

ŘIDIČOVA KNIHOVNA

**Bezpečná
a defenzivní jízda**

Bezpečná a defenzivní jízda

Řízení motorových vozidel se ve stále sílícím provozu stává čím dál tím více náročnější činností. Většina zvýšených nároků a plná odpovědnost je přitom kladena právě na řidiče – výkonný prvek v obsluze vozidla. Přitom právě lidský faktor má na vznik dopravních nehod největší vliv. Z tohoto úhlu pohledu je zřejmé, že zvýšení bezpečnosti silničního provozu lze zajistit hned několika způsoby, které navzájem působí synergickým efektem. Mezi hlavní způsoby, jak zvyšovat bezpečnost na našich silnicích tak patří:

- **preventivní a represivní opatření**
(Policie ČR a další organizace s osvětovou činností),
- **technický vývoj motorových vozidel, zejména pak bezpečnostních systémů**
(výrobci),
- **stavebně-technický stav pozemních komunikací**
(minimalizace kolizních bodů),
- **zlepšování dovedností a řidičských schopností jednotlivých účastníků silničního provozu směřující k defenzivnímu stylu jízdy.**

Z uvedených možností je tou nejjednodušší a pro každého účastníka silničního provozu dostupnou cestou začít sám u sebe. Všichni máme na vzniku nebezpečných situací svůj větší či menší podíl. Pokud se ovšem naučíme v provozu správně pohybovat a budeme tuto dovednost dále rozvíjet, dojde ke značnému snížení možných rizik a zlepšení našeho vnímání vznikajících situací. Následkem toho lze očekávat výrazné snížení počtu dopravních nehod, usmrčených i hmotných škod. Začít lze navíc okamžitě. Jak na to, vám ukáží následující stránky této příručky.



**Tato dvoustrana
se nezobrazuje,
kompletní příručku
obdržíte
zdarma na školení.**

**Text je chráněn autorským
zákonem a jakákoliv repro-
dukce celého nebo části
textu je bez souhlasu vyda-
vatele zakázána**

Průměrná hodnota tohoto ukazatele v České republice v roce 2008 představuje 6,19 usmrcených osob připadajících na 1000 nehod. Průměrná hodnota tohoto ukazatele se oproti roku 2007 zhoršila o 0,04 bodu.

Tab. 2 – Závažnost nehod vybraných druhů vozidel
(číslo ukazatele představuje počet mrtvých na 1000 nehod)

Druh vozidla	Rok 2006	Rok 2007	Rok 2008
Malý motocykl	12,0	13,3	15,2
Motocykl	41,3	38,7	38,0
Osobní automobil	5,1	6,3	6,9
Nákladní automobil	3,9	5,1	4,2
Autobus	7,0	4,3	4,0
Traktor	2,6	9,6	9,3
Jízdní kolo	18,4	28,1	16,9

Přes 30 % nehod zavinili řidiči věkového rozmezí 25 až 34 let a velkou skupinu tvoří i řidiči věkové skupiny 35 až 44 let. V porovnání s rokem 2007 je registrováno zvýšení počtu usmrcených především u nehod zaviněných řidiči věkové kategorie 25 až 34 let (o 19 %) a v kategorii 35 až 44 let (o 10 %).

V tabulce 3 je uvedeno členění nehod a jejich následků u nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů podle hmotnostních kategorií v průběhu celého roku 2008.

Tab. 3 – Nehody zaviněné řidiči nákladních automobilů a jejich následky

Hmotnostní kategorie	Počet	Usmrceno	Rozdíl počtu usmrcených
do 3,5 tuny	13 106	54	– 14
3,6 až 10 tun	4 633	15	– 9
nad 10 tun	8 588	41	– 14
nezjištěno	514	0	– 6
Celkem	26 841	110	– 43

Nejvíce nehod zavinili řidiči nákladních automobilů kategorie do 3,5 tun (kategorie N1, necelých 49 % z celkového počtu nehod) a na jimi zaviněné nehody připadá nejvíce usmrcených (54 osob, tj. 49 % z celkového počtu). Počet usmrcených byl nižší u všech kategorií nákladních vozidel.

Hlavní příčina, nesprávný způsob jízdy, se podílí téměř na 63 % nehod zaviněných řidiči motorových vozidel. Dalších více jak 19 % nehod připadá na nedání přednosti v jízdě, téměř 16 % nehod připadá na nepřiměřenou rychlost jízdy a 2 % nehod zavinili řidiči z důvodu nesprávného předjíždění. Nejvíce usmrcených osob připadá na nehody zaviněné z důvodu nepřiměřené rychlosti jízdy (432 osob), tj. bezmála polovina z následků nehod řidičů motorových vozidel.

Deset nejtragičtějších příčin nehod v roce 2008

	Počet mrtvých
1. Nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	184
2. Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	117
3. Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	89
4. Vjetí do protisměru	75
5. Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	61
6. Nedání přednosti upravené dopr. značkou "Dej přednost...."	47
7. Kolize s protijedoucím vozidlem při předjíždění	44
8. Neovládnutí řízení vozidla	37
9. Jiný druh nepřiměřené rychlosti	37
10. Nedání přednosti upravené dopr. značkou "Stůj, dej přednost..."	24

Více usmrcených je registrováno pouze u hlavní příčiny nedání přednosti v jízdě (o 13,2 %) a nesprávného předjíždění (o 3,0 %). Zvláště velmi výrazné relativní zvýšení počtu usmrcených osob v kategorii nesprávné předjíždění charakterizuje agresivitu některých řidičů motorových vozidel. Nezávažnější následky stále mají nehody zaviněné z titulu nepřiměřené rychlosti jízdy, neboť v průměru při každé necelé 54. nehodě došlo k usmrcení zúčastněné osoby.

**Tato dvoustrana
se nezobrazuje,
kompletní příručku
obdržíte
zdarma na školení.**

**Text je chráněn autorským
zákonem a jakákoliv repro-
dukce celého nebo části
textu je bez souhlasu vyda-
vatele zakázána**

provozu. To znamená více přemýšlet a sledovat ostatní. Příkladné chování tak představuje přibrzdění a poskytnutí více prostoru pro manévr jiného řidiče. Rovněž na toto místo patří včasná signalizace našich úmyslů a mnohdy i provádění úkonů, které dopravní předpisy výslovně nevyžadují, ale pomohou k bezpečnému zvládnutí aktuální situace.

Vnímání a předvídavý způsob jízdy

Předvídavý způsob jízdy znamená, že řidič plně koncentruje svou pozornost na to, co se v dopravní situaci, ve které se právě pohybuje, může stát – předvídá, co nastane. Díky tomu může s předstihem ovlivňovat své chování a značným způsobem snížit riziko vzniku dopravní nehody.

Základním kamenem předvídavého způsobu jízdy je vnímání. Zrakovým vnímáním získává řidič informace o dopravní situaci i o situaci vlastního vozidla. Zrakem tak přejímá většinu podnětů. Pro bezpečnou jízdu je ovšem důležité nejen dobře vidět, ale také správně pochopit to, co vidíme. Rychlost zrakového vjemu může být ovlivněna řadou okolností – stupněm pozornosti, pamětí a zkušeností, rozsahem zorného pole, zdravotním stavem, únavou nebo alkoholem a návykovými látkami.

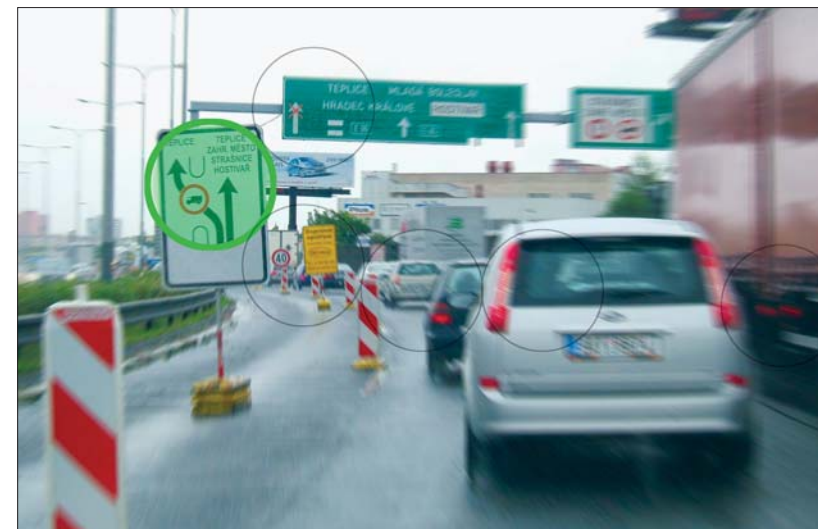
Pro zachování dobrého vnímání i při delších jízdách, je důležité dbát na optimální polohu sezení, jízdu prokládat přestávkami a přestávky vyplnit vhodnou činností, která snižuje únavu za volantem – fyzická aktivita na čerstvém vzduchu, lehké občerstvení apod. **Nepodceňujte význam bezpečnostních přestávek! Po čtyřhodinové jízdě řidič reaguje jen s poloviční rychlostí, než s jakou reagoval na stejné podněty při zahájení jízdy.**

Dobu potřebnou pro zpracování podnětů je možné zkrátit, pokud ji přijme cvičené oko, které vnímá ve dvou odlišných oblastech. První je oblast ostrého vidění, tzv. centrální oblast, ve které vidíme ostře a v plných barvách. Zorné pole v této oblasti je ovšem velmi úzké, zpravidla jen několik stupňů. Druhou oblastí je tzv. periferní vidění, jehož zorný úhel je velmi široký, ale oko má v této oblasti spíše charakter radaru. Dobře zjišťuje pohyb, horší je to s detaily i rozlišením barev. Pro řidiče je i toto pole velmi důležité.

Zorné pole – centrální oblast

Pokud chce řidič dobře vnímat informace z centrální oblasti zorného pole, musí neustále měnit směr pohledu. Není správné upřeně pozorovat situaci jen úzkou částí zorného pole ve směru před vozidlem, ale pohledem propátrávat vše i okolí vozovky. Jestliže se zaměříme jen na jedno místo, může dojít i ke změně směru jízdy. Oči řidiče musí být vždy v pohybu a nesmějí dlouho ustrnout na jednom místě. Je nutné sledovat zejména pohyblivé cíle, vidět podrobnosti jako je třeba pohyb ruky cyklisty, vychylující se přední kola předjížděného vozidla nebo nohy chodce v průhledu pod stojícím autobusem.

Lidské oko navíc pracuje jako řídicí systém, a proto vždy jedeme ve směru, do kterého je nasměrován pohled. Proto je důležité hlavní část pohledu udržovat ve správném směru. Na přímých úsecích to znamená dívat se přímo a orientovat se podle pravého okraje vozovky. Při jízdě v zatáčkách se díváme vždy po směru průběhu zatáčky a na pravý okraj vozovky.



Oblast ostrého vidění lidského oka je pouze v rozsahu několika málo stupňů. Na obrázku ji znázorňuje zelená kružnice. V této oblasti řidič vnímá všechny informace. Vnější část kružnice vnímá neostře – periferním viděním. I tyto informace jsou velmi důležité. Pomocí periferního vidění udržuje řidič vozidlo v jízdním pruhu mezi dopravním značením a vpravo jedoucím kamionem, udržuje odstup od vpředu jedoucího vozidla a vnímá případné rozsvícení brzdových světel i změnu směru jízdy ostatních vozidel. Pokud svůj pohled zaměříte na kteroukoli z kružnic, dobře vnímáte objekty v jejím středu. Omezení rychlosti na 40 km/h budete vnímat až při pohledu na kružnici ostrého vidění, ve které je značka umístěna. Do té doby číselky nevnímáte. Proto je důležité měnit směr pohledu a očima propátrávat okolí.

**Tato dvoustrana
se nezobrazuje,
kompletní příručku
obdržíte
zdarma na školení.**

**Text je chráněn autorským
zákonem a jakákoliv repro-
dukce celého nebo části
textu je bez souhlasu vyda-
vatele zakázána**

Předvídání, rozhodování a reakce na vzniklou situaci

Řidičskou předvídavostí se označuje schopnost správně odhadnout vývoj dopravní situace.

Nejlepší řidiči mají vyvinut vysoký stupeň dopravní představivosti a předvídavosti – stupeň vyhodnocování informací z provozu. Vidí a myslí dopředu. Předcházejí tak obtížím ještě dříve, než do nich přijdou. O získání takové představivosti a předvídavosti se musí snažit každý řidič. Úroveň předvídavosti je ovlivňována náročností situace. Výzkumy je potvrzeno, že v náročných situacích funguje předvídavost velmi dobře. Pokud však řidič projíždí relativně klidnými úseky, schopnost předvídat možnou situaci bývá snížena podhodnocením situace (křižovatky, kde je příjezd jiných vozidel méně pravděpodobný).

Rozhodování řidiče při řízení je z velké míry ovlivňováno nejen jeho charakterem a způsobem jednání, ale také znalostí a dřívější zkušeností. Rozhodnutí o následném chování je komplexem vnímání různých vnějších podmínek. Protože v silničním provozu je přicházejících informací veliké množství, řidič není schopen je všechny využít a své rozhodnutí opírá pouze o několik základních signálů. Zkušenosti a řidičská praxe tak ve správném rozhodování na silnici hrají velmi důležitou roli.

V hodnocení dopravního chování řidičů a jejich reakcích se mluví o dvou základních formách – chování přizpůsobeném a nepřizpůsobeném. V případě přizpůsobeného chování řidič na vzniklé situace reaguje správně. Charakteristickým znakem způsobilého, zkušeného a rozváženého řidiče je, že umí správně předvídat změny a hodnotit svoje schopnosti jejich zvládnutí.

Do nepřizpůsobeného chování patří zkratové reakce, prodloužené reakce na situaci a reakce vyplývající z rozporu mezi očekáváním často se opakujícího stereotypního podnětu v jízdní dráze, který se neobjevil. Zkratové reakce jsou založeny na instinktivním jednání a nebývají proto vhodné pro řešení dopravních situací. Chybí jim správné hodnocení všech přichozích informací a schopností řidiče. I když přicházejí velmi rychle k dané situaci jsou nepřiměřené. Typické jsou pro špatné řidiče, kteří podléhají afektivním stavům a v dopravě často vedou ke smrtelným úrazům. Stejně nebezpečný může být úlek. Ochromen z úleku může trvat i celé minuty a rovněž může vyvolat poruchy v jednání. Prodloužené reakce se velmi často objevují na začátku řidičského života, ale i při únavě nebo při myšlení na něco jiného než na podněty přicházející z dopravní situace.

Defenzivní styl jízdy

Na vzniku dopravních nehod se téměř z 85 % podílí špatné jízdní chování řidiče. Pokud vezmeme v úvahu všechny kapitoly, které byly uvedeny v textu výše, je jediným možným řešením jak snížit dopravní nehodovost a zvýšit bezpečnost na silnicích skloubit vše v jeden celek. Pokud jako řidiči budeme dbát na pravidla silničního provozu, správně vyhodnocovat informace, předvídat a vhodně reagovat, budeme jezdit bezpečně. Pokud k tomu všemu přidáme ještě zdrženlivost a svůj jízdní styl vyvážíme tak, aby naše jízda byla co nejvíce rovnoměrná bez zbytečného brzdění a akcelerace, začneme jezdit defenzivně.

Defenzivní řidič jezdí zdrženlivě a pozorně, takže je kdykoli připraven na nepředvídané události a dokáže na ně vhodně reagovat. Aby předešel dopravní nehodě, dá raději přednost rizikově jednajícímu účastníku silničního provozu, i když ji má sám. Jednoduše řečeno, defenzivní řidič se nikam necpe a zbytečně nepospíchá. To ovšem neznamená, že jezdí pomalu a zdržuje.

Defenzivní styl jízdy nepomáhá jen v předcházení dopravním nehodám, ale vede i k rovnoměrnějšímu průběhu jízdy bez zbytečně intenzivního brzdění a zrychlování. Tím dochází k úspoře pohonných hmot, zvyšuje se průměrná rychlost jízdy a v neposlední řadě je značně chráněna i psychika řidiče. Přeneseně lze tak tvrdit, že ten, kdo defenzivnímu stylu jízdy přivykne, zároveň získá životní klid.



**Tato dvoustrana
se nezobrazuje,
kompletní příručku
obdržíte
zdarma na školení.**

**Text je chráněn autorským
zákonem a jakákoliv repro-
dukce celého nebo části
textu je bez souhlasu vyda-
vatele zakázána**

Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce nebo jiným způsobem při řízení vozidla odměňuje Policie ČR třemi body a blokovou pokutou ve výši 1 000 Kč. Ve správním řízení je to 1 500 - 2 500 Kč.

Pravidlo ZIP

Od roku 2000 u nás po vzoru západních zemí platí tzv. pravidlo zipu, které určuje, že se v případě zúžení vícepruhové komunikace mají auta řadit za sebe střídavě z obou pruhů. Pravidlo jistě více než užitečné, protože zrychluje dopravu v kritických místech. Naši řidiči se však s několikakilometrovým předstihem doslova cpou do jediného, průběžného pruhu, který se v důsledku toho plíží krokem. Pár „odvážlivců“, kteří se snaží využít i náhle prázdný jízdní pruh a dojíždějí až k samému zúžení, pak čelí otevřenému nepřátelství těch pomalejších. Nedělají přitom nic špatného – dodržují jen pravidla silničního provozu. Nezapomínejte na toto pravidlo a dodržujte jej! Když nic jiného, ušetříte si vlastní nervy.

Překračování maximální povolené rychlosti

Infrastruktura, dopravní značení a signalizace jsou koncipovány tak, aby řidičům nabídly jízdu bez rizika, ale to jen v případě, že jsou respektovány maximální povolené rychlosti. Pokud jsou překračovány, řidiči se vystavují hned několika rizikům. Vůz se stává méně ovladatelným. Při nadměrné rychlosti je mnohem těžší ovládat vozidlo a měnit jeho jízdní dráhu. Zvláště se snižuje přilnavost kol. Někdy stačí jen pár km/h nad rychlostní limit k tomu, aby v zatáčce vozidlo sjelo z cesty. Pokud je odstředivá síla větší než přilnavost, vozidlo se ve své jízdní dráze neudrží a vyjede ze silnice. Pro zmenšení odstředivé síly stačí snížit rychlost vozidla.

Proto je nezbytné často kontrolovat tachometr. Oproti našemu vnímání je ukazatel rychlosti naprosto přesný měřicí nástroj. Naopak odhad rychlosti podle ubíhající krajiny a hluku motoru bývá velmi zkreslen šířkou silnice, návyky a vžitými postupy (např. zvyk jezdit rychle snižuje reálné vnímání vyšší rychlosti) atd.

Dodržování maximální povolené rychlosti má zásadní význam zejména v obci. Dodržování 50 km/h zachrání 3x více lidí oproti rychlosti 60 km/h. Nehoda v nižší rychlosti zvyšuje šanci na přežití a prokazatelně snižuje riziko smrti pro

zranitelné účastníky silničního provozu. Ohleduplná jízda a dodržování 50 km/h pomáhá vytvořit bezpečné prostředí v obci. Při nižší rychlosti se značně zkracuje i dráha potřebná pro zastavení vozidla, při 60 km/h se prodlužuje dráha zastavení o 9 m oproti 50 km/h (osobní automobil).

Přejetě dítě nebo skupinka chodců, hromadná nehoda na dálnici, tříštění skla, borcení plechů a nárek zraněných, to jsou všechno okamžiky, které se z lidské paměti hned tak nevytráť. Pokud vás zranění nebo smrt nezpomalí, vězte, že dle § 22 zákona č. 200/1990 Sb. o přestupcích vám přísluší za překročení maximální povolené rychlosti následující tresty:

- 2 body a pokuta 1 000 Kč v blokovém řízení (1 500 - 2 500 Kč ve správním řízení) při překročení nejvyšší povolené rychlosti o méně než 20 km/h v obci nebo o méně než 30 km/h mimo obec,
- 3 body, pokuta 2 500 Kč v blokovém řízení (2 500 - 5 000 Kč ve správním řízení) a 1 až 6 měsíců bez řidičáku spácháte-li přestupek 2 a vícekrát v jednom roce při překročení nejvyšší povolené rychlosti o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec,
- 5 bodů, pokuta 5 000 - 10 000 Kč ve správním řízení a 6 měsíců až 1 rok bez řidičáku při překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec.

Pokud jste profesionální řidič a bude vám udělen zákaz činnosti, jak užíváte vlastní rodinu?

Bezpečný odstup od vpředu jedoucích vozidel

Druhou nejčastější příčinou dopravních nehod po nevěnování se řízení je nedodržování bezpečné vzdálenosti za vozidlem. Vozidla by měla mezi sebou udržovat vzdálenost, kterou urazí při dané rychlosti za dvě sekundy, což je při rychlosti 50 km/h – 28 m, 90 km/h – 50 m, 130 km/h – 72 m. Toto tzv. pravidlo dvou sekund umožňuje řidiči velmi snadno tuto vzdálenost kontrolovat. Nemusí sledovat těžko měřitelnou vzdálenost v metrech. Naučte se odhadovat a udržovat bezpečnostní dvousekundovou vzdálenost od vozidla jedoucího před vámi. Tento čas totiž potřebujete pro okamžité rozhodování, jaký manévr provedete.

**Tato dvoustrana
se nezobrazuje,
kompletní příručku
obdržíte
zdarma na školení.**

**Text je chráněn autorským
zákonem a jakákoliv repro-
dukce celého nebo části
textu je bez souhlasu vyda-
vatele zakázána**

Desatero mladšího řidiče

Dopravní výzkumy stále ukazují, že u skupiny řidičů do 25 let se častěji vyskytuje tendence k impulzivnímu, asociálnímu chování a nepodřizování se autoritě. Rizikovými faktory jsou i emoční nestabilita včetně obtíží při snášení napětí a frustrace, přeceňování vlastních schopností, častější podstupování rizika a potřeba vyniknout např. nepřiměřenou rychlostí nebo nebezpečnými manévry. Pokud patříte do této skupiny, mějte na paměti následujících deset bodů, které vám pomohou snížit riziko vzniku zaviněné dopravní nehody:

1. Buďte ohleduplní ke každému řidiči a chodci.
2. Nevynucujte si přednost na křižovatkách.
3. Jezděte přiměřenou rychlostí, příliš nespěchejte. Mějte na paměti rčení „Spěchej pomalu“ a nevystavujte se tak zbytečnému riziku pro zdánlivý časový zisk.
4. Dodržujte bezpečnou vzdálenost od vpředu jedoucího vozidla.
5. V noci zpomalte a soustředte se na řízení.
6. Před vrcholem stoupání a v zatáčkách se držte svého jízdního pruhu. Nevýjíždějte z pravé poloviny vozovky.
7. Správně využívejte jízdních pruhů, včas se zařazujte a signalizujte svůj záměr odbočit.
8. Neřidte vozidlo v emočním rozrušení.
9. Jedná-li někdo v silničním provozu nepřiměřeně, neuplatňujte odvetné chování.
10. Při jízdě se častěji dívejte i do zpětného zrcátka.

Desatero staršího řidiče

Vlivem stárnutí lidského organismu se snižuje rychlost procesů vnímání, rozhodování a reagování. Častěji se rovněž projevuje únava a úbytek některých fyziologických funkcí. Pokud patříte do skupiny řidičů s věkem nad 60 let, mějte vždy na paměti následujících deset bodů, které zvýší vaši bezpečnost při jízdě motorovými vozidly:

1. Před jízdou se dostatečně vyspěte a za volant usedejte odpočatí.
2. Nevýjíždějte v pro vás neobvyklou noční nebo časné ranní hodinu.
3. Přestávky při jízdě si dopřávejte častěji, zejména při delších jízdách. Spojujte je vždy s lehkým aktivním odpočinkem (procházka, cvičení).
4. Vyhýbejte se řízení v hustém provozu dopravních špiček.
5. Vyhýbejte se přehnaným požadavkům na jízdní výkony (namáhavé jízdy v noci nebo příliš dlouhé jízdy).
6. Při odbočování a otáčení nezapomínejte na včasnou a správnou signalizaci vámi zamýšleného manévru.
7. Zvláštní opatrnosti je zapotřebí při projíždění křižovatkami, obzvláště pokud odbočujete vlevo.
8. Dbejte na včasné a správné zařazení do jízdních pruhů před křižovatkou.
9. Pozorně sledujte dopravní značky, zejména značky „Dej přednost v jízdě!“ a „Stůj, dej přednost v jízdě!“. Před vjezdem na hlavní silnici je třeba se vždy opakovaně přesvědčit, že do ní můžete bezpečně vyjet.
10. Snažte se včasným vnímáním získat předstih pro reakci v požadovaném čase.

**Tato dvoustrana
se nezobrazuje,
kompletní příručku
obdržíte
zdarma na školení.**

**Text je chráněn autorským
zákonem a jakákoliv repro-
dukce celého nebo části
textu je bez souhlasu vyda-
vatele zakázána**

18. I když se snažíte vyvarovat se chyb, počítejte s prohřešky druhých. Jen tak dojedete celí a zdraví do cíle své cesty, ke svým rodinám a přátelům.
19. V roce 2007 zemřelo na českých silnicích přes 1 100 lidí. Oproti roku 2006 byl zaznamenán nárůst o 154 mrtvých, tj. téměř o 20 %. Nesnažte se o zvyšování této nepříznivé statistiky.
20. Mezi hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel patří nevěnování plné pozornosti řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání, vyhýbání se bez dostatečného odstupu, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, neovladnutí řízení vozidla a vjetí do protisměru.



Tipy pro defenzivní jízdu

1. Zůstaňte ostražití

- Neřidte pod vlivem alkoholu nebo drog. Alkohol zpomaluje reakční dobu, zhoršuje rozlišovací a rozpoznávací schopnosti a ovlivňuje především vaše úvahy a odhad vzdálenosti a rychlosti ostatních vozidel.
- Přečtěte si příbalové letáky u používaných léků. Zkonzultujte se svým lékařem, zda-li a jak mohou léky na předpis či volně prodejně léky ovlivnit vaši schopnost řídit motorová vozidla.
- Nenechte se za volantem unášet emocemi, a to jak pozitivními, tak i negativními.
- Neřidte, pokud jste unaveni. Když začínáte únavu cítit, zastavte, zacvičte si, nadechněte se vzduchu nebo se občerstvěte.

2. Dodržujte dopravní předpisy

- Nikdy nepřekračujte zákonem nebo místní úpravou povolenou maximální rychlost. Za zhoršených podmínek (snížená viditelnost, déšť, mlha, sněžení, náledí) snižte rychlost jízdy pod hodnoty povoleného maxima tak, abyste byli schopni vždy včas a bezpečně zastavit vozidlo.
- Dodržujte bezpečnou vzdálenost mezi vozidly! Obecně lze za bezpečnou vzdálenost považovat rozestup odpovídající minimálně 2 vteřinám mezi předním vaším vozem a zadním vozem jedoucím před vámi. Přidejte jednu vteřinu v případě jakéhokoli zhoršení ideálních podmínek (suchá vozovka, velmi dobrá viditelnost).
- Jezděte vždy jen tak rychle, abyste se nedostali vy ani vámi řízené vozidlo až k limitu svých nebo fyzikálních možností.
- Nejezďte rychle v případech, kdy nemáte dostatečný rozhled, a už vůbec ne, pokud např. do zatáčky nevidíte a nevíte, co se děje v ní a za ní.
- Každou cestu si předem dobře naplánujte. Při plánování jízdy počítejte s dostatečnou časovou rezervou. Pospíchejte pomalu – život máte jen jeden.

**Tato dvoustrana
se nezobrazuje,
kompletní příručku
obdržíte
zdarma na školení.**

**Text je chráněn autorským
zákonem a jakákoliv repro-
dukce celého nebo části
textu je bez souhlasu vyda-
vatele zakázána**

Seznam použité literatury:

- Účastnické materiály pro trénink a školení řidičů motorových vozidel v rámci projektu „ECODrive – hospodárně a bezpečně na silnici“ společnosti CE Solutions, Praha 2008
- Kolektiv autorů: Trainerhandbuch EU-Berufskraftfahrer Weiterbildung LKW, Verlag Heinrich Vogel, München 2007
- Havlík Karel: Psychologie pro řidiče, Portál, Praha 2005
- Evans Leonard: Traffic Safety, Science Serving Society, Bloomfield Hills 2004
- Kolektiv autorů: Učebnice pro autoškoly C, D, T, Naše vojsko, Praha 1992

A dále internetové stránky:

www.ecodrive.cz
www.ibesip.cz
www.bosch.cz
www.mvcr.cz
www.mdcr.cz
www.cdv.cz
www.mercedes-benz.cz

WWW.PRODOPRAVCE.CZ