

# NA MOTORCE BEZPEČNĚ



UČME SE  
PŘEŽÍT



čkp

Financováno z fondu  
zábrany škod  
Česká kancelář  
pojistitelů

# úvod

---



**J**ízda na motocyklu je komplexní věc, při které jsou veškeré faktory společně propojené. Brožura Na motorce bezpečně má být návodem k pokročilým tréninkům, které se zdokonalují prostřednictvím specializovaných motoškol v České republice.

**P**očet motorkářů na silnici roste – to je dobrá věc. Silnice si však vyžádá desítky životů ročně. Motocyklisté patří mezi nejzranitelnější skupinu účastníků provozu. Jejich nehody mívají ty nejvážnější následky.

**Vydal:** Autoklub České republiky v roce 2020 v rámci projektu Učme se přežít financovaného z fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů

**Zpracoval:** Karel Táborský, Jiří Novotný

**Foto:** Motohouse, Jan Stárek (Okruháři.cz), Filip Jäschke, Silvie Lintimerová

1. Základní výbava řidičů motocyklů.....	4
2. Příprava a kontrola motocyklu před jízdou.....	6
3. Základní pravidla před jízdou .....	10
4. Základní dovednosti při řízení motocyklu .....	12
5. Správné směřování pohledu .....	14
6. Pozice těla při jízdě na motocyklu .....	16
7. Fyzika a její zákonitosti při řízení .....	20
8. Jak správně používat brzdy .....	22
9. Jak správně projíždět zatáčky v bezpečné stopě.....	24
10. Správný a bezpečný pohyb na silnici.....	26
11. Psychologie jízdy .....	30
12. Popis nejběžnějších chyb při řízení.....	32
13. Co dělat při smyku? .....	34
14. Jízda ve skupině více motorek .....	36
15. Řízení motocyklu v dešti.....	38
16. Jízda v noci .....	40

# kapitola 1

## ZÁKLADNÍ VÝBAVA ŘIDIČŮ MOTOCYKLŮ



Kožené je pevnější a bezpečnější, ale zpočátku určitě méně komfortnější. Vyberte si podle použití na konkrétním typu motorky. Sportovní motorka používaná na okruhu si zaslouží kvalitní jednoduchou kombinézu od renomovaných výrobců. Pro jízdu na silnici klidně pořídte dvoudílnou kombinézu – je pohodlnější a praktičtější. Textilní oblečení je pohodlnější, dovede být

### Oblečení

i hodně voděodolné a v parných dnech poskytuje díky lepší propustnosti materiálu a otvíracím výdechům lepší ventilaci. Už z podstaty věci ale nemůže ochránit tak jako kvalitní kůže. Pokud je to možné, vyberte oblečení na prodejně, kde si v něm můžete sednout na motorku a vyzkoušet, zda se v něm budete cítit dobře a nebude vás nikde přehnaně mačkat. Všechny chrániče, vložky a protektory mají mít svou bezpečnostní atestaci. Na exponovaných místech musí pevně držet, jinak při nehodě neochrání! To platí hlavně pro kevlarové jeansy nebo



lehké textilní bundy, které jsou příjemné, ale hodí se maximálně pro klidnou jízdu po městě. 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!

### Rukavice

Existuje obrovský výběr, včetně řady různých protektorů na nich. Sportovní rukavice mívají spojený malíček s prsteníčkem kvůli lepší ochraně při pádu. Nebudou na dlouhých cestách ale tak pohodlné jako cestovní rukavice. Do města jsou vhodné rukavice s kratším zápěstím. Cení se nepromokavost a schopnost udržet ruce v teple, ale jde o kompromis, rukavice by měla také větrat, aby se ruka nepotila a neklouzala. Ideální je mít rukavice dvoje, jedny do teplého a druhé do chladného počasí. Na ruce musí perfektně sedět na všech prstech a na dlaních by se materiál neměl shrnovat. Dražší modely mohou mít na prstu integrovanou gumu, kterou lze za jízdy v případě deště otřít kapky vody.



## Přilba

Při jízdě na motorce je přilba povinná. Dbejte na to, aby měla evropskou homologaci. Při výběru berte raději těsnou, časem se vymačká. Na druhou stranu, musí vám v ní být dobře a nikde nesmí vyloženě tlačit, že by to bylo dlouhodobě nesnesitelné. Helmu kupujte vždy novou, ne z druhé ruky, protože vám nebude nikdy stoprocentně pasovat na hlavu. Ujistěte se, že z ní dobře vidíte. Oči byste měli mít ve spodní polovině průzoru, abyste v zatáčkách neměli omezený výhled. Když si ji správně nasadíte, nesmíte vidět její horní hranu. Nejvíc náchylné jsou na to otevřené helmy nebo vyklápěčky. Při dlouhodobém používání ztrácí své vlastnosti (doporučena výměna po 5 letech). Dbejte na to, aby bylo lexi v dobré kondici a nepoškrábané – při horších klimatických podmínkách pak může házet nepříjemné odlesky.



## Boty

Musí být pevné, přinejmenším nad kotníky, aby nohu dobře ochránily. Z praxe víme, že bunda vydrží klidně celý život, ale boty na motorku málokdy víc než dvě sezony. Existují i modely, u kterých máte vnitřní pevný skelet navždy a mění se pouze vnější obal. Počítejte ale s vyšší cenou. Dbejte na velikost. Nohou ovládáte množství jemných funkcí motoroky, 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. Pevné motokrosové boty jsou mimořádně bezpečné, ale počítejte s tím, že v nich nebudete mít alespoň ze začátku takový cit. Navíc mají vysoký nárt, takže si budete muset upravit výšku řadičky a zadní brzdy. Existují i nižší boty, které se hodí do města na klidnější jízdu a dá se v nich i obstojně chodit, protože vypadají civilně a jsou pohodlné při chůzi.



## Doporučené doplňky

Ochrana zad v podobě páteřového chrániče by měla být samozřejmostí. Některé bundy ho mají už zabudovaný. Na závodní trati se také často používá chránič hrudníku, který se zapíná pod kombinézu. 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. Zima a prochladnutí zhoršuje práci svalů – od prstů na rukách až po například ztuhlý krk nebo křeče v pokrčených chodidlech. Nepodceňujte ani ochranu krku, který je při jízdě hodně exponovaný. Nákrčník nebo jen obyčejný šátek či celá kukla pomáhají i při teplém počasí. Pokud nemůžete sepnout bundu s kalhotami, pořídte si ledvinový pás, aby vám nefoukalo na záda.



# kapitola 2

## PŘÍPRAVA A KONTROLA MOTOCYKLU PŘED JÍZDOU

**M**ít 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 a je jedno, jestli máte motorku

novou, nebo starší. Každému vyhovuje něco jiného a má jiné tělesné proporce. Proto si na motorku sedněte v rukavicích a botách a nastavte si sklon a záběr spojky s přední brzdou (zápěstí by mělo být

rovnoběžné s nataženými prsty, ruce nesmí být zalomené), na levé straně řadicí páčku a zadní brzdu. Další důležitou věcí je vystředění vůle na plynu – v ideálním případě by neměla být žádná nebo jen minimální, 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, vystředíte si vůli tak, aby nebyla téměř žádná.

## Pneumatiky

Gumy jsou naprostý 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 chtějte vždy tu nejčerstvější sadu – týden a rok výroby (např. 2419) najdete v malém kolečku označení DOT na každé gumě. Nekupujte ojeté pneumatiky z okruhu. Nevěřte tomu, když vám někdo bude říkat, že měkčí 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 ohřívání, 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 cestovní motorky se nehodí. I na cestovních gumách se dá jet velmi svižně a bezpečně!



### 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.

## 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. Rozdíl v nich jsou markantní, a to jak cenově, 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 každý půlrok. Brzdy je potřeba – jako všechno – pravidelně čistit. Zamezíte tak zarezavění 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?

Opořebované destičky nemají potřebný brzdový 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 méně.



### Na co mají vliv?

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



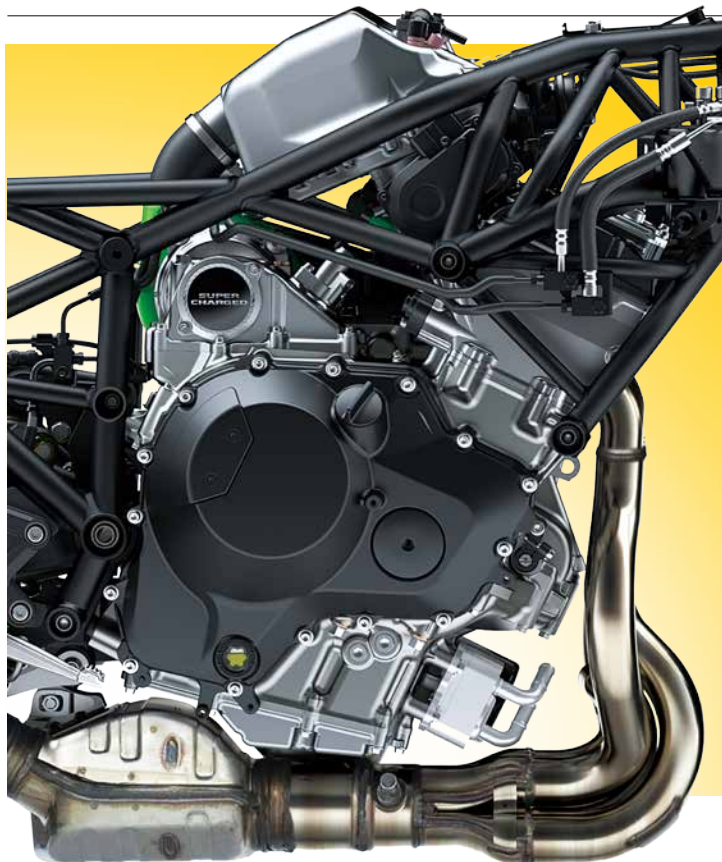
## Podvozek

Pokud nemáte nové nebo zá-  
novní pneumatiky, nemá cenu  
dělat něco s podvozkem, pro-  
tože problémy s motorkou vzni-  
kají většinou od nich. Správnou  
funkci podvozku si můžete  
zkontrolovat sami: Stlačte  
motorku stejnou silou na řídítka  
a sedlo. Měla by se v tlumi-  
cích 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 mají vliv?

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



## Motor

Neuděláte chybu,  
když po zimě vymění-  
te olej a filtr. Samo-  
zřejmě nezapomeňte  
ani na filtr vzducho-  
vý – ten buď vyměňte  
za nový, nebo vyperte  
v prostředku k tomu  
určeném. Vizually  
zkontrolujte těsnost  
motoru a přesvědčte  
se, zda je bater-  
ka v dobré kondici,  
popřípadě ji dobijte  
určenou nabíječkou.  
Před jízdou vyzkoušej-  
te, že fungují světlá,  
brzdovka, blinkry  
a klakson. Nezapom-  
eňte na motolékár-  
ničku a podle potřeby  
doplňte náradí, jestli  
jste přes sezonu ně-  
které poztráceli.

# kapitola 3

## ZÁKLADNÍ PRAVIDLA PŘED JÍZDOU

### Motorkář je plnohodnotný účastník provozu

Mysli na to, že i když je motorka menší než většina dalších účastníků silničního provozu, 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. Nejdůležitější je předvídání.

### Aktuální podmínky pro jízdu

Je třeba si uvědomit, 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 prochladnutí vede ke ztrátě citu při řízení. Vůbec neškodí, pokud se před jízdou podíváš na předpověď počasí a podle toho se zařídiš – nebuděš pak nepříjemně překvapený. Na motorce se přece jezdí pro radost a řidič se nikdy nesmí dostat do křeče.



## Jak se uvolnit a být v pohodě

Pokud nejsi v pohodě, vůbec na to nelez! Nervozita, stres, únava nebo prostě 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 nebo jak mě štve šéf, 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.

# kapitola 4

## ZÁKLADNÍ DOVEDNOSTI PŘI ŘÍZENÍ MOTOCYKLU



### Suchá příprava

Nepodceňujte vyzkoušení si motorky „na sucho“. Myslíme tím osahání základních ovládacích prvků ještě předtím, než poprvé vyjedete. Na stojánku si ověřte, zda všechno funguje a je vám za říditky motorky dobře. Osahejte si spojku, plyn a brzdy. Snažte se říditka držet maximálně 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 a je to základní dovednost, kterou je potřeba při jízdě zvládnout.

### Hlavně bez stresu

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. I když existuje tato příručka, nikdy nemůže nahradit poctivý trénink. Nad monitorem počítače se bohužel nikdy jezdit nenaučíte. K uvolnění přispívá i taková drobnost, jako je protažení těla, než na motorku sednete. Procvičení prstů, rukou a nohou vás udrží déle v pohodě.



## 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 motorčky pod sebe“ se překážce vyhnout. A nezapomeňte – platí pravidlo, že vždycky je lepší s motorčkou spadnout než trefit jakoukoliv stojící překážku. Správné směřování pohledu do míst, „kde je volno“, dokáže pomoci i při zdánlivě neřešitelné situaci. Nikdy nesmíte zpanikařit a zafixovat svůj pohled na překážku!



## Jemná motorika a pomalá jízda

Uvědomte si, že svižnou a bezpečnou jízdu na motorce zvládnete pouze v případě, že se jí naučíte správně ovládat v malých rychlostech. V tu dobu na vás nepůsobí tak velké setrvačné síly, které motorčku stabilizují, proto je pomalá jízda náročná na soustředění a správnou koordinaci pohybu.

## Krizové brzdění

Být schopný bezpečně ovládat svoji motorčku při prudkém nebo krizovém brzdění by měla být samozřejmost. Získáte cit pro brzdy, poznáte, kde je limit přilnavosti a jak se motorčka 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. Znovu je ale nutné připomenout, že mnohem bezpečnější je včas a s dostatečným předstihem předvídat než se dostat do situace, kdy budete muset prudce brzdit.



# kapitola 5


## SPRÁVNÉ SMĚŘOVÁNÍ POHLEDU

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

Při jízdě se nedívejte dva metry před motorku, ale daleko před sebe – nikdy ne pod sebe. Oči je třeba zvednout! Budete tak mnohem lépe a s větší časovou rezervou 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

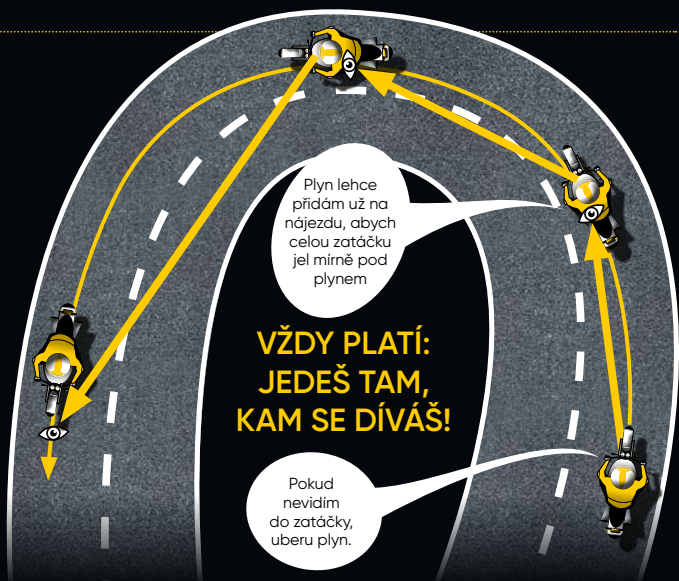
začne najednou zavírat. Pohled co nejvíce dopředu vám rovněž pomůže správně odhadnout rychlost, jakou chcete zatáčku nebo daný úsek silnice projet.



Sledujte místo, kde mizí silnice, ale nekoukejte se před přední kolo! Naopak – oči je třeba zvednout.

### 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 na-směrování motorky k vrcholu zatáčky. Nezapomínejte, že silnice není závodní okruh. Brzděte v čas a nefixujte pohled na brzdáný bod. Koukejte se tam, kam chcete jet.



## Vrchol zatáčky

Pořád platí základní poučka – jedete tam, kam se díváte. Přispědlete oči na apex (vrchol zatáčky), přeneste váhu

do vnitřku a směřujte motorku do zatáčky. Pohled se pohybuje tak daleko, kam jen vidíte. Už v první třetině zatáčky

byste měli trochu přidat plyn, což pomůže správně rozložit váhu, a motorku tím pádem stabilizovat.

## Výjezd

Ve chvíli, kdy si jste stoprocentně jistí, že máte motorku nasměrovanou tam, kam chcete, už koukejte na výjezd ze zatáčky a plynule přidejte 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.



Nesměřovat svůj pohled do protisměru, ale vždy do svého pruhu



## Fixace na bod

Pokud zatáčku přežnete, 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. Věřte gumám, že motorku ve větším náklonu udrží. Moderní pneumatiky snesou mnohem víc, než si kdy dovedete připustit.



# kapitola 6

## POZICE TĚLA PŘI JÍZDĚ NA MOTOCYKLU



### Uvolnění je základ

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



## Jak na zatáčku

Lehce si vyseďte (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 omezování a nebyli jste v křeči. Správné přenesení váhy pomůže projet zatáčku svižně a bezpečně. Všechno závisí na rychlosti, kterou jedete. Nedělejte tak, pokud si rozhazujete motorku. Při klidné turistické jízdě nemá cenu do zatáček vysestat, 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. Je chybu hlavu rovnat tak, aby byla rovnoběžná s horizontem. Nechte ji přirozeně lehce „spadnout“ do zatáčky – pomůže vám to při zatočení.



## Nohy na stupačkách

V zatáčkách je nutné mít špičky na stupačkách, jinak přicházíte o možnost využívat k ovládní motocyklu kotníky. Také se zbytečně omezujete v náklonu, a to může být nebezpečné – polopaticky řečeno, mohlo by vám to i ubrousit špičku boty nebo dokonce „vzít“ nohu pod stupačku! Uprostřed nohy navíc není žádný cit, takže se opírejte v místech, kde končí prsty u nohou.



## Brzdíme a rozjíždíme se

Nedržte řídítka křečovitě, při brzdění se do řídítek nezapírejte, ztratíte tím cit na ovládání páček. Ty nikdy neovládejte všemi prsty! Doporučujeme používat dva, pomáhá to citlivěji dávkovat a budete mít stále oporu v řídítkách. Při prudším rozjezdu se nezapírejte toporně do stupaček, tlak na levou a pravou nohu by nemusel být stejný, motorka by se mohla naklonit, tedy začít zatáčet.

## Koleno na zemi

Mít koleno na zemi je skvělý pocit, ale tato technika jízdy patří hlavně na závodní okruh. Uvědomte si, že dít kolénem o asfalt vás nezrychlí. Funguje jen jako indikátor naklonění motorky. Abyste si dali koleno, musíte jet rychle a sedět na motorce ve správné pozici. Také vás ve volném pohybu nesmí nijak omezovat kombinéza!



# RŮZNÉ MOTORKY, RŮZNÉ POZICE

Jízdní pozice se liší podle druhů motorek:



## Sportovní

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

## Naháče

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





## Choppers

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

## Cestovní, enduro

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



## Skútry

Na skútrech se sedí vzpřímeně, motorky tolik neovládáte kolena (nejsou zde zapřené do nádrže). Díky vztyčené hlavě máte dobrý přehled nad provozem a lehce se zde manipuluje v klidu nižší rychlosti díky nižší váze stroje.

# kapitola 7

## FYZIKA A JEJÍ ZÁKONITOSTI PŘI ŘÍZENÍ

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, setrvačné a odstředivé síly. 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 zabráňuje motorce zatočit, a když potřebujete dostat motorku do náklonu, musíte gyroskop přemoci. Dělá se to přenesením váhy těla a tím změnou těžiště motocyklu a výsledné síly. Je nutné si uvědomit, že síly, které motorka vytváří, nám v mnoha ohledech pomáhají a jsou vlastně podstatou jízdy.



## 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 velmi mírnému pohybu řídítek doleva kolo zatočí doprava. Úplně stejně to funguje na motorce. Protirejd je vhodné používat pouze v případech, že víme ucel k čemu ho chceme použít a ruce zůstanou uvolněné a volně položené na řídítkách. Nikdy do nich nesmíme silově tlačit. Při špatné manipulaci se přirozeně chytáme řídítek a ovlivňujeme směr zatočení předního kola při daném náklonu a hrozí jiné zatáčení, než li požadujeme.

## 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 centralizována, aby negativně neovlivňovala vyvážení motorky. Při nájezdu do zatáčky je naopak váhu těla potřeba přenést do míst, ve kterých vám pomůže.



# kapitola 8

## JAK SPRÁVNĚ POUŽÍVAT BRZDY



**U**mět motorku co nejefektivněji zpomalit patří mezi základní věci, které byste měli zvládat. Spousta motokářů chce mít dvěstěkořovou 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 letišti 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 je na hranici povolené rychlosti, 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.

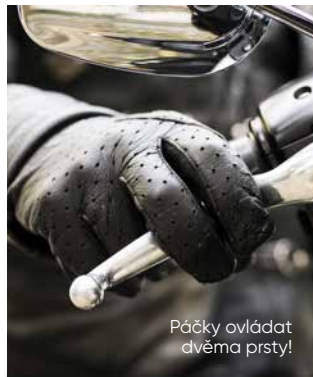
### Dva prsty

Každá motorka se dá v pohodě ubrzdit dvěma prsty. Naučte se je správně používat. Když budete brzdit všema čtyřma, nebudete mít v ruce žádný cit, a když se něco stane, nestáčíte včas pohotově zareagovat. Navíc přijdete o veškerou odezvu od předního kola, uprostřed ruky nemá potřebný cit nikdo. Ruce by měly být



Okamžitá zpětná vazba je klíčová

volné, v loktech mírně pokrčené – nesmíte být v křečci. Díky uvolněným rukám budete moci pořádně dělat drobné korekce říditel. Zafixovat svoji pozici na motorce pomůže obejmouti (stisknutí) nádrže koleny.



Páčky ovládat dvěma prsty!

## Dávkování

Když už budete trénovat, stanovte si pevné referenční body. Rozjedte motorku na 90 km/h a zkuste si k tomu konkrétnímu bodu prudce zabrzdít. 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, choppe-ry) je kvůli jejich geometrii úplně jinak rozložena hmotnost a zadní brzda se používá více. Stejně tak to platí, když vezete spolujezdce, který zadek motorky více zatíží.



## ABS

Počínaje rokem 2016 musí mít všechny motorky nad 125 cm<sup>3</sup> systém ABS, který zabráňuje zablokování kola při prudkém brzdění. Seznamte se s ním, poznejte jeho reakce, nebudete pak ve chvílce 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.



# kapitola 8

## JAK SPRÁVNĚ PROJÍŽDĚT ZATÁČKY V BEZPEČNÉ STOPĚ

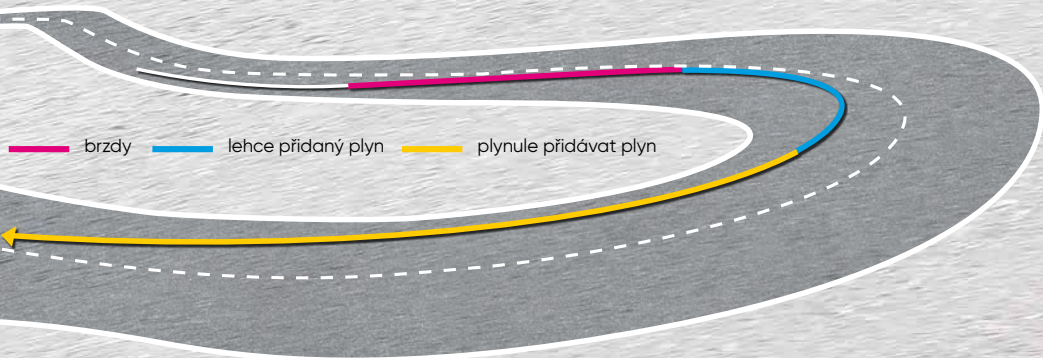


ideální stopa v zatáčce je takový svatý grál všech motorkářů a naprosto klíčová dovednost. Správná stopa totiž určuje jak vaši rychlost, tak i míru bezpečí.

### Vždy bezpečně!


Pravou zatáčku najíždějte co nejvíc vlevo, ve svém pruhu. Připravte se tak na průjezd ideální stopou, kterou vidíte na nákrese. Rychlost, ve kte-

ré budete zatáčku najíždět, řešte včas. Vždycky je lepší si včas podřadit a využít brzdný účinek motoru než na poslední chvíli vzít za brzdy. V zatáčce (v náklonu) se už nebrzdí!



— brzdy — lehce přidání plyn — plynule přidávat plyn





Zmáčk-  
nutí brzdy  
uvnitř zatáčky  
znamená narovnání  
motorky, tedy výjezd mimo  
ideální stopu a s největší  
pravděpodobností náraz do  
překážky nebo přebrždění,  
smyk na přední kolo a pád.  
Nejbezpečnější průjezd je  
ten, kdy máte už při nájezdu  
do zatáčky lehce přidaný  
plyn, což znamená i správně  
rozloženou hmotnost mezi obě  
kola. Neuspěchejte zatočení!  
Obecně se dá říct, že je dobré  
zatáčet o maličko později,  
protože pak vás zatáčka ne-  
pošle do protisměru, proti-  
směru, tak jako v případě kdy  
začnete zatáčet moc brzy. Po-  
kud projíždíte začátku správně  
pod lehce přidaným plynem,  
na výjezdu pak můžete hezky  
plynem otočit a zrychlit.

### Když se utahuje

Utahující se zatáčka je těžká  
věc, ve které pomůže jen  
správné vedení pohledu  
a neuspěchat zatočení. Nikdy  
nepřidávejte plyn, dokud neu-  
vidíte na konec oblouku. Toto  
je velmi častá chyba, kterou  
lidé dělají při jízdě na nezná-  
mé silnici.

Kam nevidím, tak nevetím – 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 preven-  
ce. 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 větší-  
nou zaviněna ztrátou odvahy  
motorkáře.

### Když se něco stane

Pokud už motorku „položíte“,  
uvolněte tělo a svaly a nechte  
se smýkat po silnici. Násilné  
snahy co nejrychleji vstát nebo  
ubrzdit pád rukama přinesou  
už jen další zranění navíc.  
Zákon mluví tak, že motorky by  
měly jezdit při pravém okraji  
vozovky. Krajnice ale může být  
zdrojem problémů (zvlněný  
asfalt, hrboly, nečistoty, štěrky),  
proto vyberte svoji stopu  
s ohledem na to, abyste byli  
v co největším bezpečí  
a měli maximální pře-  
hled o dění před  
sebou. Vždycky sledujte  
okolí.

I jízda po  
neznáme silnici může  
být plynulá. Stačí se sou-  
středit na to, kam silnice vede.  
Dobrou nápovědou můžou  
být stromy podél silnice, které  
ji většinou lemují. Stejně tak  
vám mohou pomoci svodi-  
dla. 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.

# kapitola 10

## SPRÁVNÝ A BEZPEČNÝ POHYB NA SILNICI





## Rychlost

Ostatní účastníci provozu neumí správně odhadnout vaši rychlost. Počítejte s tím hlavně při dojezdech ke křižovatkám nebo k vedlejším silnicím. Mnohdy se před vaši motorku 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 obzvláště potrápít, a to hlavně tím, jak vstupují motorkám do jízdní dráhy. Málokdo si dokáže uvědomit, že zastavit motorku nemusí být pokaždé (hlavně ve městě – šterk, kostky, pruhy) tak snadné jako zastavit automobil.

## Nejezdit u krajnice

Motocykl je na silnici plnohodnotným účastníkem dopravního provozu, proto si držte pevně svůj pruh a nejeďte se strachem pomalu při krajnici. Předejdete tím riziku, že vás někdo ze silnice vystrčí. V levých zatáčkách dejte pozor na to, abyste nebyli nalepení na středové čáře, protože vaše tělo už může vyčuhovat do protisměru, a to bývá hodně nebezpečné!

## Budte aktivní

Celou dobu své vyjížďky buďte aktivní. Nepolevujte v pozornosti, ukazujte se předem autům, která se rozhodnete předjíždět, vyhodnocujte neustále okolní situaci – ano, je to hodně namáhavé, ale „otupět“ za řídky je jedno z největších nebezpečí. Nejeďte často stejnou trasou, to vede ke ztrátě pozornosti, protože budete mít pocit, že vás už nic nemůže překvapit.



## 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.

## 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. Hledejte skulinu, kudy by se dalo projet, záložní plán na vše na co se lze předem připravit. Mějte připravený „záložní plán“. K tomu je potřeba zvládnout správnou techniku pohledu.



## 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 (vpravo i vlevo, čímž vám překříží cestu – odbočovat se nemusí jen na křižovatkách, ale i k nájezdům k domům, před obchody, nebo prostě jen tak – a zapomětlivý řidič může začít odbočování i bez zapnutí blinkru!). 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 nedobrdíte, 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 % motokářů: 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. Bezpečné předjetí je rychlé předjetí. A ještě jedna dobrá rada – nikdy není chyba si předjíždění rozmyslet a počkat na vhodnější dobu... Máte péče motorku a ta má obrovskou výhodu akcelerace!

## 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. Hlavně před předjetým autem nezačněte prudce brzdit!



# kapitola 11

## PSYCHOLOGIE JÍZDY



**S**ebezáchovné reakce, strach nebo nervozita jsou všudypřítomnou překážkou, která vám brání dosáhnout toho čeho chcete. Pánika je něco, co vás pohltí, když se dostanete na svůj osobní limit schopností. Jak z toho ven? Poradíme vám.

### 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 řídítek, 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. Časem mnozí sami poznáte, že velká část potencionálně krizových situací se dá řešit

například i triviálním přidáním plynu – je totiž mnohem lepší se nebezpečí se vyhnout (tedy v tomto případě být před ním), než čekat pasivně, co vám stane. Správné načasování takové reakce je samozřejmě otázkou zkušenosti a praxe.

## Nervozitu nechte doma

Jízda na motorce má být radost. Dokonalá relaxace. Lézt za řídítka 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, užívejte si jízdu a i přesto, že je nutné pečlivě sledovat okolní dění, nebuďte paranoidní.



# kapitola 12

## POPIS NEJBĚŽNĚJŠÍCH CHYB PŘI ŘÍZENÍ

Jde většinou o zafixovaný zlozvyk – špatné brzdění v krízovce, 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. Řídlítka držte co nejmeněji, 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. Dlouhá neuvolněná jízda může navodit křeče (například do nohou) a to je velmi nebezpečný moment!

### 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. Při přidání plynu motorka lépe zatáčí a díky konstrukci pneumatik a obvodovým profilům se nemusíte bát, že by motorka v náklonu při lehce přidání plynu výrazně zrychlovala. Naopak – při mírně přidání plynu pojedete buď stejnou rychlostí, nebo bude stále lehce zpomalovat. Dobrým tréninkem může být jízda na širokém letišti nebo prázdném kruhovém objezdě. Vyzkoušejte si, jak se vaše motorka chová s přidáním plynu, a porovnejte to s momentem, kdy uberete. Uvidíte sami...



Pozor – toto je špatná poloha hlavy. Nesmí být rovnoběžně se silnicí, ale mírně nakloněná do zatáčky!



## 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 manévř. Třeba vás pustí před sebe nebo taky zabrzdí a vy se mu podíváte do kufru skrz páté dveře. Potom se můžete dohadovat, či 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 manévř naplánovat.

## 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 míř než sekundový pohled, jinak se stále věnujte 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, většina lidí 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. Na případné řešení nenadálé situace budeme mít totiž dostatek času.

# kapitola 13

## CO DĚLAT PŘI SMYKU?



**D**ostat na motorce smyk nedá žádnou velkou práci. Stačí k tomu neopatrné 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 vět-

šině případů upadnete. Jsou případy, kdy šikovní 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 automaticky 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 klouzáni chytí a stlačený zadní tlumič vás vyhodí ze sedla. Je velmi těžké v tuhle chvíli správně zareagovat. Podvědomě budete dávat řídítky 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 gyroskopické stability a odstředivých sil sama rovná.

## 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.

## 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.

# kapitola 14

## JÍZDA VE SKUPINĚ VÍCE MOTOREK

### Pomalejší dopředu

Nejpomalejší motorka (jezdec) jede ve skupině vždy jako první.

Buďte ohleduplní a myslete na to, že je potřeba přizpůsobit tempo. Na společné vyjíždce nikdy nezávodíme. 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 neroztrhá. Platí tady pravidlo kolony – ten, kdo dojíždí, jede zpravidla nejrychleji.

### Bezpečný odstup

Během jízdy nesmí být jezdci 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. Časem si stejně přijdete na to, že nejlepší svezení je, když jedou jen dvě motorky.



## 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, smířte se s tím, že se budete muset podřídit a budete se dvojnásob chovat tak, abyste nebyli nebezpeční pro ostatní.

# kapitola 15

## ŘÍZENÍ MOTOCYKLU V DEŠTI



## 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 mnohem 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. Gumy 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 nejvíc (než se silnice opláchne).

## 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. Pomocť si můžete i takovou drobností, jako jsou igelitové rukavice u benzinek, které dokáží zpomalit pronikání vlhkosti.

## Chlad, křeče

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



# kapitola 16

## JÍZDA V NOCI

Jízdy za tmy se není třeba bát, pokud se budete držet osvědčených rad.

### 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 líp 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. Pro případ, že jste si oblečení již pořídili nezoufejte a sáhněte po reflexních vestách případně se dělejí i šle. Ty mají navíc výhodu, že se vám vejdou pod sedadlo a můžete je tak mít vždy při sobě. K zahození nejsou ani proužky na ráfcích, které jsou také často z reflexního materiálu.

### Jak a kam se koukat

Předem si rozmyslete kdy se vrátíte. Nejde o čas, ale zda to bude ještě za dostatečného světla. Jestliže hrozí, že až za tmy, raději než tmavé plexi volte čiré s brýlemi, které následně strčíte do kapsy. Nebo pokud máte místo, vezte 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.



## Pozor na oslnění

Často se může stát, že vlivem oslnění od světel protijedoucího vozidla můžete podvědomě na malou chvíli přivířit oči, nebo je dokonce úplně zavřete. Tím se dostáváte do situace, že absolutně nebudete vědět, kam v tu chvíli jedete. Nesmíte se soustředit na bod před sebou, ale sledujte spíše okolí – oči nikdy nesmí sklouznout pohledem do protijedoucích světel.



## Mám strach ze zvěře

Obavy z toho, že při nočním přejezdu budu mít kolizi se zvěří, jsou jedním z největších strašáků. Přebíhající zvěř je totiž jeden z mála faktorů, které při jízdě řidič nemůže ovlivnit. I tady se vyplatí zvolnit tempo, nejezdit na exponovaných úsecích (typicky lesy) zbytečně rychle a snažit se být ostražitý. Pokud už zvíře potkáte, myslete na to, že vysoká zvěř necouvá. Na nějaké výhybné manévry ale pravděpodobně nebude čas.

## Dejte si pauzu

V noci jsou oči pochopitelně namáhány mnohem více, než je tomu ve dne, proto je nutné dělat častější přestávky. Vyhnete se tak únavě a ztrátě koncentrace, která významně zpomalí reakční čas a může dojít k přirozené nepozornosti. Ta potom nevyhnutelně vede k krizovým situacím, kterým šlo včasnou přestávkou předejít. Dejte si také pozor na zvyšující se intenzitu únavy. Může se zdát, že je to již kousek, ale každý další kilometr je náročnější než ten předešlý.



# závěr

---

**D**ůležitým aspektem jak předcházet nehodám je vnímání rizik a předvídání. Je zapotřebí být stále pozorný a nepřehlížet nebezpečí na silnicích.

Běžná reakční doba soustředěného jezdce je kolem jedné vteřiny. Při rychlosti 90 km/h za tuto dobu ujedeme 25 m.

Problémem je, že z běžného provozu přestáváme být ostražití a mnoho nástrah přehlízíme. K připomenutí a vnímání rizik nám pomůže například aplikace [uemeseprežit.cz](https://uemeseprežit.cz)

Nestrácejte ostražitost, buďte pozorní, předejdete tak včas riziku nehody.

Šťastnou cestu, ať vás jízda na motorce baví a dělá jen samou radost.







## Partneři

