

I když to klouže, není nutno bourat

Řešení kritických situací je sice předepsané už v osnovách autoškol, ale málokde je dokážou nacvičovat. I když v České republice není moc rozvinutý systém vylepšování řidičských dovedností, přece jen existuje možnost, jak se naučit klouzat autem opravdu naostro a přitom kontrolovaně a bez rizika havárie. Tou možností jsou kurzy bezpečné jízdy.

Sedmero profesionálů

Výsledkem pátrání MF DNES je sedm stabilních výcvikových center pro zdokonalování schopností řidičů. Většina patří některému ze dvou celostátních autoklubů, výcvik na nich provozují soukromé společnosti.

Z některých center navíc umějí i vyjet se speciálními fóliemi, které na vhodném místě instalují; výcvik probíhá tam, kde si to místní autoklub nebo třeba i velká firma přejí. Ale je třeba počítat s tím, že za padesát korun se už nikdo nesveze. Nejnižší cenou pro jednotlivého účastníka, co se nám podařilo zjistit, je 950 Kč.

Na počátku byly nehody autobusů

"S kurzy v moderním pojetí jsme u nás začali počátkem devadesátých let," říká Karel Pospíšil z Ústředního Automotoklubu (ÚAMK). "Podnětem byly nehody českých autobusů v Alpách. Začaly se hledat zkušenosti v rakouském autoklubu OAMTC, konkrétně v jeho výcvikovém středisku v Teesdorfu.

A tak se od různých slalomů a škol smyků na hřištích pokrytých ledem či zamrzlých rybnících přešlo k ucelenému systému výcviku k bezpečné jízdě." Dnešní kurzy mají za cíl naučit řidiče, jak znovu získat kontrolu nad vozidlem během nouzového zastavování za mokra, na sněhu, ale také jak správně sedět za volantem, aby se páteř nekrivila, jak se najíst, jak se vyspat, jaké mít oblečení. Využívají se při nich i poznatky lékařské.

Na čem výcvik probíhá

Václav Špička z Autoklubu České republiky tvrdí, že nejmodernější výcvikové zařízení je ve Vysokém Mýtě. Vzniklo na místě bývalého vojenského autodromu. Na cvičné komunikaci v délce 170 metrů se pak trénuje správné brzdění na různých površích. Kluzná plocha opatřená speciálním povrchem vytvoří při kropení vodou situaci blízkou jízdě na ledu. Zde se také nacvičuje vyhýbání se nenadálé překážce simulované clonou vodních trysek. Následuje cvičná zatáčka, která může mít také proměnlivý povrch kluzkosti.

Na řidiče čeká i kluzká vozovka do kopce. Tam se nacvičuje rozjíždění i brzdění, také například s levou půlkou vozu na kluzké části a pravou na pevném podkladu. V poslední době je zajímavý také nový projekt Advance, který je rozšířením klasické rakouské školy. Rozdíl je v tom, že se dává větší důraz na předcházení krizovým situacím; řidič je připravován tak, jako by byl o padesát metrů napřed.

Nešlo by to levněji?

Základní problém je, že všechny současné kurzy jsou postaveny na komerčním principu. Celkem logicky, pořadatelé se musí chovat tak, aby celé zařízení udrželi v provozu na patřičné úrovni. Ceny vycházejí i z rozsahu technického vybavení a možností, které areál poskytuje. Nejčastějšími klienty výcvikových center jsou proto takzvané modré majáky. Řidiči vozidel s právem přednosti v jízdě (tedy sanitek, hasičských vozů a automobilů policie) potřebují výcvik nejvíce.

A jak vidí Špička možnosti levnějšího výcviku pro jednotlivce, tedy pro řadové motoristy? "V západní Evropě na takový výcvik řidičů přispívají pojišťovny tím, že absolventům výcviku dávají následně slevu na pojistném. Pokud by k tomu došlo i u nás, byl by to průlom, který by přitáhl do výcvikových areálů množství dalších zájemců."

Zdokonalovací kurzy

Že jde o účinnou metodu v boji proti nehodám, o tom svědčí pozornost programu zdokonalovacích kurzů ze strany Evropské unie. Evropská komise si vytyčila cíl snížit počty nehod do roku 2010 oproti roku 2000 o polovinu. Jedním z důležitých způsobů, jak ho splnit, je doporučení všem státům organizovat kurzy defenzivního řízení. V Německu je stálých výcvikových zařízení přes 100, v Rakousku jsou nejdále 50 km od sebe. Velké zkušenosti mají i Švýcaři, Španělé, Italové, Holanďané. Způsob financování je v každé zemi sice trošku jiný, ale účast pojišťoven a státní podpora prostřednictvím autoklubů zůstává hlavním principem.

Slova z praxe

"Jsem přísný i na závodníky, kteří k nám přijedou a myslí si, že všechno umějí," říká Jiří Patera, bývalý závodník, vedoucí areálů ve Vysokém Mýtě a v Mostě. "A poněvadž máme k dispozici možnost snímání dat během jízdy, zjistíme třeba i to, že takoví závodníci jako Enge či Kresta využívali brzdový potenciál jen ze 76 až 78 procent, ačkoliv mysleli, že brzdili naplno." A jací klienti na výcvik přicházejí? "Budete se divit, ale taxikářů nebo instruktorů autoškol přijde minimum. Kromě větších firem nebo státních institucí přijdou jednotlivě třeba soudci, právníci, manažeři, obchodníci, lidé, kteří mají přístup k internetu a chtějí se v řídičském umění zdokonalit," říká Jan Faktor z firmy Max Cars, jedné z těch, které se těmito akcemi zabývají. Ve Vysokém Mýtě běží kurzy také pro řidiče autobusů a nákladních vozů. S firmou High Car Training je možné jet na kurz i do rakouského Teesdorfu.

Orientační ceny jednodenních kurzů v Kč

	Jednotlivec	Ve skupině
Autodrom Sosnová	2500	22 000 (12 osob celkem)
Autodrom Most	3060	2590 (8-12 osob)
Autodrom Vysoké Mýto	3150	2890 (8-12 osob)
Max Cars Příbram	1790	1790
ÚAMK Pardubice (+ČB)	950	850
Jiří Mičánek Brno	1700	18 700 (10-12 osob celkem)

Co dělat, když to klouže

1. Musíte být rychlí

Při náběhu na přetáčivý smyk (tedy při vychýlení zadní části auta) je nutné co nejrychleji vyšlápnout spojku a plynule natočit volant do směru, kam nás zadek auta začíná předbíhat. To při jakékoliv rychlosti a na jakémkoliv povrchu.

2. Vyvarujte se unáhlenosti

Pozor však na prudký pohyb volantem, který pneumatiky na kluzkém povrchu nepřenesou, a na nepřiměřené přidání plynu.

3. Nedotáčivý smyk chce ubrat

Při vychylování přední části auta od směru zatáčení, tedy směrem po tečně ven ze zatáčky, je nutné okamžitě ubrat plyn, bleskově srovnat kola do přímého směru a znovu plynule natáčet volant do chtěného směru.

4. Vyhýbat se jen se spojkou

U aut s ABS, je-li nutné prudce změnit směr jízdy, musí řidič rychle sešlápnout spojkový pedál, tvrdě brzdít a při stálém razantním brzdění a sešlápnutém spojkovém pedálu plynule změnit směr jízdy.

5. Nemáte-li ABS, nutno trénovat

Při stejném manévru bez ABS je nezbytné také vyšlápnout spojku a hodně brzdít. Ale chce to naučit se předem techniku brzdění, protože způsob bude závislý na povrchu, po kterém jedeme. Na sněhu a mokru brzdíme sice silně, ale jen tak, aby se kola zcela nezablokovala, jen skoro netočila. Tato technika vyžaduje trénink a cit. A na ledě? Věřte už jen bezpečnostním pásům...

Zdroj: www.idnes.cz

