



ZÁSADY BEZPEČNÉ JÍZDY NA MOTOCYKLU

Jízda na motocyklu dokáže být tím nejkrásnějším, co můžete zažít. Řídítka vám zprostředkují pocit skutečné samostatnosti a svobody. Mnohdy ale stačí okamžik, maličkost, a všechno se může pokazit.

Následující materiál má za úkol upozornit na všechna možná rizika, uvést nejčastější chyby a připravit vás na všechno to, co vás může v běžném provozu na silnici potkat.

- **POZNÁVEJTE**
- **PŘEMÝŠLEJTE**
- **PŘEDVÍDEJTE**



OBSAH

1 Základní pravidla před jízdou	6	16 Pohyb na silnici	30
2 Výbava, bezpečnostní prvky	8	17 Rovinky, předjíždění	31
3 Co a proč trénovat	10	18 Jízda ve skupině	32
4 Nový systém autoškoly pro motorky	11	19 Jak na jízdu v dešti	33
5 Typy motorek a jejich specifikace	12	20 Nejčastější krizovky	34
6 Koupě ojetiny	15	21 Nástrahy velkoměsta	36
7 Elektronika a asistenční systémy moderních motocyklů	16	22 Skútr & vy	38
8 Zákonitosti jízdy na motorce	18	23 Bezpečně na skútru	39
9 Jak správně sedět na motorce	20	24 Co a jak trénovat na skútru	40
10 Kam se správně při jízdě dívat	21	25 Krizovky pro nováčky	41
11 Ideální stopa v zatáčkách	22	26 Co dělat při smyku	42
12 Brzdy a vše, co s nimi souvisí	24	27 Statistiky	43
13 Nejčastější chyby	26	28 Jak se starat o motorku	44
14 Strach, nervozita, pud sebezáchovy	27	29 Co dělat při dopravní nehodě	48
15 Vyrážíme na delší cestu	28	30 Řidičské průkazy	50

JSME JEDNÉ KRVE, TY I JÁ...

Je to možná jen hloupé klíše, mluvit o větru ve vlasech, když se mluví o jízdě na motocyklu a hlava motorkáře je přitom skrytá za přilbou, nebo dokonce za ochranným plexištítkem jeho silného stroje. Každopádně se tak často hovoří v souvislosti s motocykly a motocyklisté vědí, o čem je řeč.

Jízda na motorce je pro někoho perfektní způsob, jak se odreagovat po náročném dni v práci, jak zapomenout na problémy všedního dne, strávit dovolenou, být sám se svými myšlenkami. Pro někoho je to nutnost, jak se dostat do práce, a pro jiného je jízda na motocyklu přímo zaměstnáním.

Všech se nás ale bez rozdílu týká otázka bezpečnosti. Nikdo z nás při vyjíždce nemyslí na to, že by se zrovna jemu mohlo něco stát, neměli bychom však nebezpečí podceňovat. I ti nejzkušenější motocyklisté by mohli vyprávět, co během svého života v jedné stopě zažili. Rozhodně ale na motorku nesedáme se strachem, jen se zdravým respektem.

Každý rok je však intenzita silničního provozu vyšší, roste počet vozidel na silnicích a s tím je spojeno větší riziko dopravní nehody. Motorkáři jsou v provozu mnohem zranitelnější. Na rozdíl od cestujících v autech nás nechrání žádné deformační zóny, desítky airbagů, bezpečnostní pásy ani jiné prvky pasivní ochrany. Navíc kvůli rozměrům motorek a zrychlení nás řidiči ostatních vozidel mohou přehlédnout nebo nezaregistrovat. Je potřeba dopravní situace domýšlet a předvídat, co by se mohlo stát a jak tomu předcházet. Být pokaždé dobře oblečení, používat všechny ochranné motocyklové prvky, které jsou k dispozici, neváhat investovat do své bezpečnosti. To vše může při případné havárii pomoci.

Když se na silnici něco stane, rozhodně nelze házet všechnu vinu na motorkáře, ale ani na ostatní. Záměrem BESIPu není motorkáře a ostatní řidiče rozdělovat a říkat, kdo je vinen. Naopak chceme poukázat na to, že ohleduplnost musí panovat z obou stran. Všichni jsme účastníky silničního provozu a všichni bychom tedy měli být spojenci. Ať už jezdíme autem, nebo na motocyklu. Měli bychom se umět vžít do kůže toho druhého. Nemusi to být tak těžké, většina z nás motocyklistů usedá i za volant automobilu a pro hodně automobilistů je přitažlivý krásný zvuk našich jednostopých krasavců.

Váš BESIP





1

ZÁKLADNÍ PRAVIDLA PŘED JÍZDOU

Jsi plnohodnotný účastník provozu

Mysli na to, že i když je motorka menší, jsi plnohodnotným účastníkem silničního provozu, a podle toho se chovej. Přehnaně defenzivní jízda ti může ublížit, stejně jako když se budeš chovat agresivně. Ohleduplnost a tolerance je klíčem k úspěchu. Jezdec na motorce je mnohem zranitelnější než řidič auta, proto předvídej a nikdy se nechtěj dostat do krizové situace. Daleko lepší je problémům předcházet, než je potom zbrkle řešit.

Aktuální podmínky pro jízdu

Dobře si rozmysli, zda je vhodná doba na svezení.

Mysli na to, že nejsi chráněný jako v autě, takže pohodová projížďka se může velmi rychle změnit v něco, co si dlouho nebudeš chtít zopakovat. Umět jízdu přizpůsobit aktuálním povětrnostním podmínkám je na motorce klíčové, aby sis ji užil a hlavně jel bezpečně. I taková maličkost jako prochlazení vede ke ztrátě citu při řízení. Vůbec neškodí, pokud se před jízdou podíváš na předpověď počasí a podle toho se zařídiš – nebudeš pak nepříjemně překvapený. Na motorce se přece jezdí pro radost.

Jak se uvolnit a být v pohodě

Pokud nejsi v pohodě, vůbec na to nelez! Nervozita, stres, únava nebo prostý podráždění vyvolávají agresivní reakce, které nemají na motorce co dělat. Na jízdu je potřeba se soustředit a myšlenky na to, zda jsem pořádně zamknul garáž, vedou jen k chybám. Nikdy nejezdí v křeči, a už vůbec, pokud se na to necítíš. Alkohol ani jiné návykové látky ovlivňující koncentraci k řízení nepatří! (Více na straně 27.)

Kontrola stroje

Před každou jízdou je potřeba zkontrolovat motorku.

Není nezbytná důkladná kontrola, ale věci jako tlak v pneumatikách a jejich stav, těsnost motoru a tlumičů nebo správná funkčnost brzd by se měly kontrolovat často. Je to otázka minuty a budeš mít 100% jistotu, že se na svoji motorku můžeš spolehnout. Není dobré jezdit s pocitem, že svému stroji tak úplně nevěříš. První kilometry si dej v klidném tempu – dopřej své motorce a gumám, aby se ohřály na správnou provozní teplotu, stejně jako tvoje tělo. (Více na straně 44.)

**VYSTRESOVANÝ
NEBO UNAVENÝ
ŘIDIČ DĚLÁ
CHYBY,
ZE KTERÝCH
PLYNE NEBEZPEČÍ.
JAK PRO NĚJ, TAK
PRO OSTATNÍ**



2

ZÁKLADNÍ VÝBAVA



Co musím na motorce bezpodmínečně mít?

Oblečení

- Kozené je pevnější a bezpečnější, ale zpočátku určitě méně komfortnější. Vybírejte i podle použití na konkrétním typu motorce. (Více na str. 12).
- Textilní je pohodlnější, dovede být i hodně voděodolné. Nemůže však ochránit tak jako kvalitní kůže.
- Pokud je to možné, vybírejte oblečení na prodejně, kde si v něm můžete sednout na motorku a vyzkoušet, zda se v něm budete cítit dobře.
- Všechny chrániče, vložky a protektory mají mít svou bezpečnostní atestaci. Na exponovaných místech musí pevně držet, jinak při nehodě neochrání!
- Čím víc svršků na sobě máte, tím větší ochrana (tričko a kraťasy znamenají i při malém pádu hodně bolesti).
- Je vhodné vybírat takové oblečení, které obsahuje reflexní prvky. Většina renomovaných výrobců s tím už počítá a reflexní prvky jsou u takových výrobků integrované. V opačném případě postačí i obyčejné zelené kšandy. Být vidět je důležité!



Přilba

- Při jízdě na motorce je povinná.
- Dbejte na to, aby měla evropskou homologaci.
- Při výběru berete raději těsnou, časem se vymačká. Nesmí ale tlačit tak, že by to bylo nesnesitelné.
- Při dlouhodobém používání ztrácí své vlastnosti (doporučena výměna po 5 letech).
- Vyvarujte se nákupu těch nejlevnějších helem na trhu. Na přilbě se nešetří!



Rukavice

- Bez nich ani metr! Vylezte si na židli a skočte po ruku na asfalt. Pak pochopíte proč.
- Existuje obrovský výběr, včetně řady různých protektorů na nich.
- Cení se nepromokavost, ale jde o kompromis, rukavice by měla také větrat, aby se ruka nepotila a neklouzala.
- Na ruce musí perfektně sedět na všech prstech a na dlaních by se materiál neměl shrnovat.
- Dražší modely můžou mít na prstu integrovanou gumu, kterou lze za jízdy v případě deště otřít kapky vody.

Boty

- Musí být pevné, přinejmenším nad kotníky.
- Z praxe víme, že bunda vydrží klidně celý život, ale boty na motorku málokdy víc než dvě sezony.
- Dbejte na velikost. Nohou ovládáte množství jemných funkcí motorce, neměla by tedy v botě „plavat“. Řidič by měl mít cit v nártu i chodidle. Komfortu u dražších modelů napomáhá vyndavací vnitřní „botička“.
- Kvalitní voděodolné membrány udrží nohy v suchu i při celodenním dešti. Pokud jezdíte jen v létě, zkuste boty s perforací, která skvěle větrá.



VYBÍREJTE OBLEČENÍ, KTERÉ MÁ INTEGROVANÉ REFLEXNÍ PRVKY



Doplňky

- Ochrana zad v podobě páteřového chrániče by měla být samozřejmostí. Některé bundy ho mají už zabudovaný.
- Na trhu jsou i speciální vesty s airbagem, který se v případě nehody nafoukne. Někteří výrobci už dokážou airbagy integrovat i do bund nebo celých kombinéz, ale počítejte u nich s vyšší cenou.
- Zima a prochlazení zhoršuje práci svalů – od prstů na rukách až po například ztuhlý krk nebo křeče v pokrčených chodidlech. Myslete na to, opět je lepší mít toho na sobě víc než míň!



3 ZÁKLADNÍ DOVEDNOSTI

Co a proč trénovat

Suchá příprava

Nepodceňujte vyzkoušení si motorky „na sucho“. Myslíme tím osahání základních ovládacích prvků ještě předtím, než poprvé vyjedete.

Na stojánku si ověříte, zda všechno funguje a je vám za říditky motorky dobře. Osahejte si spojku, plyn a brzdy. Snažte se říditka držet volně, nikdy nesmíte ztuhnout a pevně se jich držet! Není od věci vyzkoušet, co dělá s motorkou přenášení váhy – na silnici se vám to bude hodit.

Hlavně bez stresu (str. 27)

V každé situaci se snažte udržet si klidnou mysl a nedělat věci zbrkle nebo v křeči. Pomůže vám k tomu trénink a zkušenosti, které získáte jedině při jízdě na motorce.

K uvolnění přispívá i taková drobnost, jako je protažení těla, než na motorce sednete. Procvičení prstů, rukou a nohou vás udrží déle v pohodě.

Jemná motorika a pomalá jízda

Uvědomte si, že svižnou a bezpečnou jízdu na motorce zvládnete pouze v případě, že se ji naučíte správně ovládat v malých rychlostech. V tu dobu na vás nepůsobí tak velké setrvačné síly, které motorku stabilizují, proto je pomalá jízda náročná na soustředění a správnou koordinaci pohybů. Ovládání motorky v nízkých rychlostech, být schopný s ní bezpečně manipulovat – tyto dovednosti budete potřebovat každý den v jejím sedle. Základem úspěchu je trénink.

Krizové brzdění (str. 42)

Být schopný bezpečně ovládat svoji motorku při krizovém brzdění by měla být samozřejmost, proto si ji vyzkoušejte. Získáte cit pro brzdy, poznáte, kde je limit přilnavosti a jak se motorka při takovém manévru chová. Brzdění se vyplatí často trénovat, dostanete tak do svého podvědomí reakce, které vám v krizové situaci pomůžou nezmatkovat. Vyzkoušejte si, jaký účinek má přední a zadní brzda, naučte se odhadnout přenos váhy. Důležité je získat cit, protože při krizovém brzdění je většina váhy na předním kole a udržet ho na hranici přilnavosti není lehké.

Úhybné manévry

Trénujte si úhybné manévry a buďte připraveni na to, že je budete muset použít. Díky tomu, že si vyzkoušíte krizové brzdění, budete moci před překážkou do poslední možné chvíle brzdit a potom stylem „zlomení motorky pod sebe“ se překážce vyhnout. A nezapomeňte – platí pravidlo, že vždycky je lepší s motorkou spadnout než trefit stojící překážku. Správné směřování pohledu do míst, „kde je volno“, dokáže pomoci i při zdánlivě neřešitelné situaci. (Více na str. 21.)

4 JAK SE ZLEPŠIT

Trénink a motoškoly

V letošním roce vešla v platnost nová metodika praktických zkoušek k získání řidičského oprávnění na motocykl. Změň dost a udělat jízdy není vůbec lehké. Vybrali jsme pro vás základní věci, které je potřeba trénovat. Po absolvování testů je vhodné se dál v řízení vzdělávat, proto vám doporučujeme navštívit některou z renomovaných motoškol.

Co mám trénovat?

Tlačení motorky

Je dobré začít úplněm základem, a tím je bezpečné tlačení motorky. I to má svoje zákonitosti a existuje celá řada jezdců, kterým tento úkon dělá problém. Tlačit by se mělo vždy zleva za říditka s nepatrným nahnutím stroje na sebe.

Jízda v nízké rychlosti – slalom

Jezditi rychlostí chůze (cca 4 km/h) je komplikované kvůli nutnosti zkombinovat práci se spojkou, téměř volnoběžné otáčky motoru a udržení rovnováhy. Žádná motorka není schopná jet na volnoběh rychlostí chůze, proto je nezbytné korigovat rychlost jízdy pomocí spojky.

Bezpečná otočka o 180°

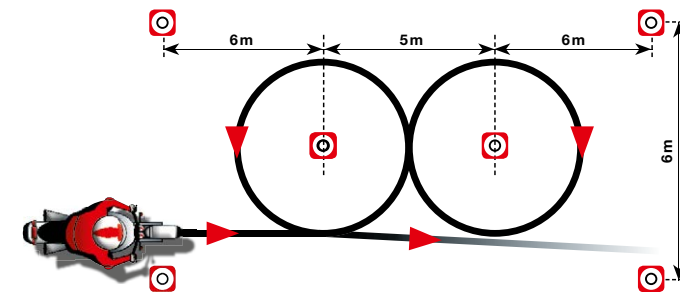
Klíčem k úspěchu je správné směřování pohledu ne na kužel uprostřed, ale hned po prvotním zatočení řídek téměř nadoraz na výjezd z imaginární zatáčky. I tady je důležitá citlivá práce se spojkou a pro co nejplynulejší průjezd je zapotřebí jemně korigovat rychlost zadní brzdou.

Brzdění – na přesnost a krizové

Schopnost zastavit motorku je klíčová dovednost. Není nutné brzdit prudce, ale zaměřit se na správné dávkování jak přední, tak i zadní brzdy. Pomůže zafixovat polohu těla pevným obepnutím nádrže kolena s tím, že ruce by měly být mírně pokrčené a v žádném případě nesmí být v křeči. (Více na straně 24.)

Osmička

Vytyčení a projetí osmičky je něco, co pomůže úplně každému. Kombinuje totiž správný posez, přenášení váhy a ovládání motorky. Klíčovou dovedností je správný pohled do zatáčky. Je dobré trénovat osmičku, která je větší a dovolí jízdu na druhý rychlostní stupeň, kdy není motorka tak citlivá na ovládání plynem. Naučíte se nebát náklonu, a pokud se budete správně dívat, dostanete do sebe plynulost, což je zásadní. V opravdu nízké rychlosti je vhodné zlomit motorku pod sebe a nechat tělo kolmo k vozovce – tím si totiž maximalizujete zatáčení zvětšíte. Dejte si ale pozor, aby vám motorka neupadla, protože v této minimální rychlosti na ni nepůsobí téměř žádná setrvačná síla a velice lehce může dojít k pádu v nulové rychlosti.



NÁŠ TIP V posledních letech se objevila celá řada motoškol, ve kterých máte možnost zdokonalit svoje jezdecké schopnosti. Určitě jich využijte, ale i tady je nutné dát si pozor – vybírejte jen ty renomované, s pozitivními referencemi od známých a dobrou pověstí. Ze zákona totiž není činnost motoškol nijak regulovaná a občas se stává, že metodika výuky jízdy na motorce není správná.



5 TYPY MOTOREK

Jak pro sebe vybrat tu pravou

Každá motorka je jiná a dokáže zprostředkovat různé zážitky. Je úžasné, jak velkou pestrost máme na výběr. Při vybírání si pořádně rozmyslete, na co ji chcete používat a co od ní vlastně čekáte. Vyhněte se tak možnému zklamání kvůli nevhodnému typu.



Silniční sportovní

Co zažijete

Dnešní silniční sportovní motorky jsou z větší části konstruovány pro jízdu na okruhu. Na běžné silnici jejich schopnosti povětšinou nevyužijete. Přesto jsou oblíbené, mají charisma těch nejlepších a dokážou oslnit perfektními jízdními vlastnostmi. Často to jsou opravdové závodní repliky.

Jaké jsou nástrahy

Je tu potenciál velké rychlosti a poměrně tvrdý podvozek. Zadek máte výš než ruce,

správné jízdní grify se musíte naučit, není to pro nováčky plně intuitivní. Vysoko položené sedlo znamená, že tolik populární „koleno na zemi“ vyžaduje náklon až k 45°, a to už je práce pro zkušené piloty – na naháčích je to kupříkladu mnohem snazší. Mají taky velice omezený „rejd“, mívají tedy docela problémy ve městech při otáčení.

Na co koukat

Jedním z hlavních ukazatelů při koupi bývá udávaný počet koní,

ale je chyba se jím řídit. Zkušení jezdci vědí, že pro začínající piloty je daleko lepší střední objem (šestistovky), a to hlavně kvůli váze, zvladatelnosti a větší čitelnosti ovládání motorky. Moderní litrové supersporty jsou mnohdy už tak silné, že jejich chování musí krotit bezpečnostní systémy. (str. 16)

Jak je to s pohodlím

Není ho tu moc. Jezdec si musí zvyknout na skrčenou pozici, polohu pevně zapřenou do rukou, hodně se „napracujete“, hlavně když půjdete tvrdě na brzdy.

Chci ji, jakou výbavu si mám pořídit

Kožená kombinéza je základ, stejně jako sportovní helma, pevné boty a kožené rukavice. Rozhodně doporučujeme jezdit s páteřovým chráničem. Počítejte s tím, že kvalitní výbavu jen těžko pořídíte pod 20 000 korun. Nečekejte žádné pohodlí, ale den se za říditky vydržet dá.

Naháče

Co zažijete

Nejdostupnější a nejrozšířenější kategorie. Snadné ovládání, nenáročnost a možnost výběru moderního, nebo naopak klasického designu, nejžádanější zboží.

Jaké jsou nástrahy

Typickým neduhem starších modelů naháčů byla vysoká váha v kombinaci s dost měkkým podvozkem. To se v posledních letech hodně mění, mnohdy až k protipólu,

kdy jsou některé současné naháče příliš malé a tvrdé. Volte kompromis a rozhodněte se, co od motorky čekáte.

Na co koukat

Velký motor znamená větší spotřebu. Setkat se můžete s úspornými dvouválci o objemu 500 cm³, kde spotřeba činí v průměru 3 litry. Na druhém pólu jsou pak starší velkoobjemové motory, kde není problém se dostat i nad 10 litrů na 100 km!

Jak je to s pohodlím

Posez je pohodlný, jak ale název napovídá, na těchto motorkách fouká. Při delší cestě vás unaví i předpisová jízda na dálnici, neustále se s tím budete „prát“. Kvůli tomu nejsou tyto motorky konstruovány na vysoké rychlosti. Některé modely mají malé větrné štítky, které se hodí.

Chci ji, jakou výbavu si mám pořídit

Ideální je jezdit v kůži, ale ani kvalitní textilní oblečení není vyloženě špatná volba. Populární kevlarové džíny doporučujeme používat jen po městě nebo na kratší vzdálenosti. Výhodou textilu je jeho prodyšnost, voděodolnost a pohodlí.



I BĚŽNÁ MOTORKA MÁ VÍC VÝKONU NA KILOGRAM VÁHY NEŽ KTERÝKOLI SUPERSPORTOVNÍ AUTOMOBIL



Cestovní, turistické

Co zažijete

Dovolená, cestování na motorce, to je ten největší relax, jaký si lze užít. Uzavřít se do mikrosvěta své helmy a užívat si všechno to, co se okolo děje, co je na světě k vidění.

Jaké jsou nástrahy

Často je to vysoká váha. Tyto motorky jsou velké a těžké. Než samotná jízda bude mnohdy větším adrenalinem zastavení nebo poježdění s cílem zaparkovat. Problémy mívají nejvíc jezdci menších postav. Není dobré zanedbávat trénink, ať pak nejste překvapeni.

Na co koukat

Čisté kapotované silniční cestáky mají dnes velice silnou konkurenci, žezlo přebírají cestovní endura a motorky s vyššími podvozky. Je třeba si uvědomit priority: Pokud si kupuju motorku na dlouhé cesty, je třeba v první řadě koukat na to, jak se cítím za jejími řídky a kudy moje cesta povede. Velká cestovní endura dneška zvládnou s odpovídajícím obutím i relativně těžký terén.

Jak je to s pohodlím

Nejpohodlnější motorky ze všech. Pověštinou mají výborně fungující plexi a rozměrnou sedačku, která se jen tak neprosedí. Jediným negativem může být problém s došlápnutím na zem z vysoké stupačky.

Chci ji, jakou výbavu si mám pořídit

Cestovatelské komplety dnes nabízí většina dobrých značek. Výhodou je jejich pohodlí, budete se v nich cítit opravdu dobře. Nechybí propracované systémy ventilace, odkládací kapsy, reflexní prvky nebo voděodolné membrány. Klasické off-roadové helmy jsou dnes často nahrazovány odklápěcími přilbami, které jsou pohodlné a praktické.



Chopper, cruisery

Co zažijete

Tady jde o image, o největší show. Nákupem motorky s nízkou položeným sedlem a vysokými řídky si svým způsobem kupujete i názor, svébytný životní styl.

Jaké jsou nástrahy

Musíte počítat s mnoha faktory. Kvůli délce a nízkému podvozku velké oblouky v zatáčkách, slabá jistota na brzdách (přední kolo není tak zatížené jako u ostatních motorek), nutnost ovládat práci se spojkou, kterou vyžadují velkoobjemové dvouválcové motory.

Na co koukat

Čím divočejší konstrukce, tím větší výzva, ale i námaha s řízením. Různé přestavby, předsazené vidlice, vysoko vynesena řídky, to už je hardcore vyžadující zdatného jezdce. Pokud tedy začínáte, spokojte se s běžným produkčním strojem. Ty jsou daleko zvladatelnější.

Jak je to s pohodlím

Moc ho není. To je takový všeobecně rozšířený omyl. Na těchto motorkách sedíte napřímení, veškeré otřesy jdou do zad, někdy to (obzvlášť po delší jízdě) i dost citelně bolí. Tedy alespoň ve srovnání s jinými motocykly. Taky se připravte na nápor větru – vaše tělo kvůli roztaženým rukám působí jako padák.

Chci ji, jakou výbavu si mám pořídit

Kožená bunda, kalhoty a pevné boty jsou nevhodnější volbou oblečení. Jsou pohodlné, ochrání a ještě nadělají parádu. Horší je to s výběrem helmy – otevřené „kokosy“ mají často homologaci, ale logicky od nich nemůžete čekat ochranu jako od uzavřených integrálních helm. Vyklápěčka se tady přímo nabízí.



Enduro-Cross

Co zažijete

Volnost, lehkost, zábavu – motocyklový svět nemá zábavnější segment.

Jaké jsou nástrahy

Tyto motorky jsou relativně hodně bezpečné. Nejezdí se ve velkých rychlostech, takže podstatně je uchrání sebe a motorku hlavně v případě drobných karambolů.

Na co koukat

Není moc kde jezdit. To je velký problém, protože příroda není zkrátka zařízená na to, aby se po ní proháněly motorky. Umělých motokrosových tratí je relativně dost, ale na enduro už budete muset hledat místa na ježdění.

Jak je to s pohodlím

Na pohodlí tady asi koukat moc netřeba, o to tu jezdci až tolik nejde. Bavme se víc o bezpečnosti. Nikdy nikam nejezděte sami, pokaždé alespoň ve dvou. Důvod je jasný: Když budete potřebovat zavolat pomoc, tak se na poli nebo v lese těžko někoho dovoláte. Rovněž počítejte s tím, že tyto stroje vyžadují péči a častější servisní úkony než běžné silniční motorky.

Chci ji, jakou výbavu si mám pořídit

Chrániče hrudníku, loktů, kolen, vysoké pevné boty a kvalitní přilby jsou zde víc než povinností!



6 CHCI OJETINU

Na co si dát pozor

Model	Leto	Provozovatel
E.650.GE	2008	MOTOCENTRUM - TABS
E.800.R	2010	MOTOBANK s.r.o.
C.830.GT.ABS	2013	EndoBikes
R.1300.BT.Trip	2007	REMGAR
R.1300.CL	2002	MOTODOBRY
R.1300.B.TOP.STAY	2010	ALEX HOTO

- » Základem jsou doklady. Dejte si pozor a všechny identifikační čísla pozorně zkontrolujte. Ujistěte se, že motorka není v leasingu a že ji neviduje pojišťovna jako „totálku“.
- » Pečlivě si prohlédněte lak, zda je originální a motorka nebyla stříkaná. Není na škodu podívat se pod kapoty.
- » Hodně o reálném nájedzu a stáří napoví stav rukojeti řídků, páček nebo řadičky. „Ozývkané“ šrouby jsou dobrým vodítkem.
- » Důkladně prohlédněte ráfky, jestli nemají praskliny, a zkontrolujte stav a stáří pneumatik.
- » Stav řetězové sady a celková čistota motorky hodně napoví o tom, jak se o ni předchozí majitel staral.
- » Proveďte funkci odpružení a zkontrolujte těsnost tlumičů. Řídky musí jít volně a nesmí krokovat.
- » Motor by měl být suchý, bez mastných míst, hodně napoví už „čistota“ jeho chodu. Čtyřtaktní motor nesmí kouřit a při projíždě vyzkoušejte řazení všech rychlostí.
- » Při koupi se neunáhlujte. Dnes je výběr skutečně velký, proto není nutné koupit hned tu první.



7 ELEKTRONIKA A ASISTENČNÍ SYSTÉMY

V posledních letech se do motocyklů dostává nejmodernější elektronika a asistenční systémy, které mají pomáhat v rozličných jízdních situacích. Není potřeba se jich bát, ale je nutné poznat jejich funkci a chování v reálném provozu.

Kontrola trakce (TC, DTC)

Elektronika má na starost omezit prokluz zadního kola při akceleraci, nebo mu úplně zabránit. U silných motorek se velmi často stává, že jezdec na výjezdu ze zatáčky přidá nepřiměřeně plyn, zadní pneumatika neunes agresivní nástup výkonu a kolo proklouzne. Nejhorší následky jsou, pokud se to motorce stane ještě v náklonu. V reálu systém TC za řidiče při nesprávném manévru mírně „ubere“ plyn a zabrání tak pokračování smyku.

Brzdový systém ABS

Jedním z nejčastějších důvodů pádů na motorce je smyk způsobený neadekvátně tvrdým brzdným manévrem. Většinou je to tak, že se řidič něčeho lekne, prudce zamáčkne přední brzdu a dostane tím přední kolo do smyku. A příčina pádu je na světě. Anti-lock Brake System (ABS) toto eliminuje. Nejmodernější systémy dokážou pomoci gyroskopů a dalších senzorů jeho funkci upravovat i podle aktuálního náklonu, ve kterém se motorka nachází. U řady modelů byl doposud volitelnou výbavou, od roku 2016 je u nových motorek o objemu vyšším než 125 cm³ montován povinně!

Launch Control (LC)

Nic na světě se neumí rozjet tak rychle jako motorka. Už

nižší objemy zvládají akceleraci z 0 na 100 km/h v časech okolo 5 sekund, což je hodnota srovnatelná i s nejsilnějšími sportovními vozy současnosti. Launch Control u nejsilnějších (většinou sportovních) motorek pak napomáhá ideálnímu rozjezdu tak, že drží otáčky motoru na přednastavené hodnotě a jezdec koriguje průběh rozjezdu pouze prostřednictvím spojky, čímž se mu celá operace ulehčí.

Rychlořazení – quickshifter (QS)

Rychlořazení se používá hlavně na sportovních motorkách, ale vidět ho můžeme i na velkých cestovních strojích. S jeho pomocí můžete výrazně snížit dobu potřebnou pro přeřazení. Při jízdě tak vůbec nemusíte ubírat plyn ani mačkat spojku, když řadíte. U řady motorek systém dokáže asistovat jak při řazení nahoru, tak i dolů, kdy umí automaticky přidat velmi rychlý meziplyn a srovnat tak otáčky, což stačí na to, aby rychlost plynule zapadla.

Jízdní režimy

Jedná se o možnost změny reakce motoru v návaznosti na změnu okolních podmínek. V řídicí jednotce motoru jsou předdefinovány palivové mapy a pilot jen jednoduchým přepnutím volí podle toho, zda



**ASISTENT
JE POMOCNÍK.
POMÁHÁ
DOSTAT
VAŠI JÍZDU
DO VĚTŠÍHO BEZPEČÍ**

jede na suchu a může využít plný výkon stroje, nebo je (například na mokru) lepší na výkonu ubrat a křivku jeho využitelnosti víc vyhladit. Často se nemění samotný výkon motoru, ale pouze rychlost odezvy na přidání plynu.

Antihoppingová spojka a motorová brzda

Při prudkém brzdění a rychlém podřazování se může stát, že brzdný moment na zadním kole (velice často ještě odlehčeném) je takový, že překročí mez adheze a kolo začne prokluzovat nebo skákat po silnici. Antihoppingová spojka v tu chvíli začne prokluzovat, čímž dovolí zadnímu kolu, aby se točilo rychleji, než se točí motor, a kolo tak neproklouzne. Nastavitelná motorová brzda pak umožňuje upravit míru zpětného točivého momentu, který motor při zavřeném plynu vytvoří.

Tempomat

Systém velice podobný automobilovému, určený převážně pro velké cestovní motorky. Řidič si zpravidla na ovladači tempomatu (páčce nebo ovládacím panelu)

nastaví požadovanou rychlost a motorka potom tuto rychlost udržuje. Tempomat se automaticky vypne při přibrzdění, změně rychlostního stupně nebo vymáčknutí spojky.

Semi-aktivní podvozek

Automatický systém nastavování podvozku během samotné jízdy. Motorka je pomocí tohoto systému schopna se přizpůsobit danému typu vozovky i stylu jízdy samotného řidiče. Reakce je blesková – systém je schopný při brzdění přitvrdit předek a na výjezdu ze zatáčky přitáhnout zadek, aby motorka držela nejideálnější linii. Výsledkem je velmi pohodlná jízda bez ztlačení přenosu váhy.

GPS

Některé velké motorky už mají systémy navigace zabudovány přímo ve svých informačních panelech. Naučte se GPS používat aktivně, předejdete tak mnohým nebezpečným situacím při pohybu v neznámém prostředí. Při cestování na delší vzdálenosti je neocenitelným pomocníkem.

8

FYZIKA: ZÁKONITOSTI JÍZDY NA MOTORCE

Jízda na motorce má určité zákonitosti, které je potřeba respektovat. Vznikají během ní síly působící jak na motorku, tak na řidiče. Když je dokážete identifikovat, dá se jich využít pro bezpečnější a plynulejší jízdu.

Jaké síly působí na motorku

Pohyb každého tělesa je řízen fyzikálními zákony, které je jenom velmi těžké porazit. Při jízdě na motorku působí tyto síly: valivý odpor, aerodynamický odpor, odpor zrychlení a gyroskop. Zatímco odpory jdou proti záměru jezdce, gyroskop (neboli setrvačné síly) vytvořený otáčením obou kol přispívá ke stabilitě motorky v přímém směru. V zatáčkách naopak působí tím, že zabraňuje motorce zatočit, a když potřebujete dostat motorku do náklonu, musíte gyroskop přemoci. Dělá se to kombinací přenesení váhy těla a velmi jemné korekce řídítek. Je nutné si uvědomit, že síly, které motorka vytváří, nám v mnoha ohledech pomáhají a jsou vlastně podstatou jízdy. Jsme na nich do jisté míry závislí, protože nám přinášejí zpětnou vazbu.



Kontra řízení neboli protirejd

V důsledku setrvačných sil, jež působí na motorku, má stroj tendenci jet v každé rychlosti přirozeně rovně a změna směru jízdy je se zvyšující se rychlostí obtížnější. Techniku kontra řízení známe všichni už z jízdy na kole – díky lehkému pohybu řídítek doleva kolo zatočí doprava. Úplně stejně to funguje na motorce. Protirejd je velmi vhodné používat v menších rychlostech (do cca 40 km/h) v případě potřeby rychlé změny směru jízdy, například při vyhýbacím manévru nebo objetí překážky. V nižších rychlostech totiž přenášení váhy nefunguje tak dobře jako právě kontra řízení. Se zvyšující se rychlostí ale záměrně používat protirejd není správná technika jízdy. Hlavně motorky se širokými řídítky jsou velmi citlivé i na drobný počáteční impuls a mohou do náklonu „spadnout“ velmi rychle, což je může rozhodit.

Přenášení váhy

Podstatou jízdy na motorce je především relax, na tom se určitě shodneme. Se zvyšující se rychlostí je však potřeba pracovat s přenášením váhy těla a jízda se může stát takovou malou gymnastikou. Hmotnost jezdce hraje obrovskou roli během změn směru jízdy a dá se říct, že při správné technice ovládnutí motorky ji řídíte pouze přenášením váhy svého těla. Při jízdě rovně by měla být hmotnost jezdce co nejvíce centralizovaná, aby negativně neovlivňovala vyváženost motorky. Při nájezdu do zatáčky je naopak váhu těla potřeba přenést do míst, ve kterých vám pomůže, což znamená dostat ji co nejvíc na vnitřek zatáčky.

(Více o poloze těla na straně 20.)

**PŘI SPRÁVNÉ TECHNICE
OVLÁDÁNÍ MOTORKY JI ŘÍDÍTE
POUZE PŘENÁŠENÍM VÁHY
SVÉHO TĚLA**

Zkombinujte to

Nejlepší technikou při řízení motorky je kombinace lehkého prvotního impulsu do řídítek pomocí protirejdu a přenesení váhy do vnitřku zatáčky zatlačením na vnitřní stupačku. Docílíte tím stabilního těla se zafixovanou pozicí za řídítky, a tím pádem i bezpečného průjezdu zatáčkou.

9 POZICE TĚLA PŘI JÍZDĚ NA MOTORCE



Uvolnění je základ

Nechte vršek těla a hlavně ruce s lokty úplně uvolněné a snažte se motorku řídit spíš přenášecím váhy než silou pomocí rukou. Je to bezpečnější a pohodlnější. Nebudete zbytečně plýtvat energií.

Jak na zatáčku

Lehce si vsedněte (asi tak na půl zadku) do vnitřku zatáčky. Někdo preferuje sedět úplně vzadu, jinému naopak vyhovuje naplácnutí na nádrž – obojí je při normálním ježdění správně, dělejte to hlavně tak,

abyste neměli pocit jakéhokoliv omezení a nebyli jste v křeči. Správné přenesení váhy pomůže projet zatáčku svižně a bezpečně. Všechno závisí na rychlosti, kterou jedete.

Při klidné turistické jízdě nemá cenu do zatáček vysedat, ale bude stačit pracovat s horní polovinou těla. Skloňte hlavu do míst, jako kdybyste se snažili dát pusku svému vnitřnímu zrcátku. Držte ji uvolněnou a natočenou tak, abyste mohli správně směřovat svůj pohled. (Více na straně 21.)

Brdíme a rozjíždíme se

Nedržte řídítka křečovitě, při brzdění se do řídítek nezapírejte, ztratíte tím cit na ovládání páček. Ty ovládejte tolika prsty, kolik vám bude vyhovovat, doporučujeme používat dva, pomáhá to citlivěji dávkovat a budete mít stále oporu v řídítkách. Při prudším rozjezdu se nezapírejte toporně do stupaček, motorka by se mohla naklonit, tedy začít zatáčet.

V zatáčkách je nutné mít špičky na stupačkách, jinak se zbytečně omezujete v náklonu, a to může být nebezpečné!

Různé motorky, různé pozice

Jízdní pozice se liší dle druhů motorek:

Sportovní

Nejvíce váhy na rukách, hodně pokrčená kolena, v zatáčkách se při rychlé jízdě vysedá, sedadlo pro spolujezdce nemá prakticky žádný komfort, pasážer výrazně mění těžiště!



Naháče

Váha rozložená do tří bodů (ruce, zadek, stupačky), tyto motorky jsou pohodlné, ale jezdci musí překonávat odpor vzduchu, vysedání je při rychlejší jízdě vhodné.



Cestovní, enduro

Uvolněná pozice, vysoká ochrana před povětrnostními vlivy; vyšší váha stroje se projeví při zastavení a manipulaci na menším prostoru, vysedat není potřeba.



Choppery

Trpí bederní páteř, jezdec je kolmo k sedlu, veškeré nárazy se přenášejí do jeho zad, vysedání není vhodné, některé modely mají velice malý sedák pro spolujezdce.



10 SPRÁVNÉ SMĚŘOVÁNÍ POHLEDU – KLÍČ KE VŠEMU

Oči a jejich správné používání je klíčová věc pro rychlou a bezpečnou jízdu na motorce.

Odhadnutí rychlosti

Při jízdě se ne díváte dva metry před motorku, ale maximálně tam, kam dohlédnete. Budete tak mnohem lépe reagovat na jakýkoliv problém, který se před vámi může objevit. Dávejte pozor na profil silnice, kam vedou stromy nebo svodidla – nebudete potom překvapení, když se zatáčka začne najednou zavírat. Pohled co nejvíce dopředu vám rovněž pomůže správně odhadnout rychlost, jakou chcete zatáčku nebo daný úsek silnice projet.

Kam koukat na nájezdu?

Špičkoví závodníci mají své osobní trenéry a navštěvují specializované školy, kde je učí správnému pohledu do zatáčky. V zásadě jde o správnou nájezdovou rychlost a nasměrování motorky k vrcholu zatáčky. Nejdůležitější je najít si brzdny bod a ten periferně sledovat.

do zatáčky. Už v první třetině zatáčky byste měli trochu přidat plyn, což pomůže správně rozložit váhu, a motorku tím pádem stabilizovat. (Více na straně 22.)

Výjezd

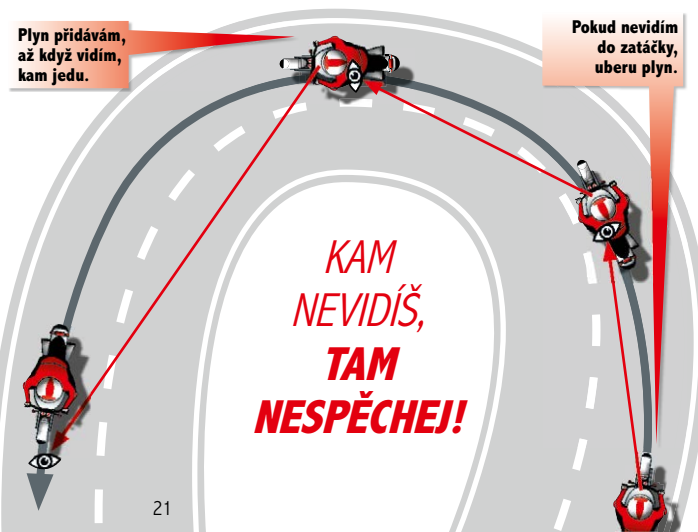
Ve chvíli, kdy si jste stoprocentně jistí, že máte motorku nasměrovanou tam, kam chcete, už koukejte na výjezd ze zatáčky a plynule přidávejte plyn. Vaše oči by měly jít dopředu rychleji, než jede motorka. Další poučka říká, že byste nikdy neměli přidávat plyn, pokud si nejste jistí, že ho zase nebudete muset ubrat. Je špatně brzy přidat a potom se vylekat, že vás to táhne ze zatáčky pryč.

Fixace na bod

Pokud zatáčku přeženete, nepanikařte a snažte se koukat do jejího vnitřku. Správný pohled dokáže totiž hodně věcí zachránit! Když se budete v krizové situaci koukat do škarpy nebo na strom, tak do něj taky vletíte. Není to lehké, ale dá se to naučit. Musíte překonat strach, odtrhnout oči od překážky a podívat se dál – jednoduše si najít cestu, únikový prostor. Většinou to místo najdete.

Plyn přidávám, až když vidím, kam jedu.

Pokud nevidím do zatáčky, uberu plyn.



KAM NEVIDÍŠ, TAM NESPĚCHEJ!

11

IDEÁLNÍ STOPA – JAK PROJÍŽDĚT ZATÁČKY

Ideální stopa v zatáčce je takový svatý grál všech motorkářů a naprosto klíčová dovednost. Správná stopa totiž určuje jak vaši rychlost, tak i míru bezpečí.



1 **Zatáčku najíždějte co nejvíc vlevo, ve svém pruhu.** Připravíte se tak na průjezd ideální stopou (viz obr.). Rychlost, ve které budete zatáčku najíždět, řešte včas. V zatáčce (v náklonu) se už nebrzdí! Zmáčknutí brzdy uvnitř zatáčky znamená narovnání motorky, tedy výjezd mimo ideální stopu a s největší pravděpodobností i pád nebo náraz do překážky. Nejbezpečnější průjezd je ten, kdy máte už při nájezdu do zatáčky lehce přidáný plyn, což znamená i správně rozloženou hmotnost mezi obě kola.

2 **Neuspěchejte zatočení!** Obecně se dá říct, že je dobré zatáčet o maličko později, protože pak vás zatáčka nepošle do protisměru. Je nutné správně zvolit nájezdový bod, trefit vrchol zatáčky (apex) a z něj už plynule přidávat plyn. Dejte si pozor na obvyklou chybu, kdy se často stává, že přidáte moc brzo a motorka vás vyžene do protisměru nebo ven ze silnice.

3 **Utahující se zatáčka je těžká věc, ve které pomůže jen správné vedení pohledu a neuspěchat zatočení.** Nikdy nepřidávejte plyn, dokud nevidíte na konec oblouku. Toto je velmi častá chyba, kterou lidé dělají při jízdě na neznámé silnici.

4 **Kam nevidím, tak nevletím – to je základní a nejdůležitější pravidlo.** V žádném případě nevjíždějte rychle do zatáček, u kterých nevidíte jejich konec a nemáte přehled o tom, co se v nich děje. Pamatujte, že uprostřed zatáčky může být nějaká překážka nebo jiný problém. Řešení problému je vždycky horší než prevence.

5 **Pokud se zatáčka náhle „zavře“, nezmatkujte.** Chce to sebekontrolu, motorku ještě víc naklonit a snažit se o průjezd. Moderní motorky a pneumatiky vydrží hrozně moc, nehoda je v takovém případě většinou zaviněna ztrátou odvahy motorkáře.

6 **Pokud už motorku „položíte“, uvolněte tělo a svaly a nechte se smýkat po silnici.** Násilné snahy vstát nebo ubrzdřit pád rukama přinesou už jen další zranění navíc.

— brzdy
— bez plynu
— s plynem



— správná stopa
- - - chybná stopa

7 **Zákon mluví tak, že motorky by měly jezdit při pravém okraji vozovky.** Krajnice ale může být zdrojem problémů (zvlněný asfalt, hrboly, nečistoty, šterk), proto vybírejte svoji stopu s ohledem na to, abyste byli v co největším bezpečí a měli maximální přehled o dění před sebou.

NÁŠ TIP: SLEDUJTE OKOLÍ

Jízda po neznámé silnici nemusí být nutně neplynulá. Stačí se soustředit na to, kam silnice vede. Dobrou nápovědou mohou být stromy podél silnice, které ji většinou lemují. Stejně tak vám mohou pomoci svodidla. Klíč k úspěchu je vnitřní klid a vyrovnanost. Jezděte plynule, nedělejte trhavé pohyby jak plynem, tak říditky, a hlavně – dívejte se tam, kam chcete jet. To znamená co možná nejdál, kam uvidíte.



12

BRZDY

A VŠECHNO, CO S NIMI SOUVISÍ

Je až s podivem, jak málo se mezi lidmi mluví o brzdách. Přitom umět motorku co nejefektivněji zpomalit patří mezi základní věci, které byste měli zvládat. Spousta motorkářů chce mít dvěstěkoňovou motorku, ale málokdo vám řekne, že musí spíš řešit dobře fungující brzdy.

Trénink

Brzdění je věda a naučit se brzdit správně není jednoduché. Chce to trénink. Vezměte si svoji motorku, najděte si kousek nepoužívané silnice nebo ještě lépe jedte na letiště a zkuste si opravdu prudce zabrzdit. Dávkování brzdy je v tomto případě naprosto klíčové. Budete vědět, jak se vaše mašina chová na limitu, a když se pak někde dostanete do krizové situace, nebudete zbytečně panikařit.

Raději rychleji

Při tréninku krizového brzdění to zkoušejte z vyšší rychlosti. Nejběžnější rychlost na silnicích je něco kolem stovky, ta bude úplně ideální. V této rychlosti působí na motorku velká kinetická energie, která vás bude pořád tlačit dopředu. Takže pokud se vám zablokuje kolo, budete mít víc času rychleji reagovat a brzdu pustit. Když to budete zkoušet ve třiceti, nemáte prakticky žádnou šanci případný smyk předního kola vybrat. Stejně tak v malé rychlosti bude mít motorka větší tendenci se stavět na přední kolo.

Dva prsty

Každá motorka se dá v pohodě ubrzdít dvěma prsty. Naučte se je správně používat. Když budete brzdit všema čtyřma, nebudete mít v ruce žádný cit, a když se něco stane, nestačíte včas pohotově zareagovat. Navíc přijedete o veškerou odezvu od předního kola, uprostřed ruky nemá potřebný cit nikdo. Ruce by měly být volné, v loktech mírně pokrčené – nesmíte být v křeči. Zafixovat svoji pozici na motorce pomůže obejmutí nádrže koleny.

Dávkování

Když už budete trénovat, stanovte si pevné referenční body. Rozjedte motorku na cca 100 km/h a zkuste si k tomu konkrétnímu bodu prudce zabrzdit. Napoprvé ho asi přejedete, napodruhé už třeba zastavíte před ním. Touto jednoduchou technikou dostanete perfektní odhad vzdálenosti, na které dokážete svou motorku zastavit. Správná technika brzdění spočívá v tom, že páčku nejdřív stisknete lehce (tlumiče jdou dolů) a až potom můžete tlak postupně zvyšovat.

V krizi

Největší chybou je v panice hrábnout po brzdě všemi prsty – to je perfektní recept na zaručený pád. Být schopný bezpečně ovládat svoji motorku při krizovém brzdění by měla být samozřejmost, proto si ji vyzkoušejte. Získáte cit pro brzdy, poznáte, kde je limit přilnavosti a jak se motorka při takovém manévru chová. Vyzkoušejte si, jaký účinek má přední a zadní brzda. Důležité je získat cit, protože při krizovém brzdění je většina váhy na předním kole a udržet ho na hranici přilnavosti není lehké.

Předek vs. zadek

U sportovních motorek a naháčů je většina váhy při brzdění na předním kole, a proto má přední brzda také největší účinnost. Zadní brzda se používá ke stabilizování motorky a opatrnému dobrzdování (např. před křižovatkou). Je dobré se ji naučit používat. Potřebujete pro ni získat cit a vědět, kdy se kolo už zablokuje. U větších a těžších motorek (cestovní endura, choppery) je kvůli jejich geometrii úplně jinak rozložena hmotnost a zadní brzda se používá více.

ABS

Počínaje letošním rokem musí mít všechny motorky nad 125 cm³ systém ABS, který zabraňuje zablokování kola při prudkém brzdění. Seznamte se s ním, poznejte jeho reakce, nebudete pak ve chvíli paniky překvapeni. U starších motorek jeho činnosti poznáte podle pulzování páčky, moderní stroje tento jev už téměř eliminovaly. Pokud je ABS spojeno s gyroskopy, je schopné udržet motorku stabilní i při krizovém brzdění v náklonu. V žádném případě na to ale nespolehejte – neúčinnější je brzdění ve chvíli, kdy jste na samé hranici přilnavosti a elektronika za vás nepřebrala kontrolu.

**MĚJTE BRZDY
VŽDY**

**V ABSOLUTNÍM
POŘÁDKU!**

(VÍCE NA STRANĚ 44)



13 NEJČASTĚJŠÍ CHYBY

A JAK SE JIM VYHNOUT

Ide většinou o zafixovaný zlozvyk – špatné krizové brzdění, jízda s předním kolem nalepeným na pátých dveřích auta, tělo v křeči nebo i taková drobnost jako nevypnutý blinkr. Zkuste se jich zbavit!

Uvolnění je základ

Při jízdě musí být tělo absolutně uvolněné. Říditka držte co nejjemněji, lokty mějte lehce pokrčené a dávejte povely motorce jen pohybem horní poloviny těla. Pamatujte, že vaše tělo by mělo fungovat jako další tlumič a absorbovat rázy od kol. Pokud jezdíte ztuhlí, posíláte veškeré vibrace dál do motorky, a to jí může rozhodit.

V zatáčkách pod plynem

Do zatáček je potřeba přidat plyn, aby byla motorka správně vyvážená a odlehčila se přední guma. Tato technika je mimořádně důležitá, protože díky ní budete mnohem lepší řidič. Kolikrát se vám stalo, že vám v zatáčce ujel předek? Určitě to bylo více než jednou a z 99 % si za to můžete sami.

Dobrym tréninkem může být jízda na širokém letišti nebo prázdném kruhovém objezdu. Vyzkoušejte si, jak se vaše motorka chová s přidaným plynem, a porovnejte to s momentem, kdy uberete. Uvidíte sami...

Jezdíte moc blízko

Je to jak s otravným hmyzem – čím blíž ho máte, tím je protivnější. Není dobré se někomu zbytečně lepit na zadek, protože když druhému vyplníte zpětné zrcátko, může zpanikařit a udělat neočekávaný manévr. Třeba vás pustí před sebe nebo taky zabrzdí a vy se mu podíváte do kufru skrz páté dveře. Potom se můžete dohadovat, čí vina to byla. Vždy dodržujte bezpečnou vzdálenost! Máte přece motorku,

pro kterou není problém zrychlit a bezpečně předjet prakticky každé auto. Nehledě na to, že když si necháte větší rozestup, uvidíte dál a budete si moct předjížděcí manévr napláňovat.

Vypínejte blinkry

Vyskytují se tady dva časté problémy. Tím prvním je, že blinkr nevypnete, ten druhý spočívá v tom, že si toho nevšimnete. Naučte se automaticky vypínat blinkr, když dokončujete odbočení. Je taky dobré mrknout na budíky častěji, než musíte, abyste zkontrolovali rychlost nebo stav paliva. Stačí na to míň než sekundový pohled, jinak se stále věnujete silnici před sebou. Ve městě může nevypnutý blinkr zadělat na slušný průšvih. Myslete na to!

Špatná reakce na krizi

Vzít prudce za přední brzdu je pravděpodobně nejčastější příčina pádu na silnici. Když se před vámi objeví

nebezpečná situace, větší na lidi začne prudce brzdit. Náhlý přenos váhy zatíží vidlice a okamžitě je pošle

do plné komprese. Přední guma se zdeformuje, zablokuje se kolo a guma začne klouzat. Pokud se vám zkříží řízení a brzdu včas nepustíte, jdete

k zemi. Je pravděpodobné, že nebudete panikařit, když budete mít čas na racionální reakci. Proto se dívejte daleko před motorku a plánujte dopředu.



14

STRACH, NERVOZITA

A PUD SEBEZÁCHOVY

Sebezáchovné reakce, strach nebo nervozita jsou všudypřítomnou překážkou, která vám brání dosáhnout toho, čeho chcete. Panika je něco, co vás pohltí, když se dostanete na svůj osobní limit schopnosti. Jak z toho ven?

Strach je nepřítel

Ze zkušeností víme, že většina nehod vzniká, protože jezdec podlehl strachu a udělal chybu. Strach může vzbudit prakticky cokoliv – jakýkoliv podnět z okolí, překážka na silnici, velký hluk nebo myšlenky ve vlastní hlavě. Strach je negativní reakce, kterou vyvolal náhlý a překvapivý vjem navozující v mysli řidiče pocit ohrožení.

Poctivým tréninkem je možné se ho zbavit. Buďte připraveni na situace, které mohou nastat, a nebudete se jich lekat. Pokud budete často trénovat potenciálně nebezpečné situace, vaše tělo a mozek si na ně zvykne a přestane se jich bát. Tím pádem vám zbude dostatečná mozková kapacita na to, abyste zareagovali správně.

Sebezáchovné reakce

Zdrojem sebezáchovných reakcí je pud sebezáchovy, který nás nabádá k tomu, abychom se vyhnuli zranění. Často ale udělá pravý opak. Je dobré naučit se poznat všechny sebezáchovné reakce, protože jediné tak díky nim můžete eliminovat následné chyby. Jedná se o náhlé ubrání plynu, křečovitě sevření říditek, zafixovaný pohled na nějaký objekt a panické brzdění. Trvá opravdu dlouho, než se dá těchto nevhodných reakcí zbavit, ale pečlivým tréninkem je lze úplně odbourat.

Nervozitu nechte doma

Jízda na motorce má být radost. Dokonalá relaxace. Lézt za říditka s pocitem nervozity, nebo dokonce strachu je to nejhorší, co můžete udělat. Plynu z toho chyby, špatné reakce a může to vést až k agresivitě, která nemá v sedle motorky co dělat. Jezděte v naprostém uvolnění, užijte si jízdu a i přesto, že je nutné pečlivě sledovat okolní dění, nebuďte paranoidní.

**STRACHU SE
DÁ ZBAVIT
POCTIVÝM TRÉNINKEM**





15

JEDEME NA DOVOLENOU

Dovolená na motorce je ten největší dar, který vás může potkat. Jak se na ni připravit a čeho se vyvarovat?

Odlišnosti v pravidlech

Jiná zem, jiný mrav, jiná pravidla. To platí i pro motorky. Zajímejte se o pravidla silničního provozu, ale také o zvyklosti dané země. Třeba na Sicílii se motorkám přednost nedává vůbec a počítá se s tím, že se motorkář „postará“. V severských zemích naopak motorkám auta uhýbají. V zemích bývalého východního bloku nemají řidiči osobní zkušenost s velkými motorkami, a proto je nerespektují a nedokážou předvídat.

Jak a co zabalit

Dovolená na motorce, to je věčně pakování, uklízení, rovnání věcí a kontrola správného upevnění na motorce. Vždy si všechno balte sami, nespolehejte na druhé. Těžší věci, které nepotřebujete denně, dávejte dospod kufrů. Souvisí to s těžištěm motorky, aby se co nejlépe řídila. Myslete na to, že kufrы negativně ovlivňují její chování. Až dojedete do cílové destinace, sundejte je a krátké projíždky po okolí absolvujte bez nich. Dobře si rozmyslete,

co s sebou opravdu potřebujete. Připravte si věci a druhý den je všechny projděte – minimálně půlku z nich vyřadíte a něco třeba přidáte. Při pakování zavazadel na motorce pomoci kurtů nebo pavouků dbejte na bezpečnost, ať se vám nedostanou do kola. Z toho bývají velmi časté nehody.

Koho vzít s sebou

Je dobré jezdit ve skupině motorek, ale důrazně varujeme před tím, aby byla moc velká. Rozdílné schopnosti a rychlost

jednotlivých řidičů mohou dělat zle. Je potřeba se přizpůsobovat jeden druhému, takže menší skupinka je lepší. *(Více o jízdě ve skupině na str. 32.)*

Odpočítejte si!

Na většině typů motorek se dá za den bez problémů absolvovat dávka tak do 1000 km. Počítejte s pravidelnými zastávkami alespoň v intervalu do 200 km, které zřejmě spojíte s natankováním. Pijte, projděte se, udělejte pár dřepů, ať vám

„nedřevění“ nohy. Cestu je dobré si po kousíčkách naporcovat. Uvědomte si, že si jedete odpočinout.

Cestujte s navigací

Naučte se navigaci včas intuitivně ovládat a používejte ji aktivně. Není nic nebezpečnějšího než „motat“ se s plně naloženou motorkou po cizím velkoměstě a hledat odbočky nebo místa vhodná k zaparkování. Zmatek a nečekané reakce, to si jasně říkáte o průšvih.

**MENŠÍ SKUPINA
JE NA SVEZENÍ
VŽDYCKY LEPŠÍ**



16

POHYB NA SILNICI

Bud'te aktivní

Celou dobu své výjízdky bud'te aktivní. Nepolevujte v pozornosti, ukazujte se předem autům, která se rozhodnete předjíždět, vyhodnocujte neustále okolní situaci – ano, je to hodně namáhavé, ale „otupět“ za říditky je jedno z největších nebezpečí. (Více v kapitole stres a nervozita na str. 27.)

Rychlost

Ostatní účastníci provozu neumí správně odhadnout vaši rychlost. Počítejte s tím hlavně při dojezdech ke křižovatkám nebo k vedlejším silnicím. Mnohdy se před vaší motorkou zařadí řidič auta hodně „natvrdo“ a nemusí v tom být zlý úmysl, jen vaši aktuální rychlost zkrátka špatně odhadnul. V žádném případě nemějte rozsvícená dálková světla v úmyslu, že vás tak bude lépe vidět. Je to právě naopak – odhad vaší skutečné rychlosti je pak prakticky nemožný.

Brzdy

Chodci umí motorkáře obzvlášť potrápít, a to hlavně tím, jak vstupují motorkám do jízdní dráhy. Mállokdo si dokáže uvědomit, že zastavit motorku nemusí být pokaždé (hlavně ve městě – šterk, kostky, pruhy) tak snadné jako zastavit automobil. (Více na str. 34.)

Nejezdit u krajnice

Motocykl je na silnici plnohodnotným účastníkem dopravního provozu, proto si držte pevně svůj pruh a nejezděte se strachem pomalu při krajnici. Předjedete tím riziku, že vás někdo ze silnice vystrčí. (Více na str. 22.)

Zrcátka

Je potřeba vědět, co se děje vzadu. Počítejte s větším mrtvým úhlem, než jaký znáte u automobilu. Dodáváme však, že všeho s mírou – mnohem víc pozornosti věnujte tomu, co se děje před vámi. To je daleko důležitější než to, kde jste byli.

PRO AUTA JE
NĚKDY PROBLÉM
ODHADNOUT VAŠI
SKUTEČNOU
RYCHLOST



17

PŘEDJÍŽDĚNÍ A ROVINKY

Mějte přehled

Mít přehled o všem a o všech, to je to nejdůležitější. Vysoká rychlost vám ale tuto výhodu vezme. Nedá se to ovlivnit, tak jsou nastaveny lidské smysly.

Kde je místo

Mějte neustále na mysli „únikový prostor“ – snažte se pořád vědět, kudy projedete, když auto před vámi zahne nebo se vyskytne náhlý problém. Hleďte skulinu, kudy by se dalo projet, když vám vyjede auto z vedlejší silnice. Mějte připravený „záložní plán“. K tomu je potřeba zvládnout správnou techniku pohledu. (Více na str. 21.)

Odstup

Nejezděte nalepení na auta před vámi. Chování motorek během brzdění je jiné, a když kolona aut před vámi náhle zastaví, vy už to s největší pravděpodobností nedobrzdíte. Dávejte pozor, když auto před vámi zpomaluje, může se chystat odbočit. Nikdy nepředjíždějte na horizontu nebo když má auto před vámi možnost odbočit vlevo!

Nerovnosti a díry

Díra v silnici je pro motorku problém. Pokud ji zaznamenáte na poslední chvíli, brzděte, ale s citem (hlavně žádné zbrklosti). A když zkrátka nedobrzdíte, tak před dírou samotnou brzdy pusťte a naopak ještě drobně přidejte plyn a mírně se zvedněte v sedačce (odlehčíte přední kolo

a následky pak nemusí být zhoubné jednak pro vás, jednak třeba pro ráfek předního kola).

Jak na předjíždění

Nedělejte základní chybu, kterou dělá 90 % motorkářů: Pokud se chystáte někoho předjet, nelepte se na jeho nárazník! Udržujte si bezpečnou vzdálenost, a když už se rozhodnete, že ho předjedete, udělejte to rychle a s přehledem. Najedte si do druhého pruhu a otevřete plyn. Bezpečně předjetí je rychlé předjetí. A ještě jedna dobrá rada – nikdy není chyba si předjíždění rozmyslet a počkat na vhodnější dobu... Máte přece motorku a ta má obrovskou výhodu rychlosti!

Dokončení předjetí

Ve chvíli, kdy jste před předjížděným autem, už nezrychlujte a plynule se zařaďte do svého pruhu, držte si odstup a pokračujte. Opět je důležité hlavně nezmatkovat. Pokud při předjíždění překročíte povolenou rychlost, nechte ji po návratu do svého pruhu plynule vrátit do běžné hladiny, hlavně před předjetým autem nezačněte brzdit!

**NIKDY NENÍ ŠPATNĚ
SI PŘEDJETÍ
ROZMYSLET**



18

JAK JEZDIT VE SKUPINĚ



**ŘAĎTE SE TAK,
ABYSTE MĚLI CO NEJLEPŠÍ
PŘEHLED O SITUACI
NA SILNICI**

Pomalejší dopředu

Nejpomalejší motorka (jezdec) jede ve skupině vždy jako první. Buďte ohleduplní a myslete na to, že je potřeba přizpůsobit tempo. Na společné vyjížděce nikdy nezavodíme. K tomu je určen uzavřený autodrom!

Rychlí dozadu

Nejrychlejší stroj (jezdec) jezdívá vždy naopak na konci balíku, ostatní totiž vždycky lehko dojede a skupinka se neroztrhává. Platí tady pravidlo kolony – ten, kdo dojíždí, jede zpravidla nejrychleji.

Bezpečný odstup

Během jízdy nesmí být jezdcí nalepení za sebou, skupina využívá celou šířku svého pruhu a motorky musí mezi sebou držet bezpečnou vzdálenost. Řazení by mělo probíhat tak, aby všichni měli co možná nejlepší výhled dopředu a přehled o aktuální situaci.

Zrcátka

Nekontrolujte přehnaně často v zrcátkách, zda se skupina netrhá. Věnujte se hlavně dění před sebou, to je podstatnější. Pokud neznáte trasu, počkejte na sebe na důležitých odbočkách.

Dorozumívání a signály

Domluvte si předem signály, kdy budete brzdit, odbočovat, kdy budete potřebovat tankovat (každý má jinak velkou nádrž). Velkým pomocníkem jsou v tomto ohledu interkomy – je možnost se snáz domluvit a čelní jezdec může ostatní včas varovat i před případným nebezpečím.

Respekt

Pokud rádi jezdíte v partě, smiřte se s tím, že se budete muset podřídít a budete se dvojnásob chovat tak, abyste nebyli nebezpeční pro ostatní.

19

JEZDÍME V DEŠTI A V NOCI



Voda

Jízda v dešti není sice moc příjemná, ale ani to není neřešitelný problém. Opět tedy rada číslo jedna: Nezmatkujte, zbytečně moc se nebojte a vyhněte se zbrklým reakcím.

Rychlost

Zpomalte intuitivně. Na vodě má motorka delší brzdovou dráhu, daleko víc hrozí smyk. Obzvláště citlivě musíte dávkovat brzdy. Klíčem k bezpečné jízdě je plynulost všech vašich pohybů. Pokud začne pršet, nesmíte se dostat do křeče. Guma mění ve vztahu k asfaltu své vlastnosti už od prvního okamžiku, kdy začne být silnice mokrá. Pokud začne krápat na silnici znečištěnou prachem či blátem, může to při počátku deště klouzat nejvíce (než se silnice opláchnou).

Oblečení

Existují nepromokavé pogumované kombinézy a návleky na boty, které dokážou jezdcem na motorce udržet v relativním suchu, a to i po několika hodinách jízdy v dešti. Takzvaný „nepromok“ doporučujeme jako jednu z nejdůležitějších součástí motorkářské výbavy, hlavně na cesty.

Chlad, křeče

Když prší, bývá většinou chladněji. Mokré rukavice a prokřehlé prsty, to je jedna z nejhorších komplikací pro ovládání motorky, jaké si vůbec dovedeme představit. Prochladlá ruka ztrácí cit, prsty samotné se často dostávají do křečí. Univerzální rada neexistuje, nezbyvá než jízdu buď přerušit, nebo dělat alespoň častější zastávky.

Jak být v noci viděn

Vidět a být viděn – o to jde především, a proto musíme začít oblečením. Zatímco ve dne jsou černá bunda a černé textilní kalhoty stylové, v noci kvůli nim můžete absolutně splynout s okolím. Když budete nosit světlé oblečení, budete lépe vidět a bez jakékoliv pochybnosti na sebe víc upozorníte. A to je nejdůležitější, ostatní řidiči o vás musí vědět! Dnes se často motorkářské oblečení vyrábí i s ohledem na tento problém, proto má spousta bund, kalhot

i kombinéz reflexní proužky, které viditelnost výrazně zvyšují. K zahazení nejsou ani proužky na ráfcích, které jsou také často z reflexního materiálu.

Jak a kam se koukat

Pokud máte místo, vozte s sebou náhradní čiré plexi (jestliže jezdíte s tmavším) a ujistěte se, že není poškrábané. Rýhy mají tendenci rozbíjet světlo a dělat nepříjemné odlesky. Teď je už jenom potřeba upravit svůj jezdecký styl a rychlost jízdy. Na špatně osvětlených úsecích silnice je dobré jet pomaleji, než byste jeli ve dne. Budete tak mít víc času reagovat na případné nebezpečí. I když silnici znáte, mějte oči na stopkách, a pokud trasu neznáte, dávejte extrémní pozor, protože nikdy nevíte, co na vás může čekat v další zatáčce. Ve tmě je také dobré využívat světlo od aut, která jedou před vámi, ale dejte pozor, abyste si od nich udrželi bezpečnou vzdálenost.



PROKŘEHLÉ PRSTY JSOU JEDNA Z NEJHORŠÍCH KOMPLIKACÍ PŘI ŘÍZENÍ

20

NEJČASTĚJŠÍ KRIZOVKY

Dopravní pravidla platí pro každého bez výjimky, to ale neznamená, že se na silnici nemůžete dostat do nebezpečné situace. Motorka je v provozu nejzranitelnějším článkem a její nesporná výhoda rychlosti může často znamenat i pořádně horkou chvíli.

Auto předjíždějící v protisměru
 Jeho řidič špatně odhadne vaši rychlost nebo si vás vůbec nevšimne. Mít rozsvícená dálková světla situaci jenom zhorší.

Nečekané brzdy
Například zabočení auta na menší vedlejší silnici. Ty nebývají značené dopravními značkami a tato odbočování lze jen velmi těžko předvídat. Sledujte co největší prostor před sebou, a pokud auto lehce zpomaluje, buďte v pozoru.

**POZOR NA NEOZNAČENÉ
VEDLEJŠÍ SILNICE,
TY PŘEDSTAVUJÍ VELKÉ RIZIKO**

Zabočení do protisměru
Auto před vámi (nebo proti vám) z ničeho nic začne odbočovat vlevo. Stává se velice často, že řidič vozu už kouká na silnici, kam míří, přehlídne blížící se motorku a následně jí vjede přímo do dráhy. Dá se hodně předvídat, když proti sobě vidíte zpomalující auto a křižovatku.

Nedání přednosti z vedlejší
Každé napojení vozidel z vedlejší silnice je potenciálním nebezpečím. I tady lze motorku na hlavní silnici snadno přehlédnout. Nehleďte na to, že jedete po hlavní, a pokud se z vedlejší silnice řítí auto vysokou rychlostí, raději přibrzďte a sledujte, co se chystá udělat.

**NAUČTE SE
AUTOMATICKY
VYPÍNAT BLINKRY
PO ODBOČENÍ**

Otevřené dveře a chodci
 Auto parkující v řadě představují nebezpečí. Nikdy nejezděte těsně vedle nich, nepozorný řidič může náhle začít vystupovat.

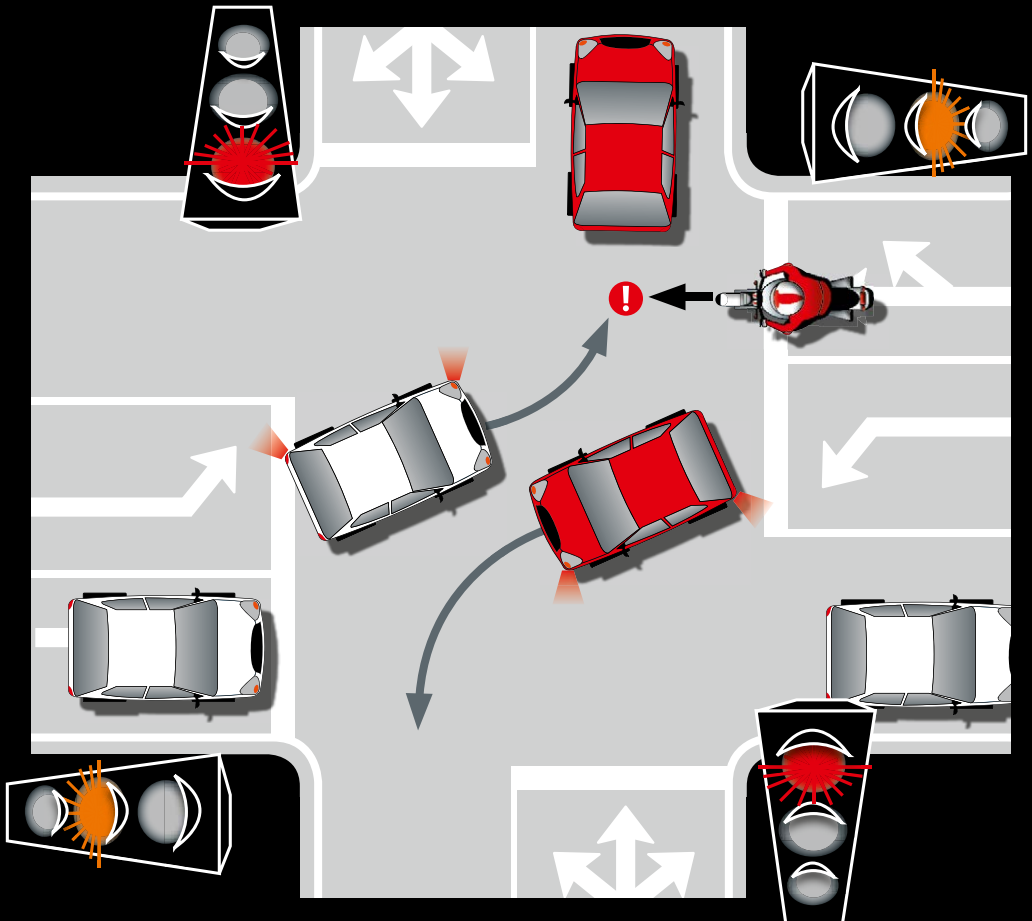
Parkování
 Všimněte si couvacích světel. Řidiči mají při vyjíždění omezený výhled a snadno vás mohou přehlédnout.

Zkřížení stopy
Je to klasická situace – auto před vámi jede pomaleji a vy se připravíte na předjetí. Najedete si do levého pruhu a začnete zrychlovat. Na poslední chvíli vám ale předjížděné auto zkříží stopu. Stačí drobná nepozornost, přehlédnutí motorky v zrcátku, a může z toho být malér. Není chyba si předjetí rozmyslet, času máte přece dost.

21

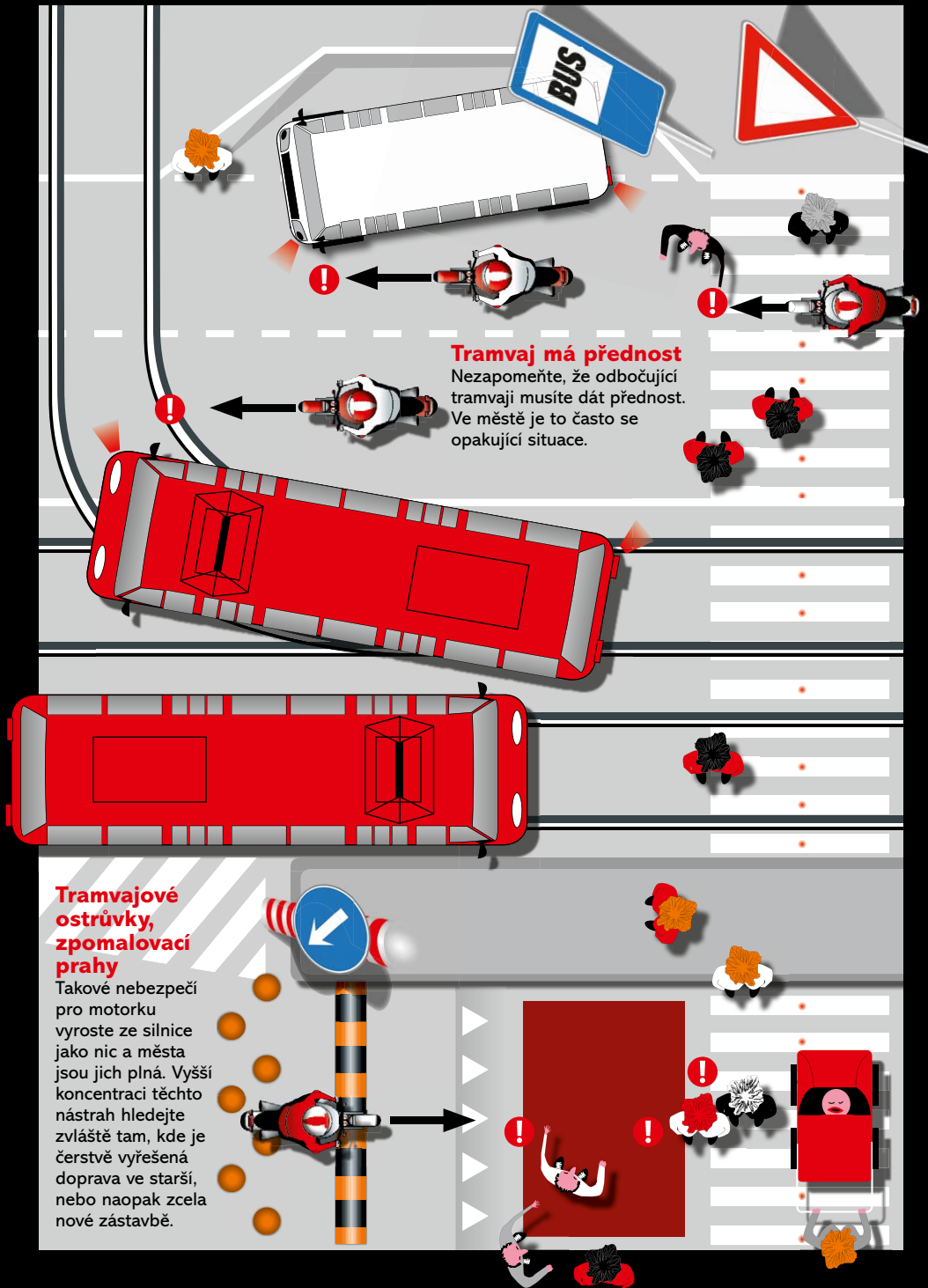
NÁSTRAHY VELKOMĚSTA

Jezdit na motorce ve městě dává absolutní smysl. Máte výhodu hbitosti, snadného parkování, v pohodě se protáhnete i tam, kde auta bezmocně stojí. Hustý provoz ale znamená zvýšené ohrožení. Tady je pár modelových situací, které vás mohou potkat.



Semaforey
Protijedoucí na poslední chvíli odbočuje vlevo a nevíšimne si, že ve stejné chvíli se na oranžovou snaží křižovatku v protisměru projet motorka.

Chodci mezi auty
Chtějí přejít a ani je nenapadne, že by po silnici mohla jet motorka. Tady existuje jen jedna rada, zvukná (ale stále homologovaná) výfuková koncovka. Hlasitě motorky si lidé všimnou – na toto téma se hodně hovoří hlavně v souvislosti s elektroskútry, které se městy pohybují vlastně neslyšně.



Tramvaj má přednost
Nezapomeňte, že odbočující tramvaji musíte dát přednost. Ve městě je to často se opakující situace.

Tramvajové ostrůvky, zpomalovací prahy

Takové nebezpečí pro motorku vyrostou ze silnice jako nic a města jsou jich plná. Vyšší koncentraci těchto nástrah hledejte zvláště tam, kde je čerstvě vyřešená doprava ve starší, nebo naopak zcela nové zastavbě.



22 SKÚTR & VY

Jízdou na skútru ušetříte hodně času. I ona ale má svá jasně daná pravidla...

Od druhé půlky ledna 2013 může každý držitel řidičského oprávnění skupiny B (vozidlo do 3,5 tuny) vyrazit na silnici i v sedle vozidla kategorie A1, tedy přesně řečeno se skútre s objemem motoru do 125 cm³ (hranice 11 kW) vybaveným automatickou převodovkou. Pro tento přechod nepotřebujete zhola nic, jen sebrat trochu odvahy, opustit pohodlíčko svého automobilu a pořídit si nejnütnější bezpečnostní výbavu – alespoň homologovanou motocyklovou přilbu.

Co stopěťadvacítka umí? Malé padesátkové skútry mají mnohdy konstrukční (resp. povolenou) rychlost 45 km/h. Stopěťadvacítka se v tomto liší,

125 cm³ s řidičským průkazem na auto?

Není to český vynález. Papírově jde o to, že Evropská unie řeší problém husté dopravy v největších metropolích a skútry by se mohly stát jedním z nejsnazších řešení. Takže se nejen přizpůsobujeme předpisu EU, ale pomáháme městům sužovaným dopravními zácpami a v neposlední řadě ušetříme i hodně času, což doceníte, jakmile na skútr přesednete.

její rychlost se blíží 100 km/h a za jejími řídítky se lépe vyrovnáte rychlosti okolní dopravy (nepřekážíte) a můžete situaci řešit jako její plnohodnotný účastník.

Co si na skútr pořídit

- Na skútr si musíte koupit přilbu, to je dáno předpisy. Ovšem i tady máte na výběr – pokud zvolíte přilbu otevřenou s odkrytým obličejem (jen plexi přes oči), bude to sice víc stylové, ale počítejte s tím, že v takových přilbách víc fouká. Uzavřená, integrální přilba je sice těžší, ale jste víc schováni a zabezpečeni.
- Další výbava už není ve vyhlášce povinná.
- Samozřejmě by ale měly být kožené rukavice. Jak pálí

Naše tipy:

- » Typ skútru vybírejte primárně podle své tělesné velikosti. Už na stojánku v prodejně byste měli dosáhnout v pohodě na zem. Anebo naopak, kolena by neměla vadit volnému pohybu řídítek!
- » Neřešte tedy výkon, ale spíš rozměry. Nejvíc chyb při řízení skútru vzniká tím, že si jezdec a jeho stroj navzájem zkrátka nevyhoví.
- » Při otáčení na malém prostoru si pomozte nohou dole, pomůžete tak těžišti motorky.
- » Nebojte se u skútru náklonu, moderní gummy to ustojí a jsou oporou. Stejně tak se nebojte ani mokrého povrchu.
- » Oblečení, přilba, doplňky – při nákupu výbavy vybírejte raději světlejší a jasnější barvy.
- » Není to povinné, ale jezdit v reflexní vestě přispěje k lepší viditelnosti.
- » Od věci nejsou ani speciální „dečky“ přes kolena, které chrání velice dobře před chladem i nepřízní počasí.

silniční lišej na dlaních, to není třeba zdůrazňovat.

- Dobrá je i motocyklová bunda, nejlépe s chrániči.
- Co ale doporučíme jako úplně nejlepší vychytávku „navíc“, je nepromokavá kombinéza. Právě té věnujte prostor pod sedlem, stočte si ji tam a neustále vozte s sebou. Je pogumovaná, má zavařené švy a rychle ji přes sebe přehodíte. Ručiče vám za to, že dojedete domů suší i při té největší přeháňce.



23

BEZPEČNĚ NA SKÚTRU

Překážka

Pokud se setkáte s nenadálou překážkou, je vždycky lepší raději rychle změnit směr (vyhnout se) než křečovitě brzdit. I toto má ale svá úskalí. Vždy před takovým manévrem rychle kontrolujte v zrcátku, zda za vámi něco nejede!

Mokré čáry

Pamatujte také na to, že všechny ty přechody pro chodce, podélné čáry a jemný asfalt po navlhnutí kloužou, proto na mokru zvolněte a jeďte ještě opatrněji než na suché vozovce.

Brzdy

Rozhodně zapomeňte na všechny „osvědčené“ motorkářské rady, že na motorce se nebrzdí zadní brzdou. U skútrů pěkně oběma, současně a plynule. Zvláště pak u skútrů doporučujeme ABS, tady se ani tak ne bavíme o délce brzdné dráhy jako spíš o tom, že vám přední kolo nepodklouzne. A ještě jeden tip: rozhodně nikdy nebrzdíte nohama, ani při krizové situaci. To ničemu nepomůže, jen si ještě víc ublížíte.

Pozornost

Hlavní pozor při jízdě nevěnujte ani tak sobě jako vždyj nejméně čtyřem vozům před sebou – sledujte blinkry, odhadujte, kdy by mohl někdo v autě před vámi začít měnit směr. Sedte vždy vzpřímeně, abyste měli přehled. Vy jste ten slabší článek, a proto musíte být chytřejší a někdy se musíte podřítit.

Řazení se na světlech

Pozor, stále platí předpis ve vyhlášce, že vozidla jsou povinna se na příjezdu na křižovatku řadit v pořadí, v jakém přijela. Proto projíždění skútrů na světlech do první linie není nic, na co bychom měli nárok. Ale všeobecně se to už i u nás vžil a policie u nás to, díky bohu, toleruje. Proto neváhejte – po rozsvícení zelené budete nejrychlejší, autům (alespoň na pár prvních desítkách metrů) lehce ujedete.

POZOR NA PŘECHODY A VODOROVNÁ ZNAČENÍ – NA VODĚ EXTRÉMNĚ KLOUŽOU



24 CO A JAK TRÉNOVAT

Před první jízdou

Před první jízdou na silnici si vyčleňte dva dny na to, abyste si na uzavřené ploše všechno nacvičili. První den vše zkoušejte, dokud nebudete mít dojem, že už skútr docela zvládáte. V nějakém dalším dnu se pak na cvičiště vraťte (ideálně letiště, ale může to být i opuštěné parkoviště nebo třeba volná plocha před supermarketem) a všechno si znova zopakujte. Platí tedy, že zkušenost se musí v těle a hlavně v hlavě „rozležet“.

Náš tip:

- » Berte někoho s sebou, aby byl schopen vám v případě potřeby pomoci.
- » Osvojte si jízdu v co nejmenší rychlosti, naučte se rovnováze, ale pochopíte i samotné rozložení váhy stroje.

» **Mějte trpělivost, žádný učený z nebe nespadl. Nejdůležitější je si ovládnání stroje zažít.**

Jak ovládat skútr

Moderní skútry mají startér, tedy fungují na zmáčknutí čudlíku. Na paměti ale mějte fakt, že konstrukčně je to vyřešeno při startování tak, že musíte mít zmáčknutou brzdu, aby se skútr samovolně nerozjel.

- Do pohybu se skútr dá až při přidání plynu. Nepracujete se spojkou, skútry jsou vybaveny variátorem, tedy ani neřadíte rychlostní stupně.
- Po rozjezdu dejte nohy co nejdříve na plotny pod sebe, o nic pak nezavadíte.
- Sedte vzpřímeně, ať máte lepší přehled o dopravě.
- Při brždění používejte obě brzdy naráz.

Upozornění: Velice často je ovládnání opačně než u jízdního kola (pravá ruka přední brzda, levá ruka zadní brzda). I na to je potřeba si zvyknout.

Spolujezdce...

Odpovědnost za přepravovanou osobu převzmete opravdu až ve chvíli, kdy si budete 100% věřit. Je starou pravdou, že u lehkých skútrů se jízdní vlastnosti po naložení pasažéra docela výrazně mění, buďte na to připraveni.

Náš tip:

- » Poučte před jízdou své spolujezdce, ať se vás pevně drží a naklání se při zatáčení stejným směrem jako vy. Náhle vychýlení těžiště je na skútru větší problém než na motorce.
- » Spolujezdce si zaslouží stejné ochranné prvky jako jezdec (přilba, boty, bunda, rukavice...).

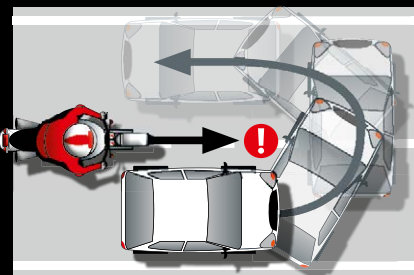
Odlíšnost u tříkolek

I ty s objemem 125 cm³ můžete řídit s ŘP skupiny B, pokud jsou tedy vybaveny automatickým převodem. Odlíšnost v ovládnání moc nenaleznete, snad jen to, že při otáčení se musíte smířit s nepatrně větším obloukem než u skútrů. Výhodou některých tříkolek je fakt, že se při zastavení na semaforu podvozek aretuje a vy nemusíte došlapovat nohou na zem. Při přidání plynu se podvozek opět „povolí“ a vy můžete naklápět volně, jako na každé jiné motorce.

SPOLUJEZDEC SE
NAKLÁNÍ
SPOLEČNĚ
S ŘIDIČEM

25 KRIZOVKY PRO NOVÁČKY

Začínáte-li jezdit na motorce, je potřeba si zažít odlišnosti, které vás za říditky čekají. Je potřeba být ostražitý a nikdy nemít pocit absolutní převahy a vlastní nezranitelnosti. Správné návyky si zažijete jen pravidelným ježděním, proto sedejte na motorku co nejčastěji.



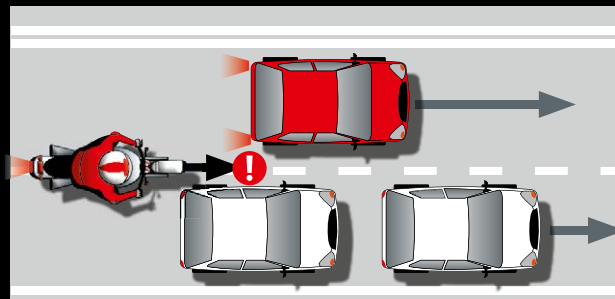
Zmatkující řidiči

Auto v cizím městě, nedostatečná pozornost, náhlá zbrklá reakce. To také nemůžete nikdy 100% předvídat. Naučte se ale ostražitosti proti „podezřele“ se pohybujícím autům a hodně si tím pomůžete!

**NIKDY SE NENECHTE
VYPROVOKOVAT
K ZÁVODĚNÍ**

Kostky, olej, přechody

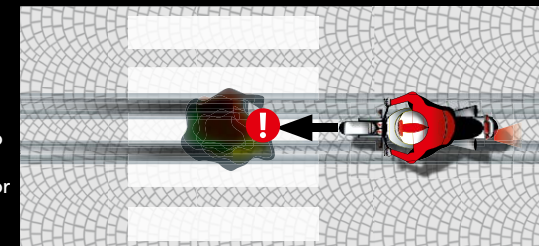
V centrech měst jsou kostky velmi častý jev a pro motorku představuje snížená adheze na nich velké nebezpečí – zvláště, když jsou mokré. Pozor je nutné si dát i u čerpacích stanic, kde jsou na zemi často vytlité provozní kapaliny z aut.



Dostal jsem smyk

Příčin smyku může být celá řada – prudké brzdění na kluzkém povrchu, příliš agresivní akcelerace nebo velké naklonění motorčky.

- » Při smyku předního kola při brzdění je důležité okamžitě pustit brzdu, říditka držet pokud možno volně a nesnažit se silou zatočit.
- » Pokud dostanete smyk zadního kola, motorka se začne „přetáčet“. V tu chvíli je potřeba nepanikařit, ale nechat pod sebou motorku pracovat. (Více na straně 42.)



Agresivní autaři

Častý problém. Auto blokuje schválně pruh, prudké zašlápnutí brzd před motorkou, agresivní reakce. Někdy se to stane, svět je zkrátka plný všelijakých individuí. Ignorujte je, vyhýbejte se jim. Hlavně se nenechte vyprovokovat k jakémukoli závodění, to nikdy nedopadne dobře!



26

CO DĚLAT PŘI SMYKU?

Dostat na motorce smyk nedá žádnou velkou práci. Stačí k tomu neopatrně přidání plynu nebo najetí na povrch s nízkou přilnavostí. Anebo kombinace obojího. My vám teď poradíme, jak se v takové situaci zachovat, aby to nebolelo ani vás, ani motorku.

Předek vs. zadek

Pokud vám v zatáčce nenadále uklouzne přední kolo a motorka bude ve velkém náklonu, nemáte prakticky žádnou šanci smyk korigovat a ve většině případů upadnete. Jsou případy, kdy šikvný a velmi rychle reagující jezdec dokáže postavit už padající motorku kolenem. To vyžaduje extrémní odhodlanost, schopnost nezpanikařit a nezavřít ve chvíli smyku plyn. Když začne klouzat zadek, máte velkou šanci nespadnout. Co tedy dělat?

Nedělejte nic

V naprosté většině případů je nejlepší, pokud neuděláte nic – motorka se totiž sama srovná, jenom jí to musíte dovolit. Pokud v panice prudce zavřete plyn (to je případ 90 % jezdců, prostě automatický reflex těla, který se dá jenom velmi těžce odnaučit), může se stát, že zadní pneumatika velmi rychle chytí ztracenou přilnavost a pošle motorku do highsideru. Jde o klasický smyk na zadní kolo, kdy se pneumatika po chvíli klouzání chytí a stlačený zadní tlumič vás vyhodí ze sedla. Je velmi těžké v tuhle chvíli správně zareagovat. Podvědomě budete dávat řídítka kontra a snažit se smyk vyrovnat, ale i v tuhle chvíli hrozí další nebezpečí – vaše korekce může být až příliš velká a opět hrozí highsider. Není snadné tomu uvěřit, ale pokud v případě lehkého smyku neuděláte vůbec nic, motorka se pomocí své gyrokopické stability a odstředivých sil sama rovná. (Více na straně 18–19.)

Koukejte se tam, kam chcete jet!

Motorka pojede tam, kam vy budete směřovat váš pohled, vždycky a bez výjimek! Nikdy se nesmíte soustředit na jakoukoliv překážku. Očima stále sledujte výjezd ze zatáčky nebo se dívejte do míst, kam se s motorkou můžete bezpečně vejít. Toto funguje v každé situaci, ale pokud dostanete smyk, je správný pohled ještě mnohem důležitější. Podvědomě donutíte svoje oči, aby se koukaly do míst, kam chcete jet, a jemným pohybem těla motorku stabilizujete. Mašina si potom sama najde cestu, jak se s lehkým smykem vyrovnat. Funguje to, máme to vyzkoušené. (Více na straně 21.)

V jemnosti je síla

Pokud už při smyku zareagujete jakkoliv, hlavně to udělejte pomalu a jemně. Ve většině případů se dá smyk vyrovnat lehkým přivřením plynu. To bude znamenat, že zadní guma opět chytí ztracenou trakci. Tato technika však bude vyžadovat tvrdý trénink – jak psychický, tak hlavně fyzický. Je jasné, že pokud nenajedete na povrch, který nemá žádnou přilnavost (třeba souvislá vrstva ledu), motorka bude mít vždycky alespoň nějaký grip, a tím pádem ji můžete pořád částečně ovládat.

VE VĚTŠINĚ PŘÍPADŮ JE NEJLEPŠÍ NEDĚLAT VŮBEC NIC!



27

CO ŘÍKAJÍ STATISTIKY BEZPEČNOSTI

Motorka je v provozu téměř vždy ten nezranitelnější článek. Statistiky BESIPu mluví jasnou řečí.

Statistika pro rok 2015 říká:

V roce 2015 bylo usmrceno 90 motocyklistů a těžce zraněno 484 osob. Na celkovém počtu usmrcených osob v období 1993–2015 činil podíl motocyklistů 8,7 %, což znamená, že přibližně každá 11. usmrcená osoba byla motocyklistou. Nejtragičtějším měsícem byl v roce 2015 červenec, kdy bylo usmrceno 20 motocyklistů. Z celkového počtu dopravních nehod s účastí motocyklistů (3081) bylo 1669 dopravních nehod zaviněno motocyklisty, tj. 54 %. V 50 případech (54 %) z 93 usmrcených byl viníkem dopravní nehody právě motocyklista. Nejvíce motocyklistů bylo v roce 2015 usmrceno mezi 16. až 17. hodinou (16 usmrcených). Nejvyšší počet nehod zaviněných motocyklisty, usmrcených, těžce i lehce zraněných i nejvyšší míra závažnosti má jeden společný jmenovatel – nepřiměřenou rychlost jízdy!



Z pohledu dopravních nehod s účastí motocyklisty v důsledku vlivu alkoholu a omamných látek je velmi negativní skutečnost, že 50 % těchto dopravních nehod zavinily osoby pod vlivem alkoholu 1,5 % a vyšší!!!

Co z toho plyne?

Motorky se stávají populárnější a dostupnější, takže jejich počet stoupá. S tím souvisí i více nehod. Nejhorším měsícem byl květen a červen roku 2015 – vrchol motorkářské sezony. Rizikovými dny se stává víkend, kdy často vyjíždějí i sváteční automobilisté, kteří nejsou na rychlejší pohyb motorek zvyklí. Motorka je z podstaty věci v silničním provozu ten nejslabší článek. Proti plechům auta

nemá žádnou šanci, a pokud se střetnou, pro motorkáře je to vždycky horší. Proto je nutné mít se na pozoru. Neustálá ostražitost, soustředění se a předvídání. Řidič musí být v pohodě a odpočatý – tohle nikdy nesmíte podcenit!

Jaká je predikce?

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro rok 2016 říká, že na silnici nesmí být usmrceno více než 56 osob. Smutný rekord drží rok 2013, kdy v provozu zemřelo 66 motorkářů. Cílem pro rok 2020 je snížit počet usmrcených osob na číslo 43, což je méně než polovina v roce 2014. Méně by mělo být i těžce raněných, už kvůli stále dokonalejšímu a bezpečnějšímu vybavení.

50% DOPRAVNÍCH NEHOD ZAVINILI OPILÍ ŘIDIČI, TO JE ALARMUJÍCÍ!



28

JAK SE STARAT O MOTORKU

Mít správně připravený stroj je pro bezpečnou jízdu plnou skvělých zážitků naprosto klíčové. Pokud své motorce úplně nevěříte, bude ve vás hlodat nervozita a budete se soustředit na věci, na které nemáte. Špatný technický stav také zapříčiní to, že budete neustále vstřebávat negativní informace a návyky, kterých se jenom velmi těžko zbavíte. 100% připravená motorka je základ všeho. Na tyhle věci je potřeba se zaměřit.

Ovládací prvky

Nastavení ovládacích prvků by měla být první věc, kterou na své motorce uděláte. Každému vyhovuje něco jiného a má jiné tělesné proporce. Proto si na motorku sedněte v rukavicích a botách a nastavte si skon a záběr spojky s přední brzdou, na levé straně řadicí páčku a zadní brzdou. Další důležitou věcí je vystředění vůle na plynu – v ideálním případě by neměla být žádná, protože má velký vliv na reakci motorky na změnu zatížení. Zkuste si dát řídítka do plného rejdu na obě strany, a pokud se plyn krásně volně vrací, vystředte si vůli tak, aby nebyla téměř žádná. Uvidíte, že to funguje bezvadně.



Na co mají vliv?

Na motorce se musíte cítit pohodlně a být schopni ji v každé situaci bezpečně ovládat. Nesmíte se dostat do křeče ani myslet na to, že vám na vašem stroji něco nevyhovuje. Řešit problém až během jízdy je špatně.



Pneumatiky

Gumy jsou naprosto základ, protože mají zásadní vliv na chování motorky. Pokud máte s mašinou nějaký problém nebo se nechová tak, jak byste chtěli, začněte nejdřív od gum. Tím nejdůležitějším je jejich správný tlak. Motocyklové pneumatiky foukáme pouze vzduchem a tlaky je dobré kontrolovat za studena, tedy před jízdou, ne během ní. Na silnici se držte tlaků doporučených výrobcem motorky. Je také nezbytně nutné se zaměřit i na profil pneumatik – pokud má přední guma po stranách vyjeté plošky nebo je

zadní už placatá, doporučujeme jejich výměnu. Vždy měňte celou sadu od jednoho výrobce ve správných rozměrech. Dbejte i na stáří pneumatik a čtěte vždy tu nejčerstvější sadu – týden a rok výroby (např. 2410) najdete v malém kolečku u označení DOT na každé gumě. Nekupujte ojeté pneumatiky z okruhu, za rozbitou motorku to nestojí (na gumách se nešetří!). Nevěřte tomu, když vám někdo bude říkat, že měkká guma je vždycky lepší než tvrdší. Ne vždy to musí platit. Měkčí (závodní) směs má sice většinou lepší přilnavost, ale hodně rychle odchází a je potřeba na ni mít správně nastavený podvozek. Tvrdší silniční pneumatika se ohřeje rychleji na svou provozní teplotu a nebude vyžadovat tak důkladné ohřátí, aby správně fungovala.



Na co mají vliv?

Sjeté nebo nesprávně nafoukané pneumatiky výrazně zhoršují jízdní vlastnosti motorky. Na silnici nemá cenu experimentovat s tlakem, ten se řeší jen na okruhu. Gumy na motorce fungují jinak než v autě – tedy je potřeba je nejdřív trochu zahřát, teprve potom budou držet tak, jak mají. Na silnici stačí dva nebo tři kilometry, na okruhu ve svižnějším tempu jedno kolo. Správně zahřátou gumu poznáte tak, že motorka a hlavně řízení jakoby ztvrdne. Sportovní gumy mají jiný profil než gumy cestovní. Jsou špičatější, aby motorka líp zatáčela a v náklonu měla díky větší kontaktní ploše lepší přilnavost. Dát sportovní gumu na cestovní motorku (aby mi to „líp drželo“) je ale nesmysl, protože sportovní gumy nejsou v přímém směru tak stabilní a na cestovních motorkách se nehodí. I na cestovních gumách se dá jet velmi svižně a bezpečně!

Brzdy

Každý výrobce dává do svých motorek vyzkoušené destičky, které fungují dobře s použitými brzdovými kotouči. To ale neznamená, že neexistují destičky lepší. Můžete si vybrat z různých směsí – od standardních, sinterovaných, karbonových až po čisté závodní. Rozdíly v nich jsou markantní, a to jak cenové, tak i ve výsledném brzděném účinku. Pro použití na silnici nedoporučujeme závodní destičky, protože ty potřebují nejdříve zahřát, aby správně fungovaly. Navíc v dešti může být jejich použití hodně nebezpečné. Ze zkušenosti víme, že nejlépe funguje to, co bylo na motorce z prvovýroby. Výrobci doporučují výměnu brzdové kapaliny po dvou letech provozu motorky, ale nic nepokazíte tím, když ji vyměníte každé jaro, než vyjedete. A pokud jezdíte hodně na okruhu, tak doporučujeme výměnu každých půlrok. Brzdy je potřeba – jako všechno – pravidelně čistit. Zamezíte tak zarezávání brzdových pístků, což se často vyskytuje u starších motorek. Brzdy čistěte prostředky, které jsou k tomu určené, a nic nezkazíte, když je občas pořádně vyfoukáte kompresorem.



Na co mají vliv?

Opatřované destičky nemají potřebný brzdný účinek a ničí kotouče, které se mohou poškrábat, v důsledku čeho pak budou vibrovat.



Řetězová sada

Řetězu věnujte zvláštní péči. Vyčistěte ho a namažte prostředky, které jsou k tomu určené. Měl by být čistý bez povrchové rzi. Potom ho správně napněte, když motorka stojí svou váhou na stojánku. Průvės nechte 4–5 cm, podle typu motorky se může lišit, ale obecně raději víc než míň.

Na co má vliv?

Přepnutý řetěz může zamezit funkci zadního tlumiče, když se motorka někde víc zhoupne. Nová sada není levná záležitost a správnou péčí můžete životnost řetězu výrazně prodloužit.

NAŠE RADA: Pokud si chcete svou motorku „vyšperkovat“, oblíbenou úpravou bývá montáž laděného výfuku. Ten je oproti sériovému hlučnější a dejte si pozor, aby nepřekračoval hlukové limity. Může s tím být problém na některých závodních tratích nebo při silničních kontrolách a policie se na tuto věc bude zaměřovat. Při cestování vás s nehomologovanou koncovkou ani nepustí přes hranice. S neschváleným výfukem nebo neoriginálními doplňky bude problém při STK.

Motor

Neuděláte chybu, když po zimě vyměníte olej a filtr. Samozřejmě nezapomeňte ani na filtr vzduchový – ten buď vyměníte za nový, nebo vyperte v prostředku k tomu určeném. Vizually zkontrolujte těsnost motoru a přesvědčte se, zda je baterka v dobré kondici, popřípadě ji dobijte určenou nabíječkou. Před jízdou vyzkoušejte, že fungují světla, brzdovka, blinkry a klakson. Nezapomeňte na motolékárničku a podle potřeby doplňte nářadí, jestli jste přes sezonu některé poztráceli.

**SLOŽITĚJŠÍ ÚDRŽBU
SVĚŘTE RADĚJI
PROVĚŘENÝM
SERVISŮM
S DOBRŮU
POVĚSTÍ**



Podvozek

Pokud nemáte nové nebo zánovní pneumatiky, nemá cenu dělat něco s podvozkem, protože problémy s motorkou vznikají většinou od nich. Správnou funkci podvozku si můžete zkontrolovat sami: Stlačte motorku stejnou silou na řídítka a sedlo. Měla by se v tlumičích zhoupnout rovnoměrně. Pokud tomu tak není, bude nejlepší vyhledat odborníka na seřizování podvozku. Ten vám poradí, zda je podvozek v pořádku, nebo bude potřeba jeho repase (měla by se dělat každé dva roky). Před jízdou zkontrolujte těsnost předních vidlic a zadního odpružení.

Na co má vliv?

Nesprávně fungující podvozek může motorku rozhodit, a to jak v zatáčce, tak na rovince. Pokud si nejste jisti tím, co děláte, svěřte jeho nastavení odborníkovi.





CO DĚLAT PŘI DOPRAVNÍ NEHODĚ

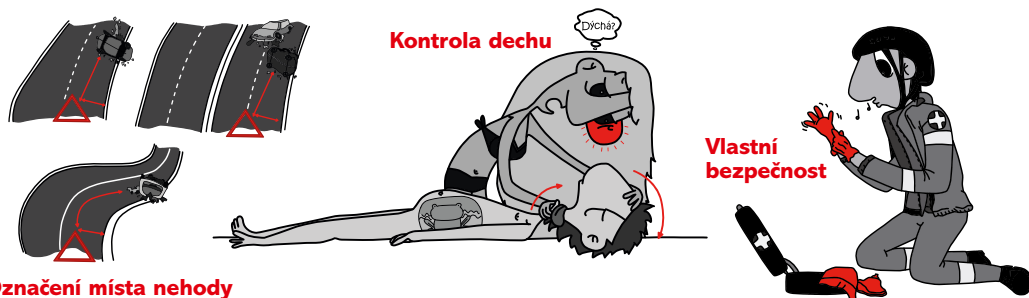
Zdroj:  záchraný kruh®
www.zachranykruh.cz

1) Zajistěte bezpečnost na místě nehody

- » Místo nehody je vždy nebezpečné nejen pro zraněné, ale i pro zachránce, proto vždy myslete na svoji bezpečnost.
- » Pokud to lze, předjedte nehodu, zastavte u krajnice, vypněte motor a zapněte výstražná světla.
- » Oblékněte si reflexní vestu, vezměte lékárníčku, mobilní telefon.
- » Prvního řidiče automobilu, co u nehody zastavil, požádejte o zajištění místa nehody výstražným trojúhelníkem za dodržení zásad vlastní bezpečnosti.
- » Havarované vozidlo zajistíte proti pohybu zatažením ruční brzdy a vypnete spínací skříňku vozidla.

2) Volejte tísňovou linku 155

- » Operátoři linky 155 vám okamžitě poskytnou rady, jak provádět první pomoc, a aktivují složky IZS.
- » Operátorovi sdělte:
 - co se stalo,
 - kde se nehoda nachází,
 - počet a stav postižených,
 - hovor vždy ukončuje operátor.



Označení místa nehody

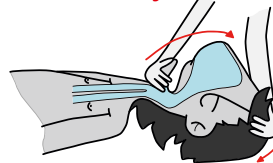
3) Poskytněte první pomoc

- » Proveďte prvotní zjištění stavu pacienta.
- » Pokud pacient masivně krvácí, krvácení zastavte přímým stlačením prsty v ráně (nezapomeňte na nasazení gumových rukavic z motolékárničky).
- » Zjistěte stav vědomí postiženého.
- » Pokud nereaguje na podnět (oslovení, zatřesení za ramena), je v bezvědomí. Tento stav je nutno urychleně řešit.
- » U každé dopravní nehody je vysoké riziko poranění páteře, strach zachránce z případného dalšího poškození postiženého nesmí dále ohrožovat jeho život. Je nejnnutnější zajistit, aby postižený v bezvědomí dostatečně dýchal.

5) Kdy sundat přilbu

- » Pokud motocyklista nereaguje, je v bezvědomí.
- » Pro zjištění kvality dýchání je nutné sejmout přilbu.
- » Přilbu vždy sundáváme ve dvou zachráncích.
- » Jeden zachránce přidržuje opatrně hlavu v ose páteře a druhý šetrně snímá přilbu.
- » Jeden zachránce vkládá prsty pod přilbu na líce postiženého, druhý v tahu přilbu sundává.

Uvolnění dýchacích cest – zánklon hlavy

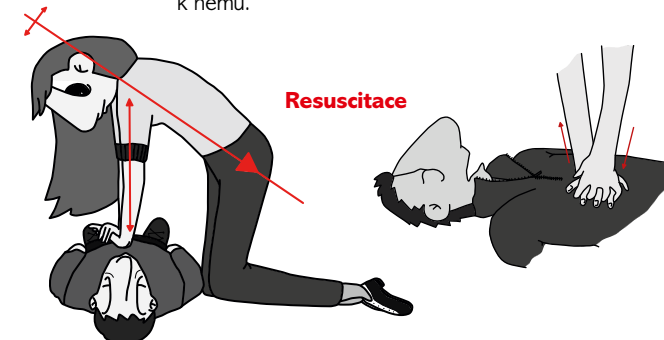


4) Jak postupovat v případě bezvědomí

- » Uvolněte dýchací cesty zánklonem hlavy a zvednutím brady.
- » Pokud se postižený nachází ve vozidle, proveďte tento úkon tam.
- » Pokud pacient normálně dýchá (stav dechu zjišťujeme pohledem, poslechem a vnímáním 10 vteřin; během této doby se musí postižený minimálně dvakrát nadechnout), ponechejte jej ve vozidle za stálého uvolnění dýchacích cest.
- » Pokud nedýchá, nedýchá normálně nebo si stavem dechu nejste jisti, pokuste se postiženého z vozidla vyprostit.
- » Zahajte resuscitaci stlačováním hrudníku do hloubky 5–6 cm a frekvencí 100–120 stlačení za minutu. Jste-li proškolený zachránce ochotný provádět umělé dýchání, dodržujte resuscitační poměr 30 stlačení : 2 vdechy.

6) Složky IZS na místě

- » Předejte všechny vámi zjištěné informace o nehodě prvnímu zasahujícímu týmu.
- » V tuto chvíli vaše aktivní role končí.
- » Řiďte se pokyny zasahujících složek.
- » Pokud je na místě vrtulník, nepřibližujte se k němu.



SHRNUTÍ: ZAJISTĚTE BEZPEČNOST | VOLEJTE 155 | ŘIĎTE SE POKYNY OPERÁTORA ZZS | POSKYTNĚTE PRVNÍ POMOC



30

JAK JE TO S ŘIDIČSKÝMI PRŮKAZY

Věkové hranice pro udělení řídičského oprávnění

Věk	Skupina ŘO	Co mohou řídit
15 let	AM	<ul style="list-style-type: none">mopedy a malé motocykly s max. konstrukční rychlostí 45 km/hdvoukolová vozidla se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo u jiných motorů s výkonem do 4 kW <p>Je nutný písemný souhlas zákonného zástupce!</p>
16 let	A1	<ul style="list-style-type: none">lehké motocykly s postranním vozíkem do obsahu 125 cm³ a výkonu do 11kW <p>Je nutný písemný souhlas zákonného zástupce!</p>
18 let	A2	<ul style="list-style-type: none">motocykly s postranním vozíkem nebo bez něj do výkonu 35 kW a do poměru výkon/hmotnost 0,2 kW/kg, které nebyly upraveny z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem
24 let	A	<ul style="list-style-type: none">motocykly s postranním vozíkem nebo bez nějtříkolová motorová vozidla s výkonem převyšujícím 15 kW <p>Výjimka: Od 21 let – pokud je ŘO omezeno pouze na tříkolová vozidla. Od 20 let – pokud je tato osoba nejméně 2 roky držitelem řídičského oprávnění pro skupinu A2.</p>



DŮLEŽITÁ TELEFONNÍ ČÍSLA

Tísňová linka **155**
Zdravotnická záchranná služba

Jednotná linka **112**
Jednotná evropská linka společná pro tísňové volání

Vydalo: BESIP, Ministerstvo dopravy ČR

Vydání: první

Foto: ©Motohouse, ©Honda, Kawasaki, BMW, ©Shutterstock

Pro BESIP zpracoval **Motohouse.cz.**

©2016

Další informace najdete na www.ibesip.cz.