci na zátěž. Účelem je přetížení odstranit. Projevuje v symptomech adaptačního syndromu GAS.

Průběh stresové reakce se odehrává v několika fázích:

- **poplachová fáze** – začal působit stresor nebo skupina stresorů; jedinec je vyhodnotil jako zatěžující; aktivován je autonomní nervový systém, který dal podnět k řadě fyziologických změn v organismu (cévy v trávicím traktu se stáhnou, stoupá krevní tlak, zvyšuje se počet stahů srdce, ústa vysychají, dýchání je povrchní),
- **adaptační fáze** – organismus se vyrovnává se stresovou situací dostupnými prostředky, snaží se zátěži přizpůsobit a zvyknout si na ni, mozek neustále analyzuje a zpracovává podněty, v psychické rovině setrvávají a zintenzivňují se negativní emoce působením stressu,
- **fáze vyčerpání** – podnět vyvolávající stresovou reakci neustále přetrvává a organismus není schopen se účinně bránit. Nepodaří se situaci zvládnout, hrozí selhání regulační a adaptační schopnosti organismu, dochází k psychosomatickým projevům (únava, deprese, trvalá úzkost), organismus již nemá dostatek energie a je vyčerpán, může být i vážně poškozen a může dojít i ke smrti z úplného vyčerpání.

(Battisonová, 1999, s. 80)

## 4.2 Posttraumatická stresová porucha

Posttraumatická stresová porucha je reakcí na traumatický zážitek. Tato reakce se nemusí projevit bezprostředně po události, ale s odstupem týdnů, měsíců nebo i let. Většinou jde o reakci na velmi silný podnět, který by vyvolal tuto reakci skoro u každého. Na silnicích se lze setkat s traumatizujícím zážitkem v podobě dopravních nehod, při kterých jsou usmrčeny nebo zraněny osoby. Velice častá je tato porucha u vojáků, kteří prošli válečnými konflikty. V klasifikaci nemocí MKN-10 má tato porucha své místo a identifikátor F43.1, a to jako oficiální označení diagnózy a nemoci.

Příznaky, kterými se tato porucha projevuje:

- jedinec má sklony k znovuprožívání a reakce se může projevovat,
- intenzivní úzkost při setkání s událostmi, které ji připomínají,
- myšlenky se opakují při tomto setkání,
- jedinec má děsivé sny a noční můry,
- náhlé pocity a stavy, jako by událost znovu nastala,
- jedinec má sklony se vyhýbat myšlenkám a pocitům,
- odmítání aktivit, které si jedinec spojuje s událostí,
- vyhýbání se lidem a místům,
- neschopnost si vybavit traumatizující zážitek,
- pocit oddělenosti od ostatních lidí,
- neschopnost prožívat pozitivní emoce,
- přetrvávající projevy dráždivosti.

Určitá míra zátěže je pro člověka velmi důležitá. Bez míry stresu by nebyl schopen přežít a reagovat na vliv prostředí, na které se musí adaptovat. Vysoká a častá míra zátěže vede ke chronickému stresu, který má vliv na zdraví člověka.

Na zátěž dochází k brzkému opotřebování a únavě. Jedince pak potkávají zdravotní problémy již ve středním věku. Většinou jde o kardiovaskulární choroby jako je vysoký krevní tlak, ateroskleróza a infarkt. Má však i vliv na tvorbu žaludečních vředů, protože při stresové reakci tělo potlačuje trávení a po skončení působení stressu ho zase aktivuje. Tím se zvětšuje riziko zasažení bakteriemi způsobujícími žaludeční vředy. Dalším negativem zátěže, je vliv na imunitní systém člověka. Nervový systém je spojen s imunitním systémem, z čehož plyne jednoznačná závislost při působení stressů, protože při chronické zátěži se imunitní systém vrací pod úroveň před začátkem vlivu stresového podnětu.

Obranyschopnost organismu není na takové úrovni, aby člověk dokázal čelit různým infekčním faktorům, jako jsou viry a bakterie. (Cimický, 2007, s. 217)

Zdraví člověka není jenom fyzické, ale i duševní. Je statisticky dokázáno, že stres má vliv na vznik deprese. Pokud lidé prožívají špatné životní události, jsou ohroženi, s velkou pravděpodobností, depresí, protože méně prožívají pocity štěstí. Vliv na depresi mají především hormony glukokortikoidy, které ovlivňují počet receptorů v nervových přenašečích. Působení glukokortikoidů ovlivňuje i paměť sídlící v hipokampusu, který je na tento hormon senzitivní. Při krátkodobém stresu se však vlivem většího okysličení krve a zrychlením oběhu paměť zlepšuje. Naopak při dlouhodobé a chronické zátěži se neurony poškozují a jedinec začne zapomínat. Dnešní studie se zabývají vlivem stresu na paměť v souvislosti s Alzheimerovou nemocí.

Příliš mnoho velké zátěže, a tím vystavování těla zbytečnému zapínání obranných reakcí, má souvislost s opotřebením a dále se stárnutím organismu. Určitému stresu však lze čelit a zvládat ho za pomoci různých způsobů a technik. Člověk se pak může vyhnout zbytečným zdravotním problémům a zvýšit si kvalitu života, což má i vliv na jeho délku, a to je velmi důležité. (Sborník konference IDV, 2011, s. 28)



## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

## 5 VYMEZENÍ PROBLÉMU

Podíváme-li se na armádu jako celek, stojí v současné době před závažným problémem finančního a personálního rázu. V otázce financí má armáda zdroj pouze na mandatorní výdaje a částečně na modernizaci a investice. Ve většině případů ovšem směřují tyto finance k zabezpečení jednotek nasazovaných do zahraničních operací. Personální otázka spočívá v neustálém snižování počtu vojáků z povolání a občanských zaměstnanců. Z toho plyne nedostatek kvalitního personálu, protože zkušení vojáci ukončují služební poměr a systémová nemožnost řešení tohoto problému z důvodu nutnosti novými vojáky přednostně obsadit základní funkce u bojových útvarů. Při náboru nových vojáků z povolání znovu narážíme na finance, protože toto povolání ztrácí konkurenční schopnost na trhu práce. Platové nabídky civilních firem v závislosti na výši vzdělání jsou mnohdy srovnatelné a v některých případech i vyšší. Vzhledem k častým personálním reorganizacím ztrácí pomalu armáda i jednu ze základních dřívějších výhod a tou byla jistota zaměstnání. Vlastenecká povinnost, čest a odvaha již nejsou tou správnou motivací při volbě povolání mladých lidí.

### 5.1 Cíl bakalářské práce

Cílem výzkumu je zjistit postoje a názory vojáků a vojačky na kvalitu, úspěšnost a spokojenost vojenských řidičů při zdokonalovací přípravě v závislosti na plněných úkolech.

### 5.2 Použitá metoda

V praktické části, jsem vzhledem k povaze zkoumaného problému zvolil kvalitativní výzkum s technikou řízeného polostrukturovaného rozhovoru. K tomuto způsobu výzkumu jsem se rozhodl z důvodu, že jsem předpokládal získání většího objemu dat. Respondenty rozhovoru jsou náhodně vybraní příslušníci odborných a zdokonalovacích kurzů řidičů. Rozhovory budou prováděny v průběhu pobytu ve výcvikovém zařízení Velitelství výcviku Vojenská akademie ve Vyškově. Budu zjišťovat skutečnou kvalitu jejich odborné profese a psychickou zátěž působící na vojenské řidiče.

Zaměřím se na zodpovězení otázky jestli je v současné době příprava vojenského řidiče v podmínkách armády ČR na profesionální úrovni?

Získávání dat proběhne v období od začátku ledna do konce března 2014. Rozhovor bude zcela anonymní se záznamem pouze v písemné podobě formou devíti otázek.

**Tabulka č. 6: Kompendium respondentů.**

	<b>Pohlaví</b>	<b>Délka služební činnosti</b>	<b>Délka praxe řidiče v AČR</b>
<b>Respondent č. 1</b>	Muž	22 let	22 let
<b>Respondent č. 2</b>	Muž	7 let	11 let
<b>Respondent č. 3</b>	Muž	9 let	8 let
<b>Respondent č. 4</b>	Muž	12 let	6 měsíců
<b>Respondent č. 5</b>	Muž	12 let	12 let
<b>Respondent č. 6</b>	Muž	10 let	8 let
<b>Respondent č. 7</b>	Muž	2 let	18 měsíců
<b>Respondent č. 8</b>	Žena	6 let	5 let

**Výzkumné otázky:**

1. Jak dlouhou dobu jste profesionálním vojákem (vojákyňí)?
2. Jak dlouho vykonáváte funkci řidiče a s jakým typem techniky plníte úkoly?
3. Vidíte nějaký rozdíl mezi řidičem (profesionálem) v civilu a vojenským řidičem?
4. Je doba trvání kurzu pro získání oprávnění řízení VOS dostatečná k zažití návyků a dovednosti k řízení vozidla ozbrojených sil?
5. Vyhovuje vám rozsah a obsah zdokonalovací přípravy řidičů u útvaru?
6. Je kvalita praktického výcviku dostatečná pro získání návyků a dovednosti v řízení vozidla v podmínkách AČR pro aplikaci v praxi?
7. Myslíte si, že jste výcvikem získal dostatečné návyky a dovednosti ke zvládnutí krizových situací?
8. V čem vidíte profesní zátěž vojenského řidiče u útvaru?
9. Pokuste se vyjmenovat v čem a jakým způsobem by se dal podle vás vylepšit celý systém přípravy řidičů a zvláště jejich zdokonalování u útvarů?

## 6 ROZHOVORY S RESPONDENTY

### 6.1 Rozhovor č. 1

*1. Jak dlouhou dobu jste profesionálním vojákem (vojákyňí)?*

Tento rok to bude dvacet dva let.

*2. Jak dlouho vykonáváte funkci řidiče a s jakým typem techniky plníte úkoly?*

Vždy jsem vykonával dvě funkce a to funkci řidiče a funkci velitele. V podstatě celých dvacet dva let jsem byl v kontaktu s technikou a s řízením vozidel. Nejvíce jsem jezdil s terénním vozidlem UAZ 469B. S tímto typem vozidlem jsem najel asi tak odhadem padesát tisíc kilometrů, ale jezdil jsem i s nákladním vozidlem TATRA 815 a pásovým bojovým vozidlem BVP-1. V zahraniční misi v Bosně, jsem jezdil šest měsíců s kolovým obrněným transportérem OT-64 s nájezdem okolo pěti tisíc kilometrů.

*3. Vidíte nějaký rozdíl mezi řidičem (profesionálem) v civilu a vojenským řidičem?*

Určitě, protože co se týká vojenského řidiče, tak systém není postaven jen na konkrétní řidičské činnosti, ale i na výcviku. Musí povinně absolvovat daný počet kontrolních cvičení za rok a musí splnit předepsaný počet hodin technické přípravy. Neustále Vás přezkušují, buď je to řízení vozidla, nebo pravidla silničního provozu. V civilu získáte řidičské oprávnění a maximálně jednou za rok absolvujete sedmi hodinové profesní přezkoušení a pak už jen jezdíte. Když má řidič na vozidle závadu, tak jej dá do servisu a jezdí s druhým náhradním vozidlem. Vojenský řidič když jede s vozidlem do opravy, tak se přímo podílí na opravě vozidla.

*4. Je doba trvání kurzu pro získání oprávnění řízení VOS dostatečná k zažití návyků a dovednosti k řízení vozidla ozbrojených sil?*

Záleží na tom jakou má řidič praxi. Pokud je nezkušený tak se dost naučí, ale je to dost individuální. Počítá se s tím, že už ten řidič něco umí a v kurzu se jen zdokonalí na daný typ vozidla.

5. *Vyhovují vám rozsah a obsah zdokonalovací přípravy řidičů u útvaru?*

Tady si myslím, že asi ne. Řidič má jen dvě kontrolní cvičení za rok a k tomu krátkou teoretickou přípravu. Taky samotná jízda je ovlivněná tím jaké řidičské cvičiště má útvar k dispozici. Když jsem sloužil na útvaru, který nechci jmenovat, tak jsme měli cvičiště velké dvě stě metrů čtverečních. Pro výcvik řidičů to je absolutně nedostačující a navíc jsme jezdily jen na starých typech techniky. Záleží na podmínkách útvaru, ale zdokonalovací příprava řidičů se snižuje.

6. *Je kvalita praktického výcviku dostatečná pro získání návyků a dovedností v řízení vozidla v podmínkách AČR pro aplikaci v praxi?*

Myslím si, že ano. Ale zase záleží na zkušenostech řidiče. Zkušenosti, které jsem získal v kurzech, jsou dostatečné na to, abych zvládl řízení.

7. *Myslíte si, že jste výcvikem získal dostatečné návyky a dovednosti ke zvládnutí krizových situací?*

Civilní polygony a autodromy jsou lépe vybavené než vojenské, mají větší plochy, lépe uměle vytvořené překážky. U nás je to jedna rovinka a jedna zatáčka. Myslím si, že v civilu jsou na tom lépe pro nácvik krizových situací. U útvaru si nemůžu vyzkoušet krajní možnosti vozidla.

8. *V čem vidíte profesní zátěž vojenského řidiče u útvaru?*

Řízení vozidla je podružná činnost, protože řidič musí plnit úkoly jako voják pro zabezpečení chodu jak vlastní jednotky, tak posádky ve které slouží. Chodit do služeb, plnit úkoly vševojskového výcviku. Když už se dostane do vozidla, tak musí ještě cvičit s vojáky taktiku. Po ukončení úkolu na rozdíl od ostatních vojáků, musí řidič připravit vozidlo na další den.

9. *Zkuste vyjmenovat v čem a jakým způsobem by se dal podle vás vylepšit celý systém přípravy řidičů a zvláště jejich zdokonalování u útvarů?*

To se těžko dá řešit. Armáda má nízký finanční rozpočet pro výcvik. Pro vozidla jsou omezené pohonné hmoty. Nejsou peníze na provoz vozidel a na náhradní díly. Pokud

by to šlo tak řešení vidím v tom, že by se měli víc využívat výcvikové zařízení mezi útvary. Nejezdit léta jen na jednom stejném cvičišti.

## 6.2 Rozhovor č. 2

*1. Jak dlouhou dobu jste profesionálním vojákem (vojákyňí)?*

Od roku 2007, takže 7 let.

*2. Jak dlouho vykonáváte funkci řidiče a s jakým typem techniky plníte úkoly?*

Funkci řidiče vykonávám od roku 2003, protože do roku 2007 jsem byl v armádě ČR zaměstnán jako občanský zaměstnanec. Než jsem se stal vojákem z povolání, tak jsem jezdil s terénním vozidlem UAZ-469 a nákladním vozidlem TATRA-815. Jako voják z povolání zastávám funkci řidič specialista a jezdím s pásovým bojovým vozidlem pěchoty BVP-1 a pásovým tankem T-72 M4 CZ.

*3. Vidíte nějaký rozdíl mezi řidičem (profesionálem) v civilu a vojenským řidičem?*

Ne, nevidím žádný rozdíl, připadá mi to stejné.

*4. Je doba trvání kurzu pro získání oprávnění řízení VOS dostatečná k zažití návyků a dovednosti k řízení vozidla ozbrojených sil?*

Nezáleží na tom jak je dlouhý kurz, návyky a dovednosti, získá řidič v praxi. V kurzu vás nenaučí jak se vyprostit když zapadnete s vozidlem. To pak musí řidič řešit na místě, když se do takové reálné situace dostane.

*5. Vyhovují vám rozsah a obsah zdokonalovací přípravy řidičů u útvaru?*

Ano, vyhovuje.

*6. Je kvalita praktického výcviku dostatečná pro získání návyků a dovednosti v řízení vozidla v podmínkách AČR pro aplikaci v praxi?*

Je. Řidič si zopakuje, co už zapomněl a taky se dozví nové aktuální informace. Praktický výcvik je důležitý, protože armáda používá zastaralou techniku s náročnějším ovládním.

7. *Myslíte si, že jste výcvikem získal dostatečné návyky a dovednosti ke zvládnutí krizových situací?*

Myslím, že ne. Výcvik mne na krizové situace nepřipraví. Řidič návyky a dovednosti získá praxí a časem.

8. *V čem vidíte profesní zátěž vojenského řidiče u útvaru?*

Myslím si, že v mírových podmínkách řidič zátěž nemá. V civilu má řidič zátěž větší, protože jezdí denně a mi nejezdíme tak často.

9. *Zkuste vyjmenovat v čem a jakým způsobem by se dal podle vás vylepšit celý systém přípravy řidičů a zvláště jejich zdokonalování u útvarů?*

Asi nijak. Armáda se v současné době nachází v ekonomické a finanční krizi. Já mám na vozidlo čtyřicet litrů nafty na rok. Když nejsou finanční prostředky, tak není co a koho vylepšovat.

### **6.3 Rozhovor č. 3**

1. *Jak dlouhou dobu jste profesionálním vojákem (vojákyň)?*

9 let.

2. *Jak dlouho vykonáváte funkci řidiče a s jakým typem techniky plníte úkoly?*

Funkci řidiče vykonávám 8 let. Úkoly plním s vozidlem TATRA-815VT, tahač s podvalníkem na přepravu těžké techniky.

3. *Vidíte nějaký rozdíl mezi řidičem (profesionálem) v civilu a vojenským řidičem?*

Civilní řidič najezdí daleko více kilometru než vojenský řidič. Vojenský řidiči jezdí oproti civilním řidičům se zastaralou technikou.

4. Je doba trvání kurzu pro získání oprávnění řízení VOS dostatečná k zažití návyků a dovednosti k řízení vozidla ozbrojených sil?

Pro začátečníka řidiče je doba kurzu adekvátní. Ale pro řidiče, který absolvoval více řidičských kurzu je doba trvání moc dlouhá, protože se určité cvičení opakují. Řidiče k návykům a dovednostem naučí až praxe. Učitelé a instruktoři nejsou schopni připravit řidiče na reálné podmínky provozu vozidel. Řidič reaguje až v danou chvíli.

5. Vyhovují vám rozsah a obsah zdokonalovací přípravy řidičů u útvaru?

Řidiči, kteří se chtějí zdokonalit, tak jim obsah a rozsah vyhovuje. Naopak znám dost řidičů, kteří přistupují k řidičské přípravě lehkomyšlně. Mně obsah vyhovuje, ale nevyhovuje mi četnost zdokonalovací přípravy. Chtěl bych více praktických cvičení.

6. Je kvalita praktického výcviku dostatečná pro získání návyků a dovednosti v řízení vozidla v podmínkách AČR pro aplikaci v praxi?

Myslím si, že ano. Mně to stačí.

7. Myslíte si, že jste výcvikem získal dostatečné návyky a dovednosti ke zvládnutí krizových situací?

Myslím, že ne. Výcvik mně na krizové situace nepřipraví. Řidič návyky, dovednosti získá praxí a časem. Řidič se musí naučit předvídat a získat další zkušenosti, aby byl profesionální řidič. V armádě se to asi nenaučí, protože se jezdí tak málo, že zkušenosti nemá kde získat. Útvar není schopen v takovém rozsáhlém počtu řidičů výcvik zabezpečit. Například uvádím kluznou plochu, která v armádě není. Možná je, ale já nevím kde. Z pohledu řidiče krizová situace vypadá daleko hůř než z pohledu mimo vozidlo. Řidiči mají obavy, že by se mohlo něco stát a to hlavně z důsledků, které pak nastanou.

8. V čem vidíte profesní zátěž vojenského řidiče u útvaru?

Zátěž vidím hlavně v tom, že řidič musí plně zvládat své vozidlo a jsou na něj kladené nároky plnění vševojskové přípravy. Výkon služeb a další úkoly, které se nabalují na řidiče. Nadřazení řidiče berou v prvním řadě jako vojáka a funkce řidiče je něco navíc. Řidič jinak jako takovou zátěž nemá, když nejedí.



9. Zkuste vyjmenovat v čem a jakým způsobem by se dal podle vás vylepšit celý systém přípravy řidičů a zvláště jejich zdokonalování u útvarů?

Řidiči, kteří jezdí více v terénu by měli častěji jezdit praktické cvičení po komunikaci a opačně. Doporučil bych cvičit podle nových metod, které odpovídají současnému stavu komunikací a ne dogmaticky cvičit podle zastaralých předpisů a nařízení.

#### 6.4 Rozhovor č. 4

1. Jak dlouhou dobu jste profesionálním vojákem (vojákyň)?

12 let.

2. Jak dlouho vykonáváte funkci řidiče a s jakým typem techniky plníte úkoly?

Na funkci řidiče jsem půl roku a úkoly plním s terénním vozidlem LR-130 CAYMAN a nákladními vozidly TATRA-815 VN a TATRA 815- ARMAX .

3. Vidíte nějaký rozdíl mezi řidičem (profesionálem) v civilu a vojenským řidičem?

Vojenský řidič má častěji školení řidičů a zdravotní prohlídky. Vojenský řidiči jsou nepřetržitě v kolektivu, což civilní řidiči postrádají.

4. Je doba trvání kurzu pro získání oprávnění řízení VOS dostatečná k zažití návyků a dovednosti k řízení vozidla ozbrojených sil?

Je to individuální, podle praxe řidiče. Ale myslím si, že praktická část by měla být delší a pestřejší. Taky si myslím, že řidič by měl mít v prvopočátku kurz delší a to jak po stránce teoretické, tak i po stránce praktické. Další kurzy pro získání řidičského oprávnění by mohli být kratší. Taky to záleží na typu a složitosti techniky.

5. Vyhovují vám rozsah a obsah zdokonalovací přípravy řidičů u útvaru?

Ne nevyhovuje. Na útvaru, kde vykonávám funkci řidiče, není časový prostor na zdokonalovací přípravu. Provádí se fixně. Vševojsková příprava je důležitější než zdokonalovací příprava řidičů. Víc se zdokonalím v řízení, když jsem na cvičení, ale taky ne pravidelně.

6. *Je kvalita praktického výcviku dostatečná pro získání návyků a dovedností v řízení vozidla v podmínkách AČR pro aplikaci v praxi?*

Zde ve Vyškově, ano. Učitelé, kteří nás připravují, jsou zkušení a mají bohatou praxi.

7. *Myslíte si, že jste výcvikem získal dostatečné návyky a dovednosti ke zvládnutí krizových situací?*

Ano i ne, je to individuální. Pokud je řidič, jak se říká levák a nemá to v sobě, tak potřebuje delší dobu se ztotožnit s vozidlem. Délka výcviku mu nebude stačit k zvládnutí krizové situace. Já jsem zkušenosti pro zvládnutí krizových situací získal na cvičení a v civilu. V armádě se málo nacvičují krizové situace, ale zato mluví se o nich dost.

8. *V čem vidíte profesní zátěž vojenského řidiče u útvaru?*

Zátěž vidím hlavně v tom, že u útvaru kde vykonávám funkci řidiče, se nebere na řidiče žádný ohled. Všem je jedno, jestli jste odpočínutý nebo ne. Taky proto u našeho útvaru máme nejvíc úmrtí.

9. *Zkuste vyjmenovat v čem a jakým způsobem by se dal podle vás vylepšit celý systém přípravy řidičů a zvláště jejich zdokonalování u útvarů?*

Řidičům chybí praxe a praxi získá, jen když se budou zdokonalovat a tím myslím jezdit. Nevytvářet fiktivní přípravy a velitele by se měli zamyslet, jak velkou odpovědnost mají řidiči.

## **6.5 Rozhovor č. 5**

1. *Jak dlouhou dobu jste profesionálním vojákem (vojákyňí)?*

12 let.

2. *Jak dlouho vykonáváte funkci řidiče a s jakým typem techniky plníte úkoly?*

Funkci řidiče vykonávám od prvopočátku nástupu do výkonu služby profesionálního vojáka a úkoly plním s terénním vozidlem LR-130, s nákladními vozidly TATRA-815

a TATRA -810. Ale jezdím i s dalšími zabezpečovacími vozidly. Mohu říct, že v podstatě kromě bojové techniky jezdím se všemi zabezpečovacími vozidly.

*3. Vidíte nějaký rozdíl mezi řidičem (profesionálem) v civilu a vojenským řidičem?*

Rozdíl vidím hlavně v praxi. Vojenský řidič nemá ujetu tolik kilometru, jak řidič v civilu. V civilním sektoru je lepší logistické zabezpečení, protože firmě jde o prosperitu podniku. V armádě jsou náhradní díly předražené. Dlouhá čekací lhůta vojenského vozidla do opravy v civilním sektoru. Profesionální řidiči v civilu jezdí s modernější technikou. V armádě je ještě hodně zastaralé techniky. Armáda má i moderní techniku, ale jezdí se s ní málo, protože co kdyby se náhodou něco s vozidlem stalo. Kdo bude zodpovědný, kdo škodu zaplatí a negativní dopady kolem události.

*4. Je doba trvání kurzu pro získání oprávnění řízení VOS dostatečná k zažití návyků a dovednosti k řízení vozidla ozbrojených sil?*

Myslím si, že teoretické přípravy je zbytečně moc a praktické je málo. Řidič v praktické části v kurzu najezdí asi tak 100 kilometrů a to je opravdu málo na zažití návyků a dovednosti.

*5. Vyhovují vám rozsah a obsah zdokonalovací přípravy řidičů u útvaru?*

Je to lepší než nic. Čtyři krát do roka je ale pro řidiče málo.

*6. Je kvalita praktického výcviku dostatečná pro získání návyků a dovednosti v řízení vozidla v podmínkách AČR pro aplikaci v praxi?*

Praktický výcvik vám dá jen základ a dál je to na schopnostech řidiče jak dovede řízení vozidla aplikovat v praxi. Řidiči jezdí různým stylem a taky každý řidič má jiné reakce a chování při řízení.

*7. Myslíte si, že jste výcvikem získal dostatečné návyky a dovednosti ke zvládnutí krizových situací?*

V armádě není kde nacvičovat krizové situace a jak už jsem se zmínil výcvik je směřován tak, aby nedošlo k poškození vozidel. Víc návyků a dovednosti jsem získal na taktickém cvičení jednotky než zdokonalovacím výcvikem řidičů.

8. V čem vidíte profesní zátěž vojenského řidiče u útvaru?

Zátěž vidím hlavně v přetěžování řidičů. Řidiči mají nedostatek odpočinku. Plní s jednotkou vševojskové úkoly. Musí plnit zabezpečovací úkoly a při tom ještě musí opravovat zastaralou techniku, aby byla provozu schopná.

9. Zkuste vyjmenovat v čem a jakým způsobem by se dal podle vás vylepšit celý systém přípravy řidičů a zvláště jejich zdokonalování u útvarů?

Odstranilo by se spoustu nedostatku, kdyby se do armády vybírali řidiči s praxí. Velitele si pro plnění úkolů vybírají zkušené řidiče a nezkušení prostě nejezdí. A když už jezdí tak je to v pohledu ostatních členů jednotky o strach.

## 6.6 Rozhovor č. 6

1. Jak dlouhou dobu jste profesionálním vojákem (vojákyňí)?

10 let.

2. Jak dlouho vykonáváte funkci řidiče a s jakým typem techniky plníte úkoly?

Funkci řidiče vykonávám současně s funkcí zástupce velitele čtyři a tyto funkce vykonávám 8 let. Úkoly plním s nákladními vozidly TATRA-815 a TATRA -810, ale taky s dalšími zabezpečovacími vozidly.

3. Vidíte nějaký rozdíl mezi řidičem (profesionálem) v civilu a vojenským řidičem?

Profesionální řidiči v civilu jezdí s modernější technikou. Automobily vybavené automatickým řazením a dalšími moderními automatickými zařízeními. Jsou to poměrně mladí řidiči. Když se civilnímu řidiči poškodí vozidlo, tak to oznámí na firmu. Firma mu přiveze jiné vozidlo, přeloží náklad a řidič pokračuje v plnění úkolu dál. Já plním úkoly se starší technikou, kterou si opravuji sám. Na novější technice nemůžu opravovat skoro nic a při poruše vozidla čekám dlouho, než se dostanu do opravy. A nebo se dlouho čekám na náhradní díly. Myslím si, že v armádě jsou profesionální řidiči zručnější.

*4. Je doba trvání kurzu pro získání oprávnění řízení VOS dostatečná k zažití návyků a dovednosti k řízení vozidla ozbrojených sil?*

Myslím si, že by se řidičské oprávnění nemuselo vůbec dělat, stačilo by přeškolení na typ vozidla. Armáda by ušetřila spoustu financí. Rozdíl by byl jen v délce přeškolení dle typu vozidla. Na osobní lesklé vozidla by stačilo třeba dva dny a na bojové vozidlo jako je PANDUR 14 dnů. Pro nezkušené řidiče je doba kurzu adekvátní pro zažití návyků a dovednosti, pro zkušené je délka trvání kurzu zbytečná. Proto si myslím, že by se měli řidiči do kurzu kategorizovat podle naježděných kilometrů a typu vozidel vedených v evidenci řidiče.

*5. Vyhovují vám rozsah a obsah zdokonalovací přípravy řidičů u útvaru?*

Já jsem u třetího útvaru. Nevím, jak se na jiných útvarech připravují řidiči, ale u útvaru kde sloužím, se vykonává zdokonalovací příprava papírově, takže fiktivně. V písemné přípravě, je to pěkně napsáno, ale třeba noční jízdy jsem nikdy nejel. Zdokonalovací přípravě se věnují jen řidiči, kteří mají zájem a čas. Pak to má vliv na plnění úkolů. Například: Velitel řekne, pošleme na přepravu vojáků čet. xy. a technik odpoví, toho raději ne, ještě něco provede, pošleme tam des. xy. ten má více zkušeností.

*6. Je kvalita praktického výcviku dostatečná pro získání návyků a dovednosti v řízení vozidla v podmínkách AČR pro aplikaci v praxi?*

Částečně jsem vám už odpověděl. Praktický výcvik rovná se zdokonalovací výcvik.

*7. Myslíte si, že jste výcvikem získal dostatečné návyky a dovednosti ke zvládnutí krizových situací?*

Umíte si představit jezdit zdokonalovací přípravu s vozidlem za několik desítek milionů? Řidiči se bojí jezdit v praktickém výcviku krizové situace, aby nedošlo k poškození vozidel. Víc návyků a dovednosti jsem získal na taktickém cvičení jednotky než zdokonalovacím výcvikem řidičů. Na situace které předpokládáte, tak vás praktický výcvik připraví, ale když vám praskne u nákladního vozidla pneumatika, tak i zkušený řidič se lekne a sám neví, jak zareaguje. Na takovéto situace vás nikdo nepřipraví.

8. *V čem vidíte profesní zátěž vojenského řidiče u útvaru?*

Z důvodu šetření pohonných hmot se tolik nejezdí, jako v minulosti. Tak si myslím, že řidič má zátěž ze vševojskové přípravy.

9. *Zkuste vyjmenovat v čem a jakým způsobem by se dal podle vás vylepšit celý systém přípravy řidičů a zvláště jejich zdokonalování u útvarů?*

Moc by pomohlo řidičům, kdyby se dělali zdokonalovací přípravy na několik dnů. Třeba jako cvičení, kde by bylo obsahem opravy vozidel, vyprošťování, atd. Důležité ale je, aby byli přítomni všichni řidiči u útvaru.

## **6.7 Rozhovor č. 7**

1. *Jak dlouhou dobu jste profesionálním vojákem (vojákyňí)?*

2 roky.

2. *Jak dlouho vykonáváte funkci řidiče a s jakým typem techniky plníte úkoly?*

Funkci řidiče vykonávám rok a půl. Úkoly plním s nákladním vozidlem TATRA-815 Tahač. V civilním sektoru jsem jezdil 9 let s kamionem po celé Evropě.

3. *Vidíte nějaký rozdíl mezi řidičem (profesionálem) v civilu a vojenským řidičem?*

Profesionální řidič v civilu jezdí s modernějším vozidlem. Já jsem jezdil s vozidlem VOLVO, kde jsem měl automatickou převodovku a komfort řidiče. V armádě jezdím se starším typem vozidla. S kamionem jsem za měsíc najezdil přes 10 000 kilometrů a někdy ještě víc. V armádě najezdím za měsíc asi tak 100 až 300 kilometrů. Jako civilní řidič jsem byl neustále na cestách. Výhodou vojenského řidiče je, že jsem denně doma.

4. *Je doba trvání kurzu pro získání oprávnění řízení VOS dostatečná k zažití návyků a dovednosti k řízení vozidla ozbrojených sil?*

Myslím si, že pro nezkušené řidiče je doba kurzu adekvátní pro zažití návyků a dovednosti. Pro zkušené řidiče je délka trvání kurzu zbytečná. Jsem rád, že jsem v řidičském kurzu, je to pro mne odpočinek.

5. *Vyhovují vám rozsah a obsah zdokonalovací přípravy řidičů u útvaru?*

Mne to vyhovuje, protože mám zkušenosti z kamionu a zdokonalovací příprava je dvě hodiny, čtyři krát do roka.

6. *Je kvalita praktického výcviku dostatečná pro získání návyků a dovedností v řízení vozidla v podmínkách AČR pro aplikaci v praxi?*

Pro nezkušené řidiče ano. Já jsem zkušenosti získal v civilu s řízením kamionu.

7. *Myslíte si, že jste výcvikem získal dostatečné návyky a dovednosti ke zvládnutí krizových situací?*

Jak jsem už uváděl, zkušenosti mám s řízením kamionu a u útvaru jsem toho moc zatím nenajezdil, ale všeobecně pro řidiče si myslím, že ano. Je to taky individuální. Hodně záleží, kolik má řidič naježděných kilometrů a jaké má zkušenosti s provozem v dopravě. V terénu to pak už není tak složité.

8. *V čem vidíte profesní zátěž vojenského řidiče u útvaru?*

Je složité udržovat vozidlo v dobrém technickém stavu, když nejsou finance. Na údržbu a někdy taky na opravu vozidla si musím koupit materiál za své peníze. Zátěž řidiče je ještě v tom, že na údržbu a opravu vozidla je řidič často sám. Příslušníci jednotky jsou na vševojskové přípravě nebo ve službě.

9. *Zkuste vyjmenovat v čem a jakým způsobem by se dal podle vás vylepšit celý systém přípravy řidičů a zvláště jejich zdokonalování u útvarů?*

Já nevím, nejsou finance na pohonné hmoty do vozidel. Teoretická příprava je pořád jedno a to samé do kola. Armáda je z větší části mobilní a proto by bylo racionální brát zdokonalovací přípravu vážně se zaměřením hlavně na nezkušené řidiče.

## 6.8 Rozhovor č. 8

1. *Jak dlouhou dobu jste profesionálním vojákem (vojákyňí)?*

Letos to je 6 let.

*2. Jak dlouho vykonáváte funkci řidiče a s jakým typem techniky plníte úkoly?*

Funkci řidiče vykonávám 5 let. Úkoly plním s nákladním vozidlem TATRA-810 a TATRA- 815. Občas jezdím s terénním vozidlem LR-110. Nenajezdím moc kilometrů, jezdím jen zabezpečovací úkoly.

*3. Vidíte nějaký rozdíl mezi řidičem (profesionálem) v civilu a vojenským řidičem?*

Ano a dost velký, řidiči v civilu mají dlouhý nájezd kilometrů, jsou často odloučení od své rodiny a mají nepravidelnou stravu a spánek.

*4. Je doba trvání kurzu pro získání oprávnění řízení VOS dostatečná k zažití návyků a dovednosti k řízení vozidla ozbrojených sil?*

Myslím si, že ano. Já jsem se v kurzu získala spoustu návyků a dovednosti. Učitelé přípravy pro získání řidičského oprávnění jsou zkušení a umí vyučovací látku dobře vysvětlit. Nejsem moc zkušená řidička, ale některý řidiči jsou ještě horší, aspoň to říkají učitelé řidičské přípravy. Pro méně zkušené řidiče je doba kurzu adekvátní pro zažití návyků a dovednosti. Pro zkušené řidiče je délka trvání kurzu dost dlouhá.

*5. Vyhovují vám rozsah a obsah zdokonalovací přípravy řidičů u útvaru?*

Ano, možná teorie by mohla být o něco kratší, třeba v oblasti legislativy a informace o systému armády. Praktická část výcviku by měla mít o pár hodin víc, nejen jízdy po komunikaci a ve městě, ale i v terénu.

*6. Je kvalita praktického výcviku dostatečná pro získání návyků a dovednosti v řízení vozidla v podmínkách AČR pro aplikaci v praxi?*

To co se naučím v kurzu, ano. Pak už je to na mně jak se budu zdokonalovat, což je u útvaru problém. V řidičském kurzu jsem byla dva krát a pokaždé jsem se něco nového dověděla. Hlavně jak dobře řídit vozidlo. U útvarů se vám snaží každý radit, ale ne každá informace je ta pravá. Je to asi tím, že jsem žena. Aspoň to tak bylo ze začátku. Teď si myslím, že jezdím dobře a kolegové z jednotky mne respektují.



7. *Myslíte si, že jste výcvikem získal dostatečné návyky a dovednosti ke zvládnutí krizových situací?*

Párkrát jsem si to vyzkoušela a to v kurzu s instruktorem. Návyky a dovednosti asi mám zažité, těžko to posoudit. Myslím si, že až taková situace nastane, tak to zvládnou. Mám to v sobě, takže se nebojím.

8. *V čem vidíte profesní zátěž vojenského řidiče u útvaru?*

Udržovat v provozu schopném stavu přidělené vozidlo. Neustále máme vševojskovou přípravu a také chodím do 24 hodinových služeb. K vozidlu se dostanu málo. Nemyslím si, že by měl řidič přímou zátěž, je to individuální a také není řidič jako řidič.

9. *Zkuste vyjmenovat v čem a jakým způsobem by se dal podle vás vylepšit celý systém přípravy řidičů a zvláště jejich zdokonalování u útvarů?*

Myslím si, že problém je ve financích armády. Šetří se a řidičům z těchto důsledků chybí zkušenosti. Tento problém se až tak netýká řidičů, kteří jezdili v civilu. Bylo by vhodné víc jezdit na kluznou plochu a vyzkoušet si možnosti vozidla.

## 6.9 Vyhodnocení dílčích výzkumných otázek

1. *Jak dlouhou dobu jste profesionálním vojákem (vojákyň)?*

Délka služebního poměru respondentů se pohybuje v rozpětí od 6 do 10 let. Respondent s nejdelším služebním poměrem je č. 1 a slouží 22 let. Respondent č. 7 je profesionálním vojákem 2 roky a jeho délka služebního poměru je nejkratší. Z přehledů plyne, že průměrná délka služební činnosti respondentů je 9 let.

2. *Jak dlouho vykonáváte funkci řidiče a s jakým typem techniky plníte úkoly?*

Analýzou odpovědí respondentů na druhou otázku jsem došel k závěru, že téměř všichni respondenti vykonávají funkci řidiče po celou dobu své služební činnosti v armádě ČR. Respondenti za tu dobu řídili více typů vozidel, ale převažuje řízení nákladního vozidla typu TATRA-815. Na základě plnění úkolů dle požadavků armády ČR, jsou řidiči připravováni na různé typy techniky. Tyto požadavky následně vedou k získání dovedností

a návykům pro praxi řidiče v řízení vozidel. Armáda potřebuje techniku, která zvládne jak jízdu po komunikacích tak jízdu v terénu při plnění bojových úkolů. Nákladní vozidlo TATRA-815 je právě takovým typem vozidla.

*3. Vidíte nějaký rozdíl mezi řidičem (profesionálem) v civilu a vojenským řidičem?*

Z odpovědí respondentů vyplývá, že v porovnání vojenského řidičů a profesionálního řidiče vidí rozdíly. Zejména ve využívání modernějších technologií, modernějších typů vozidel a lepším logistickém zabezpečení než poskytuje armáda ČR. V armádě vidí problém v tom, že jsou omezené finanční prostředky a z toho plynoucí špatný systém logistického zabezpečení s dlouhou dobou trvání výběrových řízení na nákup náhradních dílů. Profesionální řidiči v civilním sektoru mají větší nájezd kilometrů než vojenští řidiči. Vojenský řidič jezdí s technikou ve specifických terénních podmínkách, kdežto řidiči v civilním sektoru se pohybují převážně na zpevněných komunikacích. Je zde taky presumpce, že tyto specifické podmínky by civilní řidič nezvládl.

*4. Je doba trvání kurzu pro získání oprávnění řízení VOS dostatečná k zažití návyků a dovednosti k řízení vozidla ozbrojených sil?*

Respondenti na čtvrtou výzkumnou otázku odpověděli téměř všichni shodně. Pro řidiče bez praxe je doba trvání kurzu ideální a naopak pro řidiče s praxí je doba trvání kurzu zbytečně dlouhá. Dále se při rozhovorech vyjádřili v tom smyslu, že by bylo racionální rozdělit kurzy podle délky praxe řidičů zařazených do výcviku.

*5. Vyhovují vám rozsah a na obsah zdokonalovací přípravy řidičů u útvaru?*

I v této otázce se odpovědi téměř shodli. U útvarů neplní rozsah a obsah zdokonalovací přípravy, i když je to pro řidiče nezbytná povinnost. Řidiči postrádají zdokonalování v řídičské přípravě a problémy vidí ve velení jednotek, které řidiče nutí zejména k plnění vševojskové přípravy.

*6. Je kvalita praktického výcviku dostatečná pro získání návyků a dovednosti v řízení vozidla v podmínkách AČR pro aplikaci v praxi?*

Na tuto výzkumnou otázku respondenti odpovídali souhlasně. Dle jejich názoru je kvalita praktického výcviku dostatečná pro aplikaci v praxi. Pouze ale jen u řádných kurzů pro

získání oprávnění k řízení vozidel ozbrojených síl a naopak s praktickým výcvikem u mateřských útvaru jsou respondenti nespokojeni.

*7. Myslíte si, že jste výcvikem získal dostatečné návyky a dovednosti ke zvládnání krizových situací?*

Na tuto výzkumnou otázku většina respondentů odpověděla že „NE“. Výcvikem se dle jejich názoru návyky získat nedají. Návyky a dovednosti ke zvládnání krizových situací přináší až samotná praxe v řízení vozidla.

*8. V čem vidíte profesní zátěž vojenského řidiče u útvaru?*

Z odpovědí respondentů vyplývá, že funkce řidiče je u útvarů považována za podružnou. Důležitější než příprava a zdokonalování řidičů je vševojsková příprava. Profesní zátěž nespočívá v řízení vozidla. Profesní zátěž je o to větší, když musí řidiči plnit mimo svou profesi řidiče i povinnosti kladené na útvar. Následkem nastaveného systému nemá řidič čas na zdokonalování. Z odpovědí dále vyplývá, že velitelé obchází a mnohokrát i porušují vojenské předpisy a nařízení.

*9. Zkuste vyjmenovat v čem a jakým způsobem by se dal podle vás vylepšit celý systém přípravy řidičů a zvláště jejich zdokonalování u útvarů?*

Z analýzy odpovědí respondentů vyplývá, že největším problémem celé armády ČR jsou chybějící finanční prostředky. Dále systém provádění, nebo neprovádění zdokonalovací přípravy u útvarů. Podle návrhů respondentů by zdokonalovací přípravu řidičů vylepšilo prodloužení délky jejího trvání na několik dnů. Například cvičení, které by zahrnovalo opravu vozidla, vyprošťování vozidla a podobné úkony, s nimiž se řidiči v běžné praxi nepotkávají. Důležité dle respondentů ale je, aby se těchto příprav zúčastňovali všichni řidiči u útvaru.

Závěrem ze všech výzkumných otázek osmi respondentů vyplývá, že zdokonalovací příprava u útvarů by měla obsahovat více praktického výcviku v řízení a to nejen na přiděleném typu vozidla, ale výcvik na všech typech vozidel používaných u mateřského útvaru, na které mají řidiči oprávnění k řízení. Dále ve prospěch praktického výcviku snížit počet hodin teoretické přípravy a zejména neomezovat finanční prostředky související s výcvikem a provozem vozidel.

## 7 DIDKUZE

Tato bakalářská práce se ve svém výzkumném šetření zabývala otázkami návyků a dovedností specifické přípravy řidičů v podmínkách armády ČR. Analýza kvalitativního výzkumného šetření byla provedena na základě polostrukturovaných rozhovorů s osmi náhodně vybranými respondenty z řad vojáků z povolání. Respondenti rozhovorů jsou náhodně vybraní příslušníci odborných a zdokonalovacích kurzů řidičů prováděných Centrem dopravní výchovy. Rozhovory byly provedeny v průběhu pobytu příslušníků kurzů ve výcvikovém zařízení Velitelství výcviku Vojenská akademie ve Vyškově.

Cílem výzkumu bylo zjistit postoje a názory vojáků a vojačky na kvalitu, úspěšnost a spokojenost vojenských řidičů při zdokonalovací přípravě v závislosti na plněných úkolech.

Závěrem ze všech devíti výzkumných otázek osmi respondentů vyplívá, že zdokonalovací příprava u útvarů by měla obsahovat více praktického výcviku v řízení a to nejen na přiděleném typu vozidla, ale výcvik na všech typech vozidel používaných u mateřského útvaru, na které mají řidiči oprávnění k řízení. Dále ve prospěch praktického výcviku snížit počet hodin teoretické přípravy a zejména neomezovat finanční prostředky související s výcvikem a provozem vozidel.

Dále z výzkumu respondentu vyplívá, že zdokonalovací příprava u útvarů se neprovádí, podle stanovených nařízení a předpisů jak bylo stanoveno náčelníkem generálního štábu armády ČR. Následkem nesprávného provádění zdokonalovací přípravy řidičů dochází u některých řidičů ke snižování kvality řidičského umění.

Respondenti ve svých odpovědích kritizovali přípravu řidičů na krizové situace. Pravda je, že příprava na kritické a krizové situace se provádí zejména teoretický, protože v kurzu nelze připravit řidiče na všechny možné situace, se kterými se mohou v praxi setkat. Z vlastní zkušenosti mohu uvést, že učitelé učí řidiče základním dovednostem pro zvládnutí krizových situací, jako jsou například samovyprošťování a vyprošťování vozidel. Je to nejčastější krizová situace, se kterou se řidiči setkají při výcviků v terénu. Učí se dovednostem bezpečného propojení dvou vozidel, aby nedošlo v průběhu vyprošťování k zranění osob a minimalizovalo se možné poškození techniky. Příprava ať teoretická nebo praktická vede řidiče při řešení takových situací k zavzpomínání na rady a postupy, které

načerpali v nasimulovaných situacích v kurzech. Jsou ovšem krizové situace, které může učitel nasimulovat jen teoretický. Například teoreticky vysvětlit co má řidič dělat když najede na nástražný výbušný systém. Armáda nemá takové prostředky, aby se mohla uvedená krizová situace cvičit s vyloučením zranění osádky a následné vyřazení poškozeného vozidla z provozu.

Respondenti jako další problém uvádí omezené finanční prostředky pro armádu ČR. Můj názor je, že problém není ani tak ve finančních prostředcích, ale v tom že útvary cvičí víc vševojskovou přípravu. Útvarům chybějí profesně připravení a vyškolení koordinátoři řídičské přípravy, kteří by jako řidiči měli být pravidelně připravováni a přezkušováni odbornou komisí. Současný stav zdokonalovací přípravy řidičů nevede k tomu, aby byl řidič připraven na plnění úkolů. Řidiči jezdí s minimálním nájezdem kilometrů a zdokonalovací příprava se provádí mnohokrát jen fiktivně.

Výsledkem výzkumu jsem zjistil, že čím delší praxi mají řidiči v řízení vozidel, tak nabývají dojmu, že jim řídičská příprava už nic nového nenabídne. Řidič s malou praxí se zdokonaluje a řidiči, kteří mají praxi kolem 10 let už vědomosti mají, ale ne všechno už jim vyhovuje. Mají zažitě stereotypy a zlovyky, které neradi narušují. Společný pohled řidičů v armádě je takový, že zdokonalovací příprava u útvarů se neprovádí řádně.

Dalším problémem je, že armáda má omezené výcvikové prostory pro přípravu řidičů, protože cvičiště jsou umístěna v lesích, které vlastní Vojenské lesy a statky a ty omezují pohyb v těchto prostorech. Řidič potřebuje jezdit právě do oblastí, které nejsou běžně používány a povrch na takových není zpevněn žulou nebo drceným lomovým kamenem. Fádni opakování šesti překážek na stejné opakující se trase řidiče nezdokonalí. Řidiči mají zájem se zdokonalovat, ale za podmínky, že jim to bude umožněno.

## **7.1 Návrh na vylepšení systému zdokonalovací přípravy řidičů**

V armádách cizích zemí jako je například Anglie má učitel pouze jednoho nebo dva příslušníky kurzu. U nás má jeden učitel v teoretické přípravě průměrně deset posluchačů a v praktickém výcviku průměrně pět posluchačů. S takovým počtem příslušníků není možný individuální přístup v závislosti na rozdílech dosaženého vzdělání a praxi jednotlivých příslušníků kurzů.

Vytvořit více výcvikových středisek v armádě ČR. Výcvik by měl být prováděn v délce minimálně čtyři až pět dnů s četností minimálně dvakrát do roka. Simulovat při výcviku všechny možné situace jako je uvážnutí, porucha motoru, částečné opravy v poli, řízení vozidla na přírodních překážkách, při poruše vozidla diagnostikovat závadu na vozidle a následně zhodnotit jestli je řidič schopen si svépomocí opravit vozidlo nebo ne. Závěrem je, že nejdůležitější je praxe v řízení s nájedem většího počtu kilometrů. Zásadní je program přípravy řidiče, pro naplnění požadavků armády ČR. Je třeba si uvědomit, že vojenský řidič je profesionál a špatně připravený řidič může ohrozit bezpečnost celé osádky vozidla.

## ZÁVĚR

Praktické vykonávání funkce vojenského řidiče vyžaduje z důvodu rizikovosti pracovního prostředí odbornou přípravu a vzdělávání s následným zdokonalovacím výcvikem. Celkový systém přípravy musí směřovat k získání schopností a dovedností bezchybného defenzivního řízení vozidla. Řidičské profesionalitě, včetně bezpečného řešení krizových situací vznikajících při provozu vozidel jak na pozemních komunikacích, tak při jízdě v terénu. Odborná příprava vojenského řidiče obsahuje vzdělávací složku zaměřenou na prohlubování řidičských vědomostí, dovedností a návyků. Současně ale musí realizovat i nezbytné výchovné působení, zaměřené proti lehkovážnosti, povrchnosti a bezohlednému agresivnímu chování řidičů při řízení vozidel.

Při zpracování mé bakalářské práce jsem čerpal vědomosti z odborné literatury věnující se problematice specifík přípravy vojenských řidičů v podmínkách armády ČR. Využíval jsem svých zkušeností ze základních a zdokonalovacích kurzů vojenských řidičů a ze své dlouholeté praxe vojáka z povolání.

Cílem teoretické části bylo provést praktické analýzy vojenských odborných předpisů, odborných pedagogických postupů s využitím komparace civilní a vojenské legislativy s rešeršemi těchto materiálů.

V praktické části této bakalářské práce jsem prováděl empirické šetření zaměřené na zjištění úspěšnosti, kvality a spokojenosti vojenských řidičů ve zdokonalovací přípravě v závislosti na plněných úkolech u Velitelství výcviku Vojenské akademie ve Vyškově. Hledal jsem odpověď na výzkumnou otázku „Je v současné době příprava vojenského řidiče v podmínkách armády ČR na profesionální úrovni?“.

Závěrem musím konstatovat, že u výcvikových středisek jako je Velitelství výcviku Vojenská akademie ve Vyškově, je řidič na profesionální úrovni. Naopak u jiných útvarů lze konstatovat, že jejich zdokonalovací příprava řidičů není zcela na profesionální úrovni. Zdokonalovací příprava řidiče by měla obsahovat více praktického výcviku v řízení a to nejen na přiděleném typu vozidla, ale i na všech typech vozidel používaných u mateřského útvaru, na které mají řidiči oprávnění k řízení. Útvarům chybějí profesně připravení a vyškolení koordinátoři řidičské přípravy, kteří by jako řidiči měli být pravidelně připravováni a přezkušováni odbornou komisí. Současný stav zdokonalovací

přípravy řidičů nevede k tomu, aby byl řidič připraven na plnohodnotné plnění úkolů, které jsou na něm vyžadovány.

Myslím si, že uvedené poznatky v mé bakalářské práci, mohou být prospěšné pro všechny vojáky, kteří by se chtěli věnovat problematice přípravy vojenských řidičů. Dále mohou být také prospěšné pro vojáky ve velitelských funkcích, kteří by přípravu vojenských řidičů a životy osádek vojenských vozidel neměly brát na lehkou váhu.



## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### Mezinárodní nařízení:

- 1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č.561/2006., o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkající se silniční dopravy.

### Zákony:

- 2) Zákon č.12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.
- 3) Zákon č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky.
- 4) Zákon č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání.
- 5) Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.
- 6) Zákon č. 361/2000 Sb., pravidla silničního provozu.
- 7) Vyhláška č. 274/1999 Sb., Ministerstva obrany, kterou se stanoví druhy a kategorie vojenských vozidel, schvalování jejich technické způsobilosti, provádění technických prohlídek vojenských vozidel a zkoušek technických zařízení vojenských vozidel.

### Interní normativní akty a vojenské předpisy:

- 8) Programy odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil, Pub-71-00-02, MO ČR, 2007.
- 9) Pravidla používání vozidel v rezortu Ministerstva obrany, Všeob-P-37, MO ČR, 2009.
- 10) Rezortní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2013-2020, MO ČR, 2013.
- 11) SEDLÁK, B.: Speciální výcvik řidičů ke zvládnutí krizových situací, Vev-Va ve Vyškově, 2010.
- 12) Král, J, Gregor, L.: Metodika výcviků řidičů vojenských bojových vozidel, Vev-Va ve Vyškově, 2006.
- 13) Vševojsk -7-10, Programy přípravy výcvik v řízení bojových a speciálních vozidel, Vyd. Praha MO, 1994.

**Literatura:**

- 14) ATKINSON, R. L.: Psychologie. Praha: Portál, 2003, 752 s. ISBN 80-7178-640-3.
- 15) BAŠTECKÁ, B.; GOLDMAN, P.: Základy klinické psychologie. Praha: Portál, 2001, 440 s. ISBN 80-7178-550-4.
- 16) BATTISONOVÁ, T.: Zvládnutý stres. Těšín: Vašut nakladatelství, 1999, 80 s. ISBN 80-7236-053-1.
- 17) CIMICKÝ, J.: Sám proti stresu. 2. vyd. Havlíčkův Brod: Layout Cadis, 2007, 217 s. ISBN 978-80-87134-08-5.
- 18) HAVLÍK, K.: Psychologie pro řidiče. Praha: Portál, 2005, 224 s. ISBN 80-7178-542-3.
- 19) KUDLIČKA, K.: Taktika povstalců v příkladech, Vyškov: Odbor doktrín VeV VA, 2012, 48 s.
- 20) KUDLIČKA, K.: Zkušenosti z přesunů vojsk s důrazem na ochranu před improvizovanými výbušnými systémy, Vyškov: Správa doktrín ŘeVD, 2007, 50 s.
- 21) MÍREK, J.: Pravidla řízení bojových vozidel, Praha: Ministerstvo národní obrany, 1977, 252 s.
- 22) MÜHLPACHR, P.: Andragogika, Brno: BonnyPress, 2010, 36 s.

**Jiné zdroje:**

- 23) Sborník příspěvků z mezinárodní odborné konference: Speciální výcvik řidičů ke zvládnání krizových situací, Vyškov, 2010, 128 s. ISBN 978-80-904621-1-9.
- 24) Sborník příspěvků z mezinárodní odborné konference: Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil, Vyškov, 2011, 153 s. ISBN 978-80-904625-2-6.
- 25) Sborník příspěvků z mezinárodní odborné konference: Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil, Vyškov, 2012, 153 s. ISBN 978-80-904625-3-3.
- 26) Sborník příspěvků z mezinárodní odborné konference: Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil, Vyškov, 2013, 156 s. ISBN 978-80-904625-4-0.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

BOZP Bezpečnost a ochrana zdraví při práci.

GAS General adaption syndroms.

CDV Centrum dopravní výchovy

IDV Institut dopravní výchovy

NGŠ Náčelník generálního štábu.

SMV Soukromé motorové vozidlo.

PHM Pohonné hmoty a maziva.

VOS Vozidlo ozbrojených sil.

ČR Česká republika.

DN Dopravní nehoda.

LZ Lehká zranění.

MO Ministerstvo obrany.

TZ Těžká zranění.

TČ Trestní čin.

N Nezaviněné.

Z Zaviněné.

## **SEZNAM GRAFŮ**

Graf č. 1 - Dopravní nehody vozidel ozbrojených sil a soukromých motorových vozidel.

Graf č. 2 - Dopravní nehody vozidel ozbrojených sil.

Graf č. 3 - Přímé příčiny dopravních nehod vozidel ozbrojených sil.

Graf č. 4 - Následky na zdraví a škody dopravních nehod vozidel ozbrojených sil.

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka č. 1 - Přehled skupin pro řízení vozidel ozbrojených sil.

Tabulka č. 2 - Statistika dopravních nehod od roku 2003 do roku 2013.

Tabulka č. 3 - Počty hodin základní odborné přípravy k získání oprávnění řízení vozidel ozbrojených sil.

Tabulka č. 4 - Odborná část.

Tabulka č. 5 - Schéma podmínek vojenského řidiče pro získání oprávnění k řízení vozidel ozbrojených sil.

Tabulka č. 6 - Kompendium respondentů.