

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

TECHNICKÁ FAKULTA

Katedra vozidel a pozemní dopravy



**Organizace a zabezpečení dopravy v Armádním sportovním
centru DUKLA**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Autor práce: Michael Jirouch

Vedoucí práce: Ing. František Lachnit, Ph.D.

2014

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra vozidel a pozemní dopravy

Technická fakulta

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jirouch Michael

Silniční a městská automobilová doprava

Název práce

Organizace a zabezpečení dopravy v armádním sportovním centru DUKLA

Anglický název

The organization and securing of transportation in the army sport centre DUKLA

Cíle práce

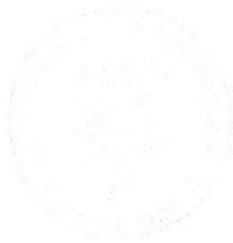
Popsat organizaci a zabezpečení dopravy u armádního sportovního centra DUKLA a vyhodnocování efektivity dopravy. Navrhnout možná zlepšení.

Metodika

Na základě platné legislativy a předpisů popsat a vyhodnotit organizaci a zabezpečení dopravy u armádního sportovního centra DUKLA. Na základě rozboru vyhodnocení navrhnout možné úpravy systému.

Osnova práce

1. Úvod
2. Organizace dopravy ve sportovním centru
3. Zabezpečení provozuschopnosti vozidel ve sportovním centru
4. Odborná příprava řidičů ve sportovním centru
5. Vyhodnocování efektivity provozu vozidel sportovního centra
6. Závěr



Rozsah textové části

30 stran

Klíčová slova

organizace dopravy, provozuschopnost vozidel, odborná příprava řidičů, efektivnost provozu vozidel

Doporučené zdroje informací

Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu v platném znění

Zák. č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění

Směrnice pro používání pozemní vojenské techniky v míru, Čj.: 6272-2/2006DP-3042, Praha 2006

Odborný pokyn náčelníka generálního štábu armády české republiky k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil, Čj.: 1205/2010-1618, Praha 2010

Směrnice pro provoz vojenských vozidel a jejich ukládání v parcích vojenské techniky v působnosti armádního sportovního centra Dukla, Čj.: 10346/2005-1373, Praha 2005

Vedoucí práce

Lachnit František, Ing., Ph.D.

Termín zadání

listopad 2011

Termín odevzdání

duben 2013



doc. Ing. Boleslav Kadleček, CSc.

Vedoucí katedry



prof. Ing. Vladimír Jurča, CSc.

Děkan fakulty

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci na téma „Organizace a zabezpečení dopravy v Armádním sportovním centru DUKLA“ vypracoval samostatně pod vedením a za pomoci vedoucího bakalářské práce pana Ing. Františka Lachnita, Ph.D. Dále jsem použil doporučenou literaturu uvedenou v zadání a prameny, ze kterých jsem čerpal, uvádím v seznamu citované literatury.

V Praze dne 6. 1. 2014

Michael Jirouch

Poděkování:

Tímto bych rád poděkoval panu Ing. Františku Lachnitovi, Ph.D., za odborné vedení mé bakalářské práce. Dále bych rád poděkoval panu plukovníkovi Ing. Jaroslavu Prišćákovi, Ph.D., řediteli Armádního sportovního centra DUKLA za svolení k publikaci této práce a panu Ing. Miroslavu Tulisovi z kabinetu ministra obrany, za poskytnutí údajů o historii vrcholového sportu pod hlavičkou Ministerstva obrany. V neposlední řadě bych rád poděkoval mé rodině a přátelům za podporu při studiu a motivaci v tom, proč pokračovat.

Abstrakt:

Cílem této práce je seznámení s organizací a zabezpečením dopravy v Armádním sportovním centru DUKLA. Podrobně se zaměřím na oblast plánování provozu a údržby vojenské techniky a materiálu. Uvedu zde všechny potřebné dokumenty pro provoz vojenských vozidel. Představím jednotlivé druhy technických prohlídek a údržeb, které se provádějí na vojenské technice používané pro zabezpečení vrcholového sportu, a také uvedu základní typy vozidel, které používáme. V samostatné kapitole rozvedu způsoby provádění odborné přípravy řidičů referentů a řidičů profesionálů. Dále se zde blíže zaměřím na způsoby vyhodnocování provozu vojenské techniky, opatření proti zneužití techniky a kontroly prováděné vedoucími pracovníky.

Klíčová slova: Organizace dopravy, provozuschopnost vozidel, odborná příprava řidičů, efektivnost provozu vozidel

The organization and securing of transportation in the army sport centre DUKLA**Summary:**

The main goal of this thesis is familiarization of the organization and transport in the Army Sports Centre Dukla. I give a detailed description of planning the operation and maintenance of military equipment and material. I make all the necessary documents known for running of military vehicles. I introduce different types of technical inspections and maintenances that are carried out on military techniques which used to ensuring top sport, and also the basic types of vehicles that we use. In a separate chapter I elaborate methods to perform driver training for officers and professionals. In further detail I will focus on ways of evaluating the operation of military equipment, arrangement against the misuse of technology and control by the executives.

Keywords: Transport organization, serviceability of vehicles, training of drivers, operational efficiency of vehicles

Obsah

1. Úvod.....	1
2. Cíl práce a metodika.....	3
3. Organizace dopravy ve sportovním centru.....	3
3.1 Všeobecné zásady použití pozemní vojenské techniky	3
3.2 Plánování provozu	4
3.2.1 Výhledový plán provozu	4
3.2.2 Roční plán provozu.....	5
3.2.3 Operativní plán provozu	5
3.2.4 Týdenní plán použití vojenské techniky a materiálu	5
3.2.5 Příkaz k použití.....	8
3.2.6 Neplánovaný výjezd vozidla	8
4. Zabezpečení provozuschopnosti vozidel ve sportovním centru.....	9
4.1 Plánování údržby	9
4.1.1 Výhledový plán údržby	10
4.1.2 Roční plán údržby.....	10
4.1.3 Operativní plán údržby	10
4.1.4 Měsíční plán údržby	11
4.2 Zabezpečení oprav vozidel	14
4.3 Technika používaná u ASC DUKLA	15
4.3.1 Osobní automobily	15
4.3.2 Mikrobusy.....	18
4.3.3 Autobusy.....	21
4.3.4 Přívěsy	23
4.4 Garážování a parková služba	24
5. Odborná příprava řidičů ve sportovním centru	25

5.1	Zdravotní způsobilost řidičů vozidel ozbrojených sil.....	25
5.1.1	Řidiči profesionálové.....	26
5.1.2	Řidiči referenti.....	26
5.2	Odborná způsobilost řidičů vozidel ozbrojených sil.....	26
5.2.1	Osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil.....	27
5.2.2	Pravidelné školení bezpečnosti práce k řízení vojenských vozidel.....	27
5.2.3	Školení před výjezdem do zahraničí.....	27
5.2.4	Zaškolení řidiče	28
6.	Vyhodnocování efektivnosti provozu vozidel sportovního centra.....	28
6.1	Vyhodnocení příkazů k použití.....	29
6.1.1	Kontrola správnosti a úplnosti vyplnění jízdních dokladů	29
6.1.2	Kontrola oprávněnosti výjezdů.....	29
6.2	Měsíční uzávěrka provozu	30
6.2.1	Vyhodnocení nadspotřeby PHM	30
6.2.2	Plnění přidělených norem provozu.....	31
7.	Závěr.....	32
	Seznam použité literatury	34
	Seznam použitých zkratk	34
	Seznam obrázků.....	36
	Seznam tabulek	36
	Seznam příloh	36

1. Úvod

Sport je vnímán jako veřejně prospěšná činnost, a to zejména díky svému významnému přínosu pro zdraví občanů, sociální integraci, rozvoji dobrovolnictví, a v našem případě také slouží k reprezentaci a propagaci státu. Mezi světově uznávané sportovce vychované armádou patří také olympijští vítězové, jako jsou poručík David Svoboda (moderní pětiboj), kapitánka Barbora Špotáková (atletika), Jaroslav Kulhavý (MTB cyklistika), Eva Samková (snowboardcross) nebo také Kateřina Neumannová (běh na lyžích).

Historie ASC DUKLA se začíná psát od 1. října 1948, kdy v čs. Armádě vznikl speciální útvar pro přípravu vojáků-vrcholových sportovců pod názvem Armádní tělocvičný klub (dále jen ATK). Po čtyřech letech název ATK mizí a armádní sport vystupuje od 1. června 1953 pod názvem Oddíl reprezentantů Ústředního domu armády a pod znakem ÚDA Praha (dále jen ÚDA). Snaha soustřeďovat a izolovat vrcholové sportovce v armádě vyústila v roce 1956 v rozpuštění Oddílu reprezentantů ÚDA a dnem 1. října 1956 byl zaveden jednotný název DUKLA.

Dne 1. září 1963 byl vytvořen nový vojenský útvar Armádní středisko Dukla Praha, jehož hlavním úkolem bylo zajistit podmínky pro soustavný a všestranný výkonnostní růst všech armádních sportovců. V letech 1963 – 1970 docházelo k postupnému soustřeďování jednotlivých druhů sportů do čtyř armádních středisek Dukla – v Praze (1963), Banské Bystrici (1967), Trenčíně (1969) a Liberci (1973).

1. října 1974 byla Armádní střediska Dukla přejmenována na Armádní střediska vrcholového sportu DUKLA (dále jen ASVS DUKLA) a vzniklo páté ASVS DUKLA v Olomouci, které bylo koncem 80. let minulého století převedeno pod ASVS DUKLA Liberec. Časté organizační změny v průběhu 70. a 80. let minulého století vyústily dnem 1. prosince 1991 v transformaci českých ASVS v jediné Armádní centrum tělesné výchovy a sportu DUKLA (dále jen ACSTVS DUKLA), zatímco ASVS DUKLA Banská Bystrica a ASVS DUKLA Trenčín zůstala zachována. K dalším úpravám struktury armádního vrcholového sportu došlo po rozdělení České a Slovenské Federativní Republiky na dva samostatné státy dnem 1. ledna 1993.

Dnem 1. ledna 1994 zaniká ACTVS a jediným výkonným orgánem pro zabezpečení přípravy ke státní sportovní reprezentaci v rozpočtové části rezortu Ministerstva obrany (dále jen MO) se stává ASC DUKLA, jehož armádní sportovní oddíly DUKLA (dále jen ASO DUKLA) jsou rozmístěny po území České republiky.

V Praze zůstává atletika, cyklistika, kanoistika a veslování, v Liberci lyžování, v Olomouci box a šerm, v Brně cyklistika, v Brandýse nad Labem vodní slalom, v Plzni sportovní střelba z kulových zbraní, v Hradci Králové sportovní střelba z brokových zbraní a v Prostějově parašutismus. V roce 2000 končí v Olomouci vazba boxerů a šermířů na ASC DUKLA.

V novém tisíciletí od 1. října 2001 je ASC DUKLA převedena přímo pod náměstka ministra obrany, čímž došlo ke snížení stupňů velení a zredukování řídicího aparátu. V rámci struktury ASC DUKLA došlo k podstatným změnám. Vzniká samostatný ASO DUKLA moderního pětiboje v Praze, který se odděluje od ASO DUKLA různé a ASO DUKLA brokové střelby v Hradci Králové se odděluje od ASO DUKLA sportovní střelby v Plzni.

Zabezpečení dopravy v Armádním sportovním centru je úkol velmi specifický a nelze na něj nahlížet jako na běžnou autodopravu, která je chápána ve smyslu výdělečné činnosti. Automobilová technika je využívána především k přepravě sportovců na soustředění a sportovní vystoupení. Vzhledem k délce některých sportovních akcí slouží technika nejen k přepravě, ale zároveň i jako technické zázemí. K tomu je třeba využívat speciální vybavení vozidel jako jsou přídavné topení, pračka, lednice, speciální nosiče na závodní kola, masérská místnost a jiné vybavení dle potřeb jednotlivých sportů.

2. Cíl práce a metodika

Cílem této práce je seznámení s fungováním dopravy v ASC DUKLA, která je součástí Armády ČR. Uvedu rozdílnosti mezi zabezpečením dopravy pro potřeby vrcholových sportovců a dopravou jako soukromou firmou. A také se zaměřím na několik oblastí nezbytných pro fungování dopravy v potřebách vrcholového sportu.

V první části se blíže zaměřím na způsoby plánování provozu a údržby techniky, což je nezbytné především z důvodu plánování rozpočtu celého rezortu Ministerstva obrany. Dále se zaměřím na techniku používanou ASC DUKLA k přepravě osob a materiálu.

V další části této práce uvedu způsob přípravy řidičů referentů a řidičů profesionálů, která je rozdělena na několik částí.

V poslední části se zaměřím na způsoby vyhodnocování provozu, kontrolu oprávněnosti výjezdů a sledování provozních ukazatelů.

Metodikou, kterou budu využívat, je především platná legislativa pro provoz vojenských vozidel, zákony České republiky pro provoz vozidel na pozemních komunikacích a také 10 let zkušeností, které jsem získal prací na pozici dispečera dopravy v ASC DUKLA.

3. Organizace dopravy ve sportovním centru

3.1 Všeobecné zásady použití pozemní vojenské techniky

Vozidla ozbrojených sil (dále jen VOS) jsou silniční motorová a přípojná vozidla opatřená vojenskou poznávací značkou (*Obr. č. 1*). Tato technika není vedena v registru vozidel, ale její evidenci má na starosti Hlavní velitelství vojenské policie - odbor dopravy. Pro provoz VOS je nejdůležitějším předpisem „SMĚRNICE PRO POUŽÍVÁNÍ POZEMNÍ VOJENSKÉ TECHNIKY AČR V MÍRU“ (Č.j.: 6272-2/2006/DP-3042) a dále zákon o provozu na pozemních komunikacích 361/2000 Sb., v aktuálním znění.

Použití VOS musí být prováděno v souladu s ročním plánem provozu vojenského zařízení (dále jen VZ), týdenním plánem použití vojenské techniky a materiálu (dále jen TPP-VTM), (Příloha č. 1), zveřejňovaném v denním rozkaze ředitele VZ a v neposlední řadě v samotném denním rozkaze ředitele.

Techniku lze použít výhradně s platným a vyplněným příkazem k použití techniky (Příloha č. 2a, 2b), provedenou kontrolou technického stavu, která se zapisuje do příkazu k použití techniky, dále s platným řidičským průkazem příslušné skupiny, osvědčením k řízení vozidel ozbrojených sil, platným školením k bezpečnosti práce řidiče VOS a zaškolením na daný typ vozidla.

Obr. č. 1: Vozidlo Š - Fabia Combi označeno vojenskou poznávací značkou



3.2 Plánování provozu

3.2.1 Výhledový plán provozu

Výhledový plán provozu je zpracováván na období následujících 5 let. V tomto plánu se zohledňuje předpoklad používání vozidel jednotlivými oddíly a funkcionáři. Předpoklad ujetých kilometrů vychází z potřeb oddílů, náročnosti daného sportu na zabezpečení přejezdů a statistik z minulých let. Výhledový plán slouží především k zabezpečení finančních prostředků na provoz vozidel. V tomto plánu není bohužel možné zohlednit přesuny některých vozidel mezi oddíly. Výhledový plán provozu se zasílá nadřízenému stupni ke schválení elektronickou formou dle plánu činnosti VZ na výcvikový rok.

3.2.2 Roční plán provozu

Roční plán provozu (*Příloha č. 3*) vychází z výhledového plánu provozu a zpřesňuje ho. Roční plán je odeslán ke schválení nadřízenému útvaru v prvním čtvrtletí roku současného na rok následující. Roční plán provozu obsahuje typ techniky, katalogové číslo materiálu, vojenskou poznávací značku, normy přidělených kilometrů a pohonných hmot, a motohodin po jednotlivých měsících. Po ukončení kalendářního roku dochází k vyhodnocení ročního plánu provozu a kontrole čerpání přidělených provozních ukazatelů. V případě nevyčerpání, či přečerpání přidělené normy, je dispečer povinen písemně tyto skutečnosti zdůvodnit.

3.2.3 Operativní plán provozu

Operativní plán provozu je generován ze schváleného ročního plánu provozu. Operativní plán provozu je průběžně upravován, zpravidla čtvrtletně, na základě ujetých kilometrů v předchozím čtvrtletí. Pokud je to třeba, lze převádět přidělené kilometry a palivo mezi jednotlivými vozidly. V rámci VZ je technika přerozdělována na základě nákupu nových vozidel. V tomto případě dochází k zařazení nové techniky nejprve do operativního plánu provozu a v dalším možném roce teprve do ročního plánu provozu a výhledového plánu provozu.

3.2.4 Týdenní plán použití vojenské techniky a materiálu

Trenéři a tajemníci jednotlivých sportovních oddílů a další osoby, požadující přepravu materiálu či osob, zasílají průběžně požadavkový list na dopravu (*Obr. č. 2*). Každý čtvrtek ve 12:00 je provedena uzávěrka požadavků na další kalendářní týden. Jednotlivě se rozdělují požadavky na osobní vozidla, mikrobusey a autobusy. Osobní vozidla jsou trvale přiřazena vedoucím jednotlivých oddělení k užívání. V jejich kompetenci je vozidla přidělovat svým zaměstnancům k vykonání služebních či pracovních cest. Mikrobusey jsou plánovány ke konkrétním přepravám sportovců a řídí je většinou sportovci, trenéři, případně tajemníci sportovního oddílu. Tato vozidla jsou určena především řidičům referentům. Autobusey jsou plánovány pro větší počet osob a zajišťují hromadnou přepravu sportovců na sportovní vystoupení, či výcvikové tábory. Na sportovních vystoupeních slouží autobus nejen k přepravě, ale zároveň jako šatna a technické zázemí pro sportovce. Například cyklistické

závody jsou většinou pořádány ve městech či obcích, kde není možné zajistit sportovcům jiné prostory.

Podle přijatých požadavkových listů je vytvořen TPP-VTM, který je předkládán řediteli vojenského zařízení ke schválení do pátku 14:00. TPP-VTM obsahuje údaje o přidělené technice a uživateli, tj. vojenskou poznávací značku, typ vozidla, přidělenou obsluhu, čas a místo přistavení, povolený směr jízdy, účel pracovní či služební cesty, velitele vozidla a rozsah platnosti výjezdu.

Obr. č. 2: Požadavkový list na výjezd vojenské techniky

Složka	
ŽÁDANKA o výjezd vozidla	
Žádám o přistavení (typ)	
Datum, hodina, místo:	
Směr jízdy	
Velitel vozidla	
Řidič	
Účel jízdy	
Počet přepravovaných osob	
z toho civilních osob	
Doba trvání jízdy: od	
: do	
PHM hraří:	
Parkování mimo vojenské objekty:	
_____	_____
datum	podpis žadatele

Týdenní plán provozu se tvoří zpracováním požadavků na dopravu pomocí tzv. Projektu WG999 (obr. č. 3). Požadavky se nejprve zadají do příslušné tabulky v databázi a poté je v libovolném internetovém prohlížeči Projektem WG999 vygenerována sestava týdenního plánu provozu včetně souvisejících sestav příkazů k jízdě.

Projekt WG999 je webová aplikace běžící na platformě ASP.NET, naprogramovaná v jazyku Visual Basic.NET a používající databázi MS Access. Pro snazší zpracovatelnost dat a nižší náročnost na počítačové znalosti uživatelů Projektu WG999 byla zvolena právě databáze MS Access oproti databázi určené primárně pro webové prostředí (MS SQL), přičemž nevýhody se při minimální zátěži webového serveru (IIS) neprojevují negativně. Projekt WG999 byl vytvořen z důvodu zastaralosti předchozího způsobu plánování pomocí aplikace

MS Word (týdenní plán provozu) a MS DOS (příkazy k jízdě), kde bylo nutné zadávat záznamy duplicitně a navíc výstupy z MS DOS nebylo možné vytisknout jinou než jehličkovou tiskárnou ve formátu A3 na perforovaný papír. V současné době je v provozu již třetí verze Projektu WG999 a na jeho vývoji se nadále pracuje. Mezi poslední změny patří např. automatické vygenerování dokladů spojených s provozem techniky v zahraničí, jako je například Erklärung platný pro Německo. (Příloha č. 4).

V budoucnu se počítá s integrací formulářů pro provedení sezónní přípravy techniky, rozšířením databáze pro vyhodnocení provozu a v návaznosti na to možnost tisku sestav vytíženosti techniky a řidičů do grafů. Postupné rozšiřování funkcí Projektu WG999 umožňuje jeho koncepcí již od počátku vývoje postavená na vhodných relacích v databázi (např. provázanost tabulek řidičů, techniky, evropských zemí i měst). Kvalitní praktická funkčnost Projektu WG999 je zajištěna spoluprací a připomínkováním všech zúčastněných pracovníků oddělení dopravy.

Obr. č. 3: Grafická podoba programu Projektu WG999

GENERÁTOR SESTAV

PLÁNOVANÉ VÝJEZDY

TÝDEN: 0
ROK: 2014

ZOBRAZIT PLÁN
ZOBRAZIT VŠECHNY PKP

POČET SLOUPCŮ: 5
ZOBRAZIT PODPISOVÝ ARCH

ASC DUKLA
vojenské zařízení 1373

Pod Juliskou 1, Praha 6, PSČ 160 44
tel: +420 973 203 805 / +420 973 216 624

GENERÁTOR SESTAV
SEZNAM TECHNIKY
KALENDÁŘ
NÁPOVĚDA
O PROJEKTU WG999
PLATNOST STK
PŘEHLED VMP

VÝJEZD MIMO PLÁN

SERIE / ČÍSLO PKP
ČÍSLO DR
PŘÍST. ČAS
PŘÍST. MÍSTO
VPZ

PLATNÝ OD: březen 2014
PLATNÝ DO: březen 2014

po	út	st	čt	pá	so	ne	po	út	st	čt	pá	so	ne
24	25	26	27	28	1	2	24	25	26	27	28	1	2
3	4	5	6	7	8	9	3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30	24	25	26	27	28	29	30
31	1	2	3	4	5	6	31	1	2	3	4	5	6

ŘIDIČ: Jirouch
VELITEL: Jirouch
ÚČEL POUŽITÍ

SMĚR JÍZDY
KONTROLA

ZVLÁŠTNÍ SDĚLENÍ

Projekt WG999 v 3.06 (build 64) © 2008 - 2014 Ivan Marik & IG999™

3.2.5 Příkaz k použití

Na základě schváleného a podepsaného TPP-VTM jsou generovány příkazy k použití techniky, dříve známé jako rozkazy k jízdě. Příkaz k použití je základním dokladem pro použití vozidla. Bez něj je jakákoli jízda přísně zakázána. Kontrolu příkazů k použití provádí vojenská dopravní policie, vedoucí referátu dopravy, dispečer dopravy a vedoucí logistiky. Kontrola příkazu k použití spočívá především v dodržování předepsaného směru jízdy. Jakákoli změna trasy musí být oznámena přímému nadřízenému a zapsána do „zvláštního sdělení“ na příkaz k použití. V opačném případě vojenská policie toto zjištění oznámí řediteli VZ k prošetření. Pokud uživatel nedokáže věrohodně vysvětlit důvod změny trasy, může to být považováno za neoprávněný výjezd vozidla. Příkaz k použití je zúčtovatelný jízdni doklad, který obsahuje veškeré potřebné informace pro řidiče k vykonání přepravního úkolu.

První část příkazu k použití (*Příloha č. 2a*) obsahuje zejména čas a místo přistavení techniky; hodnost, jméno a příjmení řidiče vozidla; hodnost, jméno a příjmení velitele vozidla, povolený směr jízdy, účel jízdy, datum platnosti příkazu k použití, místo pro záznam o vykonané kontrole technického stavu a oddíl „zvláštní sdělení“, kam se zapisují veškeré mimořádné události, změny směru jízdy, změny řidiče a objízdné trasy.

Druhá část příkazu k použití (*Příloha č. 2b*) je určena pro vyplnění údajů o jednotlivých jízdách. Řidič je povinen před zahájením jízdy vyplnit datum, místo odjezdu, cíl cesty, průjezdní místo na trase a čas výjezdu (*Příloha č. 5*). Po ukončení jízdy vyplní stav tachometru, čas dojezdu a správnost údajů stvrzuje podpisem velitel vozidla. Pokud není přidělen, je automaticky velitelem vozidla řidič.

3.2.6 Neplánovaný výjezd vozidla

Pokud dojde k potřebě mimořádné neplánované jízdy, odevzdává pověřený funkcionář požadavkový list o neplánovaný výjezd vozidla (*Obr. č. 4*) nejprve ke schválení vedoucímu oddělení logistiky a následně ke schválení řediteli VZ. Na základě schváleného neplánovaného výjezdu vozidla je vydán příkaz k použití techniky. Výjezd mimo plán musí být zveřejněn v denním rozkaze ředitele VZ.

Obr. č. 4: Požadavkový list na neplánovaný výjezd vozidla

Složka	
ŽÁDANKA	
o neplánovaný výjezd vozidla	
Žádám o přistavení (typ)	
Datum, hodina, místo:	
Směr jízdy	
Velitel vozidla	
Řidič	
Účel jízdy	
Počet přepravovaných osob	
z toho civilních osob	
Doba trvání jízdy: od	
: do	
PHM hradí:	
Parkování mimo vojenské objekty:	
Podpis žadatele	Podpis V OL-ZŘ OEL
_____	_____
datum	podpis ředitele ASC DUKLA

4. Zabezpečení provozuschopnosti vozidel ve sportovním centru

4.1 Plánování údržby

ASC DUKLA provozuje automobilovou techniku, u které by většina opravárenských činností musela být svěřena odborné dílně. V Armádě ČR ale došlo ke zrušení mnoha opravárenských jednotek a z tohoto důvodu jsou veškeré opravy prováděny v civilní síti autoservisů. Největší důraz je zde kladen na preventivní servisní prohlídky s označením ZÚ, TÚ1, TÚ2, které jsou prováděny v souladu s doporučením výrobce vozidla. Dále jsou prováděny zákonné technické prohlídky v souladu se zákonem č.56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. V kompetenci uživatele vozidla zůstala pouze povinnost kontroly technického stavu před výjezdem, po výjezdu a při přechodu techniky na sezónní provoz.

4.1.1 Výhledový plán údržby

Výhledový plán údržby je vytvářen v závislosti na výhledovém plánu provozu. Zpracovává se na 5 let stejně jako plán provozu. Každé vozidlo má dle předpisu výrobce stanoven servisní interval. Podle tohoto intervalu lze naplánovat počet servisních prohlídek po celou dobu výhledového plánu provozu. Výhledový plán provozu stanovuje počet zákonných technických prohlídek, servisních prohlídek, generálních oprav, revizí tlakových a elektrických zařízení. Výhledový plán údržby slouží především k zajištění finančních prostředků v adekvátní výši na údržbu vozidel. Plán je zpracován na úrovni VZ a následně odeslán elektronickou formou nadřízenému stupni spolu s výhledovým plánem provozu ke schválení dle plánu činnosti VZ na výcvikový rok.

4.1.2 Roční plán údržby

Roční plán údržby (*Příloha č. 6*) vychází z výhledového plánu údržby, který se upřesňuje o vyřazená nebo nově pořízená vozidla. Roční plán údržby je odeslán spolu s ročním plánem provozu ke schválení nadřízenému útvaru v prvním čtvrtletí roku současného na rok následující. Roční plán údržby obsahuje identifikační údaje techniky jako je katalogové číslo materiálu, typ techniky, skupina techniky, vojenská poznávací značka, zásoba pohonných hmot a ujetých kilometrů na daný rok a procentní souhrn plnění limitů. Po ukončení kalendářního roku dochází stejně jako v případě ročního plánu provozu k vyhodnocení a kontrole dodržování jednotlivých údržeb. V případě pozdního provedení prohlídek než stanovuje norma je dispečer povinen zdůvodnit pozdní provedení.

4.1.3 Operativní plán údržby

Operativní plán údržby vychází z ročního plánu údržby. V operativním plánu údržby jsou upřesněny události, které nelze stejně jako v případě operativního plánu provozu předpokládat a plánovat ročním, či výhledovým plánem údržby. Jedná se především o přesuny vozidel mezi jednotkami a oddíly, případně o nečekané vyřazování vozidel z důvodu poruchy nebo nehody. Operativní plán údržby je upřesňován průběžně na základě provedených oprav a údržeb.

4.1.4 Měsíční plán údržby

Měsíční plán údržby slouží především k samotné realizaci údržeb. Je vytvářen po uzavření měsíční uzávěrky provozu, která se provádí třetí pracovní den v měsíci. Měsíční plán je vytvářen na 45 dnů z důvodu rezervy pro provedení údržby. V měsíčním plánu je uvedeno více druhů údržby:

➤ **Kontrolní prohlídka**

Kontrolní prohlídku je povinen provést každý řidič před použitím techniky. Tato prohlídka je preventivní a slouží především k zabránění poškození techniky či životního prostředí. Její náplní je především:

- Kontrola osvětlení.
- Kontrola provozních náplní včetně úniku kapalin.
- Kontrola dotažení kol.
- Kontrola předepsaných dokumentů k vozidlu a dokumentů potřebných k řízení.

➤ **Údržba po použití**

Údržba po použití se provádí po ukončení používání techniky bez ohledu na počet odpracovaných provozních jednotek. Cílem je zkontrolovat stav techniky a její připravenost k dalšímu používání při dodržení zásad bezpečnosti provozu. Hlavní pozornost se věnuje provozně nejvíce namáhaným skupinám nebo skupinám přímo ovlivňujícím bezpečnost provozu. Údržbu po použití provádí řidič, osádka (obsluha). Je-li při výcviku organické jednotky použita technika, musí být v rozvrzích zaměstnání plánována doba na provedení údržby. Po ukončení údržby dozorčí parku převezme techniku od řidiče na místě určeném ke garážování (parkování). V případě parkování techniky mimo park vojenské techniky (například při služební cestě), zodpovídá za provedení údržby velitel osádky, obsluhy nebo řidič. Rozsah prací při údržbě je stanoven technologickými postupy pro konkrétní techniku v trvání dle typu techniky. Její náplní je především

- Kontrola osvětlení.
- Kontrola provozních náplní včetně úniku kapalin.
- Kontrola dotažení kol.

- Osádkou (obsluhou) a řidičem se s použitím výstroje a výbavy techniky odstraňují závady ohrožující další bezpečný provoz.
- Nelze-li osádkou závady odstranit nebo pokud byly na technice zjištěny poruchy, technika se vyřazuje z používání a vyžaduje se provedení opravy. Požadavek na provedení opravy a nezpůsobilost techniky k dalšímu používání oznámí řidič svému nejbližšímu nadřízenému [1].

➤ **Základní údržba**

Základní údržba (ZÚ) se provádí u techniky, která byla v používání. Provádí se dvakrát za měsíc, v rámci přípravy techniky k používání v letních nebo zimních podmínkách a při údržbě techniky po hromadném návratu jednotek ze cvičení. Používat techniku bez provedené ZÚ je zakázáno. Rozsah ZÚ je určen technologickými postupy pro daný typ techniky ve vojenských předpisech a průvodní dokumentaci k technice [1]. Základní údržba je na vozidlech prováděna dvakrát za měsíc. Jejím účelem je podrobná diagnostika vozidla, odstranění drobných závad a nahlášení závad, které je nutné řešit v servisu. Tuto prohlídku provádí osoba, které je vozidlo přiřazeno trvale k užívání.

➤ **Technická údržba (TÚ) č. 1, 2**

Technická údržba (TÚ) č. 1, 2 se provádí podle skutečně odpracovaného provozního ukazatele. Maziva se vyměňují podle norem jejich životnosti a na základě zjištěné kvality. Obsah, četnost a časové normy pro provedení TÚ č. 1, 2 jsou uvedeny ve vojenských předpisech nebo v průvodní dokumentaci techniky (technologické postupy pro daný typ techniky). TÚ provádí zásadně specialisté opravárenské jednotky za pomoci řidiče osádky (obsluhy) v dílenských prostorech opravárenské jednotky. Za včasnost vyžádání a předání techniky podle stanoveného termínu k provedení TÚ odpovídá velitel jednotky. TÚ potvrzuje velitel dílenské jednotky v příkazu k použití techniky a příslušné dokumentaci techniky s uvedením čísla příkazu k použití techniky a čísla zakázky podle „Knihy údržby a oprav“. TÚ techniky útvaru (zařízení, záchranného útvaru) se provádí nejméně jednou za kalendářní rok [1]. V podmínkách ASC DUKLA jsou tyto prohlídky prováděny výhradně v síti civilních autoservisů na základě platných výběrových řízení, a především dle nařízení výrobce vozidla. Zabezpečení odvozu vozidel k opravě a jejich návrat do autoparku má na starosti referát dopravy ASC DUKLA.

➤ **Technická kontrola**

Technické kontroly vozidel ASC DUKLA jsou prováděny v souladu se zákonem č.56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. V současné době provozuje ASC DUKLA tuto techniku:

- 8 ks autobusů zařazených do kategorie M3 u kterých je technická prohlídka provedena nejpozději ve lhůtě jednoho roku po zaregistrování silničního vozidla, a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách [2].
- 55 ks osobních vozidel zařazených do kategorie M1, kde je technická prohlídka prováděna nejpozději ve lhůtě čtyř let po prvním zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel, a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách dvou let [2].
- Pro přepravu lodí na výcvikové tábory a sportovní vystoupení oddílu kanoistiky a vodního slalomu jsou použity přívěsy kategorie O1 nebržděné, jejichž přípustná hmotnost nepřevyšuje 750 kg, kde jsou technické prohlídky prováděny nejpozději ve lhůtě šest let po zaregistrování silničního vozidla, a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let [2].
- Pro přepravu lodí oddílu Veslování a přepravu koní oddílu Moderního pětiboje jsou použity přívěsy kategorie O2, jejichž přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg, kde jsou technické prohlídky prováděny nejpozději ve lhůtě čtyř let po zaregistrování silničního vozidla do registru silničních vozidel, a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách dvou let [2].

Technické prohlídky jsou prováděny v síti civilních stanic technických kontrol a stanic měření emisí, které mají platné oprávnění pro tuto činnost. Na závěr TP, ME je vydán protokol o výsledku zkoušky s rozhodnutím, zda vozidlo je či není způsobilé provozu na pozemních komunikacích s vylepením kontrolní nálepky.

➤ **Přechod techniky pro použití v letním a zimním období**

Provádí se u techniky, u které je její provedení stanoveno vojenskými předpisy nebo v průvodní dokumentaci výrobce. U ostatní techniky rozsah přípravy a způsob jejího provedení stanoví náčelník logistiky útvaru (zařízení, záchranného útvaru). Příprava techniky pro použití v letním a zimním období (*Příloha č. 7,8*) je rozdělena do tří částí:

- Příprava osob.
- Příprava techniky.
- Příprava technologického zařízení dílen a parků vojenské techniky.

Rozsah prací je stanoven odbornými předpisy pro údržbu konkrétního typu techniky. Práce mimo předepsaný rozsah určuje nadřízené velitelství. Osoby, technika, parky a technologická zařízení se připravují podle rozkazu velitele útvaru (zařízení, záchranného útvaru). Technika se připravuje zpravidla po organických jednotkách. Technologické úkony stanovené pro přípravu techniky pro použití v letním období se dokončují do 30. 4., pro použití v zimním období do 31. 10. Tento termín lze výjimečně upravit nadřízeným velitelem, zejména v návaznosti na zabezpečení úkolů zahraničních misí, řešení krizového stavu a podle konkrétních klimatických podmínek. Přípravu technologického zařízení dílen a parků je možné provést i dodavatelským způsobem [1]. Řidiči ASC DUKLA provádí přípravu techniky na sezónní provoz zpravidla vlastními silami. Hlavní náplní sezónní přípravy techniky jsou především tyto body:

- Stav akumulátoru, spotřebičů a elektrické instalace.
- Stav palivové a chladicí kapaliny.
- Promazání spojů, doplnění maziv a olejové náplně.
- Kontrola technického stavu techniky a nářadí.
- Kontrola stavu a úplnosti autolékárničky.
- Přezutí pneumatik - provádí se ve smluvním autoservisu na základě termínů daných zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., v aktuálním znění.

4.2 Zabezpečení oprav vozidel

Zabezpečení oprav automobilové techniky u ASC DUKLA je prováděno na základě výběrových řízení. Pro každou značku vozidel vyhlášíme zvláštní výběrové řízení, jehož přílohou je tabulka nejčastějších oprav a prohlídek, které se na vozidlech provádějí. Zájemce o výběrové řízení uvede ceny jednotlivých úkonů, které jsou poté sečteny. Výslednou cenu poté zadá do příslušného pole v elektronickém formuláři a nabídku tímto odešle. Po uzavření výběrové řízení počítač vyhodnotí výherce na základě výsledné ceny. Jako jedno z omezení

udáváme dostupnost servisu od VZ a také rychlost příjmu vozidla do opravy. Tato výběrová řízení provádíme pro každý náš odloučený ASO zvlášť, aby řidiči nemuseli jezdit k provedení oprav vozidel do jiných měst, což by bylo neefektivní.

4.3 Technika používaná u ASC DUKLA

Pro potřeby vrcholového sportu zabezpečovaného ASC DUKLA používáme 92ks automobilové techniky. Převážně jsou to osobní vozidla kategorie M1 combi pro přepravu sportovců na sportovní vystoupení a výcvikové tábory. Tato vozidla rozdělujeme na vozidla osobní a mikrobusey z důvodu využití pro potřeby sportovců.

Osobní vozidla používají sportovci výjimečně, pokud jedou na individuální závody, např. atleti. Případně pokud dojíždí fyzioterapeuti za sportovci do místa závodů nebo soustředění.

Sportovci nejvíce využívaná vozidla jsou mikrobusey. Používáme mikrobusey pro devět lidí včetně řidiče. Tato vozidla se pro přepravu sportovců osvědčila nejvíce. Ve srovnání s osobními vozidly jejich provoz není ekonomicky náročnější. Dají se snadno upravit pro potřeby jednotlivých sportů a mnohdy slouží nejen k přepravě osob, ale i jako jejich jediné zázemí v místě závodů.

Pro přepravu závodních lodí oddílu kanoistiky, veslování a vodního slalomu používáme přívěsy pro přepravu lodí kategorie O1 a O2.

K zabezpečení sportovních akcí materiálem, jako jsou trenažéry, zábrany pro vstup osob, překážky pro běh přes překážky, nebo například přeprava palet s pitným režimem využíváme vozidla kategorie N1 a jedno vozidlo kategorie N2.

4.3.1 Osobní automobily

K zabezpečení činnosti sportovců využívají trenéři převážně osobní vozidla. Největší zastoupení mají vozidla Škoda Fabia a Škoda Octavia.

Pro potřeby logistického zabezpečení je určen především osobní silniční automobil malé střední třídy s prodlouženou zádí určený především pro přepravu osob, osobních věcí a drobného nákladu po silnici a na nezpevněných vozovkách Škoda Fabia Combi [3].

Technická data:

- Délka	4 325 mm
- Šířka	1 646 mm
- Výška při pohotovostní hmotnosti	1 495 mm
- Světlná výška při celkové hmotnosti vozidla	120 mm
- Rozvor náprav	2 462 mm
- Rozchod přední nápravy	1 435 mm
- Rozchod zadní nápravy	1 424 mm
- Objem zavazadlového prostoru	426 dm ³
- Pohotovostní hmotnost	1 170 – 1 260 kg
- Užitečná hmotnost	515 kg
- Celková hmotnost	1 605 – 1 695 kg
- Maximální rychlost	162 – 197 km/h
- Palivová nádrž	45 litrů, z toho rezerva 5 litrů
- Spotřeba paliva kombinovaná	4,8 – 7,7 litrů/100km
- Počet válců	4 (případně 3) v řadě
- Objem motoru 1,4/ 1,9/ 2,0	1 390/ 1 896/ 1 984 cm ³
- Maximální výkon	47 – 84 kW
- Hmotnost přívěsu – brzd. / nebrzd.	750 1000/ 450 – 500 kg
- Povolené svislé zatížení závěsného zařízení	50 kg

Některá vozidla jsou využita jako speciální doprovodné vozy při tréninku a závodech ASO DUKLA cyklistiky a ASO DUKLA Brno (*Obr. č. 5*). Tato vozidla jsou provozována ve speciálním režimu, kdy je zapotřebí velmi časté řazení rychlostních stupňů 2 a 3 a průměrná rychlost za závodníky dosahuje cca 50 km/h. V tomto režimu se nejvíce osvědčila vozidla s automatickou převodovkou.

Obr. č. 5: Vozidlo Š - Fabia Combi oddílu dráhové cyklistiky DUKLA Brno



Druhým nejvíce zastoupeným osobním vozidlem používaným ASC DUKLA je osobní silniční automobil nižší střední třídy s prodlouženou zádí určený především pro přepravu osob a nákladu na delší vzdálenosti Škoda Octavia Combi [3].

Technická data:

- Délka	4 572 mm
- Šířka	1 769 mm
- Výška při pohotovostní hmotnosti	1 486 mm
- Světlá výška při celkové hmotnosti vozidla	140 mm
- Rozvor náprav	2 578 mm
- Rozchod přední nápravy	1 539 mm
- Rozchod zadní nápravy	1 528 mm
- Objem zavazadlového prostoru	580 dm ³
- Pohotovostní hmotnost	1 245 – 1 350 kg
- Užitečná hmotnost	660 kg
- Celková hmotnost	1 905 – 2 010 kg
- Maximální rychlost	169 – 212 km/h
- Palivová nádrž	55 litrů, z toho rezerva 5 litrů
- Spotřeba paliva kombinovaná	5,1 – 7,6 litrů/100km
- Počet válců	4 v řadě
- Objem motoru 1,6/ 1,9/ 2,0	1 595/ 1 896/ 1 968 cm ³

- Maximální výkon 55 – 103 kW
- Hmotnost přívěsu – brzd. / nebrzd. 1 500 – 1 500/ 700 – 700 kg
- Povolené svislé zatížení závěsného zařízení 75 kg

V současné době jediným zástupcem vozidla Škoda Octavia Combi s automatickou převodovkou je automobil ASC DUKLA cyklistiky (Obr. č. 6). Vozidlo Škoda Octavia Combi s automatickou převodovkou se nejvíce osvědčilo pro specifický provoz oddílu cyklistů.

Obr. č. 6: Vozidlo Š - Octavia Combi oddílu silniční cyklistiky DUKLA



4.3.2 Mikrobusy

Nejvíce zastoupenou skupinou vozidel používaných ASC DUKLA jsou mikrobusy. V současné době náš vozový park tvoří 26 mikrobusů značek Volkswagen Transporter, Volkswagen Crafter, Fiat Ducato, Fiat Scudo a Peugeot Boxer. Většina mikrobusů je nastálo přidělena konkrétním sportům. Při nákupu nových vozidel se nejprve odevzdává textová specifikace konkrétního vozidla podle požadavku trenéra a šéftrenéra. Ta je dále projednána a schválena vedením ASC DUKLA a postupuje se nadřizovanému útvaru. V těchto specifikacích jsou konkrétní podmínky na užívání a výbavu vozidla.

Nejlepším příkladem speciálního mikrobusu je vozidlo Volkswagen Crafter (*Obr. č. 7*) ASO DUKLA cyklistiky. Speciální výbava spočívá již v samotném rozdělení vozidla na jednotlivé části. V zadní části je pevně oddělený přepravní prostor pro kola a nářadí (*Příloha č. 9*). V prostřední části (*Příloha č. 10*) jsou demontovatelné sedačky. Po demontáži tento prostor slouží jako masérna a prádelna. V této místnosti je vestavěná pračka a přenosný masérský stůl. Přední část vozidla slouží pro samotnou přepravu osob.

Technická data:

- Délka	6 945 mm
- Šířka	1 993 mm
- Výška	2 725 mm
- Rozvor náprav	4 325 mm
- Provozní hmotnost	3 160 kg
- Užitečná hmotnost	340 kg
- Celková hmotnost	3 500 kg
- Maximální rychlost	158 km/h
- Palivová nádrž	100 litrů, z toho rezerva 10 litrů
- Spotřeba paliva kombinovaná	11,9 litrů/100km
- Počet válců	5 v řadě
- Objem motoru 2,5	2 461 cm ³
- Maximální výkon	120 kW
- Hmotnost přívěsu – brzd. / nebrzd.	2000/2000 750/750 kg
- Povolené svislé zatížení závěsného zařízení	100 kg

Obr. č. 7: Vozidlo Volkswagen Crafter oddílu silniční cyklistiky DUKLA



Nejvíce využívaná vozidla pro přepravu sportovců jsou mikrobusy Peugeot Boxer. Tyto vozy jsou vzhledem k velikosti zavazadlového prostoru využívány zejména na větší vzdálenosti. Výcvikové tábory mnohdy probíhají v zahraničí. Pokud na takový výcvikový tábor jede 8 sportovců s trenérem, tak je přeprava jejich zavazadel a sportovního náčiní poměrně problematická. Pro takové případy využíváme tato vozidla s střešní nosič. Jedno z takových vozidel využívá i Jaroslav Kulhavý, olympijský vítěz z Londýna v roce 2012. I toto vozidlo je upraveno tak, aby mohlo sloužit jako technické zázemí pro oddíl Cross Country cyklistiky a zároveň pro přepravu osob na závody (Obr. č. 8).

Technická data:

- Délka	5 413 mm
- Šířka	2 050 mm
- Výška	2 524 mm
- Rozvor náprav	3 450 mm
- Provozní hmotnost	2 504 kg
- Užitečná hmotnost	796 kg
- Celková hmotnost	3 300 kg
- Maximální rychlost	166 km/h
- Palivová nádrž	90 litrů, z toho rezerva 10 litrů

- Spotřeba paliva kombinovaná 10,2 litrů/100km
- Počet válců 4 v řadě
- Objem motoru 3,0 2 999 cm³
- Maximální výkon 130 kW
- Hmotnost přívěsu – brzd. / nebrzd. 2500/2500 750/750 kg
- Povolené svislé zatížení závěsného zařízení 100 kg

Obr. č. 8: Vozidlo Peugeot Boxer oddílu Cross Country cyklistiky DUKLA



4.3.3 Autobusy

K zabezpečení přepravy většího počtu sportovců na sportovní vystoupení, výcvikové tábory, mezinárodní reprezentační akce a jiné účely, kde nelze použít mikrobuses, používáme autobusy převážně značek Karosa a Iveco (*Příloha č. 11*). V minulém roce nám byl přidělen bezúplatným převodem v rámci Armády ČR jeden autobus Bova Futura. Všechny autobusy jsou vybaveny ABS, ASR, klimatizací, nezávislým topením, televizí s DVD v prostoru pro cestující a dalšími komfortními prvky. Toto je důležité zejména při přepravě osob na sportovní vystoupení. V hlavní sezóně oddílu atletiky jsou prakticky každý víkend jednodenní závody po celé republice. V praxi to znamená okolo 9-10h ranní odjezd na místo závodů, příjezd na místo závodů okolo 12-13h a následně závody, po kterých sportovci ihned odjíždí zpět do místa posádky. Pokud sportovci stráví 4h jízdy v autobusu při teplotě mnohdy přesahující 35°C, tak se to projeví na jejich výkonech, bohužel v negativním slova smyslu. V dnešním sportovním světě je rozdíl mezi časem vítěze (např. v běhu) a poraženého tak

nepatrný, že pro potřeby vrcholového sportu světové úrovně je třeba brát v potaz i takové „drobnosti“ jako je přeprava osob na závody a celková pohoda týmu.

Pro vnitrostátní přepravu sportovců používáme většinou autobusy Karosa LC 936XE (Obr. č. 9). Karosa LC 936 je zájezdový autokar, který je určený pro přepravu cestujících na dlouhé vzdálenosti. Splňuje požadavky na vyšší standard pro provoz na středních a dlouhých trasách. Autobus je standardně vybavený klimatizací typu THERMO KING MRT I. Karoserie je polosamonosné konstrukce, sešroubovaná do formy skeletu opatřeného pozinkovaným plechem. Hnací jednotkou je vznětový, přeplňovaný motor Renault [3].

Technická data:

- Délka	11 320 mm
- Šířka	2 500 mm
- Výška při pohotovostní hmotnosti	3 195 mm
- Světlá výška při celkové hmotnosti vozidla	185 mm
- Rozvor náprav	5 600 mm
- Pohotovostní hmotnost	12 000 kg
- Užitečná hmotnost	6000 kg
- Celková hmotnost	18 000 kg
- Maximální rychlost	100 km/h
- Palivová nádrž	350 litrů
- Spotřeba paliva kombinovaná	28 l/100km
- Počet válců	6 v řadě
- Objem motoru 1,6/ 1,9/ 2,0	9 834 cm ³
- Maximální výkon	217 kW
- Hmotnost přívěsu – brzd. / nebrzd.	1 600 / 750 kg

Obr. č. 9: Karosa LC936 XE pro přepravu sportovců DUKLY



4.3.4 Přívěsy

Přívěsy pro přepravu lodí a koní využívají Armádní sportovní oddíly kanoistiky, veslování, vodního slalomu a moderního pětiboj. Oddíl kanoistiky a vodního slalomu využívá malých nebrzděných přívěsů, které je možné řídit s řidičským oprávněním skupiny B, které opravňuje jeho držitele řídit soupravu do 3 500 kg. Oddíl veslování používá přívěs větší, na který je potřeba řidičské oprávnění skupiny BE. Je to dáno především rozměry lodí. Osmiveslice je dlouhá cca 18m podle typu (*Příloha č. 12*). Loď se při transportu rozebírá na dvě části o velikosti cca 13 a 5 metrů, ale i tak je nutné použít velký přívěs (*Obr. č. 10*).

Technická data:

- Délka	12 000 mm
- Šířka	2 000 mm
- Výška	2 850 mm
- Rozvor náprav	5 400 + 710 mm
- Pohotovostní hmotnost	720 kg
- Celková hmotnost	1 500 kg
- Maximální rychlost	80 km/h

Obr. č. 10: Přívěs pro přepravu lodí oddílu veslování



4.4 Garážování a parková služba

Služební vozidla parkují podle zvláštních interních normativních aktů. Parkování mimo park vojenské techniky může povolit služební orgán pouze se souhlasem provozovatele, a to za podmínek, že služební vozidlo je vybaveno aktivním elektronickým a mechanickým zabezpečovacím zařízením, která jsou na sobě nezávislá. Je-li předem známo, že služební vozidlo bude v noci parkovat v místě, ve kterém není vojenská posádka, je nutno tuto skutečnost vyznačit v žádosti o přidělení služebního vozidla [1].

ASC DUKLA parkuje vozidla v autoparcích nejbližších kasáren Armády ČR. Pokud to není možné, nebo je to povoleno nařízením ředitele, pak je možno parkovat přímo v místě oddílu, například v loděnici, kde sídlí oddíl kanoistiky a veslování. Většina vozidel je garážována v krytých garážových stáních se stálým dozorem.

Při schválení výjezdu vozidla je vystaven příkaz k použití techniky, se kterým si řidič přebírá klíče od vozidla u stálé služby (v kasárnách je to dozorcí autoparku). S platnými dokumenty poté přebírá vozidlo v autoparku u parkové služby. Po kontrole technického stavu řidič zjištěný stav zaznamená do příkazu k použití a je mu umožněno opustit autopark.

Při návratu do autoparku nejprve řidič nahlásí vjezd stálé obsluze autoparku, která zaznamená vjezd vozidla a osob do systému, případně do knihy výjezdů. Poté řidič vozidlo doplní PHM a provede kontrolu vozidla po výjezdu včetně zápisu všech závad do příkazu k použití. Následně vozidlo umyje, vyčistí interiér a odevzdává ho parkové službě. Mimo pracovní dobu je řidič povinen vozidlo zaparkovat do garáže sám a klíče poté odevzdává stálé službě.

Pokud je autopark vojenské techniky vzdálen od samotné jednotky či oddílu, určuje ředitel svým denním rozkazem, případně týdenním plánem k použití vojenské techniky a materiálu hotovostní vozidlo, které slouží k zabezpečení jednotky. Od hotovostního vozidla, parkovaného mimo park vojenské techniky jsou klíče od vozidla a příkaz k použití techniky uloženy u dozorčího orgánu, případně velitele hotovostní jednotky, pro kterou je vozidlo určeno. Řidiči hotovostního vozidla stanovuje úkol příslušný dozorčí orgán nebo velitel hotovostní jednotky [1]. Řidič v tomto případě přebírá a odevzdává klíče od vozidla a příkaz k použití techniky od dozorčího jednotky.

5. Odborná příprava řidičů ve sportovním centru

Příprava řidičů a bezpečný provoz vozidel ozbrojených sil je jedním z prvořadých úkolů všech součástí Armády ČR. U každého vojenského útvaru, vojenského zařízení a vojenského záchranného útvaru je určen koordinátor přípravy řidičů. Koordinátor přípravy řidičů je odborně připravená osoba odpovědná za plánování, organizování, provádění, řízení, vyhodnocování, kontrolování a koordinování přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil u útvaru v rozsahu stanoveném tímto odborným pokynem. Každá tato osoba je povinna absolvovat jednou za dva roky školení koordinátorů přípravy řidičů, organizované Institutem dopravní výchovy Armády ČR [4].

5.1 Zdravotní způsobilost řidičů vozidel ozbrojených sil

Zdravotní prohlídka řidičů ozbrojených sil se rozděluje podle pracovního zařazení dané osoby a druhu prohlídky. Podle pracovního zařazení rozdělujeme řidiče vozidel ozbrojených sil do těchto skupin:

- Řidič profesionál.
- Řidič referent.
- Řidič aktivní zálohy (u ASC DUKLA nejsou).

Zdravotní prohlídky dělíme do tří skupin:

- Vstupní prohlídka.
- Periodická prohlídka.
- Zdravotní prohlídka k rozšíření osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil.

5.1.1 Řidiči profesionálové

Řidiči – profesionálové a řidiči aktivní zálohy musí splňovat podmínky zdravotní způsobilosti, které jsou stanoveny zákonem č. 361/2000 Sb., zákonem č. 219/1999 Sb., vyhláškou č. 277/2004 Sb., vyhláškou č. 103/2005 Sb., a články 1.2.3, 1.3 a 1.4 tohoto Pokynu. Řidič – profesionál občanský zaměstnanec nemůže být posuzován dle vyhlášky č. 103/2005 Sb., ale musí splňovat stejná zdravotní kritéria jako řidič – profesionál voják z povolání. Řidič – profesionál a řidič aktivní zálohy musí být [4]:

- a) Zdravotně způsobilý k řízení motorového vozidla.
- b) Zdravotně způsobilý k řízení vozidla ozbrojených sil.

5.1.2 Řidiči referenti

Řidiči referenti mají podmínky zdravotní způsobilosti podle § 82 a § 87, odst. 3, zákona č. 361/2000 Sb.

Všichni řidiči, kteří absolvují zdravotní prohlídku, jsou povinni přinést „posudek o zdravotní způsobilosti“ a „posudek o zdravotní způsobilosti řidiče vozidel ozbrojených sil“ (*Příloha č. 13*) pověřené osobě, která kopii posudku založí ke kartě řidiče vozidel ozbrojených sil. Řidiči jsou povinni mít tato potvrzení při řízení služebních vozidel u sebe.

5.2 Odborná způsobilost řidičů vozidel ozbrojených sil

Odborná způsobilost k řízení vozidel ozbrojených sil se prokazuje příslušným řidičským oprávněním vyznačeným v řidičském průkazu dle zákona č. 361/2000 Sb.,

v aktuálním znění a osvědčením k řízení vozidel ozbrojených sil (dále jen OŘVOS). Při řízení vozidla ozbrojených sil musí mít jeho řidič OŘVOS u sebe.

OŘVOS je platné pouze s příslušným řidičským průkazem. Před řízením konkrétního typu VOS v rámci příslušné skupiny OŘVOS musí být řidič na daný typ vozidla zaškolen v rozsahu stanoveném tímto pokynem [4]. Dále musí všichni řidiči procházet každoročně školením řidičů vozidel ozbrojených sil.

5.2.1 Osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil

Osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil je nový název pro dříve vydávaný vojenský řidičský průkaz, který opravňuje jeho majitele k řízení vozidel v majetku Armády ČR. Příprava řidičů k získání OŘVOS probíhá formou kurzu u vojenské autoškoly. V tomto kurzu se řidiči detailně seznámí s pravidly pro použití vozidel ozbrojených sil, naučí se vyplňovat potřebné dokumenty, seznámí se se změnami všech příslušných zákonů a důraz je také kladen na teorii bezpečné jízdy či defenzivní jízdu.

5.2.2 Pravidelné školení bezpečnosti práce k řízení vojenských vozidel

Školení k bezpečnosti práce řidičů je v rozsahu 4 hodin a všichni řidiči, kteří používají VOS, jsou povinni se ho zúčastnit. Dále se tohoto školení musí zúčastnit řidiči, kteří používají soukromá vozidla k pracovním a služebním cestám. Školení se zaměřuje především na novely všech zákonů týkajících se provozu vozidel na pozemních komunikacích, dále také na teorii bezpečné jízdy, defenzivní jízdu, rozbor nehodovosti a první pomoc. Novinkou, kterou Armáda ČR zavádí, je tzv. e-learning, kdy řidiči mohou absolvovat školení dle svých časových možností a zapotřebí k tomu bude pouze počítač připojený do sítě internet.

5.2.3 Školení před výjezdem do zahraničí

Pokud je řidič vyslán na pracovní cestu do zahraničí, musí být provedeno doplňkové školení v rozsahu dvou vyučovacích hodin, ve kterých je podrobně seznámen s odlišnostmi v provozu na pozemních komunikacích dané země, případně zemí. Školení se provádí před prvním výjezdem řidiče do dané země.

5.2.4 Zaškolení řidiče

Cílem zaškolení je seznámit řidiče s obsluhou, technikou jízdy, odstraňováním závad a údržbou jiného typu vozidla, než na který byl již dříve vycvičen (zaškolen). Zaškolení řidiče VOS na jiný typ vozidla lze provádět pouze v rámci skupin, které má řidič vyznačeny v OŘVOS. Při zaškolení musí řidič prokázat bezpečné ovládání vozidla ve specifických podmínkách jeho používání. Absolvování zaškolení se zveřejňuje v rozkaze velitele a zaznamená se do Evidenční karty řidiče VOS. Zaškolení řidiče provádí osoba, která je držitelem OŘVOS odpovídající skupiny a je zaškolená na daný typ vozidla.

Zaškolení není nutno provádět na vozidlo podobné typu vozidla, pro které již byl řidič zaškolen (např. z Felicie na Fabii, z T-815 4x4 na T-815 8x8). Zaškolení na přípojné vozidlo se provádí v potřebném rozsahu podle složitosti jeho konstrukce, ovládání a podmínek používání [4].

6. Vyhodnocování efektivity provozu vozidel sportovního centra

Vyhodnocování efektivity provozu vozidel probíhá průběžně na základě odevzdaných příkazů k použití techniky. Kontroluje se především plnění plánu provozu, plnění plánu údržby, dodržování servisních intervalů, hospodárnost a oprávněnost použití techniky, využívání jednotlivých vozidel, nákladovost vozidel v závislosti na stáří a proběhu kilometrů.

Jednou z uvažovaných možností zvýšení efektivity provozu je GPS sledování vozidel a elektronická kniha jízd. Po vypracování zprávy o možnosti využití GPS systému do vozidel ASC DUKLA jsme zjistili, že náklady na instalaci a provoz tohoto zařízení jsou velmi vysoké a jejich návratnost velmi malá a nejistá.

- Cena za jednu GPS jednotku byla v době nabídky včetně instalace v rozmezí 7 500 až 10 000 Kč.
- Cena měsíčního paušálu za využití služeb cca 500 Kč na jedno vozidlo.
- Počáteční investice je tedy v rozmezí 600 000 – 800 000 Kč.
- Měsíční náklady na využití služeb cca 40 000 Kč tj. 480 000 Kč za rok.

Vzhledem ke zjištěným skutečnostem jsme se rozhodli tento systém do vozidel nepořizovat. V ASC DUKLA jsou vozidla použita velmi specificky. Nejedná se o podnikatelskou činnost určenou k produkování zisku. Provoz vozidel je kontrolován velmi důkladně. Každou jízdu vozidla nařizuje vedoucí pracovník, případně tajemník oddílu. Prověřujeme délku trasy vozidel s vykázaným provozem, a proto jsou možnosti pro neoprávněné využití techniky minimální. V pravidelných intervalech provádí vojenská policie hloubkovou kontrolu příkazů k použití. Z těchto důvodů jsme došli k závěru, že sledování vozidel GPS systémem by bylo nákladné a nepřineslo by požadované úspory.

6.1 Vyhodnocení příkazů k použití

Po návratu ze služební cesty odevzdává řidič příkaz k použití techniky odpovědným pracovníkům a ti následně kontrolují, jestli bylo vozidlo použito účelně, hospodárně a v souladu s předpisy pro provoz vozidel ozbrojených sil. Kontrola se zaměřuje na několik oblastí.

6.1.1 Kontrola správnosti a úplnosti vyplnění jízdních dokladů

Po odevzdání příkazu k použití techniky je prvně zkontrolováno správné vyplnění všech příslušných řádků. Kontroluje se návaznost proběhu kilometrů mezi jednotlivými příkazy k použití. Zaměřujeme se na provádění všech prohlídek a kontrol techniky, na zjištěné závady na vozidlech a na dodržování předepsaného způsobu vyplňování. Poté jsou kontrolovány jednotlivé výjezdy. Příkaz k použití je zúčtovatelný úřední dokument, který je po vyhodnocení archivován po dobu tří let.

6.1.2 Kontrola oprávněnosti výjezdů

Kontrola se zaměřuje především na dodržení předepsaného směru jízdy. Na přední straně příkazu k použití je uveden směr jízdy a ten je řidič povinen dodržet. V případě změny tohoto směru musí řidič neprodleně jakoukoli změnu zapsat do příkazu k použití a uvést kdo změnu nařídil, případně na základě čeho tak musel učinit.

V příkazu k použití se zaznamenává údaj „odkud – přes – kam“ u každé jízdy. Např.

- „Generála Píky 1 – Vinohradská – Generála Janouška 1“
- „Generála Píky 1 – D1 – Olomoucká 120, Brno“

Na základě těchto údajů můžeme provést kontrolu trasy. K tomu se využívá většinou internetový mapový prohlížeč, jako jsou Google maps, případně mapy na stránkách www.mapy.cz

Pokud jsou zjištěny odchylky od trasy v počtu ujetých kilometrů a výsledných kilometrů z mapových podkladů, je řidič vyzván k podání vysvětlení, proč tomu tak je. Pokud jsou odchylky zanedbatelné a tvoří rozdíl několika málo kilometrů, považuje se to za nájezd např. při hledání vhodného místa na zaparkování. Pokud je však nájezd kilometrů velmi rozdílný a řidič nevysvětlí důvod rozdílu, je předán k řešení jeho nadřízenému a ten rozhodne o případné náhradě škody. Takovým to jízdám se říká „černé jízdy“ a na ty se kontrola zaměřuje nejvíce.

6.2 Měsíční uzávěrka provozu

Po vyhodnocení příkazu k použití jsou všechny potřebné údaje zapsány do souhrnného výkazu (*Tabulka č. 1*), ve kterém je uvedeno datum jízdy, číslo příkazu k použití, ujetá vzdálenost, načerpané PHM, normovaná spotřeba a úspora či nadspotřeba. Tento souhrn je jednou měsíčně uzavřen a odevzdán ke zpracování do informačního systému logistiky, ve kterém jsou vozidla evidována. Pomocí tohoto systému je možné provádět kontrolu používání techniky z pozice nadřízeného stupně pro potřeby Armády ČR.

6.2.1 Vyhodnocení nadspotřeby PHM

U každého vozidla je stanovena norma provozu PHM. Tato norma je stanovena na základě údaje udávaného výrobcem vozidla. Ke stanovení správné normy je však zapotřebí vozidlo vyzkoušet osobně v provozu a k tomu slouží provedení několika zkušebních jízd, kdy jsou zaznamenávány údaje o množství dotankovaného paliva, údaj na palubním počítači vozidla a počet ujetých kilometrů.

Při této kontrole dochází k výpočtu spotřeby paliva na základě uvedeného proběhu kilometrů a množství doplněných provozních hmot. Vypočtená hodnota je porovnána s hodnotou normovanou a v případě rozdílu je řidič vyzván k podání vysvětlení. Skutečná a normovaná spotřeba paliva se může lišit v závislosti na podmínkách provozu daného vozidla. Pokud je vozidlo provozováno v městském provozu, v zimním provozu nebo k tažení lodí kde je použit přívěs, je spotřeba rozdílná. Pokud dochází u některých vozidel pravidelně k nadspotřebě, jsou provedeny zkušební jízdy s vozidlem a případně je provedena diagnostika vozidla v servisu.

6.2.2 Plnění přidělených norem provozu

Na základě zpracovaného ročního plánu provozu jsou přiděleny normy provozu a údržby jednotlivým vozidlům. Každý měsíc po provedení měsíční uzávěrky provozu jsou veškeré informace o proběhu kilometrů, spotřebě PHM a provedené údržbě vozidel zapsány do informačního systému, kde dochází ke kontrole přidělené normy provozu se skutečností. Na základě tohoto může dispečer normy upravit či přerozdělit, ale pouze do výše přiděleného limitu.

Po ukončení výcvikového roku jsou provedeny kontroly dodržení ročního plánu provozu, kontroly provádění údržeb a technických prohlídek. V případě překročení nebo nesplnění předepsaných norem provozu musí dispečer vypracovat zprávu, ve které musí zdůvodnit, proč dochází k neplnění norem provozu.

Tabulka č. 1: Souhrnné zpracování výkazu provozu

datum	číslo JR	celkem KM	Vydané množství PHM v litrech					Norma 10L / 100 KM				Stav KM
			Automobilní benzin	Motorová nafta	Motorový olej	Převodový olej	AD Blue	normovaná spotřeba	úspora	Skutečná spotřeba	nadspotřeba	
												131236
2. 1. 10	3544	162		15				16	1	9		131398
3. 1. 10	3552	54		5				5	0	9		131452
5. 1. 10	3545	534		55				53	0	10	2	131986
6. 1. 10	3567	339		30				34	4	9		132325
7. 1. 10	3570	264		25				26	1	9		132589
21. 1. 10	3630	133		10				13	3	8		134256
22. 1. 10	3637	122		10				12	2	8		134378
25. 1. 10	3645	548		60				55	0	11	5	134926
Celkem ujeto		2156	0	210	0	0	0	214	11 4		7 0	135400

7. Závěr

Cílem této práce bylo seznámení s Armádním sportem, se specifickou problematikou používání vozidel pro potřeby vrcholového sportu a v neposlední řadě snahou ukázat, proč na potřeby vrcholového sportu v rámci Armády ČR nelze aplikovat většinu opatření, která by použil podnikatel, kterému vozidla musí produkovat finanční výnos.

V podnikatelském sektoru je vozidlo pracovní nástroj, u kterého je základní předpoklad produkce zisku. Vozidla určená k podnikání mají značný proběh kilometrů. Většina těchto vozidel má po 4 letech provozu ujetu přes 200 000 kilometrů, některá i mnohem více. Autobusy používané soukromým dopravcem jsou mnohdy vytěžovány na hranici únosnosti, kdy se na vozidle střídá více řidičů. Zabezpečení vrcholového sportu automobilní technikou je v tomto specifické. Není zde účelem maximalizace finančního zisku, ale vytvoření optimálních podmínek pro činnost sportovců. Výsledkem (ziskem) jsou v tomto případě medaile, které sportovci DUKLY pravidelně přivázejí ze sportovních akcí.

Při popisu hodnocení úrovně zabezpečení dopravy jsem vycházel z několika oblastí. Poukázal jsem zde na hlavní oblasti vrcholového sportu, kde je potřeba kvalitního zabezpečení dopravy. Vycházel jsem ze všech platných předpisů a nařízení, kterými se musíme jako VZ řídit. V neposlední řadě jsem vycházel z praktických zkušeností a poznatků dispečera, které je třeba zohlednit.

Organizace dopravy v ASC DUKLA podléhá všem podmínkám organizace dopravy v Armádě ČR. Tyto podmínky jsou stanoveny tak, aby byl kladen důraz na dopravní výchovu řidičů vozidel ozbrojených sil, a tím kladně působí na prevenci nehodovosti v Armádě ČR. Dále je kladen důraz na velmi časté kontroly technického stavu vozidel a odstranění zjištěných závad hned v počátku, čímž dochází k předcházení větších a nákladnějších oprav.

Organizace dopravy v Armádě ČR je na velmi vysoké úrovni. Prostor na zjednodušení administrativní činnosti jsem spatřoval v zavedení GPS, kdy by bylo možné sledovat vozidla v mapě. Při použití elektronické knihy jízd by odpadly činnosti, jako je vyplňování příkazů k použití a jejich kontrola. Dále by byla přesně evidována trasa, na které se vozidla nacházejí a v neposlední řadě by se zvýšila úroveň zabezpečení vozidel. Dle nabídek firem, které prodávají a zabudovávají tyto GPS jednotky do vozidel, jsem vypracoval souhrnnou zprávu,

jak by toto ovlivnilo způsob organizace dopravy. Veškeré úkony spadající do organizace dopravy má na starosti dispečer, který podává pravidelné hlášení nadřízeným. Což znamená, že personální úspory by se v tomto případě neprojevily, protože jeden člověk by stále musel činnost dispečera vykonávat i po zavedení GPS systému. Dle záznamů které mám k dispozici, nebylo za posledních 10 let odcizeno žádné vozidlo a to především z důvodu parkování vozidel ve střežených objektech. Ani v tomto případě se pořízení GPS jednotek nejeví efektivně. Vzhledem k rozsahu investice v ceně cca 600 000 – 800 000 Kč a následným pravidelným nákladům ve výši cca 480 000 Kč za rok nebyla tato investice shledána jako návratná. Doporučuji v tomto případě nadále dbát na dodržování všech předpisů platných pro provoz pozemní automobilní techniky, zaměřovat se v rámci prevence na dopravní výchovu řidičů, protože to se osvědčilo jako nejlepší prevence dopravních nehod.

Seznam použité literatury

- [1] Směrnice pro používání pozemní vojenské techniky v míru, Čj.: 6272-2/2006DP-3042, Praha 2006
- [2] Zákon č.56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění. Dostupné z <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=50994&nr=56~2F2001&rpp=15#local-content>.
- [3] KOLMAŠ, V. – KOHOUTEK, J. – VYMĚTAL J. *Katalog automobilní a pásové techniky používané v AČR*. 1. vydání. Praha: Ministerstvo obrany České republiky – AVIS, 2007. 222 s. ISBN 978-80-7278-382-3
- [4] Odborný pokyn náčelníka Generálního štábu Armády České republiky k organizaci a provádění odborné přípravy řidičů vozidel ozbrojených sil, Čj.: 1205/2010-1618, Praha 2010

Seznam použitých zkratk

ABS – protiblokovací systém brzd

ACSTVS DUKLA - Armádní centrum tělesné výchovy a sportu DUKLA

ASC DUKLA – Armádní sportovní centrum DUKLA

ASO DUKLA – Armádní sportovní oddíl DUKLA

ASP – aktivní serverové stránky

ASR – protiprokluzovací systém kol

ASVS DUKLA - Armádní střediska vrcholového sportu DUKLA

ATK – Armádní tělocvičný klub

ČR- České republiky

DVD – digitální víceúčelový disk

GPS – global position system

IIS – internetový informační server

ME – měření emisí

MO – Ministerstvo obrany

MS DOS - Diskový Operační Systém firmy Microsoft

OŘVOS - osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil

PHM – pohonné hmoty a maziva

SQL - strukturovaný dotazovací jazyk

TP – technická prohlídka

TPP-VTM – týdenní plán použití vojenské techniky a materiálu

TÚ – technická údržba

TÚ1 – technická údržba č. 1

TÚ2 – technická údržba č. 2

ÚDA – Ústřední dům armády

VOS – vozidla ozbrojených sil

VZ – vojenské zařízení

ZÚ – základní údržba

Seznam obrázků

Obrázky, u kterých není uveden zdroj, jsem pořídil osobně nebo ve spolupráci s řidiči těchto vozidel pro potřeby této práce.

Obr. č. 1: Vozidlo Š - Fabia Combi označeno vojenskou poznávací značkou

Obr. č. 2: Požadavkový list na výjezd vojenské techniky

Obr. č. 3: Grafická podoba programu Projektu WG999

Obr. č. 4: Požadavkový list na neplánovaný výjezd vozidla

Obr. č. 5: Vozidlo Š - Fabia Combi oddílu dráhové cyklistiky DUKLA Brno

Obr. č. 6: Vozidlo Š - Octavia Combi oddílu silniční cyklistiky DUKLA

Obr. č. 7: Vozidlo Volkswagen Crafter oddílu silniční cyklistiky DUKLA

Obr. č. 8: Vozidlo Peugeot Boxer oddílu Cross Country cyklistiky DUKLA

Obr. č. 9: Karosa LC936 XE pro přepravu sportovců DUKLY

Obr. č. 10: Přívěs pro přepravu lodí oddílu veslování

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Souhrnné zpracování výkazu provozu

Seznam příloh

Obrázky, u kterých není uveden zdroj, jsem pořídil osobně nebo ve spolupráci s řidiči těchto vozidel pro potřeby této práce.

Příloha č. 1: Týdenní plán použití vojenské techniky a materiálu

Příloha č. 2a: Příkaz k použití techniky – Přední strana

Příloha č. 2b: Příkaz k použití techniky – Zadní strana

Příloha č. 3: Roční plán provozu

Příloha č. 4: Erklärung

Příloha č. 5: Příkaz k použití techniky – Zadní strana (správné vyplnění)

Příloha č. 6: Roční plán údržby

Příloha č. 7: Formulář přechodu techniky pro použití v letním období

Příloha č. 8: Formulář přechodu techniky pro použití v zimním období

Příloha č. 9: Nákladový prostor upravený pro přepravu kol

Příloha č. 10: Masérna

Příloha č. 11: Iveco Domino používané převážně pro cesty do zahraničí

Příloha č. 12: Osmiveslice Dukly Praha [Zdroj: http://sport.lidovky.cz/foto.aspx?r=ln-sport-ostatni&c=A100606_132606_ln-sport-ostatni_vlh 20.3.2014]

Příloha č. 13: Posudek o zdravotní způsobilosti řidiče vozidel ozbrojených sil

Příloha č. 1: Týdenní plán použití vojenské techniky a materiálu

Týdenní plán použití vojenské techniky a materiálu

na dobu od 16. 3. 2009 do 22. 3. 2009

Ev.č.: 8/40/12/2009 – 1373

Ředitel ASC DUKLA

OSOBNÍ

P.č.	Typ Ev.číslo	Řidič	Čas Místo příst.	Směr jízdy	Komu přiučlena	Účel použití	Den a doba použití							
							Po 16.3.	Út 17.3.	St 18.3.	Čt 19.3.	Pá 20.3.	So 21.3.	Ne 22.3.	
1	Š Octavia Combi 023-71-10	pplk. Lakomý Petr	07:00 Gen. Píky	Praha, Liberec, Brno	pplk. Lakomý Petr	služební jednání	07 00					24 00		
2	Š Octavia Combi 023-79-70	o. z. Podloucký Viktor	07:00 Gen. Píky	Praha, Liberec	o. z. Podloucký Viktor	kontrolní činnost	07 00	18 00	07 00	18 00	07 00	18 00	18 00	
3	Š Fabia Combi 024-74-43	kpt. Senková Jana	07:00 Gen. Píky	Praha, Plzeň, Brno, Výškov	kpt. Senková Jana	služební jednání	07 00						22 00	
4	Š Fabia Combi 022-63-72	o. z. Kultán Rudolf	07:00 Gen. Píky	Praha	o. z. Kultán Rudolf	kontrolní činnost	07 00	18 00	07 00	18 00	07 00	18 00	18 00	
5	Š Felicia Combi 083-42-45	o. z. Kmeťo Otto	07:00 Gen. Píky	Praha	o. z. Kmeťo Otto	zdravotní zabezpečení	07 00	18 00	07 00	18 00	07 00	18 00	18 00	

<p style="text-align: center;">VOJENSKÉ ZAŘÍZENÍ 1373 PRAHA -06- Krycí razítko útvaru</p>	<p style="text-align: center;">PRAHA Jednotka</p>	<p style="text-align: center;">100 Km/h max. pov. rychl.</p>	<p style="text-align: center;">A 005888 číslo příkazu</p>
--	--	---	--

PŘÍKAZ K POUŽITÍ


Platný od 24. 3. 2014 do 25. 3. 2014 Vydáný na základě: PPVTM č. 13/2014 Posl. TÚ / platnost STK: 470000 / 30. 9. 2014

Řidič (obsluha): o. z. Jirouch Michael Typ techniky: Bova Futura Evidenční číslo (VPZ): 026-79-08

Směr jízdy: Praha, Pohřebáčka a zpět

Přistavit dne: 24. 3. 2014 v 07:00 hodin komi: o. z. Jirouch Michael kam: autopark ul. Generála Píky
hodnost a příjemci uživatele

Zvláštní sdělení: Účel použití: oprava techniky

Použití povolují: 20. 3. 2014 datum  podpis

Kontrola techniky	Datum	Podpis	Čas	Podpis
Výjezd povolil NKTS				
Zagarážování povolil				
Dozorčí parku				

**Armádní sportovní centrum
DUKLA**

Čj. 353-1/2006-1373

Schvalují:

Ředitel
ASC Dukla Praha
plk. Ing. Jaroslav P R I Š Č Á K, Ph.D.

V Praze dne 28. června 2006
Výtisk jediný
Počet listů : 13

ROČNÍ PLÁN PROVOZU 2006

LTC Roman ZUBIK
Tel. 00420 973 203 834
Fax 2243 10 939
Mobil: 00420 602 707 379

ERKLÄRUNG

In den Tagen vom 24.10.2013 bis 25.10.2013 wird die Reise der Radfahrsp. Mannschaft der Tsch. Armee (DUKLA PRAHA) zur Teilnahme an der int. Wettbewerbe in der BRD verwirklicht.

Die Reise wird mit eigenem mil. bus Bova Futura us der Tsch. Armee, dienstliches Kennzeichen des Kraftfahrzeuges 026-79-08 durchgeführt.

Wir bestätigen hiermit, dass es sich um keine Handelsreise der Delegation unserer Militärmannschaft der Tsch. Armee handelt, d.h. ohne finanzielle Einnahme.

Die Erklärung wird in Interesse der Reisebewilligung für den mil. Bus der Tsch. Armee ohne Zahlung des Umsatzsteuerbetrages für die abgefahrenen Kilometer auf den Strassen der BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND ausgestellt.

Armeesportzentrum DUKLA
Transportabteilung

.....

**Armádní sportovní centrum
DUKLA**

Čj. 52-2/2007-1373

Schvaluji:

Ředitel
ASC Dukla Praha
plk. Ing. Jaroslav P R I Š Č Á K, Ph.D.

V Praze dne 5. prosince 2007
Výtisk jediný
Počet listů : 28

ROČNÍ PLÁN ÚDRŽBY 2007

» Armádní sportovní centrum DUKLA, Pod Juliskou 1, 160 44 Praha 6, Oddělení logistiky «

INDIVIDUÁLNÍ PLÁN PŘÍPRAVY TECHNIKY
NA LETNÍ PROVOZ

přípravné období
za

1373 Praha

Typ: Bova Futura	VPZ 026-79-08	Řidič: Jirouch Michael
----------------------------	-------------------------	---------------------------

Datum zahájení Datum ukončení:

poř. číslo	Rozsah práce KONTROLOVAT	Provede	Provedl dne, podpis
1.	Stav akumulátoru, spotřebičů a el. instalace	Řidič	
2.	Stav palivové a chladicí soustavy	Řidič	
3.	Promazat a doplnit olejové náplně	Řidič	
5.	Technický stav techniky a nářadí	Řidič	
6.	Stav a doplnění autolékáren	Řidič, OZZ	
7.	Přezutí pneumatik, platnost od 1.4.2014	Řidič	

(případnou kontrolu a doplnění provést dodavatelsky v civilní servisní síti – pouze po konzultaci s V OL!!)

Ukončení přípravy na LETNÍ provoz zkontroloval
datum a podpis velitele ASO DUKLA

Ukončení přípravy na LETNÍ provoz zkontroloval
datum a podpis V OL ASC DUKLA

INDIVIDUÁLNÍ PLÁN PŘÍPRAVY TECHNIKY
NA ZIMNÍ PROVOZ

přípravné období
za
1373 Praha

Typ: Bova Futura	VPZ.: 026-79-08	Řidič: Jirouch Michael
----------------------------	---------------------------	----------------------------------

Datum zahájení Datum ukončení:

poř. číslo	Rozsah práce KONTROLOVAT	Provede	Provedl dne, podpis
1.	Stav akumulátoru, spotřebičů a el. instalace	Řidič	
2.	Stav palivové a chladicí soustavy	Řidič	
3.	Doplnit olejové náplně	Řidič	
5.	Technický stav techniky a nářadí	Řidič	
6.	Stav a doplnění autolékáren	Řidič, OZZ	
7.	Přezutí pneumatik	Řidič	
8.	Kontrola přidělení řidiče k technice	Řidič	

(případnou kontrolu a doplnění provést dodavatelsky v civilní servisní síti – pouze po konzultaci s V OL!!)

Ukončení přípravy na ZIMNÍ provoz zkontroloval
datum a podpis velitele ASO DUKLA

Ukončení přípravy na ZIMNÍ provoz zkontroloval
datum a podpis V OL ASC DUKLA

Příloha č. 9: Nákladový prostor upravený pro přepravu kol



Příloha č. 10: Masérna



Příloha č. 11: Iveco Domino používané převážně pro cesty do zahraničí



Příloha č. 12: Osmiveslice Dukly Praha



Příloha č. 13: Posudek o zdravotní způsobilosti řidiče vozidel ozbrojených sil

Posudek o zdravotní způsobilosti k řízení vozidel ozbrojených sil

Hodnost, jméno a příjmení:

Vojenský útvar: Jednotka:

Datum narození: Průkaz totožnosti, jeho číslo ¹⁾

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

Specifikace vozidla ozbrojených sil: ²⁾

Posuzovaná osoba ³⁾

a) je zdravotně způsobilá k výcviku a řízení

b) není zdravotně způsobilá

c) je zdravotně způsobilá s podmínkou ⁴⁾

Datum ukončení platnosti posudku:

.....
datum vydání posudku

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

Poučení:

Proti tomuto posudku je možno podat podle ustanovení § 77 odst. 2 zákona č. 20/1966 Sb., o péči o zdraví lidu, ve znění pozdějších předpisů, návrh na jeho přezkoumání do 15 dnů ode dne, kdy byl oprávněné osobě doručen. Návrh se podává písemně vedoucímu zdravotnického zařízení, které posudek vydalo.

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

.....
datum

.....
podpis posuzované osoby

.....
datum

.....
za osobu, pro kterou z posudku
vyplývají povinnosti

¹⁾ Zpravidla služební průkaz.

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

³⁾ Nehodící se škrtněte.

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