

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ZÁKLADNÍ ZÁSADY JÍZDY NA MOTOCYKLU
V SILNIČNÍM PROVOZU**

Autor práce: Ondřej Mašl, DiS.

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Ing. Karel Machulda

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2017

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Karlu Machuldovi za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

MAŠL, O. *Základní zásady jízdy na motocyklu v silničním provozu : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2017. 78 s.
Vedoucí bakalářské práce : Ing. Karel Machulda

Klíčová slova: motocykly, základní zásady, bezpečná jízda, výbava motocyklisty, defenzivní způsob jízdy

Bakalářská práce (dále jen „**práce**“) po stránce věcné rámcově objasňuje vybrané aspekty základních zásad při jízdě na motocyklu. Práce je rozdělena na teoretickou a empirickou část. Teoretická část je věnována rozdělení motocyklů dle typů a řídičských oprávnění. Dále pojednává o technické způsobilosti a nezpůsobilosti a osvětluje problematiku častých prohřešků při přestavbě motocyklu. Současně práce osvětluje problematiku motocyklového oblečení a další výbavy nezbytné pro bezpečnou jízdu na pozemních komunikacích. Práce také teoreticky přibližuje a vysvětluje v několika kapitolách správnou techniku při manipulaci s motocyklem a bezpečné zásady při jízdě na něm. Empirická část využívá výzkumnou techniku řízených rozhovorů, které společně s kazuistikami poukazují na nejčastější chyby a prohřešky řidičů motocyklů. Na základě vyhodnocení teoretických a praktických poznatků je navrženo řešení, jak se těmto chybám vyvarovat.

ABSTRACT

MAŠL, O. Basic Rules to Drive a Motorcycle in Road Traffic : *Bachelor thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2017. 78 p. Supervisor : Ing. Karel Machulda.

Key words: motorbikes, basic principles, safe ride, biker's gear, defensive riding method

The bachelor paper deals with the issue of chosen aspects of the motorbike riding basic principles. The bachelor paper is divided into the theoretical part and the empirical part. The theoretical part deals with motorbikes sorting by its types and driving licences. It deals with the issue of technical qualification or non-qualification and common offences against law during motorbike reconstructions. The paper clarifies issues of motorbike clothing and other gear necessary for safe riding and theoretically explains the right technique of handling the motorbike and safety rules of riding. The empirical part of the paper uses research technique of controlled interview and case studies which explain the most common riding mistakes and law offences of bikers. According to the evaluation of theoretical and practical knowledge there is suggested a solution how to eliminate the most common riding mistakes.

Obsah

Úvod	8
1 Cíl a metodika bakalářské práce	9
2 Typy motocyklů	11
2.1 Rozdělení motocyklů dle řídičského oprávnění	13
3 Podmínky provozu na pozemních komunikacích	15
3.1 Technická způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích	15
3.2 Technická nezpůsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích.....	16
3.3 Nejčastější prohřešky při individuální přestavbě motocyklu	17
4 Péče o motocykl	18
4.1 Čistění motocyklu.....	18
4.2 Zazimování	19
4.3 Znovuvedení motocyklu do provozu.....	21
5 Výbava motocyklisty	22
5.1 Přilba	22
5.2 Kombinéza.....	24
5.3 Rukavice	27
5.4 Boty	28
5.5 Výbava do deště	29
5.6 Výbava do zimy.....	30
5.7 Doplnky	31
5.8 Čistění a údržba	32
6 Základní zásady bezpečné jízdy	35
6.1 Úkony před jízdou	35
6.1.1 Kontrola motocyklu	35
6.1.2 Kontrola motocyklisty.....	38
6.2 Manipulace s motocyklem.....	39

6.3	Pozice na motocyklu	41
6.4	Pohled na motocyklu	42
6.5	Pomalá jízda	42
6.6	Jízda při vyšší rychlosti	45
6.6.1	Průjezd zatáčkou	46
6.6.2	Brzdění	48
6.6.3	Krizové situace	50
6.6.4	Jízda v dešti	51
6.6.5	Jízda se spolujezdcem	52
6.6.6	Časté chyby	53
7	Kazuistiky a řízené rozhovory	57
8	Shrnutí kazuistik a řízených rozhovorů.....	69
	Závěr.....	71
	Seznam použitých zdrojů	73
	Seznam obrázků	75
	Přílohy	76

Úvod

Tématem předkládané práce jsou základní zásady jízdy na motocyklu v silničním provozu. V dnešní době stále více lidí využívá k jízdě jednostopá vozidla. Motocykly jsou nyní cenově dostupnější, lze je řídit o několik let dříve než automobily, jejich náklady na servis a údržbu jsou nižší a mnohdy jsou tyto náklady dokonce srovnatelné s cenou jízdného v hromadné dopravě. V městských částech jsou motocykly obratné, lze s nimi všude projet a bez větších problémů i zaparkovat. Na druhou stranu, mimo městskou zástavbu je prožitek z jízdy mnohem intenzivnější než v kabině automobilu. Ale ať už je důvod jízdy na motocyklu jakýkoliv, vždy je třeba dbát na bezpečnost jezdce na motocyklu i na bezpečnost všech ostatních účastníků silničního provozu.

Dalším aspektem zvyšujícím četnost řidičů motocyklů je změna zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích upravující řidičské oprávnění, ke které došlo v roce 2013, kdy řidiči osobních automobilů s řidičským oprávněním skupiny „B“ získali oprávnění k řízení motocyklů o zdvihovém objemu až 125 cm³ osazenými automatickými převodovkami. Mnozí z těchto nových motocyklistů usedají na motocykl bez jakýchkoliv předchozích zkušeností. Zvolení nevhodného oblečení či některého z prvků výbavy by mohlo mít v případě dopravní nehody nedozírné následky, které by se dozajista podepsaly na zdraví či životě daného jedince. Při užívání technicky nezpůsobilého vozidla se uživatel vystavuje riziku udělení pokuty ze strany orgánů státní správy, která v těchto případech bývá velmi vysoká. V případě užívání vozidla s technickou závadou zase napomáhá možnosti vzniku dopravní nehody vlivem působení některé z vadných částí motocyklu.

Inspirací pro volbu tohoto tématu práce byl fakt, že autor práce se problematice motocyklů věnuje již od útlého věku, a to jak aktivně, tak pasivně. Práce by měla každému řidiči, přiblížit problematiku motocyklů a jízdy na nich a poukázat na nástrahy, které motocyklisty na silnici čekají. Dále slouží veřejnosti jako vstupní materiál k seznámení se se základními úkony spojenými s jízdou na motocyklu v silničním provozu.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem této práce je vytvořit metodickou příručku zejména pro začínající motocyklisty, definovat základní zásady jízdy na motocyklu, zasvětit čtenáře do problematiky oblečení a ostatních prvků výbavy motocyklisty. Poté pomocí řízených rozhovorů a kazuistik poukázat na pochybení, kterých se motocyklisté často dopouštějí. Dále bude práce u konkrétních případů analyzovat nedostatky a navrhnout jejich případné řešení, díky čemuž by čtenář po seznámení se s touto prací měl snáze rozpoznat hrozící riziko a včas a adekvátně na toto riziko reagovat. Tímto se autor práce snaží předejít zvýšení počtu dopravních nehod motocyklistů.

Vzhledem k neustále přibývajícimu počtu řidičů motocyklů na pozemních komunikacích stoupá i počet dopravních nehod s účastí motocyklistů, ať už jimi zaviněnými, či nikoliv. Při dopravní nehodě jsou motocyklisti vystaveni nebezpečí těžkých zranění, či přímo smrti. Při dodržení vhodně aplikovaných bezpečnostních zásad by se tomuto dalo předejít. Pomocí řízených rozhovorů a kazuistik práce charakterizuje základní pochybení v zásadách bezpečnosti jízdy na motocyklu.

Ve druhé kapitole práce rámcově člení motocykly do několika skupin dle konstrukce a dle řidičských oprávnění.

Třetí kapitola vymezuje základní podmínky, za kterých lze vozidlo užívat na pozemních komunikacích. Pojednává o technické způsobilosti a nezpůsobilosti silničních vozidel a dále poukazuje na nejčastější prohřešky, kterých se dopouštějí provozovatelé při přestavbě svých motocyklů.

Vzhledem k poznání, že nesprávná či nedostatečná údržba a péče o motocykl vede nejen ke snížení životnosti jednotlivých částí stroje, ale že tyto úkony mají také vliv na celkový stav motocyklu a tím pádem i na bezpečnost jízdy, věnuje se čtvrtá kapitola výhradně problematice čištění, přípravě na zimní přestávku a následně na přípravu motocyklu při znovuuvedení do provozu v jarních dnech.

Kapitola pátá je zaměřena zejména na samotného jezdce a jeho možnou výbavu. V této části je detailně popsáno, jaké možnosti má každý jedinec při výběru oblečení a také jakých chyb je nutné se vyvarovat. Dále je zde nastíněný problém možného zranění při použití nevhodných částí oblečení.

Nejobsáhlejší šestá kapitola analyzuje základní prvky jízdy na motocyklu a to od nezbytných úkonů, které by měly být nedílnou součástí rituálu každého jezdce prováděného před samotnou jízdou, až po zásady jízdy při zhoršených povětrnostních podmínkách nebo při jízdě se spolujezdcem. V závěru této kapitoly je definován pojem defenzivní způsob jízdy, jehož použití při jízdě má zásadní vliv na bezpečnost při pohybu v silničním provozu.

Závěr práce je věnován kazuistikám a řízeným rozhovorům, kdy respondenti byli vybráni na základě poptávky autora práce na sociální síti, kdy s přihlédnutím k bydlišti bylo vybráno několik osob, se kterými byly následně rozhovory vedeny. Sběr dat pomocí řízených rozhovorů byl vybrán zejména kvůli zjištění konkrétních případů a vzniklých situací od vybraných osob a dále k možnému provedení fotodokumentace ochranných prvků užívaných těmito osobami.

2 Typy motocyklů

Skútr

Vzhledem ke změně zákona 361/2001 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, po které řidiči s řidičským oprávněním skupiny B mají možnost řídit motocykl do 125 cm³ s automatickou převodovkou, se jedná o velmi významnou kategorii motocyklů.

Skútry jsou svým nezaměnitelným vzhledem snadno rozeznatelné od ostatních motocyklů. Díky absenci nádrže mezi sedadlem a říditky motocyklu lze na skútr snadno nasednout a jet s nohama u sebe. Tato kategorie je věnována převážně městskému a příměstskému provozu, což dokazují i montovaná kola s malým průměrem. Takto malá kola sice zaručují obratnost motocyklu a usnadňují náhlou změnu směru jízdy, ale nejsou vhodná na povrch s výmoly či nerovnostmi. Konstrukce skútru poskytuje dostatek úložného prostoru, například pod sedadlem nebo v utajených přihrádkách pod nohama jezdce. Pro řazení jsou využívány automatické převodovky, čímž se značně přispívá ke komfortu při jízdě.¹

Naháč / naked bike

Tento typ motocyklu je u nás tím nejrozšířenějším a nejdostupnějším. Do této kategorie se řadí zejména silniční motocykly bez kapotáže vyznačující se velmi lehkou ovladatelností a nenáročností na provoz. Jednoduchá konstrukce společně s absencí přebytečných prvků vytváří z těchto motocyklů jednoznačně nejzábavnější kategorii vůbec, která je zaměřená především na požitek z jízdy. Do této kategorie patří jak novodobé moderní stroje, tak i klasicky stavěné motocykly. Tento typ je svojí stavbou vhodný především na kratší vzdálenosti.²

¹ GSCHEIDLE, Rolf a kol. Příručka pro automechanika. 3. vyd. Praha: Europa-Sobotáles cz. s. r. o., 2007, s 619.

² BESIP. *Na motorce v praxi: Manuál pro všechny, kteří si chtějí bezproblémově a dlouho užívat toho nejbáječnějšího koníčku na světě.* Praha: BESIP, Ministerstvo dopravy ČR, 2014, s 37.

Enduro – kros

Motocykly typu enduro jsou určeny zejména na jízdu mimo pozemní komunikace, avšak vzhledem k tomu, že tyto motocykly jsou vybaveny veškerým předepsaným vybavením, jakým je například osvětlení, výstražné zvukové znamení, světelné znamení o změně směru jízdy, tachometr, a splňují veškeré legislativní požadavky dle zákona č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, lze tyto motocykly využívat k jízdě po pozemních komunikacích. Důležitým faktorem u tohoto typu je váha a světlá výška stroje. Taktéž díky nízké váze a jednoduchosti endura je zajištěna stabilita a jistota při jízdě na nezpevněných cestách. Tato kategorie je především určena pro zábavu a volnost, kterou může motocykl poskytnout.

Přestože to tak na první pohled nevypadá, enduro a krosové motocykly (dále jen krosky) jsou v mnohém dosti rozdílné. Kroska na rozdíl od endura není stavěná na jízdu na pozemních komunikacích, nelze ji tedy jako v případě endura zaregistrovat v registru vozidel. Tímto zaniká povinnost platit pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a prokazování technické způsobilosti na stanicích technické kontroly. Z těchto důvodů však musí být kroska užívána pouze na uzavřených a k tomuto určených tratích. Využívány bývají tedy výhradně na motokrosových závodech.

Tyto dva typy motocyklů od sebe lze rozlišit pohlédnutím na předepsané osvětlení, tachometr, registrační značku, či na zpětná zrcátka, kdy veškeré toto příslušenství na krosce chybí. Další značný rozdíl je i v nastavení podvozku a použitého typu pneumatik, kdy endura se výhradně osazují certifikovanými a pro provoz na pozemních komunikacích schválenými pneumatikami, kdežto krosové stroje jsou obuty převážně do pneumatik určených do terénu tzv. „drapáky“.³

³ BESIP. *Na motorce v praxi: Manuál pro všechny, kteří si chtějí bezproblémově a dlouho užívat toho nejbáječnějšího koníčku na světě.* Praha: BESIP, Ministerstvo dopravy ČR, 2014, s 38-39.

Chopper a cruiser

Hlavním úkolem této kategorie motocyklů je potěšit smysly nejen samotného jezdce, ale také každého, kdo se na choppera nebo cruisera jen podívá.

Řídítka a stupačky těchto motocyklů jsou převážně širší, než na ostatních typech, sedadla jsou oproti ostatním položena níže k silnici, díky čemuž jsou tyto stroje velice stabilní a vzhledem k rovné poloze řidičova těla i pohodlné při dlouhém cestování. Vzhledem k tomu, že tato kategorie zajišťuje především klidnou a pohodlnou jízdu, jsou choppery a cruisery osazovány výhradně nízko otáčivými a dvouválcovými motory, kdy hlavy válců jsou konstruovány do tvaru písmena „V“ se vzduchovým chlazením, které lze poznat díky mohutnému žebrování na hlavách válců. Specifickým příslušenstvím pro tuto skupinu motocyklů jsou doplňky, jako například kožené brašny, které lze využít také k přepravě nákladu nebo zejména kožené a chromové doplňky, jenž jsou montovány převážně z estetických důvodů. Pomocí úpravy výfukového potrubí lze dosáhnout specifického zvuku, který tyto motocykly mívají. Veškeré tyto úpravy však musí být v souladu se zákonem číslo 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a musejí být zapsány v technickém průkazu vozidla.⁴

2.1 Rozdělení motocyklů dle řidičského oprávnění

Rozdělení motocyklů dle skupin řidičských oprávnění nám určuje v § 80a zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, kdy jsou řidičská oprávnění rozdělena následovně:

S řidičským oprávněním skupiny AM lze řídit motocykly s maximální konstrukční rychlostí do 45 km/h, které jsou osazeny spalovacím motorem o maximálním objemu 50 cm³ nebo s elektrickým motorem s výkonem nepřevyšujícím 4 kW. Toto oprávnění lze při splnění všech zákonných podmínek získat již v 15 letech.

⁴ GSCHIEDLE, Rolf a kol. Příručka pro automechanika. 3. vyd. Praha: Europa-Sobotáles cz. s. r. o., 2007, s 620.

Po úspěšném dokončení autoškoly a získání řidičského oprávnění skupiny A1 lze řídit lehké motocykly až do výkonu 11 kW s poměrem výkonu a hmotnosti do 0,1 kW/kg a spalovacím motorem o nejvyšším objemu 125 cm³. Tohoto oprávnění lze získat při splnění všech zákonných podmínek v 16 letech věku.

Následným rozšířením skupiny A1 lze při splnění všech zákonných podmínek a 18 let věku získat řidičské oprávnění k řízení motocyklů spadajících do skupiny vozidel A2. To jsou motocykly o nejvyšším výkonu motoru do 35 kW a s poměrem výkonu a hmotnosti maximálně 0,2 kW/kg. Tyto motocykly však nesmí projít takovou úpravou, kdy by byl jejich výkon snížený z motocyklu s více než dvojnásobným výkonem.

Poslední kategorii motocyklů lze řídit s řidičským oprávněním skupiny A. Této skupiny lze dosáhnout dvojím způsobem. Jedním z nich je při splnění všech zákonných podmínek, dosažením věku minimálně 20 let a dosažením dvouleté praxe v řízení motocyklů skupiny A2, tzn. být držitelem řidičského oprávnění pro skupinu A2. Druhý způsob, jak získat řidičské oprávnění skupiny A, je dosáhnout věku 24 let a splnit všechny zákonné podmínky.⁵

⁵ Zákon č. 361 ze 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

3 Podmínky provozu na pozemních komunikacích

Abychom předcházeli tomu, že se na pozemních komunikacích v běžném provozu nebudou vyskytovat různé stroje, které by mohly ohrozit bezpečnost silničního provozu, případně bezpečnost řidičů samotných či ostatních účastníků, je třeba si stanovit neměnná pravidla, co a při splnění jakých zásad lze na pozemních komunikacích užívat. K tomuto nám slouží zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

V České republice obecně platí, že vozidla, která nejsou určena k provozu na pozemních komunikacích, jako jsou například motokrosové motocykly, speciální stroje určené na stavby nebo také sněžné rolby, nepodléhají při svém využití registraci v registru silničních vozidel. Nemusí mít schválenou technickou způsobilost, být osazeny registrační značkou nebo mít uzavřené povinné pojištění za škody způsobené provozem vozidla.

U vozidel provozovaných na pozemních komunikacích platí, že nejprve musí být vozidlo pro provoz v České republice řádně schváleno, poté zavedeno v registru vozidel, následně je nutné sjednat pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem takového vozidla a v neposlední řadě je důležité, aby provozovatel příslušného vozidla provozoval toto vozidlo v řádném technickém stavu. V případě, že vozidlo podléhá pravidelné technické prohlídce, je třeba zajistit ze strany provozovatele vozidla, aby vozidlo mělo platné osvědčení o technické způsobilosti vydané stanicí technické kontroly a stanicí měření emisí.⁶

3.1 Technická způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích

Jedná se o osvědčení, které výrobce vozidel získá po úspěšném dokončení schvalovacího procesu, jímž prokáže splnění požadavků pro daný typ vozidla.

⁶ DUŠEK, Vladimír. Prokazování technické způsobilosti při silniční kontrole policií ČR a neschválené změny motocyklů. Trutnov: CSPSD, 2014, s 7.

Požadavky se týkají regulačních aktů zahrnující předpisy EHK OSN, směrnice nebo nařízení Evropské unie na konstrukci pro příslušnou kategorii, a proto lze vozidlo provozovat na pozemních komunikacích.

Podmínky schvalování technické způsobilosti vozidel k provozu na pozemních komunikacích v České republice upravuje zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Ve vyhlášce č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích provádějící tento zákon jsou dány technické požadavky na konstrukci určitých kategorií.

Při homologačních zkouškách musí výrobce vozidla splnit všechny předepsané regulační akty. Po splnění těchto aktů lze získat osvědčení o schválení typu vozidla.⁷

3.2 Technická nezpůsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích

Veškeré dodatečné změny v konstrukci vozidla, porušující požadavky udávané příslušným homologačním předpisem jako jsou úprava výfukového potrubí, montáž nehomologovaných světelných zařízení, nestandardní umístění registrační značky (dále jen RZ) atd., jsou považovány za neschválenou změnu vozidla a dle zákona 56/2001Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích je takovéto vozidlo k provozu na pozemních komunikacích nezpůsobilé.

Dle § 37 z.č. 56/2001 Sb. je silniční vozidlo technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud pro závady v technickém stavu bezprostředně ohrožuje bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, poškozují životní prostředí nad míru stanovenou prováděcím právním předpisem, provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích způsobem

⁷ DUŠEK, Vladimír. Prokazování technické způsobilosti při silniční kontrole policií ČR a neschválené změny motocyklů. Trutnov: CSPSD, 2014, s 7.

stanoveným tímto zákonem nebo pokud byly na vozidle provedeny neschválené změny anebo zásahy do identifikátorů vozidla, například VIN (identifikační číslo vozidla).⁸

3.3 Nejčastější prohřešky při individuální přestavbě motocyklu

Mezi nejčastější neschválené změny, provedené na konstrukci motocyklu v oblasti registračních značek, patří zejména absence RZ jako takové, umístění jiné značky, než která je zapsána v technickém průkaze a k vozidlu přidělaná, při upevnění RZ jsou použity neschválené rámečky, případně je instalováno zařízení k zamezení identifikace vozidla během jízdy (sklopná tabulka), registrační značka je zdeformována nebo znečištěna a je tedy nečitelná nebo je na motocyklu umístěna neschválená RZ tedy značka vlastní výroby.

V oblasti zpětných zrcátek se jedná o prohřešky jako je absence zpětného zrcátka, motocykl není vybaven předepsaným počtem zpětných zrcátek nebo byl na motocyklu použit neschválený typ zrcátka a nebo byl použitý neschválený způsob montáže.

U výfukového systému dochází často k neschváleným úpravám, které mají za následek obtěžování životního prostředí nadměrným hlukem, dále jsou prováděny neschválené změny či úpravy tlumiče výfuku a v neposlední řadě si někteří mění původní komponenty výfukového systému za neschválené typy.⁹

⁸ DUŠEK, Vladimír. Prokazování technické způsobilosti při silniční kontrole policií ČR a neschválené změny motocyklů. Trutnov: CSPSD, 2014, s 24.

⁹ DUŠEK, Vladimír. Prokazování technické způsobilosti při silniční kontrole policií ČR a neschválené změny motocyklů. Trutnov: CSPSD, 2014, s 34-38.

4 Péče o motocykl

4.1 Čistění motocyklu

Aby motocykl vydržel po co nejdelší dobu v zachovalém stavu, je třeba se o něj vhodně postarat. I šetrným ručním mytím je možné lak motocyklu poškrábat, pokud se nedodrží několik základních zásad. Aby se smylo co nejvíce nečistot, musí se při mytí používat velké množství vody. Pokud se nepoužije dostatek vody, nečistoty, které zůstanou na povrchu laku, působí při čistění, leštění nebo krémování jako brusný papír. Důsledkem působení těchto nečistot vzniknou na laku sice drobné, ale viditelné škrábance, tyto mohou v budoucnu způsobovat korozi motocyklu a to zejména na pochromovaných materiálech, jakými je například výfuková soustava. Z tohoto důvodu je vhodným řešením použití čistého hadru a čisté vody. Ještě lepším, ale ne vždy možným řešením, je mytí pomocí kartáče s přípojkou na vodu.

Vedle ostříkání hadicí nebo vysokotlakým čističem, teplá voda společně s mycím prostředkem na nádobí napomůže k žádoucí čistotě motocyklu. Avšak použitím kuchyňské houby z umělé hmoty by mohlo dojít k poškrábání laku nebo chromu. Na kola a motor je třeba použít zvláštní kartáč. Mohlo by se stát, že na lakovaných částech motocyklu zůstane tvrdší špína, ta se musí smýt pomocí líhu a následným setřením měkkým hadrem. Při použití speciálního čisticího prostředku na motory se nejprve musí zakrýt veškeré lakované plochy, které by mohly být vystaveny působení tohoto čisticího prostředku. Tato čisticí prostředky se vyznačují přítomností agresivních látek, které by narušily vrstvu laku. Pokud přeci jen dojde k potřísnění lakovaných částí, musí se ihned tyto části omýt vodou a ošetřit leštidlem. Motor je také možné ošetřit kuchyňskými prostředky určenými pro čišění sporáku a kamen. Díky absenci abrazivních látek nedojde k poškození nelakovaných kovových částí.

Po dokončení čistění motocyklu přichází na řadu jeho leštění. Nejlepším řešením je leštění tuhým voskem, který se rozetře na suchý čistý hadr a následně nanese na lak. Vosk se na lak nanáší krouživým pohybem, dokud na něm nevznikne souvislá vrstva mléčného filmu, ten je poté třeba ještě rozleštit. Těmito úkony se docílí nejen hezčího vzhledu laku, ale také se tímto lak zakonzervuje. Při nákupu vosku se musí rozlišovat

mezi vosky na lak nový a lak starý, tato informace je uvedena v informacích o produktu. Nový lak by se měl leštit a voskovat nejdříve po 6-8 týdnech stáří, do té doby lak stále pracuje a není zcela zatvrdlý.¹⁰

4.2 Zazimování

Skladování motocyklu v zimě je nejvhodnější ve vytápěné suché garáži, ne vždy je to možné, ale ať už stojí motocykl venku pod plachtou nebo v suchu a teple, je třeba dodržet několik zásad pro bezeškové přečkání zimního období.

V první řadě se musí motocykl co nejdůkladněji očistit od všech nečistot a mastnoty. Poté se musí plechová benzínová nádrž naplnit těsně pod víčko palivem s ponecháním volného prostoru pro rozpínání kapaliny v důsledku změny teplot. U plastových nádrží nezáleží na naplnění nádrže. Naplněním nádrže palivem se zamezí možnosti oxidace vnitřní části nádoby, což u plastových materiálů nehrozí.

Dále dle instrukcí výrobce motocyklu vymontujeme akumulátor stroje, u starších typů akumulátorů, které vyžadují údržbu, zkontrolujeme hladinu elektrolytu a pokud je to nutné, dolijeme hladinu destilovanou vodou tak, aby byla v předepsaných mírách. Po dobití akumulátoru je třeba jej uskladnit v prostorách, kde není příliš vysoká nebo nízká teplota. Akumulátoru vyhovuje nižší teplota, avšak nesmí být pod 0°C.

Dalším krokem před uskladněním motocyklu je vypuštění paliva z plovákové komory karburátoru. K tomuto slouží ve spodní části plovákové komory umístěný vypouštěcí kohout. Nevypuštěné palivo vytváří s kondenzovanou vodou emulzi, kterou lze jen těžko z trysek karburátoru odstranit. To platí pouze u motocyklů s palivovou soustavou s karburátorem. U motocyklů s přímým vstřikováním tento úkon odpadá, jelikož tento systém vylučuje přítomnost karburátoru.

Starý motorový olej je zapotřebí vyměnit ještě před zazimováním, protože ve starém oleji se usazují spálené částice, které jsou agresivní vůči vyleštěným plochám

¹⁰ JANNECK, Udo a Wolfgang USSLEBER. *Motocykl: tipy pro silnici i dálnu*. České Budějovice: Kopp, 2005, s 9-13.

valivých ložisek, stěnám válců a pístním kroužkům. Působením starého oleje mohou tyto součástky začít korodovat. Společně s výměnou oleje, se pokaždé musí vyměnit i olejový filtr za nový. Po naplnění olejové vany novým motorovým olejem a výměně olejového filtru, motor několikrát protočíme pomocí startéru bez zapalovací svíčky tak, aby nedošlo k nastartování motoru a nevznikly tak další spálené zbytky.

Proti zatuhnutí pístních kroužků je možné se bránit vstříknutím oleje do válce motoru. To lze po demontáži zapalovacích svíček. Tímto se pístní kroužky také zakonzervují. Po vstříknutí asi 20 cm³ oleje do každého válce a zašroubování zapalovacích svíček zpět se motor musí nejlépe pomocí startéru několikrát protočit tak, aby došlo k rovnoměrnému rozetření oleje po stěnách válce a pístu a tím se tyto části pokryly tenkým olejovým filmem, který je ochrání proti korozi a vlhkosti. Ve dvouměsíčním intervalu je dobré motor protočit tak, aby se olejový film na všech důležitých částech obnovil.

Nakonec veškeré obnažené části motocyklu, jakými jsou motor, výfuková soustava, kluzáky přední vidlice, zapalovací kabely atd. postříkáme olejem ve spreji. Při téhle proceduře je třeba dbát zvýšené pozornosti, aby nedošlo k potřísnění brzdových kotoučů a brzdových třmenů s destičkami olejem. To by způsobilo snížený brzdný účinek. Je vhodné po ošetření motocyklu pro jistotu vyčistit brzdové ústrojí čističem na brzdy. Pokud je motocykl vybaven centrálním stojanem, je možné zatížením zadní části stroje a ponecháním obou kol ve vzduchu odlehčit po celou dobu uskladnění pneumatikám. V případě, že motocykl centrálním stojanem vybaven není, je tohoto možné docílit vypodložením motocyklu nebo jeho pravidelným posouváním tak, aby pneumatiky nebyly zatížené stále na stejném místě. Celý motocykl je třeba přikrýt, nejlépe pomocí poloprodyšné plachty tak, aby na něj nesedal prach a nečistoty. Pro přikrytí nejsou vhodné plastové fólie, tyto se vlivem teplot zevnitř zapařují a kondenzuje na nich vlhkost. Při takovémto dlouhotrvajícím uskladnění by mohl motocykl začít korodovat, jelikož se vlhkost sráží zejména na kovových materiálech a to nejen zvenčí stroje, ale i zevnitř motoru. V dnešní době jsou na trhu k dostání vhodné přikrývky ze speciálních materiálů, jako jsou Gore Tex, Sympatex, Aqua

Stop, Texapore a další. Tyto materiály nepropustí vodu a zároveň umožňují odpařování vlhkosti.¹¹

4.3 Znovuvedení motocyklu do provozu

Po dlouhém zimním spánku je zapotřebí opět celý motocykl očistit pomocí nitroředidla, zejména veškeré postříkané části olejem, především výfuk a zapalovací kabely. Poté je nutné celý stroj umýt, vyleštit a ošetřit konzervačními prostředky. Po znovunamontování akumulátoru na své místo a připojení kabeláže přichází na řadu očištění a zkontrolování elektrod zapalovacích svíček. Očistit je lze benzínem a stlačeným vzduchem. Dále se u motocyklů s karburátorem povolí vypouštěcí šroub plovákové komory, hlavní palivový kohout benzinové nádrže se otevře a nechá se protékat palivo několik minut. Tímto dojde k propláchnutí palivové soustavy. Propláchnutí je důležité vzhledem k tomu, že při skladování motocyklu dochází ve spodní části nádrže k usazování zkondenzované vody. Při nevypláchnutí soustavy by se mohlo stát, že díky zkondenzované vodě by se motocykl nepodařilo nastartovat. Následně by se měl s vyšroubovanými zapalovacími svíčkami nechat několikrát protočit motor tak, aby se olej dostal všude, kde je ho zapotřebí. Nakonec je možné svíčky zpátky namontovat a motor nastartovat. Po zahřátí motoru ve zvýšených volnoběžných otáčkách je možné vydat se na první zkušební jízdu. Na prvních metrech v nízké rychlosti je třeba vyzkoušet brzdovou soustavu (zabrzdním v nízké rychlosti). Při první jízdě není vhodné vytáčet motor do vysokých otáček, ani prudce zrychlovat tak, aby se uvolnily a nepolámaly zatuhlé pístní kroužky. Při první jízdě se také z motorového oleje vypařuje zkondenzovaná voda, ta by mohla při prudkém zrychlování a vytáčení motoru do vysokých otáček způsobovat rychlejší opotřebování součástí uvnitř motoru.¹²

¹¹ NEPOMUCK, Bernd L. a Udo JANNECK. *Technická rukověť motocyklisty*. 5., rozš. vyd. České Budějovice: Kopp, 2009, s 505-506.

¹² NEPOMUCK, Bernd L. a Udo JANNECK. *Technická rukověť motocyklisty*. 5., rozš. vyd. České Budějovice: Kopp, 2009, s 507.

5 Výbava motocyklisty

Ještě předtím, než se koupí nový motocykl, měl by si člověk pořídit odpovídající moto-oblečení a ostatní příslušné vybavení vhodné k danému stylu stroje a provozním podmínkám, často se však toto nestane a tak lze vidat na motocyklu i řidiče, kteří jedou pouze v tričku, krátkých kalhotách a otevřené obuvi. Případně můžeme spatřit posádku motocyklu, kdy řidič má kompletní kvalitní oblečení, ale spolujezdec má pouze nasazenou helmu. Při každé cestě, ať už je krátká nebo dlouhá, je třeba dbát maximálně na bezpečnost a to jak přizpůsobením jízdy danému provozu, tak i výběrem vhodného oblečení. Moto-oblečení se stejně jako motocykly dělí do různých kategorií, dle využití.

5.1 Přilba

Jelikož přilba chrání to nejcennější, co máme, čímž je bezesporu hlava, je nedílnou a dle § 6 z.č. 361/2001 Sb. o provozu vozidel na pozemních komunikacích i povinnou součástí, kterou je nutné mít za jízdy na motocyklu řádně nasazenou a připevněnou na hlavě. Ze zákona je řidič motocyklu dále povinen použít ochranu zraku, pomocí k tomu určených vhodných brýlí. V případě prudkého deště, sněžení či možnosti zamlžení brýlí, kdy by použití brýlí bylo spíše na škodu, než k užitku, lze toto ochranné vybavení nepoužít.¹³

Při výběru nové helmy je důležité vyhranit si dostatek volného času. Rozhodně není dobré vybrat helmu jen na základě nějakého testu v odborném časopisu. Každý jedinec má jiný tvar hlavy a každý výrobce přileb používá jinou techniku při výrobě, je tedy velmi důležité si přilbu důkladně vyzkoušet a zejména zvolit správnou velikost.

Změřením obvodu hlavy, dle pokynů prodejců přileb, či dle velikosti stávající přilby, je možné zjistit hrubou orientační velikost nově kupované přilby. Přestože čím dál tím více prodejců umožňuje prodej přileb po internetu, určitě není vhodné vycházet

¹³ BESIP. Motocyklista: Přilba. *Ibesip.cz* [online]. 2012 [cit. 2018-01-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecny-motocykl/vybava-motocyklisty/prilba>

pouze z těchto údajů a vzhledem k bezpečnosti je nutné vyzkoušet přilbu osobně na prodejně.

Helma je příliš velká, pokud po nasazení přilby na hlavu je možné zasunout ukazováčky mezi čelo, případně spánky a výplň. Totéž platí i v případě, kdy po usazení na hlavu lze s přilbou hýbat ze strany na stranu.

Další věcí, na kterou se nesmí při kupování přilby zapomenout, je pravidelné užívání některých doplňků jako jsou například dioptrické brýle, kukla nebo interphone (zařízení sloužící k telefonování či mluvení se spolujezdcem při jízdě). Pokud by byla při výběru zvolená malá velikost nebo by po použití některého z doplňků přilba na hlavě tlačila, mohla by přilba způsobovat po několika minutách jízdy silné bolesti hlavy, které by zcela jistě odpoutávaly pozornost od samotného řízení motocyklu. Na druhou stranu zvolením příliš velké helmy, je zde možnost sjetí z hlavy v případě nehody motocyklu.

Novou přilbu je nutné pořídit vždy, když dojde k poškození staré přilby pádem nebo po nehodě. To platí i v případě, kdy na staré helmě vznikne pouze lehký škrábanec, neboť po pádu nebo nárazu se téměř pokaždé zborstí vnitřní výplň, kdy jejím úkolem je absorbování energie nárazu. Při dalším pádu již helma neochrání hlavu jezdce tak, jak by měla, protože její vlastnosti jsou již narušeny z předchozího pádu. Taktéž je doporučeno měnit přilbu po několika letech, a to přibližně každých 5 let. Každý materiál má svojí životnost a ať už v případě termoplastu nebo duroplastu dochází ke křehnutí materiálu, čímž tyto materiály pozbývají původního účinku a již hlavu neochrání tak jako dříve. Dalším důvodem proč obměňovat tuto část výbavy je i fakt, že vývoj použitých materiálů jde stále dopředu a tak je jisté, že novější modely jsou nejen vždy o něco bezpečnější, ale i lehčí a příjemnější.

Důležitým aspektem při výběru nové helmy by měla být norma, kterou je přilba označena. U motocyklových přileb se jedná o normy ECE, tyto vznikly již na počátku 80. let. Mezi první normy patří norma ECE-R 22, jejíž první verze 22.02 z roku 1982 stanovuje minimální požadavky v oblasti aktivní i pasivní bezpečnosti. V současné době je v platnosti norma 22.04 a verze 22.05. Přilby, které jsou vyrobené podle normy ECE, mají ve své vnitřní části umístěný štítek, jehož první dvě čísla označují číslo normy. Číslo vedle velkého písmena „E“ v kroužku značí, v jaké zemi byla přilba kontrolována. Jako příklad lze uvést číslici 1, kdy toto číslo poukazuje na

fakt, že přilba byla kontrolována v Německu. Při těchto kontrolách se provádí pádový test tlumících účinků, dále test stáhnutí přilby z hlavy nebo také test chemické stálosti vnější skořepiny a upínacího řemenu. Dále je zkoumána funkce zavírání a otevírání průzoru či zorné pole. Na rozdíl od předchozích 50%, současná verze 22.05 povoluje pouze 25% barevného tónování plexi. Nově musí být tónované plexi označeno symbolem slunce případně nápisem „Daytime“. Pokud je na štítku vyznačeno na konci čísla velké písmeno „P“ byl na této přilbě proveden test absorpčních schopností chrániče brady. V případě, že jsou zde uvedeny písmena „NP“, značí to, že na přilbě tento test proveden nebyl.

Stejně jako v jiných zemích, i v České republice zákon stanoví, že k jízdě na motocyklu lze využívat pouze homologované a k tomu určené přilby. Nelze tedy při jízdě na motocyklu používat jiné přilby, jako jsou třeba vojenské nebo cyklistické přilby. Co se týče přileb bez homologace ECE, mezi které patří například helmy z 2. světové války, případně klasické „kokosáky“, zde by mohlo dojít k přesně opačnému následku, než který od helmy očekáváme. U těchto helem je pravděpodobné, že v případě nehody spíše svému nositeli více uškodí, místo toho, aby jej ochránily. Ze zákona také zaniká nárok při zranění postiženého jezdce na bolestné, odškodnění a na zdravotní pojištění.¹⁴

5.2 Kombinéza

Největší část našeho těla zcela jistě pokrývá kombinéza, ať už jde o jednodílnou, dvoudílnou, textilní či koženou. Přestože vývoj moderních technologií jde stále kupředu, i v dnešní době není materiál, který by svými vlastnostmi a dostupností předčil pravou kůži.

Pro jízdu na pozemních komunikacích je z hlediska bezpečnosti nejvhodnější jednodílná kožená kombinéza s protektory. V současné době se nejčastěji používá hovězí kůže o 1,2 až 1,5 mm. Zcela jistě nelze schvalovat nebo dokonce doporučovat jízdu v kraťasech a tričku. V tomto oblečení i z banální nehody v malé rychlosti může

¹⁴ BREUTELOVÁ, Eva a kol. *Dokonalá jízda na motocyklu. 2.*, upr. vyd. České Budějovice: Kopp, 2008, s 148-153.

vzniknout velmi nebezpečné zranění a to především pokud by došlo k tzv. „sklouznutí se“ po vozovce. Při takovémto pádu dojde k sedření, případně spálení kůže.¹⁵

Při výběru dvoudílného obleku je možnost vybírat ze spousty materiálů. Textilní obleky z novodobých materiálů mívají moderní a pohodlný střih a díky moderním technologiím se stávají velice univerzálními. Jejich vnější povrch je vodotěsný a tak udrží svého majitele v suchu i při silném dešti. Na druhou stranu vnitřní povrch umožňuje správný odvod tepla a potu pryč z těla a tím poskytuje tepelný komfort. Většina těchto obleků je vybavena odnímatelnou termopodšívkou, která umožňuje užívání tohoto oblečení i při nižších teplotách. Volný střih textilních jezdeckých obleků zaručuje pohodlí a bezproblémovou hybnost, avšak přílišně volné oblečení může pozbývat na své funkčnosti a bezpečnosti. V případě pádu mohou chrániče ramen, loktů nebo kolen sklouznout a tím přestat chránit příslušnou část těla.

Jak již bylo uvedeno výše, co se bezpečnosti týče, nevhodnějším materiálem je kůže. I dvoudílnou kombinézu lze pořídit v kožené variantě. V kožené kombinéze s chrániči je možné zvládnout pád z motocyklu i bez větších zranění, pokud nedojde k nárazu do pevné překážky. Většina kombinéz je vybavena integrovanými tvarovanými chrániči páteře, ramen, loktů, kyčlí, kolen a holení, které nejenže zvyšují bezpečnost, ale také napomáhají k přesnému držení těla. Také se vyznačují vysokou otěruvzdorností. Kvalitnější kožené kombinézy odpovídají tvaru těla v jezdecké pozici a tak se při usednutí na motocykl a uchopení řídítek nevytvoří faldy na prsou, na ramenou nebo v rozkroku. Aby při pádu nedošlo k prodření švů a kombinéza se tímto nerozpadla na několik dílů, jsou tyto švy vždy skryté. Nejlepší možnou, ale také nejdražší možnou variantou je nechat si ušít kožený oblek na míru.

Důležitým faktem u dvoudílných obleků, ať už se jedná o materiál jakéhokoliv druhu je to, že bunda i kalhoty musí být vybaveny shodným zipem, kterým je možné tyto dva díly vzájemně propojit. Toto je důležité jak kvůli tepelnému komfortu, tak a to především, kvůli bezpečnosti. Při pádu by v neseprnutém stavu mohlo dojít k vyhrnutí bundy a tím i ke zranění jezdce.¹⁶

¹⁵ BESIP. Zásady bezpečné jízdy na motorce. *Ibesip.cz* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2016 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/motocyklista/na-motorce-v-praxi-ii.pdf>

¹⁶ BREUTELOVÁ, Eva a kol. *Dokonalá jízda na motocyklu. 2.*, upr. vyd. České Budějovice: Kopp, 2008, s 154-158.

Nejmodernějším a nejpohodlnějším typem motocyklových kalhot jsou tzv. „kevlarové džíny“. Tyto džíny jsou vyrobeny z lehkého a vzdušného materiálu, který je na exponovaných místech, jakými jsou hýždě, kyčle a kolena z vnitřní strany podšité žáruvzdornou a prodřením odolnou aramidovou textilií neboli kevlarem. Pro ještě pohodlnější nošení jsou kvalitnější kevlarové džíny vybavené flexibilním panelem v oblasti pasu na zadní straně kalhot a také v oblasti kolen. Díky tomuto panelu kolenní chrániče zůstávají na svém místě i po usednutí na motocykl, takže stále chrání to, k čemuž jsou uzpůsobeny. Některé džíny mohou být opatřeny voděodolnou membránou, takže je možné s nimi jezdit i za nepříznivého počasí. Tyto kalhoty jsou určeny především ke krátkodobým jízdám, kdy je po sesednutí z motocyklu třeba většího pohybu, také vzhledem k tomu, že jsou velmi dobře odvětrávané, hodí se tyto kalhoty do horkých letních dnů. V neposlední řadě při užití vhodné bundy je možné s těmito džínami přijít do práce nebo na schůzku, aniž by to bylo nějak nevhodné. Jsou takovým kompromisem mezi jízdou v triku a kraťasech a v kožené kombinéze.¹⁷

Ať už je zvolený jakýkoliv druh materiálu a typu motocyklového oblečení u každého užívaného dílu obleku, který je vybaven protektory, je důležité dbát na to, aby tyto protektory byly homologované. Veškeré tyto protektory by měly být označeny značkou CE, která nám zaručuje, že výrobek splňuje příslušné požadavky stanovené v harmonizovaných právních předpisech EU. V současné době se používá pro chrániče ramen, loktů, předloktí, boků, kolen a holení norma EN 1621-1 a pro zádový chránič je používána norma EN 1621-2, obě tyto normy jsou ve dvou úrovních (Level 1 a Level 2), kdy v obou případech je Level 2 tou přísnější verzí a tedy výrobky splňující tuto verzi jsou bezpečnější. Integrované protektory v motocyklovém obleku jsou umístěvané ve speciálně k tomu uzpůsobených kapsách na vnitřních stranách oblečení, tyto kapsy umožňují vyjmutí protektorů nebo jejich nastavení a přizpůsobení na postavu daného jezdce tak, aby i v jezdecké pozici byly všechny chrániče na svém místě.¹⁸

¹⁷ *Motoforum.cz: test MBW kevlarové džíny* [online]. 2016 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: <http://www.motoforum.cz/prislusenstvi/test-mbw-kevlarové-džíny-joe-kapsace-pro-motorkare/>

¹⁸ *Helmy.cz: normy chráničů patře, kolen apod.* [online]. 2014 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: <http://www.helmy.cz/clanek/normy-chranicu-patere-kolen.htm>

¹⁸ BESIP. *Zásady bezpečné jízdy na motorce.* *Ibesip.cz* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2016 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/motocyklista/na-motorce-v-praxi-ii.pdf>

Samotnou kapitolou je oblečení na motokrosově motocykly. Toto oblečení je tvořeno textilními kalhotami a dresem. Na rozdíl od výše uvedeného, neposkytuje ochranu proti poranění, ale pouze napomáhá ke správné termoregulaci jezdce. K tomu, aby byl jezdec na tzv. krosce chráněn při pádu z motocyklu musí si na sebe navléci samostatně umístované protektory, které jsou tvořeny převážně jednodílným chráničem hrudníku, ramen a zad, dále jednodílným chráničem loktů a předloktí a nakonec také jednodílným chráničem kolen a holení. Tyto protektory jsou převážně umístované pod motokrosově oblečení, není však vyloučené umístit je i na oblečení, to již zaleží na preferencích každého jednotlivého jezdce.¹⁹

5.3 Rukavice

Pokud dojde při jízdě na motocyklu k pádu jezdce na zem, první věc, kterou každý udělá je, že si dá před sebe ruce a to z důvodu, aby co nejvíce zmínil pád a také, aby ochránil to, co si každý člověk instinktivně chrání jako první a tím je hlava. Ruce se díky tomuto vrozenému reflexu stávají jednou z nejvíce ohrožených částí těla, je tedy důležité si je řádně chránit. K tomu slouží motocyklové rukavice, které se vyrábějí v různých variantách. Nejpoužívanější variantou jsou kožené rukavice s integrovanými protektory. Tento typ poskytuje nejvyšší možnou ochranu.

Rukavice chrání nejen proti zranění při pádu, ale také ochraňují ruce před povětrnostními podmínkami a před létajícím hmyzem. Důležité také je používat správný typ rukavic. Na jízdu po pozemních komunikacích je vhodné použití kožených rukavic s ochranou zápěstí a to z důvodu možnosti vyhrnutí rukávu bundy při pádu z motocyklu a následnému poranění zápěstí o povrch silnice. Pro jízdu na motokrosově trati je třeba zvolit tenké textilní rukavice zaručující vysokou citlivost a podporující správnou termoregulaci. Tyto rukavice jako ochrana při pádu do měkké hlíny postačí.²⁰

²⁰ BESIP. Motocyklista: Rukavice. *Ibesip.cz* [online]. 2012 [cit. 2018-01-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecny-motocykl/vybava-motocyklisty/rukavice>

Při výběru nových rukavic je důležité dbát na to, aby rukavice nebyly příliš těsné, ruce by díky tomu byly otláčené a postupem času by se v nich ztrácel cit. Pokud budou rukavice moc volné, na vnitřních stranách dlaní se vytvoří záhyby, což bude mít za následek to samé jako v případě užití příliš těsných rukavic. Každý má jinak široké dlaně a jinak dlouhé prsty, takže je důležité rukavice pořádně vyzkoušet. V dnešní době je možné pořídit předtvarované rukavice, které usnadňují držení řídítek. Na vnitřních stranách dlaní rukavic nesmí být povrh příliš silný nebo nafouklý, v opačném případě by ruce ztrácely cit v držení řídítek. Zvolením si rukavic s kevlarovou výplní na vnitřních stranách dlaní se zvýší odolnost vůči prodření. Měkkými chrániči na hranách dlaní, hřbetech a kloubech prstů se zvýší ochrana proti poranění z nárazu. Velkou zásluhu na bezpečnosti mají samozřejmě tvrdé chrániče z plastu nebo uhlíkových vláken.²¹

5.4 Boty

Součástí motocyklové výbavy jezdce musí být samozřejmě i kvalitní obuv. Není možné jezdit v jakékoliv náhražce motocyklové obuvi. Mnohdy lze vidět posádku motocyklu obutou v běžných botách, v polobotkách nebo dokonce v sandálech, to lze spatřit zejména v městském provozu nebo v okolí koupališť. Toto je však zcela nepřijatelné. Boty na motocykl musí být pevné, odolné proti oděru i povětrnostním vlivům, ale zároveň je důležité, aby měl řidič cit na vrchní straně v oblasti nártu na řadicí páku, při řazení, dále musí obuv umožňovat chození a také ochránit nohu v případě pádu proti přetočením v oblasti kotníku.

Motocyklové boty se dělí do několika kategorií podle typu motocyklu a stylu jízdy. Mezi ty základní patří: silniční obuv, obuv na choppera a motokrosová obuv. Každá kategorie má svoje specifika, kdy předností motokrosových bot je to, že jsou velice odolné vůči nárazu a nejvíce v tomto ohledu ochrání nohu jezdce, na druhou stranu, pohyb s nimi je vcelku náročný, a tak chůze v nich není zrovna příjemná. Boty na silniční motocykly nejsou tak pevné jako motokrosové, ale jsou více odolné proti prodření, protože je zde větší předpoklad, že se budou držet v případě pádu o asfalt ve

²¹ BREUTELOVÁ, Eva a kol. *Dokonalá jízda na motocyklu. 2.*, upr. vyd. České Budějovice: Kopp, 2008, s 154-158.

vysoké rychlosti. Také jsou pohodlnější a chůze v nich je mnohem snazší. Obuv na choppera plní nejen funkci ochranou, ale také estetickou, často jsou tyto boty vyrobené z kůže a na jejich povrchu se vyjímají různé ornamenty, které podtrhují celkový vzhled a styl motocyklového nadšence.

Základní podmínkou, kterou musí splňovat všechny druhy motocyklových bot je, že jejich minimální výška je nad kotník jezdce a to z hlediska bezpečnosti. Klasické silniční a motokrosové vysoké boty dosahují do poloviny lýtky, k tomu jsou uzpůsobeny i kalhoty na tyto motocykly a tak v případě použití nízkých kotníkových bot vznikne mezi botou a nohavicí kalhot volné místo, kde je zvýšené riziko poranění jezdce, ať už při pádu z motocyklu nebo popálení o některou z horkých součástí motocyklu.²²

5.5 Výbava do deště

Při jízdě v dešti je řízení nebezpečné a nepříjemné více než kdy jindy. Dramaticky se snižuje viditelnost motocyklisty a přilnavost pneumatik k vozovce. Při nevyužití vhodného ochranného oblečení do deště, dojde brzy k promoknutí a následnému prochladnutí, což bude mít za následek ztuhnutí celého těla, snížení hybnosti, ale také celkového snížení soustředění na samotnou jízdu, neboť mysl řidiče se omezí pouze na myšlenku potřeby tepla. Místo vodotěsného obleku lze využít nepromokavé kombinézy. Ta je již běžně dostupná u každého prodejce motocyklového vybavení nebo v obchodech s pracovními oděvy. U takovéto kombinézy (pláštěnky) je velice důležité, aby měla dostatečně vysoký a tvarovaný límec, dále aby byla vybavena dlouhými rukávy a nohavicemi s upnutými lemy, tak aby nedocházelo v profouknutí či promoknutí v těchto oblastech.

Často se stává, že levné nedostatečně propracované nepromokavé kombinézy mají krátké nohavice, a tak při usednutí na motocykl, se tyto nohavice vyhrnou nad obuv, což zapříčiní zatékání vody do bot. Nejen z těchto důvodů je třeba si kombinézu důkladně vyzkoušet a porovnat jí i s konkurenčními nabídkami. Při nákupu by jezdec na sobě měl mít motocyklový oblek a boty, ve kterém běžně jezdí a který pravděpodobně

²² BESIP. *Na motorce v praxi: Manuál pro všechny, kteří si chtějí bezproblémově a dlouho užívat toho nejbáječnějšího koníčku na světě.* Praha: BESIP, Ministerstvo dopravy ČR, 2014, s 9.

na sobě bude mít pod nepromokavou kombinézou. Kombinéza nesmí být příliš volná, při jízdě by začala na těle vlát a vydávat hlasité a nepříjemné zvuky. Je možné vybírat mezi dvěma provedeními zapínání a to mezi klasickým středovým zipem a mezi diagonálním zipem, který začíná již na v oblasti stehen. Diagonální zip umožňuje snadnější oblékání kombinézy, avšak spodní částí zipu snáze proniká voda, je tedy zapotřebí zvolit kombinézu s dostatečně širokými přilnavými vnitřními chlopněmi. Na ruce a nohy, lze použít na místo nepromokavých rukavic a bot vodotěsné návleky. Tyto návleky nechrání jen proti promoknutí, ale zároveň oddalují prochladnutí jezdce.²³

5.6 Výbava do zimy

Pokud se již někdo rozhodne vyjet na motocyklu i v zimním období, je nutné se na tuto cestu řádně připravit. Pro jízdu v zimě nebo v chladném počasí je zapotřebí použít odpovídající oblečení, čímž je nepochybně termokombinéza. Výplně, které jsou ze speciálních tkanin, chrání svého nositele před prochladnutím na exponovaných místech, kterými jsou: ramena, chodidla, kolena a hýždě. Stejně jako zip samotné termokombinézy musí mít dostatečně těsnící lemy, i límec s manžety rukávů a nohavic musí dobře těsnit, tak aby nedocházelo k úniku tepla a následnému prochladnutí. Pokud by pro někoho byla jednodílná kombinéza nepraktická, je možné zvolit dvoudílný oblek. U těchto dvoudílných obleků je třeba dbát zvýšené pozornosti na spoj mezi bundou a kalhotami, tento musí být vybaven ochranným přesahujícím lemem a to jak z vnitřní, tak z vnější strany, jelikož přes zip uniká vždy nejvíce tepla.

Na ochranu krku, rukou a nohou je na trhu k dostání spousta výrobků. Vybírat lze například mezi pěti nebo tříprstými rukavicemi nebo je také možné zvolit elektricky vyhřívané rukavice, které lze připojit pomocí kabelu do elektrické sítě motocyklu. Prsty a dlaně tak zůstanou vždy v teple, nedojde k jejich prochladnutí, ke ztrátě hybnosti, ani k poranění, které vzniká při dlouhotrvajícím promrznutí končetin. Pro tepelnou ochranu nohou je třeba zakoupit vložky do boty vybavené hliníkovou vrstvou, termoponožky a také speciální zimní boty. Jízda v chladném počasí je vždy velmi zrádná

²³ BREUTELOVÁ, Eva a kol. *Dokonalá jízda na motocyklu. 2.*, upr. vyd. České Budějovice: Kopp, 2008, s 157.

a náročná, avšak při využití výše uvedeného vybavení, lze tuto cestu co nejvíce zpříjemnit a udělat jí bezpečnější.²⁴

5.7 Doplnky

Do této kategorie lze zařadit nejrůznější výrobky a doplňky napomáhající ke zlepšení aktivní i pasivní bezpečnosti. Jedním takovým, který zvyšuje pasivní bezpečnost je páteřový chránič. Ten se dodává jako integrovaný v motocyklové bundě nebo jako samostatná součást výbavy a je tedy možné je použít nezávisle na bundě. Jeho hlavním úkolem je ochránit páteř a míchu před poškozením při pádu z motocyklu. Modifikací páteřového chrániče vznikl tzv. „krunýř“, kdy se jedná o páteřový chránič se síťovinou, na které jsou přidělané další chrániče ochraňující další zranitelné části těla, jakými jsou ramena, lokty a hrudník. Dalším prvkem napomáhající k pasivní bezpečnosti je ledvinový pás. Tento pás se umísťuje do spodní části zad do oblasti ledvin, tak aby v případě pádu díky své měkké výstelce snížil energii nárazu a ochránil ledviny před poškozením. Ledvinový pás poskytuje taktéž tepelnou izolaci a zabraňuje tak prochladnutí a to zejména při nošení krátké motocyklové bundy neseputné zipem ke kalhotám. Je vhodným doplňkem pod bundu s integrovaným páteřovým chráničem.

Doplňkem, který napomáhá k aktivní bezpečnosti, ale není tak rozšířený, jako ty uvedené výše, je tzv. „stěrač na prst“, jak jeho název napovídá, jedná se o kousek pryže, která se pomocí úchytnů připevní na řidičův prst. Pomocí stěrače lze za deště stírat kapky vody, které zůstávají na hledí přilby. Toto jistě každý řidič ocení zejména při jízdě za tmy v dešti, jelikož kapky vody zůstávající na hledí přilby roztříští intenzivní červené brzdové světlo vozidla jedoucího před motocyklem, tak že je mnohdy problém rozeznat, kde začíná a kde končí jízdní pruh, potažmo pozemní komunikace jako taková. Dalším takovým doplňkem je i chránič na ruce, který se v chladném počasí připevní na řídítka motocyklu a zabráni tak prochladnutí prstů a dlaní řidiče motocyklu.

Tím, že vozidel na pozemních komunikacích stále přibývá, je důležité, aby jezdec na motocyklu viděl a zároveň, aby byl viděn. K tomu aby byl viděn může

²⁴ BREUTELOVÁ, Eva a kol. *Dokonalá jízda na motocyklu. 2.*, upr. vyd. České Budějovice: Kopp, 2008, s 158.

napomocť hned několika různými způsoby a to buďto pomocí motocyklového oblečení, které je již opatřeno reflexními prvky nebo použitím motocyklových reflexních kšand a nebo aplikací reflexního spreje na oblečení. Tento sprej se nanáší na suchý povrch. Je bezbarvý, takže za denního světla není vidět a tedy nijak nenarušuje design kombinézy. Sprej využívá zbytkové světlo, které následně odráží, tedy pokud se na oblečení opatřené tímto sprejem ve tmě posvítí, světlo odrazí a napomůže k viditelnosti jezdce na motocyklu. Sprej je voděodolný a lze s ním tedy jezdit i za deště, ale zároveň jej lze umýt pomocí pracího prášku.²⁵

5.8 Čištění a údržba

Velice důležitou a neodmyslitelnou činností, kterou je potřeba pravidelně provádět je péče o přilbu, oblečení a ostatní vybavení na motocykl. Zejména vnitřní výstelka přilby se velmi rychle znečistí potem a prachem, pokud jezdec po každém sundání odloží do helmy své rukavice nebo přilbu pověsí na zpětné zrcátko motocyklu, které je znečištěno od hmyzu. Také při jízdě se přilba znečišťuje, ať už prachem nebo létajícím hmyzem, které se zachycuje na hledí přilby a dochází tím k zhoršování výhledu jezdce. Vnitřek i vnějšek přilby je z těchto důvodů nutné pravidelně čistit a ošetřovat.

Nejvhodnější metodou k čištění vnější skořepiny je po dlouho dobu mytí za pomoci měkkého hadru a mýdlového roztoku s vlažnou vodou. Pro snadnější odstranění zaschlého hmyzu z povrchu je možné použít mokřý hadr, kterým se přilba obalí. Hmyz se tak snáze odstraní, aniž by došlo k poškození nebo poškrábání povrchu helmy. K čištění není vhodné používat agresivní čisticí prostředky, tyto by mohly povrch helmy narušit, čímž by došlo ke snížení pevnosti materiálu. Toto se může stát zejména u termoplastů nebo průdušného Styroforu. Použitím silné nylonové dámské punčochy nedojde k poškrábání plexi hledí, ale lze s ní dostatečně účinně odstranit veškerý hmyz. Po očištění je zapotřebí povrch přilby ošetřit vhodným konzervačním přípravkem. Zakonzervováním povrchu přilby oddálíme nutnost dalšího čištění. Vnitřní části helmy mohou být vyjímatelné nebo přídělané napevno. U vyjímatelných vnitřních výsterek je

²⁵ BESIP. Motocyklista: Doplnky. *Ibesip.cz* [online]. 2012 [cit. 2018-01-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecny-motocykl/vybava-motocyklisty/doplňky>

možné použít velké množství čisticích prostředků, takže je čištění bezproblémové. Výstelky, které jsou připevněny na pevně, se musí umýt hadrem a vlažnou vodou s mýdlem. Důležité je, aby nedošlo k přílišnému promočení vnitřních chráničů. Výstelka by dlouho a obtížně vysychala. V současné době se na trhu nachází spousta výrobků, které se postarají nejen o vyčištění, ale také o desinfekci vnitřní části přilby. Pro chemické čištění je možné zvolit pouze k tomuto určené výrobky. Běžné čisticí výrobky obsahují chemické látky, které často nesmějí přijít do styku s pokožkou. Plexy hledí každé přilby je opatřené ochrannými povlaky, které jsou náchylné na veškeré chemické čisticí prostředky. Zaschlý hmyz z povrchu přilby lze snadno odstranit po odmočení za použití navlhčeného hadru a poté umytím mýdlovým roztokem. Nakonec je třeba hledí opláchnout velkým množstvím vody. V případě, že mechanismus na otvírání a zavírání plexy by skřípalo a vrzalo, je třeba je promazat silikonovým sprejem nebo bílou vazelínou. Olej je vůči plasty agresivní a tak by časem mohlo dojít k narušení mechanismu a ke zkřehnutí plastových částí.

Stejně tak jako o helmu je nutné postarat se i o oblečení. Oblečení je obdobně vystaveno působení prachu a hmyzu. Při častém ježdění je potřeba tuto proceduru provádět několikrát za sezónu, v závislosti na míře znečištění, při příležitostním ježdění to postačí většinou pouze na konci sezóny. Na čištění a údržbu je jednoznačně nejsnazší textilní oblečení, u kterého stačí pouze vyndat integrované chrániče, které jsou povětšinou vloženy v k tomuto speciálně uzpůsobených kapsách a poté, celý oblek vložit do automatické pračky. Při zachování zásad předepsaných výrobcem a použití správného pracího prášku, se oblek nejen bez problému zcela vyčistí, ale také si uchová svoje voděodolné vlastnosti. Složitější čištění nastává, při údržbě kožené kombinézy, zde obvykle bývají chrániče pevně přidělány k oděvu, buďto přišité nebo přilepené. U těchto kombinéz je tedy vhodnějším způsobem čištění než automatická pračka zvolit čištění pomocí houby, kartáče a slabého mýdlového roztoku. Pomocí speciálních prostředků nebo neutrálního mýdla lze z kůže odstranit zbytky hmyzu, zárodky plísní, prach i ostatní nečistoty. Poté stačí kombinézu pověsit na ramínko a usušit v pokojové teplotě. Není dobré kožené oblečení sušit na topení nebo přímém slunci. Kůže by mohla zpuchřit a polámat se. Vyčištěnou kombinézu stačí už jen naimpregnovat vhodným krémem, aby byla zachována její pružnost a vláčnost. Přes zimu je vhodné kombinézu pověsit na ramínko a uložit jí na suché, chladné, tmavé a dobře větrané místo. Kožené rukavice i boty lze čistit stejným způsobem jako

kombinězu. Rukavice by se měly uložit naplocho s nataženými prsty nebo zavěšené a boty buďto natažené na kopytu nebo vycpané novinami, aby se v oblasti kotníku nezkrabatily.²⁶

²⁶ BREUTELOVÁ, Eva a kol. *Dokonalá jízda na motocyklu. 2.*, upr. vyd. České Budějovice: Kopp, 2008, s 158-159.

6 Základní zásady bezpečné jízdy

6.1 Úkony před jízdou

Tato podkapitola popisuje, jaké věci by měl řidič motocyklu překontrolovat a vyzkoušet, dříve než se vydá na cestu, tak aby dokázal předejít veškerým nebezpečným situacím, které by mohly vzniknout nedostatečnou přípravou motocyklu či jezdce samotného.

6.1.1 Kontrola motocyklu

Skutečnost, že se vozidlo musí zkontrolovat před každou jízdou sice není uvedeno v žádném zákoně, ale v § 5 z. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích je uvedeno mezi povinnostmi řidiče i povinnost, že řidič je povinen užít pouze takové vozidlo, které splňuje technické podmínky stanovené zvláštním předpisem a to konkrétně z. č. 56/2001 Sb. a dále z. č. 168/1999 Sb.²⁷

Z výše uvedeného je možné odvodit, že řidič motocyklu by měl svůj stroj zkontrolovat před každou jízdou a to také s ohledem na to, že přestože bylo vozidlo při poslední jízdě v pořádku, nemusí tomu tak být i při jízdě následující. Veškeré materiály stále pracují a některé závady se mohou projevit až s odstupem času. Také pokud je motocykl zaparkován na místě veřejnosti přístupném nelze se spoléhat na tom, že všichni spoluobčané jsou ohleduplní a kolem motocyklu chodí obloukem. Již při přicházení k motocyklu je možné pohledem zkontrolovat, zda je vše tak, jak bylo zanecháno při odchodu od stroje. Bližším prohlédnutím je možné zkontrolovat jednotlivé části důkladněji. Pohledem na pneumatiky motocyklu je možné pozorovat poškození, opotřebením nebo jejich případné podhuštění. V delších časových intervalech je nutné kontrolovat hloubku dezénu pneumatik pomocí měřidla, kdy v případě absence měřidla lze toto učinit i pomocí indikátoru opotřebením pneumatiky. S hloubkou dezénu

²⁷ Zákon č. 361 ze 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

se zpravidla kontroluje i tlak vzduchu v pneumatikách a to měřidlem zvaný barometr. Správný tlak v pneumatikách předepisuje v manuálu výrobce motocyklu.²⁸

Pneumatiky jsou jediné dvě malé styčné plochy, kterými je motocykl spojen s pozemní komunikací, proto je důležité jim věnovat patřičnou pozornost. Hlavním úkolem pneumatiky je zajištění přilnavosti motocyklu s vozovkou v každém režimu jízdy a tlumení rázů a nerovností přenášející se z vozovky na konstrukci stroje a dále na řidiče.

Mezi přední a zadní pneumatikou jsou jasné rozdíly, zatímco přední pneumatika zejména přenáší na vozovku pohyby řízení, větší podíl brzdné síly a boční sílu v zatáče, zadní pneumatika má za úkol musí přenést na vozovku hnací sílu a udržet boční sílu v zatáče. To vysvětluje fakt, že většina motocyklů mají rozdílné rozměry předních a zadních pneumatik, neboť na obě pneumatiky jsou kladeny rozdílné nároky. Tím, že je zadní pneumatika širší, má větší styčnou plochu, čímž může lépe přenášet výkon motoru na vozovku a také zvyšuje brzdný účinek. Naopak užší přední pneumatika dovede lépe a účinněji vést stroj a to především v zatáčkách, snižuje ovládací sílu řízení a chová se lépe za deště, jelikož lépe tzv. řeže vodní vrstvu.

Při kontrole pneumatik je vhodné zaměřit se i na cizí tělesa uvízlá v dezénových drážkách. V případě kamínků lze tyto odstranit svépomocí, avšak za vyvinutí značné opatrnosti, aby nedošlo k poškození pláště pneumatiky. Při nalezení zapíchnutého hřebíku nebo jiného ostrého předmětu je vhodnější variantou svěřeni motocyklu do péče odborného servisu. Běhoun pneumatiky neboli kontaktní část pneumatiky s vozovkou musí být opotřeбен rovnoměrně v celé své šíři a v celém obvodu.

Hloubku drážek dezénu předepisuje vyhláška číslo 341/2002 Sb. vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a to konkrétně v § 21 odst. 5, který říká, že hloubka hlavních dezénových drážek nebo zářezů musí být u mopedů minimálně 1 mm, u ostatních motocyklů je to pak 1,6 mm. Zatímco je toto zákonem daná minimální hranice, z hlediska bezpečnosti a to zejména na mokré vozovce je doporučovaná minimální hloubka dezénu 3 mm, s touto hodnotou pneumatiky zvládají

²⁸ TECHNICKÁ sk. A. *Autoskolahruska.cz* [online]. © 2011 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: http://www.autoskolahruska.cz/_ftp/Technicka_A.pdf

správně odvádět vodu a tak lze využít dynamických vlastností motocyklu a pneumatiky mají stále vlastnosti deklarované výrobcem.

Další kontrolovanou veličinou je tlak vzduchu nebo plynu v pneumatikách. Výhodnější variantou je použití plynu, který je k dostání v plnicích lahvích, s adaptérem na ventilek pneumatiky. Jedná se o dusík, tedy netečný plyn, který na rozdíl od vzduchu na pryžovou vrstvu nepůsobí oxidačně. Značnou výhodou dusíku oproti vzduchu je i fakt, že dusík se při jízdě vlivem tření nerozpíná tolik jako vzduch a zachovává tak v pneumatice stejný tlak, čímž nedochází ani ke změně tvaru pneumatiky, většímu namáhání běhounu a nezmenšuje se tak styčná plocha s vozovkou. Měření tlakoměrem (manometrem) je třeba provádět minimálně dvakrát měsíčně, případně před delší cestou nebo před cestou se spolujezdcem či větším nákladem. V manuálu od motocyklu lze najít předepsaný tlak pneumatik pro daný typ jízdy, orientačně se tlak pohybuje kolem hodnoty 2,2 kPa. Tlak lze měřit pouze na jízdou nezahřátých pneumatikách. V případě, že by k měření tlaku vzduchu či plynu docházelo například na benzínových čerpacích stanicích po několikakilometrové cestě, mělo by to za následek jízdu na podhuštěných pneumatikách, čímž by docházelo nejen ke snížení životnosti pneumatik, ale především by toto mělo zásadní vliv na bezpečnost jízdy na motocyklu.²⁹

Dále není radno opomenout kontrolu osvětlení, jeho funkčnost či případné poškození. Motocykly, jejichž hnací ústrojí je vybaveno ozubenými koly a sekundárním řetězem, je třeba kontrolovat v místě průhybu řetězu. Je důležité, aby řetěz nebyl příliš volný, ale ani napnutý. V případě napnutého řetězu dochází k nadměrnému přetěžování součástek a tím se zkracuje doba životnosti. V extrémních případech může dojít i k jeho prasknutí zaklínění do zadního kola a v závislosti na tom i k možnému pádu motocyklu. U příliš volného řetězu by se mohlo stát, že řetěz spadne z rozety zadního kola, což může vést ke stejné reakci, jako v předchozí variantě. Řetěz musí být vždy čistý a řádně promazaný. Naopak stroje pohaněné řemenem je třeba před veškerou mastnotou ochraňovat. Při správné péči hnací řemen vydrží až sto tisíc kilometrů. U motocyklů s variátorem, kardanem či jiným bezúdržbovým hnacím ústrojím, tyto povinnosti řidiči odpadají. Pokud jsou motocykly vybavené koly s dráty, je nutné v pravidelných

²⁹ FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011, s 60-64.

intervalech tyto dráty dotahovat a sledovat, zda nedošlo k jejich poškození či přímo k absenci některých z nich. U provozních kapalin, kterými jsou například chladicí kapalina, olejová náplň, brzdová kapalina u přední i zadní brzdy a případně i brzdová kapalina u hydraulické spojky, je-li jí motocykl vybaven, provádíme kontrolu hladiny kapalin, pohledem na kontrolní risku či okénko a těsnost celého systému. Také je potřeba kontrolovat bovdeny a lanka umožňující ovládání motocyklu, čitelnost a poškozené RZ nebo funkčnost akustického výstražného znamení.

Nakonec po rozjetí se na motocyklu je vhodné v nízké rychlosti vyzkoušet funkčnost obou brzd a také vedení stopy motocyklu.³⁰

6.1.2 Kontrola motocyklisty

Pokud je již technický stav motocyklu zkontrolován, je třeba zhodnotit i fyzický a psychický stav řidiče motocyklu samotného. I když je motocyklista plnohodnotným účastníkem silničního provozu a jeho stroj se plně vyrovná svým výkonem ostatním vozidlům, je mnohem zranitelnější než řidiči automobilů. Vzhledem k tomu, že jezdce na motocyklu nechrání žádné plechy, měl by se každý ještě před tím, než vyjede na motocyklu na silnici vnitřně uklidnit, protože jízda na motocyklu ve stresu, únavě při podráždění nebo dokonce pod vlivem alkoholu by mohla skončit tragickými následky. Klíčem úspěchu je tedy zvolit defenzivní způsob jízdy, což představuje předvídání situace a sledování děje kolem sebe, ale také nutné být ohleduplný a tolerantní k ostatním účastníkům na pozemních komunikacích.³¹

Vzhledem ke zvyšující se intenzitě silničního provozu úměrně roste i riziko možné dopravní nehody. Právě i z tohoto důvodu je třeba neustále usilovat o sebezdokonalování se v jízdě na motocyklu. Především je zapotřebí osvojit si standardní jízdu, krizové manévry a základy mechaniky a fyziky jízdy. Na kvalitu jízdy

³⁰ BESIP. Zásady bezpečné jízdy na motorce. *Ibesip.cz* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2016 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/motocyklista/na-motorce-v-praxi-ii.pdf>

³¹ BESIP. Zásady bezpečné jízdy na motorce. *Ibesip.cz* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2016 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/motocyklista/na-motorce-v-praxi-ii.pdf>

má největší podíl jezdec samotný a tak je usilování a neustálé zdokonalování se jistě na místě. Přestože je výuka v autoškolách obsáhlejší než před lety, stále se jedná pouze o oficiální povolení k jízdě na pozemní komunikaci. V autoškole se jezdec naučí jen to nejzákladnější a to proto, že provozovatelé autoškol se zejména z finančních důvodů snaží o provedení kurzu s co nejmenším počtem výukových hodin.

Málokdo si uvědomuje, jak je jízda na motocyklu ve skutečnosti namáhavá. Jezdec je pouze s minimální ochranou vystaven veškerým povětrnostním vlivům, jako vítr, déšť, vysoké i nízké teploty a jejich neustálé střídání, ale také musí dávat pozor na ostatní účastníky silničního provozu. Z těchto důvodů není radno, ani na vteřinu polevit z pozornosti a sledování provozu před i za sebou. Každý, kdo usedá na motocykl, by měl nejprve zhodnotit své fyzické i psychické schopnosti a přizpůsobit jim zvolený styl jízdy. Samozřejmě se nesmí opomenout ani na motocykl samotný, i jeho správná kondice je důležitá pro bezpečnou jízdu a obeznámení se s ním je nedílnou součástí úkonů prováděných před samotným vyjetím na vozovku. Znalost motocyklu napomáhá k rozeznání veškerých změn, které mohou během jízdy přijít, a které mohou napovědět, co přichází a na co si dát v daný okamžik pozor. Čím lépe zná jezdec svůj motocykl, tím více času má na pozorování okolního provozu a tím může včas učinit patřičná opatření k vyhnutí se případné nehodě.

6.2 Manipulace s motocyklem

Jelikož stroj samotný váží většinou v rozmezí od sta až do tří set kilogramů, veškerá manipulace je zacházení s těžkým a značně nestabilním břemenem. Před první projíždkou se tedy nabízí jako vhodná součást prvních tréninků, zahrnout i manipulaci s nenastartovaným motocyklem. Vedle motocyklu je vhodné stát na levé straně, tak aby stroj byl po pravé straně jezdce. Tím je jezdcovi umožněn přístup ke stojanu, startovací páce či palivovému kohoutu motocyklu. Na úplné začátky se jeví jako rozumné zajistit si k sobě pomocníka, který bude plnit funkci psychické a v případě ztráty rovnováhy i fyzické podpory.

Při správném vybalancování stroje je možné i ty nejtěžší z nich udržet pouze několika prsty jedné ruky. Čím více bude motocykl nakloněn, tím více se třeba

vynaložit sil, aby nespadl. V případě tlačení je nutné najít vhodný náklon, tak aby nohy osoby, které motocykl tlačí, nezakopávali o stupačky, případně jiné výčnělky a zároveň, aby byl motocykl co nejvíce kolmo k zemi a nebylo nutné vynakládat příliš sil k udržení stroje před pádem. Po nacvičení tlačení v přímém směru, přichází na řadu tlačení do oblouku. Čím ostřejší je oblouk, tím více je třeba motocykl naklopit, k tomuto stačí udělat mírný krok směrem od stroje. Vždy je třeba dbát na to, aby mezi motocyklem a obsluhou motocyklu byl náklon ve tvaru písmene „A“, nikdy nesmí dojít k pozici, kdy by tělo obsluhy a motocykl tvořilo písmeno „V“, to je již mnohdy neudržitelná situace a motocykl spadne na zem.³²

Nacvičit se nasedání a sesedání z motocyklu se může zdát, jako zbytečná věc, ale ne každý to zvládne hned na poprvé a s přehledem na obě strany. Někteří nasedají na stroje, které se opírají o boční stojan, ať už to dělají z pohodlnosti nebo ze strachu z pádu motocyklu, je vhodné umět nasednout a sesednout na obě strany stroje bez opory stojanu či jiné pomoci. Cvičení tohoto úkonu probíhá tak, že jezdec na stroj nasedne z levé strany, z pravé strany sesedne a pak obráceně, dokud si tím není zcela jist. K tomuto cvičení je třeba kolmo stojící motocykl a trocha sebezapření. Pohled jezdce musí být po celou dobu manévru upřený přímo do dálky, je špatně se při tomto dívat pod sebe na motocykl. Pro ulehčení prvních pokusů, je možné zvolit volné a pružné oblečení a až při dalších pokusech toto opakovat v běžném jezdeckém oděvu.

Také zvedání motocyklu ze země by mělo být součástí prvních tréninků. V některých zemích je tento proces dokonce součástí zkoušek k získání řidičského průkazu. U nás tomu tak není, ale i přesto by měl mít každý možnost si toto natrénovat již v rámci autoškoly. Zejména pro ženy nebo fyzicky slabší jedince by zvednutí motocyklu po pádu mohl být velký problém, pokud nebudou znát ten správný grif. V případě cvičení stroj přesuneme na trávu nebo jiný měkký povrch tak, aby nedošlo k poškrábání kapotáže a uzavřeme palivový kohout, je-li jím motocykl vybaven, aby nedocházelo k úniku paliva z přepadu karburátoru. Pokud motocykl leží na levém boku, vytočíme řídítka zcela vpravo a naopak. Pak už jen stačí uchopit řídítka na jejich nižším konci oběma rukama sednout si do dřepu a s rovnými zády pomocí nohou vstát nahoru i se strojem, když je stroj zvednutý asi v jedné třetině, je možné jej podepřít stehnem, tehdy už je stačí uchopit řídítka na obou stranách a dostat motocykl do

³² FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011, s 16.

kolmého stavu. Tento grif vychází ze základního fyzikálního zákona, který říká, že čím větší pákou působíme, tím větší vyvineme sílu.³³

6.3 Pozice na motocyklu

Základním pravidlem posedu na motorce je být uvolněný. Horní polovina těla, zejména ruce a lokty, musí být zcela uvolněná. Důležité je řídit motocykl za pomoci přenášení váhy, a ne použitím síly rukou. Takovéto řízení je bezpečnější a nedochází k plýtvání energie řidiče motocyklu.

Pozice těla v zatáčce u sportovnějších motocyklů je taková, že se tzv. vysedá ze sedačky do vnitřku zatáčky. Nezáleží tolik ani na tom, zda je řidič situován spíše v zadní části sedla nebo přímo u nádrže, hlavní je, aby nevznikl pocit jakéhokoliv omezování či nepohodlí. Správné přenesení váhy bude mít za následek svižné a bezpečné projetí zatáčkou. Samozřejmě vše závisí na rychlosti a stylu jízdy, v nízkých rychlostech, při turistické jízdě nebo na motocyklech typu enduro, chopper apod. není třeba do zatáček vysedat. Úplně postačí sklonit hlavu k vnitřnímu zrcátku, držet ji uvolněnou a natočenou, tak aby bylo možné správně směřovat pohled a pracovat s váhou horní poloviny těla.

Při brzdění není dobré držet řídítka křečovitě a zapírat se do nich, ztrácí se tím cit na ovládání páček. Ty by se měly ovládat tolika prsty, kolika to bude řidiči motocyklu vyhovovat. Je však doporučeno používat dva, čímž je zaručena schopnost ovládat páčky a zároveň mít stále oporu v řídítkách motocyklu.³⁴

³³ BREUTELOVÁ, Eva a kol. *Dokonalá jízda na motocyklu. 2.*, upr. vyd. České Budějovice: Kopp, 2008, s 60-61.

³⁴ Technika jízdy: Správné držení těla. *Okruhari.cz* [online]. Autor: Roman Kadlčík, 2010 [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <http://www.okruhari.cz/cs/technika-jizdy-spravne-drzeni-tela>

6.4 Pohled na motocyklu

Jedno ze základních pravidel při řízení motocyklu zní: „Jedeš, kam se díváš.“ Jinými slovy to znamená, že řidič projede přesně tím místem, kam se během jízdy dívá. Je chybou dívat se při jízdě těsně před přední kolo motocyklu. Naopak je třeba dívat se co nejdále to jen lze. Pouze tak lze včas reagovat na případný problém, který se může kdykoliv objevit. Při pozorném sledování profilu silnice, situování stromů nebo svodidel nenastane překvapení z náhlé změny poloměru zatáčky. Při správném pohledu daleko dopředu je také mnohem snazší odhadnout rychlost vhodnou pro projetí zatáčky nebo krizového úseku.

Při jízdě do zatáčky je nejdůležitější najít si pohledem brzdny bod a ten periferně sledovat. Nesmí se však na něj pohled zafixovat, nýbrž je třeba dívat se tam, kudy chce řidič motocyklu projet. Při průjezdu zatáčkou je třeba sledovat vrchol zatáčky do té doby, než bude jisté, že motocykl je nasměrován přesně tam, kam nasměrován být má, poté již pohled směřuje na výjezd ze zatáčky.³⁵

6.5 Pomalá jízda

Zejména v městském provozu, kvůli všem nástrahám, které město skýtá, je důležité být si jistý při jízdě i rychlostech pod hranicí 20 km/h, kdy přestávají na motocykl působit setrvační síly a motocykl tak ztrácí svoji stabilitu, jakou má ve vyšších rychlostech. Také rychlou jízdu lze zvládnout pouze za předpokladu, že řidič dobře zvládá jízdu pomalou. Pomalou jízdou se rozumí jízda v rychlostech zhruba okolo 10 km/h.

Při pomalé jízdě musí být jezdec soustředěný především na vyrovnání rovnováhy, čehož je možné dosáhnout pouze jemnými pohyby řídicích a těla jezdce. K tomuto musí být řidič schopný přesně korigovat a ovládat spojku, plyn a brzdy motocyklu. To vše dohromady klade vysoké nároky i na zkušené jezdce.

³⁵ BESIP. Zásady bezpečné jízdy na motorce. *Ibesip.cz* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2016 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/motocyklista/na-motorce-v-praxi-ii.pdf>

Základními atributy pro zvládnutí pomalé jízdy jsou pohled, posed a ovládnutí. Nejzákladnějším je pohled, přestože má každý tendenci dívat se přímo před sebe, před přední kolo, důležité je se i při pomalé jízdě dívat co nejdále to jen lze, a to do míst, kam chceme jet a předem si očima tzv. projet trasu kterou následně pojedeme na motocyklu. Nejlepším řešením je zaměřit se na nějaký pevný bod, například strom nebo plot, poté je snazší udržet ruce v klidu bez zbytečných protipohybů. Díky tomuto má jezdec zaostřené vnímání rovnováhy, je uvolněný a dokáže lépe vnímat pohyby motocyklu. Pohledem do dálky jsou dříve vidět všemožné nástrahy, které lze na silnici potkat, jako např. štěrk, výmoly nebo spadlé větve stromů. Uvolněný posed, při kterém ruce doslova jen visí na řídítkách, paže jsou ohnuté a kolena jsou položena na palivové nádrži, je zárukou pohodlné a hlavně bezpečné jízdy.

Pomalé jízdy lze dosáhnout následujícím způsobem: Na první rychlostní stupeň při prokluzující spojce vyrazit vpřed. Pro lepší rovnováhu je třeba zvýšit otáčky motoru. Díky vyšším otáčkám pohyblivých dílů v motoru se zvýší stabilita stroje. Navýšit stabilitu je možné také jemným přibrzdováním zadní brzdy. Naopak brzděním přední brzdou má zcela opačný účinek. Po zabrzdění přední brzdou dochází při pomalé jízdě k destabilizaci stroje. V případě, že by při brzdění zadní brzdou docházelo k zastavení stroje, musíme zadní brzdu uvolnit a následně se pokusit o jemné dávkování brzděného účinku.

Pro trénink takovéto jízdy je vhodné najít si prostor mimo pozemní komunikaci, na tomto si vyznačit za pomoci křídly nebo kuželů dráhu o délce alespoň 10 m a šířce maximálně 0,5 m. Cílem tohoto cvičení je pak projet tuto dráhu v co nejnižší rychlosti za použití výše uvedených dovedností, aniž by došlo k vyjetí z dráhy. Pro začátky se jako vhodnější řešení nabízí zvolení vytyčení dráhy za pomoci křídly, aby při vyjetí z dráhy nedošlo k pádu. Také absolvování takového tréninku se zkušenější osobou, která bude jezdce doprovázet a dávat mu patřičné rady se jeví, jako bezpečnější varianta.

Další fází tréninku pomalé jízdy, je trénink pomalé jízdy v kruhu. Vytyčení plochy pro cvičení takovéto jízdy je individuální dle možností jednotlivého stroje a jezdce. Obecně lze ale pro začátek vytyčit plochu o šířce okolo 8 m a následně plochu zmenšovat. Jako nevhodné se jeví vyhledání plochy se skutečným obrubníkem po svých obvodech. Obrubník ve značné míře přitahuje pohled jezdce a poté následuje najetí do

tohoto obrubníku a pád z motocyklu. Cílem cvičení je udělat otočku s co nejmenším poloměrem. K tomuto se však lze dopracovat pouze pomalým a klidným tempem bez mačkání přední brzdy. V případě zabrzdění přední brzdou se motocykl ihned překlápí do vnitřku zatáčky. Alfou a omegou zvládnutí co nejmenší otočky je správné směřování pohledu. A sice, pohled míří jinam, než je okamžitý směr jízdy. Je důležité pamatovat si pravidlo, že pohledem stroj vedeme. Otočku tedy začínáme očima a až poté následuje pohyb řídítka. Před zatočením musí být hlava vytočená co nejvíce do požadovaného směru jízdy. Pohled nesmí směřovat na zem, tím by došlo pouze k znervóznění jezdce. Při přesunutí váhy těla jezdce do vnějšku zatáčky a naopak přesunutí váhy motocyklu do vnitřku zatáčky vznikne takový přítlak, že prováděnou otočku lze ještě více utáhnout a projet jí tak ještě v menším poloměru. Toto cvičení je třeba vyzkoušet na obě strany a v případě, že na jednu stranu to půjde hůře než na stranu druhou, je třeba zaměřit se více na hůře zvládanou stranu.

Po nacvičení jízdy přímo a jízdy do kruhu, následuje nacvičit si jízdu do tzv. osmičky a slalomovou jízdu. Při těchto disciplínách si lze nacvičit především střídání zatáčení na obě strany a rychlou změnu pohledu na přenášení váhy. Pro trénink osmiček je vhodné vytyčit si body ve vzdálenosti 5 m od sebe, okolo kterých budeme jezdit co nejtěsněji, přitom střídáme směry jízd. Nesmíme zapomenout, že před každou otočkou je třeba směřovat pohled do požadovaného směru jízdy a přesunout váhu těla do vnější strany zatáčky. Při pomalém slalomu se velmi dobře natrénuje plynulé přehazování pohledu mezi nejbližšími brankami a horizontem. Je důležité střídát krátký pohled na branku a dlouhý pohled daleko dopředu. Pro plynulou a pohodlnou jízdu je zapotřebí mít uvolněný posed a případnou destabilizaci motocyklu korigovat mírným sešlápnutím zadní brzdy. Pro slalom je vhodné použít alespoň 6 branek ve vzdálenosti zhruba 3 – 4 m od sebe. Pro ztížení cvičení stačí jen branky posunout o něco blíže k sobě.³⁶

Pro pomalou jízdu platí pravidlo, že čím pomaleji se jede, tím více se stroj řídí řídítky, a čím rychleji se jede, tím více se řídí tělem. Samotná váha stroje se projevuje především při manipulaci a při jízdě v nízké rychlosti. Při jízdě ve vyšších rychlostech váha stroje není znát a je tedy téměř nepodstatná. Pro lepší navedení do slalomové branky je možné krátce zatlačit na to řídítko, kam má jízda vést. Po průjezdu brankou pak na řídítko opačné. Při tomto stylu jízdy ve slalomové dráze není osa těla shodná

³⁶ BREUTELOVÁ, Eva a kol. *Dokonalá jízda na motocyklu. 2.*, upr. vyd. České Budějovice: Kopp, 2008, s 64-70.

s osou motocyklu. Stroj se vyklání do stran pod narovnaným tělem jezdce. To se může hodit zejména při úhybném manévru před náhlou překážkou a pomůže to ke zkrácení dráhy potřebné pro její objetí. V případě, že by se schylovalo k pádu motocyklu, je dobré být připraven pomoci si opřením nohy o zem. To však neznamená, že by nohy měli vlát ve vzduchu po celou dobu jízdy, tím by došlo ke ztrátě kontaktu s motocyklem. V momentě, kdy bude potřeba pomoci si nohou, nohu mírně přesuneme dopředu a po došlápnutí na zem a získání opětovné rovnováhy, jí vrátíme zpět na stupačku. Zde platí pravidlo, že noha se nesní nikdy dostat dozadu, maximálně na úroveň stupačky a pak se musí zvednout. Pokud by bylo nutné pomoci si nohou ještě jednou, je třeba jí znovu dát dopředu a opakovaně došlápnout. Také je třeba dát si pozor při odstrkování, ale jezdec svou sílu nepodcenil a vlivem silného odrazu nepřepadl na druhou stranu.³⁷

6.6 Jízda při vyšší rychlosti

Jak již bylo uvedeno, při vyšších rychlostech je motocykl ovládán zejména pomocí přenášení váhy jezdce. V praxi je možné setkat se dvěma častými chybami, kterých se řidiči motocyklů dopouštějí. Ta první z nich je, že jezdec se snaží do zatáčky natáčet řídítka. To má však za následek pouze to, že se projeví klopný moment na opačnou stranu, čímž se motocykl dostane v pravotočivé zatáčce ke středu vozovky nebo do protisměru, případně v levotočivé zatáčce k pravé krajnici vozovky. Druhá častá chyba spočívá ve snaze jezdce vysedat z motocyklu a snažit se tak stroj pomocí síly „lázat“ do zatáčky.³⁸

³⁷ FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011, s 20-21.

³⁸ FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011, s 21-22.

6.6.1 Průjezd zatáčkou

V první řadě je důležité uvědomit si, že aby byla zatáčka správně projeta, je třeba začít s jejím průjezdem ještě dříve, než se do ní motocykl dostane. V případě přehledné zatáčky, tedy zatáčky, kterou lze vidět celou včetně výjezdu z ní, musíme nejdříve odhadnout rychlost, kterou se dá zatáčka bezpečně projet, zpomalit a zvolit odpovídající rychlostní převodový stupeň v návaznosti na předpokládanou rychlost. Vzhledem k tomu, že motocykl je v zatáčce mnohem stabilnější s přidaným plynem, vjíždíme do zatáčky pomaleji. Až do bodu, kde začneme stroj znovu narovnávat, držíme stálou rychlost nebo můžeme mírně akcelarovat. Výrazné přidání plynu je možné ve chvíli, kdy budeme ve výjezdu ze zatáčky.

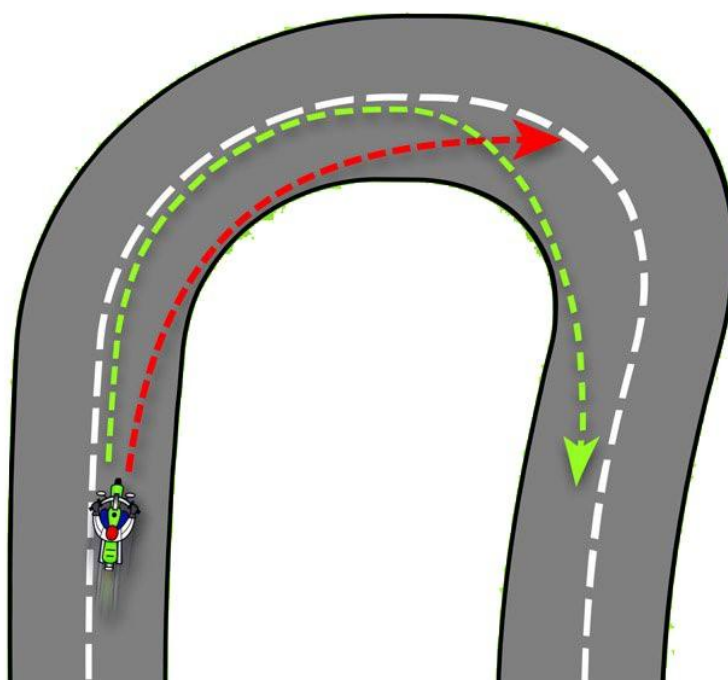
Pokud přijíždíme do nepřehledné zatáčky, tedy takové zatáčky, u které vidíme pouze její nájezd, musíme počítat vždy s tou nejhorší možnou variantou, a sice že se bude jednat o zatáčku, která tzv. utahuje, což znamená, že její poloměr je menší, než se zprvu může zdát nebo že se jedná o „vracečku“, tedy že poloměr zatáčky bude mít 180° a více. Velmi nebezpečné mohou být nepřehledné zatáčky, které známe a předpokládáme, že nás nečeká nic, o čem bychom nevěděli. Vždy je třeba počítat s možností vzniku nového výmolu, s chodci na vozovce nebo případně s odstaveným vozidlem po nehodě. Není radno zahrávat si s jízdou po paměti. Zde platí pravidlo: „Kam nevidím, tam nespěchám!“

Zvolení správné stopy při průjezdu zatáčkou není nic složitějšího, jen je třeba pamatovat na to, že se nekopíruje přesné zakřivení zatáčky, ale naopak se zatáčka co nejvíce narovná. Skutečný poloměr zatáčky si zvolením své stopy upravíme tak, aby byl pro nás přijatelnější a zatáčku si tak vytvoříme méně zakřivenou. Úpravou zakřivení zatáčky zmenšíme odstředivou energii, která na nás bude působit a to zejména na výjezdu, kde je tato síla největší. Zatáčku pak bude možné projet bezpečněji a to i v její závěrečné fázi, kde se v kritickém momentě budeme nacházet ve své polovině vozovky. Oproti skutečnému vrcholu si ten svůj posuneme asi do dvou třetin zatáčky při využití celé šířky pravé poloviny vozovky.

Při nájezdu do pravotočivé zatáčky se přesuneme ke středové čáře, ale pouze do takové vzdálenosti, aby řídítka motocyklu tuto čáru ani mírně nepřesahovala. Poté si odhadem určíme dvě třetiny zatáčky a do tohoto pomyslného bodu, který bude nejbližší

pravému okraji, směřujeme svůj motocykl. V případě nepřehledné zatáčky jedeme středem svého pruhu do té doby, než dohlédneme na výjezd z ní a teprve poté si určíme pomyslný bod vrcholu zatáčky. Tímto postupem docílíme toho, že výjezd ze zatáčky bude v nejkritičtější fázi bezpečně v pravé polovině, při pravém okraji.

Obrázek 1: Průjezd pravotočivou zatáčkou³⁹



Průjezd levotočivé zatáčky začíná při pravém okraji vozovky. Stejně jako u opačně směřované zatáčky si musíme určit pomyslný vrchol zhruba ve dvou třetinách zatáčky a tam svůj motocykl vést. Zde je nutné dát si pozor, aby při náklonu na levou stranu nepřesáhl motocykl nebo tělo jezdce včetně hlavy do protisměru, také je důležité uvědomit si, že náklonem se může rozměr šíře motocyklu zvýšit až na dvojnásobek na rozdíl od jízdy přímo. Výjezd z levotočivé zatáčky musí být znovu v pravé polovině vozovky.

Důležité je nezapomínat, že na pozemní komunikaci se nelze chovat jako na uzavřené trati, kde můžeme využívat celou šířku trati. Po celou dobu jízdy v běžném provozu je nutné držet se výlučně pouze ve svém pruhu. Tímto je myšleno i to, že není

³⁹ SOCHOR, Miloš. Motorcycle Safety Foundation. In: *Okruhari.cz: Technika jízdy* [online]. 2016, 2.12.2016 [cit. 2018-03-02]. Dostupné z: <http://www.okruhari.cz/cs/jak-projet-utahovak>

vhodné využívat pro jízdu krajnicí vozovky, zde může mít povrch vozovky jiné adhezni podmínky nebo se zde mohou nacházet různé nečistoty v podobě šterku atp. a také v případě více pruhové silnice bychom měli využívat jen jeden námi zvolený pruh a nepřejíždět z pruhu do pruhu. Mohlo by se stát, že dojde k přehlednutí předjížděného vozidla. Zatačka by se nikdy neměla projíždět nadoraz. Vždy bychom si měli ponechat rezervu co se týče rychlosti a prostoru pro korekci jízdní stopy. Mohlo by se stát, že špatně odhadneme nájezdovou rychlost, své schopnosti, jízdní vlastnosti motocyklu nebo odvalu nezkušeného spolujezdce. Často se stane, že nezkušený a řádně nepoučený spolujezdec se ve velkém náklonu v zatáčce začne vlivem pudu sebezáchovy naklánět kontra, což vede k rozhození stability motocyklu.⁴⁰

6.6.2 Brzdění

Řidič motocyklu má při brzdění mnohem složitější práci, než řidič osobního automobilu. Může za to fakt, že automobil je dvoustopé vozidlo, díky čemuž je mnohem stabilnější a také v dnešní době je běžnou a povinnou součástí brzdového systému automobilu brzdový asistent ABS, díky kterému nedojde k zablokování kol a to ani při prudkém brzdění nebo při brzdění na kluzkém povrchu. Motocykly standardně tímto brzdovým asistentem vybaveny nejsou a navíc brzda každého kola je ovládaná zvlášť, každá svou pákou. Přední brzda je ovládaná pravou pákou na říditkách a brzda zadní zase pravou pákou u pravé nohy. Některé motocykly jsou vybaveny systémem duální brzdové soustavy, což znamená, že například při sešlápnutí páky zadní brzdy, brzdí i brzda přední a naopak. Z praxe vyplývá, že mnohdy ani řidiči, kteří již mají za sebou nějaký ten rok ježdění, neumějí brzdy správně používat, přitom správným a efektivním brzděním by se mohlo předejít mnoha nehodám.

Někteří jezdci se bojí používat přední brzdu, a tak ji nepoužívají vůbec nebo jen minimálně. Strach z používání přední brzdy může být reakce na vzpomínky z minulosti, kdy při nesprávném brzdění touto brzdou dostali smyk a následně z motocyklu spadli nebo to může být pouze z obav, aby takováto situace nenastala. Nepoužívání přední brzdy je ovšem velkou chybou. Při brzdění se váha stroje přesouvá

⁴⁰ FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011, s 22-28.

na jeho přední část, těžiště se tedy přesunuje dopředu, přední kolo je více zatížené, má větší přilnavost, a je tedy schopno přenést větší brzdnu sílu než zadní odlehčené kolo. Přední brzda je díky tomu účinnější než brzda zadní. Při intenzivním brzdění, nouzovém brzdění nebo při řešení kritické situace, je brzdění přední brzdou neodmyslitelnou nutností. Není třeba obávat se smyku předního kola, dnešní stroje výlučně osazovány kotoučovými brzdami, umožňují snadné dávkování brzdného účinku.

Při brzdění začínáme zadní brzdou, po přidání brzdy přední, se zadní kolo odlehčí a klesne jeho brzdný účinek. Brzdný účinek bude efektivnější, zvolíme-li brzdění s postupně narůstající intenzitou, neboli progresivní brzdění, oproti zabrzdění s náhlým a prudkým účinkem. To platí zvláště u přední brzdy, také díky progresivnímu brzdění máme větší kontrolu nad brzdným účinkem a snáze rozpoznáme, kdy dochází ke smýkání kola. V případě absence protiblokovacího systému ABS je bezpečnější brzdit na kluzkém povrchu bez dostatečné adheze přerušovaně. Neznamená to však při každém zabrzdění páku brzdy pustit a poté celý úkon opakovat. Naopak, je důležité brzdit po celou dobu, jen dávkováním brzdného účinku upravovat intenzitu brzdění. Přerušovaným brzděním se vyhneme zablokování kola.

Brzdnou délku vozidla ovlivňuje především jeho rychlost. Zde je vhodné si připomenout, že ačkoli se naše rychlost dvojnásobí, dráha na zabrzdění bude přibližně čtyřnásobná, tedy pokud motocykl jede rychlostí 40 km/h bude na zastavení potřebovat asi 30 m dlouhou dráhu, ale pokud pojede rychlostí 80 km/h dráha nutná k zastavení se zvýší na 160 m. Další faktor, který ovlivňuje délku brzdné dráhy, je technický stav motocyklu. To se týká především podvozku a zejména pneumatik a pérování s tlumiči. U pneumatik je třeba kontrolovat stav opotřebení, předepsané hodnoty nahuštění, poškození a také stáří. U pérování s tlumiči je nutné zaměřit se na jejich poškození nebo opotřebování. Tento systém zajišťuje přilnavost pneumatiky k vozovce a v případě jeho nefunkčnosti. Kola motocyklu na nerovné vozovce odskakují a při brzdění dochází k momentům, kdy pneumatika není v kontaktu s vozovkou, tedy nepřenáší brzdný účinek, čímž dochází k prodloužení brzdné dráhy. Dalšími faktory jsou také celková hmotnost motocyklu s nákladem a druh vozovky. V případě jízdy se spolujezdcem a plnými kufry bude motocykl hůře ovladatelný a také bude mít delší brzdnou dráhu. V případě druhu vozovky je třeba počítat s faktem, že značný rozdíl

v brzdě dráze bude mít motocykl na kvalitním hrubozrnném povrchu oproti mokrým kostkám nebo na přechodu pro chodce či jiném vodorovném dopravním značení.⁴¹

6.6.3 Krizové situace

Pokud dojde ke krizové situaci a je nutné nouzové brzdění, postup na suchém povrchu v přímé jízdě je následující: nejprve vymáčkneme spojku a naplno sešlápneme páku zadní brzdy, a to až do té doby, než dojde k zablokování zadního kola. Vzápětí zmáčkneme páku přední brzdy, ale pouze tak, aby nedošlo k zablokování předního kola. V případě, že by motocykl začal ujíždět do strany, uvolníme zadní brzdu a po srovnání do přímého směru, na tuto páku začneme opět vyvíjet tlak. Kdybychom si nebyli jistí, zda odhadneme, jakým tlakem působit na páku přední brzdy, aby nedošlo ke smýkání předního kola, brzdíme v nouzové situaci stejně, jako na kluzkém povrchu, tedy přerušovaně.

Brzdění v zatáčce by nikdy nemělo být zapříčiněno naší vinou. Při zvolení správného stylu jízdy, k takovéto situaci nedojde, avšak nikdo není dokonalý a na pozemních komunikacích se pohybují i ostatní účastníci provozu. Je tedy dobré být připraven i na tuto situaci. Pokud se již dostaneme do situace, kdy budeme muset v zatáčce brzdít, máme několik možností. Jestliže půjde pouze o mírné zpomalení a korekci jízdni stopy, je možné s motocyklem na suchém a rovném povrchu opatrně brzdít i v náklonu. V případě, že je nutné rázné snížení rychlosti, musíme motocykl nejprve narovnat do přímého směru, poté co nejintenzivněji zabrzdít a následně s uvolněnými brzdami znovu zatočit. Přestože si z jedné zatáčky vytvoříme zatáček několik a tímto si celou situaci značně zkomplikujeme, mnohdy je to jediná možná varianta, jak se vyhnout nehodě. Takovéto brzdění je nutné nejdříve nacvičit a dostat jej do podvědomí. Nejlépe se takovýto proces natrénuje na uzavřené ploše s vhodným povrchem a dohledem zkušenějšího jezdce nebo kurzech jízdy na motocyklu.

Je-li motocykl, na kterém jedeme vybaven brzdovým systémem ABS, máme při nouzovém brzdění méně práce, než kdybychom řídili motocykl bez tohoto systému.

⁴¹ FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011, s 29-30.

Při nouzovém brzdění začínáme stejně, nejprve zmáčkneme páku zadní brzdy a vzápětí přidáme brzdu přední. Rozdíl je především v tom, že obě páky zmáčkneme naplno, jelikož elektronika systému ABS zajistí, že nedojde k zablokování kol. V případě nutnosti systém sám sníží tlak v příslušném brzdovém okruhu a tím odblokuje příslušné kolo motocyklu. To, že elektronika pracuje rychleji, než lidské svaly, jistě dobře víme. V tomto případě je systém ABS schopný brzdění přerušit až 16 x za vteřinu, v závislosti na adhezi daného povrchu vozovky. Tento systém nám zaručuje, že motocykl bude ovladatelný na každém povrchu. Dokonce s ním lze brzdit i v zatáčkách aniž by došlo k pádu motocyklu. Ačkoli se zdá, že ABS má samé kladné stránky, není tomu tak. Pokud se zaměříme na brzdění na suchém povrchu v přímém směru nebo na blátě či sypkém materiálu, zde se brzdná dráha prodlužuje. U suchého povrchu je to z důvodu přerušovaného brzdění a u bláta a sypkého povrchu zase proto, že kolo motocyklu se díky absenci blokace kola neprohrne na tvrdý podklad. U motocyklů, které jsou vybaveny vypínačem systému ABS je vhodné tento vypínač použít a to zejména na nebezpečném povrchu. Důležité je si zapamatovat, že při brzdění s motocyklem vybaveným ABS nesmíme brzdit přerušovaně. Tímto bychom systém zmátli, díky čemuž by brzdná dráha byla mnohem delší.⁴²

6.6.4 Jízda v dešti

Přestože jízda v dešti není zrovna příjemná, není důvod se jí vyhýbat, zvláště při dodržení několika základních zásad.

Při jízdě za deště je nutné vyhnout se zbrklým reakcím a při ovládání motocyklu postupovat tak, aby veškeré úkony, které budou prováděny, byly plynulé a nedocházelo tím k náhlému, případně prudkému zabrzdění, přidání plynu nebo změně směru jízdy.

Dále je důležité zejména upravit rychlost motocyklu, protože pneumatiky ztrácejí svou přilnavost. Při prvních kapkách deště na silnici je nezbytné dávat pozor na zaprášenou, či jinak znečistěnou pozemní komunikaci. Vlivem mísicí se vody a prachu na vozovce vzniká velmi kluzký povrch. Ten se však po několika minutách intenzivního deště smyje. Také záleží na stavu pneumatik. Hloubka dezénu nebo jejich

⁴² FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011, s 30-31.

stáří mají velký vliv na chování motocyklu v nepříznivých jízdních podmínkách. Čím nižší hloubka dezénu a čím starší data výroby pneumatika je, tím hůře se bude motocykl za jízdy na vodě chovat.

Pro bezpečnou a pohodlnou jízdu za deště je nezbytné, aby osádka motocyklu byla ve fyzické i psychické pohodě, toto zaručí pouze speciálně k tomuto určená kombinéza, tzv. „nepromok“, jde vlastně o pogumovanou kombinézu speciálně určenou pro jízdu v dešti. Ta se používá současně s gumovými návleky na boty. Společně zamezí proniknutí vody na oblečení osádky motocyklu. Tento „nepromok“ by měl být nedílnou součástí výbavy, zvláště při delších cestách.

Při dlouhotrvajících jízdách za deště může dojít k promočení rukavic, to má za následek prokřehnutí prstů, čímž dojde ke zhoršenému ovládní motocyklu. Při absenci vyhřívání rukojetí motocyklu nezbyvá nic jiného než přerušování jízdy, případně dělat častější zastávky.⁴³

6.6.5 Jízda se spolujezdcem

Jízda ve dvou na motocyklu má svoje specifika. Ze zákona, přesněji z § 7 z.č. 361/2000 Sb. vyplývá, že na druhém sedadle motocyklu nelze přepravovat osobu mladší 12 let. Dále dle § 9 téhož zákona přepravovaná osoba nesmí za jízdy kouřit nebo sedět na motocyklu bokem. Naopak musí se nohama dotýkat stupaček a musí mít na hlavě řádně připnutou ochrannou přilbu. Přepravovaná osoba je také povinna dbát pokynů řidiče zejména neomezovat řidiče v bezpečném ovládní vozidla.

O tom, jak by se měl spolujezdec na motocyklu chovat, by měl být řidičem poučen ještě před započtím samotné jízdy. Hlavně pokud jde o osobu, která na motocyklu nikdy předtím nejela a nemá tak s jízdou na motocyklu žádné zkušenosti.

Důležité je, aby spolujezdec řidiči důvěřoval a i v krizových situacích nereagoval přehnaně a nenapomáhal tak svým jednáním k dopravní nehodě. Je vhodné dohodnout si mezi sebou dorozumívací signály, například poklepání rukou na řidičovo

⁴³ Jak jezdit: Nebojte se jezdit v dešti. *Motohouse.cz* [online]. Autor: Honza Karásek, 2015 [cit. 2018-02-12]. Dostupné z: <http://www.motohouse.cz/jak-jezdit-nebojte-se-jezdit-v-desti/>

stehno či rameno ve chvíli, kdy je něco v nepořádku a vzhledem k vysoké rychlosti a proudícímu větru není možné dorozumívat se verbálně.

Při nastupování na motocykl by se měl spolujezdec nejprve zeptat řidiče a po souhlasu řidiče nastoupit. V té chvíli by měl řidič motocykl držet rovně, obě nohy mít zcela na zemi a dostatečně daleko od sebe. Ke zvýšení stability motocyklu napomáhá zmáčknutí přední brzdy.

Za jízdy se spolujezdec může držet několika způsoby, například madel umístěných v zadní části stroje nebo oběma rukama kolem pasu řidiče. V dnešní době lze již pořídit řadu doplňkových držáků případně připínacích pásů, kterými se lze připnout k tělu řidiče. Jako nejvhodnější způsob se však jeví držení se jednou rukou o nádrž a druhou kolem pasu řidiče. Nejen že tímto držením jsou obě osoby v neustálém kontaktu, ale při prudkém brzdění se spolujezdec opře o nádrž motocyklu a tím uleví řidičovým rukám od tíhy svého těla.

V zatáčkách se spolujezdec nesmí naklánět na druhou stranu od řidiče. Motorka tím ztrácí svoji stabilitu, negativně se tím ovlivňuje ovladatelnost motocyklu. Spolujezdec by se měl dívat přes řidičovo rameno do vnitřku zatáčky, tím se zkoordinuje pohyb obou jezdců.⁴⁴

6.6.6 Časté chyby

Mezi základní chybu, které se řidiči motocyklu dopouštějí, patří ztuhlost těla. Pokud je řidič motocyklu za jízdy ztuhlý, veškeré vibrace se posílají dál do motocyklu, a to ho může rozhodit. Tělo by mělo plnit funkci jakéhosi dalšího tlumiče, a tak absorbovat rázy od kol. Je třeba, aby tělo bylo při jízdě zcela uvolněné. Řídítka by se měla držet co nejjemněji a lokty by měly být lehce pokrčené. Povelý motocyklu se dávají pohybem horní poloviny těla.

Aby nedocházelo v zátočinách ke smýkání přední pneumatiky, je zapotřebí si uvědomit, že do zatáček je třeba přidat plyn. Tím dojde k odlehčení přední

⁴⁴ Jak jezdit: Jízda se spolujezdcem. *Motohouse.cz* [online]. Autor: Karel Táborský, 2016 [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.motohouse.cz/jak-jezdit-jizda-se-spolujezdcem>

pneumatiky a motocykl bude správně vyvážený. Toto lze natrénovat na uzavřené pozemní komunikaci nebo třeba na letišti.

Další chybou, které se řidiči motocyklu často dopouštějí, je nedodržení bezpečné vzdálenosti. Jet v těsné blízkosti za vozidlem před sebou se nemusí vyplatit. Řidič vozidla by při pohledu do zpětného zrcátka mohl zpanikařit a udělat nečekaný manévř, například prudce šlápnout na brzdu nebo náhle odbočit. Při nedodržení dostatečné vzdálenosti je velice pravděpodobné, že tato situace povede k dopravní nehodě. Ponecháním většího odstupu lze nebezpečným situacím předejít a také dojde ke zlepšení výhledu vpřed.

Vzhledem k absenci zvukového signálu při spuštění směrového ukazatele na motocyklu a také absenci automatického vypnutí, jako tomu bývá u automobilu, se často stává, že řidič motocyklu zapomene vypnout směrový ukazatel i po dokončení manévřu, kvůli kterému jej spustil. To způsobuje problémy zejména ve městě, kdy ostatní řidiči se domnívají, že motocykl odbočuje, ačkoli tomu tak není. Tomuto lze předejít častější kontrolou přístrojové desky.

Zapříčinit dopravní nehodu dokáže i pud sebezáchovy, který má sice ochránit před zraněním, ale často tomu bývá právě naopak. Mezi sebezáchovné reakce patří například náhlé ubrání plynu, prudké brzdění, křečovité sevření řídítek nebo zafixovaný pohled na určitý objekt. Pilným tréninkem se lze naučit vyvarovat těchto nechtěných reakcí. Není to však tak jednoduché a trvá to opravdu dlouho.

Pravděpodobně je prudké zabrzdění přední brzdou nejčastější příčina pádu motocyklu. Při náhlém objevení se nečekané překážky na silnici většina lidí začne prudce brzdit. Vlivem přenesení váhy motocyklu a jezdce na přední vidlici dochází k maximální kompresi vidlice. Následně se začne deformovat přední pneumatika, dojde k jejímu zablokování a následnému smyku předního kola. V této chvíli je nutné pustit páku přední brzdy a motocykl srovnat, poté se musí celý proces brzdění začít od začátku.⁴⁵

⁴⁵ BESIP. Zásady bezpečné jízdy na motorce. *Ibesip.cz* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2016 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/motocyklista/na-motorce-v-praxi-ii.pdf>

Defenzivní způsob jízdy

Zvolit defenzivní způsob jízdy znamená počínat si na pozemní komunikaci tak, abychom předvídali všelijaké nebezpečné situace a díky tomu se vyhnuli nehodě nebo alespoň zmírnili její následky.

Ještě než přišla změna zákona, která dala za povinnost řidičům automobilů svítit i ve dne, byli motocyklisté, co se týče viditelnosti v jisté výhodě alespoň přes den. Ty doby jsou již pryč a je tedy nutné se tomuto trendu přizpůsobit. Protože jsou motocykly v běžném silničním provozu hůře viditelné než automobily, musíme pro zviditelnění udělat maximum. V dnešní době má jezdec na motocyklu spoustu možností, jak docílit svého lepšího zviditelnění. Mezi nejefektivnější patří zvolení pestrobarevných kombinací motocyklového oblečení a to s různými doplňky z retro-reflexivního materiálu. V případě, že jezdec chce zachovat čistý styl svého oblečení, může pro jízdu využít reflexní vestu nebo speciálně k tomu určené reflexní kšandy. Viditelné oblečení a doplňky pomůžou se zviditelněním při neočekávané a neplánované zastávce, poruše motocyklu nebo při účasti na dopravní nehodě.

Styl jízdy musí být zřetelný a předvídatelný pro všechny účastníky silničního provozu. Veškeré úkony jako jsou brzdění, akcelerace či změna směru jízdy musí být prováděné zřetelně a plynule, tak aby každý mohl včas a adekvátně reagovat. Současně je důležité počítat s nepozorností ostatní řidičů.

Tak jako je samozřejmostí mít přehled o situaci před motocyklem, je důležité mít přehled i o situaci za, případně vedle motocyklu. A to zejména při změně režimu jízdy, tedy při každém zrychlení, brzdění nebo změně směru jízdy. V případě, že budeme chtít provést změnu směru jízdy nebo objet překážku, platí pro tento manévr slogan: podívat – ukázat – udělat. Tímto by se měl každý jedinec ať už za říditky motocyklu nebo za volantem v automobilu řídit. V první řadě se musíme přesvědčit, že manévr, který chceme provést, provést můžeme. Z toho vyplývá, že si nejprve musíme zkontrolovat situaci za sebou. Zkontrolujeme, zda nás někdo nepředjíždí nebo nehodlá předjíždět, teprve potom spustíme směrové ukazatele a následně se můžeme začít směrově vychylovat. Pokud bychom nejprve zapnuli směrové ukazatele a přitom bychom si nevšimli, že nás někdo předjíždí. Mohlo by velmi lehce vlivem reakce řidiče předjíždějícího vozidla dojít k dopravní nehodě.

Vzhledem k tomu, že zpětná zrcátka motocyklů nejsou příliš veliká a díky tomu mají také značný mrtvý úhel, tedy prostor, ve kterém se klidně schová celý automobil, který nás předjíždí a my tak o takovém vozidle vůbec nevíme, je mnohem bezpečnější prostor za motocyklem a vedle něj zkontrolovat prostřednictvím přímého pohledu. Postup by měl být následovný, nejdříve začneme pohledem do zpětného zrcátka, poté následuje pootočení hlavy a pohled vedle sebe a nakonec pohledem přes rameno zkontrolujeme situaci za motocyklem. Až když máme veškerý prostor kolem sebe pod kontrolou, můžeme započít bezpečné předjíždění nebo jiný úkon se změnou režimu jízdy. Také platí, že čím je hustší provoz a čím rychleji jedeme, tím častěji a důkladněji, by se situace kolem motocyklu měla kontrolovat. Avšak to neznamená, že situaci kolem sebe a za sebou se budeme věnovat více než situaci před sebou.⁴⁶

⁴⁶ FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011, s 42-44.

7 Kazuistiky a řízené rozhovory

Tato kapitola obsahuje několik kazuistik, které mají poukázat na aktuální problémy a nástrahy, které mohou nastat na pozemních komunikacích v silničním provozu. Kazuistiky vycházejí z řízených rozhovorů, jež byly vedeny s aktivními řidiči motocyklů s rozdílnou praxí, pohlavím a věkem.

Kazuistika č. 1

Kazuistika č. 1. popisuje dopravní nehodu, která se stala ve městě 29letému Honzovi, řidiči motocyklu s dvouměsíční praxí, který neabsolvoval žádné kurzy jízdy na motocyklu, vyjma jízd v autošколе, a který se nikdy předtím o motocykly nezajímal.

Nehoda se stala na rovném a na první pohled přehledném úseku na území města Plzně. Honza jel na svém motocyklu po hlavní pozemní komunikaci ve všední den za běžného provozu. Před ním i proti němu jelo několik dalších vozidel. Najednou si všiml, že automobil před ním začal zpomalovat, aniž by se před automobilem nacházela nějaká překážka nebo odbočka, Honza tedy zpomalil, zpozorněl a věnoval svou pozornost vozidlu před sebou, periferně si ale také všiml, že vozidla v protisměru zastavila a dávají přednost chodci, který se nacházel na místě, kde není vyznačený přechod pro chodce, ale stavebními úpravami pozemní komunikace je zde vytvořeno místo umožňující chodcům přejítí vozovky. Chodec přecházel z pohledu Honzy z levé strany na pravou. Ve chvíli, kdy byl uprostřed silnice se zastavil a nechal projet všechna vozidla jedoucí před Honzovým motocyklem. On tedy pouze zpomalil zhruba na 40 km/h, ale chodce nepouštěl, protože nebyl na přechodu. Jelikož zrovna svítilo silné slunce, které v tu dobu již bylo poměrně nízko a svítilo za zády motocyklu, chodec zcela motocykl přehlédl, náhle se rozběhl a to zrovna pod přední kolo Honzova motocyklu. Ten se lekl a jediné co stihl, bylo prudké zabrzdění přední brzdou. Přední kolo motocyklu se smýklo a motocykl i s řidičem spadl na zem.

Na místo se dostavila PČR, která celou věc prošetřila. Ve správním řízení bylo rozhodnuto, že viníkem nehody je chodec. Honza byl převezen do nemocnice s podezřením na zlomeninu levé nohy, to se naštěstí nepotvrdilo. Vyvázl tak „pouze“ s nataženými vazy v koleni a odřeným levým loktem, jelikož v době nehody na sobě neměl motocyklovou bundu. Na motocyklu došlo k ohnutí řadící páky a stojánku, dále k sedření zpětného zrcátka, bočních plastů a předního blatníku. Chodec nebyl sražen, tedy ani zraněn, avšak vzhledem k tomu, že je viníkem nehody, má za povinnost veškerou škodu Honzovi uhradit.⁴⁷

Kazuistika č. 2

Kazuistika č. 2 popisuje nehodu, která se stala 16 let staré Luce (dnes 23 let), která se učila řídit bez řidičského oprávnění na vypůjčeném motocyklu o objemu válce 125 cm³.

Lucku vždycky bavily motocykly a tak požádala svého kamaráda, který jeden vlastnil, aby jí motocykl půjčil. Její kamarád s tím souhlasil, ale protože to byla její první jízda a neměla motocykl vlastní, tak neměla ani vlastní oblečení a přilbu. Přilbu si zapůjčila od kamaráda, takže na motocykl usedla pouze v přilbě, tričce, kraťasech a v žabkách, více na sobě neměla. První jízda proběhla v pořádku, ale při druhé jízdě jí před motocykl vběhla kočka, Lucka se lekla a náhle zabrzdila přední brzdou, přední pneumatika nestačila přenést brzdovou sílu a tak jí podjelo přední kolo a Lucka v rychlosti necelých 40 km/h přeletěla přes řídítka. Protože neměla s jízdou na motocyklu žádné zkušenosti, nestihla ubrat plyn, zmáčknout spojku a dokonce ani sešlápnout zadní brzdu.

Tím, jak Lucka zabrzdila rukama o zem, si způsobila na pravé ruce popáleniny druhého stupně a na ruce levé si zlomila dva prsty, dále si sedřela obě nohy a mírně v oblasti prsou. Přestože je to již 7 let, jizva na pravé ruce jí zůstala.⁴⁸

⁴⁷ Vlastní zdroj; Řízený rozhovor s respondentem č. 1 [2018-03-09]

⁴⁸ Vlastní zdroj; Řízený rozhovor s respondentem č. 2 [2018-03-09]

Řízené rozhovory

Osoby, s nimiž byly řízené rozhovory vedeny, si nepřály zveřejnit své celé nacionále, vystupují tedy pod svými křestními jmény a pro lepší vypovídající hodnotu je uveden jejich věk. Respondenti byli vybráni na základě poptávky autora práce na sociální síti, s přihlédnutím k bydlišti bylo vybráno několik osob, se kterými byly následně rozhovory vedeny.

Sběr dat pomocí řízených rozhovorů byl vybrán zejména kvůli zjištění konkrétních případů a vzniklých situací od konkrétních osob a dále k možnému provedení fotodokumentace ochranných prvků užívaných těmito osobami. Při zvolení sběru dat pomocí anonymního kvantitativního dotazníku by bylo výše uvedené těžko splnitelné. U všech provedených rozhovorů bylo zvoleno několik základních otázek, které poskytnou čtenáři práce základní údaje o daném respondentovi, poté několik konkrétních otázek týkajících se zejména bezpečnosti jízdy na motocyklu a poslední otázka byla otevřeného typu, kdy respondenti uváděli své osobní zkušenosti.

Respondent č. 1

Respondentem číslo 1 je 29letý Honza z Písku, který se o motocykly v průběhu života nijak nezajímal. Ale vzhledem k tomu, že má rád přírodu, jednoho dne ho napadlo, že by si rád vyzkoušel jaké to je projíždět se krajinou mimo uzavřenou karoserii automobilu, a tak si udělal řidičský průkaz a pořídil svou první motorku.

Jak dlouho jezdíte na motocyklu?

Na motocyklu jsem začal jezdit koncem června 2017 a začátkem září 2017 jsem měl nehodu, po které jsem musel motocykl odstavit, takže mám za sebou cca 2 měsíce ježdění.

Jaké vlastníte řidičské oprávnění (v rámci motocyklů)?

Jsem držitel řidičského oprávnění „A“, můžu tedy řídit veškeré motocykly.

Na čem jezdíte?

V současné době mám motocykl po nehodě stále v servisu, ale jinak se jedná o Suzuki Freewind 650 s výkonem 35 kW. Na této motorce jsem začal a také rychle skončil.

Jak často provádíte servis, údržbu a kontrolu stroje?

Základní servis jsem provedl po koupi motocyklu a další jsem již z důvodu nehody nestihl, ale kontrolu motocyklu jsem prováděl před každou jízdou. Vždy jsem se díval, zda jsou v pořádku pneumatiky, zda odněkud nevytéká olej a také jsem si i vždy kontroloval funkčnost osvětlení a blinkrů.

V jakém oblečení jezdíte?

Jezdím v uzavřené integrální helmě, textilní bundě a kalhotách, v kožených rukavicích a na nohou mám kanady. Přilbu a bundu jsem dostal k motorce, obojí je mi bohužel o něco větší, ale zatím nejsou peníze na novou výbavu. Kalhoty jsem si pořizoval úplně nové a motorkářské boty zatím nemám, nejsou finance, takže jsem začal jezdit v kanadách, které jsem měl doma. (oblečení fotograficky zadokumentováno v příloze č. 1,2 a 3)

Absolvoval jste nějaké kurzy bezpečné jízdy nebo četl jste nějakou odbornou literaturu?

O motorky jsem se nikdy předtím nezajímal, takže jsem žádnou literaturu nevyhledával, jen mě lákalo si motorku vyzkoušet a tak jsem si jí pořídil. Mám v plánu, že až jí budu

mít zase opravenou, na nějaký kurz si určitě zajedu nebo si aspoň přečtu nějaké rady a tipy, jak se na má na motorce správně jezdit.

Víte co je defenzivní způsob jízdy?

Co je defenzivní způsob jízdy nevím, to nás v autoškole neučili.

Říkal jste, že jste měl nějakou nehodu, o co šlo a s jakými dalšími problémy se nejčastěji při jízdě na motocyklu na silnici setkáváte?

Za tu krátkou dobu co jsem jezdil, jsem stihl mít nehodu, za kterou jsem ale nemohl, chodec mi nedal přednost (nehoda popsána v kazuistice č. 1). Dále se nejčastěji setkávám s případy, kdy mi někteří řidiči nedají na křižovatce nebo při odbočování přednost. Nevím, zda mě přehlédnou nebo to dělají schválně, našťastí nikdy nešlo o krizovou situaci, kdy bych musel nějak prudce brzdit.⁴⁹

Respondent č. 2

Respondentem číslo 2 je Lucie z Plzně, které je 23 let. Lucie se o motocykly zajímala již od malička. Řidičský průkaz na motocykl a motocykl si pořídila ihned, jakmile nastoupila do práce a vydělala si první peníze.

⁴⁹ Vlastní zdroj; Řízený rozhovor s respondentem č. 1 [2018-03-09]

Kolik Vám je let?

Je mi 23 let.

Jak dlouho jezdíte na motocyklu?

Na motorce mám odježděné 3 sezóny.

Jaké vlastníte řidičské oprávnění (v rámci motocyklů)?

V současné době vlastní řidičské oprávnění „A2“, ale mám v plánu si letos oprávnění rozšířit na neomezené, tedy „A“.

Na čem jezdíte?

Jezdím na motorce zn. Yamaha MT-03 s 35 kW, je to moje první motorka, jezdím na ní od doby, co mám řidičák, jsem s ní spokojená, ale už mi přijde slabá, tak bych jí ráda v budoucnu vyměnila za něco silnějšího.

Jak často provádíte servis, údržbu a kontrolu stroje?

Běžný servis provádím jednou ročně, měním olej a filtry a vše, co by se mělo dle příručky. Kontrolu provádím v sezóně přibližně jednou měsíčně. Vím, že by se měla kontrola provádět, před každou jízdou, ale přijde mi to zbytečné.

V jakém oblečení jezdíte?

Jezdím v integrální helmě, textilní bundě, kožených rukavicích, motorkářských botách a nosím páteřový chránič. S kalhotami je to složitější. Mám sice klasický textilní kalhoty na motorku, ale často když je horko a nejedu nikam daleko, tak jezdím jen v obyčejných

džínech. Jednou jsem si už objednala přes internet džíny na motorku vyztužené kevlarom, ale vůbec mi neseseděly, a tak jsem je zase vrátila.

Absolvovala jste nějaké kurzy bezpečné jízdy nebo četla jste nějakou odbornou literaturu?

Žádné kurzy bezpečné jízdy jsem neabsolvovala, ale vzhledem k tomu, že mě motorky baví a tíhnu k nim už od dětství, tak jsem přečetla už spoustu článků a shlédla jsem několik videí.

Víte co je defenzivní způsob jízdy?

Ano vím, jedná se o styl jízdy, kdy řidič se snaží předvídat a tím udělat jízdu bezpečnější.

Měla jste nějakou nehodu, případně s jakými dalšími problémy se nejčastěji při jízdě na motocyklu na silnici setkáváte?

Ano měla jsem nehodu, to když mi bylo 16 let (nehoda popsána v kazuistice č. 2). Jinak často se mi stává na jedné odbočce k fabrice nedaleko Plzně, že mi odbočující kamion nedá přednost a začne odbočovat. Pravděpodobně je to tím, že je tam horizont a není tam dobře vidět. Já to tam už znám, tak si dávám pozor, ale i tak je to dost nepříjemný. Pak se mi taky několikrát stalo, že při předjíždění více aut, se jeden z řidičů nepodívá do zpětného zrcátka a začne taky předjíždět, naštěstí jsem ale kvůli tomu nikdy neměla nehodu.⁵⁰

⁵⁰ Vlastní zdroj; Řízený rozhovor s respondentem č. 2 [2018-03-09]

Respondent č. 3

Respondentem číslo 3 je 25 let starý Lukáš z malé obce poblíž Rokycan. Lukáš se od dětství zajímal o technické věci, takže když se v jeho 16 letech naskytla možnost udělat si řidičský průkaz na motocykl a dojíždět na motocyklu do školy, neváhal a tímto začala jeho motocyklová kariéra.

Jak dlouho jezdíte na motocyklu?

Jezdím od 16ti let, takže 9 let.

Jaké vlastníte řidičské oprávnění (v rámci motocyklů)?

Můžu řídit všechny motocykly, mám oprávnění „A“.

Na čem jezdíte?

Jezdím teď na cestovním enduru zn. BMW F 650 GS s 36 kW, předtím jsem měl taky enduro Hondu XR 125, to byla moje první motorka.

Jak často provádíte servis, údržbu a kontrolu stroje?

Na motorce provádím servis jednou ročně a kontrolu provádím před každou jízdou, hlavně teda kontrolu pneumatiky, světla a brzdy, chladicí kapalinu a podobné věci kontroluju průběžně v sezóně.

V jakém oblečení jezdíte?

Jezdím ve výklopné helmě, tu jsem si pořídil minulý rok, vždy když je mi horko, třeba při nízké rychlosti ve městě, můžu si jí úplně vyklopit a je mi líp. Jinak mám textilní bundu a kalhoty, kožené rukavice a pak hasičský boty. Hasičský boty nosím, protože jsou dostatečně pevný a přesto se v nich dává dobře chodit a řídit. (oblečení fotograficky zadokumentováno v příloze č. 4,5 a 6)

Absolvoval jste nějaké kurzy bezpečné jízdy nebo četl jste nějakou odbornou literaturu?

Na kurzech jsem bohužel nebyl. Loni jsem měl jet, ale nakonec to z časových důvodů nevyšlo. Ale o motorky se zajímám, takže jsem v průběhu své jezdecké kariéry shlédł nespočet videí.

Víte co je defenzivní způsob jízdy?

Co je defenzivní způsob jízdy zhruba tuším, vím, že jde o to, aby se řidič snažil předvídat situaci a tak se vyhnul nehodě.

Měl jste nějakou nehodu, případně s jakými dalšími problémy se nejčastěji při jízdě na motocyklu na silnici setkáváte?

Já jsem, díky bohu, žádnou nehodu neměl a na motorce jezdím tak, abych se do problémů nedostal, ale jednou se mi stalo, že řidička automobilu, která přijížděla po vedlejší, mi na křižovatce nedala přednost a vjela mi do cesty. Musel jsem motocykl strhnout, ale naštěstí se nic nestalo.⁵¹

⁵¹ Vlastní zdroj; Řízený rozhovor s respondentem č. 3 [2018-03-11]

Respondent č. 4

Respondentem číslo 4 je Petr z Plzně, kterému je 31 let. Petr se svojí dvacetiletou praxí na motocyklu působil v autoškole jako instruktor jízdy na motocyklu. O motocykly se zajímal již od útlého věku a také se na nich od útlého věku pohyboval.

Jaké vlastníte řidičské oprávnění (v rámci motocyklů)?

Vlastním řidičské oprávnění typu „A“

Na čem jezdíte?

Ted' mám Hondu CB 500 F s výkonem 35 kW, předtím jsem měl Yamahu Fazer 600, Hondu Dominator NX 650, Hondu CBR 600 F, Gagivu Tamanaco 125 a úplně na začátku jsem měl několik motocyklů zn. Jawa, které byly upravené a byly předělané do terénu.

Jak často provádíte servis, údržbu a kontrolu stroje?

U starších motorek kontroluju vždy před jízdou, jestli z nich něco neteče, jinak pneumatiky a ostatní kontroluju jednou za čas, jinak jsem ale vyzoroval, že nejvíc problémů objevím vždy při mytí motocyklu. Servis provádím, dle požadovaných intervalů výrobce.

V jakém oblečení jezdíte?

Jelikož mám ted' silniční motocykl, tak jezdím v celokožené kombinéze, kožených rukavicích, integrální helmě a v motocyklových botách.

Absolvoval jste nějaké kurzy bezpečné jízdy nebo četl jste nějakou odbornou literaturu?

Kurzy jako takové jsem žádné neabsolvoval, ale shlédl jsem nespočet videí a snažil se co nejvíce pochytit z odborné literatury. Také jsem si sám postavil nějaké dráhy, kde jsem posléze trénoval svojí zručnost, to bylo buďto na letišti nebo v případě endura na louce

Víte co je defenzivní způsob jízdy?

Ano vím, sám jsem tomuto způsobu jízdy učil své žáky v autoškole.

Co Vás nejvíce překvapilo při působnosti v autoškole?

To že někteří zájemci o řidičské oprávnění (dále jen „zájemce“) si s vámi domluví jízdu a nakonec nejsou schopný se ani po telefonu omluvit, že nedorazí. A spousta zájemců, zejména ti mladí, nemají ani základní návyky, které by měli mít z jízdy na kole.

Nedokážou pochopit, že motocykl má určité těžiště a že motocykl se musí řídit zejména pohybem těla a náklonem motocyklu. Také nechápou, že při jízdě je důležitý správný posed, držení řídítek a celkově správná poloha těla na motorce. Spouště lidem dělá problém uvědomit si, že kam se budou dívat, tam pojedou, mnozí se stále dívají přímo před sebe, před přední kolo motocyklu a nenechají si to vysvětlit, to já osobně vidím jako největší kámen úrazu.

Co se týče jejich oblečení, lze zájemce rozdělit do dvou skupin, někteří přijdou v kompletní výbavě, jako kdyby šli jezdit po závodním okruhu, a druzí zase přijdou jen s občankou. Tím chci říct, že si nepřinesou ani vlastní helmu nebo rukavice a myslí si, že jim vše zajistí autoškola. Ano, autoškoly sice jsou schopný zapůjčit přilbu a rukavice, ale určitě to není nejbezpečnější řešení. Každý by měl mít svou helmu, kterou bude mít vytvarovanou přesně podle tvaru své hlavy.

Co se týká znalostí vyhlášky, je někdy u žáků autoškoly problém i zapamatovat si základní věci, jako povinnou výbavu. Mnohdy se mi stalo, že mi žáci tvrdili, že do povinné výbavy patří i druhá helma pro spolujezdce nebo výstražný trojúhelník.⁵²

⁵² Vlastní zdroj; Řízený rozhovor s respondentem č. 4 [2018-03-11]

8 Shrnutí kazuistik a řízených rozhovorů

Respondent č. 1 Honza zvolil jako svůj první motocykl velice vhodně, tyto stroje se vyznačují dostatečným výkonem, který však lze velmi snadno dávkovat a jízda na motocyklech tohoto typu by neměla dělat problém ani úplným začátečníkům. Kontrolu stroje provádí dostatečně často a provedením servisních úkonů ihned po koupi stroje jistě předešel možným nečekaným a hlavně nechtěným situacím, spojeným s poruchami. Pro jízdu na motocyklu ale zvolil nevhodné oblečení, jezdit ve větším oblečení by mohlo být velice zrádné. V případě helmy zde dochází k dvojímu nárazu, nejen k nárazu samotnému způsobenému pádem z motocyklu, ale také dalšímu nárazu, který umožní vůle mezi výstelkou přilby a hlavou jezdce. Při pádu ve vyšších rychlostech by se mohlo stát, že se helma uvolní a z hlavy odletí. Jistě by bylo dobré začít se více zajímat o bezpečnou jízdu na motocyklu, absolvovat nějaký kurz bezpečné jízdy, případně zhlédnout videa, dostupná na internetu či nastudovat odbornou literaturu. Zde by se dozvěděl, co je defenzivní způsob jízdy, jak správně krizově brzdit a další potřebné věci, díky kterým by případně v obdobné situaci, která nastala a byla popsána v kazuistice č. 1, mohl reagovat včas a této situaci předejít.

Respondent č. 2 Lucie ještě než získala řidičské oprávnění, měla již za sebou ne příliš radostné zkušenosti s jízdou a nehodou na motocyklu. Této nehodě by se jistě dalo předejít, kdyby Lucie počkala do získání řidičského oprávnění a po absolvování nějakého kurzu bezpečné jízdy, zahrnujícího výuku krizového brzdění. Také použitím vhodného oblečení by zcela jistě zmírnila následky nehody, zejména co se týče odřenin a popálenin kůže. Dále je nezbytné, aby motocyklové oblečení využívala stále, a to i při vysokých teplotách. Na druhou stranu používání externího páteřového chrániče je velice chvályhodné. Po třech sezónách praxe by Lucii neměla dělat problém přejít z motocyklu spadající do kategorie „A2“ na silnější motocykl, stejně tak, jako rozšířit si řidičské oprávnění tak, jak to má v plánu.

Respondent č. 3 Lukáš již s celkem značnou praxí zcela bez nehody je téměř ukázkovým řidičem. Jeho styl jízdy je velmi obezřetný, klidný a jistě i díky tomuto se

mu daří vyhýbat se kolizím a vypořádat se s nástrahami, které na něho i všechny ostatní řidiče čekají. Výběr motocyklů naznačuje, že volí pohodlný jednoduchý styl, nenáročný na údržbu s nízkými provozními náklady. Vyjma bot jezdí ve vhodném oblečení. Přestože hasičské boty jsou vysoké, pevné a na první pohled se dokonce může zdát, že se jedná o boty na motocykl, stále se nejedná o obuv, která byla primárně vyráběna a koncipována pro řízení motocyklu, tudíž by při pádu zejména ve vyšších rychlostech nemusela nohu dostatečně ochránit jako bota určená na motocykly. Ani jemu se však nevyhnula situace, kdy nedostal přednost a muselo dojít na úhybný manévr, avšak díky aplikování metody defenzivní jízdy, Lukáš celou situaci zvládl a dokázal tím předejít nehodě.

Respondent č. 4 Petr, který se jízdě na motocyklech věnuje přes 20 let, působil svého času jako instruktor jízdy v autoškole. Pod rukama mu prošlo několik různých strojů od těch nejslabších a všem dobře známých „pionýrů“, až po silné silniční japonské motocykly. Při jízdě užívá celokoženou kombinézu s protektory, motocyklové boty a ostatní prvky potřebné k zajištění bezpečnosti jezdce na motocyklu. Společně s pravidelnou kontrolou a údržbou stroje není co Petrovi vytknout, proto byl autorem práce dotazován spíše na skutečnosti týkající se výuky a tréninku jízdy na motocyklu v autoškole. Jako nezávažnější skutečnost označil Petr neschopnost některých jedinců pochopit fakt, že motocykl se neřídí jen říditky, ale zejména pohledem, pohybem těla a s tím související pozicí těla na motocyklu. Tyto návyky by si zájemci měli přivlastnit při jízdě na jízdním kole, kdy rychlost dosahující na bicyklu není tak vysoká jako na motocyklu a následky z případného pádu nebudou mít tak tragické následky. Dále je vhodné si nastudovat aspoň základní znalosti jízdy z odborné literatury tak, aby již při první jízdě v autoškole, měl každý zájemce alespoň minimální informace týkající se obsluhy a prvotních úkonů, které ho čekají. Co se týká oblečení, nemělo by se stát, že by zájemce přišel na jízdu v autoškole bez kompletního vybavení na motocykl, vzhledem k nové koncepci výuky autoškol, kdy zájemce již nejedí na jednom motocyklu s instruktorem, takže instruktor není schopen zabránit pádu motocyklu, jeví se učení se jízdy na motocyklu bez vhodného, dostatečně ochraňujícího oblečení doslova jako hazard se zdravím, ne-li se životem daného jedince.

Závěr

Hlavním cílem práce bylo vytvořit metodickou příručku pro začínající motocyklisty a definovat základní zásady jízdy na motocyklu. To se podařilo v teoretické části práce. Úvodní část rámcově člení motocykly do několika skupin na základě konstrukce jednotlivých strojů a řidičských oprávnění. Další část shrnuje problematiku podmínek, za kterých lze vozidlo provozovat na pozemních komunikacích, definuje pojmy technické způsobilosti a nezpůsobilosti vozidel a poukazuje na nejčastější prohřešky, kterých se dopouští provozovatelé při přestavbě svých motocyklů.

Další kapitoly slouží čtenáři k seznámení se s údržbou motocyklů, která je vyžadována při jejich provozování a popisují užití vhodného vybavení řidiče motocyklu s dalšími prvky pasivní bezpečnosti, jejichž správný výběr a použití snižuje následky dopravní nehody.

V závěrečných kapitolách je detailně popsán postup a zásady jízdy snižující riziko vzniku dopravní nehody jezdce na motocyklu. Práce se zde zaměřuje na úkony prováděné před samotnou jízdou, popisuje zásady při manipulaci s motocyklem v nulové rychlosti, zabývá se pojmy jako jsou správná pozice a pohled na motocyklu, jízda v pomalé rychlosti a nakonec pojednává o jízdě na samotné, čímž poskytuje návod pro správný a bezpečný režim jízdy a to při jízdě v zatáčce, krizovém brzdění, jízdě se spolujezdcem, či jízdě za deště. Závěrem jsou uvedeny nejčastější chyby, ke kterým při jízdě na motocyklu dochází a je zde definován pojem defenzivní způsob jízdy.

V empirické části práce byla pro sběr dat vybrána forma řízených rozhovorů, díky kterým autor práce získal podklady pro uvedené kazuistiky. V řízených rozhovorech bylo vždy položeno několik různorodých otázek v závislosti na specifitě respondenta. Na základě kazuistik a vyhodnocení řízených rozhovorů autor v práci shrnuje pochybení, kterých se respondenti dopouštějí.

V konečné fázi po nastudování a provedení analýzy problematiky týkající se provozu a jízdy na motocyklu lze říci, že tato oblast je velmi obsáhlá a je důležité uvědomit si veškerá rizika a faktory mající vliv na život a zdraví osob pohybujících se

v silničním provozu. Při dodržení všech zásad, které tato práce obsahuje, je možné při jízdě na motocyklu tato rizika snížit, předcházet tak samotnému vzniku dopravní nehody a zvýšit účinnost prvků pasivní ochrany.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BESIP. *Na motorce v praxi: Manuál pro všechny, kteří si chtějí bezproblémově a dlouho užívat toho nejbáječnějšího koníčku na světě*. Praha: BESIP, Ministerstvo dopravy ČR, 2014, s 51.
2. GSCHEIDLE, Rolf a kol. *Příručka pro automechanika*. 3. vyd. Praha: Europa-Sobotáles cz. s. r. o., 2007, s 688. ISBN 978-80-86706-17-7.
3. BREUTELOVÁ, Eva a kol. *Dokonalá jízda na motocyklu*. 2., upr. vyd. České Budějovice: Kopp, 2008 s 208. ISBN 978-80-7232-347-0.
4. JANNECK, Udo a Wolfgang USSLEBER. *Motocykl: tipy pro silnici i dílnu*. České Budějovice: Kopp, 2005, s 208. ISBN 80-723-2251-6.
5. NEPOMUCK, Bernd L. a Udo JANNECK. *Technická rukověť motocyklisty*. 5., rozš. vyd. České Budějovice: Kopp, 2009, s 514. ISBN 978-80-7232-354-8.
6. FAUS, Pavel. *Motoškola: [od získání řidičského průkazu k vyšší formě jízdy]*. Praha: Grada, c2011, s 84. ISBN 978-80-247-3645-7.
7. DUŠEK, Vladimír. *Prokazování technické způsobilosti při silniční kontrole policií ČR a neschválené změny motocyklů*. Trutnov: CSPSD, 2014, s 127.

Elektronické zdroje

1. BESIP. *Motocyklista: Rukavice*. *Ibesip.cz* [online]. 2012 [cit. 2018-01-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecny-motocykl/vybava-motocyklisty/prilba>
2. BESIP. *Motocyklista: Rukavice*. *Ibesip.cz* [online]. 2012 [cit. 2018-01-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecny-motocykl/vybava-motocyklisty/rukavice>
3. BESIP. *Zásady bezpečné jízdy na motorce*. *Ibesip.cz* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2016 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/motocyklista/na-motorce-v-praxi-ii.pdf>
4. *Motoforum.cz: test MBW kevlar jeans* [online]. 2016 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: <http://www.motoforum.cz/prislusenstvi/test-mbw-kevlar-jeans-joe-kapsace-pro-motorkare/>

5. *Helmy.cz: normy chráničů patře, kolen apod.* [online]. 2014 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: <http://www.helmy.cz/clanek/normy-chranicu-patere-kolen.htm>
6. BESIP. Motocyklista: Rukavice. *Ibesip.cz* [online]. 2012 [cit. 2018-01-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecny-motocykl/vybava-motocyklisty/rukavice>
7. BESIP. Motocyklista: Doplnky. *Ibesip.cz* [online]. 2012 [cit. 2018-01-02]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista/bezpecny-motocykl/vybava-motocyklisty/doplunky>
8. TECHNICKÁ sk. A. *Autoskolahruska.cz* [online]. © 2011 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: http://www.autoskolahruska.cz/_ftp/Technicka_A.pdf
9. Technika jízdy: Správné držení těla. *Okruhari.cz* [online]. Autor: Roman Kadlčík, 2010 [cit. 2018-03-22]. Dostupné z: <http://www.okruhari.cz/cs/technika-jizdy-spravne-drzeni-tela>
10. Jak jezdit: Nebojte se jezdit v dešti. *Motohouse.cz* [online]. Autor: Honza Karásek, 2015 [cit. 2018-02-12]. Dostupné z: <http://www.motohouse.cz/jak-jezdit-nebojte-se-jezdit-v-desti/>
11. Jak jezdit: Jízda se spolujezdcem. *Motohouse.cz* [online]. Autor: Karel Táborský, 2016 [cit. 2018-02-15]. Dostupné z: <http://www.motohouse.cz/jak-jezdit-jizda-se-spolujezdcem>
12. BESIP. Zásady bezpečné jízdy na motorce. *Ibesip.cz* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2016 [cit. 2018-01-06]. Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/motocyklista/na-motorce-v-praxi-ii.pdf>

Legislativní dokumenty

1. Zákon č. 361 ze 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>

Seznam obrázků

Obrázek 2: Průjezd pravotočivou zatáčkou

Přílohy

Fotografická dokumentace oblečení na motocykl respondentů č. 1 a č. 2.



Obrázek 3: Respondent č. 1 - pohled zepředu



Obrázek 4: Respondent č. 1 - pohled z levé strany



Obrázek 5: Respondent č. 1 - pohled zezadu



Obrázek 6: Respondent č. 2 - pohled zepředu



Obrázek 7: Respondent č. 2 - pohled z levé strany



Obrázek 8: Respondent č. 2 - pohled zezadu