

Základní řidičské dovednosti

Startování motoru:

1. sešlápnout spojku
2. otočit klíček do polohy I (zapnuté zapalování – svítí kontrolky)
3. počkat na zhasnutí kontrolky předžhavení (pouze u některých naftových motorů)
4. otočit klíček až na doraz a počkat do nastartování motoru (1 až 5 sekund, ne déle), pokud motor nenaskočí, tak opakovat celý postup za cca 10-20 sekund

Rozjíždění na rovině (viz: Rozjezd do svahu – základní podmínky)

1. nastartovat motor (viz výše)
2. sešlápnout spojku a zařadit 1. rychlostní stupeň
3. uvolnit ruční (parkovací) brzdu
4. zvýšit otáčky motoru na cca 1000 až 1200 otáček za minutu
5. uvolňovat pomalu spojku do bodu záběru – okamžik, kdy se vozidlo dá do pohybu, a dále spojku držet cca 5 sekund nebo 5 metrů až do úplného rozjetí vozidla (lze poznat podle změny hluku motoru) **Je nezbytně nutné při uvolňování spojky mít nohu opřenou patou o podlahu (nezvedat ani neposouvat patu po podlaze). Špatné ovládání spojky vede ke špatným a často neúspěšným rozjezdům, platí zvláště v kopci, při parkování a couvání vozidlem.**
6. je vhodné v průběhu rozjezdu mírně přidávat plyn, aby neklesly otáčky motoru a nedošlo k jeho zastavení nebo škubání vozidla

Zastavování z nízké rychlosti do cca 20 km/h: (zpravidla 1. nebo 2. rychl. stupeň)

1. ubrat úplně plyn
2. sešlápnout rychle a úplně pedál spojky
3. a následně opatrně pedál brzdy až do zastavení vozidla

Zastavování z vyšší rychlosti nad 20 km/h: (zpravidla 3. a vyšší rychl. stupeň)

1. ubrat úplně plyn
2. plynule brzdít
3. přeřadit postupně až na 3. rychlostní stupeň
4. cca 5 metrů na 1., 10 metrů na 2. a 15 metrů na 3. rychlostní stupeň sešlápnout rychle spojku
5. zabrzdít úplně vozidlo

Po zastavení vozidla a ukončení jízdy (vypnout motor):

1. zastavit (viz výše)
2. zařadit nejlépe 1. nebo zpátečku (zejména v případě, že další jízda bude začínat couváním)
3. zatáhnout ruční (parkovací) brzdu
4. vypnout klíčkem motor
5. opatrně uvolnit spojku (nejméně 2s po bodu 4.)
6. nakonec uvolnit brzdu (provozní)

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. vyřadit na polohu neutrálu (a zkontrolovat)
3. zatáhnout ruční (parkovací) brzdu
4. opatrně uvolnit spojku, když cítím nezvyklé vibrace nebo se auto snaží pohnout, tak spojku opět sešlápnout a zkontrolovat bod 2.
5. nakonec uvolnit brzdu (provozní)

Držení volantu a otáčení

volant držíme pevně, ale ne křečovitě, oběma rukama, během jízdy po volantu zbytečně rukama „necestujete“ = 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 nahoře a otáčím

při vrácení 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 vyrovnám 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

Řazení rychlostních stupňů:

- a) práce s řadící pákou
- b) správné řazení jednotlivých rychlostních stupňů
- c) přeřazení z jednoho na druhý stupeň

a)

1. pákou pohybujeme plynule, nepoužíváme sílu, řadíme jedním tahem
2. pákou pohybujeme po pravoúhlých drahách (kolmo na sebe), ne šikmo, do oblouku apod.
3. pohyb pákou je stejný při zařazování i vyřazování stejného rychlostního stupně

b)

je nutné správně držet páku rukou, jinak není zaručeno správné řazení

při řazení 1. a 2. držíme páku palcem směrem nahoru dlaní k sobě

při řazení 3. a 4. držíme páku pouze ze shora, tlačíme dlaní dopředu a táhneme prsty dozadu

při řazení 5. a 6. držíme páku palcem dolů dlaní od sebe

poloha neutrální – páka je ve středu, pro kontrolu možné pohnout pákou jednou směrem vlevo nebo vpravo, pohyb musí být volný a několik centimetrů, pákou nepohybujeme zbytečně vícekrát

1. **rychlostní st. z polohy neutrální řadíme k řidiči a následně dopředu**, v případě, že nejde 1. správně zařadit, je nutné buď vyřadit zpět na neutrální, pustit spojku a sešlápnout a znovu zařadit 1. nebo se sešlápnutou spojkou přeřadit na 2. a zpět na 1.
2. **rychlostní st. z 1. řadíme směrem k řidiči (stále páku přitahujeme) a současně dozadu**,

při řazení z 1 na 2. nebo obráceně platí: plynulý pohyb pákou a stále přitahovat páku k sobě

- 3. rychlostní st. z 2. řadíme směrem k řidiči a současně LEHCE směrem dopředu, jakmile páka vyskočí z 2., tak ji uvolníme (ruka zůstává na páce) a když se zastaví uprostřed, tak lehkým tlakem posuneme dopředu na 3. Nikdy se na 3. neřadí silou nebo šikmo, v takovém případě dojde k přerazení na 5. nebo na 1. st.**
- 4. rychlostní st. - z 3. páku táhneme lehce směrem dozadu jen prsty, ruka je nahoře, nikdy na straně**
- 5. rychlostní st. - ze 4. lehce zatlačíme páku dopředu, až se dostane do středu, pak směrem od řidiče a následně dopředu (ruka je z boku, ne nahoře)**
- 6. rychlostní st. - z 5. páku stále tlačíme od sebe a současně pohybujeme směrem dozadu, obdobně jako z 1. na 2., ale tlačíme páku od sebe**

zpátečka může být různě podle výrobce vozidla, vždy nutné řadit pouze z polohy neutrální, páku zatlačíme dolů následně k sobě a dopředu, zpátečka je z pohledu řidiče pod 1., před zařazením zpátečky je vhodné počkat se sešlápnutou spojkou 1 až 2 sekundy (hluk a opotřebení převodovky)

c) správné řazení má dvě části – příprava a provedení

Příprava má opět dvě části – zhodnocení situace (teoretická) a praktická

teoretická

- řidič musí zhodnotit, jestli má řazení vůbec v dané situaci smysl (neděláme něco proto, abychom to udělali, ale aby to bylo k něčemu), například vidím v dálce na semaforu červenou, k přechodu se blíží chodec nebo ze zastávky vyjíždí autobus – nemá cenu uvažovat o řazení na vyšší stupeň, je lepší zpomalit

- také zda jsou vhodné otáčky motoru a rychlost jízdy (nemá cenu řadit např. na 3. když jedu 20 km/h do kopce a otáčky jsou na 2. okolo 1500)

Vhodné otáčky pro řazení na vyšší stupeň: jízda z kopce max. 1500, rovina lehce nad 2000, kopec 2500-3000 podle velikosti stoupání

Vhodné otáčky pro řazení na nižší stupeň: jakmile motor neběží pravidelně, zpravidla v okamžiku, kdy otáčky klesnou na 1000 až 1100, podle zvuku motoru a nejlépe zkušeností (přijde časem s praxí)

praktická

- dáme ruku na páku a nohu připravíme ke spojce (ne šlapat), podle polohy páky zjistíme jaký máme stupeň a rozmyslíme, jak budeme řadit (např. máme 2., takže k sobě, dopředu (lehce), pustit a dopředu na 3.)

Provedení – správné řazení má pět kroků, provádí se ve správném pořadí a jeden po druhém

1. sešlápnout rychle a úplně spojkou
2. ubrat rychle a úplně plyn (noha je stále u pedálu, ale ne na něm)
3. přeřadit z jednoho na jiný stupeň
4. plynule (opatrně) pustit spojkou (pata je na zemi, NEZVEDAT nohu)
5. lehce přidat plyn

Poznámky:

Zpravidla se řadí +- jeden stupeň, ale není to nutné, pro převodovku je jedno, jaký stupeň řadím, ale musí tomu odpovídat rychlost jízdy, nemůžu dobře řadit např. z 5. na 1., v případě, že je nutné

přeskočit rychlostní stupně, tak nejlépe max. o jeden (např. z 5. na 3.), jinak hrozí poškození převodovky, motoru nebo může dojít i k nehodě.

Řazení na jedničku a zpátečku – jedničku lze řadit za jízdy, je to dokonce nutné ve složitých situacích (složitě křižovatky, ostré odbočování, hlavně vpravo, jízda ve zúženém prostoru – parkoviště, pumpa, přejíždění zpomalovacích prahů a retardérů) a při snížení rychlosti jízdy např. při dojíždění pomalé kolony vozidel, na 1. řadíme VŽDY při nízké rychlosti jízdy max. 20, ale nejlépe mezi 10-15 km/h, před uvolněním spojky je vhodné mírně přidat plyn (cca 1200 otáček). Zpátečku NELZE řadit za pohybu vozidla, vždy zastavíme a stojíme, zařadíme zpátečku, zacouváme, zastavíme a stojíme a vyřadíme.

Rozjíždění do svahu

Základní předpoklady pro úspěšný rozjezd (zejména do svahu)

- 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) hlídat otáčky motoru – vysoké = poškození spojky, nízké = zastavení motoru, vhodné je mírně vyšší než na rovině (1200-1400 otáček).
- 3) když se rozjezd (hlavně do svahu) nedaří podle plánu, tak raději přerušit a zkusit lépe a znovu

Základní způsob – použití parkovací brzdy

- používáme zejména do prudších stoupání, při více zatíženém vozidle nebo jízdě s přívěsem
- základní postup je zastavit vozidlo (viz. výše)
- VŽDY nejprve zařadit 1., potom zatáhnout parkovací brzdu, nechat ruku připravenou na páce brzdy a dát pravou nohu na plyn
- rozjezd obecně viz. výše., rozdíl je v tom, že po záběru spojky (v tomto případě se projeví lehkým pohnutím vozidla) je nutné přerušit postup rozjezdu a uvolnit parkovací brzdu, vzhledem k větší náročnosti rozjezdu je vhodné nechat spojku déle v bodě záběru a průběžně mírně přidávat plyn pro udržení dostatečného výkonu motoru

Doplňkový způsob – použití provozní (nožní) brzdy

- používáme do mírných stoupání
- základní postup je zastavit vozidlo (viz. výše)
- VŽDY zařadit 1. a nechat sešlápnutou provozní brzdu, potom lehce uvolnit spojku do záběru (**lehké** vibrace ve volantu a vozidle) **spojkou dále nepohybovat**, uvolnit nohou brzdu a mírně přidat plyn, dále přidávat a postupně uvolňovat spojku do rozjetí vozidla

Když se rozjezd nepodaří:

- 1) zastaví se motor – zastavit vozidlo (brzda a spojka), nastartovat motor, zkontrolovat, jestli je správně zařazená 1., při dalším rozjezdu o něco více přidávat plyn, ale hlavně pozor na správnou práci se spojkou (chyba je rychle nebo příliš uvolnit nebo zvedat nohu z podlahy)
- 2) auto jede ihned dozadu – v žádném případě nepřidávat plyn, (to situaci jen zhorší), zastavit (brzda a spojka), zkontrolovat jestli je zařazená 1. nebo jestli je vůbec zařazená rychlost (na neutrálu se rozjet nedá a to ani do svahu), při dalším rozjezdu spojka opatrně, ale více do záběru

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

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 (případně řadit), 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 (3. nebo 2. rychlostní stupeň), 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, spojka zůstává sešlápnutá a je zařazená zpátečka na rovině: ovládáme rychlost jízdy spojkou (opatrně uvolňovat do záběru), chci jet rychleji – mírně uvolním, chci jet pomaleji – mírně sešlápnout, pozor – není možné nechat spojkou v záběru a současně používat brzdu (nemůžu chtít po autě, aby provádělo dvě naprosto protichůdné činnosti – jet a současně stát!!!)

do svahu: rozjezd viz. výše, dále nutné přidat mírně plyn a ovládat rychlost spojkou, nutné udržet

spojku v záběru nebo lehce nad záběrem, jinak dojde 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. zařadit zpátečku
4. zkontrolovat prostor kolem vozidla (chodci, děti, starší osoby, cyklisté...)

provedení

5. lehce uvolňovat spojku, 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 – 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, nutné nízká rychlost (nejlépe 1. rychlostní stupeň)

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)

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. zařadit zpátečku
4. zkontrolovat prostor kolem vozidla (chodci, děti, starší osoby, cyklisté...)

provedení

5. lehce uvolňovat spojku

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 čarou
11. případně upravím jízdou dopředu nebo dozadu vzdálenost od okolních vozidel tak, aby mohla vyjet z řady

oprava – 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

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

1. zhodnotím, jestli je vpředu před vozidlem dostatek místa, 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