

# B R E V I Á R



IVAN ČEREŠŇÁK

# A U T O Š K O L Á K A

# BREVIÁR AUTOŠKOLÁKA

IVAN ČEREŠŇÁK

**- alebo neobvykle účinná pomôcka  
pre tých, ktorí majú úprimnú snahu  
stať sa dobrým vodičom.**

**(teda nie pre všetkých...)**

NITRA 2016

Napísal © Ivan Čerešňák - 2016  
Tretie aktualizované vydanie.

Milým čitateľom

Som rád, že vy nepatríte do skupiny ľudí, ktorí vo vlastníctve vodičského preukazu vidia predovšetkým zdôraznenie svojho ega a osobnej prestíže, ale medzi tých, ktorí vo vodičskom oprávnení vidia hlavne prostriedok uplatnenia sa vo svojej realnej alebo sľubne sa rysujúcej budúcej profesii, súčasť svojho osobného všeobecného vzdelania - a vzaté v súvislostiach i snahu o určitú nadstavbu vo svojich vedomostiach a spôsobilostiach minimalizujúcu konfliktnosť vzťahov medzi účastníkom cestnej premávky. Preto i očakávate kvalitný výcvik, profesionálny prístup a v takom prípade ste ochotní i „čosi“ obetovať...

Pozor, vyvarujte sa však prílišného optimizmu! Nie je to všetko až také jednoduché. Nestačí len zaplatiť! Viete – k naplneniu výchovno-výcvikového cieľa v kurze autoškoly vždy viedla a vedie i v súčasnosti cesta plná problémov a súvislostí, ktoré negatívne ovplyvňovali, žiaľ i stále ovplyvňujú, celý tento proces – počnúc posudzovaním zdravotnej spôsobilosti, cez kompletný systém výcviku – až po preverovanie odbornej spôsobilosti pri záverečnej skúške. Verte, že práve záverečná skúška je a bude skutočne účelnou a objektívnou kontrolou organizačnej pružnosti vedenia výcvikového zariadenia, odbornej vyspelosti učiteľa – no i miery ochoty z vašej strany aktívne spolupracovať (to by som zvlášť zdôraznil!).

Najväčším „problémom“ pri výcviku v autoškole bola a je odjakživa praktická jazda. Ved' (v určitom zmysle) predpisy sa dajú učiť i doma...

Držite v rukách knižku, pri čítaní ktorej sa dozviete ako sa dá doma učiť i jazdiť – bez toho, aby ste pritom porušili akýkoľvek predpis a podstúpili i to najmenšie riziko. Ak sa dokážete s obsahom tejto knižky stotožniť, tak nájdete v nej nielen spoľahlivého radcu pri výbere autoškoly, ale i sprievodcu výcvikom, skúškami – ba dokonca i vašimi prvými kilometrami za volantom – už bez učiteľa.

Táto knižka je určená i držiteľom vodičského oprávnenia, predovšetkým však tým, ktorí sa necítia byť plnohodnotnými vodičmi, ktorí majú pocit, že im tá ich autoškola zostala niečo dlžná...

Ivan Čerešňák

## Namiesto úvodu

---

*Auto je ako žena. Pokiaľ ho nemáš, tak po ňom túžiš, akonáhle ho získaš, stojí spústu peňazí a nemôžeš sa ho zbaviť – vyjadrovali sa majitelia automobilov rokov osemdesiatych;*

*V ostatnom desaťročí sa dá konštatovať: "Ten kto má veľa peňazí – kúpi si drahé auto, ten kto ich nemá – zomrie ináč."*

Majstri drezúry naučia i medveďa jazdiť na bicykli. Vodičom však sa môže stať len človek – „tvor spoločenský“, preto, lebo motorizmus

no najmä automobilizmus je vo svojej zložitosti proces zásadne spoločenský. V jeho úplne počiatkovej fáze sa nachádzate vy – všetci, ktorí ste sa už viac menej neodvolateľne rozhodli vstúpiť do „spolku“ držiteľov vodičského preukazu – a po čase možno i dobrých vodičov.

V tejto chvíli rozhodovania si možno ani neuvedomujete celú obsahovú významnosť toho svojho: „Idem do autoškoly“! Ozaj, položili ste si niekedy otázku (otázky) , napr.: „Načo potrebujem ten vodičský preukaz?“, „Čo tým dosiahnem?“, „Budem mať po skončení výcviku vôbec možnosť jazdiť?“, alebo – veď „vodičák“ je dnes predsa už súčasťou všeobecného vzdelania!? Čo v čase rozhodovania prihlásiť sa do výcviku vodičov bolo pre vás – to najdôležitejšie? Chcieť sa naučiť len jazdiť? Alebo jazdiť čo najlepšie – bez ohľadu na čas i peniaze? Alebo pre vás je dôležitý len ten „vodičák“ – veď doma vás to má kto naučiť ... Áno, pýtam sa na motív vášho rozhodnutia. Sú vám známe všetky potrebné súvislosti? Viete čo všetko obsahuje ten pojem – „jazdiť čo najlepšie“? Viete vôbec čo to obnáša - úprimne chcieť sa niečo naučiť?

No položte si tieto a im podobné otázky! Máte na ne i uspokojujúce odpovede?

Vy, ktorí máte v tomto úplne jasno, predpokladám, že sa chcete naučiť nielen dobre ovládať svoje motorové vozidlo, ale že sa chcete

stať i dobrými vodičmi. Viete, vedieť dobre jazdiť vo všeobecnosti ešte neznamená byť i dobrým vodičom. Dobrý vodič totiž okrem toho, že dobre ovláda svoje vozidlo musí byť i zodpovedný, to znamená – identifikovať sa so svojou nastávajúcou novou rolou – rolou vodiča. A táto rola (ako každá iná) ak je spojená s určitou činnosťou vyžaduje v záujme zodpovedného naplnenia osobitný súbor, ktorý zahŕňa predovšetkým vyrovnanú štruktúru osobnosti (prispôsobivosť, emočná stabilita a neustála sebakontrola), schopnosti (koncentrácia pozornosti, správne a rýchle vnímanie, hodnotenie situácie, rozhodovanie a reagovanie), vedomosti, morálne, vôľové a sociálne vlastnosti. Ak vám niečo také ako „uvedomelo disciplinovaný, pozorný a ohľaduplný postoj k iným účastníkom cestnej premávky, existujúcim právnym normám a slušným zvyklostiam“ vyludzuje úsmev na tvári – potom to budete mať ťažké. Máte šancu sa naučiť len ovládať vozidlo – nič viac. Že vám to stačí? A vy si skutočne myslíte, že to stačí?

Ak ste sa rozhodli pre vodičský preukaz len preto, že ho má i sused – len so základným vzdelaním, všetci kamaráti naokolo alebo preto, aby manžel si mohol na návšteve vypiť – ďalej ani nečítajte. Z tých istých dôvodov nebude tým pravým motívom len fakt, že dnes „už má predsa takmer každý vodičák...“

No dobre, povedzme, že toto nie je váš prípad. Vy si svoj ďalší život bez auta a všetkého ostatného čo s tým súvisí dokážete len ťažko predstaviť. Máte racionálny a úprimný motív – no nie ste si sebou celkom istý(á). Neveríte si. Možno už dokonca i navštevujete autoškolu a vaše dojmy z prvých hodín praktickej jazdy s motorovým vozidlom vás naozaj takmer idú presvedčiť o tom, že „na to“ skutočne nemáte... Možno, že ste i oľutovali tie peniaze, ktoré ste do toho „omylu“ investovali. Ale vy by ste tak veľmi chceli... No a čo vaše odhodlanie? Čo vaša vôľa? Silu vôle potrebujete na dosiahnutie svojho cieľa. Viete, tá vaša (naša) vôľa – tá sa i pokúša byť silná, no často sa vzdáva, keď problém začína byť naozaj ťažký. K dosiahnutiu určitého

## Namiesto úvodu

---

konkrétneho, zmysluplného cieľa však existuje zaručenejšia cesta. Ňou je predstavivosť (obrazotvornosť, fantázia)! Predstavivosť sa zmocní cieľa bezprostredne. Chytí to, čo chce dosiahnuť. Ak osedláte svoju predstavivosť vierou, túžbou a očakávaním a naučíte sa zmyslovo predstaviť si cieľ tak, aby ste ho videli, cítili, počuli, doslova chutnali a dotýkali sa ho, vtedy dosiahnete – čo len chcete. Zapamätajte si zásadu, že kedykoľvek dôjde ku konfliktu medzi vôľou a predstavivosťou, predstavivosť vždy víťazí. Čokoľvek, čo si skutočne predstavíte, že to dokázate, skutočne dokázať môžete bez ohľadu na to, ako obtiažne či dokonca nemožné je to z pohľadu ostatných. Čokoľvek, o čom vám vopred vaša predstavivosť hlási, že to je nemožné, nemožným sa vám skutočne stane, nech sa o to silou vôle usilujete ako len chcete. Ak teda začínate o sebe pochybovať – nevzdávajte sa! Zmeňte postoj k svojim problémom. Ak prinútite svoj mozog produkovať a vysielat' vášmu snaženiu prospešné (takmer trojrozmerné) myšlienky, ak uvoľníte silu svojej predstavivosti – váš cieľ sa stane úplne reálny.

Ach , ten cieľ! Viete, byť úspešným (úspešnou) na prísnych, ale objektívnych skúškach v autoškole je ako horolezcovi vyjsť na vrchol „sedemtisícovky“. Ani ten to nedokáže takpovediac – na jeden raz. Aby dosiahol ten svoj vytúžený konečný cieľ, musí najskôr dosiahnuť nevyhnutných niekoľko menších – čiastkových „cieľov“. Tak ako ten horolezec do toho druhého tábora musí vyraziť z prvého, tak isto i ten žiak v autoškole, aby mu dovolili vôbec naštartovať motor, musí sa s vozidlom a technikou jeho ovládania najskôr oboznámiť; skôr ako sa s vozidlom dostane na cestu – musí sa predsa naučiť ovládať volant, radiť prevodové stupne. Nemôže jazdiť po meste, keď sa nedokáže bezpečne rozbehnúť, kdekoľvek odbočiť, zacúvať – či sa otočiť, keď sú mu úplne vzdialené „nejaké“ pravidlá cestnej premávky... To sú tie vaše postupné „tábory“, ktoré na ceste k vrcholu musíte nevyhnutne absolvovať. Áno, ten konečný cieľ treba mať pred sebou, ale ten príde

sám od seba! Musíte však ten prvý tábor postaviť, aby ste mohli vyraziť k tomu druhému a ďalším...

Tak teda – skôr ako stlačíte kľučku na dverách autoškoly – zamyslite sa, či je to skutočne tá pravá autoškola, do ktorej chcete chodiť. Už pomaly zabúdame na dobu, keď taká kľučka bola prakticky len na jediných dverách v okrese. Dnes si už môžete vybrať. Ale podľa čoho? Podľa ceny výcviku? V našich podmienkach ani v tomto odbore neplatí, že to čo je drahé – musí byť i dobré. Podozrivý je i príliš lacný výcvik...Podľa úrovne vybavenia? Hádám si nemyslíte, že čím drahší bude automobil, na ktorom sa budete učiť jazdiť – tým vyššia bude i úroveň vašich vodičských zručností a návykov? Sami sa onedlho presvedčíte, že jadro problému je niekde úplne inde. Dajte si teda poradiť!

Vyvarujte sa výcviku v autoškole, ktorá v okolí nemá dobrú povest'. Určite veľa vám napovie informácia z príslušného okresného dopravného inšpektorátu, kde presne evidujú počty vyskúšaných žiadateľov (celkovo v okrese, ako i v jednotlivých autoškolách) a ich (ne)úspešnosť pri záverečných skúškach – najmä z predmetu „Praktická jazda motorovým vozidlom“. O dôveryhodnosti a serióznosti autoškoly začnite pochybovať už pri „zaujímavej“ (nízkej) cene za výcvik, po prvom stretnutí, na ktorom vás majiteľ (alebo ním poverená osoba) neoboznami s vašimi právami (tematický plán výcviku, učebná osnova, minimálne počty vyučovacích hodín praktického výcviku – najmä hodín jazdy motorovým vozidlom).

Učiteľ, ktorý je pri jazde so všetkým spokojný a pozná len slová chvály, alebo naopak, ktorý len vyčíta, kritizuje a nedokáže ho primäť k jedinému slovu uznania – od takých sa pýtajte preč. Tak isto vás nič nenaučí ten, ktorý sa s vami len vozí, a ktorého „učiteľovanie“ prakticky spočíva len v tom, že dáva na vás pozor, aby ste nič zlého nevykonali. Učiteľ, ktorý vás pri jazde nenúti rozmýšľať, ktorý od vás už od začiatku nevyžaduje samostatnosť v konaní, ale hlavne v rozhodovaní, ktorý sa uspokojí len s dávaním pokynov a ich

## Namiesto úvodu

---

poctivom plnení, vás (v tomto chápaní súvislosti) v dôsledku dovedie len ku sklamaníu.

Výborný učiteľ musí byť na náležitej morálnej, ale i pedagogickej a samozrejme odbornej úrovni. K nim patrí i jeho jasná predstava o zmysluplnosti a konkrétnom celi každej vyučovacej hodiny praktického výcviku, profesionálnym záujmom o vás, jeho prehľadom a vedomosťou o vašom napredovaní vo výcviku, vašich kladoch i nedostatkoch o čom vás presvedčí, napríklad stručnou rekapituláciou a zhodnotením predchádzajúcej vyučovacej jednotky a v náväznosti s cieľom nasledujúcej. Dobrý učiteľ vás v žiadnom prípade nevezme s vozidlom do cestnej premávky a nebude vás „vláčiť“ po križovatkách už na prvých hodinách praktického výcviku – bez predchádzajúceho zvládnutia základných zručností v manévrovaní s vozidlom (rozjazd v stúpaní, parkovanie s cúvaním, otáčanie sa s vozidlom), priestorovej orientácie a bezpečného odbočovania. Už od prvej vyučovacej hodiny praktického výcviku vo vedení vozidla majte na mysli – opýtajte sa svojho ičiteľa (ešte pred naštartovaním motora) – čo sa budete učiť, čo budete nacvičovať?! A po skončení tejto hodiny zas: „Splnila som (splnil som) to, čo sa odomňa na túto hodinu požadovalo?

Dobrý učiteľ musí v sebe stelesňovať predovšetkým pozitívne osobnostné vlastnosti. V jeho každodennom živote by za žiadnych okolností nemal vzniknúť rozpor medzi proklamovanými zásadami a jeho konaním a reakciami.

Bráňte sa tomu, aby s vami jazdili viac ako dvaja učitelia. Nevieť si totiž dostatočne reálne predstaviť špičkové výkony tenistu, ktorého súčasne a nezávisle od seba trénujú to isté 4 – 5 tréneri. (Ešte tak uštváť...).

V procese výcviku sa stretnete s tým, že v niektoré dni vám jazda pôjde horšie než deň predtým. Proces učenia sa zastaví. Ak vychádzame z grafického znázornenia, krivka učenia nestúpa, ba môže

aj poklesnúť. Je to psychologická zákonitosť. S takýmto stavom sa počas výcviku môžete stretnúť i viackrát za sebou. Hovorí sa tomu i „pretrénovanie“. Spravidla je to podmienené únavou, citovou nasýtenosťou jazdou, stratou motivácie. Slovom, človeku to už „lezie krkom“.

Toto pretrénovanie sa objavuje spravidla u každého žiaka, lebo ono nie je charakteristickou črtou učiaceho sa, ale vyučovacieho procesu, teda vykonávanej činnosti. Samozrejme, nesprávna organizácia výcviku a neodborné postupy učiteľa provokujú tento jav častejšie. To však neznamená, že proces nadobúdania zručností a návykov bude rovnako rýchlo prebiehať u všetkých žiakov. Pri tomto procese pomerne výrazne pôsobia individuálne rozdiely v schopnostiach, vďaka ktorým jeden žiak sa pri tom istom učiteľovi „vyučí za vodiča“ skôr než druhý.

Tak ako proces učenia (náviku) má svoje psychologické zákonitosti – to isté možno tvrdiť i o procese zabúdania. Jedno s druhým je úzko späté. To, čo sme si pamäťovo osvojili, môžeme si vybaviť len za taký čas, pokiaľ má pamäťová stopa určitú silu. Rovnako ako iné dočasné spoje, aj pamäťové stopy slabnú, vyhasínajú – človek zabúda. Zabúdanie sa prejavuje tým, že si nemôžeme niečo vybaviť, že si niečo vybavujeme nesprávne, nepresne.

Na kvalitu uchovania v pamäti má vplyv v prvom rade úroveň zapamätávania, t.z. pevnosť a presnosť osvojenia. Samotné úsilie, ktoré bolo vynaložené na osvojenie – podstatne ovplyvňuje uchovanie. Keď sme sa niečo nenaučili dokonale, alebo sme si to osvojili len povrchne, zabudneme to veľmi rýchlo. Zabúdanie tiež ovplyvňuje i úmysel človeka zapamätať si. Veci, pre nás významné, najmä také, ku ktorým máme i citový vzťah uchováme v pamäti dlho a často sa nám vybavujú aj proti našej vôli. Najviac zabúdame v prvých hodinách a dňoch zapamätania .

Tieto psychologické zákonitosti majú svoj typický priebeh aj v procese formovania návykov pri praktickom výcviku v jazde

## Namiesto úvodu

---

motorovým vozidlom. Úspešnosť vytvárania správnych návykov pri hodinách praktickej jazdy závisí najmä:

- na správnom vzťahu medzi celkovým výkonom požadovanej činnosti (samostatné vedenie motorového vozidla v cestnej premávke) a jednotlivými čiastkovými úkonmi, ktoré do tohoto celku patria (rozbíhanie, preradovanie, odbočovanie, cúvanie, otáčanie, prejazd križovatkou, predchádzanie, atď.). Pokiaľ sa nacvičuje len celok bez dôkladného nacvičenia jeho jednotlivých prvkov, bude návyk nepresný a zachová sa napätie a nevyváženosť pri výkone jednotlivých obtiažnejších prvkov činnosti;
- na vhodnom časovom rozvrhnutí jednotlivých hodín praktického výcviku. Príliš častý nácvik vedie už k spomínanému „pretrénovaniu“, presýteniu a brzdí vypracovávanie návykov; rovnako nedostatočný spád a plynulosť, dlhé prestávky pri cvičeniach, „strachové“ stavy vedú k pomalému vytváraniu návykov. V autoškole, v ktorej s vami, ako sa hovorí, idú hneď „do ulíc“ a ešte k tomu s fixnou predstavou, že „učiť jazdiť sa dá len jazdením“ o racionálnom, zmysluplnom výcviku nikdy nič nepočuli.

Tam, kde vás nedokážu zbaviť stavu duševného napätia – psychického zmätku prameniaceho zo stavu vašich emócií, permanentného pocitu strachu, trémy a hanby z toho, že „stále nič neviete a čo urobíte – všetko je zlé“, tak v takej autoškole stratíte kus svojho života a ešte za to i zaplatíte...V autoškole, v ktorej nie sú schopní vám zaručiť ukončenie výcviku do 40 – 50 dní sa nezdržujte. Tam, kde máte jazdiť skôr sporadicky ako pravidelne (za zmysluplnú pravidelnosť v tomto treba považovať 3 – 4 krát v týždni, s prestávkou medzi jednotlivými cvičeniami (jazdami) nie dlhšou ako 3 dni) je stopercentný výsledok pri skúške – len ilúziou.

Najúčinnejší boj proti zabúdaniu má dve formy, a to precvičovanie, opakovanie a uplatňovanie vedomostí, zručností a návykov v praxi. Podľa krivky zabúdania by to malo byť v nasledujúcich hodinách – najneskôr v nasledujúci deň po poslednom

cvičení (jazde). Ak by som vám to odporúčal precvičovať a opakovať na vlastnom vozidle – niekde na parkovisku - nahováral by som vás v prvom rade na porušenie zákona. Nesnažte sa to robiť už i kvôli tomu, že to má i ďalšie negatívne súvislosti.

Precvičovať a opakovať už aspoň raz nacvičované zručnosti sa však skutočne dá i doma...Pozorne čítajte ďalej.

Pri výcviku v praktickej jazde sa snažte, aby ste sa ani na chvíľu nepristihli v pozícii poslušného, pritom však doslova nesvojprávneho „plniča“ príkazov a pokynov svojho učiteľa. Ak sa tak predsa sane, zahabíte sa - je to aj ponižujúce! Aby bolo jasné – toto v žiadnom prípade nie je výzva na ignorovanie učiteľa alebo na odmietanie spolupráce s ním. Práve naopak! Je to výzva ku zvýšenej aktivite, s a m o s t a t n é m u konaniu a a k t í v n e j spolupráci s ním. Snažte sa každý jeho pokyn chápať v súvislostiach a dožadujte sa ich. Tu totiž nejde len o vonkajšiu praktickú činnosť, ale aktivitu celej vašej osobnosti, najmä myšlienkovú, ale aj citovú a vôľovú. Čím intenzívnejšia je činnosť, čím viac aktivizuje celú osobnosť, tým presnejší je odraz objektívnej skutočnosti vo vedomí, tým silnejšie sú intelektuálne alebo citové zážitky, ktoré vyvoláva, a tým je aj väčšia pravdepodobnosť ich trvalého zapamätania. Ak váš učiteľ má mať počas výcviku v jazde pripomienku napríklad k vášmu dávaniu znamenia o zmene smeru jazdy, tak nech je tá pripomienka radšej v zmysle: „Ešte tú smerovku nezapínajte!“, ako: „Už tá smerovka mala byť zapnutá...!“ Dúfam, že si rozumieme... Je doslova tragické si tu myslieť, že: „Ak nič sám od seba neurobím – nič nepokazím“. Ak pri 10. vyučovacej hodine nedokážete bez upozornenia (napomínania) samostatne radiť prevodové stupne, ak pri 15. hodine napríklad nebudete schopní bez väčších chýb samostatne odbočiť, pri 25. hodine - taktiež samostatne - riešiť štandardné dopravné situácie na križovatkách i mimo nich, ste na najlepšej ceste k neúspechu, v čom minimálne z jednej tretiny si ako vinu môžete pripísať sebe. Hlavne za svoj pasívny a neprípustne odovzdaný postoj k potrebám racionálneho a efektívneho výcviku.

## Namiesto úvodu

---

No a čo na záver úvodu? Keď vám bude najt'ažšie, keď sa vám skutočne prestane dariť – urobte si „dovolenku“. Jednoducho si tri dni nenaplánujte jazdu. Hlavne však utíšte svoje emócie a začnite pozitívne myslieť. Vezmite si túto knižku a vnímavo študujte – hlavne tento úvod. Prehodnoťte svoj postoj k praktickému výcviku a skúste (ale naozaj!) trochu „zapracovať“ sami na sebe. Vyhládajte miesto, kde budete v tme alebo najviac v pološere úplne sami nikým a ničím nerušení, usad'te sa v pohodlnom kresle, zatvorte oči a úplne uvoľnite uzdu svojej predstavivosti. Samozrejme, nepredstavujte si hneď seba, ako suverénne jazdíte s vozidlom a s ľahkosťou riešite komplikované situácie. Vy predsa neviete, čo je to suverénna jazda vo vašom konkrétnom podaní, vy ste predsa ešte neriešili ani štandardné situácie – nemôžete si tie komplikované preto predstaviť. Môžete si však úplne zmyslovo predstaviť to, ako ste na prvej jazde nesprávne krútili volantom a ako sa správne krútiť má, ako vám tá radiaca páka pri radení „dvojky“ stále „skákala“ do „štvorky“ a ako vám to inštruktor dva razy správne demonštroval – a ono to nakoniec išlo ...

Ak sa naučíte svoju predstavivosť ovládať tým, že budete budovať vieru vo vlastné schopnosti, dokážete skutočne čokoľvek. Predstavivosť sa vám nepodarí ovládnuť násilím, a preto ak budete trénovať silnú vôľu, nepokoríte ju tým. Zapamätajte si, že obrazotvornosť môžete iba viesť, usmerňovať. Ak sa ju pokúsite ovládnuť silou, zlyháte. V opačnom prípade dokážete i to, o čom ste sa domnievali, že je to pre vás nedostupné. Najskôr však uverte, že nič také, čo by bolo možné označiť za „nemožné“ – neexistuje!

No a na záver - zvlášť zdôrazňujem – stále majte na mysli, že autoškola nie je služba obyvateľstvu – v zmysle: ...“dobrý deň, tak tu ma máte – môžete ma teda začať učiť (ako u kaderničky či holiča). Vy síce zaplatíte za niečo už dopredu, no to „niečo“ je v zásade umožniť vám a byť spoluúčastným pri aktívnom naplňaní si svojho jasne zadaného cieľa.

## I.ČASŤ

*Veľmi jednoduché. Kúpite túto knižku a robíte. Keby vám to nešlo, tak si ju prečítajte.*

### TEÓRIA VEDENIA VOZIDLA

#### 1. 1 Ovládacie zariadenie osobného automobilu s **mechanickou prevodovkou**

Cesta k majstrovstvu v každom odbore zákonito začína v dokonalom pochopení a zvládnutí elementárnych zásad a pokračuje ďalším zdokonaľovaním. I majstri volantu, dnes ovenčovaní vavrínmi víťazstva a zahrňovaní slávou, kedysi pristupovali k automobilu, aby sa zoznámili s pedálmi, pákami a páčkami, pochopili ich funkciu a význam a naučili sa s nimi správne zaobchádzať.

Začnime teda i my – od začiatku.

Ak si sadneme do automobilu na sedadlo vodiča, vidíme pred sebou i vedľa seba väčšie množstvo pák, páčok, tlačidiel, kontrolných svetiel s rôznymi symbolmi a číselníkov, medzi ktorými dominuje svojim umiestnením volant. Na podlahe, v jej prednej časti, nás zaujmú tri pedále a radiaca páka. To, že nás na prvý pohľad zaujal volant, pedále a radiaca páka, nie je náhodné. Ak pripojíme k tomu ešte páku parkovacej brzdy, ktorá je najčastejšie umiestnená medzi prednými sedadlami, máme pohromade časti, ktorými ovládame automobil. A preto, že sú tak dôležité a najčastejšie používané, umiestnili ich konštruktéri na najvýhodnejších miestach, aby boli ľahko a rýchlo dosiahnuteľné. Pokiaľ sa týka tých ostatných „ovládačov“ a „oznamovačov“ – vezmeme si na pomoc inštruktážnu knižku, ktorú dodáva výrobca s automobilom. V nej je popísaný význam a spôsob ovládania týchto častí a my sa musíme naučiť nielen ich poznať, ale

nacvičiť v kľude vozidla pohyby rúk tak, aby bez pomoci zraku, doslova „naslepo“, sme mohli jednotlivé spínače a prepínače ovládať. Budeme tento návyk za jazdy potrebovať, pretože zrak bude naplno zamestnaný sledovaním vozovky a dopravných situácií a je nemysliteľné, aby sme sa za jazdy zaoberali hľadaním potrebného spínača na prístrojovej doske alebo radiacej páky či príslušného pedála. Od pohotovosti a presnosti, s akou vykonáme zapnutie svetelného (zvukového) výstražného znamenia, ukazovateľa zmeny smeru jazdy, ovládača stieračov a pod., závisí veľmi často bezpečnosť našej účasti v cestnej premávke.

### 1. 2 Úprava sedadla a sedenie za volantom.

Správne nastavenie sedadla je dôležité najmä pre bezpečné a rýchle dosiahnutie ovládacích prvkov, uvoľnené, neunavujúce držanie tela, maximálny ochranný účinok bezpečnostných pásov a systému airbag a umožniť vodičovi dobrý výhľad z vozidla. Naopak nesmie telu ponechať toľko priestoru, aby dochádzalo ku klzaniu tela zo sedadla. Zadné operadlo má byť sklonené najmenej 10° dozadu tak, aby nenútilo chrbát do určitej polohy, ale podopieralo ho, aby svalstvo mohlo byť odľahčené. Operadlo ľahko obopína panvu, čím zamedzuje pohyb tela do strán (predovšetkým pri prejazde zákrut), ramenné svaly ponecháva voľné, aby neboli obmedzované pohyby rúk.

Aplikácia týchto zásad do praxe znamená nastaviť sedadlo na takú vzdialenosť od volantu, pri ktorej naša ľavá noha pri úplnom zošliapnutí spojkového pedála nie je ešte celkom natiahnutá, ale v kolene medzi časťou lýtkovou a stehnovou zvierajú tупý uhol. Pri nastavení veľkej vzdialenosti by stehnová časť tlačila na prednú stranu

sedadla, tým by bol obmedzovaný krvný obeh v nohách a dochádzalo by k ich znecitliveniu. Ak by bola vzdialenosť príliš veľká, museli by sme k dostatočnému zošliapnutiu pedálov vzoprieť sa chrbtom o operadlo a po sedadle kĺzať. O zníženej možnosti rýchleho zásahu pri takejto činnosti je zbytočné hovoriť. Keby sme nastavili vzdialenosť príliš krátku, čo je u vodičov začiatočníkov najobvyklejšie (sú vedení fixnou predstavou, že čím bližšie sedia k čelnému sklu, tým viac uvidia), tak by bol v kolene zvieraný ostrý uhol, stehnová časť by sa neopierala o celú dĺžku sedadla a v členku, predovšetkým pravej nohy, ktorá je počas jazdy takmer neprestajne v dotyku s plynovým pedálom, by dochádzalo k trvalému držaniu chodidla vo zdvihnutej polohe. Pri tejto polohe dochádza k rýchlej únave svalov v lýtku, k strate citu a ku kŕčom. Pri krátkej vzdialenosti sedadla od volantu dochádza u vodičov dlhších postáv i k tomu, že udierajú kolenami do volantu alebo do spodnej časti prístrojovej dosky. Preto títo vodiči odďaľujú nohy od seba, šliapu na pedále akosi zo strán, svaly musia držať nohy v týchto neprirodzených polohách a tým opäť dochádza k rýchlej únave a ku kŕčom. Toľko teda ku vzdialenosti sedadla.

O sklone operadla bolo povedané, že by mal byť najmenej  $10^\circ$  dozadu. To skutočne najmenej. Nastavíme ho správne tak, že si riadne sadneme do sedadla, oprieme sa celou plochou chrbta a jednu z rúk vystrieme tak, aby sa zápästím dotýkala vrcholu volantu. Z tejto polohy úplne opretého chrbta musíme taktiež pohodlne dosiahnuť na najčastejšie používané ovládacie prvky a radiacu páku – v jej ktorejkoľvek polohe. V takto ustálenej polohe sedadla a operadla nastavíme vnútorné i vonkajšie spätné zrkadlá, aby sme za jazdy spoľahlivo dokázali kontrolovať situáciu nielen za vozidlom, ale i vedľa neho, a to bez potreby nebezpečného „triafania sa“ do nich. Kúpou moderného automobilu, kde si k výškovo i smeronastaviteľnému sedadlu ľubovoľne nastavíte i volant, tento problém prestáva byť aktuálny. V prípadoch vybavenia vozidla systémom airbag je dôležité, aby ste stále udržiavali vzdialenosť medzi

volantom a svojou hrudkou minimálne 25 cm! Ak nie je táto minimálna vzdialenosť dodržaná, nemusí systém airbag splniť svoju ochrannú funkciu – pri aktivácii, naopak, môže byť životu nebezpečný!

### 1.3 Radiaca páka – teória radenia prevodových stupňov

Najskôr sa musíme dokonalo zoznámiť so schémou radenia prevodových stupňov, ktorá je opäť uvedená v inštruktážnej knižke vozidla, podobne ako pri vypínačoch a prepínačoch – naslepo. Nacvičovať budeme nielen postupné radenie z nižšieho stupňa na vyšší, to znamená z 1. na 2., z 2. na 3., z 3. na 4. a na 5. - a postupne naspäť na nižší stupeň, ale i kombinácie. Najčastejšiu kombináciu, ktorú budeme neskôr v praxi potrebovať, je radenie zo 4. stupňa priamo na 2. stupeň. Návik sa koná opäť pri stojacom vozidle s vypnutým motorom a aby sa prevodové stupne lepšie zasúvali, zošliapneme spojkový pedál. Je to ľavý pedál a ovládame ho ľavou nohou. S radiacou pákou budeme zaobchádzať citlivo a jemne, nesnažme sa prekonávať prípadný odpor pri niektorom stupni násilím, mohlo by dôjsť k poškodeniu zasúvacieho mechanizmu. Neskôr, pri chode motora a pri jazde vozidla, budú časti v prevodovke v pohybe a zasúvanie prevodových stupňov bude ľahké. Najobvyklejšie usporiadanie je do „H“.

Základným pravidlom je, že radiacu páku držíme ľahko (nie krčovitou) za dlani prispôbenú hornú časť, aby sme jednotlivé prevodové stupne mohli radiť s citom a nenásilne.

Pri radení prevodových stupňov vychádzame vždy z polohy páky v takzvanom neutrále. Je to stredová poloha páky, v ktorej stojí kolmo k podlahe a má možnosť značného vychýlenia do strán.

V prevodovke nie je v tejto polohe zasunutý žiadny prevodový stupeň. Ak uvoľníme páku v ktorejkoľvek polohe neutrálu, sama sa vráti a postaví do polohy medzi 3. a 4. stupeň. Túto skutočnosť budeme úspešne využívať pri vlastnom radení.

Ak chceme zasunúť prvý prevodový stupeň, pritlačíme páku v neutrále k sedadlu vodiča a z tejto polohy pri stálom tlaku k sedadlu ju posúvame dopredu v smere jazdy až na doraz.

Z 1. na 2. stupeň radíme tak, že páku pritlačíme v polohe 1. stupňa k sedadlu vodiča a tak stále pritlačenú ju posúvame až nadoraz s prerušením pohybu v jej neutrálnej polohe. Páku nesmieme v neutrálnej polohe uvoľniť, pretože by sa okamžite postavila do svojej základnej polohy medzi 3. a 4. stupeň a potom by sme namiesto 2. zasunuli 4. stupeň.

Pri radení z 2. na 3. stupeň nemusíme páku vôbec obopínať dľaňou. Poloootvorenou dľaňou len vytlačíme páku dopredu do neutrálu, tam ju uvoľníme – páka sa sama postaví presne medzi 3. a 4. prevodový stupeň a znova ľahko dľaňou zasunieme páku dopredu na 3. stupeň, bez akéhokoľvek bočného vedenia páky.

Radenie z 3. na 4. stupeň je najjednoduchšie. Prstami, opäť bez bočného vedenia páky, vysunieme ju do neutrálu a po krátkom prerušení pohybu, pokračujúcim pohybom dozadu – zasunieme 4. stupeň.

Pri 5-stupňovej prevodovke (u väčšiny vozidiel), 5. prevodový stupeň radíme nasledovne: radiacu páku z polohy 4. prevodového stupňa poloootvorenou dľaňou vytlačíme najskôr priamo do neutrálu, tam ju mierne obopneme z jej ľavej strany, kolmo odtlačíme od seba a za stáleho tlaku od seba ju posúvame dopredu. Radiaca páka pri zaradenom 5. prevodovom stupni je relatívne „ďaleko“ od vodiča, preto si základnú polohu sedadla (spolu s operadlom) nastavíme i s prihliadnutím na túto skutočnosť, teda tak, aby si zaraďovanie „päťky“ zásadne nevyžadovalo zmenu polohy tela vodiča (to znamená celou plochou chrbta opretého o operadlo).

Pri zaraďovaní 4. prevodového stupňa z 5. páku vysúvame miernym ťahom dozadu – do neutrálu, kde ju úplne uvoľníme (sama sa postaví do polohy medzi 3. a 4. prevodovým stupňom), odkiaľ bez akéhokoľvek bočného vedenia ju miernym ťahom posúvame kolmo dozadu. Podobným spôsobom radíme i naopak – teda späť z vyšších prevodových stupňov na nižšie i kombináciu, napr. zo 4. na 2. stupeň.

Majme však vždy na pamäti, že spätný chod (spiatočku) môžeme radiť iba vtedy, keď vozidlo stojí, t.j., keď jeho hnané kolesá sú v naprostom klúde; inak by došlo k vážnemu poškodeniu prevodovky! Zasúvame ho tak, že páku v neutrálnej polohe odtlačíme od sedadla vodiča až nadoraz (pozor – neplatí to pre všetky typy vozidiel!) a potom pri stálom odtlačaní páku zasunieme dozadu. Jej vysunutie je omnoho jednoduchšie – pôsobíme ľahkým tlakom dlane na hlavicu páky smerom dopredu a tá sa vráti opäť do polohy medzi 3. a 4. prevodovým stupňom (do neutrálu).

Ak zvládneme bez sledovania zrakom všetky tieto úkony s radiacou pákou, potom nám to pre zoznámenie stačí. Ďalšie si povieme podrobnejšie v kapitole o radení prevodových stupňov.

### 1.4 Spojkový pedál

Bola už o ňom zmienka – a to v pasáži, kde sa hovorilo o nácviku radenia prevodových stupňov. Je teda umiestnený vľavo a ľavá noha vodiča má na starosti iba jeho ovládanie. Týmto pedálom ovládame jedno „zariadenie“ – vlastnú spojku, ktorá pri jeho uvoľnení je zapnutá a spája motor s prevodovkou a cez ďalšie mechanizmy až s hnacími kolesami automobilu. Pri zošliapnutí (stlačení) pedála je spojka vypnutá, to znamená, že prevodovka je odpojená od motora, čím došlo k prerušeniu i hnacej sily od motora ku hnaným kolesám vozidla. Teda pamätajme: uvoľnený pedál = zapnutá spojka (zapnutý pohon od motora) a zošliapnutý pedál = vypnutá spojka (spojenie

medzi motorom a prevodovkou je prerušené). Spojku používame pri rozbiehaní, kedy veľmi citlivo a pozvoľna spájame motor v chode s doposiaľ stojacimi hnacími kolesami automobilu, pri radení prevodových stupňov (pred radením je potrebné spojku vypnúť a až po zaradení nového stupňa znova zapnúť), pri zastavovaní, kedy ju – pred zastavením – musíme vypnúť. Ďalej sa používa v niektorých zvláštnych situáciách, ako pri manévrovaní (napr. pri cúvaní, prekonávaní väčších nerovností a pod.), pri šmyku vozidla atď.

#### 1. 5 Brzdový pedál

Všetci vedia, že automobil sa zastavuje prevádzkovou brzdou, ktorá sa ovláda pedálom. Je to prostredný pedál a pracuje s ním pravá noha vodiča. Pri jeho stláčaní si počíname zvlášť opatrne, pretože už po niekoľkých milimetroch „mŕtveho“ chodu začne pôsobiť posilňovač brzdneho účinku, ktorý znásobuje náš tlak na brzdový pedál, takže by mohlo ľahko dôjsť k zablokovaniu kolies. Je to nebezpečné nielen na šmykľavej vozovke. Samotné brzdenie bez ABS je veľké umenie a bude o ňom ešte zmienka.

#### 1. 6 Pedál akcelerátora (plynový pedál)

Je pravým krajným pedálom a ovláda ho taktiež pravá noha vodiča. Pravá noha stihne ovládať oba pedále, brzdový i plynový, pretože buď chceme spomaliť – teda pribrzdíme, alebo jazdu zrýchliť – teda pridáme plyn. Nikdy predsa nechceme oboje súčasne. Stláčaním plynového pedála zvyšujeme obrátky motora (pridávame plyn) a opačne. Aby pravá noha mohla tento pedál citlivo ovládať, musí byť zásadne opretá päťou o podlahu a ak je to možné (za predpokladu, že vo vozidle je stredový tunel karosérie) oprieme ju ešte pravou,