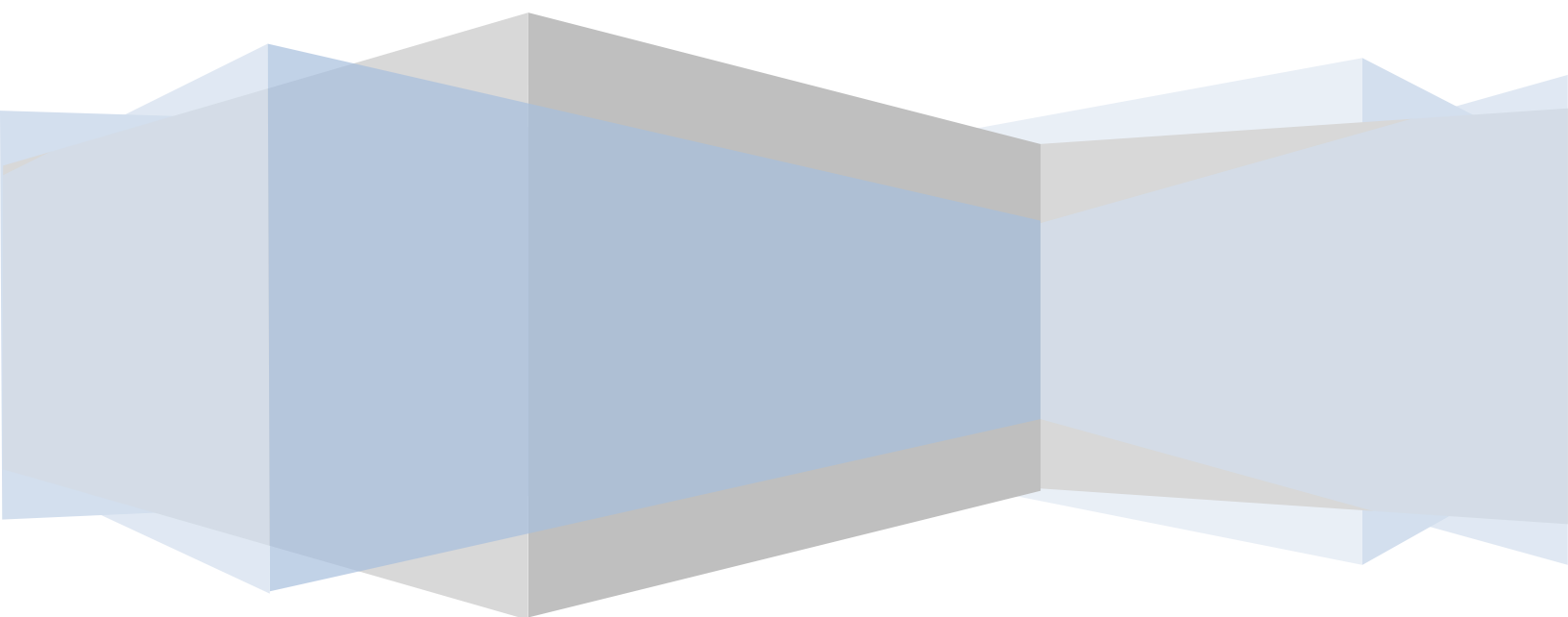


Klub www.ford-focus.cz

Škola jazdy

Škola zdokonaľovania jazdy pre členov klubu
www.ford-focus.cz



CONTENTS

1	Teória	3
1.1	Zbraň	3
1.2	Krízová situácia	3
1.3	Predvídavosť	3
1.4	Rýchlosť	3
1.5	Správny posed	4
1.6	Bežná situácia	5
2	Cvičenia všeobecné	6
2.1	Kontrola správneho posedu za volantom	6
2.2	Test rýchlosti reakcie vodiča	6
2.3	Odhad vzdialenosti vpredu a vzadu	6
2.4	Cúvanie medzi autá stojace vedľa seba	6
2.5	Cúvanie medzi autá stojace za sebou	7
2.6	Prejazd a cúvanie cez extrémne úzky priestor	7
2.7	Pohyb v extrémne krátkom priestore	7
3	Cvičenia na suchom povrchu	7
3.1	Náhla zmena smeru s brzdením	7
3.2	Náhla zmena smeru bez brzdenia	7
3.3	Krátky vyhýbací manéver	8
3.4	Dlhý vyhýbací manéver	8
4	Cvičenia na mokrom povrchu	8
5	Cvičenia na snehu	8

1 TEÓRIA

1.1 ZBRAŇ

Auto je zbraň. Auto dokáže zabiť nie len vás, ale aj všetkých, ktorí sú s vami v aute. Auto dokáže zabiť aj tých, čo práve nie sú vo vašom aute. A auto dokáže zabiť aj tých, ktorých nevidíte. Čím rýchlejšie auto ide, tým je nebezpečnejšie. Auto idúce 50 km/h má v sebe obrovskú energiu. Stačí si predstaviť koľko sily je potrebnej na to, aby sa zastavilo auto idúce len krokom a koľko sily je potrebnej na to, aby vás niekto bolestivo kopol. Predstavte si deštruktívnu silu auta idúceho 50 km/h a porovnajte si to s tým kopnutím. A predstavte si energiu auta idúceho 130 km/h.

Každý vodič si musí uvedomiť, že na cestu vstupuje so zbraňou. Nie obrannou, ale s útočnou zbraňou. Každý musí vedieť túto zbraň obsluhovať, musí poznať jej účinky a slabosti. Musí byť jej pánom.

1.2 KRÍZOVÁ SITUÁCIA

Málokto si uvedomuje, čo je to krízová situácia a ako a kedy môže vzniknúť. Málokto si uvedomuje, že krízová situácia môže vzniknúť vždy. Teda nie len v meste plnom áut, či preplnenej diaľnici alebo v zime pri poľadovici. V týchto prípadoch je len vyššia pravdepodobnosť vzniku, ale krízová situácia môže vzniknúť vždy. Niečo je pravdepodobnejšie, niečo nie. Avšak štatistiky hovoria, že menej predpokladané situácie končia väčšinou horšie ako tie, ktoré očakávame.

Každý z nás vie, alebo si aspoň vie predstaviť, ako sa zachovať pri prudkom zabrzdení v kolóne, či náhlom prechode iného auta z pruhu do pruhu. Každý vie, že keď má na tachometri 50 km/h, tak ide len 45 km/h a preto môže ešte pridať. Ale nie každý vie čo spraviť v prípade, keď do cesty skočí zver, alebo keď vznikne defekt a nad autom stráca kontrolu. A naozaj málokto vie, aký je obrovský rozdiel v brzdení dráhe pri brzdení z 50 km/h a 45 km/h. A skoro nikto si neuvedomuje, že maximálna rýchlosť nie je povinná rýchlosť.

Keď vznikne krízová situácia, tak je už väčšinou neskoro na riešenie otázky prečo. Vtedy je potrebné sústrediť sa na jej zvládnutie. Obzeranie sa a hľadanie kto to spôsobil nie je nič iné len privolávanie ďalšieho problému. Krízovým situáciám treba hlavne predchádzať. Predvídavosť a nižšia rýchlosť sú najjednoduchšími spôsobmi, ako sa kríze vyhnúť.

1.3 PREDVÍDAVOSŤ

Určité dopravné situácie a ich možné následky sa dajú predvídať. Našou možnosťou je zareagovať na to a upraviť svoju jazdu tak, aby sme vzniku problému predišli. Netreba však zabudnúť aj na ostatných účastníkov premávky. Ich reakcia je vždy o niečo oneskorená voči vašej a preto treba dávať pozor na to, aby ste im nechali dostatočný priestor a čas na reakciu.

Predvídavosť je jedna z najjednoduchších ale aj najúčinnějších spôsobov, ako zabrániť vzniku krízovej situácie. Keď po preplnenom meste nejdem 50 km/h ale 30 km/h, tak nie som pomalý, ale prevídavý.

1.4 RÝCHLOSŤ

Veľa z nás jazdí na hranici maximálnej rýchlosti. Veľa z nás dokonca pravidelne prekračuje maximálnu rýchlosť, hlavne na diaľniciach. Pritom samotná časová úspora je zanedbateľná. Z môjho pohľadu už rýchlosť 80 km/h je

hrozne nebezpečná. Na to, aby to človek pochopil, musí to zažiť, musí zažiť stratu kontroly nad autom pri tejto rýchlosti.

Ponáhľať sa je logická vec, nikto teraz nemá čas, ale má ponáhľanie sa zmysel ? Čo tým človek získa ? Stojí to za to riziko ? Dajme si príklad. Cesta dlhá 50 km. Pri rýchlosti 130 km/h ju prejdem za 23 minút. Pri rýchlosti 150 km/h ju prejdem za 20 minút, teda ušetril som 3 minúty času. Ale stálo to za to ? A to hovoríme o jazde za optimálnych podmienok, pri reálnych podmienkach priemer 150 km/h aj tak nedosiahnem, takže ušetrený čas je ešte menší. Pritom so zvyšujúcou sa rýchlosťou sa rapídne znižuje schopnosť auto ovládať.

Netreba sa ponáhľať. Čas je dôležitý, vzácny a drahý. Ale nie je dôležitejší ako zdravie. K rýchlosti sa presne hodí jedno slovenské príslovie: Dovtedy sa chodí s džbánom po vodu, až sa džbán rozbije. Dovtedy sa chodí zbytočne rýchlo, až sa niečo stane.

1.5 SPRÁVNY POSED

Správny posed je veľmi dôležitým bezpečnostným prvkom. V prípade, že vodič nemá správny posed za volantom, vystavuje sa možnosti, že nedokáže zvládnuť svoje auto v prípade nečakanej udalosti. Vodič musí byť pánom svojho stroja za každej okolnosti.

Pravidlá pre správny posed sú:

- Vodič by mal sedieť celým chrbátom opretý o sedadlo.
- Hlava by sa mala dotýkať opierky, pričom opierka by sa mala opierať priamo zo zadu o hlavu (temeno). Ak sa hlava opiera o spodok hlavy (zátylok), môže pri spätnom náraze alebo náraze zozadu dojsť k zlomeniu väzov opierkou hlavy.
- Po natiiahnutí rúk pred seba (pričom som stále opretý celým chrbtom) by sa mali zápästia dotýkať hornej časti volantu. Ak je volant ďalej, tak pri náraze môže dojsť k vykĺbeniu v lakti prípadne k lámaniu kostí. Zároveň sa viac unavujú ruky, pretože ich musíte mať počas jazdy vystreté viac, ako je potrebné. Ak mám volant príliš blízko, môže dojsť k príliš nedokonalkej reakcii airbagu. Zároveň však človek nie je schopný obojručne držať volant pri maximálnom vytočení volantu.
- Volant by mal byť v takej výške, aby bolo vidieť na všetky prístroje bez potreby zohíňania sa či stavania sa zo sedadla (samozrejme pri neustálom opretí o sedadlo celým chrbátom).
- Spätné zrkadlá je potrebné takisto nastavovať k pozícii, keď je vodič plne opretý o sedadlo a hlava sa opiera o opierku.
- Nohy by mali bez problémov dosiahnuť na pedále. Po plnom stlačení spojky by mala noha zostať čiastočne skrčená. Toto je veľmi dôležitá vec, pretože v prípade krízy sa musí vodič plne zaprieť, aby stabilizoval svoje telo voči autu. Prechod z plynu na brzdu by mal byť bez potreby skrúcania nohy, či potreby veľkého zdvíhania nohy z podlahy.
- Obuv by mal byť polomäkká. Teda pri plnom stlačení pedálu nesmie vyvolávať bolesť na chodidle, ale zároveň by mala byť natoľko pružná, aby vodič cítil tlak ktorým pôsobí na pedál (hlavne brzda). Topánky by mala byť pevne uviazané, aby sa nemohli zošmyknúť z nohy a prípadne padnúť pod jeden z pedálov. Nedoporučujú sa šlapky (zošmykujú sa, väčšinou sú príliš mäkké). Takisto sa nedoporučujú topánky s vysokou podrážkou (necitlivosť na pedál a zhoršený odhad pri prechode z pedála na pedál). Špeciálne pre ženy sa prízvukuje nevhodnosť topánok s vysokým podpätkom, ktorý sa môže zapichnúť do interiérového koberca a znemožniť tak brzdenie.
- Držanie volantu je veľmi dôležité. Najlepšie sa vyjadruje prirovnaním k polohe ručičiek na klasických hodinách. Donedávna sa preferovalo držanie „o 10 minút dve“, avšak teraz je už jasné, že správne držanie

je „tri štvrté na tri“. Teda veniec volantu držím z pravej a z ľavej strany ho drzim priamkou cez stred. Volant sa snažíme držať vždy oboma rukami.

- Netreba zabudnúť aj na pripútanie bezpečnostným pásom. Niekomu sa to zdá byť zbytočnosť, nástroj na vymáhanie peňazí. Nieкто to berie ako výbornú vec bezpečnosti pri vysokých rýchlostiach, ale v meste ako zbytočnosť. Bezpečnostný pás je však z nášho pohľadu jedným z najdôležitejších prvkov zabezpečenia stabilnej pozície za volantom. Tu sa často provnáva štandardný trojbodový pás v bežných automobilov so štvorbodovými pásmi v športových automobiloch. Štvorbodové pásy sa upínajú úplne napevno, nemajú žiadnu vôľu. To všetko preto, aby bol vodič za volantom v pevnej pozícii.

1.6 BEŽNÁ SITUÁCIA

V každodennom živote sa nestretávame s krízovou situáciou. Riešime úplne iné situácie, väčšinou denno-denne tie isté. Ale aj v tomto prípade môžeme svoje vodičské umenie zdokonaľiť. Treba sa pozastaviť nad tým, čo už robíme automaticky, bez rozmýšľania, treba si rozmyslieť, či neriešime tieto situácie s príliš veľkým rizikom.

Zvyčajne sa pravidelné situácie riešia tak automaticky, že postupne sa zvyšuje aj riziko pri nich vznikajúce. Po päťdesiatom prejazde zákrutou si už človek povie, že ju pozná. Po stom sa už odváži prejsť ju rýchlejšie a po dvestom prejazde ju už dokáže jazdiť naslepo. Avšak treba si vždy uvedomiť, čo zlé nás môže postretnúť: auto v protismere, odstavené auto v zákrute, prípadne rozsypaný štrk v zákrute. Existuje veľa nebezpečenstiev, ktoré nás môžu postretnúť.

Vodič by mal dokonale ovládať svoje auto nie len v krízových situáciách, ale aj v bežných situáciách. Dokonalé znalosti rozmerov auta, správny odhad pri parkovaní alebo rýchle ovládanie páčok a tlačítok na palubnej doske, to sú dôležité schopnosti, ktoré, aj keď sa to nezdá, dokážu z obyčajného vodiča spraviť kráľa ciest.

2 CVIČENIA VŠEOBECNÉ

2.1 KONTROLA SPRÁVNEHO POSEDU ZA VOLANTOM

Všetky zásady už boli napísané v predchádzajúcej časti, takže na začiatok stačí skontrolovať správnosť podľa krátkeho zoznamu:

- a. Opretý celým chrbtom o sedadlo
- b. Hlava sa dotýka zátylkom opierky hlavy
- c. Po vystretí rúk pred seba sa zápästie dotýka volantu
- d. Pri pohľade na prístrojovú dosku vidím všetky prístroje
- e. Vidím celú situáciu okolo auta v spätných zrkadlách
- f. Nohami dočiahnem na všetky pedále
- g. Po plnom stlačení spojky zostane noha mierne pokrčená
- h. Správna obuv, pevná s vhodnou podrážkou
- i. Volant držím oboma rukami v polohe tri štvrté na tri
- j. Pripútaný bezpečnostným pásom

2.2 TEST RÝCHLOSTI REAKCIE VODIČA

- a. Zoberie sa dostatočne dlhá doska a privrie sa naplocho do zadsných okien auta. Doska musí byť pevne uchytená v okne a mala by z jednej strany trčať trochu viac z okna.
- b. Dva sáčky sa naplnia vodou. Jeden z nich sa položí na dosku zvonku.
- c. „Inštruktor“ si zoberie druhý sáčok s vodou a sadne si k vodičovi. Sáčok s vodou vystrčí von.
- d. Vodič sa rozbehne na rýchlosť približne 50 km/h.
- e. Inštruktor bez dohody s vodičom povie „Stop“ a spolu s povelom pustí sáčok s vodou.
- f. Vodič by mal okamžite zastaviť, pričom sáčok uložený na doske sa zošmykne a dopadne na zem.
- g. Odmeria sa vzdialenosť medzi prvým sáčkom (inštruktor) a druhým sáčkom (doska). Toto je vzdialenosť, ktorú prejde auto od vzniku situácie až po začiatok brzdného manévru, teda reakcia, ale nie len vodiča, ale aj auta.
- h. Odmeria sa vzdialenosť medzi prvým sáčkom a doskou v zadných oknách. To je vzdialenosť, ktorú auto ujde od vzniku situácie až po úplné zastavenie.
- i. Vzdialenosť od druhého sáčku po dosku je technická brzdná dráha.
- j. Opakuje sa v ľubovoľných rýchlostiach. Pri dostatku miesta na rozbeh je vhodné vyskúšať aj vyššie rýchlosti pre predstavu, koľko auto brzdí a ako sa radikálne predlžuje brzdná dráha reakcie.

2.3 ODHAD VZDIALENOSTI VPREDU A VZADU

- a. Postaví sa dostatočne široká a vysoká prekážka z pneumatík, tak aby ju vodič videl cez zadné okno
- b. Úlohou je čo najtesnejšie pristaviť auto k prekážke či už prednou alebo zadnou časťou auta.
- c. Prekážka sa môže znížiť tak, aby ju nebolo vidieť cez zadné okno ale len cez spätné zrkadlá a skúšať odhad vzdialenosti cez spätné zrkadlá

2.4 CÚVANIE MEDZI AUTÁ STOJACE VEDĽA SEBA

- a. Pristaví sa auto

- b. Postaví sa dostatočne vysoká a široká prekážka z pneumatík asi 20 centimetrov z každej strany auta
- c. Autom sa vyjde von akoby na cestu, teda zatočí sa kolmo k výjazdu z prekážky a následne sa vodič pokúsi vojsť medzi tieto dve prekážky na prvý krát, pričom nesmie zostať šikmo.
- d. Dobrou pomôckou môže byť napkreslenie čiar, ktoré simulujú okraj cesty
- e. Vzialenosť prekážok sa môže postupne znižovať

2.5 CÚVANIE MEDZI AUTÁ STOJACE ZA SEBOU

- a. Pristaví sa auto
- b. Postaví sa dostatočne vysoká a široká prekážka z pneumatík asi 1 meter pred a za auto
- c. Autom sa vyjde von z prekážok a následne sa vodič pokúsi vojsť medzi tieto dve prekážky na prvý krát.
- d. Dobrou pomôckou môže byť napkreslenie čiar, ktoré simulujú okraj cesty
- e. Vzialenosť prekážok sa môže postupne znižovať

2.6 PREJAZD A CÚVANIE CEZ EXTRÉMNE ÚZKY PRIESTOR

- a. Pristaví sa auto
- b. Postavia sa prekážky z pneumatík len niekoľko centimetrov vedľa spätných zrkadiel
- c. Auto sa posunie kúsok vpred (postavené prekážky by mali byť pri zadných kolesách)
- d. Postavia sa ďalšie prekážky z pneumatík len niekoľko centimetrov vedľa spätných zrkadiel
- e. Vodič obíde postavené prekážky a pokúsi sa prejsť cez ne bez dotknutia
- f. Postupne sa môže zvyšovať rýchlosť
- g. Prejazd sa môže zmeniť na cúvanie

2.7 POHYB V EXTRÉMNE KRÁTKOM PRIESTORE

- a. Pristaví sa auto
- b. Len niekoľko desiatok centimetrov pred a za auto sa postaví dostatočne široká a vysoká prekážka z pneumatík
- c. Úlohou vodiča je vyjsť z tohoto priestoru bez dotknutia sa prekážok pred a za autom.

3 CVIČENIA NA SUCHOM POVRCHU

3.1 NÁHLA ZMENA SMERU S BRZDENÍM

Cvičí sa ako sa rýchlo vyhnúť prekážke, ktorú nie je možné obísť ale je potrebné zastaviť. Patrí sem napríklad správanie sa v kolóne na diaľnici, keď vpredu vznikne kolízia a potrebujeme prudko zabrzdiť.

- a. Postaví sa niekoľko brán za sebou s tým, že posledné dve budú posunuté do strany.
- b. Auto sa rozbehne na vyššiu rýchlosť (ak sa dá tak viac ako 50 km/h)
- c. Pri vjazde do poslednej rovnej prekážky (tretia od konca) sa začne intenzívne brzdiť.
- d. Pri vjazde do predposlednej brány sa volantom zmení smer
- e. Auto sa úplne zabrzdí

3.2 NÁHLA ZMENA SMERU BEZ BRZDENIA

Cvičí sa limit a správanie sa auta pri napríklad nutnosti rýchleho prechodu z pruhu do pruhu, napríklad pri ukončení predchádzania.

- a. Postaví sa niekoľko brán za sebou s tým, že posledné dve budú posunuté do strany.
- b. Auto sa rozbehne na vyššiu rýchlosť (ak sa dá tak viac ako 50 km/h)
- c. Konštantnou rýchlosťou sa prechádza celá trať
- d. Pri vjazde do predposlednej brány sa volantom zmení smer, pričom noha zostáva na plyne

3.3 KRÁTKY VYHÝBACÍ MANÉVER

Cvičí sa vyhýbanie sa prekážke, kedy už nie je možnosť ubrzdiť auto pred prekážkou.

- a. Postaví sa niekoľko brán za sebou s tým, že stredná bude posunuté do strany.
- b. Auto sa rozbehne na vyššiu rýchlosť (ak sa dá tak viac ako 50 km/h)
- c. Konštantnou rýchlosťou sa prechádza celá trať
- d. Pri vjazde do strednej brány sa volantom zmení smer, pričom noha zostáva na plyne

3.4 DLHÝ VYHÝBACÍ MANÉVER

Cvičí sa správanie sa auta pri vyhýbaní sa (obchádzaní) dlhšej prekážky.

- a. Postaví sa niekoľko brán za sebou s tým, že 3 stredné brány budú posunuté do strany.
- b. Auto sa rozbehne na vyššiu rýchlosť (ak sa dá tak viac ako 50 km/h)
- c. Konštantnou rýchlosťou sa prechádza celá trať
- d. Pri vjazde do strednej brány sa volantom zmení smer, pričom noha zostáva na plyne
- e. Auto sa vyrovná na prejazd strednou bránou
- f. Auto sa hneď nasmeruje do druhej zákruty
- g. Postupne sa môže skracovať alebo predžovať stredná časť brán.

4 CVIČENIA NA MOKROM POVRCHU

5 CVIČENIA NA SNEHU