



„Přestože reakce za volantem provádíme ve zlomku vteřiny a jsou tedy hodně instinktivní, zmíněná „přípravenost“ se přece jen pozná,“ říká autorka tohoto textu.



NEBOJTE SE (ŠKOLY) SMYKU

Víte, co udělá vaše auto, když kola ztratí kontakt se silnicí? A co je ještě důležitější – víte, co uděláte vy? Zajedte si to vyzkoušet nanečisto.

TEXT: VIOLA PROCHÁZKOVÁ

Někákým kurzem bezpečné jízdy neboli školou smyku by si měl podle mého projít každý, kdo má v plánu jezdit častěji než o dušičkách na hrob do sousední vsi. Kurzy většinou pořádají polygony, které pro ně mají instruktory a potřebné vybavení, méně často autoškoly a někdy i samotné automobilky. Automobilka Suzuki uspořádala na polygonu v Mostě školu smyku určenou dokonce pouze pro ženy-řidičky, což mi přijde jako báječný nápad. Málokterá žena za volantem oplývá sebevědomím a dámská společnost na kurzu pomůže k uvolněnějším pocitům.

UMÍTE SI SPRÁVNĚ SEDNOUT?

Po ranní kávě začínáme trochou teorie. Ani tu není špatné si osvěžit, zejména když některá pravidla od časů našich autoškol doznala změn. Obzvláštní pozornost věnuje instruktor pozici za volantem, zřejmě se mu sezení některých z nás nepozdávalo už při příjezdu. Takže opěradlo téměř svise, žádné polehávání! Když naplno sešlápnu brzdu, koleno by pořád nemělo být úplně propnuté, tak budu mít v noze při brzdění nejvíc síly. Mírně pokřčené musejí být i ruce na volant, pokud se naplno zapřu do sedačky. Něco málo si povíme také o pneumatikách, brzdě dráze, reakčním čase a o tom, jak i maličký

rozdíl v rychlosti může znamenat u přechodu pro chodce rozdíl mezi „ubrzdím“ a „neubrzdím“. A přesně to si už za chvíli vyzkoušíme v praxi.

NA SUCHU I NA MOKRU

První disciplínou praktické části bude právě nouzové brzdění. Zadání je jednoduché – rozjet se na určenou rychlost a na povel instruktora (každá z nás má v autě vysílačku) naplno sešlápnu brzdu, v případě manuálu rovnou i spojku. To aby se nám celý systém nevyplnul a nepřestal fungovat třeba posilovač brzd nebo řízení. Do vysílačky instruktor hlásí nájezdovou rychlost, rychlost po 25 metrech



Komunikace mezi instruktorem a řidičem je během kurzu zajištěna skrze vysílačky



Polygon i terén zvládají vozy Suzuki se standardní výbavou



a celkovou brzdovou dráhu. A rovnou nás peskuje za příliš slabé brzdění – je zajímavé, kolik účastnic má zábrany pořádně dupnout na brzdu – křečovitě držení volantu, ale i malou nájezdovou rychlost, která nám neumožní situaci dobře vyzkoušet. Potom všechno zkusíme znovu a znovu, vyšší rychlostí, na kluzné ploše i na mokré vozovce.

Dále je na řadě smyk přední nápravy neboli smyk nedotáčivý. Pokud netušíte, představte si situaci, kdy točíte volantem, ale auto nezatačí a místo toho pokračuje dál ze zatáčky ven. Potkat vás to může na sněhu či náledí, ale i na mokré silnici, když vjedete do zatáčky rychleji, než by bylo zdravé. Tréninkové stanoviště má podobu kopce dolů zakončeného levotočivou zatáčkou s kluzkým povrchem, a abychom to měly zajímavější, ještě nám na silnici pustí vodu. Dostáváme i pokyny, co dělat: volant držet ve směru jízdy, sundat nohu z plynu a sešlápnu spojku, mírně dobrzďovat, po získání přilnavosti se zase rozjet. Opět



Do mosteckého tréninkového areálu se dostavilo něco přes čtyřicet účastnic ze všech koutů republiky. Skupinka to byla pestrá – nejstarší dáme bylo 78 let, nejmladší osmnáctiletá si právě dodělala řidičák.

začínáme s nízkou rychlostí a postupně ji zvyšujeme, nakonec se přidá vodní překážka, které se musíme vyhnout. Občas samozřejmě někdo vyletí ze silnice, ale to patří k věci a úniková zóna je přesně pro tento účel dostatečně široká.

BRZDIT, ČI NEBRZDIT?

Ještě větší zábava čeká na třetím stanovišti, kde budeme trénovat smyk přetáčivý. Jak název napovídá, auto při něm naopak zatačí až příliš, takže vás takřikajíc předběhne vlastní zadek. Zvládnout přetáčivý smyk je těžší, protože žádoucí reakce jde proti přirozeným instinktům – brzdit je nežádoucí a volantem je třeba točit na opačnou stranu, než chcete jet. Rovněž je těžší ho nasimulovat, takže si musíme pomoci kyvnou deskou, která při průjezdu cukne zadní polovinou auta. Teď teprve začne tanec. Někdo zůstane s autem stát tam, kam ho deska odmrštila, někdo se roztočí, někdo se jen divoce zavlní, ale odjede správným směrem. Tady jsme se asi zapotily nejvíc.

Poslední disciplína bude rychlý vyhybací manévř neboli losí test, jehož cílem je rychle se vyhnout a zase se rychle vrátit do svého jízdního pruhu. Třeba

JEDINÉ LIMITY JSOU V NAŠICH HLAVÁCH

když vám do silnice vběhne dítě... Při takovém rychlém vyhybání je důležité nešlapat na brzdu, neboť přední kola potřebujeme na co nejpřesnější zatáčení. Pokud budou muset zároveň i brzdit, nejenže nebudou přesně zatáčet, ale může se odlehčit zad auta, a dostaneme smyk. Jako vždy si manévř zkusíme napřed pomalu a pak rychleji. Líbí se mi, jak krátká doba stačila, aby řidičky získaly za volantem sebevědomí. Přisahal bych, že teď vodí svá auta mnohem suverénněji než na začátku. Instruktor nemá k jejich výkonům téměř žádné výhrady.

Z ASFALTU DO PRACHU

Po obědě zůstávají jen auta, která si troufnou na lehký offroad, poslední část programu totiž představuje jízda v terénu. Areál plný kopečků, travnatých plácků a nebezpečných cest se nachází hned v sousedství a máme štěstí, že už dlouho nepršelo, takže nezapadneme do bahna. Nejprve jsme si projely trasu s instruktorem pouze jako spolujezdkyně, abychom se přesvědčily, že auta nástrahy zvládnou bez ztráty kytičky. Jediné limity jsou v našich hlavách. V druhém kole vyrazíme na trasu první odvážné řidičky s instruktorem po boku, za chvíli už dámy jezdí samy pouze s vysílačkou. Ty, které před chvílí zvažovaly, zda poslední disciplínu radši nevzdají, teď září hrdostí a nadšením. Zjistily, že jejich auto dokáže věci, na které by do té chvíle ani nepomyslely. A k tomu překonaly vlastní strach – to je pocit k nezaplacení. ■