

MOTOŠKOLA

OD ZÍSKÁNÍ ŘIDIČSKÉHO PRŮKAZU K VYŠŠÍ FORMĚ JÍZDY



- základní technické minimum a údržba
- zásady bezpečné jízdy
- řešení kritických situací

Autoškoly doporučují

Tato publikace vychází ve spolupráci
s Českými motocyklovými novinami



PODĚKOVÁNÍ

Je naší milou povinností poděkovat všem, kdo se na vzniku této publikace podíleli. Jsou to šéfredaktorka Českých motocyklových novin Jana Příbylová, Milan Kohoutek z Autobazaru KOM a zvláštní poděkování patří redaktorovi, fotografovi a testovacímu jezdcí ČMN panu Davidovi M. Bodlákovi.

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.



Pavel Faus

Motoškola

Od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy

Vydala Grada Publishing, a.s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 4400. publikaci

Odpovědný redaktor Michal Karas

Sazba Studio Artedit, spol. s r. o.

Fotografie na obálce archiv ČMN/David M. Bodlák

Fotografie v knize autor a David M. Bodlák

Počet stran 88

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a.s., 2011

Cover Design © Grada Publishing, a.s., 2011

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-3645-7 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-7479-4 (elektronická verze ve formátu PDF)

© Grada Publishing, a.s. 2012

OBSAH

	PŘEDMLUVA	4
	HISTORIE MOTOCYKLU	5
	HOMO MOTORKÁŘ	7
	JAK JE TO S NAŠIMI SMYSLY	9
	TECHNIKA JÍZDY	16
	K ČEMU JE ZNALOST TECHNIKY A ÚDRŽBY DOBRÁ	50
	TECHNICKÉ MINIMUM	51
	ZDRAVOTNICKÉ MINIMUM	77
	VÝBĚR A NÁKUP MOTOCYKLU	80
	LEGISLATIVA A OTÁZKY „A“ A „A1“	82
	DOSLOV	84
	REJSTŘÍK	84



PŘEDMLUVA

Motocykl už dávno není pouze účelový dopravní prostředek. Těžko vysvětlit, proč se právě z motocyklu stal pro obrovský počet lidí takřka kultovní předmět. Jistě v tom hraje roli množství zážitků, které nám jízda na motocyklu poskytuje. Nehledě na kubaturu a výkon, motocykl nabízí svému uživateli pocit volnosti, nezávislosti a svobody. Je to úžasný relaxační prostředek a „čistič hlavy“. Znáám podnikatele, kteří bez předchozí projíždky neprovedou žádné zásadní rozhodnutí. Funguje to v pracovním i osobním životě – po krátké projížďce vidí člověk problémy úplně jinak. Nesmí se to ale zaměňovat s transferem agrese, kdy si jezdec nesmyslně rychlou a agresivní jízdou vybíjí vztek, kompenzuje křivdu, něco si dokazuje. K „rozjezdění“ problému stačí jet úplně normálně.

Zajímavý fenomén je nutkání motorkářů sdružovat se, tvořit naprosto neformální skupení a spolky, přitom vysoce organizované, aniž by k tomu potřebovali registrace, průkazy a razítka. Co vede motorkáře k vytváření motoband? Není pravidlem, že jsou to příznivci stejné značky nebo druhu strojů. Často jsou příslušníci motospolku majiteli strojů napříč objemovým, výkonnostním a typovým spektrem trhu. Možná to jsou společné zážitky, touha být ve společnosti lidí stejné „krevní skupiny“. Motorkářství je vysoce riziková činnost, lidé vystavení stejnému nebezpečí mají k sobě blíž.

Motocykl není jen pár ohnutých a posvařovaných trubek, není to pouhý stroj. Nejedem pravověrný motorkář vám odpřisáhne, že každá motorka má „dušičku“. Když zavzpomínám na svůj strojový park za posledních čtyřicet let, musím přiznat: ano, má – a některá motorka má dušičku pěkně škodolibou. Také z toho důvodu, je dobré znát aspoň technické minimum o svém stroji.

Člověčí přirozeností je touha vlastnit krásné věci a motocykly jsou krásné! Nehledě na jejich věk, od veteránů až po poslední výkřiky designérských ateliérů. Jsou to technické sochy, reflektující více než sto let lidského důmyslu, technické invence a umělecké kreativity.

Ať už jsou vaše pohnutky k motorkářství jakékoli, myslete na to, že provozujete vysoce rizikovou činnost. Činností ještě nebezpečnějších, než je jízda na motocyklu v běžném silničním provozu, už moc nenajdete. Paradoxně bezpečnější je i provozování závodního motosportu v kterékoli disciplíně. Kniha, kterou držíte v ruce, by měla usnadnit začátečnickům „učednická léta“, pokročilejším má pomoci přežít nejkritičtější období prvních dvou sezon po získání řidičáku a konečně starým rutinérům dát podnět k zamyšlení, jestli léta tradované řešení krizových situací je vždy to správné.



HISTORIE MOTOCYKLU

1869 – První pokusy motorizovat jízdní kola zabudováním parního stroje se objevily ve Francii.

1885 – Znamý německý konstruktér a výrobce automobilů Gottlieb Daimler vyrobil první motocykl se spalovacím motorem Einspur, jednoválcem s objemem 256 cm³, palivem byl petrolej. Rám a kola byly zkonstruovány ze dřeva. Stroj sloužil hlavně k odzkoušení motoru a neměl další vývoj.

1877 – V Mnichově byl vyroben první prakticky použitelný spalovací motor Němcem Ottou. To byl zásadní krok pro další vývoj motocyklu a automobilu.

1883 – V Německu byl patentován Daimlerův motor – poprvé byla použita pro pohon směs benzínu se vzduchem, otáčky motoru se zvýšily na 800 oproti tehdy běžným 150 až 180. Do té doby se pro pohon motoru používal svítiplyn.

1894 – V Německu vzniká první sériový motocykl. Vyrábí ho firma Hildebrand a Wolfmüller, jeho konstruktéři a současně výrobci použili ocelový rám, motocykl poháněl čtyřdobý vodou chlazený dvouválec.

Byl to první motocykl využívající vynález skotského veterináře Johna Dunlopa – pneumatiky.

1898 – Václav Klement k nám dovezl z Paříže první motocykl (motorovou dvoukolku) bratři Wernerů.

1899 – První český motocykl předvedli veřejnosti Václav Klement a Václav Laurin.

1901 – Se zcela novou koncepcí motocyklu přichází bratři Wernerovi. Motor umístili do spodní části ocelového rámu mezi kola. Snížení těžiště mělo dobrý vliv na ovladatelnost



motocyklu. Zadní kolo poháněl řemen. Stroj měl ráfkové brzdy. Uspořádání bylo pravzorem všem dalším motocyklům až po současnost.

První světová válka výrobu civilních motocyklů zastavila. Zato armádní výroba se rozeběhla a technický vývoj udělal obrovský skok. V té době byly nahrazeny zastaralé odpařovací karburátory moderními se směšovačem a s předřazeným vzduchovým filtrem, rámy se dimenzovaly na těžké podmínky, montovala se světla. O masovém nasazení motocyklů na bojištích 1. Světové války svědčí fakt, že jenom USA dodaly do Evropy 70 tisíc strojů!

Ve druhé světové válce byly motocykly hojně využívány německou armádou, jejich použití odpovídalo pojetí „bleskové války“. Po první světové válce mělo Německo celou řadu zákazů a omezení zbrojní výroby. To se však netýkalo motocyklů a Německo toho dokonale využilo. Motocykly byly využívány jako kurýrní vozidla, ale s kulometem napevno zabudovaným v sajdkáru a dvoučlennou až tříčlennou posádkou se z motocyklu stalo plnohodnotné bojové vozidlo s možností rychlého nasazení a s vysokou průchodností terénem.

50. léta – po druhé světové válce došlo k rychlému rozvoji motocyklového průmyslu pro civilní účely, zejména v Evropě. Motocykl byl relativně levný, spolehlivý a nenáročný dopravní prostředek. Opatřen bočním postranním vozíkem, sajdkárem, sloužil jako rodinné vozidlo schopné také přepravy menších nákladů.

60. léta – jsou nástupem Japonských firem Honda, Yamaha, Kawasaki a Suzuki. Koncem šedesátých let se hovoří o nové nebo také moderní vlně motocyklů. V Evropě se rozvíjí motorkářské hnutí, motocykl už není pouhým dopravním prostředkem, ale stroj pro radost z jízdy.

S masovou výrobou jednoduchých a cenově dostupných lidových automobilů mnoho lidí motocykl opustilo a přešli na automobil. Naopak pro mnoho lidí se motocykl stává předmětem volnočasového vyžití a neodmyslitelně patří k jejich životnímu stylu. Skútry se stávají levným a rychlým dopravním prostředkem, hlavně v městských aglomeracích přeplněných automobily.

Na špatný odhad vývoje doplatil také náš motocyklový průmysl. Vývoj a výroba našich motocyklů stagnovaly a výroba skútrů byla zastavena jako neperspektivní.



HOMO MOTORKÁŘ

V současnosti se uživatelé motocyklů dělí do několika skupin.

První skupinou jsme prošli skoro všichni – moped nebo malý motocykl je první stroj, který může mladý člověk řídit legálně. Ve většině zemí je to od věku 15 let, stejně je tomu u nás. V některých zemích je to dokonce o rok dřív. Z mnohaleté zkušenosti učitele autoškoly a zkušebního komisaře motorkářů mohu říct jediné, čím dřív, tím lépe! Mnohem kvalitnější řidič je ten, který projde postupně všemi druhy výcviku, tak jak to umožňuje zákon předepsaným věkem řidiče a hlavně praxí, na strojích s postupně se zvyšujícím výkonem a hmotností. Kdo přechází v mužném věku z Pionýra, na kterém jezdil za mlada, na silný stroj, je na tom hůř jak při výcviku, tak v silničním provozu. Hodně řidičů získalo oprávnění skupiny AM, když si dělali řidičský průkaz skupiny B, aniž by kdy na motocyklu seděli.

Jinou skupinou jsou řidiči, kteří mají k motocyklu ryze účelový vztah, dostat se z bodu A do bodu B. Používají motocykl stejně jako většina lidí automobil. Jejich mnohdy letité stroje nejsou vyšperkované, řidiči jezdí v běžném civilním oděvu, zcela nevhodném z hlediska bezpečnosti. Na některých jejich strojích a výstroji, třeba přilbách, by si smlsnul ne jeden milovník historických vozidel a příslušenství. Nezdraví se, jejich zájem o techniku je minimální.

Tak zvaní „módní jezdci“, tvoří další skupinu. Většinou jde o finančně zajištěné podnikatele nebo manažery firem, kterým vlastnictví motocyklu dotváří image. Mít silný motocykl je v těchto vrstvách už pár let móda. Před tím to byl kůň a ještě dříve terénní automobil. Jejich výjezdy jsou řídké, samostatné nebo ve dvojicích a v malých skupinkách sobě rovných. Čím silnější a rychlejší stroj vlastní, tím dokonalejší je jejich image. Z pozice své finanční převahy a nesmírného ega nerespektují dopravní předpisy, hlavně s povolenou rychlostí mívají problémy. Jejich oděvní výstroje jsou dokonalé a drahé, bohužel ne všemocné, a tak se s těmito jezdci často setkáte při nehodách a jezdíte kolem jejich pomníčků u příkopů.

Další početnou skupinu tvoří motorkáři z přesvědčení. U těch je motocykl a vše, co k němu patří, životní styl. K jejich image patří motorkářské oděvní součásti nošené vždy



a všude, svému hobby přizpůsobují zaměstnání, soukromý život, prostě vše. Často hledají partnerku stejně „zatíženou“, vznikají motorkářské rodiny. Rádi se sdružují do motospolků, motoband, hodně jich jezdí celoročně, mají své srazy. Jsou to většinou vyježdění jezdci, se solidními technickými znalostmi a dovednostmi. Čtou motorkářské noviny a časopisy, znají technické novinky, mají přehled o motorkářském dění. Používají choppery, cruisery a cestovní stroje. Bývají hůře viditelní kvůli používání tradičních oděvů – k základu patří černá kožená bunda a kožené kalhoty nebo džinsy. V poslední době jich hodně používá převlečnou reflexní vestu, což je skvělé zviditelnění.

Na silnici patří k bezpečným jezdci, jejich cílem není rychlost, ale užitek z jízdy. Jsou solidární, zastaví jinému motorkáři v nesnázích, vzájemně se zdraví. Kéž by takové vztahy byly v celém spektru řidičů!

Pro některé jezdce s exponovaným zaměstnáním je motocykl a vyjížďka na něm záležitost duševní hygieny – takový čistič mozku. Jde jim jenom o odreagování od běžného shonu. Nepotřebují si na silnici nic dokazovat, jenom se chvíli zabývat jinou činností než prací. Proč ne, motocykl má tu moc a kouzlo...

Existuje také skupina sebevrahů. Jsou snadno k rozeznání. Z křižovatek odjíždí po zadním, před nimi dobrzdí po předním. Na dálnici je nesmírně zdržuje každý, kdo jede povolených sto třicet, většinou mají na tachometru tak o sto víc. Dokazují to tím, že si v té nesmyslné rychlosti fotí mobilem tachometr. Rádi zrychlí při průjezdu kolem restauračních předzahrádek či nástupních ostrůvků a jsou spokojeni, že se všichni otočí. Netuší, že to, co lidé říkají na jejich „výkony“, nejsou slova obdivu. Životnost mají srovnatelnou s průzkumníkem v týlu nepřítele. Nesprávné označení této skupiny jezdci, je „dárce orgánů“. Při rychlostech, kterými se pohybují, nebývají z nich po nehodě použitelné ani hodinky. Je škoda, že své ambice nerealizují na závodních okruzích. Třeba by se mezi nimi našel talent, nebo by alespoň pochopili, že k jejich „výkonům“ stačí otočit pravým zápěstím, při současné ztrátě soudnosti. To je ale zase na skutečné závodění málo.

Velice úzká je skupinka motorkářů-profesionálů. Patří sem profesionální závodní jezdci všech disciplín, jezdci-kurýři, mototaxi, zkušební komisaři, učitelé autoškol, zkušební jezdci továren a moto časopisů. Dokonce i mezi nimi se najdou tací, kteří si jdou ve volném čase zajezdit jen tak pro radost na svém vlastním motocyklu. Všechny ostatní skupiny převyšují tito ročním počtem najetých kilometrů a zkušenostmi z každodenního provozu za všech klimatických podmínek.

„Černí jezdci“ jsou další skupinou, která je početně zastoupena v našich zeměpisných šířkách. Většinou nikdy neměli žádné řidičské oprávnění, zato strojů už vlastnili větší počet. Můj rekordman v této kategorii měl projetou celou Evropu, jezdil načerno už šest let, vystřídal kolem desítky motocyklů a pro žádost do autoškoly si za mnou přijel na Ducati Desmo asi z padesátikilometrové vzdálenosti. Jízdní projev „černochoů“ je různý. Některé není co učit, častěji se ale setkávám s jezdci, které spíše odnaučuji spoustu špatných návyků. Ti lepší mají solidní schopnosti mechanického ovládání stroje, ale neovládají a nerespektují dopravní předpisy. Ti horší mají problémy s obojím. Každý učitel autoškoly vám potvrdí, že někdy je lepší žák, který nikdy na motocyklu neseděl, než „černocho“ se špatnými návyky.

Protože co jedinec, to originál, našlo by se jistě mnoho dalších mutací motorkářů. – Nicméně vám všem, kolegové, ať už se budete radit do kterékoli skupiny, je určena tato publikace. Věříme, že si něco pro sebe vybere každý.



JAK JE TO S NAŠIMI SMYSLY

Za zhruba šedesát milionů let evoluce vybavila příroda každého živočicha smysly, dispozicemi a schopnostmi, které jsou zapotřebí, aby přežil ve svém přirozeném prostředí. Byl to dlouhodobý proces a kdykoli došlo ke skokové změně prostředí, třeba kvůli přírodním katastrofám, mnoho živočišných druhů to nepřežilo. Zjednodušeně, kdo se nepřizpůsobil novým podmínkám, zahynul.

Člověk se měnil také. Určitě musel lépe slyšet, vidět a byl vlastními silami schopen dosáhnout vyšší rychlosti v dobách, kdy musel potravu vyhledat, ulovit, případně před ní utéci, pokud se lov nezdařil. Dnešní člověk určitě kvalitněji a rychleji přemýšlí a kombinuje, ale naše smysly naopak značně zesláblly. Postupně značně otupěl náš čich, sluch i zrak. Ani s reakční dobou, která je v rozmezí 0,5 až 1,5 vteřiny na tom nejsme nejlépe.

A právě my, lidé se značně zdegenerovanými smysly, jsme si díky výkonnému mozku vytvořili nové, umělé prostředí. Je to **DOPRAVNÍ PROSTŘEDÍ, KTERÉ JE RYCHLÉ A NEBEZPEČNÉ.**

Právě to byl ten velký skok, na který nemohla stihnout evoluce zareagovat.

První použitelné motocykly z počátku minulého století jezdily maximálně přibližně padesátikilometrovou rychlostí. Provoz byl přitom nepatrný. Ale už za 70 roků se zvýšila maximální rychlost motocyklů asi na 200 km/h! To se ne bavíme o závodních speciálech, ale o komerčních strojích, pro použití v silničním provozu. Tak například sériová devítistovka Kawasaki Z1, řečená „King“, byla už v roce 1973 schopna dosahovat rychlosti 209 km/h!

Logické by bylo, že se stoupajícím výkonem motorů se bude snižovat jejich objem. Logické možná ano, lidské nikoli, a tak je trend zcela jiný – k vysokému výkonu se přidává velký objem motoru! Tak se v běžném silničním provozu prohání monstra s motory, které by mohly pohánět automobily střední a vyšší střední třídy.

Proč ne, kdo zkusil něco takového řídit, dá mi za pravdu, že sedět na takovém stroji je silný zážitek. Musíme si ale být vědomi, že schopnosti a výkony těchto rychlých trhačů asfaltu jsou daleko za našimi psychickými a fyzickými možnostmi, za dispozicemi, kterými