

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM**

**2014 – 2015**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Pavla BECKEROVÁ**

**Vojenská kolová technika a její přeprava**

Praha 2015

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Jiří VÍŠEK

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

**BACHELOR COMBINED STUDIES**

**2014 – 2015**

**BACHELOR THESIS**

**Pavla BECKEROVÁ**

**The Military wheeled vehicles and the transportation**

Prague 2015

The Bachelor Thesis Work Supervisor: Mgr. Jiří VÍŠEK

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 28. února 2015

Pavla Beckerová

.....

## **Poděkování**

Chtěla bych poděkovat Mgr. Jiřímu Víškovi a Bc. Danielu Křížovi za cenné rady, podněty, připomínky při zpracování bakalářské práce a za poskytnutí podkladů a materiálu k této práci.

## **Anotace**

Bakalářská práce se ve své teoretické části zabývá tématem vojenské kolové techniky, její přepravou a problematikou s ní související. Rozebírá jednotlivé druhy kolové techniky, druhy přepravy vojenských vozidel a finanční zabezpečení. Teoretické poznatky jsou využity v praktické části, kdy je na základě dotazníků a rozhovoru zjištěn aktuální stav vojenské kolové techniky. V průběhu zpracování bakalářské práce dochází ke shrnutí jednotlivých poznatků.

## **Klíčová slova**

Armáda České republiky, finanční zabezpečení, mezinárodní přeprava, silniční přeprava, Tatra 810, Tatra 815, UAZ, vojenská kolová technika, vojenská přeprava, železniční přeprava.

## **Annotation**

In its academic part, the present Bachelor thesis entertains the subject of military wheeled vehicles, transportation of those vehicles and the associated issue. It discusses individual types of wheeled vehicles, types of transportation of military vehicles and financial support. The theoretical knowledge is used in the practical part that establishes the current condition of military wheeled equipment using questionnaires and interviews. During the processing of the Bachelor thesis is to summarize the various findings.

## **Keywords**

Army of the Czech Republic, financial sources, international transportation, military transportation, military wheeled vehicles, rail transportation, road transportation, Tatra 810, Tatra 815, UAZ.

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>1 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ</b> .....	<b>10</b>
1.1 Armáda České republiky .....	10
1.2 Kolová technika .....	10
1.3 Malý terénní automobil UAZ .....	10
1.4 Praga PV3S .....	12
1.5 Tatra T 810 V.....	13
1.6 Tatra T 815.....	15
1.7 Tatra T 815 6x6 VVN .....	16
1.8 Tatra T 815 8x8 VVN .....	16
1.9 Tatra T 815 8x8 VT .....	17
1.10 Převážní vlek PV 16. 12 .....	17
1.11 Podvalník P 50 .....	18
<b>2 VOJENSKÁ PŘEPRAVA</b> .....	<b>20</b>
2.1 Vojenská přeprava a její druhy .....	20
2.2 Organizace vojenské přepravy .....	20
2.3 Silniční přeprava .....	21
2.4 Vojenská přeprava po železnici .....	24
2.5 Mezinárodní přeprava .....	26
2.6 Zabezpečení přepravy .....	28
<b>3 PRŮZKUM A ROZHovor</b> .....	<b>33</b>
3.1 Cíl a úkol průzkumu .....	33
3.2 Hypotézy .....	33
3.3 Výběr respondentů .....	34
3.4 Metody průzkumu .....	34
3.5 Vyhodnocení dotazníkového průzkumu .....	35
3.6 Vyhodnocení hypotéz .....	44
<b>4 ROZHovor</b> .....	<b>46</b>
4.1 Cíl a úkol rozhovoru .....	46
4.2 Způsob realizace rozhovoru .....	46
4.3 Základní tematické oblasti .....	46
4.4 Zpráva o rozhovoru.....	47
4.5 Hypotézy a závěr .....	48
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>49</b>
<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>51</b>
<b>SEZNAM ZKRATEK</b> .....	<b>53</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK</b> .....	<b>54</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>56</b>

## ÚVOD

Nejdůležitějším a rozhodujícím prvkem v boji je voják, a proto jeho výstroj, vybavení a technika má pro úspěšnou činnost v poli zásadní význam. Zavedená vojenská technika by měla odpovídat potřebám Armády České republiky (dále jen "AČR"). Po rozdělení Československé republiky došlo k zásadnímu přezbrojení vojáků z povolání a vojáků základní vojenské služby z hlediska vojenské kolové techniky. Vstup České republiky do struktur North Atlantic Treaty Organization (dále jen "NATO") také výrazně ovlivnil vývoj vojenské techniky, kdy byly do AČR zavedeny nové typy techniky s cílem dosáhnout maximálního komfortu, pohodlí a ochrany vojáků, a zajistit tak bezpečný pobyt českých vojáků v misích a různých bojových situacích po celém světě. V následujících letech bude pozornost nadále věnována technice vojenských profesionálů a měla by být realizována další komplexnější modernizace vojenské techniky s ohledem na novější technologie. Modernizace se také bude zabývat odlišnými potřebami praxe tak, aby vojenská technika odpovídala úrovni doby s perspektivou dalších desítek let. Vojenská technika zavedená do AČR prochází náročnými zkouškami a testy, přesto zkušenosti vojáků ukazují, že nejlepším ověřením vlastností je dlouhodobé praktické užívání.

Od října roku 2007 jsem jako profesionální voják nastoupila k vojenskému útvaru 4312. Po dobu mé kariéry jsem prošla několika funkcemi. Nyní zastávám funkci náčelníka pracoviště skladů, který mimo jiné vede a zodpovídá při plné naplněnosti jednotky za dvanáct podřízených a devatenáct kusů techniky. V poslední době jsem u vojáků zaznamenala opakující se problémy s vojenskou technikou, časté závady a neustálé dotazy a stížnosti v oblasti nedostatku náhradních dílů.

Jelikož vojenská technika ovlivňuje chod AČR, všech vojenských jednotek a plnění jednotlivých úkolů, je mou motivací a hlavním cílem této bakalářské práce zjistit, zda je opravdu v Armádě České republiky nedostatek náhradních dílů pro vojenskou techniku, nebo to je pouze problém našeho útvaru a zda tento stav můžeme případně nějakým způsobem změnit. Do této problematiky spadá nejen dostupnost náhradních dílů, ale také časté poruchy na vozidlech, jejich funkčnost, životnost a ošetřování. Proto je mým dalším cílem zhodnotit základní vojenskou kolovou techniku a její přepravu. V bakalářské práci nebudu vycházet z odborné literatury, protože řešená problematika je



natolik specifická, že mohu vycházet pouze z interních aktů, vlastního výzkumu a příruček. Právní úprava, která se nachází v textu bakalářské práce, vychází ze stavu ke dni 1. 2. 2015.

# TEORETICKÁ ČÁST

## 1 ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

### 1.1 Armáda České republiky

Hlavní složku ozbrojených sil České republiky (dále jen "ČR") tvoří Armáda České republiky. AČR se dále dělí na Vojenskou kancelář prezidenta republiky a Hradní stráž. Hlavním úkolem a posláním AČR je a vždy bude zabezpečení obrany území ČR s využitím zásad kolektivní obrany dle Washingtonské úmluvy. Prezident republiky Miloš Zeman je vrchním velitelem ozbrojených sil ČR. AČR je zapojena do mnoha aspektů: systém operačního, obranného a civilního nouzového plánování, integrované vojenské struktury NATO, procedurální a organizační aspekty jaderných konzultací a různé společné cvičení a operace.<sup>1</sup>

### 1.2 Kolová technika

Technika používaná v AČR je dle způsobu použití a charakteristiky dělena na pásovou a kolovou. Pásová technika je určena k provozování v těžkém terénu a na nezpevněných komunikacích. Oproti tomu kolová technika je ze své konstrukční podstaty variabilnější, rychlejší a flexibilnější. Umožňuje přepravu nejen osob, ale i těžkého materiálu a techniky. V AČR se z kolové techniky nejčastěji používá Tatra T 815 a T 810 různých druhů a modifikací. Z osobních automobilů je v AČR nejvíce provozován UAZ a Land Rover.

### 1.3 Malý terénní automobil UAZ

Malý terénní automobil UAZ (tab. č. 1) je určen pro jízdu po komunikacích všech druhů i v terénu, v různých ročních obdobích a klimatických podmínkách. Malý terénní automobil umožňuje přepravu až sedmi osob, záleží na modifikaci vozidla (skříňové a valníkové) a nákladů. Může být využit jako zdravotnický automobil nebo je vybaven

---

<sup>1</sup>WEBTODATE. (2004). *Česká republiky se představuje*. Získáno 4. Listopad 2014, z Armáda České republiky: <http://www.acr.army.cz/scripts/detail.php?id=5090/>

různým dalším speciálním zařízením (spojovací prostředky, nástroje pro opravu – pojízdná dílna, atd.). UAZ je čtyřdobý, zážehový, benzinový automobil se čtyřmi válci uspořádanými vertikálně v řadě, s objemem válců 2,445 dm<sup>3</sup> a výkonem 54 kW. Má čtyři rychlostní stupně se synchronizací a jednokotoučovou, suchou spojku.

Modifikace automobilů řady UAZ:

- UAZ 450 A – skříňová, celokovová karosérie, určen pro převoz raněných,
- UAZ 451 A – skříňová celokovová karosérie, vyráběn s prosklením i bez prosklení, s pohonem jen na zadní nápravu, pro přepravu osob a materiálu,
- UAZ 451 D – kovová budka, pohon na zadní nápravu, dřevěná valníková plošina s odklápěcími bočnicemi a čelem, určen pro přepravu materiálů a nákladu,
- UAZ 452 A – pro převoz raněných, skříňová celokovová prosklená karosérie, pohon na zadní i přední nápravu,
- UAZ 452 AE – určen pro speciální nástavby a k tažení přívěsu, skříňová celokovová prosklená karosérie,
- UAZ 452 V – mikrobus pro převoz max. deseti osob s bočními dveřmi a pohonem na přední i zadní nápravu,
- UAZ 452 D – pro přepravu nákladu a materiálu, pohon na přední i zadní nápravu, dřevěná valníková plošina s odklápěcími bočnicemi, kovová budka,
- UAZ 469 – nejvíce využívané a víceúčelové vozidlo v AČR, pohon na přední i zadní nápravu, otevřená celokovová univerzální karosérie se snímací plátěnou střechou a sklopným zadním čelem, možnost tažení dvoukolového přívěsu předepsané hmotnosti, pro přepravu osob i nákladu, řada BI má redukce v kolech a vyšší stupeň odrušení zapalovací soustavy redukce. (obr. č. 1)<sup>2</sup>

Pro správnou činnost, bezporuchový a bezpečný provoz automobilu, musí být zabezpečeno pravidelné ošetřování techniky a dodržování určitých pravidel provozu. Studený motor se nesmí po spuštění vozidla ihned rozběhnout na plné otáčky, protože studený olej vniká pomalu do ložisek a ta mohou být při vysokých otáčkách poškozena.

---

<sup>2</sup>Ministerstvo národní obrany. (1980). Aut 23-2. Malý terénní automobil UAZ 452 a jeho modifikace.

Spouštět motor vlečením automobilu je dovoleno jen ve výjimečných případech. Při jízdě v terénu nebo jiných těžkých úsecích cesty se motor nesmí přetěžovat, protože životnost motoru klesá. Při jízdě se nesmí noha opírat o pedál spojky, protože přitom dochází k částečnému vypnutí spojky a prokluzování hnaného kotouče, což způsobuje zvýšené opotřebení třecího obložení a poškození vypínacího ložiska spojky. Na kluzké vozovce je nutné jezdit malou rychlostí a rovnoměrně. Brzdíme plynule při postupném zvyšování tlaku na pedál brzdy. Každé brzdění má za následek opotřebení pneumatik a spotřebu paliva, proto se má brzdit co nejméně. Při brzdění neuvádíme kola do smyku, protože se při tom snižuje brzdný výkon a zvětšuje se opotřebení pneumatik. Automobil je schopen překonat sněhovou vrstvu o tloušťce 350 mm a brod o hloubce 0,7 m, je-li pod sněhem a v brodu tvrdý podklad. Po výjezdu z vody se musí zkontrolovat, zda nedošlo k vniknutí vody do skříně motoru, rozvodovek, převodovky a přídatné převodovky. V tomto případě je nutné vodu vylít a jednotlivé komponenty vysušit.<sup>3</sup>

Ošetřování automobilu je preventivní činnost k zabezpečení jeho dobrého technického stavu, spolehlivosti a omezení předčasného poškození a opotřebení. Druhy ošetřování dělíme na kontrolní prohlídku před jízdou, při zastávkách a po jízdě, kde řidič vozidla kontroluje náplně pohonných hmot, maziva a speciální kapaliny. Provádí kontrolu kol, pneumatik, motoru, brzd, řízení, elektrického zařízení a náradí. Jednou do roka se na tomto automobilu provádí technická údržba (dále jen "TÚ") č. 1 a č. 2 s výměnou olejů a filtrů v závislosti na ujetých kilometrech. Při změně ročního období se vozidlo připravuje na letní nebo zimní provoz, to spočívá hlavně ve vypuštění paliva z nádrže a jejím propláchnutím, v kontrole hustoty kapaliny v chladicí soustavě, přestavění klapky sacího potrubí do polohy zima/léto a provedení konzervace karosérie a rámu proti korozi.<sup>4</sup>

#### **1.4 Praga PV3S**

Střední nákladní terénní automobil konstrukční řady, Pražský vojenský třítunový speciál (dále jen "PV3S") (tab. č. 2), je určen pro přepravu nákladů a osob po komunikacích i v těžkém terénu za velmi ztížených klimatických podmínek. Základním typem konstrukční řady je automobil typu V3S valník. Další varianty jsou

<sup>3</sup>Ministerstvo národní obrany. (1980). Aut 23-2. Malý terénní automobil UAZ 452 a jeho modifikace.

<sup>4</sup>Federální ministerstvo obrany. (1992). Aut 23-4. *Terénní automobil UAZ - ošetřování*.

zvedací čelo, hydraulická ruka, skříň. (obr. č. 2) Maximální kapacita přepravovaných osob valníkového typu je dvacet pět.

Zlepšením dynamických vlastností, především zvýšením výkonu motoru a vhodnější konstrukci převodového ustrojí, došlo k modernizaci Pragy na typ vojenský třítunový speciál modernizovaný (dále jen "V3S – M1"). Dalším vývojem tohoto automobilu vznikl typ V3S – M2, u něhož byla zvýšena schopnost překonávat vodní překážky broděním, možnost dočasného provozu na náhradní paliva a rovněž byl zvýšen jízdní dosah vozidla.

Praga PV3S je čtyřdobý, vznětový, naftový automobil s šesti válci uspořádanými v řadě, s objemem válců 8100 cm<sup>3</sup> a výkonem 88 kW. Má čtyři rychlostní stupně s jednokotoučovou, suchou spojku. Modernizovaný typ PV3S – M1 obsahuje přídavné vstřikování paliva.<sup>5</sup>

Pravidelným preventivním ošetřováním dosáhneme správného technického stavu vozidla, proto musíme provádět několik druhů ošetřování u Pragy V3S. Za kontrolní prohlídku před jízdou, po jízdě a během jízdy se rozumí kontrola stavu automobilu k provozu a k plnění úkolů v daných podmínkách s ohledem na roční období a odstranění lehkých závad. Provádí se kontrola náplní pohonných hmot a maziv, vizuální kontrola motoru, jeho chodu a činnosti kontrolních přístrojů, vnějšího osvětlení, brzd a nákladu nebo ložného prostoru. Při změně ročního období se vozidlo připravuje na letní nebo zimní provoz, to spočívá hlavně ve vyčištění palivové nádrže, uložení soupravy sněhových řetězů a provedení konzervace karosérie a rámu proti korozi.<sup>6</sup>

## 1.5 Tatra T 810 V

Tatra T 810 V (obr. č. 3) je nákladní terénní střední automobil s valníkem, na rozdíl od ostatních nákladních vozidel vyráběných společností TATRA a.s. je založen na klasické koncepci třínápravového podvozku s tuhými portálovými nápravami, s kolovými redukcemi a uzávěrkami diferenciálů, žebřinovým rámem o vysoké

---

<sup>5</sup>Ministerstvo obrany České republiky. (2007). *Katalog automobilní a pásové techniky používané v AČR*.

<sup>6</sup>Ministerstvo národní obrany. (1982). Aut 24-12. *Ošetřování nákladního terénního automobilu Praga V3S a jeho modifikací*.

průchodnosti a trambusové sklopné kabině. (tab. č. 3) Je určen pro přepravu volně loženého i upevněného materiálu na valníkové plošině po komunikacích, polních, lesních cestách a v terénu. Může přepravovat šestnáct osob s výbavou a výstrojí na valníkové plošině a 1+2 osoby v kabině. Tatra umožňuje připojení přívěsu o maximální hmotnosti 12 000 kg. Pro přesun v terénu s nízkou únosností je vybaven centrálním podhušťováním a huštěním pneumatik. Vozidlo lehce překonává zamořené prostory s využitím filtroventilačního zařízení a zavedených prostředků individuální ochrany jednotlivce. Plní přepravní úkoly v podmínkách světelného maskování s osvětlením automobilu v maskovacím režimu osvětlení. V přední a zadní části je automobil vybaven kotevními místy pro spolehlivé vyprošťování v obou směrech, pro zvedání a kotvení. Vozidlo je schopno svého provozu i v klimatických pásmech extrémně horkých a suchých, naopak při provozování vozidla do  $-25^{\circ}\text{C}$  postačuje použití předehřevu sání a palivových filtrů. V teplotách od  $-25^{\circ}\text{C}$  do  $-32^{\circ}\text{C}$  je nutné použít přídatné zařízení, nezávislé topení.

Pohonnou jednotkou vozidla je vznětový, kapalinou chlazený, přeplňovaný motor se suchou jednodamelovou spojkou, mechanickou převodovkou, mechanickou přídatnou převodovkou s děličem momentů se závěrem, kloubová hřídel, mezinápravová rozvodovka s mezinápravovým diferenciálem, nápravové rozvodovky s diferenciály a redukce v kolech. Převodové ústrojí obsahuje šest rychlostních stupňů. Typ řadového, šestiválcového motoru je Renault DXi7 240 EC01 s plněním emisních předpisů EURO 3.<sup>7</sup>

Do pravidelné kontroly a údržby vozidla je zahrnuta kontrolní prohlídka před výjezdem, při zastávkách, za přesunu, údržba po použití, základní údržba, technická údržba č. 1, 2 a příprava na provoz v letním a zimním období. Základem kontrolních prohlídek je kontrola technického stavu a úplnosti strojového spodku, karosérie. Odstranění případných závad vzniklých v průběhu provozování automobilu. Očištění automobilu a doplnění pohonných hmot a maziv (dále jen "PHM"). Základní údržbou se rozumí odstranění nedostatků v úplnosti, funkčnosti výbavy, příslušenství a poruchy, které vznikly na technice v průběhu předchozího používání. Jedná se o poruchy, které jsou odstranitelné pouze dílenskými specialisty. Obsahem technické údržby č. 1, 2 je zjištění a zhodnocení okamžitého technického stavu automobilu

---

<sup>7</sup>Tatra Kopřivnice. (2010). T 810 V. *Příručka pro obsluhu*.

s využitím speciálních dílenských přístrojů a přípravků. Provést seřízení vůlí a rozměrů a výměnu dílů s kratší životností. Doplnit nebo vyměnit maziva a provozní hmoty podle předepsaných norem. V přípravě na provoz v letním nebo zimním období provádíme údržbu a kontrolu těch ústrojí a soustav automobilu, které mají vliv na jeho použitelnost v daném období. Týká se to zejména chladicí soustavy, soustavy přívodu vzduchu do motoru, elektrické soustavy a ohřevu kabiny. Příprava na provoz v zimním období ještě zahrnuje kontrolu použitelnosti výbavy pro provoz v zimě (sněhové řetězy a propojovací kabely).<sup>8</sup>

## 1.6 Tatra T 815

Tatra T 815 (dále jen "T") je terénní nákladní automobil patřící do řady těžkých nákladních automobilů a je důležitým prostředkem v AČR, ale i v civilních automobilních službách.

Tatra se používá ve třech provedeních:

- Tatra T 815 6x6 vojenský valník nákladník (dále jen "VVN"),
- Tatra T 815 8x8 VVN,
- Tatra T 815 8x8 vojenský tahač (dále jen "VT").

Automobil pohání dvanáctiválcový, více palivový, vznětový, vzduchem chlazený motor řady T 3 – 930. Motory vozidel Tatra 8x8 VVN a VT jsou navíc přeplňovány dvěma turbodmyčadly zvyšující výkon motoru. Motor umožňuje provoz na naftu a letecký petrolej. Benzín lze použít jen ve směsi s naftou, leteckým petrolejem nebo motorovým olejem. Moment síly se přenáší přes spojku a spojovací hřídel na desetistupňovou převodovku spojenou s dvoustupňovou přídatnou převodovkou. Z přídatné převodovky se moment síly přenáší přes soustavu uzamykatelných diferenciálů a přes redukční převody v kolech na jednotlivé nápravy.

U automobilů řady T815 VVN 8x8 a VT jsou všechny nápravy ve stálém záběru a řídicí nápravy jsou dvě přední. Tatra T 815 6x6 VVN má přední řídicí nápravu vybavenou hnacím ústrojím s možností kdykoliv ji zapnout. Centrální huštění (podhušťování) pneumatik zabezpečuje zvýšení průjezdnosti málo únosným terénem (písčítým, bažinatým). Huštění či podhušťování pneumatik lze regulovat během jízdy. Automobil zvládne krátkodobou statickou brodivost do hloubky 1400 mm.

---

<sup>8</sup>Tatra Kopřivnice. (2010). T 810 V. *Příručka pro obsluhu*.

Ošetřování automobilu se dělí stejně jako u ostatní vojenské kolové techniky. Při kontrolních prohlídkách (před jízdou, při zastávkách, po jízdě) se musíme zaměřit na těsnost palivové, mazací soustavy motoru a posilového řízení. Zkontrolovat stav táhel a dílů řízení, teplotu nábojů kol a brzdových bubnů.

Specifickou kontrolu provádíme po brození vozidel v hlubších a větších vodních tocích nebo po provozu ve zvláště těžkých podmínkách. Nejdříve techniku zcela ošetříme od vnějších nečistot a provedeme vizuální kontrolu jednotlivých částí vozidla (řízení, podvozek, šroubové spoje, pryžové manžety, blatníky). Dále provádíme kontrolu palivové soustavy, a to demontováním a vyčištěním palivových skleniček. Závady vzniklé provozováním vozidla v těžkých podmínkách se snažíme co nejdříve odstranit.

### **1.7 Tatra T 815 6x6 VVN**

Terénní nákladní automobil Tatra T 815 6x6 VVN (obr. č. 4) se používá k přepravě osob a nákladu do hmotnosti 8 t. Automobil může na komunikacích táhnout přívěsy o maximální přípojně hmotnosti 45 tun, v terénních podmínkách pak pouze 10 tun. Vozidlo je vybaveno přídatným zařízením umožňujícím práci se sněhovým pluhem nebo navijecím zařízením. Tatra je třinápravový automobil se stálým pohonem obou zadních naprav. Přední náprava je samostatně hnaná a je vybavena ustrojím umožňujícím její zařazení. Při překonávání těžkého terénu můžeme během jízdy měnit přetlak v pneumatikách. Hnací jednotkou vozidla je dvanáctiválcový, vzduchem chlazený, vznětový motor řady T 3 – 930 – 31 s přímým vstřikem paliva. (tab. č. 4)

### **1.8 Tatra T 815 8x8 VVN**

Terénní nákladní automobil Tatra T 815 8x8 VVN (obr. č. 5) se používá k přepravě osob a užitečného nákladu do hmotnosti maximálně 12 t. Vozidlo v terénu utáhne přívěsy o maximální přípojně hmotnosti do 15 t a na komunikacích 45 až 50 t. Tatra je vybavena přídatným zařízením umožňující práci se sněhovým pluhem a s buldozerovou radlicí. Pro vyproštění zapadlých vozidel je vybavena navijákem. Hnací jednotkou vozidla je dvanáctiválcový, vzduchem chlazený, vznětový, přeplňovaný motor T 3 – 930 – 50 s přímým vstřikem paliva a možností provozu na různá paliva. (tab. č. 5) Ojedinelý motor umožňuje provoz automobilu v těžkých terénních podmínkách



a nejrůznějších klimatických pásmech v rozsahu teplot - 40 °C až + 50 °C. Čtyřnápravový automobil, se stálým pohonem všech náprav, může pro lepší překonávání těžkého terénu využít zařízení centrálního huštění pneumatik.

### **1.9 Tatra T 815 8x8 VT**

Vojenský automobil Tatra T 815 8x8 VT (obr. č. 6) je určen jako tahač těžkých přívěsů a podvalníků (dále jen "P") typu 50 a P 50 nápravový (dále jen "N") pro převoz automobilní a tankové techniky na silnicích i v terénu. Tahač má na ložné ploše namontovanou stálou zátěž a utáhne na komunikacích přívěsy o hmotnosti 70 t a v terénu přívěsy do hmotnosti 15 t. Tahač je vybaven pro vyprošťování a odsun techniky navijákem s ocelovým lanem. Práci se sněhovým pluhem a buldozerovou radlicí zabezpečuje přídatné zařízení tahače. Hnací jednotkou vozidla je dvanáctiválcový, vzduchem chlazený, vznětový, přeplňovaný motor T 3 – 930 – 51 s přímým vstřikem paliva. (tab. č. 6) Čtyřnápravový automobil, se stálým pohonem všech náprav, může pro lepší překonávání těžkého terénu využít zařízení centrálního huštění pneumatik. Tahač má oproti Tatře T 815 6x6 a 8x8 VVN čtyřdveřovou budku. Ve střední části budky jsou v protisměru umístěna další dvě sedadla s možností rozložení na lůžkovou úpravu.<sup>9</sup>

### **1.10 Přepravní vlek PV 16. 12**

Přepravní vlek (dále jen "PV") 16. 12 (obr. č. 7) určený pro přepravu rovnoměrně rozloženého nákladu o hmotnosti 11 350 kg se používá v jízdní soupravě s tažným automobilem s povolenou přípojnou hmotností přívěsu nejméně 16 000 kg. Dvounápravový valníkový přívěs s říditelnou přední nápravou s dvoumontáží pneumatik na obou nápravách je vybaven nesnímatelným valníkem se sklopnými bočnicemi a zadním čelem, přední čelo je pevné. Plachtová kostra valníku je zakryta snímatelnou vozovou plachtou. Nákladní přívěs je složen z podvozku a valníku. Podvozek je tvořen žebřinovým rámem, točnicí s tažnou ojí, péry, nápravami s brzdami a koly. Rám obsahuje elektrické zařízení, držák náhradního kola, schránku na nářadí a rozvod vzduchu. V zadní části se nacházejí držáky pro svítilny, odrazky a tabulka

---

<sup>9</sup>Ministerstvo národní obrany. (1984). Aut 24-22. *Terénní nákladní automobil Tatra 815*.

pro evidenční číslo. (tab. č. 7) V terénu přívěs překoná všechny překážky, které překoná tažný automobil, je ale nutné přizpůsobit rychlost jízdy i náklad daným podmínkám. Provoz musí být vždy bezpečný.

Obsluha přívěsu spočívá v zapojení vzduchové soustavy brzd a elektrického zařízení přívěsu na tažný automobil. Řidič nesmí se soupravou vyjet, dokud nejsou vzduchojemy přívěsu naplněny. Dále řidič nastaví podle hmotnosti nákladu ruční regulátor tlaku. V průběhu řízení musí řidič brát na zřetel, že jízdní souprava při průjezdu zatáčkou zabírá větší šířku vozovky než samotný automobil a otáčení jízdní soupravy je velice složité. Po ukončení jízdy s přívěsem musí řidič uzavřít vzduchové kohouty na tažném automobilu, odpojit pojistné řetězy a uložit je do schránky přívěsu, odpojit od tažného automobilu spojkové hlavice vzduchové soustavy brzd a odpojit zásuvku elektrického zařízení. Zadní kolo se zakládá klínem proti samovolnému pohybu přívěsu. Klikou na zádi přívěsu zabrzdíme přívěs parkovací brzdou proti pohybu a v posledním kroku odpojíme přívěs od tažného vozidla.<sup>10</sup>

### **1.11 Podvalník P 50**

Nízko plošinový podvalník je určen pro rychlou přepravu všech druhů kolové i pásové techniky a jiného materiálu nebo břemen po silnici i v únosném terénu bez velkých nerovností přizpůsobivou rychlostí do hmotnosti 50 tun. (tab. č. 8, 9) Rovnoměrné rozložení hmotnosti na jednotlivé nápravy přívěsu zajišťuje mechanická a hydraulická vahadlová soustava umožňující tříbodové uložení plošiny přívěsu. (obr. č. 8) K zadní zešikmené části plošiny jsou připevněny dva dvoudílné sklopné nájezdové můstky pro najíždění přepravované techniky, které jsou sklápěny hydraulicky. Nakládání a skládání ulehčuje hydraulická vahadlová soustava umožňující jak výškové nastavení plošiny v rozmezí 160 mm, tak i její příčné naklonění až o 12°. Na stranách přívěsu se ručně nastavuje potřebný rozchod pomocí sochoru. Ve vodotěsné skříni na pravé straně plošiny přívěsu je uloženo hydraulické čerpadlo, které je zdrojem tlakového oleje. V případě jeho poruchy je přívěs vybaven ručním hydraulickým čerpadlem. Pro tažení přívěsu jsou předurčeny především tahače Tatra T 815 VT 8x8. Nouzově může být přívěs tažen i jinými tažnými nákladními automobily vybavenými odpovídajícím závěsem pro přívěs.

---

<sup>10</sup>Ministerstvo národní obrany. (1986). Aut 30-4. *Nákladní přívěs PV 16. 12 A.*

Nízko plošinový přívěs je vyráběn ve dvou modifikacích přívěs P 50 a přívěs P 50 N. Rozdíl těchto modifikací spočívá pouze v počtu náprav a takticko-technických datech. Přívěs P 50 N je šestinápravový přívěs, kdy kola první, druhé, páté a šesté nápravy jsou říditelná. Přívěs P 50 má pouze pět náprav. Všechny nápravy jsou odpérovány podélně uloženými parabolickými péry s přídatnou mechanickou a hydraulickou vahadlovou soustavou pro zavěšení náprav k plošině.

Přívěsy jsou vybaveny brzdovou soustavou zajišťující provozní, odlehčovací, nouzové a parkovací brzdění. Brzděna jsou všechna kola přívěsu. Pro usnadnění nakládání a skládání přepravované kolové nebo pásové techniky je přívěs vybaven osvětlovací soupravou a pro údržbu, opravy i montážní svítilnou. Přívěsy jsou vybaveny dvěma náhradními koly upevněnými na nájezdových můstcích. Vybavení přívěsů zahrnuje také nejnutnější ženíjní nářadí, hasicí přístroje a prvky pro kotvení přepravované techniky.

Ošetřování přívěsu spočívá především ve vizuální kontrole pohledem na přívěs, jeho neporušenosti a stavu jednotlivých skupin. Je nutné udržet přívěs ve správném technickém stavu a pohotovosti k použití, předcházet závadám, poruchám, předčasnému opotřebení jednotlivých skupin a ústrojí přívěsu. Provádět souhrnné preventivní a následné opatření plynoucí z provozu ve specifických podmínkách. Připravit přívěs na provoz v zimním nebo letním období. Zjištěné závady na přívěsu odstranit co nejdříve.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup>Federální ministerstvo obrany. (1991). Aut 30-5. *Nízkoplošinový přívěs P 50 N*.

## 2 VOJENSKÁ PŘEPRAVA

### 2.1 Vojenská přeprava a její druhy

Vojenskou přepravou se rozumí souhrn činností dopravních a dopravu zabezpečujících orgánů a složek, které jsou uskutečňovány za účelem zabezpečení přepravních požadavků vlastních a spojeneckých ozbrojených sil a operační přípravy komunikací.

Přesuny vojenské techniky se podle způsobu a účelu provedení dělí na pochod, přepravu, přesun na vozidlech nebo kombinovaný přesun. Vojenský pochod představuje organizovaný přesun vojsk pěšky. Vojenský přesun na vozidlech je vysvětlen jako organizovaný přesun vojenských osob, techniky, materiálu na vozidlech útvarů a jednotek po silnici. Vojenský kombinovaný přesun se uskutečňuje na vozidlech, tak i vojenskými přepravami nebo postupným překládáním vojsk a materiálu z jednoho druhu dopravního prostředku na druhý. Vojenská přeprava znamená druh přesunu, při kterém dochází k přesunu vojska s jejich výzbrojí, ostatní technikou a dalším materiálem dopravními prostředky. Vojenská přeprava je uskutečňována různými druhy dopravy, podle nichž je pojmenována. Z hlediska území se přeprava dělí na vnitrostátní a mezinárodní. Z pohledu použitých prostředků je přeprava členěna na povrchovou (rozdělenou dále na silniční, železniční, vodní), leteckou a potrubní. Nejvíce je využíván silniční a železniční druh přepravy pro realizaci přesunů vojenských vozidel.<sup>12</sup>

### 2.2 Organizace vojenské přepravy

Vojenskou přepravu organizují orgány vojenské dopravy, Velitelství logistiky – úřad vojenské dopravy a územní správy vojenské dopravy podle požadavků odesílatele. Pokud nejde o vojenskou přepravu, ale o civilního smluvního dopravce, vyberou orgány vojenské dopravy vhodného smluvního dopravce podle těchto kritérií a v tomto pořadí: bezpečnost přepravy, cenový tarif, lhůta pro zajištění a uskutečnění přepravy, dodržení podmínek standardní kvality přeprav a ostatní ekologická nebo technologická omezení, která vyplývají z povahy a charakteru nákladu nebo jeho obalu. Odesílatelem vojenské přepravy mohou být velitelství svazů, svazků, útvarů a zařízení AČR. Odesílatel

---

<sup>12</sup>Národní centrum pro koordinaci přesunů a dopravy . (2001). *Metodika pro plánování a zabezpečení přesunů a přeprav v AČR.*

vojenské přepravy řádně a čitelně vyplňuje závazné údaje o přepravě na tiskopisy jednotlivých druhů přeprav. Požadavek ověřený kulatým razítkem a podpisem velitele příslušné vojenského útvaru se odešle příslušnému orgánu vojenské dopravy tak, aby byl doručen nejpozději pět pracovních dnů před požadovaným zahájením přepravy. Příslušný orgán vojenské dopravy je takový orgán vojenské dopravy, v jehož územní působnosti se nachází místo dislokace odesílatele. Orgán vojenské dopravy po převzetí požadavku přidělí každému transportu vojenské číslo přepravy. (příloha E) Musí zvolit vhodný způsob přepravy a propočítá potřebu dopravních prostředků. Se smluvními dopravci projedná konkrétní požadavek a po vzájemné dohodě odešle závaznou objednávku. Po písemném potvrzení objednávky vyplní příslušný orgán vojenské dopravy údaje o zabezpečení přepravy uvedené v tiskopisu Požadavek na přepravu a tento tiskopis, který podepíše náčelník příslušného orgánu vojenské dopravy, doručí nejpozději 48 hodin před požadovaným zahájením přepravy odesílateli. Údaje uvedené na potvrzeném Požadavku na přepravu jsou závazné pro organizaci a realizaci vojenské přepravy ze strany orgánů vojenské dopravy i ze strany odesílatele. Orgány vojenské dopravy sledují průběh přepravy a odesílatel mu o ní předává dostupné informace. Platby za uskutečněné vojenské přepravy zabezpečuje vojenský finanční úřad. Orgány vojenské dopravy mohou kontrolovat vojenskou přepravu a dodržování smluvních opatření ze strany odesílatelů i ze strany dopravců.<sup>13</sup>

### **2.3 Silniční přeprava**

Silniční přeprava a přesuny se provádí jednotlivými vojenskými vozidly nebo proudy vozidel (kolony vozidel) po pozemních komunikacích. Na přesuny techniky se nevztahuje Evropská dohoda o práci osádek, tzn., že vojenská technika nemusí být vybavena rychloměrnými kotouči a omezovači rychlosti nákladních vozidel. Odpočinky řidičů, přestávky v jízdě a rychlost se řídí vojenskými předpisy, za jejich dodržení zodpovídá velitel přesunu. Vojenská vozidla, která jsou přepravována po vlastní ose, musí být vybavena poznávací značkou a národním rozlišovacím znakem. Musí mít platné osvědčení o technické způsobilosti a o měření emisí. Řidiči vozidel musí dodržovat předpisy té země, ve které řídí a musí být instruováni o signálech civilního

---

<sup>13</sup> Ministerstvo obrany. (1994). Nařízení náčelníka Generálního štábu AČR č. 35/1994. *O zabezpečení přepravních požadavků vojsk.*

nebo vojenského personálu. Vojenská technika je osvobozena od všech daní platících v souvislosti s používáním silnic. Při použití vozidel na komunikacích hostitelské země se však musí dálniční poplatky nebo jiné platby uhradit. K řízení přeprav a doprovodu vozidel za ztížených podmínek jsou k dispozici vojenské nebo civilní policejní jednotky, které plní své úkoly prostřednictvím stanovišť podél cest, mobilními hlídkami a umístěním dopravních značek.<sup>14</sup>

Ve většině případů se jedná o nadrozměrnou přepravu všech typů tanků a bojových pásových vozidel, kolového bojového vozidla PANDUR II a obrněných vozidel DINGO a IVECO nebo transportu různé kolové techniky na technickou prohlídku v proudu nebo v koloně. Nadrozměrné vozidlo znamená vozidlo, jehož rozměry překračují míry stanovené vyhláškou Ministerstva dopravy a spojů. Takové vozidlo musí být vždy zabezpečeno jiným vozidlem, které ho při přesunu doprovází. V AČR se nadrozměrné náklady přepravují pomocí souprav. Souprava T 815 8x8 VT a podvalník P 50 N slouží k přepravě techniky do hmotnosti 50 t. Souprava T 815 8x8 VT a podvalník P 50 přepravuje techniku do hmotnosti 38 t. Důvodem výše uvedené snížené hmotnosti je překročení limitu nápravových tlaků. Poslední nejnovější přepravní soupravou je víceúčelový podvalník ergonomický 45 tunový (dále jen "VPE 45 T"), který umožňuje přepravu dvou kusů techniky typu bojových vozidel pěchoty (dále jen "BVP") do 38 tun. Všechny typy souprav se nakládají pomocí nájezdových (sklopných) můstků, které jsou umístěny na zadním čele přívěsů. Nakládka se zpravidla provádí na zpevněném povrchu. Pro nakládku pásových vozidel na přívěs se lépe couvá. Velitel navádějící vozidlo má tak lepší přehled o situaci a stálý kontakt s řidičem po celou dobu nakládky. V případě nakládání vozidla popředu je nebezpečná situace zejména v momentu převážení vozidla, kdy řidič nevidí před a pod sebe. Kolona (proud) vozidel se skládá z velitele přepravy, který může své umístění měnit, ve většině případů je pasažérem doprovodného vozidla před kolonou. V prvním vozidle sedí podřízený velitel udávající rychlost a v posledním vozidle je podřízený velitel pro odsun. Všechny vozidla musí mít velitele vozidla, který je odpovědný za disciplínu posádky a za provedení přesunu. Každé vozidlo musí být po obou stranách označeno identifikačním číslem, které identifikuje kolonu během celého přesunu. (příloha E)

---

<sup>14</sup>Národní centrum pro koordinaci přesunů a dopravy . (2001). *Metodika pro plánování a zabezpečení přesunů a přeprav v AČR.*

V míru musí být světla všech vozidel zapnuta a kolona musí po celou dobu přesunu používat výstražné majáky oranžové barvy. První vozidlo se označuje zeleným praporkem, který je umístěn po levé straně přední části vozidla. Poslední vozidlo musí být označeno zeleným praporkem umístěným do stejné části jako u prvního vozidla. Velitel v doprovodném vozidle má černobílý praporek. Pokud dojde k poruše jakéhokoliv vozidla z kolony, musí se praporek odstranit a vyvěsit žlutý praporek signalizující potřebu technické pomoci. Spojení mezi vozidly při přesunech je zabezpečováno spojovacími prostředky (radiové stanice malého výkonu) umístěnými v každém vozidle. Spojení musí být nejen mezi vozidly, ale i mezi ostatními složkami zabezpečující přesun.<sup>15</sup>

Přepravy plánuje a provádí velitel útvaru s orgány vojenské dopravy a v souladu s pravidly provozu vojenských vozidel a se zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích<sup>16</sup> ve znění pozdějších novelizací. Pro plánování silničních přesunů je využíván program s názvem Informační systém logistiky. Pět pracovních dnů před plánovaným zahájením přesunu zašle vojenský útvar, který přepravu vyžaduje, písemně, faxem nebo telefonicky formulář Požadavek na zabezpečení přesunu (příloha G) na Správu vojenské dopravy (dále jen "SVD"). Pokud jde o nadrozměrnou přepravu, připojí se k Požadavku na zabezpečení přesunu Žádost o povolení k přepravě nadrozměrného nákladu. (příloha H) Po obdržení Návrhu dopravního zabezpečení přesunu (příloha CH) od SVD je příslušný velitel povinen zpracovat Rozkaz pro přesun (příloha I) na základě údajů z Návrhu dopravního zabezpečení přesunu. Příslušný velitel musí Návrh dopravního zabezpečení přesunu zpětně potvrdit na SVD minimálně 24 hodin před zahájením přesunu a nesmí připustit podstatné změny při realizaci zpracovaného Návrhu dopravního zabezpečení přesunu, složení proudu nebo charakteru přepravovaného nákladu. Zahájení přesunu musí příslušný velitel zahlásit prostřednictvím dozorčích orgánů vysílajícího útvaru příslušné SVD a uvést hodnotu a příjmení velitele proudu, identifikační číslo přesunu, skutečný čas výjezdu a skutečný počet vozidel. V průběhu přesunu velitel proudu hlásí prostřednictvím dozorčích orgánů

---

<sup>15</sup>Národní centrum pro koordinaci přesunů a dopravy . (2001). *Metodika pro plánování a zabezpečení přesunů a přeprav v AČR*.

<sup>16</sup> Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších novelizací. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997. ISSN 1211 – 1244.

vlastního útvaru příslušné SVD závažné nedostatky v dopravním zabezpečení, nehody, mimořádné události, vznik ohrožení životního prostředí a přijatá neplánovaná opatření mající podstatný vliv na přesun (změna osy přesunu, cílového místa, rychlosti přesunu apod.). Po ukončení samotného přesunu velitel proudu musí nahlásit příslušné SVD, která se podílela na dopravním zabezpečení přesunu, skutečný čas a počty vozidel, která dojela a průběh přesunu.<sup>17</sup>

## 2.4 Vojenská přeprava po železnici

Vojenskou přepravou po železnici (obr. č. 10) se rozumí přeprava vojsk, techniky a nákladů všech druhů zabezpečující život, činnost a bojovou pohotovost ozbrojených sil. Pro vojenskou přepravu po železnici je platné ustanovení železničních předpisů. Železniční přeprava musí být zajištěna přednostně, železniční správa zřizuje přepravu i na úkor veřejné přepravy. Vojenský převoz zahrnuje přepravu vojenských útvarů nebo jejich jednotek a skupin vojáků. Vojenský transport zabezpečuje přepravu doprovázených i nedoprovázených vojenských nákladů. Převozy a transporty se přepravují ve vlacích osobní přepravy, v nákladních vlacích společně s ostatní veřejnou přepravou nebo ve vojenských vlacích. Každý převoz nebo transport by měl být přepravován jen jednou vlakovou soupravou. Každý převoz (transport) má přidělen orgánem vojenské dopravy číslo převozu, které mu zůstane po celou dobu přepravy. Vojenská železniční přeprava se musí považovat za předmět vojenského tajemství. Musí se utajit přípravy k provedení přepravy i údaje o přepravě, zachovat maskovací opatření při nakládání, za jízdy i vykládání.

Vojáci jsou každý rok školeni teoreticky i prakticky pro správný způsob nakládání a vykládání techniky na železnici a její přepravu. Při převozu je vždy určen velitel převozu, který odpovídá za organizaci, včasné naložení, vyložení převozu, za organizaci materiálního a zdravotnického zabezpečení. Dohlíží, aby nedošlo k narušení techniky, zařízení a materiálu železničních vozů. Velitele převozu zastupuje v nepřítomnosti zástupce velitele převozu a zdravotní zabezpečení je zajištěno po celou dobu přepravy zdravotníkem převozu. Dále je zřízen pro nakládku a vykládku velitel nakládací

---

<sup>17</sup>Národní centrum pro koordinaci přesunů a dopravy . (2001). *Metodika pro plánování a zabezpečení přesunů a přeprav v AČR.*



skupiny, spojovací náčelník převozu, chemický náčelník převozu, velitel záchranné, vyprošťovací a obnovovací skupiny a velitel požární skupiny.

Pro přepravu kolové techniky po železnici se přistavují vozy otevřené, plošinové a oplénové s tím, že si každý vojenský útvar zabezpečuje svá upevňovací a zakládací klíny. Přípravu vozu pro naložení techniky provádí železniční správa, ta spočívá převážně v technické prohlídce vozů a jejich opravě. K odstrojení nebo ustrojení vozů je zřízena nakládací skupina, kdy každý příslušník musí být vybaven zelenou reflexní vestou s nápisem Czech Army, ochranou přilbou a pracovními rukavicemi. Místa pro naložení nebo vyložení techniky musí být vybaveny nakládací rampou nebo plochou, popř. výpomocnou rampou a příjezdovými cestami způsobilými pro průjezd těžké techniky. Vojenská technika všeho druhu se nakládá z ramp (výpomocných, čelních, bočních, stálých), rampového vozu nebo pomocí ocelové přenosné rampy. Vozy musí být rovnoměrně zatíženy a musí být plně využito ložného prostoru a ložné váhy, nesmí být překročena ložná míra. Nakládání (vykládání) vozidel se provádí pomocí vlastní hnací síly vozidla nebo s použitím tažných prostředků. Vozidla přejíždějí z rampy na vůz bez zastávky sníženou rychlostí, lze přejíždět z jednoho vozu na druhý. Vozidla se po umístění na železničních vozech zabrzdí a zařadí se první převodový stupeň. Technika se zabezpečí proti samovolnému pohybu klíny, které se založí před vozidlo, za vozidlo i po obou bocích. Jako pojistka se použijí upínací třmeny, které se zaváží mezi vozidlo a železniční vůz. Naložená technika musí být vždy uzemněna. Při navádění vozidel na železniční vůz smí být na voze pouze jeden člověk nebo jeden kus pohybující se techniky a v technice smí být jen řidič. Pohybovat se smí pouze technika nebo navádějící osoba, která necouvá. Pokud se potřebuje pohnout, zastaví vozidlo, otočí se a přejde na potřebné místo a až poté může dát pokyn k dalšímu pohybu. Řidič musí neustále pozorovat navádějící osobu.<sup>18</sup>

Zabezpečení bojové činnosti během přepravy je organizováno podle zásad pro zabezpečení bojové činnosti vojsk a stanovenými řády. Za přepravy se provádí průzkum nepřetržitým pozorováním pozorovací hlídky proti vnějšímu napadení. Pozorovací hlídka je vybavena potřebnými palebnými prostředky. Při napadení transportu nepříteli zahájí vyčleněné zbraně palbu i za jízdy vlaku.

---

<sup>18</sup> Ministerstvo národní obrany. (1966). Dopr 1-1. *Přeprava vojsk po železnici*.

Plán vojenské přepravy po železnici se realizuje na měsíční plánovací období. Nejdůležitějšími faktory plánu vojenské přepravy jsou především počty přepravovaných osob, vzdálenost, počet kusů a typ techniky, která má být přepravována. Vojenský útvar zpracuje své požadavky na železniční přepravu včetně neinstradovaných transportů do Požadavku na železniční přepravu. (příloha D) Přesahuje-li výzbroj, technika nebo materiál svými rozměry ložnou míru stanovenou Českými drahami, je odesílatel povinen, kromě označení v příslušné rubrice požadavku, přiložit nákres obrysu techniky (nákladu) naložené na železničním voze. V nákresu je odesílatel povinen pro jednotlivé body, které překračují ložnou míru (šířka, výška apod.), uvést rozměry v milimetrech. Na základě schválených požadavků na železniční přepravu Českými drahami se dále vyplňuje spousta dalších tiskopisů např. Ohlášení převozu, Cestovní osvědčení, Nákladní list. (příloha C)<sup>19</sup>

## 2.5 Mezinárodní přeprava

Mezinárodní přepravou (obr. č. 11) se rozumí silniční, železniční, lodní nebo letecká přeprava realizovaná z území České republiky do jakéhokoliv jiného státu. Příslušníci jednotek AČR jsou osvobozeni při překračování státních hranic od povinností vyplývajících z celních a pasových předpisů a pasové kontroly. Příslušníci při překročení státních hranic prokazují svoji totožnost pouze vojenským průkazem a rozkazem pro přesun vyhotoveném v českém, francouzském a anglickém jazyce. Pokud se přesunuje větší počet vojáků, musí velitel vyplnit přílohu k cestovnímu rozkazu NATO a tiskopis Seznam vojáků přesunu. Mají-li vojáci vojenské zbraně, vyplní velitel i tiskopis Seznam ozbrojených vojáků přesunu. Dále se musí vyhotovit seznam vyváženého materiálu, obsahové listy pro každé vozidlo s materiálem a obsahové listy pro každý kontejner nebo přepravní skříň, bednu, apod.

Lodní přeprava se vzhledem ke geografickému umístění ČR nejméně využívá. Realizuje se na základě možnosti využít volnou transportní kapacitu lodí některé z členských zemí NATO nebo smluvním dopravcem. Při plánování mezinárodní lodní přepravy je nezbytné provést konzultace s Odborem vojenské dopravy.

---

<sup>19</sup> Ministerstvo národní obrany. (1966). *Dopr 1-1. Přeprava vojsk po železnici.*

Letecká přeprava je zabezpečována vlastními letadly AČR nebo se využívá volné kapacity letadel členů NATO. Dále se může využít smluvní přeprava na základě smlouvy Strategic Airlift Interim Solution (dále jen "SALIS"). Jedná se o smlouvu o využití strategických leteckých kapacit společnosti Volga – Dněpr uzavřenou mezi NATO a Ukrajinou.

Silniční přesuny jednotek AČR za státní hranice jsou rozděleny podle rozsahu a druhu přepravovaného materiálu na silniční přesuny nevyžadující přepravní kredit a silniční přesuny, které přepravní kredit vyžadují. Přepravním kreditem se rozumí povolení k přesunu po určené trase a ve stanoveném termínu. Přepravní kredit vydá na žádost velitele vysílajícího útvaru vojenský dopravní úřad toho státu, na jehož teritoriu je přesun zahájen. Povolení je následně koordinováno s vojenskými dopravními úřady příslušných států, po jejichž území se přesun požaduje. Velitel útvaru je povinen předložit písemný požadavek na takový přesun prostřednictvím příslušného operačního velitelství na Vojenský dopravní úřad (dále jen "VDÚ") nejpozději do 30 dnů před jeho plánovaným uskutečněním, pokud jde o přesun přes státní hranice maximálně dvou cizích států, a do 60 dnů před jeho plánovaným uskutečněním při přesunu přes státní hranice více než dvou cizích států. VDÚ následně zabezpečí v součinnosti s Ministerstvem zahraničních věcí ČR notifikaci požadovaného silničního přesunu, naplánuje jeho dopravní zabezpečení po území ČR a předá ho vojenskému dopravnímu úřadu sousedního státu k zabezpečení na jeho území, kde bude přeprava probíhat. Po obdržení souhlasů se silničním přesunem od všech dopravních úřadů prostřednictvím operačního velitelství se žádost zašle zpět veliteli vysílajícího útvaru společně s odborným nařízením pro zabezpečení silničního přesunu. Vozidla musí být při mezinárodním silničním přesunu v proudu označena na obou stranách číslem přesunu v kontrastní barvě, které je totožné s číslem uděleným v kreditech silničního přesunu. Číslo přesunu musí být čitelné za denního světla ze vzdálenosti minimálně 6 metrů a musí zůstat čitelné za každého počasí po celou dobu přesunu. Jakmile je přesun ukončen, musí se číslo přesunu odstranit. (příloha E)

Železniční přepravy jednotek AČR přes státní hranice jsou rozděleny podle rozsahu přepravovaného materiálu na dílčí a celovlakové. Dílčí železniční přeprava znamená přesun příslušníků jednotek AČR a vojenského materiálu v jednom nebo více železničních vozech doplněných další civilní zátěží. Celovlakové železniční přepravy

jsou přepravy příslušníků jednotek AČR a vojenského materiálu v uceleném vojenském vlaku. Aby byly dodrženy lhůty pro oznámení železniční přepravy cizím státům diplomatickou cestou a vyžádání vstupních (průjezdních) povolení, musí velitel vysílajícího útvaru předložit požadavek na takovou přepravu písemně prostřednictvím příslušného operačního velitelství na VDÚ nejpozději do 30 dnů před jejím plánovaným uskutečněním při přepravě přes státní hranice maximálně dvou cizích států nebo do 60 dnů před jejím plánovaným uskutečněním při přepravě přes státní hranice více než dvou cizích států. VDÚ zabezpečí s vojenskými orgány notifikaci požadované železniční přepravy, zplánuje její dopravní zabezpečení po území ČR a následně ji předá příslušnému vojenskému dopravnímu úřadu sousedního státu k zabezpečení na jeho území a veliteli vysílajícího útvaru. Na základě odborného nařízení VDÚ je velitel vysílajícího útvaru povinen připravit osoby a vojenský materiál na železniční přepravu, vyhotovit pasové a celní dokumenty, vypracovat přepravní doklady s důrazem na přepravu nadrozměrných a nebezpečných nákladů a vydat rozkaz pro přepravu v souladu s platnými předpisy.<sup>20</sup>

## 2.6 Zabezpečení přepravy

Před uplatněním požadavku na jakýkoliv druh přepravy je nutné posoudit její hospodárnost ve srovnání s jinými druhy přepravy, přičemž jsou brány v úvahu i požadavky na organickou celistvost přepravovaných útvarů.

Rozhodujícími faktory pro stanovení nejvhodnějšího způsobu přepravy jsou:

- finanční náklady na přepravu,
- lhůta na provedení přepravy,
- charakter a způsob zabezpečení nákladu, který má být přepraven,
- hmotnostní a prostorové využití.

Z hlediska lhůty na provedení přepravy lze v nejkratší době (5 pracovních dnů) zabezpečit silniční přepravu, tedy přesun techniky v koloně (proudu). Každé čtvrtletí se prostřednictvím SVD vyžádá několik tras, po kterých se pravidelně přesunují jednotky daného útvaru a jsou na ně provedené rekognoskace terénu, potom celá

---

<sup>20</sup> Ministerstvo obrany. (2005). *Dopr 1-2. Postupy pro zabezpečování pozemních přesunů ozbrojených sil přes státní hranice.*

realizace přepravy trvá pouze pět pracovních dnů. Pokud nejde o trasu zavedenou v systému nebo se přepravuje nadrozměrný náklad, může se organizace přepravy prodloužit až na 3 týdny. Musí být provedena rekognoskace trasy, po které se bude proud vozidel přepravovat. Lhůtu prodlužuje také vyžádání doprovodu nadrozměrného nákladu Vojenskou policií (dále jen "VP"), Policií České republiky (dále jen "PČR") nebo žádost o uzavření úseků, tunelů, ve kterých by mohl při přepravě nadrozměrného nákladu nastat problém. Lhůta realizace železniční přepravy trvá maximálně 14 dní. Tento časový úsek se počítá od podání žádosti příslušného velitele zaslané Českým dráhám (dále jen "ČD") až do přistavení vagonů na železnici. Nejdelší lhůtu při realizaci a vyžádání přepravy vojsk má mezinárodní letecká přeprava, která se musí plánovat a vyžádat minimálně měsíc před odletem.

Za nejjednodušší z hlediska zabezpečení nákladu, který má být přepraven, hmotnostního a prostorového využití považujeme silniční přepravu. Přepravovaný materiál je na techniku nakládán pomocí vysokozdvížných vozíků a upevněn upínacími pásy. Přepravovaná technika najíždí na podvalník lehce pomocí nájezdu vlastní silou, v případě nepojížděné techniky pomocí navijáku. Technika se zabezpečuje čtyřmi upínacími pásy a zakládacími klíny. Předností kolové techniky využívané v řadách AČR je vysoká hmotnost užitečného nákladu. Jako další nejjednodušší druh přepravy z pohledu nákladu je stanovena mezinárodní letecká přeprava. Nejtěžší přeprava a zabezpečení přepravovaného nákladu je přeprava vojenských vozidel po železnici. Je velice časově náročná z důvodu odstrojení jednotlivých vagonů, najetí techniky na vagony, její upevnění a zamaskování.

Na základě přidělených ročních finančních prostředků na dopravní výdaje podle úkolů plánovaných na výcvikový rok poskytne příslušný orgán vojenské dopravy jednotlivým vojenským součástem ve svém obvodu možnosti věcného a finančního plnění jejich přepravních požadavků. Každý vojenský útvar je pravidelně informován příslušným orgánem vojenské dopravy o čerpání finančních prostředků. Pokud dojde k přečerpání finančních prostředků v jednotlivých čtvrtletích kalendářního roku o více než 5 procent, dohodne se příslušný orgán vojenské dopravy s útvarem o způsobu zabezpečení přepravních požadavků v následujícím období. V případě, že vojenský útvar vyčerpá v průběhu kalendářního roku přidělené roční finanční prostředky, požádá o úpravu objemu finančních prostředků nadřízené velitelství.

Pokud jede jakýkoliv voják z povolání na služební cestu, náleží mu kromě běžné výplaty za odpracované hodiny také stravné vyúčtované na formuláři Příkaz ke služební cestě. Pokud není možné se během přepravy ubytovat na vojenské ubytovně, připojí se k Příkazu ke služební cestě vyúčtování ubytování v civilním sektoru, které bude vojákovi následně vráceno. Trvá-li služební cesta od 5 do 12 hodin, stravné činí 73,- Kč, od 12 hodin do 18 hodin dostane voják z povolání 111,- Kč. Při trvání služební cesty déle než 18 hodin se vyplácí stravné ve výši 173,- Kč. Vojáci z povolání na zahraniční služební cestě (dále jen "ZSC") mají nárok kromě svého platu na stravné, dálniční poplatky, kapesné a ubytování. Pro vyúčtování služební zahraniční cesty se používá formulář Příkaz ke služební zahraniční cestě. Výše stravného a kapesného závisí na počtu dnů strávených v zahraničí, na příslušné zemi a je vyúčtována v Eurech.

Dalším finančním atributem kolové přepravy jsou pohonné hmoty a maziva. AČR odebírá vysoce kvalitní arktickou naftu a benzín do velmi vysokých stupňů pod bodem mrazu. Cena 1 litru nafty pro AČR se pohybuje kolem 35, 40,- Kč a za 1 litr benzínu AČR zaplatí 34,- Kč. Přeprava techniky po železnici je financovaná v závislosti na počtu kilometrů ujeté trasy. Osobní vagon pro cestující vyžádaný vojenskou dopravou stojí 51,- Kč/km. Hodnota vozů pro přepravu techniky je 40,- Kč/km. Pokud je potřeba otočit vagon či celou soupravu z důvodu naložení (vyložení) techniky, ČD požadují poplatek 292,- Kč. V případě, že musí AČR odřící vůz, je povinna zaplatit sankci 468,- Kč 48 hodin před plánovanou nakládkou nebo 935,- Kč v den nakládky techniky.<sup>21</sup>

Pro Vaši představu bych v mé bakalářské práci chtěla uvést na určitém skutečném příkladě přibližné vyúčtování jednotlivých druhů přepravy techniky bez ohledu na mzdy vojáků z povolání, dálniční poplatky a vyúčtování příkazů ke služební (zahraniční cestě). Chtěla bych zde znázornit, která přeprava je pro účely AČR nejvýhodnější.

Na základě nařízení velitele pluku v souladu s § 14 zákona č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání<sup>22</sup> byli odesláni vojáci z povolání 25. protiletadlového raketového pluku ve dnech 25. 5. – 6. 6. 2014 na zahraniční služební cestu do vojenského výcvikového prostoru (dále jen "VVP") Ustka (Polsko) z důvodu taktického cvičení

---

<sup>21</sup> Ministerstvo obrany. (1994). Nařízení č. 35/1994. *O zabezpečení přepravních požadavků vojsk.*

<sup>22</sup> Zákon č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997. ISSN 1211 – 1244.

s bojovou střelbou „BALT 2014. Zahájení ZSC ve Strakonících proběhlo dne 25. 5. 2014 v 14:00 hod., ukončení ZSC ve Strakonících dne 6. 6. 2014 do 20:30 hod. Cesta a přeprava osob, techniky a materiálu na trase Strakonice – VVP Ustka a zpět byla vykonána silničním přesunem, mezinárodním leteckým přesunem a přepravou po železnici. Překročení státní hranice Krásný Les se uskutečnilo dne 26. 5. 2014. Bylo povoleno proplacení náhrad a výplata zálohy na ZSC dle § 79, 81, 82, 84, 86 zákona č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání.

Mezinárodní letecký přesun do Polska se uskutečnil osmkrát a to: 31. 5., 3. 6., 5. 6. 2014 vždy z Prahy z vojenského letiště Kbely vojenským letounem CASA. Bez ohledu kolik v letadle v jednotlivých termínech cestovalo pasažérů, byly náklady na tuto přepravu následující: 31. 5. cestovné činilo celkem 8 754,- Kč, 3. 6. přesun stál 6 620,- Kč a 5. 6. AČR zaplatila za cestu 6 690,-Kč. Cena jednoho letu zahrnuje handlingové služby, pohoštění na palubě letounu a cestovné čtyřčlenné posádky. Konference na cvičení BALT se uskutečnila ve dnech 3. 3., 6. 3., 8. 4., 9. 4. a 10. 4. 2014, každý den bylo do Polska a zpět vypraven letoun CASA. Vyúčtování za všechny konference činí 95 526,- Kč. Celková částka za mezinárodní leteckou přepravu na cvičení BALT je 117 590,- Kč.

Železniční přeprava vojenského transportu na cvičení BALT č. CZE 2905 – CZE 02 – POL byla realizovaná v termínu 29. 5. až 31. 5. 2014 na trase Sudoměřice u Bechyně – Ustka směrem tam a přeprava č. POL 0506 CZE 12 – CZE se uskutečnila v termínu 5. 6. až 7. 6. 2014 na trase Ustka – Sudoměřice u Bechyně směrem zpět. Na základě požadavku vojenského útvaru byla vyžádána přeprava třiceti šesti osob a dvaceti čtyř kusů vojenské techniky. Pro splnění požadavku byla přistavena vlaková souprava obsahující sedmnáct vagonů pro přepravu techniky a tři vagony určené pro pobyt cestujících. Celková částka za tyto přesuny byla 3 341 300,-Kč.

Poslední typ přepravy využitý na cvičení BALT 2014 byl silniční přesun osob a techniky (přesun po vlastní ose). Tato přeprava se v takovéto vzdálenosti využívá velmi zřídka, protože je to pro řidiče velmi náročné. Musí zdolat dlouhou trasu a po příjezdu na cvičení se musí hned začlenit k již fungující jednotce. Ovšem po silnici se musí přepravovat technika, která se z jakéhokoliv důvodu nemůže přepravovat po železnici či letounem. Ve většině případů jde o vozidla převážející zbraně, munici či jiné utajené technologie. Na cvičení v Polsku tam i zpět se po vlastní ose

přepravovalo celkem osm kusů techniky a šestnáct osob. Celkem se za cesty do Polska a zpět spotřebovalo 5388 litrů nafty celkem za 190 735,-Kč.

V průběhu cvičení BALT bylo provozováno třicet dva vozidel, tři topidla a šest turbín. Dohromady se spotřebovalo 1191 litrů benzínu a 19271 litrů nafty, celkově se za PHM během cvičení utratilo 368 687,-Kč.

Z reálného příkladu využití všech druhů přepravy vychází, že finančně nejvýhodnější je pro potřeby AČR mezinárodní letecká přeprava, která je i pro vojáky z povolání nejpohodlnější a nejrychlejší. Druhou nejlevnější přepravou je přeprava po vlastní ose, která je ovšem časově a fyzicky velice náročná. Nejdražším druhem přepravy je přesun vozidel, materiálu a osob po železnici. Z hlediska náročnosti považujeme železniční přepravu za velmi složitou. Technika a osoby se musí nejdříve po vlastní ose dopravit na železnici, následně naložit a upevnit vozidla na vagony. A v neposlední řadě osoby cestující ve vagoněch střeží celou trasu veškerá vozidla.



# PRAKTICKÁ ČÁST

## 3 PRŮZKUM A ROZHOVOR

Praktickou část mé bakalářské práce jsem rozdělila na dvě oblasti. V první části práce zjišťuji a shromažďuji názory vojáků z povolání na problematiku vojenské techniky, náhradních dílů a její přepravy. Tato problematika se týká všech vojáků z povolání, a proto jsem si pro dotazníkové šetření vybrala příslušníky Vojenského útvaru 4312 ve Strakonících a Vojenského útvaru 3517 v Bechyni.

V druhé oblasti se zabývám rozhovorem s praporčíkem Jiřím Dlouhým. Tématem našeho společného rozhovoru byl aktuální stav kolové techniky v AČR, její vývoj a modernizace.

### 3.1 Cíl a úkol průzkumu

Cílem průzkumu je odpovědět na výše uvedené otázky a problémy. Zjistit formou průzkumu reálné informace a odhalit, jakou zkušenost mají vojáci z povolání s vojenskou technikou. Dále jsem považovala za důležité prozkoumat, jaký je stav vojenské kolové techniky v AČR. A v neposlední řadě se zaměřuji na mínění vojáků z povolání o problémech s nedostatkem náhradních dílů. Hlavním úkolem průzkumu bude zahrnout co nejpřesněji mířené otázky do dotazníku, kdy z těchto dotazníků vyčerpám informace, které spolu s vlastní zkušeností propojím a zanalyzuji.

Hlavním cílem je ověření hypotéz.

### 3.2 Hypotézy

- **Hypotéza č. 1:** V AČR není dostatek náhradních dílů na vojenskou kolovou techniku a pneumatik. Je to problém dlouhodobý nikoliv však dočasný.
- **Hypotéza č. 2:** Tento problém se netýká pouze jednoho vojenského útvaru, ale celé AČR.
- **Hypotéza č. 3:** Vozidla, která vojáci používají, jsou zastaralá, nespolehlivá a potřebám vojáků nevyhovují.

### **3.3 Výběr respondentů**

Dotazníkový průzkum jsem se rozhodla provést oslovením celkem sto dvaceti vojáků z povolání. Z tohoto celkového počtu dotazníků mi bylo vráceno sto dva kusů, což představuje nemalé procento vojáků. Z takového množství řádně vyplněných a odevzdaných dotazníků se dá tedy relevantně vyhodnotit závěr.

Důležité pro tento průzkum bylo oslovit vojáky z povolání všech řidičských kategorií (např. řidiče, starší řidiče, řidiče specialisty, řidiče skladníky), aby bylo možno vyhodnotit jednotlivé hypotézy. Každá odbornost preferuje jiný typ techniky a způsob používání. Dotazování byli respondenti z Vojenských útvarů 4312 Strakonice a 3517 Bechyně, kteří zastávají všechny potřebné odbornosti. Vojáci byli na začátku formuláře seznámeni, že dotazník je anonymní a slouží pouze k průzkumu pro potřeby bakalářské práce. K dotazníku jsem podávala stručné vysvětlení, které respondenta informovalo o smyslu a využití dotazníkového šetření. Otázky jim byly přečteny a vysvětleny. Vojáci odevzdali formuláře zcela vyplněné.

### **3.4 Metody průzkumu**

Pro vyhodnocení stanovených hypotéz jsem si zvolila dotazníkové šetření. Shromažďování informací se opírá o dotazování osob a je to metoda vhodná pro zadání mé bakalářské práce. Dotazníkové šetření je metodou empirického šetření. Slouží k získávání informací a dat předem připravených a jasně formulovaných otázek. Pro formu tištěného dotazníku jsem si připravila sedmnáct otázek. Nejprve jsem provedla malý předprůzkum pomocí pěti respondentů, z nichž jeden respondent jsem byla já, za účelem zjištění, zda jsou otázky srozumitelně zformulovány. V úvodu jsem se respondentům představila, sdělila účel průzkumu a požádala respondenty o vyplnění následného dotazníku. Otázky jsem uspořádala logicky za sebou. Pokládala jsem otázky uzavřené, kde měli respondenti možnost označit jednu odpověď a otázky polozavřené tedy rozšířené o vlastní vyjádření respondenta, aby zde dotazovaný neměl jen omezený výběr na ano/ne. Vyplnění dotazníku trvalo pár minut, tudíž to nikoho neodradilo od vyplnění celého formuláře. Respondenti vyplňovali dotazníky zcela dobrovolně a anonymně. Čas vyplnění, srozumitelnost a formální úprava dotazníku byly velice důležité pro stoprocentní návratnost formulářů.

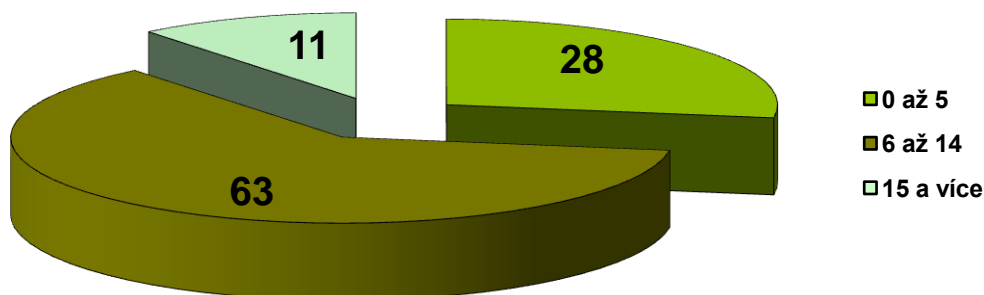
Metodou průzkumu je kvantitativní vyhodnocení a zpracování informací a dat zjištěných právě v dotazníkovém šetření. Dotazníky mi dodají potřebné dílčí informace a data, které spolu se svojí praxí porovnám, zanalyzuji a vytvořím závěr.

### 3.5 Vyhodnocení dotazníkového průzkumu

Z dotazníku jsem získala důležité informace a data, ze kterých jsem pro lepší orientaci sestavila grafy. Ke každé otázce z dotazníku jsem přiřadila graf, popis nebo výsledek průzkumu.

#### Otázka č. 1 – Kolik roků sloužíte v Armádě České republiky?

Graf 1: Odsloužené roky respondentů

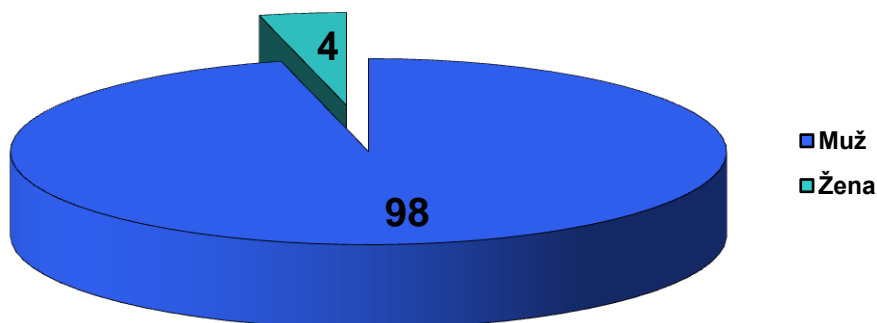


Zdroj: vlastní

Na tuto otázku byly tři odpovědi (0 – 5, 6 – 14, 15 a více). Ze všech dotazovaných uvedlo dvacet osm vojáků první variantu tedy, že slouží v AČR 0 – 5 roků. Většina z dotazovaných tedy šedesát tři příslušníků jsou vojáky z povolání od 6 do 14 let. Služební poměr trávající 15 a více let náleží jedenácti dotazovaných. Tato otázka byla důležitá pro následné objektivní určení délky trvání nedostatku náhradních dílů a pneumatik.

### Otázka č. 2 – Jakého jste pohlaví?

Graf 2: Pohlaví respondentů

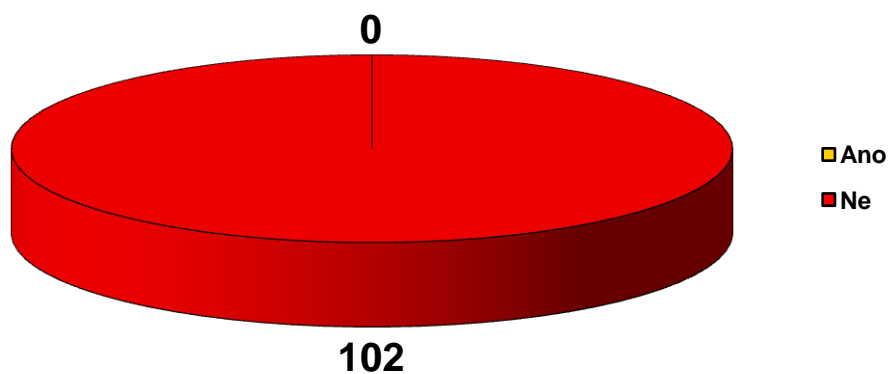


Zdroj: vlastní

U této otázky bylo předpokladem, že bude převládat mužská populace, protože v AČR je poměr mužů a žen přibližně 87 % : 13 %.

### Otázka č. 3 – Myslíte si, že je na Vaši techniku dostatek náhradních dílů a pneumatik?

Graf 3: Aktuální stav náhradních dílů a pneumatik

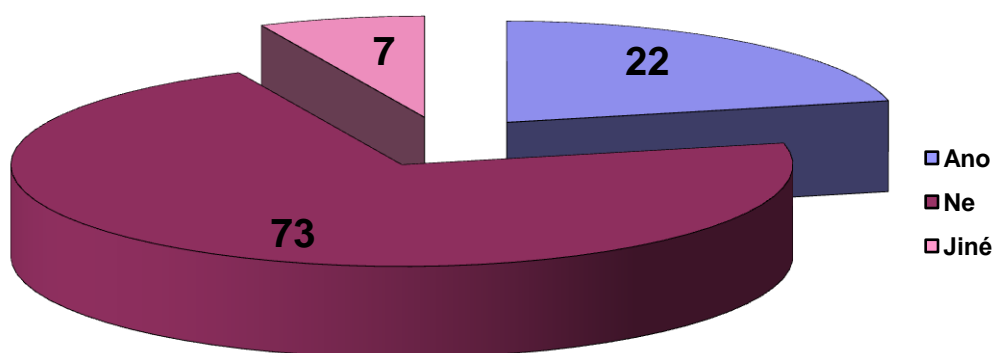


Zdroj: vlastní

Na tuto otázku byly dvě možnosti ANO/NE. Ze všech dotazovaných uvedlo sto dva respondenti zápornou odpověď. Nemyslí si, že v AČR je dostatek náhradních dílů a pneumatik.

**Otázka č. 4 – Domníváte se, že je tento problém pouze u Vašeho Vojenského útvaru?**

Graf 4: Lokalizace problému s nedostatkem náhradních dílů a pneumatik

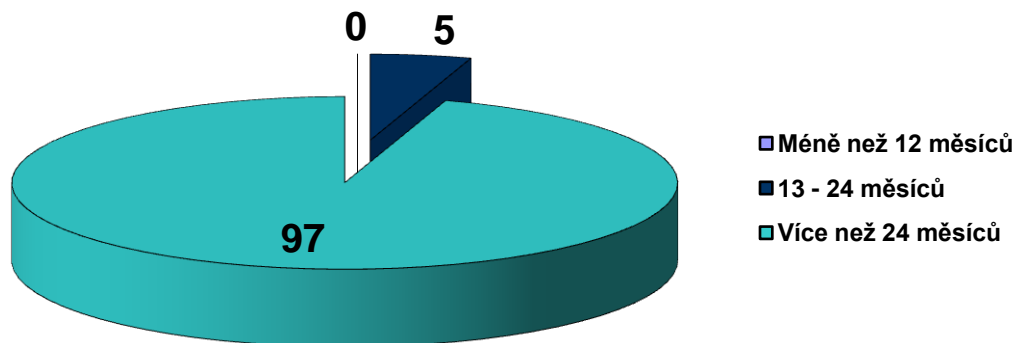


Zdroj: vlastní

Graf č. 4 ukazuje, že sedmdesát tři dotazovaných respondentů si myslí, že tento problém se netýká pouze našeho útvaru. Odpověď ANO uvedlo v dotazníku dvacet dva dotazovaných. Sedm vojáků z povolání napsalo u odpovědi JINÉ, že nedostatkem náhradních dílů strádají všechny vojenské útvary kromě jednotek rychlého nasazení, které jsou zásobovány náhradními díly pravidelně a přednostně.

### Otázka č. 5 – Jak dlouho problém s náhradními díly trvá?

Graf 5: Časový horizont nedostatku součástek

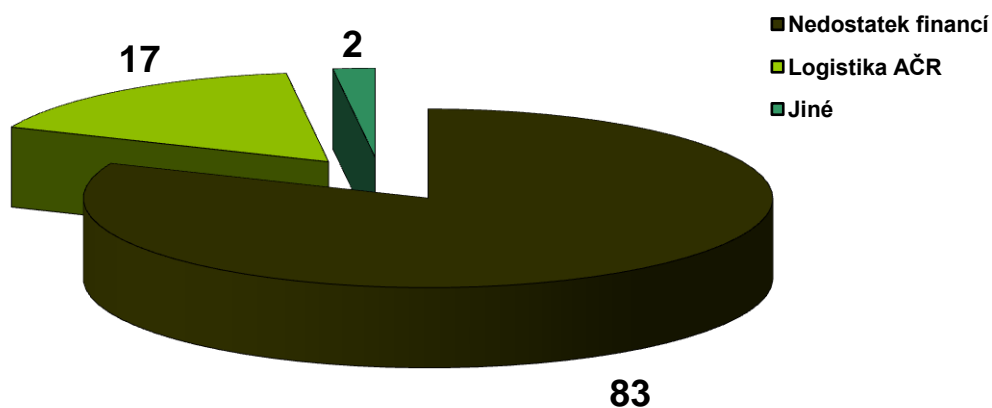


Zdroj: vlastní

K otázce byl možný výběr ze tří odpovědí. Devadesát sedm respondentů považuje nedostatek náhradních dílů za dlouhodobý, tedy trvající více než 2 roky. Pět dotazovaných uvedlo, že je časový horizont problémů s výstrojí 1 – 2 roky. Poslední odpověď méně než 1 rok neuvedl žádný voják z povolání.

### Otázka č. 6 – Z jakého důvodu si myslíte, že je v AČR nedostatek náhradních dílů a pneumatik?

Graf 6: Důvod nedostatků náhradních dílů a pneumatik

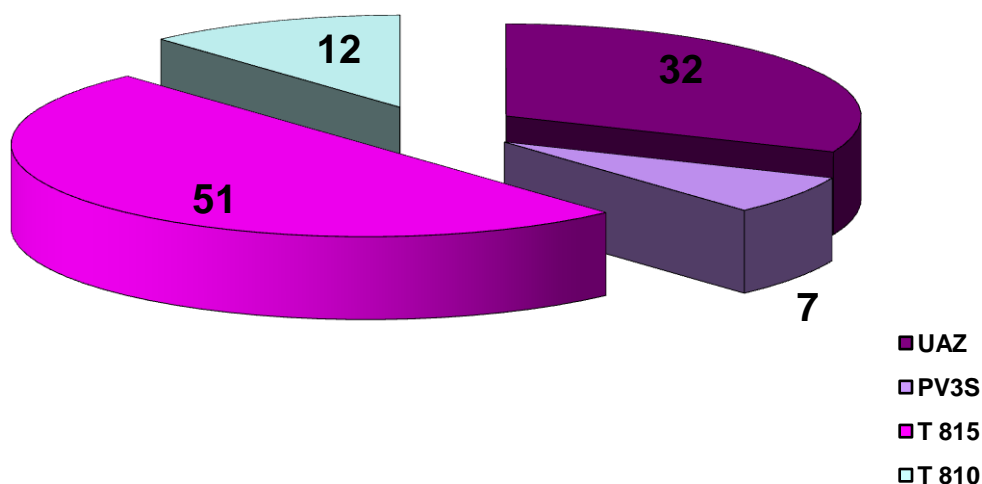


Zdroj: vlastní

Tato otázka měla za úkol zjistit možnou příčinu nedostatku pneumatik a náhradních dílů. Dotaz měl k dispozici tři odpovědi. Nejvíce respondentů, tedy osmdesát tři, udává jako důvod nedostatek financí v resortu AČR. Sedmnáct dotazovaných vidí problém v logistice AČR. Dva respondenti označili odpověď c) Jiné, kde označili za důvod problému vládu ČR a zdlouhavé výběrové řízení pro AČR.

**Otázka č. 7 – V jakém typu vojenské kolové techniky trávíte v zaměstnání nejvíce času?**

Graf 7: Nejpoužívanější kolová technika ve Strakonících a Bechyni

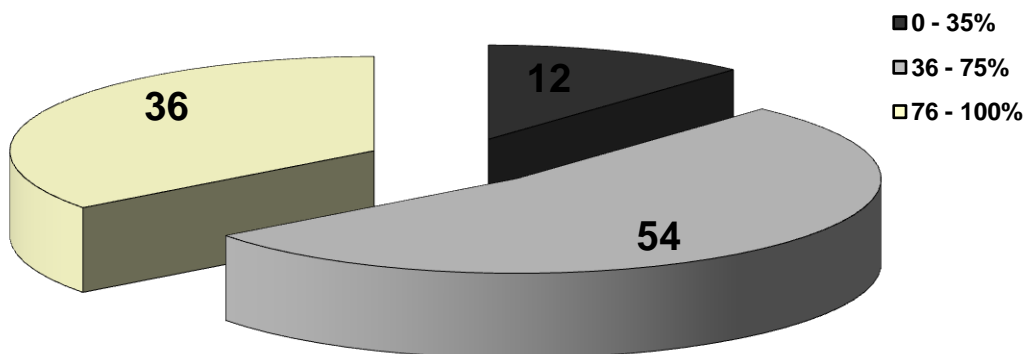


Zdroj: vlastní

Posádka ve Strakonících a Bechyni zastává všechny odbornosti řidičů přes starší řidiče, řidiče skladníky, řidiče specialisty. Používá tedy všechny základní druhy kolové techniky. Touto otázkou jsem chtěla zjistit, jaká kolová technika v používání převládá. Zjištění se vztahovalo k následujícím otázkám. Respondenti měli na výběr ze čtyř odpovědí. Padesát jedna dotazovaných tráví nejvíce času v zaměstnání v Tatře T 815. UAZ řídí třicet dva vojáků z povolání, Tatra T 810 nejčastěji používá dvanáct řidičů a sedm řidičů obsluhuje Pragu PV3S.

### Otázka č. 8 – Jaká je procentuální poruchovost, nespolehlivost Vaší techniky?

Graf 8: Pravděpodobnost poruchy techniky



Zdroj: vlastní

Otázka č. 8 měla zjistit, jaká je pravděpodobnost poruchy, která vzniká při provozování vozidel v procentech. Z výsledku je zřejmé, že dvanáct respondentů uvedlo 0 až 35% pravděpodobnost, že při použití vozidla nedojde k žádné poruše, což je alarmující výsledek. Padesát čtyři řidičů potom označilo odpověď b) 36 – 75% a třicet šest respondentů si myslí, že nespolehlivost a poruchovost jejich vozidel je velmi vysoká.

### Otázka č. 9 – Vyhovuje Vámi používané vozidlo Vaším potřebám a nárokům?

Na tuto otázku byly dvě možnosti ANO/NE. Ze všech dotazovaných pouze dvanáct vojáků z povolání odpovědělo, že jim vozidlo vyhovuje. Ostatních devadesát respondentů uvedlo zápornou odpověď.

### Otázka č. 10 – Co byste na Vašem vozidle změnili?

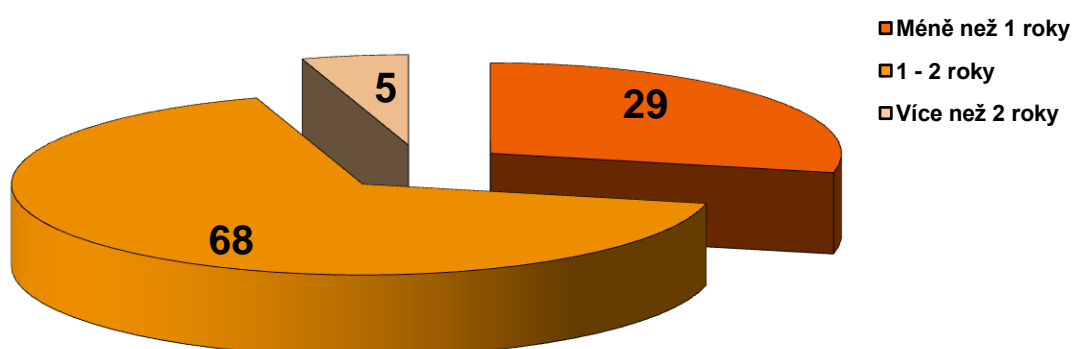
K otázce byl možný výběr ze tří odpovědí. Cílem této otázky bylo zjistit, co by respondenti, kteří v předchozí otázce č. 9 uvedli nespokojenost s vozidly, změnili.



Mohli uvést výměnu vozidla, generální opravu nebo vlastní jinou odpověď. Z devadesáti respondentů, kteří uvedli, že jim vozidla nevyhovují, by padesát řidičů vyměnilo svůj vůz za nový, třicet tři respondentů by nejraději provedlo generální opravu své techniky a sedm řidičů zaznamenalo, že by vylepšili ve vozidlech bezpečnostní prvky.

### Otázka č. 11 – Jakou mají životnost pneumatiky Vašich vozidel?

Graf 9: Životnost pneumatik

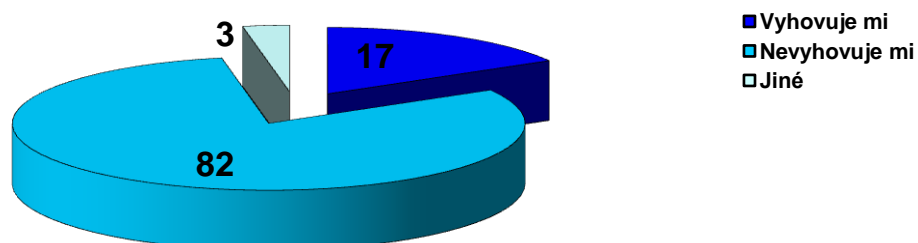


Zdroj: vlastní

Graf č. 9 ukazuje, že dvacet devět dotazovaných považuje životnost pneumatik za menší než rok. Šedesát osm řidičů z povolání si myslí, že pneumatiky vydrží 1 až 2 roky. Pouze pět respondentů uvádí životnost pneumatik delší než 2 roky.

### Otázka č. 12 – Jaký názor máte na UAZ?

Graf 10: Automobil UAZ

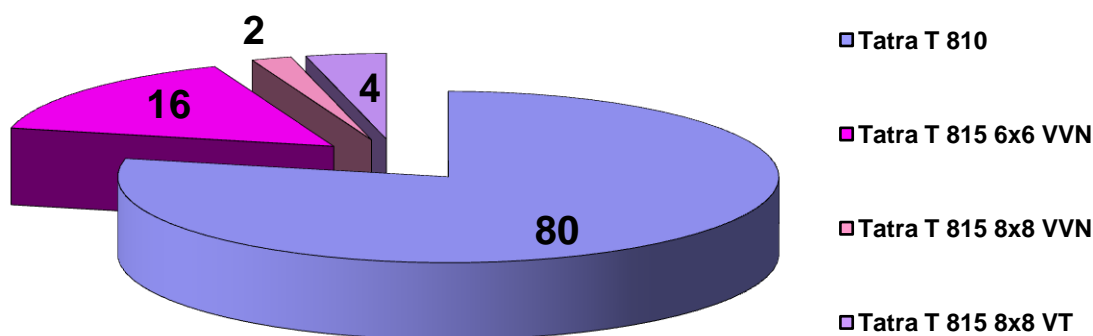


Zdroj: vlastní

K otázce byl možný výběr ze tří odpovědí. Sedmnáct respondentů považuje UAZ za vyhovující, zato osmdesát dva dotazovaných uvedlo, že nejsou s tímto vozidlem spokojeni. Poslední odpověď JINÉ označili celkem tři řidiči z povolání. Respondenti uvedli, že vozidlo není pro provoz na pozemních komunikacích bezpečné a mělo by být nahrazeno Land Rovery, citují: „Po dopravní nehodě odmítám s tímto nebezpečným vozidlem jezdit”.

### Otázka č. 13 – Jakou Tatru preferujete?

Graf 11: Oblíbenost Tatry



Zdroj: vlastní

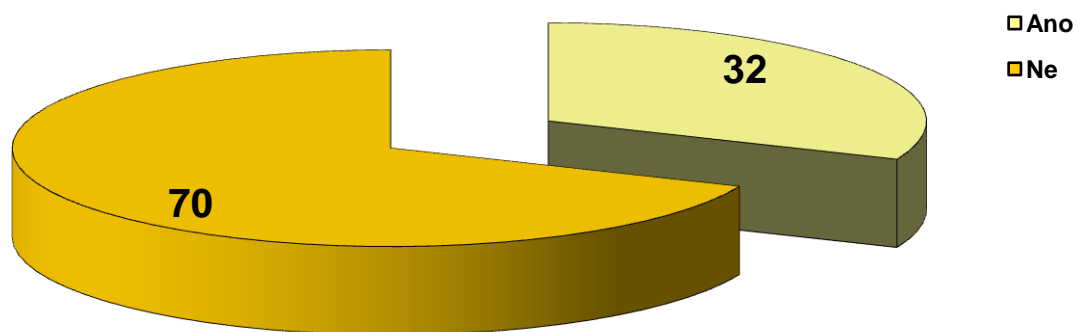
Tato otázka obsahovala 4 možné odpovědi. Osmdesát respondentů zaznamenalo, že jim nejvíce vyhovuje Tatra T 810, šestnáct vojáků uvedlo odpověď b) Tatra T 815 6x6 VVN, čtyři respondenti jezdí nejraději v Tatře T 815 8x8 VT. Nejméně dotazovaných tedy dva preferují Tatru T 815 8x8 VVN.

### Otázka č. 14 – Jaký názor máte na vlek PV 16.12 a P 50?

Cílem této otázky bylo zjištění, zda jsou respondenti spokojeni s vleky, které se na vojenských útvech používají. Pouze třicet dva dotazovaných je s vleky spokojeno. Ti, co nejsou s vleky spokojeni, tedy sedmdesát řidičů mi do poznámky uvedlo, proč jim tyto vleky nevyhovují. Ve většině případů nejsou spokojeni

s pneumatikami, které jim na služebních cestách často odchází. Ostatním respondentům nevyhovuje těžká manipulace a obsluha.

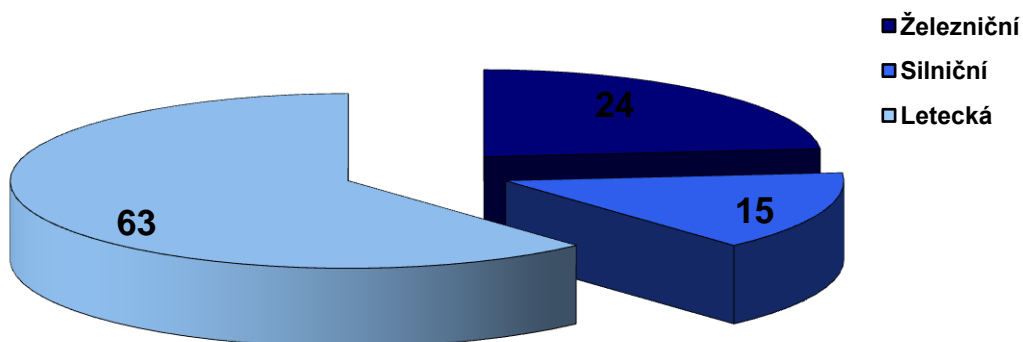
Graf 12: PV 16.12 a P 50



Zdroj: vlastní

**Otázka č. 15 – Jakou přepravu kolové techniky při delších trasách preferujete a nejvíce Vám vyhovuje?**

Graf 13: Přeprava kolové techniky

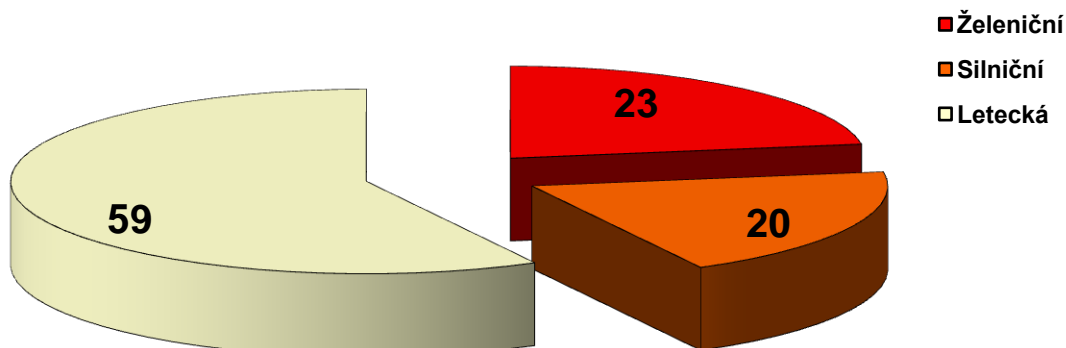


Zdroj: vlastní

Otázka č. 15 prověřovala, jaký typ přepravy řidiči preferují a nejvíce jim vyhovuje při cestování do ciziny nebo při delších trasách. Odpověď a) Železniční přepravu označilo dvacet čtyři vojáků z povolání, odpověď b) Silniční patnáct dotazovaných a šedesát tři řidičů nejraději cestuje letadlem.

### Otázka č. 16 – Jaký typ přepravy kolové techniky je finančně výhodnější?

Graf 14: Financování přepravy



Zdroj: vlastní

Graf č. 14 ukazuje, že padesát devět dotazovaných považuje leteckou přepravu za finančně nejvýhodnější. Dvacet řidičů si myslí, že nejlevnější je železniční přeprava, a dvacet tři respondentů uvádí jako nejvýhodnější přepravu vlastní techniky po silnici.

### Otázka č. 17 – Jak byste třemi slovy popsali Vaše vozidlo?

Otázka měla prověřit, jak by řidiči z povolání třemi slovy popsali svoji techniku. Nejčastěji jsem se v dotazníku setkala se slovy poruchové, nespolehlivé, nevyhovující, zastaralé a nejvíce mě překvapil velký výskyt slova nepojízdné, a to z důvodu pneumatik. Dále respondenti zapsali: potřebuje generální opravu, výměnu nebo modernizaci. Pouze pár jedinců do dotazníků zaznamenalo pozitivní odpověď.

### 3.6 Vyhodnocení hypotéz

**Hypotéza č. 1:** V AČR není dostatek náhradních dílů na vojenskou kolovou techniku a pneumatik. Je to problém dlouhodobý nikoliv však dočasný.

Hypotéza se provedeným průzkumem potvrdila – v AČR není dostatek náhradních dílů a pneumatik. Je to bohužel dlouhodobý problém.

**Hypotéza č. 2:** Tento problém se netýká pouze jednoho vojenského útvaru, ale celé AČR.

Hypotéza se dle odpovědí v dotazníku potvrdila – problém se týká celé AČR s výjimkou jednotek rychlého nasazení, které jsou zásobovány náhradními díly pravidelně a přednostně.

**Hypotéza č. 3:** Vozidla, které vojáci používají, jsou zastaralé, nespolehlivé a potřebám vojáků nevyhovují.

Hypotéza se provedeným průzkumem potvrdila jen z části – z dotazníku vyplynulo, že část kolové techniky, kterou vojáci používají, je zastaralá, nespolehlivá a poruchová. Na druhé straně došlo k modernizaci některých kusů vojenské kolové techniky a k záměně za staré typy vozidel.

## **4 ROZHOVOR**

### **4.1 Cíl a úkol rozhovoru**

Rozhovor je metoda získávání dat a ovlivňování druhých osob slovním kontaktem, je to záměrný a organizovaný dialog. Rozhovor je nejnáročnější, ale nejčastěji používanou metodou a je značně časově náročný, zejména individuální forma rozhovoru. Cílem je získání potřebných informací o dané problematice.

Hlavním úkolem rozhovoru bude zahrnout co nejpřesněji mířené otázky do vlastního dialogu, kdy z odpovědí na dané otázky vyčerpám důležité informace.

Rozhovor jsem se rozhodla provést s odborníkem v daném oboru, odborným náčelníkem pracoviště provozu a oprav praporčíkem Jiřím Dlouhým. Náš společný rozhovor mi pomůže uvést některé hypotézy a informace na pravou míru. Témata, která jsem si připravila pro vlastní rozhovor, se týkala především aktuálního stavu vojenské techniky v AČR, vývoje a modernizace, doplňování vojenských skladů náhradními díly a problémy s tím spojené.

### **4.2 Způsob realizace rozhovoru**

1. realizace rozhovoru včetně jeho nahrání
2. přepis rozhovoru
3. kvalitativní analýza rozhovoru
4. vyvození hypotéz a závěr

### **4.3 Základní tematické oblasti**

- aktuální stav vojenské kolové techniky v AČR
- nedostatek a doplňování vojenských skladů náhradními díly a pneumatikami
- budoucnost a modernizace vojenské kolové techniky
- vlastní názor

#### **4.4 Zpráva o rozhovoru**

##### **Aktuální stav vojenské kolové techniky v AČR**

*Jaký je aktuální stav vojenské kolové techniky v AČR?*

Reálná potřeba financí byla v posledních letech mnohem nižší než finanční prostředky, které byly jednotlivým útvarům přiděleny. Výsledný vnitřní finanční deficit v AČR je velice vysoký. Technika je zanedbávaná z hlediska běžných oprav a výměny náhradních dílů, tudíž dochází k častým poruchám a vozidla jsou nespolehlivá, někdy i zcela nepojízdná. V AČR je spousta velmi starých kusů techniky, které měly být dávno vyřazeny z provozu. Největší procento techniky se neprovozuje z důvodu nedostatku pneumatik. Je neuvěřitelné, jak dlouho trvá objednávka a nákup pneumatik v resortu AČR.

##### **Nedostatek a doplňování vojenských skladů náhradními díly a pneumatikami**

*Z jakého důvodu je v AČR nedostatek náhradních dílů, pneumatik a finančních prostředků na opravy?*

*Je někdo odpovědný za tento nedostatek?*

*Jak mohou vojáci proti tomuto problému bojovat? Mohou vůbec něco dělat?*

Problém s nedostatkem pneumatik a náhradních dílů na techniku trvá již delší dobu. Problémy v zabezpečení resortu Ministerstva obrany (dále jen "MO") materiálem na techniku jsou způsobeny nesouladem mezi požadavky vojsk, množstvím skutečně přidělených finančních zdrojů (manažery cílů) a úspěšností akvizičního procesu (odpovědnost má Národní úřad pro vyzbrojování a částečně Úřad pro obrannou standardizaci, katalogizaci a státní ověřování jakosti). Vojáci z povolání s tímto problémem i přes neustálé stížnosti nic nenadělají.

##### **Budoucnost a modernizace kolové techniky**

*Je nějaká vize do budoucna, že by se problém s nedostatkem financí na náhradní díly mohl změnit?*

*Je do budoucna naplánována nějaká modernizace některých typů vojenské kolové techniky?*

Mohli bychom se zde zmínit o opatření, tedy reálném návrhu k eliminaci tohoto stavu. Zúžit sortiment náhradních dílů, které nejsou prakticky vůbec využity a zbytečně

je nenakupovat a nedoplňovat do skladů. Pokračovat v nastoleném trendu přípravy a uzavírání dlouhodobých rámcových kupních smluv na pořízení náhradních dílů, kde stanovovat pouze finanční objem zakázky. S ohledem na nerealizování některých veřejných soutěží v příslušném roce u rámcových smluv provést tzv. před nákup s ohledem na výrobní možnosti dodavatele.

O modernizaci některých typů vozidel se nemá význam vůbec zmiňovat, až budou uspokojeny požadavky na počty pneumatik a náhradních dílů všech vojenských útvarů, potom můžeme uvažovat o modernizaci a vyřazení zastaralé techniky z užívání AČR. Přípravované změny se budou týkat pouze úsporných opatření, zúžení sortimentu. Na tyto změny budou následně reagovat nové metodické pokyny.

### **Vlastní názor**

*Jaký je Váš vlastní názor na tuto problematiku?*

Nad tímto problémem by se měli na Ministerstvu obrany ČR co nejdříve zamyslet, protože stav, který nyní máme v AČR, je alarmující. Vnímám okolo sebe spoustu vojáků, které to odrazuje od kvalitně prováděné práce. Vojáci nakupují za své finanční prostředky náhradní díly pro svou techniku, aby mohli plnit své pracovní úkoly a nemuseli čekat někdy i více než rok na doplnění zásob ve skladech a opravu. K tomuto by vůbec nemělo docházet a je to nepřípustné.

Není lehké udělat pro AČR kvalitní výběrové řízení, je to zdlouhavé a lehko zkorumpovatelné, jak je v poslední době v AČR známo.

### **4.5 Hypotézy a závěr**

Stanovené cíle a hypotézy, které jsem si v úvodu rozhovoru vytyčila, byly dle mých předpokladů splněny. Rozhovor s praporčíkem Jiřím Dlouhým mi potvrdil hypotézu o nedostatku náhradních dílů a pneumatik pro vojenskou techniku v Armádě České republiky. Vozidla jsou zastaralá, nespolehlivá a poruchová.

Zpracováním rozhovoru mi byly potvrzeny některé informace, o kterých jsem dříve mohla pouze spekulovat a polemizovat. Praporčík Jiří Dlouhý mi osvětlil problematiku z odborného hlediska a měla jsem možnost jiného než laického pohledu na danou věc.



## ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo zjistit, zda je v AČR dostatek náhradních dílů pro vojenskou techniku a zda je to problém určitého vojenského útvaru nebo celé AČR. Dalším cílem práce bylo stanovit aktuální stav vojenské techniky, její možné modernizace a názory vojáků z povolání na danou problematiku. Práce by měla být přínosem pro ty, kteří si myslí, že v AČR nepanují žádné problémy s vojenskou technikou, nepřipouští si neustálé stížnosti vojáků z povolání a sebe sami přesvědčují, že je s vojenskou technikou vše v pořádku. Tato práce všechny tyto hypotézy vyvrací.

Technika AČR je nejdůležitějším prvkem tohoto resortu, protože ho reprezentuje jako takový a vytváří jeho vizitku. Problémy s vojenskou technikou jsou spojeny s dalšími negativními vlivy.

Dle celkových statistik z posledních několika let došlo k prudkému zvýšení poruchovosti vojenské techniky, a to rapidním způsobem. Nejžalostnějším rokem dle statistik je rok 2013 až 2014 z důvodu snižování pracovních míst u AČR. Upozorňuji, že vycházím ze statistik a čísel vydaných AČR, realita může být jiná.

Zásadním faktorem, který ovlivňuje vojenskou techniku, je nedostatek financí v celém resortu. AČR prošla v posledních letech několika reorganizacemi z důvodu úspor financí. Tyto uspořené peníze se ovšem nepromítly tam, kde je jich nejvíce potřeba např. u vojenské techniky. Z průzkumu je zřejmé, že většina řidičů problém s nedostatkem náhradních dílů pociťuje, trápí jej a omezuje v každodenní činnosti při plnění jednotlivých úkolů s jasným cílem dosáhnout maximálních výkonů a výsledků. S tímto dlouhodobým problémem bohužel nic nezmůžou, mohou pouze přihlížet, jak se celá situace vyvíjí a vlastními prostředky opravovat vojenskou techniku tak, aby se její životnost a funkčnost co nejvíce prodloužila.

Ideální pro vojáky z povolání by bylo, kdyby byl problém s dostupností náhradních dílů co nejdříve vyřešen. Došlo by k postupné modernizaci a opravám veškeré techniky tak, aby vojáci mohli svou techniku běžně používat.

Dvě hypotézy byly zcela potvrzeny a jedna hypotéza byla prováděným průzkumem potvrzena jen z části. Podařilo se mi splnit všechny vytyčené cíle, na které jsem se v teoretické části připravovala. Zpracováním této práce jsem se také dozvěděla

mnoho nových informací, které obohatily mé dosavadní znalosti. Seznámila jsem se s názory vojáků z povolání vojenských útvarů o dané problematice.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Seznam použitých českých zdrojů

- Federální ministerstvo obrany. (1991). Aut 30-5. *Nízkoplošinový přívěs P 50 N.*
- Federální ministerstvo obrany. (1992). Aut 23-4. *Terénní automobil UAZ - ošetřování.*
- Ministerstvo národní obrany. (1966). Dopr 1-1. *Přeprava vojsk po železnici.*
- Ministerstvo národní obrany. (1980). Aut 23-2. *Malý terénní automobil UAZ 452 a jeho modifikace.*
- Ministerstvo národní obrany. (1982). Aut 24-12. *Ošetřování nákladního terénního automobilu Praga V3S a jeho modifikací.*
- Ministerstvo národní obrany. (1984). Aut 24-22. *Terénní nákladní automobil Tatra 815.*
- Ministerstvo národní obrany. (1986). Aut 30-4. *Nákladní přívěs PV 16. 12 A.*
- Ministerstvo obrany. (1994). Nařízení náčelníka Generálního štábu AČR č. 35/1994. *O zabezpečení přepravních požadavků vojsk.*
- Ministerstvo obrany. (2005). Dopr 1-2. *Postupy pro zabezpečování pozemních přesunů ozbrojených sil přes státní hranice.*
- Ministerstvo obrany České republiky. (2007). *Katalog automobilní a pásové techniky používané v AČR.*
- Národní centrum pro koordinaci přesunů a dopravy . (2001). *Metodika pro plánování a zabezpečení přesunů a přeprav v AČR.*
- Tatra Kopřivnice. (2010). T 810 V. *Příručka pro obsluhu.*
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších novelizací. In: *Sbírka zákonů České republiky.* 1997. ISSN 1211 – 1244.

Zákon č. 221/1999 Sb., o vojácích z povolání ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997. ISSN 1211 – 1244.

### **Seznam použitých internetových zdrojů**

WEBTODATE. (2004). *Česká republiky se představuje*. Získáno 4. Listopad 2014, z Armáda České republiky: <http://www.acr.army.cz/scripts/detail.php?id=5090/>

WEBTODATE. (2004). *Poslední vojáci 4. kontingentu PRT se vrátili do ČR*. Získáno 4. Listopad 2014, z Mise: <http://www.mise.army.cz/aktualni-mise/afghanistan-logar/fotogalerie/posledni-vojaci-4--kontingentu-prt-se-vratili-do-cr-36978/>

WORDPRESS. (2009). *Čeští protiletadlovci dorazili do Litvy*. Získáno 5. Listopad 2014, z 25. protiletadlový raketový pluk: <http://www.25plrb.army.cz/?p=2780>

## SEZNAM ZKRATEK

AČR – Armáda České republiky  
PHM – pohonné hmoty a maziva  
ČR – Česká republika  
NATO – North Atlantic Treaty Organization  
VDÚ – Vojenský dopravní úřad  
BVP – Bojové vozidlo pěchoty  
SVD – Správa vojenské dopravy  
VP – Vojenská policie  
PČR – Policie České republiky  
ČD – České dráhy  
PV3S – Pražský vojenský třítunový speciál  
PV3S M – Pražský vojenský třítunový speciál modernizovaný  
V – valník  
VVN – vojenský valníkový nákladňák  
VT – vojenský tahač  
PV – přepravní vlek  
P – podvalník  
TÚ – technická údržba  
T – Tatra  
MO – Ministerstvo obrany  
PN – podvalník nápravový  
VPE 45 t – víceúčelový podvalník ergonomický 45 tunový  
SALIS – Strategic Airlift Interim Solution  
ZSC – zahraniční služební cesta  
VVP – vojenský výcvikový prostor

## SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK

### Seznam obrázků

Obrázek 1: Malý terénní automobil UAZ .....	V
Obrázek 2: Praga PV3S .....	V
Obrázek 3: Tatra T 810 .....	VI
Obrázek 4: Tatra T 815 6x6 VVN.....	VI
Obrázek 5: Tatra T 815 8x8 VVN.....	VII
Obrázek 6: Tatra T 815 8x8 VT .....	VII
Obrázek 7: Převravní vlek PV 16. 12.....	VIII
Obrázek 8: Podvalník P 50.....	VIII
Obrázek 9: Silniční přeprava.....	IX
Obrázek 10: Železniční přeprava .....	IX
Obrázek 11: Mezinárodní přeprava.....	IX

### Seznam grafů

Graf 1: Odsloužené roky respondentů.....	35
Graf 2: Pohlaví respondentů.....	36
Graf 3: Aktuální stav náhradních dílů a pneumatik .....	36
Graf 4: Lokalizace problému s nedostatkem náhradních dílů a pneumatik .....	37
Graf 5: Časový horizont nedostatku součástek .....	38
Graf 6: Důvod nedostatků náhradních dílů a pneumatik .....	38
Graf 7: Nejpoužívanější kolová technika ve Strakonících a Bechyni.....	39
Graf 8: Pravděpodobnost poruchy techniky .....	40
Graf 9: Životnost pneumatik .....	41
Graf 10: Automobil UAZ.....	41
Graf 11: Oblíbenost Tatry .....	42
Graf 12: PV 16.12 a P 50 .....	43
Graf 13: Přeprava kolové techniky.....	43
Graf 14: Financování přepravy .....	44

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Takticko – technická data UAZ 469 .....	XIV
Tabulka 2: Takticko – technická data Praga PV3S .....	XIV
Tabulka 3: Takticko – technická data Tatra T 810.....	XV
Tabulka 4: Takticko – technická data Tatra T 815 6x6 VVN.....	XV
Tabulka 5: Takticko – technická data Tatra T 815 8x8 VVN.....	XVI
Tabulka 6: Takticko – technická data Tatra T 815 8x8 VT .....	XVI
Tabulka 7: Takticko – technická data PV 16. 12 .....	XVII
Tabulka 8: Takticko – technická data P 50 .....	XVII
Tabulka 9: Takticko – technická data P 50 N .....	XVIII

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Dotazník vlastní konstrukce .....	I
Příloha B – Fotografie vojenské kolové techniky a její přepravy.....	V
Příloha C – Nákladní list .....	XI
Příloha D – Požadavek na železniční přepravu .....	XII
Příloha E – Označení vojenského přesunu .....	XIII
Příloha F – Taticko-technická data kolové techniky.....	XIV
Příloha G – Požadavek na zabezpečení přesunu .....	XIX
Příloha H – Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu (vozidla)....	XX
Příloha CH – Návrh dopravního zabezpečení přesunu .....	XXI
Příloha I – Rozkaz pro přesun .....	XXII



# PŘÍLOHY

Příloha A – Dotazník vlastní konstrukce

**Univerzita Jana Amose Komenského**  
**Roháčova 63**  
**Praha 3 – Žižkov, 130 00**  
**Studijní obor Bezpečnostní studia**  
**Předmět Bakalářská práce**

---

## Dotazník pro praktickou část bakalářské práce

Zadavatel: **Pavla Beckerová**

Respondenti: **vojáci z povolání – řidiči Vojenského útvaru 4312 ve Strakonících a 3517 v Bechyni**

*Vážení kolegové,*

*tímto bych Vás chtěla požádat o vyplnění následujícího dotazníku. Jmenuji se Pavla Beckerová a jsem studentem výše uvedené školy a studijního oboru. Tento dotazník je součástí mé bakalářské práce na téma „Vojenská kolová technika a její přeprava“ a bude sloužit k průzkumu názoru vojáku z povolání v praktické části práce.*

*Na položené otázky prosím odpovídejte v souladu se skutečností. Vyberte odpověď, kterou považujete za správnou nebo vhodnou, popřípadě doplňte jinou odpověď.*

*Tento dotazník je zcela anonymní a proto prosím na dotazník nepište své jméno.*

**1) Kolik roků sloužíte v Armádě České republiky?**

- a) 0 – 5
- b) 6 – 14

c) 15 a více

**2) Jakého jste pohlaví?**

a) Muž

b) Žena

**3) Myslíte si, že je na Vaši techniku dostatek náhradních dílů a pneumatik?**

a) Ano

b) Ne

**4) Domníváte se, že je tento problém pouze u Vašeho Vojenského útvaru?**

**(Na tuto otázku odpovídejte, pokud jste v předchozí otázce odpověděli NE.)**

a) Ano

b) Ne

c) Jiné.....

**5) Jak dlouho problém s náhradními díly trvá? (Na tuto otázku odpovídejte, pokud jste v otázce č. 3 odpověděli NE.)**

a) Méně než 1 rok

b) 1 – 2 roky

c) Více než 2 roky

**6) Z jakého důvodu si myslíte, že je v AČR nedostatek náhradních dílů a pneumatik? (Na tuto otázku odpovídejte, pokud jste v otázce č. 3 odpověděli NE.)**

a) Nedostatek financí

b) Logistika AČR

c) Jiné.....

**7) V jakém typu vojenské kolové techniky trávíte v zaměstnání nejvíce času?**

a) UAZ

b) PV3S

- c) T 815
- d) T 810

**8) Jaká je procentuální poruchovost, nespolehlivost Vaší techniky?**

- a) 0 – 35%
- b) 36 – 75 %
- c) 76 – 100%

**9) Vyhovuje Vám vozidlo, které v zaměstnání používáte Vašim potřebám a nárokům?**

- a) Ano
- b) Ne

**10) Co byste na Vašem vozidle změnili? (Na tuto otázku odpovídejte, pokud jste v předchozí otázce odpověděli NE.)**

- a) Výměna vozidla
- b) Generální oprava
- c) Jiné.....

**11) Jakou mají pneumatiky Vašich vozidel životnost?**

- a) Méně než 1 roky
- b) 1 – 2 roky
- c) Více než 2 roky

**12) Jaký názor máte na UAZ?**

- a) Vyhovuje mi
- b) Nevyhovuje mi
- c) Jiné.....

**13) Jakou Tatra preferujete?**

- a) Tatra T 810
- b) Tatra T 815 6x6 VVN

- c) Tatra T 815 8x8 VVN
- d) Tatra T 815 8x8 VT

**14) Jaký názor máte na vlek PV 16.12 a P 50?**

- a) Vyhovuje mi
  - b) Nevyhovuje mi
- Pozn.

**15) Jakou přepravu kolové techniky při delších trasách preferujete, a nejvíce Vám vyhovuje?**

- a) Železniční
- b) Silniční
- c) Letecká

**16) Jaký typ přepravy kolové techniky je finančně výhodnější?**

- a) Železniční
- b) Silniční
- c) Letecká

**17) Jak byste třemi slovy popsali Vaše vozidlo?**

- a) .....
- b) .....
- c) .....

*Děkuji za vyplnění.*

## Příloha B – Fotografie vojenské kolové techniky a její přepravy

Obrázek 1: Malý terénní automobil UAZ



Zdroj: vlastní

Obrázek 2: Praga PV3S



Zdroj: vlastní

Obrázek 3: Tatra T 810



Zdroj: vlastní

Obrázek 4: Tatra T 815 6x6 VVN



Zdroj: vlastní

Obrázek 5: Tatra T 815 8x8 VVN



Zdroj: vlastní

Obrázek 6: Tatra T 815 8x8 VT



Zdroj: vlastní

Obrázek 7: Převravní vlek PV 16. 12



Zdroj: vlastní

Obrázek 8: Podvalník P 50



Zdroj: vlastní



Obrázek 9: Silniční přeprava



Obrázek 10: Železniční přeprava



Zdroj<sup>23</sup>

<sup>23</sup>WORDPRESS. (2009). *Čeští protiletadlovci dorazili do Lity*. Získáno 5. Listopad 2014, z 25.protiletadlový raketový pluk: <http://www.25plrb.army.cz/?p=2780>

Obrázek 11: Mezinárodní přeprava



Zdroj<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup>WEBTODATE. (2004). *Poslední vojáci 4. kontingentu PRT se vrátili do ČR*. Získáno 4. Listopad 2014, z Mise: <http://www.mise.army.cz/aktualni-mise/afghanistan-logar/fotogalerie/posledni-vojaci-4--kontingentu-prt-se-vratili-do-cr-36978/>

**Příloha C – Nákladní list**

**Nákladní list**

Serie: A Číslo: [redacted] Rychlozboží ano

10 Odesílatel (jméno, adresa) 11 12 13 Prohlášení 40 Počet vozů 41 Identifikace přepravy

**ČD České dráhy**

**PRO VOJENSKÉ VOZOVÉ ZÁSILKY**

Vnitrostátní nákladní železniční přeprava

14 Příjemce (jméno, adresa) 15 16 17 18 Druh 19 Značka a číslo 20 Druh 21 Značka a číslo

22 Vlastní hmotnost vozu v kg 23 Ložná hmot. v t 24 Hmotnost na voze v kg 25 Pě nápr.

26 Cílo vozu 27 PLM ano  28

29 Informace pro příjemce 30 Požadované přepravní cesty

31 Stanice určení a místo dodání 32 Evidenční číslo st. určení 33 První vl. stanice 34 Posl. vl. stanice 35 Index směru 36 Směrovací cesty

Název 37 5 4 38 PNZ číslo 39 Místo nakládky 40 Místo vykládky 41 Specifikace přepravy

32 Označení kusů (popř.) / Počet / Druh obalu / Pojmenování zboží 33 Cílo vojenské přepravy 34 PNZ ano  35 Hmotnost výměnných palet a malých a středních kontejnerů železnice v kg 36 Hmotnost zásilky v kg celkem 37 Číslo tarifní položky zboží (NHM)

1 Vojenský náklad  
 2 Prázdný vůz přepravce  
 3 Speciální kolejové vozidlo  
 4 Mrtvola

38 Přílohy k nákladnímu listu

**VZOR**

78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93
Tarifní vzdálenost v km	Použitý tarif	Tarifní hmotnost v t	Zvýšení / Snížení	Vyúčtování s odesílatelem v Kč		Vyúčtování s příjemcem v Kč		Celkem v Kč		Zásilka vydána					
			§ % § %	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
1	PD														
2	do														
61 Jen pro železniční záznamy a nálepky										95	96	97	98	99	
										Celkem					
										..... % DPH					
										Zaplaceno					

62 Datové razítko stanice odesílatel 63 Datové razítko stanice určení 64 Vážní razítko 65 Evidenční číslo stanice odesílatel

66 Podač (den, měsíc, hodina) 67 Podač číslo 68 Dodač (den, měsíc, hodina) 69 Dodač číslo

Zjištěná hmotnost (brutto)

ČD 735 3 4611 Graf.drevna JEREO s.r.o.

Zdroj: vlastní



## Příloha E – Označení vojenského přesunu

**16 CZA 07 B**

Zdroj: vlastní

Význam jednotlivých znaků označení přesunu po ČR:

- první dvě číslice vyjadřují den v měsíci, kdy je přesun zahájen,
- další tři nebo více písmen vyjadřují vojenský dopravní úřad, vydávající kredit, přičemž první dvě písmena jsou národní symboly,
- další dvě nebo tři číslice vyjadřují sériové číslo přesunu,
- poslední písmeno vyjadřuje pořadí přesunující se části v proudu útvaru.

**0524 CZA 07USA**

Zdroj: vlastní

Význam jednotlivých znaků označení přesunu do cizích států:

- datum vstupu (zahájení nakládky) na území ČR ve formě měsíc, den,
- další tři nebo více písmen vyjadřují vojenský dopravní úřad, vydávající kredit, přičemž první dvě písmena jsou národní symboly,
- další dvě nebo tři číslice vyjadřují sériové číslo přesunu,
- poslední písmena vyjadřují kód země, kam se jednotka přesouvá.

## Příloha F – Takticko – technická data kolové techniky

Tabulka 1: Takticko – technická data UAZ 469

<b>Rozměry (d×š×v) bez zatížení</b>	4 025 × 1 785 × 2 015 mm
<b>Rozvor / rozchod</b>	2 380 / 1 445 mm
<b>Pohotovostní hmotnost</b>	1 650 kg
<b>Užitečná hmotnost</b>	2 osoby + 600 kg (7 osob + 100 kg)
<b>Celková hmotnost</b>	2 400 kg
<b>Maximální rychlost</b>	100 (105) km/h
<b>Největší stoupavost</b>	62 %
<b>Hloubka brodu</b>	0,7 m
<b>Palivo</b>	BA – 90
<b>Palivová nádrž</b>	2 × 39 litrů
<b>Spotřeba paliva</b>	19 litrů
<b>Objem motoru</b>	2 445 cm <sup>3</sup>
<b>Maximální výkon při 4 000 ot/min</b>	52,96 – 65,4 kW
<b>Pneumatiky</b>	8,40 –15 (215/80 – 15)
<b>Napětí</b>	12 V, ukostřený záporný pól
<b>Akumulátor</b>	6 N 50, 12 V – 50 Ah

Tabulka 2: Takticko – technická data Praga PV3S

<b>Rozměry (d×š×v) bez zatížení</b>	6910×2320×2970 mm
<b>Rozvor / rozchod</b>	3580+1120/ 1870, 1755 mm
<b>Pohotovostní hmotnost</b>	5740 / 5850 kg
<b>Ložná plocha (d×š)</b>	4010×2100 mm
<b>Užitečná hmotnost silnice / v terénu</b>	5510 / 3510 kg
<b>Celková hmotnost silnice / v terénu</b>	2 400 kg / 11 060 / 9060 kg
<b>Maximální rychlost</b>	75 km/h
<b>Největší stoupavost silnice / v terénu</b>	18,4 / 23,9 %
<b>Hloubka brodu</b>	0,8 m
<b>Palivo</b>	BA – 90
<b>Počet míst</b>	2
<b>Spotřeba paliva</b>	32 litrů
<b>Objem motoru</b>	8100 cm <sup>3</sup>
<b>Maximální výkon při 2100 ot/min</b>	88 kW
<b>Napětí</b>	12 V, ukostřený kladný pól
<b>Akumulátor</b>	2 x 12 V/125 Ah paralelní

Zdroj:<sup>25</sup>

<sup>25</sup> Ministerstvo obrany České republiky. (2007). *Katalog automobilní a pásové techniky používané v AČR.*

Tabulka 3: Takticko – technická data Tatra T 810

<b>Počet přepravovaných osob</b>	3 + 16 osob
<b>Délka V / V – ZČ / KP, NaZ / Sk</b>	7 490 / 7 730 / 7 365 / 8 100 mm
<b>Šířka</b>	2 550 mm
<b>Maximální zatížení střechy</b>	300 kg
<b>Celková hmotnost</b>	13 000 kg
<b>Přípojná hmotnost</b>	12 000 kg
<b>Hmotnost soupravy</b>	25 000 kg
<b>Vnější obrysový průměr zatáčení</b>	19 m
<b>Stoupavost plně zatíženého automobilu</b>	100 % (45o)
<b>Brodivost (bez úprav)</b>	1 200 mm
<b>Maximální rychlost</b>	106 km/h
<b>Objem palivové nádrže + baňka</b>	320 litrů
<b>Spotřeba paliva silnice/polní cesty/terén</b>	28,5 / 31,0 / 66,0 litrů / 100 km
<b>Objem</b>	6 177 cm <sup>3</sup>
<b>Počet válců</b>	6 v řadě
<b>Maximální výkon při 2 300 ot/min</b>	177 kW
<b>Napětí</b>	24 V, ukostřený záporný pól
<b>AKB</b>	2 × 12V/170 Ah, do série
<b>Pneumatiky</b>	Radiální (365/80 R20)

Zdroj<sup>26</sup>

Tabulka 4: Takticko – technická data Tatra T 815 6x6 VVN

<b>Rozměry (d×š×v)</b>	8350×2500×3030 mm
<b>Celková výška s plachtou v horní poloze</b>	3650 mm
<b>Světlá výška</b>	410 mm
<b>Ložná plocha (d×š×v)</b>	5360×2410×1150 mm
<b>Rozvor / rozchod kol přední, zadní</b>	3270 + 1450 / 2044, 1988 mm
<b>Celková hmotnost</b>	20 700 kg
<b>Pohotovostní hmotnost</b>	12 700 kg
<b>Max. hmot. přívěsu v terénu / na silnici</b>	10 000 / max. 45 000 kg
<b>Nájezdový uhel – vpředu / vzadu</b>	32 / 35°
<b>Výstupnost automobilu</b>	600 mm
<b>Překročivost</b>	900 mm
<b>Brodivost</b>	1400 mm
<b>Maximální rychlost</b>	80 km/h
<b>Spotřeba paliva</b>	37 l/100 km
<b>Palivo</b>	nafta motorová NM – 35

<sup>26</sup> Ministerstvo obrany České republiky. (2007). *Katalog automobilní a pásové techniky používané v AČR.*

<b>Počet válců</b>	12
<b>Maximální výkon při 2200 ot/min</b>	235 kW
<b>Napětí</b>	24 V, ukostření záporný pól
<b>Akumulátory</b>	2x12 V / 180 Ah, do série
<b>Objem palivových nádrží</b>	2 x 230 litrů

Tabulka 5: Takticko – technická data Tatra T 815 8x8 VVN

<b>Rozměry (d×š×v) bez zatížení</b>	8590×2550×3300 mm
<b>Rozvor / rozchod přední, zadní</b>	1650 + 2970 + 1450 / 2034, 2054 mm
<b>Světlá výška</b>	370 mm
<b>Provozní hmotnost vozidla</b>	13 600 kg
<b>Užitečné zatížení</b>	20 400 kg
<b>Největší tech. příp. hmotnost vozidla</b>	34 000 kg
<b>Stoupavost při 55 000 kg</b>	30 %
<b>Max. rychlost s omezovačem</b>	85 km/h
<b>Brodivost</b>	1200 mm
<b>Překročivost</b>	900 mm
<b>Nádrž paliva</b>	320 litrů
<b>Palivo</b>	nafta motorová
<b>Zdvihový objem</b>	12 667 cm <sup>3</sup>
<b>Čistý výkon při 1800 ot/min</b>	255 kW
<b>Napětí</b>	24 V, ukostřen zápornýpól
<b>Akumulátor</b>	2x12V 180HD (180 Ah)

Zdroj<sup>27</sup>

Tabulka 6: Takticko – technická data Tatra T 815 8x8 VT

<b>Rozměry (d×š×v) bez zatížení</b>	9340×2550×3650 mm
<b>Světlá výška</b>	410 mm
<b>Pohotovostní hmotnost</b>	15 700 kg
<b>Celková hmotnost</b>	25 700 kg
<b>Doporučená hmotnost zátěže s rámem</b>	9400 kg
<b>Max. povolená rychlost</b>	80 km/h
<b>Brodivost</b>	1400 mm
<b>Překročivost</b>	2000 mm
<b>Základní spotřeba</b>	46 l/100 km
<b>Palivo</b>	nafta motorová

<sup>27</sup> Ministerstvo obrany České republiky. (2007). *Katalog automobilní a pásové techniky používané v AČR.*



<b>Počet válců</b>	12 do V
<b>Zdvihový objem</b>	19 000 cm <sup>3</sup>
<b>Výkon při 2200 ot/min</b>	265 kW
<b>Pneumatiky</b>	15,00–21 TO – 3
<b>Akumulátor</b>	2x12V 180Ah – 12 D3, do série
<b>Napětí</b>	24 V, ukostřen záporný pól

Tabulka 7: Takticko – technická data PV 16. 12

<b>Rozměry podvozku (d×š) s ojí</b>	8850×2500 mm
<b>Ložná plocha (d×š)</b>	6960×2420 mm
<b>Výška bez / s plachtou</b>	2250 / 3770 mm
<b>Výška ložné plochy od vozovky</b>	1400 mm
<b>Světlá výška</b>	400 mm
<b>Ložná plocha / objem</b>	16,8 / 38 m <sup>2</sup>
<b>Vyložení oje</b>	2950 mm
<b>Výška oje nad vozovkou</b>	820 mm
<b>Rozvor / rozchod náprav</b>	4650 / 1800 mm
<b>Maximální rychlost</b>	100 km/h
<b>Užitečná hmotnost</b>	11 000 kg
<b>Hmotnost prázdného přívěsu</b>	5000 kg
<b>Celková hmotnost</b>	16 000 kg
<b>Celková hm. na nápravu přední / zadní</b>	8000 / 8000 kg
<b>Napětí (dle přípojného vozidla)</b>	12 / 24 V

Zdroj<sup>28</sup>

Tabulka 8: Takticko – technická data P 50

<b>Délka s ojí / bez oje</b>	10 700 / 9355 mm
<b>Šířka / výška bez, s klínovými nástavci</b>	3110 / 1420, 1540 mm
<b>Pohotovostní hmotnost</b>	16 200 kg
<b>Jmenovitá hmotnost</b>	50 000 kg
<b>Maximální hmotnost</b>	63 000 kg
<b>Řízení</b>	točnicové
<b>Nejnižší světlá výška</b>	170 mm
<b>Nájezdový uhel vpředu / vzadu</b>	35 / 24°
<b>Pneumatiky / rozměr</b>	40 ks (+ 2 + 6) / 8,25 x 15''
<b>Maximální rychlost</b>	40 km/h

<sup>28</sup> Ministerstvo obrany České republiky. (2007). *Katalog automobilní a pásové techniky používané v AČR.*

<b>Napětí (dle přípojného vozidla)</b>	12 / 24 V
--	-----------

Tabulka 9: Takticko – technická data P 50 N

<b>Rozměry (d×š×v)</b>	11975×3150×2470 mm
<b>Celková hmotnost</b>	16 200 kg
<b>Délka rovné, nájezdové části ložné plochy</b>	8220, 830 mm
<b>Šířka / výška zatíženého, nezatiž. přívěsu</b>	3150 / 1160, 1230 mm
<b>Ložná plocha</b>	25,89 m <sup>3</sup>
<b>Nejnižší světlá výška</b>	310 mm
<b>Hmotnost užitečného nákladu</b>	50 000 kg
<b>Celková hmotnost</b>	65 600 kg
<b>Maximální rychlost</b>	60 km/h
<b>Nájezdový uhel vpředu / vzadu</b>	35 / 25°
<b>Brodivost s / bez přípravy</b>	1500 / 670 mm
<b>Maximální rychlost</b>	60 km/h
<b>Napětí (dle přípojného vozidla)</b>	12 / 24 V
<b>Pneumatiky / rozměr</b>	24 ks +2 / 10,00R – 20

Zdroj<sup>29</sup>

<sup>29</sup> Ministerstvo obrany České republiky. (2007). *Katalog automobilní a pásové techniky používané v AČR.*

## Příloha G – Požadavek na zabezpečení přesunu

### POŽADAVEK na dopravní zabezpečení přesunu (vzor)

Od VÚ:	1112 Přerov	Pro SVD:	Olomouc
Dne:	5. dubna 2000	Hodin:	08,00

#### Ohlášení přesunu:

Dne:	12. dubna	Od:	07,00 hod.	do:	18,00 hod
z posádky:	VÚ 1112 Přerov				
do posádky:	VÚ 1645 Rakovník a zpět				

Počet vozidel:	os.:	2	nákl.:	8	spec.:	4	Celkem:	14
Délka proudu:	930 m							

Nadrozměr. náklad:	šířka:	5,0 m	výška:	5,0 m	délka:	38,0 m
	hmotnost:	60 t	poloměr. zatáč.:	30,0 m		

Nebezpeč. náklad:	označení:	1 a, 3	počet vozidel:	2
	hmotnost:	1523 kg	objem:	10 000 dm <sup>3</sup>

#### Požadavky na zabezpečení přesunu:

(zastávky, doprovod, vedení trasy, časové požadavky, oznámení o přidělení čtyřmístného čísla proudu, ohlášení periodické jízdy aj.)

Požadují: doprovod přes Olomouc, Pardubice a Prahu

Kontaktní osoba u útvaru: VU ....., hodn....., příjmení .....

Spojení: tel. .... fax .....

\_\_\_\_\_  
velitel (náčelník)

Pozn.: Požadavek na dopravní zabezpečení přesunu se předává faxem nebo telefonicky s následným písemným potvrzením.

Zdroj<sup>30</sup>

<sup>30</sup>Národní centrum pro koordinaci přesunů a dopravy. (2001). *Metodika pro plánování a zabezpečení přesunů a přeprav v AČR.*

## Příloha H – Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu (vozidla)

MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ  
nábř.L.Svobody 12, 110 15 Praha 1  
Ing. Kovářová ( II.patro č.dv.76)  
tel.: 02/23031305  
fax: 02/23031195 ( 24810596)

Žadatel:

Dopravce:

Datum: .....

čj. : .....  
( vyplní žadatel )

Věc: Žádost o povolení k přepravě nadměrného nákladu (vozidla)

Na základě ust. § 25 odst. 4 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích žádáme o vydání povolení k přepravě nadrozměrného nákladu (vozidla), jehož rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou podle vyhl. MD č. 102/1995 Sb.

### Údaje o přepravě:

Náklad (druh, hmotnost) ..... t  
Podvozek ( typ, SPZ, hmotnost) ..... t  
Tahač ( typ, SPZ, hmotnost) ..... t  
Souprava - celková délka : ..... m      včetně postrku ..... m  
    max. šířka: ..... m  
    max. výška: ..... m  
    celk. hmotnost ..... t      včetně postrku ..... m  
    zatížení jedn. náprav ..... t  
    rozvor náprav ..... m  
    počet náprav/kol ..... ks      mín. poloměr otáčení ..... m

Požadovaný termín přepravy: od ..... do .....

Přeprava z: ..... okres .....  
do: ..... okres .....

Návrh přepravní trasy: (vyplní žadatel):

Pozn.: U vozidla (soupravy) nad 50 t uveďte obrysový náčrt vozidla (soupravy) s vyznačením všech rozměrů a umístění nákladů v příloze (formát A 4)

Vyřizuje: .....

telefon: .....

fax: .....

.....  
razítko a podpis žadatele

Zdroj<sup>31</sup>

<sup>31</sup> Národní centrum pro koordinaci přesunů a dopravy. (2001). *Metodika pro plánování a zabezpečení přesunů a přeprav v AČR.*

## Příloha CH – Návrh dopravního zabezpečení přesunu

### NÁVRH DOPRAVNÍHO ZABEZPEČENÍ PŘESUNU (zasílaný na voj. útvar)

#### REGIONÁLNÍ ORGÁN VOJENSKÉ DOPRAVY

Č.j.: 60007 / xx - 2000 / 8922

V Praze dne . dubna 2000

Výtisk jediný

Počet listů :

Velitel

VÚ .....

J I H L A V A

**Věc : Návrh dopravního zabezpečení**

Na základě Vašeho požadavku č.j.: ..... ze dne ..... Vám zasílám návrh dopravního zabezpečení přesunu číslo : 2.....

**Termín přesunu :**

od		od		hodin
do		do		hodin

**Trasa přesunu :**

Z posádky do posádky		
km	místo	hodin

**Parametry proudu :**

a) Počet vozidel:

Celkem : ... vozidel

b) Náklad :

**Zastávky :** ..... a podle potřeby s ohledem na situaci v silničním provozu .

**Na základě oznámení VP (ne)bude přeprava číslo ..... , dne..... z posádky ..... do posádky..... doprovázena orgány VP (podle požadavku a ujednání sVP).**

**Poznámka :**

Uvedené časy jsou pouze orientační

Přepravu zabezpečuje: VU .....

Kontaktní osoba : VU ....., hodn....., příjmení .....

Vyřizuje : region. orgán VD o.z. .... - tel. ....

-----  
Náčelník

Zdroj<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Národní centrum pro koordinaci přesunů a dopravy. (2001). *Metodika pro plánování a zabezpečení přesunů a přeprav v AČR.*

**Příloha I – Rozkaz pro přesun**

**ROZKAZ VELITELI VOZIDLA (PROUDU) PRO PŘESUN**

Velitel vozidla:	mjr. Ing. Josef KRÁLÍK	
Řidič:	rtn. Lubomír OMÁČKA	
Účel jízdy:	Doprovod nadrozměrné techniky	
Značka a typ vozidla a přívěsu:	Opel Frontera	Vojenská poznávací značka: 000-11-22
Zahájení přesunu dne:	25. 5. 2013	Ukončení přesunu dne: 26. 5. 2013
Osa přesunu:	VÚ 4312 Strakonice – Náměšť nad Oslavou – Brno (kasárna J. Babáka) – Brno (BVV) – Strakonice	
Zastávky (rozsah činnosti)	Aktivní odpočinek ½ hod. po 2 hodinách jízdy. Nařizují provést zastávku s provedením kontrolní prohlídky zaměřené na teplotu bubnů, stav brzd, řízení, čistotu skel a VPZ, těsnosti soustav, uložení nákladu	
Stravování řidiče:	Vlastní	
Doplnění PHM:	Vlastní	
Omezení provozu:	Max. rychlost do 60 km/hod.	
Zásady činnosti při poškození:	Oznámit nejbližšímu odd. voj. policie, policii ČR, SVD 340550, veliteli útvaru (DÚ), zajistit svědky a stopy – polohu techniky v případě odstavení mimo vozovku.	
Činnost po návratu:	Zaparkování vozidla a oznámení o splnění úkolu osobně <b>veliteli roty</b>	
Ostatní zásady bezpečné jízdy:	Sledovat silniční provoz, dopravní značení a dodržovat ostatní pravidla silničního provozu.	
Zdůraznění povinností velitele vozu:	Zahájení a ukončení přesunu hlásit <b>SVD 340 550 nebo dispečerovi VeSPod/OVD Stará Boleslav (v době od 16:30 do 06:00) 230 760</b> V případě potřeby couvání nebo při průjezdu nebezpečným úsekem zajistit navádění. Při zastavení vozidla umožnit bezpečné předjíždění ostatních vozidel. Brát zřetel na možné zhoršení povětrnostních podmínek.	
Nebezpečné úseky:	Výjezdy, křižovatky, průjezd osadami, podjezdy, mosty	
Velitele vozidla (proudu) a řidiče poučil o cíli, způsobu a lhůtách plnění úkolu a bezpečnostních opatření za přesunu:		
Dne: 15. 5. 2013		
Schvaluji: Velitel (ZNŠ - O) _____ pplk. Ing. Vladimír RAFIČKA		

Zdroj: vlastní

## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora:** Pavla Beckerová, DiS.

**Obor:** Bezpečnostní studia

**Forma studia:** kombinované studium

**Název práce:** Vojenská kolová technika a její přeprava

**Rok:** 2015

**Počet stran textu bez příloh:** 41

**Celkový počet stran příloh:** 22

**Počet titulů českých použitých zdrojů:** 14

**Počet titulů zahraničních použitých zdrojů:** 0

**Počet internetových zdrojů:** 3

**Počet ostatních zdrojů:** 0

**Vedoucí práce:** Mgr. Jiří Víšek