

KOMISAŘI

mistry smyku

Vojenské řidičské průkazy se již přestaly vydávat, jejich platnost tím však nekončí

Pokud jste někdy absolvovali vojenskou autoškolu, určitě jste se na samém závěru setkali s některým ze zkušebních komisařů Vojenské policie. I tito specialisté musejí své znalosti a schopnosti průběžně obnovovat, a tak je občas můžeme spatřit v roli žáků. Jedna taková příležitost se nám naskytla na počátku dubna letošního roku.

Text: Tomáš SOUŠEK
Foto: Jiří HOKŮV



Na letecké základně v Čáslavi se v ten den pohybovalo mnohem více vozidel s označením Vojenské policie, než bývá obvyklé. Všechna postupně najíždějí na severní letovou stojánku, která je tentokrát bez letadel. Na základně probíhají takzvané přechody na letní provoz, proto se nelétá. Toho využívají vojenští policisté a část stojánky pomocí speciální fólie mění ve velké kluziště.

„Na tomto zaměstnání se sešli prakticky všichni vojenští zkušební komisaři. Formou nákupu služby jsme pro ně zajistili kurz modulární techniky jízdy,“ říká specialista oddělení dopravní služby VP major Bohumír Janeček.



Zkušební komisaři dnes slouží u Vojenské policie celkem osmadvacet. Jde o zkušené odborníky, kteří musejí mít stejnou kvalifikaci jako učitelé v civilních autoškolách. Vojenské řídičské průkazy na všechny skupiny včetně oprávnění k řízení bojových vozidel jsou u nich samozřejmostí. „Hlavní činnost našich komisařů spočívá v přezkušování nově náborovaných příslušníků při získávání národních řídičských průkazů a také již stávajících zaměstnanců resortu obrany, kteří potřebují získat osvědčení k řízení vozidel ozbrojených sil, dříve známé jako vojenský řídičský průkaz,“ vysvětluje mjr. Janeček. Podle jeho slov projde přezkoušením zhruba tři tisíce vojáků a občanských zaměstnanců ročně.

V souvislosti s doklady je vhodné zmínit jednu změnu, k níž došlo na počátku letošního roku. Dosavadní vojenské řídičské průkazy už se nevydávají a jsou nahrazeny zmíněným osvědčením k řízení vozidel ozbrojených sil. Hlavním důvodem tohoto kroku byly oprávněné připomínky ministerstva dopravy, které poukazyvalo na fakt, že zde nemohou existovat dva doklady s názvem řídičský průkaz. Majitelé těch původních vojenských si však nemusejí dělat starosti s jejich výměnou. Podle zákona jsou nyní považovány za resortní osvědčení a jejich platnost tak končí současně se zánikem branné povinnosti jejich držitelů.

Vraťme se ale zpět do Čáslavi. V prvním dubnovém týdnu zde vyvrcholila několikaletá příprava v praktických řídičských dovednostech. Komisaři pochopitelně musejí perfektně zvládat vše, co požadují po svých žácích. Proto se při kurzu rozdělují do dvou skupin s tím, že nejprve celý výcvikový program absolvují jako žáci a poté již v roli instruktorů.

Dubnový kurz byl zaměřen zejména na bezpečnou jízdu za ztížených povětrnostních podmínek. „Snažíme se naše žáky vést k tomu, aby dokázali krizovou situaci nejprve předvídat, a pokud k ní dojde, aby ji uměli řešit,“ říká Jan Faktor ze společnosti Max Cars, která pro Vojenskou policii celý výcvik organizovala. Vše začíná základními úkony již při nasednutí do vozidla, jako je správné seřízení sedačky, volantů, zpětných zrcátek a samozřejmě také bezpečnostních pásů. Mezi nejdůležitější body osnovy výcviku patří brzdění, zatáčení, přenášení váhy vozidla, brzdění na nestejném povrchu, přetáčivý a nedotáčivý smyk a vyhýbací manévry.

Důležitou úlohu plní při kurzu bezpečné jízdy speciální fólie o rozměrech 5 x 50 metrů, která má stejné vlastnosti jako ujezděný sníh na vozovce. Brzdná dráha se tak oproti suchému povrchu prodlužuje pětkrát. Vzhledem k tomu, že armáda využila vlastní prostor na letišti a také svých hasičů, kteří cvičnou plochu podle potřeby kropili vodou, podařilo se celkovou cenu kurzu podstatně snížit. Nicméně objevily se názory, že by nebylo od věci podobnou snadno přemístitelnou fólii v ceně v řádu desítek tisíc korun zakoupit a v rámci vojenských autoškol využívat pro potřeby celé armády.

A jaké jsou praktické poznatky ze školy bezpečné jízdy? Podle Jana Faktora, mimo jiné zkušeného závodního jezdce, dělají řidiči obecně celou řadu chyb. Spousta z nich prý podceňuje správné seřízení sedačky. Nohy musejí být vždy mírně pokrčené, a to nejen kvůli pohodlí. Pokud se totiž automobil dostane do smyku, odstředivá síla by mohla způsobit, že řidič jednoduše nedosáhne na brzdový pedál. Brzdění jako takové pro řadu

lidí představuje velký problém. „Většina řidičů se bojí intenzivně brzdit a brzdí jen se zhruba třetinovou intenzitou, než jakou auta umožňují. Proto naše žáky učíme nemít z brzd strach. Pokud vozidlo není vybaveno ABS, je potřeba držet volant rovně, intenzivně brzdit a teprve v poslední chvíli před překážkou brzdy povolit aby se kola odblokovala a bylo možné provést úhybný manévry,“ vysvětluje Jan Faktor. Velmi obtížným manévrem je také průjezd mezi více kuželi, kdy je nutné správnou manipulací s volantem dobře přenášet váhu vozidla ze strany na stranu. Pokud řidič dělá příliš prudké pohyby, auto se rychle dostane do takzvaného Power Slidu, kdy ztratí přilnavost k vozovce a stává se neřiditelným.

Podle zkušeného instruktora jízdy dokážou velkou část rizikových situací vyřešit moderní systémy současných automobilů. Ty tak z každého z nás dělají mnohem lepší řidiče, než ve skutečnosti jsme. Přesto a nebo právě proto jsou podobné kurzy jako ten pro Vojenskou policii velmi přínosné. V ideálním stavu by měl řidič v krizové situaci reagovat automaticky a rutinně, jako když například startuje motor nebo se rozjíždí. Dvojnásob to platí pro vojenské policisty, kteří mají navíc oprávnění pro řízení vozidel s právem přednosti v jízdě, proto by mělo být samozřejmostí, že budou umět jezdit lépe než ostatní řidiči. Naštěstí i v Čáslavi se potvrdilo, že tomu tak skutečně je. Pro instruktory ze společnosti Max Cars byl celý výcvik určitým zpestřením. Vojenští profesionálové prý umějí jezdit nejlépe ze všech jejich klientů. Jak se ale všichni shodují, aby získané zkušenosti a návyky nepřišly nazmar, bylo by potřeba podobný výcvik provádět minimálně dvakrát do roka, lépe však alespoň čtyřikrát.

