

Základní řidičské dovednosti pro automatickou převodovku

Startování motoru:

1. sešlápnout brzdu
2. startujeme klíčem – motor by měl naskočit okamžitě (nikdy nedržte klíček ve startovací poloze déle, než je nutné, nejvýše však cca 5 sekund)

Základní předpoklady pro úspěšný rozjezd

- 1) zásadně nespěchat – když se spěchá, tak se zpravidla něco pokazí. Aby nebylo potřeba spěchat, je nutné sledovat situaci v provozu a včas začít s rozjezdem.
- 2) plynule přidávat plyn (necukat pedálem), převodovka výkon motoru zpracuje sama

Volba rychlostních stupňů:

- P – parkovací pozice (**nikdy nevolíme při pohybu vozidla – hrozí poškození převodovky!!!**)
převodovka je mechanicky zablokovaná proti pohybu, vhodné pouze na rovině, ve svahu vhodné použít parkovací brzdu, jinak jde pohnout pákou jen při použití síly a namáhá se převodovka, motor může být nastartovaný nebo vypnutý
- R - zpátečka (**nikdy nevolíme při pohybu vozidla – hrozí poškození převodovky!!!**), aktivní parkovací senzory (krátce pípné signál), při jízdě nevypínáme nikdy motor
- N - neutrál, při běžné jízdě se nepoužívá, pozor - vozidlo není nijak zajištěno proti pohybu - nebezpečné, vhodné například při odtahování vozidla s běžícím motorem
- D - jízda dopředu (drive), možné volit manuální režim řazení – M, vhodné při jízdě s přívěsem, v kopcovitém terénu nebo v zimě, běžně nepoužíváme, při jízdě nevypínáme nikdy motor

Podmínky volby stupňů (seřazeno podle páky voliče):

Stupně se volí pohybem voliče dopředu a dozadu, je cítit mírný odpor. Když volíme např. D z pozice P, tak se pákou pohybujeme jedním tahem až na pozici D, není dobré volit postupně P-R-N-D, tím dochází k namáhání převodovky.

- P – vozidlo stojí, nutné zmáčknout pojistku na páce a motor je nastartovaný
R – vozidlo stojí, nutné zmáčknout pojistku na páce a motor je nastartovaný
N – vozidlo stojí nebo v pohybu, motor je nastartovaný
D – vozidlo stojí nebo v pohybu (pouze z N), nutné zmáčknout pojistku na páce a motor je nastartovaný

Kontrola stupně na přístrojové desce, pozici P a D není nutné „hledat“ - jsou to konečné pozice páky

Některá vozidla zobrazují i přesný zařazený rychlostní stupeň při D, zobrazení stupně vždy při pozici M.

Rozjíždění na rovině

1. nastartovat motor (viz výše)
2. zvolit D
3. uvolnit ruční (parkovací) brzdu (není nutné u automatické parkovací brzdě, při přidání plynu se odbrzdí automaticky)
4. lehce přidat plyn
5. je vhodné v průběhu rozjezdu mírně přidávat plyn, aby se vozidlo rozjelo plynule

Zastavování

1. ubrat úplně plyn
2. plynule brzdít do úplného zastavení vozidla
3. **držet stále sešlápnutou brzdu** (jinak se vozidlo opět rozjede!!!)

Po zastavení vozidla a ukončení jízdy (vypnout motor):

1. zastavit (viz výše)
2. zvolit P (**nikdy nevolíme při pohybu vozidla – hrozí poškození převodovky!!!**)
3. vypnout klíčem motor
4. zatáhnout parkovací brzdu (automatická brzda se aktivuje po vypnutí motoru)

Po zastavení vozidla a přerušení jízdy (motor běží, např. dlouhé čekání na semaforech, v koloně, v létě z důvodu chodu klimatizace, v zimě topení)

1. zastavit (viz výše)
2. zvolit P (**nikdy nevolíme při pohybu vozidla – hrozí poškození převodovky!!!**) nebo N
3. zatáhnout ruční (parkovací) brzdu – není nutné na rovině, pozice P blokuje převodovku, ale pozice N nikoli, hrozí pohyb vozidla

Automatická parkovací brzda u některých vozidel - automatiky se zabrzdí po vypnutí motoru a odbrzdí se při zvolení R nebo D a přidání plynu (řidič musí dát pokyn k jízdě, samotné zvolení R,D nestačí).

Držení volantu a otáčení

volant držíme pevně, ale ne křečovitě, oběma rukama, během jízdy po volantu zbytečně rukama „necestujte“ = držím a zatáčím, ruce jsou v pozici „tři čtvrtě na tři“ = přibližně na vodorovné ose volantu

je-li zatáčka ostřejší, tak je nutné přehmátnout, nikoli posouvat ruce po volantu (ručkovat)
zatáčím-li vlevo, tak se rukama pohybují na levé polovině volantu, když zatáčím doprava, tak se pohybují na pravé polovině volantu, ruce pokládám zhruba do středu volantu nahore a otáčím

při vracení volantu na konci zatáčky se postupuje obdobně jako při zatáčení, vracím-li volant po projetí levé zatáčky, otáčím stejně, jako bych zatáčel doprava, když je vozidlo v požadovaném směru, tak případně vyrovnam ruce do správné polohy

Poznámka: není-li to nezbytně nutné, netočte volantem na místě a nedržte silou volant zatočený až do krajní polohy, dochází k namáhání a poškození posilovače řízení

Rozjíždění do svahu

Je stejné jako základní rozjezd. Automatická převodovka auto udrží ve stoupání sama, lehký pohyb směrem dozadu není problém nebo je vozidlo vybaveno asistentem pro rozjezd do svahu, který ponechá aktivní brzdou až do přidání plynu. Nikdy nedržet auto do svahu přidáváním plynu, hrozí poškození převodovky - držím brzdou a pak přidám plyn.

U velmi prudkých kopců je možné použít parkovací brzdou. (platí pro vozidla bez asistenta rozjezdu do svahu). Po zastavení zatáhneme brzdou a po přidání plynu se automatická brzda odbrzdí nebo je nutné brzdou ručně odbrzdit.

Správné používání připojovacího a odbočovacího pruhu

Připojovací a odbočovací pruh (zejména mimo obec a na rychlostních komunikacích, ale princip využití je stejný i v obci, pozor na rychlostní limity)

Připojovací pruh slouží k připojení = dosažení co nejvyšší rychlosti a zařazení do průběžného pruhu (mimo obec nejméně 60 -70 km/h, na dálnici raději 80-90 km/h. Jakmile se vozidlo vyrovná v pruhu je nutné dát znamení vlevo a zrychlovat, průběžně kontrolovat situaci za vozidlem v průběžném pruhu a přibližně v polovině délky pruhu se rozhodnout, jestli je možné se zařadit do průběžného pruhu nebo není (v případě, že v průběžném pruhu není volno, tak je nutné zpomalit nebo případně zastavit na konci pruhu, **nemám žádné právo se cpát do průběžného pruhu násilím a ostatní řidiči nemají žádnou povinnost, dokonce podle zákona ani možnost mi uhýbat!!!**) Jede-li řidič v průběžném pruhu, je vhodné vzhledem k situaci mírně včas snížit rychlost jízdy a umožnit zařazení z připojovacího pruhu. Chováme se k sobě ohleduplně.

Odbočovací pruh slouží k bezpečnému odpojení = snížení rychlosti a opuštění komunikace. Do odbočovacího pruhu vjíždíme rychlostí cca 60-70 km/h a potom snižujeme rychlost na 30-40 km/h, abychom mohli na konci pruhu bezpečně zatočit. Zná-li řidič dobře situaci v odbočovacím pruhu (např. odbočení na Prahu u Turnova), tak může zvolit vyšší rychlost jízdy (cca 80 km/h)

Couvání, parkování a otáčení

Při couvání vozidlem je nutné si uvědomit, že odpovědnost za bezpečnost má VŽDY řidič vozidla, musí mít přehled o celém prostoru okolo vozidla, případně musí zajistit poučenou a způsobilou osobu, která mu umožní bezpečné couvání

Při couvání, parkování a otáčení je nutné používat znamení o změně směru jízdy, a to nejen při samotném pohybu dozadu, ale také při zastavování před couváním!

Couvá se VŽDY pomalu, řidič sleduje pozorně okolí vozidla a musí také řádně a ve správné chvíli zatočit volantem, při couvání si můžete nastavit zrcátka, otevřít a sledovat situaci bočním okénkem, při stojícím vozidle otevřít dveře nebo zastavit a jít se na situaci podívat (nezapomeňte si potom opět zapnout pás)

Při couvání funguje volant a směr jízdy NAPROSTO stejně jako při jízdě dopředu, takže volant doprava je vždy auto doprava a volant doleva je vždy auto doleva, není to obrácené! Samozřejmě pozor na chování přední části auta, když točím volantem doprava, tak přední část vybočí vlevo a obráceně. Pozor tedy na couvání v omezeném prostoru – např. couvání z parkovacího místa kolmo ke směru jízdy!

Je-li vyznačený parkovací prostor čarami, tak je bezpodmínečně nutné, aby se po ukončení couvání / parkování nacházelo naše vozidlo mezi těmito čarami. Je chybou, stojí-li vozidlo přes čáry, zasahuje do chodníku nebo není možné BEZPEČNĚ vystoupit jakýmkoli dveřmi (boční odstup nejméně 75 cm) nebo bráníte jinému vozidlu v bezpečném opuštění parkovacího prostoru (ponechat odstup vpředu a vzadu nejméně 100 cm)

Couvání z kopce: ovládáme rychlost jízdy brzdou, je zařazená zpátečka
na rovině: ovládáme rychlost jízdy brzdou (opatrně uvolňovat), chci jet rychleji – mírně uvolním, chci jet pomaleji – mírně sešlápnout, když se auto zastaví například na nerovnosti, tak je nutné lehce a opatrně přidat plyn
do svahu: rozjezd viz. výše, dále nutné přidat mírně plyn, jinak může dojít k pohybu vozidla zpět dolů ze svahu

Parkování kolmo ke směru jízdy

Pomocí couvání:

příprava

1. zastavit cca 1,5 metru (boční odstup na cca šířku vozidla) od vozidla, za které chci zaparkovat
2. zastavit o jedno auto dál ve směru jízdy za autem, za které chci zaparkovat (podívá-li se řidič přes okénko spolujezdce, tak vidí bok vozidla nebo čáru vymezující parkovací prostor
3. zvolit R
4. zkontrolovat prostor kolem vozidla (chodci, děti, starší osoby, cyklisté...)

provedení

5. lehce uvolňovat brzdu (auto se začne samo rozjíždět, případně opatrně přidat plyn), jakmile se vozidlo dá do pohybu, ihned zatáčet volantem doprava
6. kontrolovat situaci a průběh ve zpětných zrcátkách, odstup vpravo a také vlevo
7. srovnat volant v okamžiku, kdy je vozidlo kolmo k okraji vozovky nebo rovnoběžně s vozidlem na boku nebo je vyrovnané mezi čarami
8. zastavit dříve, než dojde k nárazu do obrubníku (vjetí na chodník je hrubá chyba), tak aby dveře našeho vozidla byly v úrovni dveří vozidla vedle

oprava nepovedeného manévru – opatrným popojetím dopředu a vhodným zatočením je možné upravit boční odstup od vozidel, lepší je upravit odstup při jízdě vpřed a pak jen couvat rovně než to udělat obráceně

Jízdou vpřed:

je lehčí zajíždět po předu do místa nalevo ve směru jízdy, nemusím si tolik nadjíždět

příprava – je nutné si dostatečně nadjet (na opačnou stranu než budu zajíždět), někdy nutné až do protisměru, nutná nízká rychlost jízdy

provedení – těsně než se dostanu na úroveň místa, kam chci zajet, tak zatočím rychle a úplně, když je vozidlo vyrovnané, tak srovnám volant, zastavím dříve, než je kontakt s obrubníkem (viz. nahoře-dveře na dveře), odhad správného momentu chce trochu praxe a zkušenosti

Parkování podélně

příprava

1. zastavit cca 1,2 metru (boční odstup) od vozidla, za které chci zaparkovat
2. zastavit v místě, kdy přes okénko spolujezdce vidím spodní hranu čelního skla vozidla, za které chci zaparkovat
3. zvolit R
4. zkontrolovat prostor kolem vozidla (chodci, děti, starší osoby, cyklisté...)

provedení

5. lehce uvolňovat brzdu (auto se začne samo rozjíždět, případně opatrně přidat plyn)
6. jakmile se vozidlo dá do pohybu sledovat situaci v zadním pravém okénku, v okamžiku, kdy zhruba v prostředku okénka vidím konec vozidla, tak zatáčím rychle vpravo
7. sleduji situaci v okénku spolujezdce, jakmile se tam objeví konec vozidla, srovnám volant o 1,5 otáčky (vozidlo jede rovně, ale současně šikmo vůči okraji vozovky), ideální úhel je cca 45 stupňů
8. jakmile se na úrovni bočního zpětného zrcátka objeví konec vozidla, tak točím volantem doleva
9. kontroluji boční odstup od obrubníku (kontakt je chybou, hrozí poškození kola)
10. zastavím v okamžiku, kdy je podle pohledu do bočního zrcátka vozidlo rovnoběžně s okrajem vozovky nebo čárou
11. případně upravím jízdou dopředu nebo dozadu vzdálenost od okolních vozidel tak, aby mohla vyjet z řady

oprava nepodařeného manévru – většinou není nutné ani vhodné opravovat celý manévr, lepší je vrátit do posledního dobrého stavu a pak zkusit jiný postup, pozor při opravě na riziko přílišného přiblížení k vozidlu v předu, zejména na boční odstup

1. jsem příliš blízko u chodníku – vyjedu zpět do pozice před bodem 8. a začínám bod 8. dříve, tím se dostanu dále od chodníku
2. jsem příliš daleko od chodníku – vyjedu zpět do pozice před bodem 8. a začínám bod 8. později, tím se dostanu blíže k chodníku.

Otáčení

může být provedeno na křižovatce, potom se postupuje jako při odbočování vlevo s tím, že oblouk se protáhne a dokončí a řidič pokračuje v jízdě opačným směrem

může být provedeno na komunikaci pomocí couvání, postup:

1. zastavíme vozidlo u okraje (směrovky a bezpečnost)
 2. směrovka vlevo
 3. po rozjetí vozidla točíme rychle vlevo
 4. když se blížíme k protilehlé straně komunikace, tak rychle otočíme volantem na opačnou stranu a zastavíme
 5. zkontrolujeme okolí a couváme, volant případně dotočíme
 6. když se blížíme k protilehlé straně komunikace, tak rychle otočíme volantem na opačnou stranu a zastavíme
 7. zkontrolujeme okolí a můžeme pokračovat v jízdě opačným způsobem
- poznámka: v případě, že je komunikace úzká, se krok 3 až 6 opakuje

Vyjetí z řady vozidel (vyparkování) kolmo k okraji pozemní komunikace couváním

Je dobré si v tomto případě odbrzdit automatickou brzdu před rozjetím ručně, tím se sníží riziko prudkého náhlého rozjetí vozidla po přidání plynu.

1. směrovka na stranu, na kterou budu couvat
2. kontrola situace kolem vozidla a na komunikaci (bezpečnost)
3. po rozjetí vozidla netočíme ihned, je nutné počkat do okamžiku, než se přední část našeho vozidla dostane téměř na konec parkovacího prostoru (viz výše vybočení přední části při zatočení)
4. točíme co nejrychleji správným směrem
5. těsně než dojde k vyrovnání vozidla rovnoběžně s komunikací, na kterou vycouváváme, tak srovnáme kola do přímého směru (je pak daleko snazší a bezpečnější rozjíždění)
6. odjedeme (případně znamení o změně směru jízdy vlevo)

Vyjetí z řady vozidel (vyparkování) podélně s okrajem pozemní komunikace

Je dobré si v tomto případě odbrzdit automatickou brzdu před rozjetím ručně, tím se sníží riziko prudkého náhlého rozjetí vozidla po přidání plynu.

1. zhodnotím, jestli je vpředu před vozidlem dostatek místa (cca 1,5 až 2 metry), jestli není, tak je nutné nejdříve couvnout
2. směrovka vlevo
3. kontrola situace kolem vozidla a na komunikaci (bezpečnost)
4. po rozjetí vozidla ihned točíme vlevo
5. jakmile mine roh našeho auta roh auta před námi, tak točíme doprava
6. srovnat vozidlo a odjet