

UČME SE
PŘEŽÍT



ZÁKLADNÍ TRÉNINKOVÉ ÚKONY



Autoři:
Ing. Petr Weinlich, PhD.
Ing. Jiří Novotný
Ing. Jan Polák
Ing. Aleš Horčíčka
Jan Somerauer
Ing. Libor Budina
Bc. Silvie Lintimerová
Filip Ferbr
David Pabiška
Vít Hertl
Mgr. Filip Tichý

Liberec, 2025

Úvod

Učme se přežít

Motocyklisté jsou jednou z nejohroženějších skupin účastníků silničního provozu. To slyšíme ze všech stran a mnohdy už nám to může znít jako jedno velké klišé. Prostým pohledem do pravidelných statistik nehodovosti však zjistíme, že tomu tak skutečně je. Každoročně přijde o život průměrně 80 motocyklistů, další stovky jich zůstávají vážnými následky silničních nehod doživotně poznamenány. Podíl motocyklistů na všech usmrcených účastnících silničního provozu se pohybuje okolo 13 %. Uvážíme-li, že počet najetých kilometrů na motocyklech je výrazně nižší než u ostatních motorizovaných prostředků, celou problematiku to ještě umocní.

Často také vidíme názorové střety týkající se bezpečnosti mezi motorkáři a řidiči aut. Stejně tak se vyskytují střety i mezi cyklisty a motorizovanými účastníky nebo například i mezi chodci a cyklisty. Na silnicích spolu na první pohled neumíme zrovna moc dobře kooperovat, a to ať už se nacházíme v kterékoliv z těchto rolí. Přitom právě spolupráce a ohleduplnost jsou základním předpokladem pro to, aby na silnicích přestali umírat lidé.

Motorky a motocyklisté mají svá specifika. Většina motocyklistů, alespoň v našich klimatických podmínkách, není při jízdě motivována dopravou, nýbrž hledá na motorce aktivní odpočinek, relaxaci, sport atp. Opojně zrychlení a rychlost jsou to, co na motorce hledáme, a to spolu s dalšími faktory vede kdaleko většímu riziku zranění.

O projektu Učme se přežít

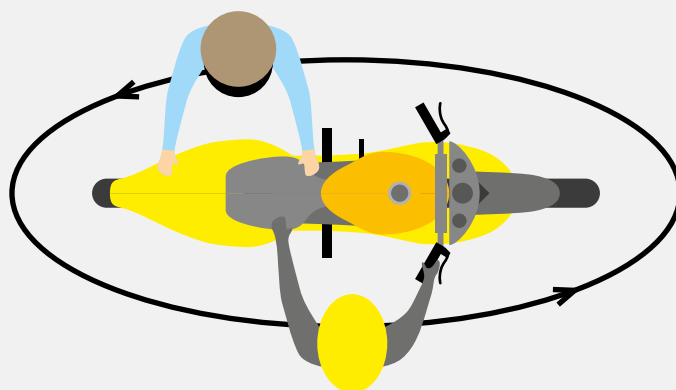
Projekt startoval v roce 2010 jako regionální záležitost Libereckého kraje ve spolupráci s německými a následně polskými partnery. V průběhu let tato činnost přerostla v celorepublikový projekt. K významnému rozšíření aktivit došlo v roce 2016, kdy se k projektu připojila Česká kancelář pojistitelů a prostřednictvím Fondu zábrany škod se začala podílet na jeho financování.

Projekt Učme se přežít se řadu let podílí na zvyšování bezpečnosti motocyklistů v několika oblastech. Mimo kurzy bezpečné jízdy, které probíhají na polygonech Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů, je každoročně pořádán seminář pro učitele autoškol. Ten je spojen se speciálně sestaveným kurzem na polygonu v Sosnové a zaměřuje se na výukové prvky primárního výcviku v autoškolě. V roce 2019 byl rozšířen o tvorbu výukové pomůcky zaměřené na odhalování rizik. Původně 5 spotů zařazených do internetové aplikace bylo v roce 2020 obohaceno o dalších 5 videosekvencí. V roce 2020 byla zároveň vytvořena metodika výcviku pro motoškoly, která byla postupně rozšířena o další metodické pomůcky včetně tohoto sešitu. Nedílnou součástí projektu jsou kurzy pro motorkáře. V roce 2025 se jednalo o 33 kurzů na 11 polygonech po celé České republice, kterými prošlo několik tisíc motorkářů. Ve speciálních kurzech to byli ti začínající, kteří se do autoškoly teprve chystají, ale také instruktoři autoškol a zkušební komisaři z celé republiky.

Základní tréninkové úkony

Provádět žáky kurzem je třeba postupně, trpělivě a po jednotlivých krocích. Stejně jako by moudrý trenér nepustil začínajícího lyžaře hned na velký svah, ani vy byste se neměli překotně pustit do tréninku desítky zkoušených a dalších rozšiřujících úkonů. Přeskočením prvních kroků velmi často dochází k zablokování žáka, tuhnutí, nervozitě a následné neschopnosti úkony provádět. Proto jsme pro vás připravili několik základních cviků, díky kterým dokážete žáka rozjet, naučíte ho správnému používání spojky a dalších ovládacích prvků. V neposlední řadě dostane žák prostor pro vnímání práce těla při držení rovnováhy motocyklu a zatáčení. Pokud těmto cvikům budete věnovat dostatek času, bude následná práce se žákem jednodušší, a především si žák z kurzu odnese správné návyky vedoucí k bezpečnému ovládání motocyklu.

1. Obcházení motocyklu



Popis cvičení

Potřebné pomůcky: žádné

Časová dotace: 3× – v případě dostatku času aplikujte vícekrát (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

Vysvětlíte žákovi funkci osy motocyklu a rovnováhy – pokud motorka stojí kolmo k podkladu, je třeba minimální síla k jejímu udržení. Naopak, jakmile se začne motorka z osy vyklánět na jednu nebo druhou stranu, její udržení je náročnější.

Následně žákovi předved'te snadné obejítí motocyklu postaveného kolmo k podkladu s mírným přidržováním rukama. Jděte rukama postupně od řídicího, přes sedlo, zadní partii na druhou stranu a zase dopředu. Následně žák provede cvičení sám, zatímco vy budete motocykl jistit před pádem. Ideálně proved'te několikrát, aby si žák navyl, že se při práci s motocyklem na místě a při manipulaci nemusí dřít. Ideální výsledek je žák aplikující cvik bez nervozity a bez chyb.



Nutné předpoklady:

- Udržení motocyklu v ose kolmé k podložce i při pohybu těla.

Zdůvodnění cvičení

Účastník se učí pracovat s osou a rovnováhou motocyklu. Je třeba, aby se uvolnil a pochopil, že při manipulaci s motocyklem není třeba vyvíjet extrémní sílu. Toho potom využije při prvním zkoušeném prvku – Vedení motocyklu.

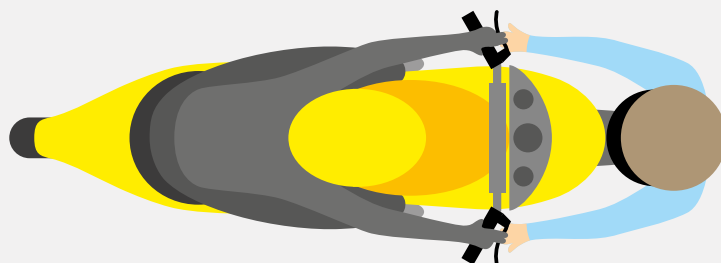
Nejčastější chyby

- Naváhnutí motocyklu na jednu nebo druhou stranu, pocitové ztěžknutí, ztuhnutí a panika.
- Zbytečně rychlé, nebo naopak zbytečně pomalé obcházení motocyklu.

Využití v praxi

Manipulace s motocyklem bez nastartovaného motoru je velmi častou praxí motorkáře. Je tedy potřeba, aby se ji naučil správně, snížil tak zbytečnou únavu a omezil možnost chyby vedoucí k pádu motocyklu.

2. Záběr spojky na místě a rozjíždění



Popis cvičení

Potřebné pomůcky: žádné

Časová dotace: 10× – aplikujte, dokud žák nebude schopen plynulého rozjezdu a přesné práce se spojkou. Než se žák vydá do dalšího, je naprosto nutné perfektně zvládat tento první krok. Proto mu věnujte maximum možného výcvikového času. Máte-li k dispozici motocykly různých objemů, začněte trénovat u toho nejnižšího a postupně přecházejte až k motocyklu, na kterém bude probíhat zbytek výuky.

Instrukce

Pokud jste tak neprovedli v dřívější části kurzu (např. u trenážeru), vysvětlete žákovi jednoduše funkci spojky. Není třeba zabíhat do velkých technických podrobností, které by mohly žáky odradit. Především jde o pochopení funkce a záběru spojky.

Poté ukažte žákovi na nastartovaném motocyklu pouze bod záběru spojky (prozatím bez přidání plynu). Následně ho nechejte najít bod záběru spojky samotného, s účelem při prvním pohybu motocyklu vpřed spojkou hned zmáčknout a s motorkou se tak „houpat“ na místě.

Pro jistotu si stoupněte před motorku s rukama před oběma páčkami (pokud by žák spojku neopatrně pustil, mačkáte okamžitě spojku i brzdu).

Jakmile bude mít žák předchozí část zvládnutou, přidejte přidání plynu na začátku celého procesu, tedy před puštěním spojky do záběru. I v tomto případě zatím bez rozjezdu s houpáním na místě.

Teprve, až bude mít i toto žák zvládnuto, pusťte ho do prvních rozjezdů. Neustále svými pokyny určujte, co je třeba udělat. Kontrolujte, aby žák neztluhl na rukách a páčku spojky i plynovou rukojeť ovládal plynule a bez zbytečné síly.

Ihned po rozjetí je třeba upozornit žáka, aby dal nohy na stupačky, plynule pustil spojkovou páčku až do konce a pustil se do úkonu zastavování – zavřít plyn, zmáčknout spojku a velmi jemně zmáčknout přední brzdu.



Nutné předpoklady:

- Plynulé a jemné ovládání páčky spojky, ideálně dvěma prsty. Zvládnutí rovnováhy motocyklu v nízké rychlosti, uvolněné ruce. Pohled vedený do směru jízdy. Přesné a plynulé dávkování plynu bez křečovitého držení rukojeti. Jemné ovládání přední brzdy při zastavení z nízké rychlosti.

Zdůvodnění cvičení

Uvedení motocyklu do pohybu je základním předpokladem následné jízdy. Přesná práce se spojkou je pak jednou ze základních nutných schopností pro řízení motocyklu. Taktéž je následně velmi často využívána při pomalých úkonech v rámci tréninku na cvičišti.

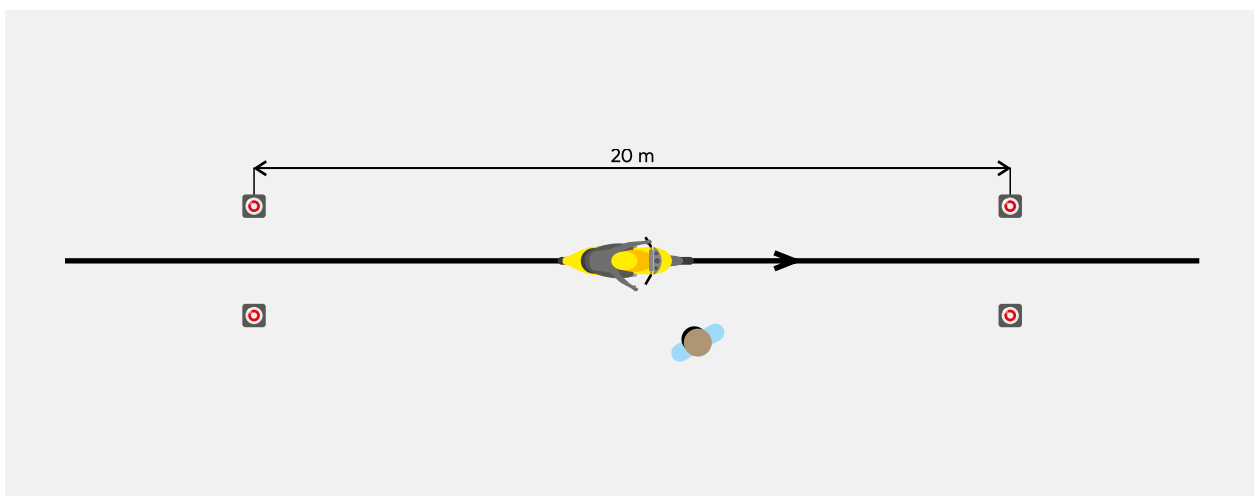
Nejčastější chyby

- Ovládání páčky spojky čtyřmi prsty v režimu zapnuto/vypnuto. Křečovité držení řídítek.
- Nepodržení spojky v bodu záběru během rozjezdu. Prudké puštění páčky spojky z bodu záběru do volného stavu. Nedostatečné nebo žádné přidání plynu před rozjezdem. Zavření plynu během soustředění se na povel páčky spojky. Pohled vedený na ruce. Nezavření plynu při zastavování. Prudké stisknutí páčky přední brzdy při zastavení. Opomenutí vymáčknutí spojky při zastavení.

Využití v praxi

Ovládání motocyklu spojkou je jedním z nejčastějších úkonů v životě motorkáře. Čeká je při každém rozjezdu, pomalé manipulaci a pomalé jízdě v provozu. Schopnost ovládání spojky v pomalém režimu se následně přenáší i do rychlejší jízdy (řazení, zastavování, výhybné manévry atd.).

3. Jízda bez pravé ruky na řídítku



Popis cvičení

Potřebné pomůcky: čtyři kužely na vymezení délky dráhy

Časová dotace: 5× – v případě dostatku času aplikujte vícekrát (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

Na rovném úseku vymezte delší dráhu, ideálně alespoň 20 metrů. Před úsekem nechte žáka standardně rozjet. U prvních kuželek povoluje pravá ruka plynovou rukojeť a jde z řídítek dolů. Ideální je v klidu ji položit na stehno nebo nádrž. V tu chvíli je třeba klást důraz na uvolnění vrchní části těla, a především levé ruky, která nesmí křečovitě držet řídítko. Sledujte práci žákova těla z boku a zezadu a korigujte ji pomocí interkomu.

Jakmile začnou otáčky motoru padat k volnoběhu a motocykl zpomalovat, je třeba zapojit spojku. Tu postupně odpojujeme a připojujeme do záběru tak, aby se motocykl nerozjel, ale pohyboval pouze pomalou rychlostí. Chvilku v záběru pro mírné zrychlení a získání větší stability, chvíli vymáčknutá pro snížení rychlosti, střídáme.



Nutné předpoklady:

- Plynulé a jemné ovládání páčky spojky, ideálně dvěma prsty. Zvládnutí rovnováhy motocyklu v nízké rychlosti, uvolněné ruce. Pohled vedený do směru jízdy.

Zdůvodnění cvičení

Cvik kombinuje trénink přesného ovládání spojky s uvolněným ovládáním motocyklu pomocí celého těla, s uvolněnými rukama. To je základní cíl, protože žáci velmi často v počátku kurzu sahají ke křečovitému držení řídítek a ovládání motocyklu rukama. Je třeba je naučit, že pokud uvolní ruce, motorka zůstane dál ovladatelná a pro ně je naopak jízda pohodlnější. Teprve tehdy mohou jemně a plynule ovládat páčky spojky a přední brzdy a rukojeť plynu.

Nejčastější chyby

- Křečovitě držení řídítek. Ovládání páčky spojky čtyřmi prsty v režimu zapnuto/vypnuto. Neplynulé pumpování spojkou v režimu zapnuto/vypnuto. Vedení pohledu na ruce nebo před motocykl.

Využití v praxi

Křečovitě držení řídítek a ovládání motocyklu rukama v nízkých rychlostech patří k nejčastějším zlozvykům. Zabraňuje plynulému a bezpečnému ovládání motocyklu v nízkých rychlostech, ale přenáší se i do ovládání ve vyšších rychlostech, a především do reakcí na krizové situace (výhybný manévr, krizové brzdění, atd.), kdy je častým důvodem pádu.

4. Postavení se do stupaček



Popis cvičení

Potřebné pomůcky: žádné

Časová dotace: 5× – v případě dostatku času aplikujte vícekrát (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

Trénujte na rovném úseku. Nejprve žákovi ukažte a vysvětlete, poté ho pomocí interkomu navigujte. Po standardním rozjezdu vydejte instrukci k drobnému zvednutí hýždí nad sedačku.

Zpočátku stačí pár centimetrů. Při dalších průjezdech zvedáme výš a výš. Cílem je dostat se do téměř propnutých kolen. Důležité je, aby žák zůstal uvolněn a křečovitě se nechytal řídítek.



Cvik je třeba provádět postupně, zvedat vždy o pár centimetrů výš

Nutné předpoklady:

- Uvolněné ovládání motocyklu pomocí celého těla. Uvolněné držení plynové rukojeti bez samovolného zvyšování rychlosti. Plynulé zdvihání těla ze sedačky.

Zdůvodnění cvičení

Další cvik pomáhající rozvinout vnímání těla při řízení motocyklu. Během zvednutí se ze sedačky dochází ke změně těžiště a zároveň ke ztrátě kontaktu hýždí se sedačkou. Pokud žák zůstane uvolněn, velmi brzy objeví způsob držení rovnováhy, případně mírných změn směru motocyklu.

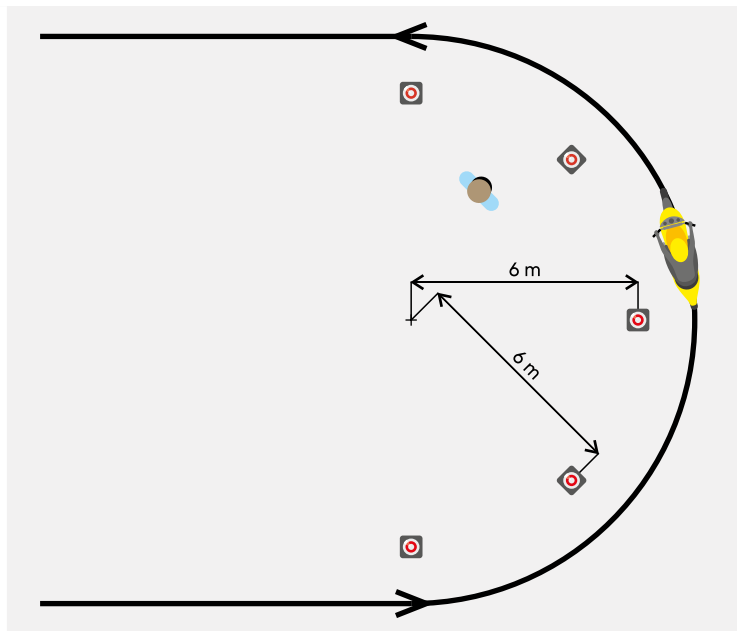
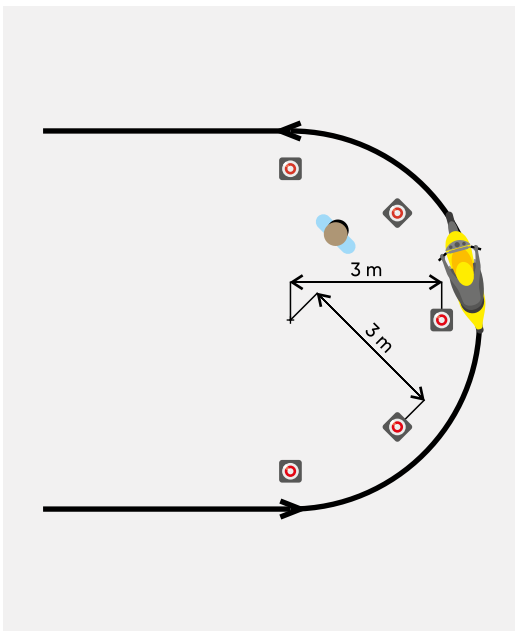
Nejčastější chyby

- Křečovitě držení řídítek. Křečovitě držení plynové rukojeti a tím samovolné zrychlování při pohybu těla. Pohled vedený těsně před motocykl.

Využití v praxi

Křečovitě držení řídítek a ovládání motocyklu rukama v nízkých rychlostech patří k nejčastějším zlovykům. Zabraňuje plynulému a bezpečnému ovládání motocyklu v nízkých rychlostech, ale přenáší se i do ovládání ve vyšších rychlostech, a především do reakcí na krizové situace (výhybný manévr, krizové brzdění, atd.), kdy je častým důvodem pádu. Tímto cvikem zároveň ukážete žákům možnost pohybu na motocyklu, přesednutí do jiné polohy, případně možnost si krátkodobě uvolnit hýždě, či propnout nohy při bolesti.

5. Rozdílné způsoby zatáčení – lámání vs. vyklánění



Popis cvičení

Potřebné pomůcky: 5 kuželek pro vytvoření oblouků různých poloměrů

Časová dotace: 10× – při změně poloměru oblouku, v případě dostatku času aplikujte vícekrát (každá časová dotace je závislá na velikosti skupiny, délce kurzu, náročnosti a počtu zvolených úkonů).

Instrukce

Před započítím tréninku na cvičišti, nejpozději pak před cvikem Pomalý slalom, je třeba žákům vysvětlit, předvést a nechat je aplikovat dva základní způsoby zatáčení. Nejprve předvedte žákům správnou polohu těla při jednom i druhém způsobu zatáčení na místě s motocyklem na stojánku. Tady máte příležitost jednoduše polohu těla korigovat a zároveň nechat vnímat žáka aktivní svalové skupiny, míru tlaku ve styčných bodech motocyklu a těla a celkový pocit. Následně vezměte žáka za sebe na sedadlo spolujezdce a rozdílné způsoby průjezdu oblouku mu ukažte. Ideální je obkroužit několik koleček, aby měl žák opět čas vnímat práci těla, které by mělo kopírovat to vaše. Následně žákovi předvedte průjezd dvěma oblouky, ideálně o poloměru 3 a 6 metrů.

Při průjezdu oblouku s nízkým průměrem je třeba motocykl tzv. odtlačet od sebe. Spodní část těla zatáčí spolu s motocyklem, vrchní část těla zůstává kolmo k vozovce. Tlak na motocykl provádíme hýžděmi, stehny a nohama, nikoliv rukama. Tlak na sedačku vychází z poloviny hýždí, která je na vnější straně oblouku. Hlava se otáčí do směru jízdy.

Při standardní jízdě do zatáček, tj. poloměru s větším průměrem se jezdec naklání společně s motocyklem. Spodní část těla je v ose s motocyklem, vrchní pak ideálně ještě pod touto osou víc vykloněna do oblouku. Opět tlak na motocykl provádíme hýžděmi, stehny a nohama, nikoliv rukama. Tlak na sedačku vychází z poloviny hýždí, která je na vnitřní straně oblouku. Hlava se otáčí do směru jízdy.



Průjezd oblouku s nižším poloměrem



Průjezd oblouku s vyšším poloměrem

Nutné předpoklady:

- Uvolněné ovládání motocyklu pomocí celého těla. Uvolněné držení plynové rukojeti bez samovolného zvyšování rychlosti. Plynulý průjezd oblouku s konstantním plynem. Dokázat převést způsob řízení pomocí náklonu motocyklu pod sebou a náklonu společně s motocyklem.

Zdůvodnění cvičení

Účastník se učí zatáčení v pomalé i vyšší rychlosti. Souvislost náklonu motocyklu s vyrovnáváním případně nakláněním horní části těla. Zároveň se učí vnímat a volit mezi jednotlivými způsoby v konkrétních situacích (např. výjezd do křižovatky vs. průjezd zatáčky).

Nejčastější chyby

- Křečovitě držení řídítek. Křečovitě držení plynové rukojeti a tím samovolné zrychlování při pohybu těla. Pohled vedený těsně před motocykl. Nedostatečná práce horní části těla.

Využití v praxi

V případě, že žák nenaučíme rozlišovat a aplikovat dva základní způsoby projíždění oblouku, skončí s největší pravděpodobností na první užší křižovatce při výjezdu z vedlejší v protisměru. Je tedy potřeba hned na začátku kurzu vysvětlit rozdíl mezi jednotlivými způsoby zatáčení a především situace, kde je využíváme. Následně trénujeme v dalších úkonech a teprve poté můžeme vyrazit do provozu a aplikovat v zatáčkách a křižovatkách.

Pohled zezadu při nácviku s motocyklem na stojánku



Průjezd oblouku s nižším poloměrem



Průjezd oblouku s vyšším poloměrem



Partneři

