

Problematika fyzické obrany v souvislosti s automobilem

Issue of physical defense in connection with car

Tomáš Vašina

Bakalářská práce
2010



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta aplikované informatiky
akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš VAŠINA**
Studijní program: **B 3902 Inženýrská informatika**
Studijní obor: **Bezpečnostní technologie, systémy a management**

Téma práce: **Problematika fyzické obrany v souvislosti s automobilem**

Zásady pro vypracování:

1. Seznámit s problematikou vzniku, průběhu a ukončení obranné situace v souvislosti s osobním automobilem.
2. Specifikovat hlavní důvody a způsoby napadení v souvislosti s osobním automobilem (kdo a proč, jak, paleta situací, jejich varianty).
3. Analyzovat a definovat efektivní způsoby obrany v souvislosti s osobním automobilem (co, proč, jaké způsoby, kdo, atd.).
4. Na standardní situaci demonstrovat a zdůvodnit varianty úspěšného řešení obranné situace v souvislosti s osobním automobilem.
5. Schématicky zpracovat orientační pomůcku pro řešení základní obranné situace v souvislosti s osobním automobilem.

Rozsah práce:

Rozsah příloh:

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

Seznam odborné literatury:

1. ADAMS, J. a kol. Jak přežít v betonové džungli (Street Surfival). 1. vyd. Praha: Nakladatelství Armex, 2001. 357 s. ISBN 80 86244 19 9.
2. LEBEDA, A. A. Sebeobrana. Sebeobránné umění pro každého. 3. vyd. Praha: Olympia, 1984. 377 s. 27 033 84.
3. MALÁNÍK, Z. Přednášky z předmětu Speciální tělesná příprava. 2000 2009.
4. ROLLOVÁ, K. Staňte se svým bodygurardem. 1. vyd. Praha: Albatros, 2005. 153 s. ISBN 80 00 01714 8.
5. PROTIVINSKÝ, M. NÁCHODSKÝ, Z. Organizace a taktika přepravy peněz a cenností. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Armex Praha, 1999. 168 s. ISBN 80 86244 00 8.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Zdeněk Maláník

Ústav bezpečnostního inženýrství

Datum zadání bakalářské práce:

19. února 2010

Termín odevzdání bakalářské práce:

19. května 2010

Ve Zlíně dne 19. února 2010

prof. Ing. Vladimír Vašek, CSc.
děkan



doc. Mgr. Milan Adámek, Ph.D.
ředitel ústavu

ABSTRAKT

Bakalářská práce seznamuje širokou veřejnost a pracovníky průmyslu komerční bezpečnosti s problematikou fyzické obrany v souvislosti s automobilem. Teoretická část pojednává o právních aspektech sebeobrany, způsobech a důvodech napadení v souvislosti s automobilem, preventivním jednáním a bezkontaktním řešení situace. Praktická část je zaměřena na fyzickou obranu s využitím obranných prostředků i bez nich. Pro názornost jsou v práci zařazeny fotografie.

Klíčová slova: automobil, sebeobrana, fyzická obrana, řidič, spolujezdec, stopař, útočník, zbraň, obranný prostředek

ABSTRACT

Bachelor's thesis introduces the general public and commercial security industry workers with issue of physical defense in connection with car. The theoretical part deals with legal aspect of self defence, ways and reasons of attack in connection with a car, precautionary action and contactless solutions. The practical part focuses on the physical defense of using defense assets without them. For convenience, the work included photographs.

Keywords: automobile self-defense, physical defense, driver, passenger, tracker, attacker, weapons, self-defens item

Rád bych poděkoval vedoucímu bakalářské práce, panu Ing. Zdeňku Maláníkovi, za odborné vedení bakalářské práce, vstřícný přístup při konzultacích a zapůjčení materiálu potřebného pro fotodokumentaci. Dále bych chtěl poděkovat Pavlíně Trubkové, Alexovi Maximovi a Martinovi Hajdovi za pomoc při tvorbě fotodokumentace.

Prohlašuji, že

- beru na vědomí, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k prezenčnímu nahlédnutí, že jeden výtisk bakalářské práce bude uložen v příruční knihovně Fakulty aplikované informatiky Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a jeden výtisk bude uložen u vedoucího práce;
- byl/a jsem seznámen/a s tím, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- beru na vědomí, že podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- beru na vědomí, že pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tedy pouze k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- beru na vědomí, že pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

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

Ve Zlíně

.....

podpis diplomanta

OBSAH

ÚVOD	9
I TEORETICKÁ ČÁST	11
1. PRÁVNÍ ASPEKTY SEBEOBRANY	12
1.1. §29 NUTNÁ OBRANA	12
1.1.1. Podmínky nutné obrany.....	12
1.1.2. Způsobená škoda	13
1.1.3. Co není nutná obrana.....	13
1.2. §28 KRAJNÍ NOUZE.....	14
1.2.1. Podmínky krajní nouze.....	15
1.2.2. Způsobená škoda	15
2. PŘÍPRAVA A KONTROLA VOZU PŘED JÍZDOU	17
3. NÁSTUP A VÝSTUP Z VOZIDLA	20
3.1. PŘÍCHOD K VOZIDLU.....	20
3.2. OTEVÍRÁNÍ VOZU.....	20
3.3. MANIPULACE SE ZAVAZADLY	22
3.4. ZPŮSOBY NAPADENÍ / OKRADENÍ U STOJÍCÍHO VOZU.....	25
3.4.1. Náhodný kolemjdoucí	25
3.4.2. Přepadení ze zálohy.....	27
3.4.3. Vylákání z vozu.....	29
3.4.4. Konflikt se skupinou	30
3.5. PARKOVÁNÍ A VÝSTUP Z VOZU	32
4. BĚHEM JÍZDY	34
4.1. KONFLIKT S OSTATNÍMI ŘIDIČI.....	34
4.1.1. Defenzivní styl jízdy	34
4.1.2. Jak předcházet konfliktu	35
4.1.3. Řešení konfliktu	36
4.2. PROBLÉM ŽEBRÁKŮ A „UMÝVAČŮ OKEN“	37
4.3. VYKRADENÍ NA KŘÍŽOVATCE	40
5. OBRANA Z POHLEDU STOPAŘE / SPOLUJEZDCE	42
5.1. PŘED NÁSTUPEM DO VOZIDLA	42
5.2. PO NÁSTUPU DO VOZU	44
5.3. ZA JÍZDY.....	45
5.4. ZPŮSOBY A DŮVODY NAPADENÍ.....	47
5.5. SEXUÁLNÍ OBTĚŽOVÁNÍ.....	49
5.6. ÚNIK Z VOZU	50
5.6.1. Paralyzace útočníka.....	52

5.7.	OBRÁCENÉ ROLE	53
II	PRAKTICKÁ ČÁST	55
6.	FYZICKÁ OBRANA BEZ POUŽITÍ ZBRANĚ ČI OBRANNÉ POMŮCKY	56
6.1.	OBRANA STOPAŘE / SPOLUJEZDCE UVNITŘ VOZU	56
6.1.1.	Úder pěstí	56
6.1.2.	Úder loktem.....	58
6.1.3.	Úder dlaní.....	59
6.1.4.	Sek hranou ruky.....	60
6.1.5.	Škracení hranou předloktí	61
6.2.	OBRANA STOPAŘE / SPOLUJEZDCE VNĚ VOZU	62
6.2.1.	Kop	62
6.2.2.	Obrana proti kravatě.....	63
6.2.3.	Obrana proti úchopu za šaty či ramena zezadu	64
6.2.4.	Obrana proti úchopu za šaty či zepředu	65
6.2.5.	Obrana proti obejmutí zepředu.....	66
6.3.	OBRANA ŘIDIČE UVNITŘ VOZU	67
6.3.1.	Páky	67
6.3.2.	Navolňovací techniky.....	68
6.3.3.	Páka na loket	68
6.3.4.	Páka na zápěstí	69
6.3.5.	Páka na rameno	70
6.3.6.	Vytažení z vozu	71
6.4.	OBRANA ŘIDIČE VNĚ VOZU	72
6.4.1.	Stržení	73
6.4.2.	Naražení na vůz.....	74
7.	FYZICKÁ OBRANA S POUŽITÍM OBRANNÉHO PROSTŘEDKU.....	76
7.1.	PARALYZUJÍCÍ SPREJE.....	76
7.2.	TELESKOPICKÉ OBUŠKY.....	77
7.3.	NOŽE.....	79
7.4.	ELEKTRICKÉ PARALYZÉRY	79
7.5.	IMPROVIZOVANÉ ZBRANĚ	80
7.5.1.	Klíče	80
7.5.2.	Bezpečnostní pás	81
7.5.3.	Klíč na matice kol	81
7.5.4.	Spreje.....	81
7.5.5.	Hasící přístroj	81
7.5.6.	Další příklady improvizovaných zbraní	82
	ZÁVĚR	83
	ZÁVĚR V ANGLIČTINĚ.....	84
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	85
	SEZNAM OBRÁZKŮ	86

ÚVOD

Počet automobilů v České republice každým rokem roste, k 31.12.2009 bylo v České republice registrováno celkem 4 423 370 osobních automobilů. Také četnost jejich používání se rapidně zvýšila. Díky tomu však podle mého názoru došlo k určitému otupení a snížení ostražitosti mnoha řidičů. To je navíc značně podporováno uměle vytvořeným dojmem bezpečí, které moderní vozy nabízí.

Většina řidičů a osob užívajících vůz nezná nebo si nechce připustit riziko, které jim hrozí. Potencionální útok přitom hrozí hned z několika stran. Zatímco například riziko napadení ze strany stopaře si spousta řidičů alespoň částečně připouští, s útokem agresivního řidiče, či kolemjdoucího zloděje většina běžných uživatelů vozu vůbec nepočítá.

Tato práce má za úkol především seznámit čtenáře se vznikem a průběhem napadení v souvislosti s automobilem, specifikovat hlavní důvody a způsoby napadení, popsat základní pravidla preventivního chování a upozornit na časté chyby řidičů. Dále si klade za cíl vyvrátit některé obecně rozšířené omyly („ve voze se nedá bránit“, „za jízdy není nutné se zamykat“) a analyzovat moderní formy fyzické obrany, které se dají použít při řešení sebeobrané situace v souvislosti s automobilem.

Při tvorbě práce byly použity vědecké metody – kompilace, analýza, porovnání a syntéza. Metoda kompilace byla využita při shromažďování informací. Tyto informace byly následně analyzovány a porovnávány. Pro vytvoření závěrů jednotlivých kapitol byla využita syntéza. Vzhledem k nedostatku informací k danému tématu bylo také nuctno často použít dedukci.

Práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a praktickou. První kapitola teoretické části se zabývá právní stránkou sebeobranu. Následuje kapitola, která čtenáře seznamuje se základními kroky, které by měl učinit před jízdou. Třetí kapitola popisuje základní kroky při nástupu a výstupu z vozidla, které sníží riziko napadení, a seznamuje čtenáře se způsoby napadení či okradení u stojícího vozu. Ve čtvrté kapitole jsou popsána základní pravidla, která dopomáhají k bezpečné jízdě, a rizika hrozící během jízdy. Poslední kapitola teoretické části pojednává o autostopu a spolujízdě, jsou v ní popsány hlavní způsoby a důvody napadení stopaře, či spolujezdce a definovány základní pravidla

preventivního a obranného jednání. Praktická část pak ve dvou kapitolách seznamuje čtenáře se základními metodami fyzické obrany bez použití zbraně i se zbraní .

Bakalářská práce může sloužit běžným uživatelům vozu, profesionálním řidičům či pracovníkům PKB jako metodická pomůcka k předcházení a řešení obranných situací, využít ji mohou také lidé cestující autostopem. Práce může sloužit jako podpůrný prvek při výuce předmětu Speciální tělesná příprava.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. PRÁVNÍ ASPEKTY SEBEOBRANY

Právními aspekty sebeobrany se zabývá §28 a §29 zák.č. 40/2009 Sb., Trestního zákoníku. Ty definují, jakým způsobem a za jakých podmínek je možné se beztrestně bránit či jednat v nouzi takovým způsobem, který by byl za jiných okolností trestný.

1.1. §29 nutná obrana

„Čin jinak trestný, kterým někdo odvrací přímo hrozící nebo trvajícím útok na zájem chráněný tímto zákonem, není trestným činem. Nejde o nutnou obranu, byla-li obrana zcela zjevně nepřiměřená způsobu útoku.“ [1]

1.1.1. Podmínky nutné obrany

Aby bylo možno uplatnit právo nutné obrany, musí být splněny stanovené (níže uvedené) podmínky. V případě, že nebyla splněna některá z podmínek, nejedná se o nutnou obranu a jednání osoby bude podléhat ustanovení trestního zákona, za případného použití polehčujících okolností.

- **Útok** znamená ohrožení zájmu chráněného zákonem (život, zdraví, čest, majetek) , které je vyvoláno protiprávním jednáním fyzické osoby nebo jejím opomenutím. Toto se nejčastěji projevuje otevřeným a často násilným jednáním. Pokud útočí více osob je nutná obrana dovolena proti každé osobě, která jednala proti obránci, nikoliv jen proti hlavnímu útočníkovi. Stejně tak můžeme jednat v nutné obraně i v případě, že chráníme zájmy někoho jiného.
- **Bezprávnost útoku** - Nutná obrana není možná proti jednáním dovoleným tj. takovým, které nejsou společensky nebezpečná, ale prospěšná. Nelze tedy užít nutnou obranu proti jednání v nutné obraně nebo krajní nouzi (např. zloděj nemůže beztrestně poranit osobu, která proti němu hájí svůj majetek). Nutná obrana se taktéž nepřipouští proti jednání veřejného činitele, výjimku tvoří případ, kdy toto jednání nijak nesouvisí s výkonem služby.

- **Trvání nebo přímá hrozba útoku** - Z hlediska nutné obrany se za přímý pokládá útok, který nejen že trvá v okamžiku obranného jednání ale který i bezprostředně hrozí. Pod pojmem „hrozící“ se zde rozumí například vytasení zbraně či zaujetí bojového postoje. Za této podmínky nemusí obránce vyčkávat až do skutečného zahájení útoku, protože pasivní očekávání útoku by ho mohlo přivést do velmi nevýhodné situace. Nutná obrana se připouští do faktického ukončení útoku (u krádeže až do okamžiku, kdy zloděj odnese věc do bezpečí, nebo ji upustí).
- **Reálnost útoku** - Útok musí skutečně existovat, nesmí být vytvořen pouze v představách obránce (hra, špatné vyhodnocení situace) . Jestliže útok chybí, obránce se však domnívá, že útok přímo hrozí nebo trvá, jde o tzv. putativní obranu. Tato se ohodnotí jako skutkový pozitivní omyl, obránce by tedy mohl být postižen za nedbalostní trestní čin (zpravidla za ublížení na zdraví).

1.1.2. Způsobená škoda

Škoda, kterou obránce způsobil útočnickovi, může být větší než jaká mu hrozila, ale nesmí být ve zřejmém nepoměru. Od obránce není možné žádat, aby se bránil přiměřeně útoku, taková obrana by neměla smysl.

Musí tedy být zkoumán poměr mezi škodami, síla a úpornost útoku, charakter použitých prostředků a zbraně, dále situace, za nichž se skutek odehrál, tělesné síly, stáří napadeného i útočníka, agresivita, pověst, opakovanost útoku apod.

1.1.3. Co není nutná obrana

O nutnou obranu nejde, je-li obrana zcela zřejmě nepřiměřená povaze a nebezpečnosti útoku. Tímto se rozumí zejména:

- hrubý nepoměr mezi škodou způsobenou obranou a škodou, která hrozila vzniknout z útoku,
- zjevná nepřiměřenost prostředků obrany a útoku,

- zjevný nepoměr mezi intenzitou obrany a útoku.

Nutnou obranu nelze použít též proti:

- dětem,
- těhotným ženám,
- duševně narušeným osobám.

***Příklad:** Mladíka zastaví opilý muž s nožem a žádá od něj hotovost. Mladík neváhá a opilého muže pěstí sráží na zem. Následkem je zlomená čelist. Mladík jednal v nutné obraně, neboť mu přímo hrozil útok na majetek a zdraví.*

§29 nutná obrana dává obránci jasné právo na obranu, důležitým faktem je, že s obranou nemusíme vyčkávat až do faktického zahájení útoku. Díky tomu můžeme získat nad obráncem převahu. Další podstatnou záležitostí je způsobená škoda útočnickovi, ta může být vyšší než škoda, která nám hrozila. To umožňuje obránci použít tvrdou a včasnou obranu.

1.2. §28 krajní nouze

„Čin jinak trestný, kterým někdo odvrací nebezpečí přímo hrozící zájmu chráněnému tímto zákonem, není trestným činem. Nejde o krajní nouzi, jestliže bylo možno toto nebezpečí za daných okolností odvrátit jinak anebo způsobený následek je zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil, anebo byl ten, komu nebezpečí hrozilo, povinen je snášet.“[2]

1.2.1. Podmínky krajní nouze

Aby bylo možno uplatnit právo krajní nouze, opět musí být splněny stanovené (níže uvedené) podmínky. V případě, že nebyla splněna některá z podmínek, nejedná se o nutnou obranu a jednání osoby bude podléhat ustanovení trestního zákona, za případného použití polehčujících okolností.

- **Odvrací se nebezpečí** - Tímto nebezpečím může být cokoliv, co daného člověka ohrožuje na zájmech chráněných zákonem. Opět platí, že v krajní nouzi můžeme chránit i zájmy někoho jiného.
- **Nebezpečí hrozí přímo** – Obdobně jako u nutné obrany musí nebezpečí přímo hrozit, tzn. nesmí být pouze vytvořeno v představách obránce. Přímo hrozícím nebezpečím se rozumí takový stav, který může v případě nečinnosti obránce vyvolat újmy na zájmech chráněných zákonem.
- **Nebezpečí nelze odvrátit jinak** – Obránce musí zkoumat, zda-li nebezpečí nelze odvrátit jinak, než daným (za běžných okolností trestným) činem.
- **Ten, komu nebezpečí hrozí nemá povinnost ho snášet**

1.2.2. Způsobená škoda

Způsobená škoda či následek nesmí být zřejmě stejně závažný nebo ještě závažnější než ten, který hrozil. Tato škoda nejčastěji vzniká třetí (nezúčastněné) osobě.

***Příklad:** Pod pohrůzkou násilí požadují dva muži po obsluze čerpací stanice veškerou hotovost. Mladá žena neváhá a útočnickům vydává obsah kasy, čímž způsobí zaměstnavateli značné ztráty. Za svůj čin ale nesmí být potrestána, jednala v krajní nouzi.*

Základním rozdílem tedy je, že nutnou obranou se odvrací útok, jednáním v krajní nouzi pak jakékoliv nebezpečí. Pokud jednáme v nutné obraně, můžeme útočnickovi způsobit větší újmu, než která nám hrozila, přitom nemusíme hledat jinou formu řešení.

V případě jednání v krajní nouzi nesmíme způsobit větší škodu, než která nám hrozila, přitom jsme povinni hledat i jiné způsoby, jak se nebezpečí vyhnout.

Pamatujte, že právo bránit zájmy chráněné zákonem patří mezi ty základní. Proti útočnickovi jednejte tvrdě a nekompromisně, on je ten, kdo jako první porušil zákon, za své jednání musí nést plnou zodpovědnost a v tomto ohledu si nezaslouží jakékoliv slitování. Právo je na Vaší straně, nezapomeňte však, že jste ze zákona povinni v případě zranění poskytnout útočnickovi pomoc nebo ji alespoň přivolat.

2. PŘÍPRAVA A KONTROLA VOZU PŘED JÍZDOU

V mnoha příručkách pro motoristy se můžete dočíst, co všechno byste měli před každou jízdou vozem zkontrolovat. To však často není, vlivem rychlého životního stylu a četnosti používání vozu, možné. Příprava vozu před jízdou je však velmi důležitá, pokud se chystáte na delší cestu. Uvážení s vozem, například kvůli nedostatku paliva v noci a mimo civilizaci, se nám může vymstít v podobě velké časové ztráty, mnohem větším problémem je však riziko okradení či napadení v takovéto situaci. Pokud vozidlo používáme každý den, postačí před jízdou pouze vizuální kontrola:

- stav pneumatik (zda nejsou vypuštěny),
- celkový stav vozu (zda není viditelně poškozen),
- nápadný únik provozních kapalin,
- kontrolky a indikace závad vozu.



Obr. 1. Základní kontrolky vozu

Alespoň jednou týdně (pokud vozidlo používáme denně) nebo před každou delší jízdou bychom měli zkontrolovat:

- pneumatiky (Tlak v pneumatikách, výška vzorku, poškození),

- dostatek provozních kapalin a jejich samovolný únik (olej, chladící kapalina, směs do ostřikovačů, brzdová kapalina, Elektrolyt v akumulátoru),



Obr. 2. Nápadný únik oleje

- funkčnost osvětlení vozu,
- čistota vozu (světlomety, RZ, zpětná zrcátka).

Je vhodné také vozit s sebou rezervní množství paliva a chladící kapaliny, ve voze nezaberou příliš místa, ale v případě nenadálých situací ušetří mnoho času i nákladů.

Trasu bychom si měli vždy předem dobře naplánovat. Bloudění a zajíždky v cizím prostředí pouze zvyšují riziko napadení. Pokud je to možné, volíme cestu po hlavních tazích a rychlostních komunikacích.



Obr. 3. Defekt [3]

Nepodceňujte kontrolu vozu před jízdou, spousta lidí tuto chybu udělala a draze za ni zaplatila. Především na velkých sídlištích, pokud parkujete venku, je riziko úmyslného poškození vozu vysoké. Je pravdou, že některá drobná opomenutí mohou přejít bez následků, následky závažné však často bývají nezvratné. Až příště budete spěchat a i tu nejzákladnější kontrolu přejdete mávnutím ruky, položte si otázku: „Jakou cenu jsem ochoten zaplatit?“.

3. NÁSTUP A VÝSTUP Z VOZIDLA

Nástup do vozidla je z hlediska možnosti napadení jednou z nejrizikovějších situací. Způsoby napadení se mohou lišit podle místa, hustoty provozu, denní doby. Pachatelé využívají především nepozornosti své oběti, která se zabývá např. otevíráním vozidla, nákladem zavazadel, telefonováním.

3.1. Příchod k vozidlu

Při příchodu k vozidlu vždy pozorujeme okolí vozidla. Pozornost věnujeme především:

- podezřelým osobám v blízkosti vozidla,
- automobilům zaparkovaným v bezprostřední blízkosti našeho vozidla (riziková jsou především vozidla se zatmavenými skly či vozidla dodávkového typu),
- Osobám v těchto vozech,
- popelnicím, křovím, za kterými by se mohl nacházet pachatel,
- vlastnímu vozu (zda se v něm nenachází pachatel, není viditelně poškozen zámek atd.).

Odhalit potencionálního pachatele není mnohdy vůbec obtížné. Ke značnému snížení rizika často stačí dobře vnímat své okolí. Zvláště důležité je to ve večerních hodinách a na odlehlých místech.

3.2. Otevírání vozu

Klíče od vozu bychom měli mít vždy po ruce, situace, kdy v pozdních večerních hodinách stojíme před vozidlem a v tašce hledáme klíče je přesně ta, které pachatelé využívají.

Situace: Je 22:05. Pan Petr zhasíná v celé budově a jako poslední opouští objekt své firmy. Za rohem budovy, na málo frekventovaném místě, má zaparkován svůj luxusní vůz. Celý rozmrzelý z nevydařeného pracovního dne spěchá ke svému vozu a neví si, kde má klíče od vozu. Při příchodu k vozu zjišťuje, že klíče od vozu nemá na svém obvyklém místě v kabátě. Začne prošacovat kabát, prohledávat svou aktovku, až nakonec klíče ve spodní přihrádce najde. V momentě, kdy se snaží vůz otevřít, dostává ránu do hlavy tupým předmětem a je sražen na zem. Probouzí se na zemi s hlavou od krve, bez klíčů a bez vozu.



Obr. 4. Hledání klíčů – častá chyba

Pokud je Váš vůz vybaven dálkovým odemykáním, otevřete jej až v blízkosti cca 2m od vozidla, spousta lidí dělá závažnou chybu a svůj vůz otevírají hned jak jim to dosah dálkového odemykání umožní. Tímto se však vystavují riziku rychlého vykradení zavazadlového prostoru či ukradení věcí z palubní desky a pod. Některá vozidla bývají vybavena pokročilejším systémem dálkového odemykání, který umožňuje odemknout například pouze řidičovy dveře či zavazadlový prostor. Výhoda těchto systémů spočívá v tom, že zamezují pachateli vniknutí do vozidla např. dveřmi spolujezdce a tím snižují riziko napadení. Po nastoupení do vozu je vhodné se ihned zamknout.

3.3. Manipulace se zavazadly

Se zavazadly se snažíme manipulovat vždy co nejrychleji. Pokud je to možné, ponecháváme otevřený a odemčený pouze zavazadlový prostor od vozidla a po naložení zavazadel jej opět zamykáme.

Během naložení zavazadel se také musíme vyvarovat častého nešvaru a to sice odkládání příručních zavazadel (dámská kabelka, taška na doklady a klíče) do kabiny vozu či ponechávání otevřeného zavazadlového prostoru. Toto chování můžeme velmi často pozorovat například na velkých parkovištích před supermarkety. Většina lidí se totiž mylně, že si zde pachatel kvůli velkému počtu potencionálních svědků nic netroufne. Bohužel právě velký počet osob a chaos, který vládne na parkovišti pachatelům nahrává. Spousta lidí také myslí, že v případě krádeže zloděje někdo z přítomných chytne a zadrží. Situace však většinou bývá taková, že zatímco okradený křičí: „Chyťte zloděje!“, zbytek lidí jen nečinně přihlíží. Pachateli takovýchto krádeží navíc často bývají lidé z okraje společnosti, kteří jsou k hrozbě následného trestu zcela lhostejní.

Situace: Paní Věra přichází s nákupním vozíkem ke svému vozu. Aby se jí nákup lépe nakládal, odkládá si svou kabelku na sedadlo řidiče. Zatímco se paní Věra věnuje naložení zakoupeného zboží, neznámý lapka krade její kabelku z řidičova sedadla a prchá v přilehlém parku.

Důležité je také umístění zavazadel v zavazadlovém prostoru. Zavazadla umístíme co nejblíže k zadní stěně zavazadlového prostoru, blíže ke středu vozu, tedy k zadním sedadlům a to z hlavních dvou důvodů:

- náklad je blíže středu vozidla, méně zatěžuje zadní nápravu a tím méně ovlivňuje jízdní vlastnosti vozu (především u těžkých zavazadel),
- náklad je opřen o zadní sedačky a při prudkém brzdění či nárazu nedochází k jeho posunu v zavazadlovém prostoru.

Pokud je to možné náklad vždy fixujeme, například použitím pružné fixační sítě, která bývá součástí většiny moderních vozů. Některé vozy jsou dokonce vybaveny posuvnými fixačními tyčemi.



Obr. 5. Správně fixované zavazadlo

- U vozu s typem karoserie sedan stačí dodržovat pouze výše uvedená pravidla, neboť prostor zavazadelníku je fixně vymezen a po jeho zavření nejdou zavazadla vidět.
- U vozidla s typem karoserie kombi, liftback či hatchback by se měla nacházet zavazadla pouze v prostoru, který vymezuje vyjímatelná krycí roletka či krycí plato a tímto by měla být také zakryta. V případě, že takto naložené vozidlo někde odstavíme, snižuje se riziko vykradení vozu, neboť do zavazadelníku není díky platu či roletce vidět. Pokud dojde k havárii, zavazadla nejsou schopna opustit zavazadlový prostor a snižuje se tím riziko poranění. Na krycí plato či roletku nikdy žádná zavazadla neumísťujeme! Je-li potřeba přepravovat rozměrnější náklady, měla by být ve vozidle nainstalována dělicí přepážka.
- U vozu dodávkového typu je situace obdobná. Na správnou fixaci nákladu bychom měli dbát především tehdy, pokud není pevně oddělen prostor pro cestující a náklad.

Potřebujeme-li převést větší množství nákladu, je možné použít střešní box. K takovému řešení bychom se měli uchýlit pouze v případech, kdy je to nezbytně nutné. Vozidlo se střešním boxem:

- je náchylnější na boční vítr vinou větší boční plochy vozu,
- díky zvýšenému těžišti vykazuje menší stabilitu v zatáčkách,
- má vyšší spotřebu vinou většího aerodynamického odporu.

Další problém, který nastává při použití střešního boxu, je ochrana zavazadel. Střešní box je tvořen převážně z plastu a bývá uzamykatelný. Bohužel, zámkový systém bývá velmi jednoduchý a není složité je překonat. Do střešního boxu se lze také velmi snadno dostat za použití hrubší síly a to například roztažením konstrukce boxu nebo jeho proražením. Důležitým prvkem je také přichycení boxu ke střešnímu nosiči. Toto uchycení často nebývá nijak kryto a je možné jej za použití běžného nářadí povolit a celý box odejmout v poměrně krátkém čase.

Kvůli těmto rizikům bychom měli do střešního boxu ukládat pouze méně cenné a pokud možno co nejlehčí zavazadla, vůz bychom neměli nechávat bez dozoru. Nikdy nesmíme překročit maximální nosnost střechy automobilu a nosnost boxu či příčníků udávanou výrobcem.

Poslední možností je použití přívěsného vozíku. Existuje několik typů přívěsných vozíků:

- podvalník,
- klasický s bočnicemi,
- krytý plachtou,
- skříňový.

Typ vozíku volíme především s ohledem na velikost nákladu a s požadavky na jeho zabezpečení. Ideálním vozíkem z pohledu bezpečnosti je vozík skříňový. Bývá tvořen ocelovou konstrukcí a často je doplněn zámkovým systémem. Vozík by měl být také doplněn uzamykatelnou hlavou, která zamezuje odcizení vozíku odpojením od automobilu.

Základním požadavkem při přepravování materiálu by měla být vždy bezpečnost. Špatně fixovaný a umístěný náklad může způsobit značné škody nejen na majetku, ale i na zdraví. Nepodceňujte proto riziko a věnujte pozornost i zavazadlům, zabere to minimum času.

Z hlediska rizika vykradení vozu je vhodné, aby náklad ve voze nešel vidět. V některých případech tomu přímo zabraňuje konstrukce vozidla (sedan), ve voze s karoserií typu kombi je pak nutné použít krycí roletku. Použití střešního boxu či přívěsného vozíku bych doporučil pouze v nejnnutnějších případech.

3.4. Způsoby napadení / okradení u stojícího vozu

Jak již bylo zmíněno, způsoby napadení se mohou lišit podle denní doby, místa a hustoty provozu. V zásadě jde rozdělit způsoby napadení do těchto skupin:

- náhodný kolemjdoucí,
- přepadení ze zálohy,
- vylákání z vozidla,
- konflikt se skupinou.

3.4.1. Náhodný kolemjdoucí

Z hlediska pachatele se jedná de facto o rychlou, neplánovanou akci s loupeživým úmyslem. Pachatel je v tomto případě vyprovokován vidinou velmi snadného zisku bez

nutnosti fyzické konfrontace s majitelem a přesně zde platí pořekadlo, že příležitost dělá zloděje. Typickými situacemi, při nichž k takovému okradení dochází, jsou např.:

- dodávky s otevřeným nákladovým prostorem ponechané při vykládce zboží bez dozoru,
- nenaložená zavazadla ponechaná bez dozoru u vozu apod.,
- neuzamčený vůz,
- otevřené okno u zaparkovaného vozu,
- nastartované vozidlo ponechané bez dozoru (majitel si „jen odskočil“ do trafiky pro noviny).

Častými komentáři majitelů k takovýmto chybám pak bývají:

- „však na to auto pořád vidím“,
- „tady se nekrade“,
- „nebyl jsem tam ani půl minuty“,
- „Je tu plno lidí, tady by si nikdo nic netroufl.“

Tento způsob okradení je prakticky nezávislý na místě a denní době, rozhoduje zde pouze to, jestli se v daný okamžik někdo nachází v bezprostřední blízkosti vozidla. Osoby nacházející se ve větší vzdálenosti od vozidla většinou pro pachatele neznamení větší problém, neboť lhostejnost k cizímu majetku je u nás všeobecně známá a s největší pravděpodobností si pachatele ani nikdo nevšimne. Pokud je nevýhodné nákladový prostor neustále otevírat a zavírat (např. při stěhování), je vhodné zajistit dozor nad vozem další osobou.

Za agresivnější formu tohoto typu okradení lze označit situace, kdy se pachatelé dostávají k lupu v uzamčeném vozidle například rozbitím bočního okna. I zde se jedná o velmi rychlou akci, kterou už ovšem nelze provést zcela nepozorovaně. Z tohoto důvodu bývá tento typ útoku situován do míst s menší hustotou provozu. Objektem zájmu pachatelů bývají především volně ložené předměty na sedačkách či palubní desce.

Obranou proti tomuto typu okradení je především:

- neponechávat odemčený či nastartovaný automobil bez dozoru,
- vždy zcela zavřít okna vozu,
- neponechávat žádné věci na palubní desce či sedadlech,
- neponechávat navigaci v držáku,
- instalovat bezpečnostní fólie.



Obr. 6. Nevhodně umístěné cennosti

3.4.2. Přepadení ze zálohy

Z pohledu pachatele se většinou jedná o předem plánovanou akci situovanou do:

- temných míst (ve večerních či nočních hodinách),
- míst s nízkou hustotou provozu,
- krytých míst, na která není z okolí vidět.

Pachatel na svou oběť útočí, po předchozím pozorování, z úkrytu. Jako úkryt mu mohou posloužit:

- kontejnery,
- křoví,
- ostatní automobily.

Jde většinou o agresivnější formu napadení, pachatel se nevyhýbá fyzickému kontaktu se svou obětí. Útok může být veden za účelem okradení oběti, jejího fyzického poškození (vyřizování účtů apod.), případně kombinací obojího. Pachatel využívá nepozornosti oběti, která se věnuje například odemykání či zamykání vozu, hledání klíčů, manipulaci se zavazadly apod. Samotný útok může být veden několika způsoby:

- Nepozorovaně – Pachatel se nepozorovaně přiblíží ke své oběti v momentě, kdy například odemyká vůz, a paralyzuje ji dříve, než jej oběť stačí zaznamenat, např. úderem do hlavy, elektrickým paralyzérem apod.
- Přímo – Pachatel i oběť před samotným konfliktem navážou kontakt (vizuální, verbální). Následně dochází k okradení, nejčastěji pod pohrůžkou fyzického napadení za použití zbraně.

Speciálním případem útoku ze zálohy je únos za použití druhého vozidla, nejčastěji dodávky. Toto vozidlo je pachateli zaparkováno vedle vozu vytipované oběti, nejčastěji v odlehlejších místech nebo ve večerních hodinách. Terčem takovýchto únosů bývají

především ženy. Pachatelé opět využívají krátkodobé nepozornosti při zamykání / odemykání vozu a oběť bočními dveřmi vtáhnou do nákladního prostoru dodávky.

Pokud při příchodu k vozidlu spatříme podezřelou osobu, je z taktických důvodů vhodné upozornit ji na to, že o ní víme. De facto ji tím připravíme o pocit převahy vyplývající z momentu překvapení. Můžeme volit oslovení:

- „dobrý večer“,
- „co děláte za tím autem?“,
- „jste v pořádku, není Vám nic?“.

3.4.3. Vylákání z vozu

Dalším možným způsobem okradení / napadení je vylákání z vozu za pomoci léčky. Pachatel, díky svému přímému jednání, málokdy vzbudí ve své oběti pocit ohrožení. Celá akce probíhá tak, že pachatel přistoupí k vozu, naváže kontakt s osobou uvnitř vozidla a k vylákání použije některou z frází:

- „máte píchlou gumu“,
- „něco vám teče z auta“,
- „hoří vám...“,
- „omlouvám se, podřel jsem vám auto“,
- „prosím vás, nemáte hever?“,
- „mohl byste mi pomoci s.....?“.

Nejúčinnějšími (z pohledu pachatele) frázemi bývají čtyři prvně jmenované. Zatímco reakce na prosbu o pomoc bývají často rozpačité, odezva na informaci o poškozeném vozidle, riziku požáru apod. bývá okamžitá. Oběť po takovéto informaci často

bezmyšlenkovitě vystupuje z vozu a jde zkoumat avizovanou závadu. Pachateli se v tomto okamžiku naskýtá ideální příležitost celou akci dokončit a to hned několika způsoby:

- Agresivní formou –Pachatel svou oběť paralyzuje (úderem, zbraní) nebo jí pohrozí fyzickým napadením.
- Nenápadnou formou – Pachatel se pokusí svou oběť nenápadně okrást („kapsářskou metodou“).
- S pomocí komplice

Obrana proti tomuto způsobu napadení je poměrně jednoduchá. Člověk by si měl vždy udělat rychlou analýzu situace. Jste-li muž-řidič, stojíte s vozem v poledne na rušné ulici a kolemjdoucí důchodce vás upozorní na vypuštěnou pneumatiku, je velmi nepravděpodobné, že by to dělal se záměrem vás napadnout nebo okrást. Naopak jste-li žena, stojíte s vozem na temném místě ve večerních hodinách a neznámý mladík vás upozorní na vypuštěnou pneumatiku, je potřeba jednat rozvážně:

- pokud k našemu vozu přistoupí cizí člověk a chce nám něco sdělit, komunikujeme zásadně přes pootevřené okno vozu, nikdy neotevíráme dveře vozu,
- pokud nám dotyčný sdělí, že máme např. vypuštěnou pneumatiku od vozu, poděkujeme za upozornění a z vozu vystupujeme teprve až se dotyčný vzdálí.

3.4.4. Konflikt se skupinou

Konflikt se skupinou bývá velmi častým problémem především na velkých sídlištích s vysokým podílem sociálně slabých obyvatel. Hlavními aktéry těchto konfliktů bývají především skupiny teenagerů z romských či sociálně slabých rodin. Samotný konflikt většinou vzniká tak, že skupina:

- slovně napadá řidiče přicházejícího ke svému vozu,

- brání řidiči v přístupu k vozu,
- brání vozidlu v odjezdu nebo průjezdu.

Cílem takovýchto útoků může být snaha obohatit se na řidiči. S tímto se setkávají především lidé, kteří v dané lokalitě nebydlí, pouze zde z nějakého důvodu zaparkují či projíždí vůz. Velmi častějším motivem takovýchto útoků je však pouhý fakt, že se tyto mladí lidé nudí a chtějí se „pobavit“ nebo se chtějí před svými vrstevníky předvést.

***Situace:** Přicházíte ve večerních hodinách ke svému vozu, který je zaparkován hned vedle skateparku, kde se schází místní teenageri. Parta mladých lidí si vás všimne a obstoupí váš vůz.*

Jak se dále bude situace vyvíjet záleží na Vašem jednání, protože útočníci většinou nemají žádný konkrétní záměr a pouze čekají na Vaše reakce. Rozhodně v této situaci neplatí, že nejlepší obrana je útok. Zcela určitě se v této situaci vyvarujte jakéhokoliv agresivního jednání, nadávek či dokonce fyzického útoku, protože to je situace, na kterou tyto útočníci čekají a na kterou jsou ze svého prostředí zvyklí, proti dětem navíc nelze uplatnit právo nutné obrany. Ideálním způsobem obrany je oslovit útočníky způsobem, který je zaskočí. Může to být nesmyslná či nepravdivá věta nebo prosba:

- „dobrý večer, mohli byste mi ukázat, až budu vjíždět na cestu?“,
- „ted' jsem potkala tvoji matku, říkala, že máš jít domů“,
- „ještě že tu jste, večer se tu pohybují divní lidé“.

Takovýmto jednáním útočníkům zcela seberete „vítr z plachet“, většinou se nezmůžou ani na jakoukoliv odpověď či odpor.

Způsobů napadení existuje nepřeberné množství. Výše uvedené se tak dají pokládat pouze za jakési základní typy. Jedno však mají většinou společné – využívají chyb, nepozornosti a nepřipravenosti oběti. Mezi základní chyby patří nedodržování bezpečnostních pravidel a potlačení defenzivního uvažování. Nejpodstatnější nepřipraveností je pak nejspíše ta psychická – obránce prostě neví, jak se má zachovat.

3.5. Parkování a výstup z vozu

Stejně jako při nástupu do vozu je i při parkování a následném výstupu z vozidla vhodné dodržovat určitá pravidla, která omezí riziko napadení či vykradení vozu.

Pro parkování je ideální hlídané oplocené parkoviště, řada měst však tuto možnost nenabízí, proto bychom měli volit vždy dobře alespoň osvětlené, frekventované místo, a to i tehdy, používáme-li vůz pouze ve dne. Nikdy nevíte, zda nebudete nuceni vůz použít v noci. Dobře osvětlené místo navíc snižuje riziko vykradení či úmyslného poškození vozu. Pokud je to možné, neparkujeme do řady vozidel, zvláště pak mezi dodávky či vysoké vozy, kde by nás mohl pachatel nepozorovaně napadnout. Při samotném vystoupení z vozu platí obdobná pravidla jako při nástupu, pozornost věnujeme:

- úkrytům, kde by se mohl nacházet pachatel (křoví, popelnice),
- osobám v okolních automobilech,
- kolemjdoucím osobám.

Pokud se v blízkosti vozu nachází podezřelá osoba (nutno zvážit na základě denní doby a hustoty provozu), je vhodné s vystoupením vyčkat. Před samotným vystoupením bychom si měli ve voze připravit všechny věci, které budeme brát s sebou, abychom následnou manipulací vně vozu nedali pachateli příležitost k útoku. Po vystoupení vůz ihned zamykáme a odcházíme.



Obr. 7. Dobře osvětlená parkovací místa

Základem bezpečného nástupu a výstupu z vozu je předvídavost. Pohledem, který zabere jen několik málo vteřin, dokáže defenzivně uvažující člověk odhalit mnohá rizika. Další podstatnou záležitostí je nedat útočníkovi šanci. Jak již bylo psáno, vyvarujte se čehokoliv, co by mohlo pachatele vyprovokovat. Otevřené zavazadlové prostory, cennosti ponechané na palubní desce vozu, nastartovaný vůz ponechaný bez dozoru, to jsou jen některé, bohužel velmi časté, nešvary řidičů. Vystupte ze své komfortní skořápky a změňte uvažování z „Mně se to stát nemůže!“ na „Nikdy nevím, co mě potká!“

4. BĚHEM JÍZDY

Samotný konflikt či riziko nemusí vznikat jen u zaparkovaného nebo stojícího vozu. Velmi častý je také vznik konfliktní situace již během jízdy. Riziko představují především agresivní řidiči a ostatní účastníci provozu.

4.1. Konflikt s ostatními řidiči

Hustota provozu v dnešní době na některých silnicích značně převyšuje stavy, pro které byly dané komunikace vyprojektovány a postaveny. Především v kombinaci s vysokým životním tempem, agresivitou a nervozitou řidičů tak často dochází ke krizovým situacím. O značné agresivitě také vypovídá nedávný případ řidiče Superbu, který z dálnice vytlačil řidičku jen proto, že jej omezila při předjíždění.

Spousta řidičů už byla svědky „vyřizování účtů“ mezi řidiči na křižovatkách, čerpacích stanicích či odpočívadlech. Scénář přitom bývá velmi podobný. Řidič, který se cítí poškozený zastavuje na křižovatce, vystupuje z vozu a jde si „vyřizovat účty“ s řidičem, který jej nějakým způsobem omezil či ohrozil. Někdy zůstane u nadávek, jindy celá situace vygraduje až do fyzického kontaktu. Předjetí takovýmto konfliktům přitom bývá velmi snadné.

4.1.1. Defenzivní styl jízdy

V souvislosti s bezpečností na silnicích je často zmiňován tzv. „defenzivní styl jízdy“. Jedná se o soubor pravidel, který má při dodržování výrazný vliv na bezpečnost provozu a také značně omezuje riziko vzniku konfliktu s ostatními řidiči. V zásadě lze defenzivní styl jízdy shrnout do těchto bodů:

- dodržování bezpečné rychlosti a dopravních předpisů celkově,
- předvídavost a tolerance vůči ostatním účastníkům provozu,
- dodržování bezpečného odstupu,

- omezení nevhodného předjíždění,
- celková snaha o plynulou jízdu.

4.1.2. Jak předcházet konfliktu

Přesto se většině z nás někdy stane, že porušíme, ať úmyslně nebo zcela nevědomky, některé z výše uvedených pravidel nebo jinak ohrozíme či omezíme ostatní účastníky silničního provozu. Odpovědí pak většinou bývá blikání, troubení či gestikulace. Tyto projevy bychom nikdy neměli „oplácet stejnou mincí“, konflikt bychom nevyřešili, pouze bychom mohli potencionálního útočníka vyprovokovat k ještě větší agresivitě. Pokud jsme si vědomi své chyby, mírným gestem můžeme naznačit omluvu. V opačném případě ponecháme celou situaci bez reakce.

***Situace:** Řidič dodávky se rozhodne v nepřehledném úseku předjet pomalu jedoucí kamion. V momentě, kdy se kabiny obou vozů nacházejí na stejné úrovni, se zpoza horizontu v protisměru objeví osobní automobil. Dodávka se prudce vrací do svého pruhu, řidič kamionu troubí a je nucen intenzivně brzdít. Řidič dodávky na to reaguje nevhodnou gestikulací. Celá situace pokračuje u nedalekého železničního přejezdu, kde jsou oba vozy nuceny zastavit. Řidič kamionu vystupuje z kabiny a jde směrem k dodávce. Nejprve dochází k ostré slovní výměně, později začnou padat i rány.*

Obdobná pravidla samozřejmě platí i v opačném případě. Na chyby druhých zbytečně neupozorňujeme – situaci bychom tím zpětně nevyřešili, jenom bychom kolem sebe šířili nervozitu. Většina rozumných řidičů si svou chybu uvědomí i bez našeho přičinění, klakson proto používáme jen tehdy, je-li to nutné k odvrácení hrozícího nebezpečí.



Obr. 8. Agresivita za volantem [4]

4.1.3. Řešení konfliktu

Pokud i přes dodržení výše uvedených pravidel dojde z nějakého důvodu ke gradaci celého konfliktu, zachováme klidnou hlavu.

Situace: „Při výjezdu z vedlejší silnice jsem přehlédnul Octavii jedoucí po hlavní. Musel hodně brzdít a nakonec vjel i do protisměru, abychom se nesrazili. Po chvíli jsme oba zastavili na benzínce. Vystoupil z vozu a rázným krokem se vydal přímo ke mně.“

Pokud se v danou chvíli nacházíme ve vozidle, neotevíráme dveře vozu. Komunikujeme zásadně přes pootevřené okno a samozřejmě platí, že bychom měli být ve voze zamčeni. Rozezlenému řidiči v zásadě neoponujeme, je to v danou chvíli zcela zbytečné. Celou situaci můžeme například zklidnit tím, že se řidiči omluvíme a budeme mu klást otázky.

- „Vy jste řidič z té Octavie?“,
- „moc se Vám omlouvám, vůbec jsem vás neviděl“,
- „vznikla vám na voze nějaká škoda?“,
- „můžu Vám to nějak vynahradit?“.

Často se však v takových případech stává, že k fyzickému útoku dochází zcela bez předchozí varování a to především v případech, kdy se obránce nachází vně vozu nebo není ve vozidle zamčen. V takovém případě může jednat v „nutné obraně“ a to i přes to, že jsme útočníkovi svým jednáním na silnici způsobili škodu. Můžeme využít prvky popsané v kapitolách **Fyzická obrana**.



Obr. 9. Následky agresivní jízdy

Agresivita za volantem zřejmě jen tak rychle ze silnic nevytizí. Především v kombinaci s vysokým životním tempem se podle mě bude její podíl na příčinách nehod nadále zvyšovat, důležité tedy je dodržovat defenzivní styl jízdy a nenechat se vyprovokovat. V případě konfliktu je pak nutné jednat klidně a v žádném případě jej nenechat zajít do fyzické podoby.

4.2. Problém žebřáků a „umývačů oken“

„Žebřákové“ praktiky jsou rozšířeny především ve velkých městech a jižních a východních státech. V zahraničí se tito žebřáci specializují především na turisty a to z těchto důvodů:

- turista nezná řeč,
- turista nezná místní poměry,
- turista si nechce dělat problémy,
- turista je bohatý.

V praxi se můžeme setkat s nepřeberným množstvím způsobů žebření, od klidných a nenásilných až po ty, při nichž útočník uplatňuje nátlak. Mezi nejčastější způsoby žebření patří:

- běžné žebření,
- umývání oken,
- vyžadování bezdůvodného úplatku (policie, celníci),
- žebráci vydávající se za policii či vojáky,
- blokování vozu na křižovatce.

Snad nejběžnějším typem žebření je klasické žebření a „chození od okna k oknu, od vozu k vozu“ na křižovatkách. Toto je zvláště nepříjemné v letních dnech, kdy může mít otevřené okno od vozu a pachatel z okraje společnosti se nám dostane půlkou těla do interiéru. V takovém případě je nutno nasadit zcela direktivní přístup, který nedá žebračkovi žádnou šanci na vyjednávání. Můžeme použít toto oslovení:

- „odstupte od vozu“,
- „ne, v žádném případě“.

Pokud pachatel neuposlechne naše výzvy, můžeme jednat v nutné obraně, více kapitolách **Fyzická obrana**.

Situace: Zažil to téměř každý řidič. Zastavíte na křižovatce a než se stačíte zorientovat, už Vám třináctiletý chlapec leští čelní sklo. Jakákoliv snaha jej přerušit je zcela marná. Po dokončení své práce čeká s výmluvně nastavenou dlaní.

Jak se v této situaci zachováte je zcela na Vás. Platit samozřejmě nemusíte, většina těchto „brigádníků“ je slušná a pokud jim nezaplatíte, nedělají žádné problémy a jdou si po svých. Osobně jsem se však setkal s případem, kdy si řidič po nezaplacení z takového setkání odvezl nepříjemný šrám na svém voze. Řešením tak může být věnování minimální finanční částky.

Za poněkud „těžší kalibr“ se dá označit přestrojení pachatelů za policii či vojáky. S takovýmto jednáním se můžeme setkat především v rozvojových zemích.

Situace: „Hlídka“ Vás zastaví a snaží se vám vysvětlit, že dál nemůžete jet, pokud nezaplatíte. Při vyžadování úplatku padají výrazy jako: „Bír“, „many“, „cigarete“, „evro“....

Nejefektivnějším způsobem, jak se takovému konfliktu vyhnout, je vůbec nezastavovat. To si však můžeme dovolit pouze tehdy, máme-li jistotu, že je hlídka fingovaná. Všimáme si tedy například zda poblíž hlídky stojí vojenské či policejní vozidlo, zda je hlídka ozbrojena atd.. Ideální je, pokud víme, jak vypadá například oficiální stejnokroj policie v dané zemi. Obleky fingované hlídky totiž často ani zdaleka tyto nepřipomínají. Pokud hlídce zastavíme, můžeme se tvářit, že ničemu nerozumíme. Záleží však vždy na povaze útočníka. Někteří Vás po pěti minutách pustí dál, protože jim „utíká další kšeft“, jiní jsou vytrvalí a v patové situaci vydrží i půl hodiny. Důležité je nikdy s takovými útočníky nevyvolávat konflikt, neznáte jejich odhodlanost ani ozbrojení. Pokud se chystáte cestovat do „rizikové“ země, je vhodné připravit si někde do vozu drobný úplatek. Může jím být například pivo nebo cigarety. Drobná oběť je často mnohem lepším řešením, než řešení vzniklého konfliktu v cizí zemi.

Způsobů žebrání existuje nepřeberné množství. V zásadě by se dalo říct „jiný kraj – jiný mrav“. Především při cestách do rozvojových a některých jižních zemí se s ním řidiči podle mého názoru budou ještě dlouho setkávat, proto je dobré být na něj připraven.

4.3. Vykradení na křižovatce

Vykradení na křižovatce je jedním z nejčastějších způsobů napadení ve vozu. Pachatelé se zaměřují na cennosti volně položené na palubní desce, sedadle vozu či zavazadlovém prostoru. Při svém jednání využívají především těchto chyb řidičů:

- neuzamčené dveře vozu,
- viditelně umístěné předměty v interiéru vozu,
- otevřená okna vozu.

Situace: „Celé se to seběhlo hrozně rychle, prostě jenom otevřel dveře, vzal tašku položenou na sedadle a byl pryč.“

Řešení konfliktu ve fázi, kdy již pachatel prchá s odcizenými předměty, je téměř nemožné. Řidiči by se měli tedy především vyvarovat výše uvedených chyb. Je-li nutné v letních dnech větrat interiér vozu, otevíráme zásadně okno na řidičových dveřích (je dále od kraje komunikace, přes řidiče není tak snadný přístup k věcem ve voze) a nejlépe maximálně z jedné třetiny. Velmi efektivním prvkem jsou tónované fólie, pachatel díky nim nevidí do vozu, případný lup jej tedy tolik neláká a navíc nemá jistotu, že se na sedadle spolujezdce nenachází zdatný obránce.

Riziko během jízdy nepředstavují jen zloději a žebráci, Potenciální nebezpečí hrozí také od ostatních účastníků provozu. Nemusí se přitom jednat pouze o napadení. Mnohem častěji vznikají rizikové situace kvůli nevhodnému stylu jízdy. Tato rizika nelze nikdy zcela vyloučit a proto bude cestování vozem vždy do jisté míry nebezpečné. Důležité je

snažit se tato rizika co nejvíce eliminovat předvídavostí, pozorností, bezpečným stylem jízdy a tolerancí. Varováním každého motoristy by se tak mělo stát heslo právě probíhající dopravně-bezpečnostní kampaně: „Nemyslíš- zaplatíš!“.

5. OBRANA Z POHLEDU STOPAŘE / SPOLUJEZDCE

Stopem se dnes přepravuje, především díky hustotě provozu, velké množství lidí. Někteří lidé cestují stopem proto, aby ušetřili, jiní protože v daném místě a čase není jiná alternativa a pro některé se stal autostop nástrojem k trávení aktivní dovolené, životním stylem. Existuje také spousta webových stránek, které se autostopem zabývají a kde je možné si spolujízdu předem domluvit. Spousta lidí si neuvědomuje rizika spojená s autostopem anebo si říkají, že „jim se to stát nemůže“. V této kapitole budou uvedeny pravidla, která by měla učinit autostop pro stopaře alespoň trochu bezpečnějším. Tato pravidla se dají velmi dobře aplikovat také v případě, že cestujete s neznámým člověkem (kolega z jiného oddělení atd.)

5.1. Před nástupem do vozidla

Pokud jste se přes všechna rizika rozhodli stopovat, je zde pár rad a tipů, které je vhodné před nástupem do vozidla dodržet:

- Jezděte ve dvojici - Pokud je to jen trochu možné, snažte se nestopovat sám / sama. Riziko napadení se s vyšším počtem stopařů rapidně snižuje, bohužel, s tímto rizikem se snižuje i šance, že vám někdo zastaví.
- Nestopujte ve vyzývavém oblečení – Toto platí především pro ženy. Pokud stop předem plánujete, vezměte si na sebe méně vyzývavé oblečení. Ideální je turistické oblečení.
- Neříkejte kam chcete jet, ptejte se kam jede řidič – Důvod je prostý, zastaví-li vám řidič, který ve vás od počátku nevzbuzuje důvěru, můžete ho tímto způsobem velmi snadno odmítnout.

Situace: Mladá stopařka se potřebuje dostat do Nového Jičína. Zastaví ji otlučená Škoda Favorit, uvnitř vozu sedí dva muži středního věku v pracovním oblečení.

Muž: „Dobrej slečinko, pojdte, my vás vemem!“

(Muži s ukrajinským přízvukem ve stopařce rozhodně nevzbuzují důvěru.)

Stopařka: „Dobrý den, kam prosím vás jedete?“

Muž: „Do Nového Jičína.“

Stopařka: „Tak to se nezlobte, já potřebuju do Hranic.“

- Prohlédněte si vůz – Pokud už se rozhodnete, že s daným člověkem pojedete, rychle si z venku prohlédněte vůz. Snažte si zapamatovat charakteristické rysy, jako jsou: tovární značka, model, RZ, barva vozu, nápisy a reklamy atd. Bude se vám to hodit nejen při komunikaci s řidičem, ale především při případné pozdější identifikaci.
- Sedněte si na zadní sedačky – Umožní-li vám to řidič, vždy si při autostopu sedejte na zadní sedačky ve voze. Na tomto místě se totiž rapidně snižuje riziko napadení ze strany řidiče. Pokud jde o ženy, řidič prakticky nemá možnost je během jízdy jakkoliv fyzicky obtěžovat. Další výhodou je, že řidič na vás nevidí, nemůže si být proto jistý, že nemáte připravenou zbraň k obraně a pokud dojde ke konfliktní situaci, ze zadních sedaček se vám bude daleko snáze prchat.
- Zavazadla si vezměte do vozu – Zavazadla si s sebou berte vždy do interiéru vozu. Je zaznamenáno spoustu případů, kdy řidič po vysazení stopaře odjel i s jeho zavazadly v kufru svého vozu. Dojde-li ke konfliktní situaci a vy budete nuceni vůz rychle opustit, o svá zavazadla nepřijdete. Zavazadlo také můžete použít při obraně jako štít proti úderům.
- Připravte si obranný prostředek – Pepřové spreje apod. zásadně noste v kapse nebo připnuté za pasem (většina pepřových sprejů má praktickou sponu, díky které se dají připevnit za opasek nebo pas kalhot). V případě konfliktu se vám budou v batohu hledat velmi těžce.



Obr. 10. Stopař [5]

Pamatujte si, vždy je lepší řidiče odmítnout a déle čekat, než nasednout k podezřelé osobě. Výsledná ztráta totiž v případě napadení nemusí být jen časová.

5.2. Po nástupu do vozu

Po nástupu do vozu je vždy vhodné navázat kontakt a nenápadně vyzkoušet ovládací prvky vozu, s kterými je v případě nutnosti manipulovat. Postupujte tedy takto:

- Představte se celým jménem – Pokud je řidič slušně vychován, udělá totéž. Pokud by později bylo nutné řidiče identifikovat, jméno je dalším vodítkem. Řidič se vám samozřejmě může představit falešným jménem, ale pokud nepůjde o zkušeného kriminálního, je zde šance, že to z barvy hlasu poznáte. V tu chvíli byste měli zbystřit.
- Vyzkoušejte si otevírání dveří – Lze to udělat zcela nenápadně, například s komentářem: „Asi jsem to špatně zabouchl/a!“. Páčky na otevírání dveří jsou v dnešní době spíše designovou, než funkční záležitostí a nahmatat je v časové tísní a stresu nemusí být vždy snadné.
- Vyzkoušejte si odepínání bezpečnostních pásů – Je to ze stejného důvodu jako u otevírání. Budete-li nuceni vůz rychle opustit, bude se vám tato znalost hodit.



Obr. 11. Zadní sedadla - ideální pozice pro stopaře

Dodržení popsaných pokynů je opravdu nezbytně nutné. Především neznalost otevírání dveří nebo odepínání bezpečnostních pásů může mít při případném pokusu o útěk fatální následky, odzkoušení je přitom záležitostí několika málo vteřin.

5.3. Za jízdy

Nejdůležitější je při autostopu komunikace. Rozhovor s řidičem by měl probíhat na přátelské úrovni, rozhodně by to neměl být jednostranný výslech. Ideálními tématy jsou: sport, hobby, práce, rodina, politika. Ženy by se rozhodně měly vyvarovat témat jako je sex, řidič by si totiž mohl jejich konverzaci vyložit jako snahu o flirt a začal je obtěžovat. Pamatujte, že známému nebo blízkému člověku je těžší ublížit, proto se řidiči nebojte povědět o své rodině či zájmech více. Velmi častým dotazem řidičů směrem ke stopařům bývá:

- „a to se nebojíte stopovat sám (sama)?“,
- „nemáte strach, že vám někdo ublíží?“,
- „ještě vás nikdo neokradl?“.

Buďte na takovouto otázku připraveni, snažte se působit suverénně. Je docela možné, že se bojíte a máte trochu strach, řidiči to rozhodně nesmíte dát najevo. Ideální odpověď je:

- „umím se dobře bránit“,
- „pro jistotu nosím zbraň“.

Nesejde na tom, že se bránit neumíte, nebo že u sebe žádnou zbraň nemáte, důležité je, jak Vaše sdělení na řidiče zapůsobí. Budete-li působit dostatečně suverénně, s největší pravděpodobností si k vám řidič nic nedovolí. Mírně napjatou atmosféru pak můžete uvolnit dodatkem: „Většinou mi ale zastavují slušní lidé, jako jste Vy.“

Během jízdy se snažte předat informace o tom, kdo vás veze, někomu dalšímu (kamarád, rodiče). Důležité jsou tyto informace:

- kdo vás veze,
- jakým jedete vozem,
- kde jste nastoupil/a,
- kde se právě nacházíte,
- kdy dorazíte do cíle.

Nepište sms, ale rovnou zatelefonujte, ať řidič celý váš rozhovor slyší. Není příliš podstatné, jestli informace o řidiči opravdu někomu předáte, důležité je, že si to řidič bude myslet. Volat tedy můžete klidně i fingovaně. Telefonát by měl vypadat např. takto:

Stopař/ka: „Ahoj mami, tak už jedu.“

Matka:.....

Stopař/ka: „Vzal mě pan Hoser.“ „Říkám to správně?“ (směrem k řidiči)

Matka:.....

Stopař/ka: „Nabral mě v Meziříčí na benzince a teď jsme v Hranicích, takže v Olomouci budu asi za půl hodiny.“

Matka:.....

Stopař/ka: „A víš co, má stejnou stříbrnou Octavii, jako my.“

Matka:.....

Stopař/ka: „Tak až budu v Olomouci, ozvu se ti.“

Pokud jedete stopem delší trasu, pravidelně se ptejte, kde se zrovna nacházíte (i pokud to víte) a podávejte o tom (klidně i fingovaně) někomu zprávy. Stačí pouze „řukat“ do mobilu, zprávu nemusíte ani odesílat. Řidiči klidně řekněte, že se musíte pravidelně hlásit příteli / rodičům. Stejně tak můžete na křižovatce či při pomalé jízdě ve městě zamávat na protijedoucí vůz s tím, že to byl váš známy. Opět jde o to, aby řidič nabyl dojmu, že Vás někdo v jeho voze viděl a že v případě pozdějšího šetření má proti sobě dalšího svědka.

Nejdůležitějším prvkem během jízdy je tedy komunikace, dáte-li řidiči hned na začátku jízdy najevo, že jste ochotni a schopni se bránit, je velká pravděpodobnost, že si pachatel nic netroufne. Obdobný efekt mají i telefonáty, ve kterých někomu sdělíte podrobnosti o řidiči a jeho voze. Vždy jde o to, aby řidič ztratil pocit anonymity.

5.4. Způsoby a důvody napadení

Z níže uvedených důvodů a způsobů napadení je patrné, že pro ženy je autostop daleko nebezpečnější než pro muže. Zatímco muži - stopaři bývají napadeni především s úmyslem okrást, u žen - stopařek je důvodů více. Nemusí se přitom jednat o přímé napadení, ženy bývají často terčem nepříjemného sexuálního obtěžování. Dalším faktem, který znevýhodňuje ženy - stopařky je daleko větší počet mužů – řidičů, než žen – řidiček. Šance, že vám zastaví muž, je tedy daleko vyšší. V neposlední řadě je také potřeba uvést, že

z pohledu pachatele je předpoklad schopnosti se bránit u ženy – stopařky daleko nižší, než u muže – stopaře. Zatímco ženu - stopařku je většinou pachatel schopen přemoci vlastními silami, nad mužem – stopařem již musí získat převahu například použitím zbraně.

U muže:

- převážně ozbrojené napadení,
- téměř vždy s úmyslem okrást.

U ženy:

- ozbrojené i neozbrojené napadení,
- sexuální obtěžování,
- znásilnění,
- okradení.



Obr. 12. Řidička = menší riziko pro stopaře [3]

Je tedy zřejmé, že především ženy by si měly cestování autostopem dobře rozmyslet. Pokud se žena i přes tato rizika rozhodne stopovat, je nezbytně nutné, aby měla vždy po ruce obranný prostředek, díky kterému bude schopna získat převahu nad silnějším útočníkem. Více v kapitolách fyzická obrana.

5.5. Sexuální obtěžování

Sexuální obtěžování je nejčastějším problémem, se kterým se stopařky setkávají. Nemusí jít přitom vždy o fyzickou formu. Daleko častěji se ženy – stopařky stávají terčem dvojsmyslných narážek, otázek okolo sexu či nevhodné snahy o flirt. Zajímavým faktem je, že se k takovému jednání často uchylují i muži, kteří mají v běžném životě problém komunikovat s cizí ženou. Důvod je prostý, řidiči mají ve svém voze obrovskou psychologickou výhodu. Nacházejí se v prostředí, které velmi dobře znají a oni jsou ti, kteří řídí a rozhodují o tom, co se bude dále dít. Jak se v takovém případě zachovat:

- jasně řidiči naznačte, že je vám hovor nepříjemný,
- snažte se odvést konverzaci na jiné téma,
- řidičův nátlak můžete převrátit v žert, dáte mu tím možnost čestného ústupu.

Příklad: „Nabral mě na výpadovce na Brno, cesta probíhala klidně, ale konverzace byla strohá a řidič o komunikaci příliš nejevnil zájem. Asi po hodině jízdy jsem si všimla, že jedeme zcela mimo plánovanou trasu.“ “Na prosby o zastavení nijak nereagoval, stále jen upřeně pozoroval silnici před vozem. Byla jsem úplně bezradná, vůbec jsem nevěděla, jak se mám zachovat!“

Pokud i přes všechny Vaše upozornění řidič ve svém nátlaku nepřestává, vystupte si. Ideálním místem je například čerpací stanice nebo město, zde si většinou řidič v důsledku hustého pohybu osob nic nedovolí. Pamatujte, že je nejvhodnější řešit konflikt vždy v jeho počátku.

5.6. Únik z vozu

Pokud řidič na výzvy nereaguje, přestal s vámi komunikovat, sjel z původní trasy a nechce vám zastavit nebo v obtěžování nepřestává, je potřeba se připravit na nejhorší. Dokud vůz jede, jste stále relativně v bezpečí, řidič se totiž musí věnovat řízení a není schopen vás ve větší míře fyzicky napadnout. Důležité je rozmyslet si další postup řešení situace:

- vyčkám až řidič zastaví,
- přinutím jej, aby zastavil.

Přinutit řidiče, aby zastavil, můžete několika způsoby. Vždy je nutné dobře zvážit možné následky jeho jednání. Rozhodně je nevhodné pokoušet se o zastavení vozidla ve vysokých rychlostech například na dálnici či rychlostních komunikacích, kde by mohlo dojít k vážné dopravní nehodě s následkem smrti. Jak již bylo psáno výše, ideální je naplánovat si takovýto pokus do místa s vyšší hustotou provozu a se zvýšeným pohybem chodců, ideálním místem jsou tedy obce či města, kde se navíc vozidlo pohybuje nižší rychlostí. Nemůžete-li s obranou vyčkávat, rozvrhněte si ji alespoň tak, abyste se v daný moment nemíjeli s protijedoucím vozidlem. Zastavit vozidlo nebo přinutit řidiče, aby zastavil můžete těmito metodami:

- **Fyzickým útokem** – Fyzický útok je nejsnáze proveditelnou a nejagresivnější možností, jak přinutit řidiče, aby zastavil. Útok musí být tvrdý a nečekaný, ideální jsou údery vedené na citlivá a dobře přístupná místa, tedy krk, nos a oči. Důležité je, aby takovýto útok způsobil řidiči šok, kvůli kterému bude instinktivně nucen zastavit.
- **Technickým znemožněním** jízdy – Lze provést několika způsoby, například zatažením za ruční brzdu či vytažením klíčů ze zapalování, čímž dojde ke zhasnutí motoru. Tento způsob je velmi účinný a vozidlo se takto téměř vždy podaří

zastavit. Problém ovšem nastává se řidičem, který není nijak paralyzován a může zaútočit. Dalším rizikem je případná havárie způsobená neovladatelností vozu v důsledku zablokování zadních kol či uzamčení volantu. Pozor, některé vozy bývají vybaveny hydraulicky vyvažovanou nebo elektronickou ruční brzdou, která zadní kola nezabrzdí, pokud vůz jede.

- **Psychologicky** – Podstatou je zachovat se takovým způsobem, který útočníka rozhodí natolik, že bude nucen zastavit. Útočník většinou nabývá dojmu, že je pánem situace a od své oběti očekává spíše ustrašený výraz a nerozhodné jednání. Zaskočit útočníka proto můžete například tak, že se začnete chovat „jako šílení“. Hlasitý křik ve spojení s kopy a údery vedenými jak proti samotnému útočníkovi, tak do jednotlivých částí vozu, dokáží bez předchozího varování zaskočit i zkušeného kriminálního. Jako velmi efektivní způsob, jak přimět řidiče, aby vám zastavil se osvědčilo poškozování vozu. Zaměřit se můžete na ty části vozu, jejichž poškození bude dobře viditelné, psychologický dopad na pachatele tím bude ještě větší. Můžete například utrhnout vnitřní zrcátko či vybit boční okno vozu. Pamatujte, že vám v dané situaci může jít o život a oprostěte se od případných následků takového jednání.

Rozhodnete-li se vyčkat, až řidič zastaví, musíte počítat s tím, že dojde k fyzickému útoku. Další nevýhodou je, že místo, kde vůz zastaví (a kde dojde k fyzické konfrontaci) určuje řidič. Nejspíš se bude jednat o místo s velmi nízkou hustotou provozu (polní cesta, les, zapadlé odpočívadlo). Zde se vám bude jakákoliv pomoc hledat velmi těžce. Jak se zachovat pokud k takovéto situaci dojde:

- Nevyčkávejte až vůz zcela zastaví - ideální doba pro zahájení útoku a následného útěku je v době, kdy vůz „dojíždí“ a řidič se ještě věnuje řízení (cca 15km/h).
- Neutíkejte bez předchozí paralyzace útočníka – Pokud máte pocit, že nejste příliš dobrými běžci, nebo je zřejmé, že by síly byly vyrovnané, nikdy před pachatelem neutíkejte, aniž byste jej předtím nějakým způsobem neparalyzovali. Pokud by vás pachatel dohnal, ztratili byste výhodu momentu překvapení a obrana by byla o to složitější.

5.6.1. Paralyzace útočníka

Paralyzovat útočníka lze několika způsoby. V zásadě lze tyto způsoby rozdělit do dvou hlavních kategorií:

- beze zbraně,
- za pomoci zbraně.

Beze zbraně lze útočníka paralyzovat především údery. Vůz je velmi specifický a stísněný prostor, proto jsou možnosti obránce, co se úderů týče, značně omezené. Například velmi účinný úder na genitálie není vzhledem k řidičově pozici za volantem téměř možný. Naopak jako velmi snadno proveditelné a účinné se jeví údery na krk a obličej. Pamatujte, že váš útok musí být tvrdý a nečekaný a musí protivníkovi způsobit šok. Více v kapitolách **Fyzická obrana**.

Pokud se rozhodneme k paralyzaci útočníka použít zbraň, musíme vždy počítat s možností, že tato zbraň může být použita proti nám. Toto riziko značně snížíme tím, že zbraň použijeme tvrdě a nečekaně. V žádném případě zbraní nebo obranným prostředkem (zvláště pokud se jedná např. o paralyzér či pepřový sprej) nevyhrožujeme, připravili bychom se tím o moment překvapení. Před zahájením obranné akce bychom si měli odepnout bezpečnostní pás a nenápadně připravit obranný prostředek. Zbraň (nebo obranný prostředek), k jehož použití není nutný kontakt s pachatelem (např. pepřový sprej), zásadně držíme v pravé ruce (tj. dále od řidiče). Tím omezíme riziko vytržení zbraně, levou rukou se může krýt či odradit případný protiútok. Více v kapitolách **Fyzická obrana**.

Na závěr této kapitoly je potřeba zmínit, že není důležitý způsob, ale výsledek Vašeho jednání. V případě napadení (nebo pokud napadení přímo hrozí) je nejdůležitější přinutit pachatele, aby zastavil, a dostat se z jeho dosahu. Velmi elegantním způsobem, jak zastavit vůz, je například zmiňované vytažení klíčů ze zapalování, které je však možné provést

pouze v malých rychlostech. K paralyzaci a úniku následně využijte všechny Vaše schopnosti, jsou to nejpodstatnější části celého obranného jednání.

5.7. Obrácené role

Autostop a spolujízda samozřejmě nepředstavuje riziko pouze pro stopaře / spolujezdce. Napadeným se snadno může stát i samotný řidič. Jeho hlavními výhodami oproti stopaři však jsou:

- rozhoduje, zda stopaři zastaví,
- je ve známém prostředí,
- z velké části rozhoduje o tom, co se bude dít.

Mezi zásadní nevýhody řidiče, pokud vezme stopaře, pak patří:

- musí se věnovat řízení (nemůže neustále kontrolovat potencionálního útočníka),
- při napadení nemůže bez následků opustit vůz (riziko krádeže vozu).

Pokud se řidič rozhodnete stopaře vzít, jeho požadavky (s ohledem na bezpečné cestování) budou zřejmě protichůdné s těmi Vašimi. Zatímco pro stopaře je nejvýhodnější místo na zadních sedačkách a pokud možno se všemi zavazadly u sebe, Váš požadavek by měl být zcela opačný (posazení na přední sedadla, uložení zavazadel do zavazadlového prostoru vozu). Pokud toto stopař nechce respektovat, do vozu jej neberte.

Během cesty můžete se stopařem konverzovat podle zásad v dříve uvedených kapitolách. Opět platí, že je vhodné zjistit si o stopaři informace, které by v případě nutnosti pomohly identifikaci. Chová-li se stopař během jízdy jakkoliv nepřipustně, ihned zastavte a vykažte jej z vozu. Předejdete tím případné gradaci celého problému. V případě nutnosti jednejte podle kapitoly **Fyzická obrana**. Jste-li napadeni či nuceni ke změně

směru jízdy pachatelem, který je podstatně lépe ozbrojen než Vy nebo si na zahájení fyzické obrany netroufáte, můžete útočníka zaskočit například agresivní jízdou, způsobením drobné dopravní nehody či nestandardním chováním, kterým na sebe upozorníte okolí (kličkování, troubení,...).

Pamatujte, vždy je nejvýhodnější žádného stopaře nebrat. Útok totiž nemusí přijít jen ve fázi jízdy. Svě by o tom mohl vyprávět řidič, kterého se záměrem získat odškodné křivě obvinily ze znásilnění dvě stopařky.

Autostop vždy byl a vždy bude nebezpečnou záležitostí jak pro samotného stopaře, tak i pro řidiče. Je na každém, jestli je ochoten toto riziko podstoupit. Především ženy by však měly stopování velmi zvážit, hrozí jim daleko více typů a motivů napadení, než mužům. Defenzivním uvažováním, cestováním ve skupině, vhodnou komunikací a připraveností na případný konflikt však můžeme spoustu rizik omezit, mnohdy stačí velmi málo.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

6. FYZICKÁ OBRANA BEZ POUŽITÍ ZBRANĚ ČI OBRANNÉ POMŮCKY

Hodně lidí nemá žádnou představu o tom, jak se v souvislosti s vozem účinně bránit. Někteří jsou dokonce přesvědčeni, že to bez obranné pomůcky vůbec nelze. Obrana ve voze (nebo vně vozu) je přitom poměrně jednoduchá a i průměrně fyzicky zdatný obránce dokáže bez použití zbraně či obranné pomůcky získat jediným úderem nad pachatelem převahu. Důležité je vyzkoušet si a nacvičit alespoň základní obranné techniky.

6.1. Obrana stopaře / spolujezdce uvnitř vozu

Osobní automobil je velmi specifický prostor. Omezené možnosti pohybu zde mají jak útočník, tak obránce. Velkou výhodou útočníka je fakt, že se nachází ve svém prostoru, což mu dodává psychickou převahu. Obránce také musí počítat s tím, že útočník může mít ve svém voze skrytou zbraň či obranný prostředek.

6.1.1. Úder pěstí

Úder pěstí je jednou z nejsnazších a nejpřirozenějších technik sebeobrany. Je-li tento úder proveden nečekaně a s dostatečnou razancí, dokáže útočníkovi způsobit značný šok i zranění.

Provedení: Jak již bylo psáno výše, prostor k pohybu je ve vozidle velmi omezený, i přes toto úskalí je úder pěstí ve vozidle možný. V zásadě je možno provést úder dvěma způsoby:

- přímý úder pěstí,
- úder pěstí vedený po oblouku.

Pro provedení přímého úderu pěstí je nutné natočení čelem k obránci. Rotaci provedeme ještě před samotným úderem a to tak, že lehce vysedneme ze sedadla a zády se natočíme směrem k bočnímu okénku. Celou akci lze provést i s nasazenými bezpečnostními pásy, je zde ovšem riziko zaseknutí bezpečnostního pásu v důsledku prudkého pohybu.

Samotný úder se provádí po přímce, přičemž ruku vedeme dlaní nahoru. V průběhu úderu ruka rotuje, přičemž v poslední fázi se nachází v poloze hřbetem nahoru. Důležité je zpevnění zápěstí v ose s předloktím. Volnou ruku můžeme využít ke krytí obličeje.

Úder po oblouku bývá zpravidla o něco méně tvrdší. Podle provedených testů tento úder nelze provést v malých vozech, které jsou staršího data výroby. U nových vozů tento problém odpadá, neboť se z důvodu ochrany posádky nachází čelní sklo ve větší vzdálenosti od řidiče a spolujezdce. Hlavní výhodou oproti úderu přímému je fakt, že pro úspěšný zásah postačí rotace v ramenech a není nutná rotace celého těla. Celá akce se tímto značně zrychlí.

Úder můžeme zahájit jak s rukou pokrčenou v lokti a přitáženou k tělu, tak s volně loženou. Úder vedeme po oblouku společně s rotací v ramenou. Volnou rukou si můžeme pachatele přidržet, čímž docílíme přesnějšího zásahu. Opět je nutné zpevněné zápěstí.

Místo zásahu:

- krk,
- spodní čelist,
- nos,
- solar plexus.



Obr. 13. Úder pěstí

6.1.2. Úder loktem

Úder loktem je velmi účinný úder, který se využívá především při boji v bezprostřední blízkosti pachatele a obránce. Je to velmi nenáročná technika, kterou může obránce bez problému provést i levou rukou.

Provedení: Úder loktem lze opět provést dvěma způsoby:

- přímý úder loktem,
- obloukový úder loktem.

Přímý úder provedeme s mírným napřáhnutím. Při tomto napřáhnutí lehce rozevřeme pomyslné „V“, které svírá předloktí s paží. Úder vedeme tak, že loket směřuje po přímce směrem k cíli a pomyslné „V“ se uzavírá. Celá ruka je při vedení uvolněná, v závěru se zpevňuje. Útočníka zasáhneme loktem.

Obloukový úder loktem je vhodný především pro zásah do hlavy útočníka. Rozdíl oproti přímému úderu je, že pomyslné „V“, které svírá předloktí a paže, je v průběhu

celého úderu sevřeno ve stejném úhlu. Důležitá je zde rotace horní části trupu a práce ramen. Z provedených testů vyplynulo, že je tento úder nevhodný pro použití v automobilu.

Místo zásahu:

- hlava,
- hrudník,
- břicho,
- genitálie (pokud je to možné).

Úder na hrudník, břicho či genitálie je vhodné použít až po předchozím úderu na obličej, jinak jsou tyto partie chráněny díky řidičově pozici za volantem.



Obr. 14. Úder loktem

6.1.3. Úder dlaní

Úder dlaní na spodní čelist se velmi podobá tzv. „spodnímu háku“. Při tomto úderu často dochází k prudkému zaklonění útočnickovy hlavy, jehož následkem může být i

zlomení vazy. Úder na nos je také velmi efektivní. Podaří-li se útočníka dobře zasáhnout, může být bolestí paralyzován i na několik minut.

Provedení: Úder dlaní se provádí obdobně jako přímý úder pěstí. Opět je nutné mírné natočení trupu směrem k útočníkovi. Zásahovou plochu v tomto případě tvoří spodní část dlaně. Zápěstí nepokračuje v ose předloktí, ale je „zalomeno“ do pravého úhlu. Díky tomu může při úderu na tvrdé části těla dojít k jeho poranění.

Místo zásahu:

- nos,
- spodní čelist.



Obr. 15. Úder dlaní

6.1.4. Sek hranou ruky

Účinek tohoto úderu spočívá především v malé kontaktní ploše. Díky tomu je vyvinutý tlak na dané místo větší, než například při úderu pěstí. Tato technika však vyžaduje zcela zpevněné zápěstí a náprah. Díky tomu je poměrně pomalá a lze snadno vykrýt.

Provedení: Nápřah provedeme pokrčením ruky v lokti, předloktí máme mírně křížem přes hrudník. Prsty jsou napnuté a jsou pevně drženy u sebe. Palec je přikrčen k zápěstí. Úder vedeme švihem volné ruky s postupným propnutím v lokti. V závěru úderu je nutno celou ruku včetně zápěstí zpevnit. Úderovou plochu tvoří hrana ruky na straně malíku.

Místo zásahu:

- Krk.



Obr. 16. Sek hranou ruky

6.1.5. Škrčení hranou předloktí

Škrčení řidiče lze velmi dobře provést pokud se nacházíme na zadních sedadlech vozu. Při dobře provedeném škrčení rychle dojde ke ztrátě vědomí pachatele.

Provedení: Škrčíme zásadně hranou předloktí blízko zápěstí a to tahem proti opěradlu sedadla. Prsty jsou propnuty, zápěstí zpevněno. Druhou rukou si můžeme pomoci kravatu přitáhnout. Častou chybou bývá škrčení loketní jamkou, které není zdaleka tak účinné.



Obr. 17. Škrce ní hranou předloktí

Nejdůležitějšími faktory při řešení obranné situace ve voze jsou rychlost, tvrdost a moment překvapení. Pokud si netroufáme pachatele fixovat až do příjezdu policie, je vhodné z vozu po sérii úderů utéct.

6.2. Obrana stopaře / spolujezdce vně vozu

Velmi často se v případě konfliktu stává, že se obránci nepodaří útočníka zcela paralyzovat ve voze nebo se o to ani nepokusí. Celý konflikt tak může pokračovat vně vozu.

6.2.1. Kop

Patří mezi základní a poměrně jednoduché techniky. Rozhodně je nutné vyhnout se „filmovým technikám“, tedy vysokým obloukovým kopům vedeným na hlavu.

Provedení: V zásadě lze rozlišit dva typy kopů:

- kop přímý,
- kop obloukový.

Přímý kop vedeme vždy ze zadní nohy. Při postoji jsme mírně natočeni bokem k útočníkovi. Kopeme-li pravou nohou, jsme natočeni levou stranou těla směrem k útočníkovi. Rukama si kryjeme obličej. Kop vedeme v první části s mírně pokrčenou nohou kolenem napřed, v druhé části nohu propneme. Úderovou plochu tvoří došlapová část chodidla.

Místo zásahu:

- Genitálie

Obloukový kop vedeme nejčastěji směrem na vnější stranu kolene útočníka. Pro úspěšnou paralyzaci útočníka je nutná přesnost i značná razance. Kvůli tomuto není obloukový kop pro řešení obranné situace příliš vhodný.



Obr. 18. Přímý kop

6.2.2. Obrana proti kravatě

Správně nasazená kravata může být velmi nebezpečná. Vinou omezení přívodu okysličené krve do mozku může velmi rychle dojít ke ztrátě vědomí, proto je nutno jednat rychle a bez rozmýšlení.

Provedení: Pokud cítíme, že se již nasazení kravaty nemůžeme nijak vyhnout, omezíme její účinek stažením brady k hrudníku a přizvednutím ramen. Samotné vyproštění z kravaty zahájíme navolněním útočnicka, které provedeme úderem do břicha či genitálií. Rukou, která se nachází blíže k útočnickovi pak z vnější strany útočnicka, přetlačíme směrem na záda. Důležitý je úchop za citlivé místo na obličeji, např. nos či oční jamky. Jakmile se útočnick nachází na zemi, dokončíme celou akci kopem či úderem.



Obr. 19 a,b. Obrana proti kravatě

6.2.3. Obrana proti úchopu za šaty či ramena zezadu

Provedení: Útočnickovu pozornost odvedeme kopem mířeným na koleno či genitálie. Následně vzpažíme a rotujeme celým tělem k útočnickovi na stranu vzpažené ruky. Touto rukou následně „uzamkneme“ útočnickův úchop. Volnou rukou můžeme vést úder na obličej apod.



Obr. 20 a,b. Obrana proti úchopu zezadu 1



Obr. 21. Obrana proti úchopu zezadu 2

6.2.4. Obrana proti úchopu za šaty či zepředu

Provedení: Obranu opět zahájíme navolněním útočníka. Levou rukou přidržíme útočníkův úchop, pravou rukou vedeme úder na levou část útočnickova obličeje, následuje úder hranou ruky na levou část krku společně s podmetem.



Obr. 22 a,b. Obrana proti úchopu zepředu - údery



Obr. 23. Obrana proti úchopu zepředu - podmet

6.2.5. Obrana proti obejmutí zepředu

Tento typ útoku je velmi častý u sexuálně motivovaných trestných činů. Znalost obrany proti tomuto útoku je tedy důležitá především pro ženy.

Provedení: Je poměrně snadné, díky těsnému kontaktu útočníka a obránce. Mírným odtažením pánve od těla útočníka získáme prostor pro úder kolenem, který vedeme na útočnickovy genitálie.



Obr. 24 a,b. Obrana proti obejmutí zepředu

Obranných situací vně vozu může nastat nepřeberné množství. V případě znalosti výše uvedených technik však značně zvýšíte své šance na úspěch. Kopy a údery je vhodné provádět cíleně (snaha zasáhnout konkrétní místo), rozhodně je nutné vyvarovat se tzv. „filmovým technikám“ vysoké kopy apod.. Podle provedených testů je bezpodmínečně nutné obranné techniky proti držení natrénovat a odzkoušet, člověku, který s nimi nemá zkušenosti, se totiž většinou nepovedou.

6.3. Obrana řidiče uvnitř vozu

Fyzická obrana řidiče se v mnohém shoduje s fyzickou obranou stopaře, proto se dále nebudeme věnovat úderům popsaným v kapitole „fyzická obrana stopaře uvnitř vozu“, ale zaměříme se především na donucovací techniky.

Zásadní rozdíl mezi obranou řidiče a stopaře / spolujezdce je ten, že zatímco stopaři / spolujezdci postačí útočníka (tedy řidiče) paralyzovat a z vozu utéci, řidič většinou brání svůj vůz a proto je nucen útočníka nejen paralyzovat, ale také vyvést z vozu.

6.3.1. Páky

Na principu páky je založena řada tzv. donucovacích technik. Páky slouží především k blokování útočníka. Dají se použít například při odebírání zbraně, poutání či odvádění. Důležitým faktem pro využití páky je znalost techniky, proto je vhodné tuto techniku trénovat a zdokonalovat. Páky jsou založeny na principu páčení kloubových částí lidského

těla. V podstatě se jedná o přivedení kloubu do takové polohy, která je pro něj nepřírozená. Velkou výhodou páky při správném provedení je, že ačkoliv útočník cítí obrovskou bolest a prakticky není schopen klást odpor, nedochází u něj k trvalému poškození zdraví.

Samotné provedení páky by však bylo na „k boji připravenému“ útočníkovi velmi obtížné, proto se používají tzv. navolňovací techniky.

6.3.2. Navolňovací techniky

Navolňovací techniky slouží ke krátkodobému odvedení útočnickovy pozornosti při zahájení fyzické obrany nebo během souboje. V návaznosti na toto tzv. navolnění lze pak použít další obranné techniky, které by se při plné koncentraci útočníka prováděly velmi obtížně např.:

- páky,
- tlaky na citlivá místa,
- podmety.

Navolňovací technikou se v podstatě rozumí rychlá série úderů nebo kopů (popř. kombinace), na jejímž konci vznikne obránci krátký prostor pro provedení některé z výše uvedených technik.

6.3.3. Páka na loket

Tato technika je velmi užitečná a snadno proveditelná. Můžeme ji použít jako obranu proti škrcení, zvláště pokud sedí spolujezdec vzadu, za našim sedadlem.

Provedení: Důležité je útočníka dobře navolnit. K tomu můžeme použít například úder loktem do obličeje nebo prudké brzdění. Samotnou páku provedeme tak, že útočící ruku uchopíme za zápěstí a potáhneme směrem dopředu. Dlaň této ruku musí směřovat nahoru.

Ruku pak páčíme směrem dolů, přičemž se nám v blízkosti lokte opře o rameno nebo hranu sedačky.



Obr. 25 a,b. Páka na loket

6.3.4. Páka na zápěstí

Páku na zápěstí lze provést pokud sedí útočník na sedadle spolujezdce.

Provedení: Celou obrannou akci opět zahájíme navolněním. Pravou rukou útočníka uchopíme za předloktí. Loket jeho ruky si opřeme o hrudník, tím získáme ideální oporu pro páčení. Druhou rukou uchopíme útočníka za hřbet dlaně a páčíme směrem dolů – k předloktí.



Obr. 26. Páka na zápěstí

6.3.5. Páka na rameno

Páka na rameno je jednou z nejvýhodnějších pák pro použití v automobilu. Útočnickovo tělo je blokováno nejen samotnou pákou, ale také tím, že se dostává do těsného kontaktu s palubní deskou vozu

Provedení: Tuto páku lze efektivně provést pouze tehdy, není-li útočník připoután. To většinou není problém, protože útočník se většinou (vzhledem k tomu, že útok plánuje) nepoutá. Pokud útočník připoután je, lze bezpečnostní pás před nasazením páky zcela nenápadně odepnout. Navolnění brzděním je v tomto případě velmi výhodné, protože se útočník tělem natlačí na palubní desku. Pravou rukou útočníka přitlačíme k palubní desce, přičemž tak provedeme za krk nebo nad levou lopatkou. Levou rukou útočníka uchopíme za zápěstí a páčíme celou paži směrem nahoru.



Obr. 27. Páka na rameno

6.3.6. Vytažení z vozu

Na první pohled se může zdát, že se jedná o nejnáročnější část celého konfliktu a spousta lidí si v takovéto situaci neví rady. Pokud se pachatel nechová agresivně a této situaci ani žádné agresivní chování nepředcházelo, můžeme použít některou z výše uvedených pák. To však není nejvhodnější řešení, neboť udržet pachatele „v páce“ a současně vystupovat z vozu a tahat jej ven je značně náročné a často dochází k povolení páky a následnému vysmeknutí pachatele.

Účinnější a mnohem jednodušší metodou je využití tahu za citlivá místa. Ve voze se zaměříme především na obličejové části, neboť ty jsou nejsnáze přístupné a citlivé, jsou jimi:

- rty,
- uši,
- nos,
- oční víčka.

Provedení: Pachatele uchopíme prsty za některou z výše uvedených obličejových částí. Bolestivý efekt podpoříme například zarytím nehtů či kroucením. Díky velmi silné bolesti, kterou pachatel cítí jej pak lze velmi snadno z vozu vyvést.



Obr. 28. Vytažení z vozu

Páky jsou bezpochyby velmi účinným nástrojem. Vyžadují však značný trénink a ve stresu je člověk nemusí vždy správně provést. Řidičům, kteří mají se sebeobranou menší zkušenosti, bych tedy doporučoval zaměřovat se především na citlivá místa na obličeji.

6.4. Obrana řidiče vně vozu

Při obraně vně vozu lze opět uplatnit kopy a údery, které jsou popsány v kapitole Fyzická obrana stopaře / spolujezdce vně vozu. Těmto technikám se tedy nebudeme věnovat a přejdeme k některým specifickým prvkům obrany, které může řidič či majitel uplatnit.

Situace (a) : *Marek přichází ke svému vozu a zpozoruje u něj neznámého člověka, který je skloněn u řidičových dveří a evidentně se vůz snaží otevřít. Marek na nic nečeká a na neznámého zloděje začíná křičet: „Co to děláte, to je moje auto!“. Zloděj na nic nečeká a prchá. Celková škoda na vozidle se včetně lakování a výměny zámku přehoupla přes 10 000 Kč.*

Situace (b) : Marek přichází ke svému vozu a zpozoruje u něj neznámého člověka, který je skloněn u řidičových dveří a evidentně se vůz snaží otevřít. Marek zachovává klidnou hlavu, tiše se k pachateli zezadu přiblíží, strhne jej na zem a nasadí páku. Překvapený zloděj ani nestučí klást odpor a je předán policii.

6.4.1. Stržení

Jedná se o poměrně snadnou techniku, kterou lze použít například při pokusu o vykradení vozu.

Provedení: Nepozorovaně se přiblížíme k pachateli, který je skloněn u vozu. Úderem mezi lopatky si jej můžeme „narovnat“. Pachatele uchopíme zezadu dlaněmi přes obličej. Stržení provádíme tahem za hlavu s postupným ústupem vzad. Pro větší účinnost můžeme využít tzv. prošlápnutí kolene. To spočívá v prolomení útočnickova kolenního kloubu, čímž se výrazně naruší jeho stabilita. Až pachatel leží na zemi, je mu možné po navolnění nasadit některou z pák.



Obr. 29 a,b. Stržení - navolnění



Obr. 30 a,b. Stržení- úchop a prošlápnutí kolene

6.4.2. Naražení na vůz

Naražení na vůz je obdobná technika jako stržení. Techniku je výhodné provádět zejména tehdy, je-li mírně skloněn k vozu. Po naražení dochází k tvrdému kontaktu hlavy pachatele s vozem. Při nedostatečně razantním však pachatel může její účinky velmi snadno zmírnit.

Provedení: Opět je nutné se k pachateli nepozorovaně přiblížit. Naražení provádíme táhlým úderem dlaněmi pod lopatky pachatele. Po naražení můžeme pachatele navolnit některou z navolňovacích technik a následně jej fixovat pomocí páky.



Obr. 31 a,b. Naražení na vůz

Způsobů napadení i obranných situací existuje nepřehledné množství. Každá obranná situace má svá jedinečná specifika (místo, čas, způsob napadení, hustota provozu, atd.). Přesto se lze na většinu situací připravit natrénováním výše uvedených technik a tím značně zvýšit své šance na úspěšnou obranu při případném střetu.

Z poznatků, které vyšly najevo při tvorbě této kapitoly, vyplývá, že v souvislosti s osobním automobilem se lze efektivně bránit i bez obranné pomůcky. Stopaři a méně zdatní obránci by měli využít především rychlé úderné techniky (údery a kopy) a následně se dostat z dosahu pachatele, důležitá je přitom rychlost a nečekanost celé akce. Řidičům bych doporučil natrénovat alespoň jednu z uvedených pák, kterou budou v případě nutnosti schopni vyvést pachatele z vozu či jej zadržet. Jako velmi efektivní se také jeví útoky na citlivá místa. Obranné techniky proti držení by se pak měly naučit především ženy, právě proti nim bývá tento typ útoku veden nejčastěji.

7. FYZICKÁ OBRANA S POUŽITÍM OBRANNÉHO PROSTŘEDKU

Obrané prostředky slouží především k bezprostřednímu odvrácení útoku či paralyzaci útočníka a jejich použití je zcela v souladu se zákonem. V dnešní době se v civilním životě nejčastěji používají tzv. nesmrtící obranné prostředky. Jsou to prostředky, které pachateli, proti kterému jsou uplatněny, nezpůsobí smrt. Do této kategorie řadíme například:

- paralyzující spreje,
- teleskopické obušky,
- nože,
- elektrické paralyzéry.

Výhodou těchto prostředků je jejich cenová dostupnost, skladnost a jednoduché použití, které často nevyžaduje speciální techniku či fyzickou zdatnost. Zvláště z posledně jmenované výhody si pořizují obranné prostředky především ženy. Je důležité zmínit, že obranným prostředkem pachateli nikdy nevyhrožujeme. Dobrovolně bychom se tímto připravili o moment překvapení.

7.1. Paralyzující spreje

Paralyzující sprej se používá především jako prostředek, kterým je možno velmi rychle a bez nutnosti fyzického kontaktu vyřadit útočníka z boje. Obranný sprej obsahuje látky (Chloroacetopfenon, Chlorobenzyl-Denmalonitril či Oleoresin-Capsicum), které způsobuje pálení očí a dráždění dýchacích cest, následnou nevolnost a ztrátu koordinace. Tento efekt je dočasný a nedochází k trvalému poškození zdraví. Obranné spreje se vyrábí v nejrůznějších tvarech i velikostech, nejdůležitější je však jejich rozdělení podle tvaru a charakteru rozptylu účinné látky.

- jet (tryska) - Aplikace ve formě proudu účinné látky, menší náchylnost na povětrnostní vlivy, nutná větší přesnost zásahu,

- fog (mlha) – Aplikace ve formě aerosolu, větší náchylnost na povětrnostní vlivy, nižší nároky na přesnost zásahu, rychle vyplní malý prostor,
- pěna – Aplikace ve formě pěny, velmi dobře ulpívá na kůži a oděvech.

Použití: Obranné spreje se svým charakterem hodí především pro použití při autostopu či spolujždě. Stopař (obránce) je schopen při útěku nastříkáním účinné látky do vozu paralyzovat útočníka a následně mu (i komukoliv jinému) znemožnit další jízdu vlivem vysoké koncentrace dráždivé látky ve voze. Pro toto použití se hodí především spreje s charakterem mlhy, které velmi účinně a rychle zaplní kabinu vozu. Sprej je nutné aplikovat vždy až po vystoupení z vozu nebo bezprostředně předtím, jinak může dojít k zasažení samotného obránce.



Obr. 32. Použití obranného spreje

7.2. Teleskopické obušky

Teleskopický obušek se řadí mezi tzv. úderné zbraně. Na rozdíl od paralyzujícího spreje jím můžeme útočnickovi způsobit vážná zranění i smrt. Teleskopické obušky se vyrábí ve dvou verzích – policejní (kalené) nebo civilní (pro běžnou obranu) a několika délkách. Jejich rukojeť bývá opatřena gumovou rukojetí, která zajišťuje dobrý úchop, tlumí

nárazy a zabraňuje vysmeknutí obušku. Ve své spodní části někdy bývají doplněny například o svítilnu.

Použití: Teleskopický obušek lze použít jak složený, tak vysunutý. Složený obušek můžeme použít především k tlakům na citlivá místa a úderům z bezprostřední blízkosti. Vysunutý se používá k úderům nebo jako nástroj na podporu donucovacích technik. Údery obuškem vedeme na tato místa:

- paže,
- koleno,
- klíční kost,
- kotník.

Vyvarovat bychom se měli úderům na hlavu, může dojít ke zranění s následkem smrti. V osobním automobilu je použití obušku velmi problematické, neboť zde není dostatek prostoru pro jeho roztažení. Lze jej tak používat pouze ve složeném stavu, což není dostatečně efektivní. Doporučit jej tedy lze pouze jako doplňkový obranný prostředek pro použití vně vozu.



Obr. 33. Použití teleskopického obušku

7.3. Nože

Nože se řadí mezi tzv. chladné zbraně. Jejich použitím může pachateli způsobit závažná poranění charakteru řezných, sečných či bodných ran. Při správném zasažení útočníka dochází k viditelnému poškození zdraví (krvácení), což může mít negativní psychologický dopad jak na samotného útočníka, tak i obránce, který se může zaleknout „škody“, kterou způsobil a tím chvilkově ztratit koncentraci. Zřejmě i z tohoto důvodu se mnoho lidí používá nože jako obraného prostředku vyhýbá.

Použití: Použití nože v osobním automobilu je bez větších problémů. Pozor si musíme dát pouze na to, aby nám nůž nebyl odebrán a použit proti nám.

7.4. Elektrické paralyzéry

Elektrický paralyzér je moderním a velmi účinným sebeobranným prostředkem. Jeho funkce je založena na výboji o hodnotě až několika stovek kV, kterým je útočník paralyzován. Samotný výboj je aktivován stiskem tlačítka a probíhá mezi dvěma elektrodami. Paralyzér je napájen nejčastěji 9V baterií, je malý a skladný. Může být doplněn i o zabudovaný paralyzující sprej či intenzivní svítilnu.

Použití: Pro použití paralyzéro je nutný těsný kontakt útočníka a pachatele, to však ve voze není problém. Paralyzér se snažíme přikládat vždy na holou kůži pachatele, výboj sice dokáže projít i přes tenkou vrstvu oděvu, avšak účinek je slabší. Krátké výboje způsobují pouze úlek a křeč, dlouhými můžeme způsobit ztrátu koordinační schopností i na několik minut. Paralyzér je velmi vhodný pro použití v osobním automobilu.



Obr. 34. Použití elektrického paralyzéro

7.5. Improvizované zbraně

Za improvizované zbraně se považují předměty, které nejsou primárně určeny jako zbraň či obranný prostředek, přesto je lze použít k řešení konfliktní situace. Mohou jimi být předměty běžné potřeby, které má obránce u sebe nebo ty, které se nacházejí v blízkosti konfliktu.

7.5.1. Klíče

Nejběžnější a nejvíce zřejmou improvizovanou zbraní jsou klíče. Téměř každý člověk je nosí při sobě a má představu, jak by je v případě konfliktu využil.

Způsobů použití klíčů jako zbraně je několik a záleží na kreativitě obránce, hodí se jak pro obranu spolujezdce / stopaře, tak i pro obranu řidiče. Máme-li klíče na provázku, můžeme se jimi ohánět. Je-li svazek dostatečně objemný, můžeme pachateli způsobit značná poranění. Další možností je použití klíčů jako „boxera“. Jednotlivé klíče si vložíme mezi prsty sevřené dlaně, při dostatečně tvrdém úderu pak pachateli způsobíme značné tržné či bodné rány. Klíči vždy útočíme na hlavu nebo krk pachatele.

7.5.2. Bezpečnostní pás

Bezpečnostní pás jako obranný prostředek proti řidiči využije především pasażér na zadních sedadlech vozu a to především v počáteční fázi konfliktu, kdy řidič ještě sedí na svém místě (nechce zastavit, odbočil na lesní cestu). Pás použijeme ke škrčení proti opěradlu řidičovy sedačky. Oproti škrčení hranou předloktí máme tu výhodu, že se dostáváme dále od těla pachatele, což snižuje riziko napadení ze strany pachatele.

7.5.3. Klíč na matice kol

Do povinné výbavy každého vozidla (pokud není vybaveno sadou pro rychlou opravu defektu) patří klíč na matice kol, který je vyroben z odolného kovového materiálu. Bývá cca 30cm dlouhý ve tvaru písmene L. Tento klíč si může řidič umístit do interiéru vozu tak, aby jej měl v případě konfliktu na dosah. Vhodná je například kapsa ve výplni dveří. Nikdy by neměl být volně položen pod sedadlem řidiče, mohlo by dojít k přemístění pod pedály vozu, čímž by bylo částečně znemožněno ovládání vozu. Použít jej můžeme především k úderům, tedy podobně jako teleskopický obušek.

7.5.4. Spreje

K obraně lze použít také jakýkoliv sprej. Může to být například deodorant nebo přípravek na čištění interiéru apod. Může jej použít jak řidič (např. při přepadení na křižovatce přes pootevřené okno), tak i spolujezdec / stopař při útoku řidiče. Použití je podobné jako u paralyzujícího spreje. Míříme tedy především na oči pachatele.

7.5.5. Hasící přístroj

Hasící přístroj nepatří mezi povinnou výbavu osobního automobilu, přesto je jím mnoho vozů vybaveno. Nejčastěji je hasící přístroj umístěn na speciální úchyty pod sedadlo spolujezdece, záleží však vždy na konkrétním modelu vozu. Využít k obraně jej může jak řidič, tak i spolujezdec. Z pohledu řidiče vozu je nejideálnější použití k úderům či

jako štítu. Možné je také vyprázdnění na pachatele, ovšem pouze pokud se nachází vně vozu.

Pro spolujezdce / stopaře je nejideálnějším způsobem použití vyprázdnění obsahu do interiéru vozu před útekem, čímž dojde k paralyzaci útočníka (řidiče). Prášek z hasícího přístroje má velmi drobné částice, které se snadno dostanou do nejzazších koutů interiéru vozu, druhotným efektem je tak následná snadnější identifikace pachatelova vozu.

7.5.6. Další příklady improvizovaných zbraní

- skleněná láhev,
- výstražný trojúhelník,
- škrabka na led,
- autoatlas,
- větve, kameny (vně vozu).

Improvizovaných zbraní i obranných prostředků použitelných ve voze existuje nepřehledné množství a není v mých silách je všechny jmenovat. Důležité je, aby člověk dokázal svou obrannou pomůcku správně použít a důvěřoval jí. Jako nejvhodnější obranný prostředek do vozu bych doporučil elektrický paralyzér v kombinaci s pepřovým sprejem, ten dokáže pachatele velmi rychle a bez vážnějších následků paralyzovat.

Využití nejrůznějších předmětů jako improvizované zbraně pak záleží především na kreativitě obránce. Použít lze prakticky jakýkoliv tvrdý či ostrý předmět.

ZÁVĚR

Úkolem této bakalářské práce bylo seznámit s problematikou vzniku, průběhu a ukončení obranné situace v souvislosti s osobním automobilem, specifikovat hlavní důvody a způsoby napadení, analyzovat a definovat efektivní způsoby obrany, na standardní situaci demonstrovat a zdůvodnit varianty úspěšného řešení obranné situace a schématicky zpracovat orientační pomůcku pro řešení základní obranné situace v souvislosti s osobním automobilem.

V průběhu vypracování bakalářské práce jsem narazil na zásadní problém. Tématu problematiky fyzické obrany v souvislosti s automobilem se věnuje naprosté minimum publikací. Výjimku tvoří bakalářská práce Tomáše Martinka s názvem Řešení obranných situací v automobilu, která je však zaměřena téměř výhradně na fyzickou obranu.

Pro popis a následnou analýzu způsobů a důvodů napadení jsem využil především internetová fóra se zaměřením na řidiče a cestovatele. To se ukázalo jako velice efektivní, neboť tato fóra navštěvuje obrovské množství lidí, kteří jsou ochotni podělit se o své zážitky a zkušenosti. Dalším zdrojem informací byli především přátelé a známí, v hojném počtu zastoupeni profesionálními řidiči. Kapitoly o fyzické obraně jsem sestavil především na základě vlastních poznatků z předmětu Speciální tělesná příprava. Všechny popisované způsoby fyzické obrany byly odzkoušeny v praxi, což dokazuje fotodokumentace, a jsou použitelné. Práci jsem doplnil o popis situací, které vždy přímo souvisí s danou částí práce. Ty mají za úkol uvést čtenáře do problematiky a na reálném příkladu demonstrovat jak jednání samotného útočníka, tak i chyby a špatné taktické postupy obránce. Za vedlejší efekt považuji značné oživení práce.

Závěrem práce bych chtěl zdůraznit především nutnost preventivního jednání. To je, na základě mého zkoumání během tvorby této práce, stěžejním bodem řešení celé obranné situace. Velmi podstatná je také znalost metod, které pachatelé využívají a důvodů útoku. Ta každému řidiči umožní alespoň částečně se připravit na možný konflikt. Považoval bych za vhodné informovat budoucí řidiče alespoň o základních bezpečnostních návycích již při výuce v autoškole.

Tato práce ve svém rozsahu nemůže obsáhnout celou problematiku fyzické obrany v souvislosti s automobilem. Pro mnohé však může být užitečnou pomůckou a návodem, jak předcházet a řešit konfliktní situace v souvislosti s automobilem.

ZÁVĚR V ANGLIČTINĚ

The task of this bachelor thesis was to learn the origins, course, and defensive end position in connection with car, specify the main reasons for and methods of attack, analyze and define effective ways of defense, say the standard situation, demonstrate and justify the option of a successful solution defensive situation and prepare a schematic orientation aid to deal with basic defensive situations in connection with car.

During the development of thesis, I encountered a major problem. Theme issue of physical defense in connection with the car is dedicated to the bare minimum of publications. The exception is the work of Tomas Martinek bachelor named Solutions of self-defense situations in a car, which is focused almost entirely on physical defense.

For description and analysis of the ways and reasons I took the challenge especially Internet forums focusing on drivers and travelers. It has proved very effective, since these forums are visited by huge number of people willing to share their experiences. Another source of information were particularly friends and acquaintances in high numbers represented by professional drivers. Chapter on physical defense I put above all on its own knowledge of the subject of special physical training. All described methods of the natural defenses have been tested in practice, as illustrated by photographs, and they are applicable. I added a description of situations that always directly associated with the component thesis. These are designed to bring readers to the problems and the real example to demonstrate how to conduct himself forward as well as errors and bad tactics defender. As a side effect I consider a significant boost of thesis .

Finally, in the thesis I want to emphasize the need for preventive action. That is, based on my research during the development of this work, addressing a key point of defense situation. Very significant is the knowledge of the methods that criminals make use of reason and attack. This will allow each driver at least partly to prepare for possible conflict. I would consider it appropriate to inform future drivers at least have the basic safety habits when teaching driving school.

This thesis can not cover the whole issue of physical defense in connection with car. For many, however, may be a useful tool and instructions on how to prevent and resolve conflict situations in connection with the car.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] *Business center* [online]. 2010 [cit. 2010-05-04]. § 29 Nutná obrana, Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Dostupné z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/trestni-zakonik/>>.
- [2] *Business center* [online]. 2010 [cit. 2010-05-04]. § 28 Krajiní nouze, Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník. Dostupné z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/trestni-zakonik/>>.
- [3] Žena v autě [online]. 2008 [cit. 2010-05-14]. Bezpečnost. Dostupné z WWW: <www.zenavaute.cz>.
- [4] VIKTORA, Antonín. Agresivního řidiče potkáte každých šestnáct kilometrů, ukázal výzkum. *Idnes.cz* [online]. 31.3.2010, č. 92, [cit. 2010-05-11]. Dostupný z WWW: <http://zpravy.idnes.cz/agresivniho-ridice-potkate-kazdych-sestnact-kilometru-ukazal-vyzkum-1ec-/domaci.asp?c=A100330_211903_domaci_vel>.
- [5] Autostop může být levný způsob dopravy ale i životní styl. *Magazín české noviny* [online]. 03.08.2009, [cit. 2010-05-14]. Dostupný z WWW: <<http://magazin.ceskenoviny.cz/cestovani/zpravy/autostop-muze-byt-levny-zpusob-dopravy-ale-i-zivotni-styl/391078>>.
- [6] MARTINEK, Tomáš. *Řešení obranných situací v automobilu*. Zlín, 2008. 67 s. Bakalářská práce. UTB Zlín.
- [7] ADAMS, J. a kol. *Jak přežít v betonové džungli (Street Surfing)*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Armex, 2001. 357 s. ISBN 80 – 86244 – 19 – 9
- [8] MALÁNÍK, Z. *Přednášky z předmětu Speciální tělesná příprava*. 2000 – 2009
- [9] PROTIVINSKÝ, M. – NÁCHODSKÝ, Z. *Organizace a taktika přepravy peněz a cenností*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Armex Praha, 1999. 168 s. ISBN 80 – 86244 – 00 – 8.

SEZNAM OBRÁZKŮ

<i>Obr. 1. Základní kontrolky vozu</i>	17
<i>Obr. 2. Nápadný únik oleje</i>	18
<i>Obr. 3. Defekt [3]</i>	19
<i>Obr. 4. Hledání klíčů – častá chyba</i>	21
<i>Obr. 5. Správně fixované zavazadlo</i>	23
<i>Obr. 6. Nevhodně umístěné cennosti.....</i>	27
<i>Obr. 7. Dobře osvětlená parkovací místa</i>	33
<i>Obr. 8. Agresivita za volantem [4]</i>	36
<i>Obr. 9. Následky agresivní jízdy</i>	37
<i>Obr. 10. Stopař [5]</i>	44
<i>Obr. 11. Zadní sedadla - ideální pozice pro stopaře</i>	45
<i>Obr. 12. Řidička = menší riziko pro stopaře [3]</i>	48
<i>Obr. 13. Úder pěstí</i>	58
<i>Obr. 14. Úder loktem</i>	59
<i>Obr. 15. Úder dlaní.....</i>	60
<i>Obr. 16. Sek hranou ruky.....</i>	61
<i>Obr. 17. Škracení hranou předloktí</i>	62
<i>Obr. 18. Přímý kop</i>	63
<i>Obr. 19 a,b. Obrana proti kravatě.....</i>	64
<i>Obr. 20 a,b. Obrana proti úchopu zezadu 1</i>	65
<i>Obr. 21. Obrana proti úchopu zezadu 2</i>	65
<i>Obr. 22 a,b. Obrana proti úchopu zepředu - údery</i>	66
<i>Obr. 23. Obrana proti úchopu zepředu - podmet</i>	66
<i>Obr. 24 a,b. Obrana proti obejmutí zepředu</i>	67
<i>Obr. 25 a,b. Páka na loket</i>	69
<i>Obr. 26. Páka na zápěstí.....</i>	70
<i>Obr. 27. Páka na rameno.....</i>	71
<i>Obr. 28. Vytažení z vozu</i>	72
<i>Obr. 29 a,b. Stržení - navolnění.....</i>	73
<i>Obr. 30 a,b. Stržení- úchop a prošlápnutí kolene</i>	74
<i>Obr. 31 a,b. Naražení na vůz</i>	74

<i>Obr. 32. Použití obranného spreje.....</i>	<i>77</i>
<i>Obr. 33. Použití teleskopického obušku.....</i>	<i>78</i>
<i>Obr. 34. Použití elektrického paralyzéro.....</i>	<i>80</i>

