

Petr Kult

DVA KRÁT TŘI PEDÁLY

Vyprávění z autoškoly



C PRESS

Dva krát tři pedály

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Petr Kult

Dva krát tři pedály – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.


ALBATROS MEDIA

DVA KRÁT TŘI PEDÁLY

PETR KULT

 P R E S S

Text © Petr Kult, 2025
Ilustrace © Weru Koubová, 2025

ISBN tištěné verze 978-80-264-5918-7
ISBN e-knihy 978-80-264-5926-2 (1. zveřejnění, 2026) (ePDF)

O AUTOŠKOLE,
JEJÍCH UČITELÍCH,
JEJÍCH ŽÁCÍCH A O VŠEM,
CO SE O NICH ŘÍKÁ

OBSAH

Poznámka autora	6
Jak vznikla autoškola	9
Jak jsem se stal učitelem autoškoly?	13
Vztah k autoškolě a k řízení	19
Jaký jsem (chtěl být) učitel autoškoly	20
ROZHOVOR – Filip Lewith	22
Motivace aneb Jak se lidé dostanou k tomu, že se chtějí naučit řídit auto	33
V čem je vlastně řízení těžké?	34
Zevrubná taxonomie žáků autoškol	37
Nejhorší žák v autoškolě?	54
Nejčastější chyby a nešvary žáků	56
A co teorie?	76
Rodiče	78
Vesnice, nebo město?	80
ROZHOVOR – Jiří Myšák	83
Tykat, nebo vykat?	96
Mladí, nebo staří?	100
Holky, nebo kluci?	102
ROZHOVOR – Zuzana Myšáková	105
ROZHOVOR – Michaela Ponec	117

Autoškolácké ráno	129
Průběh jízdy	131
Kudy jezdíte?	134
Komisaři	137
Komisaři učitelů?	141
ROZHOVOR – Miloslav Báča	143
Zbohatnout na vyhozených žácích?	158
Proč se v autoškole učí to či ono?	160
Autoškola versus praxe	162
ROZHOVOR – Zkušební komisař	179
Naučí vás autoškola být dobrým řidičem?	191
Mokrý řidičák	195
Učitel autoškoly jako poradna	197
Jsou učitelé autoškoly chlípníci?	198
Jaký by měl podle mě být učitel autoškoly?	202
ROZHOVOR – Pavel Greiner	212
Řidičáky i pro cyklisty?	226
Profesní deformace?	232
Proč jsem skončil?	234
Ohodnoťte svého učitele autoškoly!	237

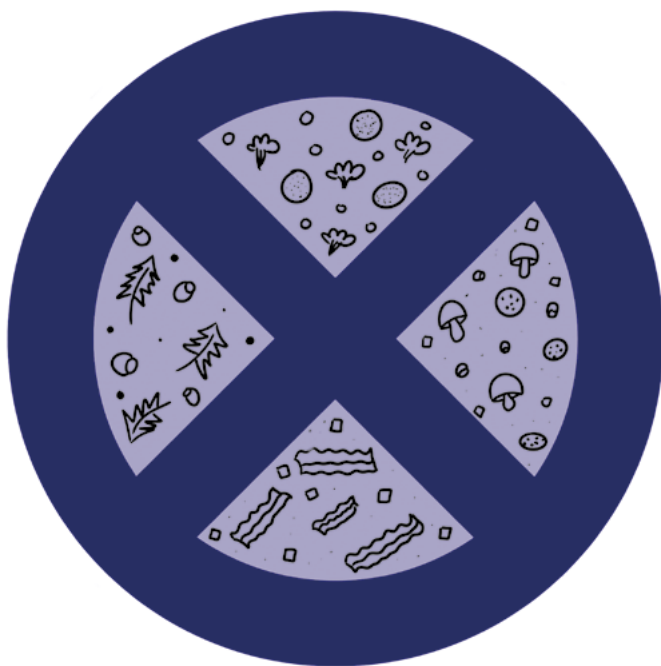
POZNÁMKA AUTORA

CELÁ KNIHA JE ROZDĚLENA DO KAPITOL, ALE NĚKTERÁ témata a myšlenky se logicky budou občas opakovat. Autoškola je po všech směrech natolik komplexní a vrstevnaté prostředí, že jakékoli členění, dělení a zobecňování je předem neplatné. Nesetkáte se zde ani s přesnými definicemi ze zákonů (prostě nebudu silnici vždycky říkat pozemní komunikace), všechno vám popíšu, jak to cítím a jak mi zobák narost.

Ještě jeden dodatek na úvod. V autoškolě jsem učil necelé tři roky. Potřeboval jsem si dát pauzu, což ale nevylučuje, že v budoucnu budu učit i nadále. Než jsem tuto knihu začal psát, kladl jsem si otázku, zda jsem k něčemu takovému vůbec povolán. Říkal jsem si, že možná nemám dostatek zkušeností, abych se mohl k tak složitému, vrstevnatému a košatému ekosystému, kterým autoškolství je, vyjadřovat. Obhajobu jsem si našel v tom, že se nedá s jistotou říct, po kolika letech praxe si něco takového člověk může dovolit. Nikdo nemůže říct, zda je to po roce, pěti, deseti, nebo zda bych měl čekat do důchodu, až bude jisté, že jsem zkušeností nasbíral tolik, abych o tématu mohl psát.

Tato kniha má být odpočinková. Měla by čtenáře pobavit. Já si ale myslím, že prostředí dopravy a autoškoly je natolik bohaté, složité a plné nejasností, že se nevyhnu ani kritice, otázkám nebo polemikám. Nebude to tedy pokaždé jen sranda. Rád bych využil možnosti, že si tuto knihu přečte široké spektrum lidí, a chtěl bych sdílet určité myšlenky, které považuji za důležité.

Když jsem tuto knihu začal psát, odrazil jsem se od svých zážitků. Ty mi nikdo nevezme. Na ně se začala nabalovat potřeba představit čtenáři to, jak funguje autoškola, jaké jsou její systémové nedostatky a jak je vlastně těžké někoho naučit řídit, když je kolem řízení dost nejasností, ve kterých se neshodují ani profesionálové a lidé k tomu povolání. Dospěl jsem tedy k postoji, že k napsání knihy o autoškolě kompetentní *jsem*, že se primárně budu držet cíle, abych čtenáře pobavil, že se budu snažit téma autoškoly popularizovat a zbavit mýtů a že v ideálním případě něco předám. Nakonec si myslím, že mám co předávat. Neučil jsem v autoškolě dlouho, ale rukama mi prošlo lidí vcelku dost a především jsem autoškolou žil a vnímal ji jako



určitý životní styl, na který jsem se intenzivně soustředil a bral jej naprosto vážně a zodpovědně.

A tak vám předkládám tuto knihu. Nebudu na ni sám, pomohou mi lidé, kteří myšlenkami o autoškole, dopravě a řízení strávili mnohem více času než já. Kladl jsem jim dost podobné, ne-li stejné otázky. Není to většinou moje lenost vymyslet nové okruhy témat. Jde o moji snahu ukázat, že na stejné otázky odpovídají profesionálové ze stejného oboru různě. Chci ukázat, že i prostředí autoškoly je navzdory jasnému ukotvení v zákonech plné nejasností, ke kterým se každý profesionál vztahuje po svém.

Ještě jeden dodatek: při psaní jádra knihy jsem postupoval tak, jak jsem věci cítil. Po absolvovaných rozhovorech prošly určitou sebekorekcí, ale častokrát jsem je nechal v jejich původním znění. Je to proto, abych ukázal, že i já mám na věci jiný názor než mí respondenti. Najdete tak někdy protichůdné informace v tom, co jsem napsal, a v tom, co řekli mí milí dotazovaní. Některé věci jsou zkrátka jen věcí názoru.

Pokud byste někdy měli při čtení pocit, že vám vnucuji nějaký svůj postoj, berte to s rezervou a humorem. Jsem velice pochybující a sebekritický člověk. Kdybyste měli dojem, že celou problematiku zjednodušuji, vzpomeňte si prosím, že tahle kniha má především pobavit. Nejsem odborník, spíš poučený laik. Tak a teď jsem si vytvořil alibi, takže můžeme jít na to.

Ať se vám to hezky čte.

JAK VZNIKLA AUTOŠKOLA

NA POČÁTKU SI LIDSTVO VYMYSELO CESTY, PO KTERÝCH chodilo. Lesní pěšiny, horské stezky, první obchodní trasy. Potřebovalo se dostat z jednoho místa do druhého. Chodilo se pěšky.

Když se lidem už nechtělo chodit, vymysleli kolo. Tedy ne bicykl, ale kolo – nenapadá mě, jak jinak to popsat. Kruh vyčnívající do prostoru? Válec? Kutálelo se to, skoro se dá říct, že to jelo.

Jakmile měli dvě kola, spojili je kusem klacku – vznikl povoz, který mohli táhnout za sebou nebo tlačit před sebou. To už bylo zapotřebí cest pevnějších, třeba hliněných. Pevné materiály nebyly příliš známé. Ačkoli máme z těch dávných dob zprávy i o cestách kamenných, jako byla a částečně je například Caesarova Via Appia v Římě, která drží dodnes a po níž prý chodili i sloni.

Pak se počet kol zvedl na čtyři, lidem se to jevilo stabilnější – to když jezdily kočáry s vrchností, žebříňáky se zbožím, povozy se vším možným. Stále jich však bylo málo a jezdilo se, jak kdo uměl a mohl. Občas se splašili koně, nějaký kočár se převrhl do příkopu, rozbil se, lidé umřeli, zboží se rozbilo, byla škoda i smutek. To už byly cesty často dlážděné, a tak to kodrcalo, klapalo, bolelo při nárazu. Zlatá hlína.

Postupně lidé chtěli jezdit rychleji a na větší vzdálenosti, tak vymysleli parní stroj. To už jsme skoro v současnosti. V té stejné době se vymyslel asfalt nebo něco, co mu bylo podobné – mělo to výhodu, že to bylo hladké, rovné a nerostl skrz to plevel (ačkoli příroda si vždycky najde cestu). Taky v tomto období vzniklo

(nebo se spíš znovu objevilo) něco jako kolo, lépe řečeno bicykl či nejlépe velociped. To bylo ještě v dobách, kdy se na kola lidé dívali obdivně – nikdo na ně nestříkal vodu z ostříkovačů při objíždění, věřili byste tomu? Ale zpátky k našemu tématu...

Lidé postavili něco, čemu se říká auto. Spojili čtyři kola, parní stroj a hladký povrch. Toho všeho bylo na světě stále víc. Stejně tak rostl počet lidí, zvětšovala se jejich potřeba se dostat stále rychleji z jednoho místa do druhého a tím rostl počet vozů, které je tam mohly dopravit. A protože když je něčeho hodně, musí to dostat svůj řád (a úřad), tak přišla pravidla silničního provozu. Lidé se domluvíli, kde mají auta jezdit, které má jet prvně a které musí naopak chvíli počkat. Muselo to stát hodně životů a rozbitých plechů aut.

Pak se ale nějak zjistilo, že řídit auto není sranda a že řidič musí umět auto nejen ovládat, tedy zařídit jeho plynulý pohyb, ale že by měl znát i ta pravidla, která nám říkají, kdy a kam můžeme a nesmíme vjet. A tak se vymyslely takové průkazky, které říkaly, kdo může a kdo nemůže sedět za volantem auta. Lépe řečeno: průkazku měl jen ten, kdo měl oprávnění řídit.

A protože nás už tehdy bylo docela dost a i aut bylo dost a silnic už bylo taky nemálo, tak se rozhodlo, že budou lidi, kteří naučí řídit ty, kdo by to chtěli umět, a naučí je i ta pravidla, kdy a kam můžeme a nesmíme vjet, a že takový člověk, nazývejme ho už učitelem, připraví človíčka, co chce mít kartičku k řízení (nazývejme človíčka žákem a kartičku řidičským oprávněním, chcete-li řidičákem), na zkoušku, kam přijde další člověk, nazývejme ho úředníkem (nebo zkušebním komisařem), který rozhodne, jestli se žák může dopravovat z jednoho místa do druhého sám, anebo zda k tomu musí i nadále používat vlak či služby někoho jiného, kdo oprávnění má.

Takový úředník se rozhoduje podle zásad, na nichž se dohodli ti nejlepší z těch, kdo se umějí dopravovat z jednoho místa

do druhého. Těmito zásadami se musíme řídit a pokaždé, když si sedneme do auta na místo řidiče, podepisujeme zas a znovu smlouvu s těmito nejlepšími.

Jenže jak to u lidstva bývá, žáci byli poslušnými jen před svým učitelem, a tehdy se zrodil první špatný řidič, řidič arogantní a bezohledný.

Taky leckterý učitel se brzy zkazil: začal si příliš libovat v tom, že ví víc než jeho žák, a stal se mocipánem, kterému dělá dobře jeho nadvláda.

Úředník, kdysi zastánce práva a spravedlnosti, se kolikrát stal symbolem rozmaru, který se někdy až příliš nechává ovládat tím, co si myslí o žákovi a jeho učiteli, a ne vždycky rozhoduje zcela čestně – a pokud je moc učitele opojná, tak u úředníka je to doslova chuť neukojitelná – chuť rozhodovat o cizích osudech zaškrtnutím toho či onoho políčka ve formuláři.



A tak se to celé tak trochu pokazilo. Do všeho se přimíchaly peníze a ego a strach a zlovůle a frustrace, a ne vždy je to všechno tak hezké, jako že žák se chce sám něco naučit, učitel dělá všechno pro to, aby žák něco uměl, a úředník je zastáncem hodnot a morálky.

Je to všechno daleko složitější – jak už to s lidmi bývá. Nic v této knize proto nelze brát definitivně, doslova, nenapadnutelně. Všechno to jsou jen taková moje zamyšlení... Moje, mých kolegů a dalších odborníků z autoškolenství, se kterými budu v následujících stránkách vést rozhovor.

JAK JSEM SE STAL UČITELEM AUTOŠKOLY?

MĚL JSEM PLNÉ ZUBY DIVADLA (HERECTVÍ JE PROZATÍM moje primární profese). Byl za námi covid, který mně a mému ročníku na DAMU znemožnil se pořádně prezentovat – budoucnost končících studentů herecké školy je většinou založena na tom, že hrajete ve školním divadle, chodí se na vás dívat divadelní a filmoví režiséři, kteří vás v ideálním případě zaměstnají – tato závěrečná část studia nám byla ve své původní šíři odepřena. Dostali jsme sice všichni práci (k překvapení všech a snad vlivem snahy naší a našich pedagogů, nevyjímaje solidaritu celé kulturní obce), ale bylo to takové hořkosladké. Cítil jsem, že chci dělat trochu něco jiného, byl jsem z toho stresu vyčerpaný, cítil jsem, že se chci naučit něčemu novému a ideálně něčemu, co nesouvisí s kulturou. Divadlo je totiž velice intenzivní a specifické prostředí a herectví je dost náročné povolání, které vám snadno vleze na mozek – hrát divadlo opravdu neznamena šaškovat na jevišti a mít u toho srandu, jak si mnoho nezasvěcených myslí. Volba dělat něco jiného (alternativního k divadlu) se ukázala jako pozdější nutnost, která definuje moji vnitřní svobodu, díky níž mě práce v kultuře baví. Jednoduše řečeno: objevování nových světů je pro mě zdrojem inspirace jak v herectví, tak v psaní i další tvorbě.

Odcházet jsem tou dobou z Prahy po dvou letech angažmá ve Švandově divadle, usazoval se v Hradci Králové, odkud pocházím, a byly prázdniny. Zavolał jsem svému dobrému kamarádovi

Filipovi, se kterým se známe z dětství, a sdělil jsem mu své pocity (že jsem unavený z divadla, že mám krizi a že bych rád uměl i něco jiného). Mluvili jsme o všem možném, povíдали jsme si i o autech (to bylo s Filipem velmi časté) a taky o tom, že máme oba rádi řízení. Řekl mi, že pokud bych rád spojil svět mimo kulturu s řízením auta, můžu jezdit s Boltem, anebo u nich můžu dělat učitele autoškoly. To druhé se mi zdálo jako nesmysl, a tak jsem rozvážel jídlo. Týden.

Naivní představy o smysluplnosti mé brigády se začaly velice rychle rozplývat: za málo peněz se stresovat v provozu a vozit oběd lidem, co neberou telefon, co je jim jedno, že plýtvají plasty, a co se cpou nezdravým jídlem – cítil jsem, že to není moje cesta. Potkal jsem lidi, co profesi kurýra dělali na plný úvazek, a spoustě z nich bylo tolik jako mým rodičům. Litoval jsem je, protože mi nepřišlo, že by byli šťastní. Dlouho jsem to tedy nevydržel, a tak jsem začal přemýšlet o té autošcole. Řekl jsem si nakonec, že do toho půjdu. Filip a Míra, Filipův táta, který mě shodou okolností v té samé autošcole učil řídit před několika lety, mi poskytli materiály k přípravě na učitelskou zkoušku, začal jsem dělat testy (musíte test udělat nikoli na 43 bodů jako žáci, ale na plný počet 50 bodů!) a zahájil jsem přípravu na novou profesi.

Ještě drobná vsuvka, abych objasnil svůj vztah k řízení, který je určující: nikdy jsem nebyl člověk, který by rozuměl autům, který by kdovíjak fandil motorismu, a dodnes nejsem člověk, který by měl potřebu za každou cenu jezdit autem (podprahová zpráva, kterou v autoškolách učitelé často vysílají směrem ke svým žákům, je opačná – že řídit auto je naprostý základ všeho). Samozřejmě je zapotřebí jezdit a vyjet se, když už se k tomu dostanete, ale svět se naštěstí nedělí na motoristy a cyklisty/chodce/doplňte. Auto by neměla být jediná myslitelná možnost, jak se někam dopravit. Auto využívám tehdy, když potřebuji být

někde rychle, když potřebuji něco odvézt nebo potřebuji jet někam, kam nejedí hromadná doprava. Jakmile to aspoň trochu okolnosti dovolují, jedu vlakem, na kole, busem, pěšky, na lodi... Bohužel (to se dopouštím prvního subjektivního hodnocení v této knize) je velký společenský tlak na to, aby si osmnáctiletý teenager udělal řidičák, aby měl aspoň jedno auto a aby s ním jezdil do práce, na párty, na hřiště... Je to sociální status a přijde mi to směšné, protože člověk může mít například kolo dražší než nějaké starší auto. Na západě jezdí bohatí lidé na kole po městě, protože vědí, že to dává smysl. S tímto nastavením jsem tedy do autoškoly šel, a protože jsem neměl pocit, že řízení auta je alfa a omega této civilizace, tuto uklidňující myšlenku jsem se snažil pěstovat i v myslích svých žáků.

Nyní k tomu, jak jsem se učitelem autoškoly stal legislativně. Samotnou zkoušku jsem vykonával na krajském úřadě na odboru dopravy u pana krajského komisaře (jmenuje se Miloslav Báča – původně jsem ho nechtěl jmenovat, ale vzhledem k tomu, že jsem s ním vedl jeden z rozhovorů uvedených v této knize, bylo by jasné, o koho jde). Byl jsem jedním z prvních žadatelů s magisterským diplomem z DAMU, který tam skládal učitelské zkoušky. (Součástí komise byly jeho kolegyně z okolních kanceláří – aspoň jsem měl publikum, což mi klasicky pomohlo.) Po napsání testu na plný počet bodů (to byly nervy) jsem si vytáhl otázku, vzal si je na potítko, kde jsem je mohl zpracovat dle napsaných materiálů a kde se mnou Míra, který mě sem jako můj budoucí šéf doprovázel, mohl být. Otázky poskytnuté Mírou však byly koncipovány trochu jinak, než jak byly řešeny ze strany úřadu – jako byste si u maturity vytáhli téma, které nebylo v nabídce. Nějak jsme to tam ale společně sesmolili a šlo se na věc.

Když přišlo na obhajobu, samozřejmě jsem použil své verbální zbraně, které jsem používal u všech zkoušek: přišel jsem

s klidem a úsměvem na tváři, pozdravil jsem všechny přítomné, pohodlně jsem se usadil tak, abych na všechny viděl, rozložil si papíry, napřímil se a zvolna začal. Uvedl jsem, jaké jsem si vytáhl otázky, jak budu svůj výklad koncipovat, jaká bude osnova mého povídání, a začal jsem. Netvářili se tak, ale ohromil jsem je (jak jsem se tuto informaci dozvěděl, o tom za chvíli). Dostal jsem nějaké doplňující otázky, které jsem odpověděl určitě nepřesně nebo jsem vůbec nevěděl, která bije, pamatuji se, že jsem dost vařil z vody. Míra mi nenápadně radil (myslím, že ho komisař jemně okřikl), já měl pocit, že je vše ztraceno, ale prošel jsem. První část zkoušky jsem zvládl a zbývala zkouška praktická.

Ta se skládala ze tří částí: technická příprava kolem vozidla před jízdou (rozšířená verze toho, co jsme učili žáky), moje jízda jako řidiče (abych ukázal, co umím) a na závěr moje jízda jako učitele s Mírou za volantem (abych ukázal, jak učím).

Kontrola vozidla před jízdou dopadla z mého pohledu katastroficky, protože jsem se zasekl na hloubce dezénu u vozidla, u její kontroly, zkrátka u všeho, co se týkalo pneumatik. Na tom jsem se totálně vysekal a přiznávám, že tahle zkušenost pro mě byla velmi důležitá – od té chvíle mám sakra přehled, a to samé jsem očekával od svých žáků. Ostuda byla přítomna, ale přesto jsme šli na jízdu.

Moje jízda byla technicky výborná, ručkoval jsem, podřazoval, jezdil v klidu. Ovšem byla dvě místa, kde jsem jel po paměti (bylo to v částech města, kde můžu chodit i poslepu) a kde jsem se zkrátka nedíval na značky. Na prvním místě šlo o rychlost 30 km/h v nelidsky dlouhé zóně, jejíž počáteční značku jsem samozřejmě neviděl (byla tak nevhodně umístěná, že si jí potom většinou nevšiml ani nikdo z mých žáků – někteří ji nestihli zahlédnout, ani když jsem jim o ní řekl). Když jsem komisaři odpovídal na jeho otázku, proč jedu třicet, že „je to proto, že vím,

že se tady tak jezdí“, odpověděl mi, že „zvykové právo není argument“. A měl pravdu, jako budoucí učitel autoškoly jsem neměl právo „nevidět“.

Ve druhém případě šlo o pěší zónu (kam běžné auto, které není dopravní obsluha atd., nesmí vjet), kde byla učiněna výjimka pro jednu jedinou ulici, kam se vjet smělo. Bylo to kolem obchodního domu v Hradci Králové u nádraží, kam jsem jako řidič jezdil prostě odjakživa, a nikdy jsem neměl důvod o tom přemýšlet – prostě jsem věděl, že se tam může, a neřešil jsem proč. Tam mě chtěl vyhodit. Ne proto, že jsem se nedíval na značku, a nevěděl tedy, co dělám a kam jedu, ale proto, že jsem vařil z vody, že jsem se před ním vykrucoval, dělal z něj blbce a snažil se ho ošálit falešným dojmem, že něco vím – zvyk ze základky a gymplu. Tehdy mě naučil – a za to mu dodnes děkuji –, že je nejlepší říct „nevím“ nebo „podělal jsem to“ než se vymlouvat a snažit se situaci hloupě zachránit. Byl velice přísný, ale naprosto spravedlivý a musím uznat, že měl se mnou svatou trpělivost. Zbývala poslední čára na papíře při hraní šibenice.

Třetí část zkoušky z pozice učitele byla velmi stresující, protože jsem byl v této situaci poprvé – nikdy předtím jsem si pod takovým tlakem nic podobného nevyzkoušel (cvičil jsem to jen s Filipem). Míra řídil auto (což byla bizarní situace vzhledem k tomu, že doposud tomu v autošcole bylo naopak – byl mým učitelem při výcviku na skupinu B) a já mu udával směr. Činil jsem tak podvědomě potichu, aby komisař nemohl napadnout způsoby, jakými jsem jízdu vedl. To mi později vytkl jako chybu, která by žáka mohla mást – přišlo mi to vtípné, protože jsem byl v životě vždycky jakýkoli, jen ne potichu. Komisař se navíc s Mírou dohodl, aby dělal nějakou chybu, kterou mám jako učitel rozpoznat: bylo to špatné držení volantu a nevhodná práce s ním během zatáčení (neručkoval, ale „mazal máslo“ nebo držel

volant jednou rukou – typická chyba). Několikrát jsem ho napomenul a komisař pochopil, že vím, co dělám. Aspoň trochu.

Zkouška tedy skončila všelijak. Byl jsem si skoro jistý, že jsem to neudělal. Komisař na závěr vyslovil verdikt: „Pane Kulte, prospěl jste, ale chci vám jen říct, že kdybyste neměl na ústní zkoušce tak mimořádně výborný verbální projev, tak vás vyhodím. Tady máte profesní průkaz a pracujte na sobě.“ A bylo to.

Měl jsem radost, protože to klaplo – s odřenýma ušima, ale klaplo. Zkoušky mi sice tentokrát moc nešly (ve druhé části zkoušky už jsem to nemohl okecat, což je moje celoživotní zkoušková taktika), ale věděl jsem, že jsem povoláním učitel od přírody a že na výuku potřebuji jenom klid. A taky že bez stresující kontroly dýchající mi na krk budu uvolněný a chyby budou něčím, co neznám. Byl jsem si jistý, že komisařovu výzvu splním. Věděl jsem, že na sobě budu pracovat, jak jen to půjde. Věděl jsem, že budu chtít být nejlepším učitelem.

Třešnička na závěr: po zkoušce za mnou Míra přišel a říká: „Jo, komisař mi řekl, ať dělám chyby na volantu, jo, měl jsi je poznat, jo, poznal jsi to, ale já jsem na to pak už přestal myslet, jel jsem, jak jsem zvyklej, a tys mě tak sral, jak jsi mě pořád opravoval!“

VZTAH K AUTOŠKOLE A K ŘÍZENÍ

K AUTOŠKOLE MÁ NĚJAKÝ VZTAH ÚPLNĚ KAŽDÝ.

Někdo ji absolvoval, jiný ne.

Ten, kdo ji absolvoval, učinil tak úspěšně, nebo neúspěšně.

Kdo ji neabsolvoval, učinil tak ze svého rozhodnutí nebo k tomu v minulosti nebyly společenské podmínky (ženy), anebo se bál (strach však není rozhodnutí – seberozvojová poučka od autora).

Ten, kdo ji absolvoval úspěšně, jezdí v autě, dokud mu Bůh (či doktor) na konci života nesebere papíry, nebo dokud mu Bůh (či policajt) nesebere papíry za jízdu na červenou, za alkohol za volantem nebo za přejetí cyklisty (protože ti si to přece zaslouží – tímto zvuk přechází jedné ze závěrečných kapitol).

Ten, kdo ji absolvoval neúspěšně, je nakonec kolikrát rád, že nemusí vyhazovat desítky tisíc za pojistku auta, za olej a filtry, za jiné opravy, za chybu při koupi nového auta, kdy se nechal v Áčkách (Béčkách, Céčkách...) napálit... Je rád, že může jezdit na kole nebo „sockou“, má radost, že se nemusí denně stresovat v kolonách a že má celkově klidnější život.

Někdo nemá k autošcole žádný vztah – a i to je vztah. Jsou lidé, kterých se to netýká, kteří nevědí, že jsou nějaká auta a silnice. Jsou lidé, kteří si nic nemyslí, protože jsou duchovními mistry. O nich však tato kniha není.

JAKÝ JSEM (CHTĚL BÝT) UČITEL AUTOŠKOLY

V ŽIVOTĚ SE SNAŽÍM VŠECHNO DĚLAT TAK, ABY NEBYLO dusno. Může dojít k neshodám, ale vždycky je třeba je řešit s klidem. Umět pustit emoce, za žádnou cenu je v sobě nepotlačovat, ale nepřipustit, aby někomu někdy bylo nepříjemno víc, než je zdrávo. Je to možná představa naivní, ale s tímto balíčkem hodnot jsem vstupoval do autoškoly. Když už jsem se rozhodl jít učit lidi řídit, mojí hodnotovou motivací byla snaha o zlepšení řidičské kultury u nás. Věděl jsem – a za tím si stojím –, že každého člověka, kterého naučím řídit ohleduplně, pokorně a slušně, uvítá naše společnost mnohdy agresivních řidičů s otevřenou náručí, protože bude ukazovat nový standard. Považoval jsem a považuji učitelství v autoškolě za významné poslání, které má reálnou možnost měnit svět kolem nás. Nikdy nevíte, jak váš žák bude řídit v provozu, až pojedete sám, ale stále bude mít kdesi vzadu v hlavě to, co jste ho naučili a jaké hodnoty jste se v něm snažili zasít.

Snažil jsem se vytvořit protiváhu všem těm učitelům, o kterých jsem slyšel ze všech stran; o učitelích nervózních, neurotických, urvaných, sprostých, osobních, oplzlých... Chtěl jsem, aby v autě panovala příjemná atmosféra a aby nebyla překračována určitá hranice – jak profesionální, tak lidská. Když jsem učil své kamarády a známé, narážel jsem na to, že jsem musel zdůraznit, že naše role jsou nyní jiné než mimo auto a že na ně budu přísný, ale současně striktně spravedlivý a v kritice

konstruktivní. V autě mi hraje rádio (z drtivé většiny Radio Beat, zdravím Vejvodáka, Pepu Lábuse, Kachnu, Dana Kohouta, Jirku Rogla, Šimiho...), dělám vtípky, snažím se žáka poznat blíže, ale současně vím, že někdo potřebuje ticho a odstup – většinou mám schopnost to vycítit a žáka respektuji. Jsem kritický i sám k sobě, dokážu říct, že něco nevím, nedělám žádná tabu a nehraju si na nikoho, kým nejsem. Vždycky jsem považoval za důležité se vzdělávat nejen profesně, ale i lidsky a pedagogicky, psychologicky. A protože vím, že o autoškolách panuje mnoho polopравd a různých domněnek, chci se je pokusit v této knize objasnit a uvést na pravou míru.



ROZHOVOR – FILIP LEWITH

Velkou inspirací v lidském přístupu v kombinaci s humorem a naprostou profesionalitou pro mě byl a je můj celoživotní kamarád Filip Lewith, který se uvolil udělat se mnou rozhovor. S Filou se známe od svých šesti let, jsme – troufám si říct – nejlepší přátelé (nebo aspoň jedni z nejlepších), a stejně máme problém najít společný čas, abychom si pokecali a udělali u toho rozhovor. Tak to bývá. Fíla je na rozdíl ode mě toho času dvojnásobným tatínkem, který se o svoji rodinu hezky stará, chce s ní trávit co nejvíc času a rodina je jeho prioritou číslo jedna. Nemohli jsme se dlouho sladit termínově, až jsme spontánně vymysleli, že si „zítra ve tři zavoláme přes FaceTime“. Tak jsme si zavolali, všechno jsme probrali (poprvé v životě jsem s Filipem mluvil vážně déle než půl minuty...) a já osobně jsem si uvědomil, že máme na většinu věcí totožné názory. Aby ne: Fíla je skutečně člověkem, který mě k učení v autošколе dostal, to jemu primárně vděčím za schopnost napsat tuto knihu a on byl tím, kdo formoval mé postoje, dovednosti a názory týkající se výuky řízení. Během online rozhovoru musel několikrát řešit vzniklý problém s ovládáním od televize v ruce Fíly mladšího, takže jsem při transkripci rozhovoru přepisoval věty jako „Filípku, ale já teď volám, vyřešíme to za chvíli, ano?“ nebo „Filí, ale já fakt teď nemůžu, řekni mamce, jo?“.

S Filipem jsme chtěli před několika lety (v mých začátcích v autošcole) napsat jakýsi sborník, který by se zabýval právě pedagogikou autoškol. Chtěli jsme změnit poměry. Nedotáhli jsme to, ale píšu tuto knihu a Filip je její součástí, takže jsme ten úkol naplnili

alespoň částečně v následujícím povídání. Je bizarní, že po všech kravinách, co jsme s Filipem zažili od raného dětství, spolu vedeme formálnější dialog a ještě ke všemu do knížky! Jak jsem zmínil, tuhle knihu mohu psát především díky Filipovi, a proto uvádím rozhovor s ním jako první.

PK: Fílo, v autoškole jsem díky tobě, za což ti chci poděkovat, protože kdyby nebylo tvého nápadu, tak bych nepsal žádnou knížku. A to, jak učím, je formováno tebou, takže ti děkuju za to, že jsi mě tak „vychoval“. Pro začátek mě zajímá: Ty jsi uměl řídit už jako dítě od čtrnácti let?

FL: Od jedenácti.

PK: Pamatuju si, že jsi na táboře, když nám nebylo ani patnáct, řídil v tom Jeepu...

FL: Jo, no jasně, v Defenderu.

PK: Ale když jsi byl v autoškole s tátou, bylo to na klid?

FL: Jo, ale když tě učí někdo cizí, tak má od tebe odstup. Se mnou si táta nebral servítky – byl jsem jedním z jeho prvních žáků. Ale neměnil bych to. Byla s ním rozhodně větší sranda a já ty jeho rady znal už z dřívějšíka. Ale je fakt, že v provozu byly ty rady jiný.

PK: A jak ses dostal k učení v autoškole?

FL: Já jsem byl dlouho zakomponovanej jako takovej podržtaška, ani se nepočítalo s tím, že bych dělal něco jinýho, takže to bylo jistý.

PK: Dneska je v Hradci přes padesát autoškol, tehdy to muselo být pro tátu docela těžký, když autoškolu zakládal, ne? Jak se to oproti minulosti změnilo?

FL: Změnilo se to dost, protože když se autoškola zakládala, tak jich bylo třeba deset ve městě. Největší nárůst proběhl v posledních třech letech a to je enormní. Je jich asi pětadesát, z toho třicet je autoškol o jednom učiteli a jednom autě a funguje to tak, že na zkoušky jezdí do Hradce, ale výcvik probíhá někde po vesnicích.

PK: Je pro tebe autoškola posláním?