



Ministerstvo dopravy

# **Provádění zkoušky z praktické jízdy**

(znalostí, dovedností a chování)

**žadatelů o řidičské oprávnění  
skupiny vozidel AM, A1, A2, A**

**Zvláštní jízdni úkony**

**Metodická pomůcka pro  
zkušební komisaře**

**5/2016-160-ZK/1**

ze dne 30. 3. 2016



# **Provádění zkoušky z praktické jízdy**

(znalostí, dovedností a chování)

**žadatelů o řidičské oprávnění skupiny vozidel AM, A1, A2, A**

**Zvláštní jízdni úkony**

**Metodická pomůcka pro  
zkušební komisaře**

**5/2016-160-ZK/1**

ze dne 30. 3. 2016



## Obsah

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 Legislativa.....</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1 EU – Směrnice evropského parlamentu a rady 2006/126/ES.....  | 4         |
| 1.2 ČR – zákon č. 247/2000 Sb., Vyhláška č. 167/2002 Sb.....   | 5         |
| <b>2 Všeobecné pokyny pro zkoušku.....</b>   | <b>9</b>  |
| 2.1 Účel zkoušky.....  | 9         |
| 2.1.1 Zkušební místo .....   | 9         |
| 2.1.2 Rozměry místa pro výkon první části zkoušky .....  | 9         |
| 2.1.3 Parametry zkušebního místa příp. plochy .....  | 9         |
| 2.1.4 Bezpečnost .....   | 10        |
| 2.2 Vybavení.....  | 10        |
| 2.2.1 Kužely pro vyznačení jízdních úkonů .....  | 11        |
| 2.2.2 Značení plochy .....   | 12        |
| 2.3 Předmět zkoušky, poučení žadatele, podmínky zkoušky a hodnocení .....  | 13        |
| <b>3 Vymezení zvláštních jízdních úkonů, hodnocení chyb .....</b>  | <b>14</b> |
| 3.1 Vedení motocyklu bez spuštění motoru.....  | 14        |
| 3.2 Provedení jízdy při nízké rychlosti - následování komisaře rychlostí chůze cca 4 km.h <sup>-1</sup> v přímém směru rychlostí chůze.....  | 15        |
| 3.3 Bezpečné otočení o 180o projetím zatáčky tvaru „U“ rychlostí chůze cca 4 km.h <sup>-1</sup> .....  | 16        |
| 3.4 Slalom rychlostí chůze (cca 4 km.h <sup>-1</sup> ) .....   | 17        |
| 3.5 Jízda po dráze ve tvaru „8“ při rychlosti chůze cca 4 km.h <sup>-1</sup> .....   | 18        |
| 3.6 Opakované rozjetí se s jednou nohou na stupačce a přesunutím druhé nohy na stupačku a zastavení s následnou oporou jednou nebo oběma nohama pro udržení stability motocyklu... | 19        |
| 3.7 Provedení jízdy ve vyšších rychlostech, slalom v rychlosti 40 km.h <sup>-1</sup> .....   | 20        |
| 3.8 Vyhýbání se překážce při počáteční rychlosti nejméně 50 km.h <sup>-1</sup> (u skupiny AM při rychlosti 45 km.h <sup>-1</sup> ) .....   | 21        |
| 3.9 Brzdění na přesnost ve stanoveném úseku z rychlosti nejméně 50 km.h <sup>-1</sup> (u skupiny AM z rychlosti 45 km.h <sup>-1</sup> ) .....                                      | 22        |
| 3.10 Nouzové brzdění na stanovenou vzdálenost z rychlosti nejméně 50 km.h <sup>-1</sup> (u skupiny AM z rychlosti 45 km.h <sup>-1</sup> ) .....                                    | 23        |
| <b>Použitá literatura.....</b>   | <b>25</b> |



## 1 Legislativa

### 1.1 EU – Směrnice evropského parlamentu a rady 2006/126/ES

Příloha II

*B. Zkouška dovedností a chování*

#### 5. Vozidlo a jeho vybavení

5.2 Vozidla používaná při zkouškách dovedností a chování musí splňovat následující minimální kritéria. **Členské státy mohou stanovit přísnější kritéria nebo přidat další.**

Skupina A1: Motocykl skupiny A1 bez postranního vozíku s objemem válců nejméně 120 cm<sup>3</sup>, schopný vyvinout rychlost nejméně 90 km.h<sup>-1</sup>

Skupina A2: Motocykl bez postranního vozíku s objemem válců nejméně 400 cm<sup>3</sup> a výkonem motoru nejméně 25 kW

Skupina A: Motocykl bez postranního vozíku s objemem válců nejméně 600 cm<sup>3</sup> a výkonem motoru nejméně 40 kW (od 1. 1. 2019 nejméně 50 kW a o hmotnosti v nenaloženém stavu nejméně 175 kg, s objemem válců nejméně 595 cm<sup>3</sup> u spalovacího motoru a s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně 0,25 kW/kg u elektrického motoru)

...

#### 6. Dovednosti a chování, které se zkoušejí ve skupinách A1, A2 a A

6.1 Příprava a technická kontrola vozidla s ohledem na bezpečnost silničního provozu

Žadatel musí prokázat, že je schopen připravit vozidlo pro bezpečnou jízdu splněním následujících požadavků:

6.1.1 Upravit si ochrannou výstroj, například rukavice, boty, oblečení a ochrannou přilbu;

6.1.2 Provést namátkovou kontrolu stavu pneumatik, brzd, řízení, spínače výstražných světel (je-li k dispozici), řetězu, hladiny oleje, světel, světlometů, směrových světel a výstražných zvukových zařízení.

6.2 Zvláštní jízdní úkony, které se zkoušejí s ohledem na bezpečnost silničního provozu

6.2.1 Dát motocykl na stojan, sejmout motocykl se stojanu a vést jej bez použití motoru;

6.2.2 Zaparkovat motocykl na stojan;

6.2.3 Alespoň dva jízdní úkony, včetně slalomu, provedené při nízké rychlosti; to by mělo umožnit posouzení schopnosti současně ovládat spojku a brzdu, udržovat rovnováhu a směr pohledu, polohu na motocyklu a polohu chodidla na opěrkách pro nohy;

6.2.4 Alespoň dva jízdní úkony provedené při vyšší rychlosti, z nichž jeden při zařazeném druhém nebo třetím rychlostním stupni a rychlosti nejméně 30 km.h<sup>-1</sup>, a jeden spočívající ve vyhýbání se překážce při minimální rychlosti 50 km.h<sup>-1</sup>; to by mělo umožnit posouzení schopnosti udržovat polohu na motocyklu, směr pohledu, rovnováhu a ovládat techniku řízení a techniku řazení;

6.2.5 Brzdění: předvést alespoň dva úkony brzdění, včetně použití nouzové brzdy, při minimální rychlosti 50 km.h<sup>-1</sup>; to by mělo umožnit posouzení schopnosti ovládat přední a zadní brzdy, udržovat směr pohledu a polohu na motocyklu.



## 1.2 ČR – zákon č. 247/2000 Sb., Vyhláška č. 167/2002 Sb.

### Zákon č. 247/2000 Sb., Příloha 2

#### **Druhy výcvikových vozidel pro výuku a výcvik k získání jednotlivých skupin řídičského oprávnění a jejich technické podmínky**

Praktický výcvik v řízení vozidla a zkouška z praktické jízdy se provádí na vozidle zařazeném do příslušné skupiny vozidel, pokud není dále stanoveno jinak, a to

a) pro skupinu AM na mopedu s objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm<sup>3</sup> a s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km.h<sup>-1</sup> nebo na motocyklu s objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 125 cm<sup>3</sup>, přičemž rychlost jízdy při výcviku v řízení a praktické jízdy při zkoušce praktické jízdy nesmí převyšovat 45 km.h<sup>-1</sup>; na mopedu s více než 2 koly lze provádět nejvýše 4 hodiny výcviku,

b) pro skupinu A1 na motocyklu bez postranního vozíku o výkonu nejvýše 11 kW, jehož konstrukční rychlost je nejméně 90 km.h<sup>-1</sup>, s poměrem výkonu a hmotnosti nejvýše 0,1 kW/kg a jedná-li se o motocykl se spalovacím motorem, s objemem válců nejméně 115 cm<sup>3</sup>; u elektrického motoru dále s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně 0,08 kW/kg,

c) pro skupinu A2 na motocyklu bez postranního vozíku o výkonu nejméně 20 kW, ale nejvýše 35 kW, s poměrem výkonu a hmotnosti nejvýše 0,2 kW/kg a jedná-li se o motocykl se spalovacím motorem, s objemem válců nejméně 395 cm<sup>3</sup>; u elektrického motoru dále s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně 0,15 kW/kg,

d) pro skupinu A na motocyklu bez postranního vozíku o výkonu nejméně 50 kW a o hmotnosti v nenaloženém stavu nejméně 175 kg, s objemem válců nejméně 595 cm<sup>3</sup> u spalovacího motoru a s poměrem výkonu a hmotnosti nejméně 0,25 kW/kg u elektrického motoru,

(Do 31. prosince 2018 lze při výuce a výcviku k získání řídičského oprávnění a při zkoušce z odborné způsobilosti k řízení vozidel skupiny A použít výcvikové vozidlo o výkonu nejméně 40 kW. Do 31. prosince 2018 lze při výuce a výcviku k získání řídičského oprávnění **a při zkoušce z odborné způsobilosti k řízení vozidel skupiny A** použít rovněž výcvikové vozidlo, které nespĺňuje požadavek na minimální hmotnost v nenaloženém stavu podle přílohy č. 2 k zákonu č. 247/2000 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti zákona č. 230/2014 Sb.)

### Vyhláška č. 167/2002 Sb.

#### § 19

#### **Zkouška z praktické jízdy**

(K § 42 odst. 5 zákona)

(1) **V první části zkoušky z praktické jízdy** žadatel o řídičské oprávnění prokazuje následující znalosti a dovednosti:

b) před zahájením jízdy u skupiny vozidel AM, A1, A2 a A prověřit stav pneumatik, brzd, řízení, vnějšího osvětlení vozidla, směrových světel, spínače výstražných světel, je-li k dispozici, výstražného zvukového zařízení, převodu hnací síly, například sekundárního řetězu, hnacího řemenu nebo hřídele, hladiny oleje v motoru a hladiny brzdové kapaliny, upravit si ochrannou výstroj, včetně rukavic, bot a oblečení, řádně upevnit na hlavě ochrannou přilbu a provést následující zvláštní jízdní úkony vyobrazené v příloze č. 7 k této vyhlášce, kterými žadatel prokazuje dostatečnou připravenost a schopnost samostatného ovládní motocyklu bez přítomnosti druhé osoby na sedadle spolujezdce:

1. sejmout motocykl ze středového stojanu, vést jej bez použití motoru vpřed a vzad se zatočením doleva a doprava, se zaparkováním do omezeného prostoru a



postavit motocykl na středový stojan; v případě, že je motocykl vyroben pouze s podpěrným stojanem, použije se podpěrný stojan,

2. provést jízdu při nízké rychlosti zahrnující následování zkušebního komisaře rychlostí chůze v přímém směru, bezpečné otočení o 180° projetím zatačky tvaru „U“, slalom, jízdu po dráze ve tvaru „8“, opakované rozjetí s jednou nohou na stupačce přesunutím druhé nohy na stupačku a zastavení s následnou oporou jednou nebo oběma nohama pro udržení stability motocyklu,

3. provést jízdu ve vyšších rychlostech zahrnující slalom v rychlosti nejméně 40 km.h<sup>-1</sup> a vyhýbání se překážce při rychlosti nejméně 50 km.h<sup>-1</sup> (u skupiny vozidel AM při rychlosti 45 km.h<sup>-1</sup>),

4. provést brzdění na přesnost ve stanoveném úseku z rychlosti nejméně 50 km.h<sup>-1</sup>, nouzové brzdění na stanovenou vzdálenost z rychlosti nejméně 50 km.h<sup>-1</sup> (u skupiny vozidel AM z rychlosti 45 km.h<sup>-1</sup>).

**(2) Ve druhé části zkoušky z praktické jízdy** žadatel o řídičské oprávnění prokazuje následující znalosti a dovednosti:

a) u všech skupin vozidel

1. schopnost ovládnutí motorového vozidla v podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zejména zachování správného směru jízdy, řízení s ohledem na snížení spotřeby paliva a emisí, zrychlení vozidla až na vhodnou rychlost a udržování této rychlosti i během řazení jednotlivých rychlostních stupňů, jízda v zatačkách, vjetí do křižovatky a její bezpečné projetí, přizpůsobení rychlosti vozidla při odbočování vlevo a vpravo, jízda na pozemních komunikacích v přímém směru, míjení protijedoucích vozidel, včetně úseků s omezeným prostorem, přizpůsobení rychlosti vozidla podmínkám provozu na pozemních komunikacích, zařazení se do jiného jízdního pruhu, dodržování správné

vzdálenosti mezi vozidly v jednotlivých jízdních pruzích, předjíždění jiných vozidel, je-li to možné, jízda kolem překážek, například zaparkovaných vozidel, dodržování bezpečného bočního odstupu, popřípadě předjíždění jinými vozidly, odbočení na křižovatce vlevo i vpravo, odbočení mimo pozemní komunikaci, rozjezd po zaparkování, po zastavení v provozu a po výjezdu z vozovky,

2. znalost jízdy na kruhovém objezdu, přejíždění železničního úrovněového přejezdu, jízdy podél zastávek tramvají, autobusů a trolejbusů, přejíždění přečhodů pro chodce, jízdy s kopce a do kopce při velkém podélném sklonu, vjezd na dálnici nebo výjezd z dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, zařazení do pruhu s rychleji jedoucími vozidly, přejezd do pruhu s pomaleji jedoucími vozidly, průjezd dálničním uzlem a tunelem, pokud jsou takové dopravní situace v místě konání zkoušky dostupné, a

3. provedení nezbytných bezpečnostních opatření při opouštění vozidla,

(3) Po celou dobu druhé části zkoušky z praktické jízdy podle odstavce 2 musí žadatel o řídičské oprávnění prokazovat ohleduplné, ukázněné, předvídatvé a přizpůsobivé řídičské chování.

**(4) Hodnocení zkoušky z praktické jízdy zahrnuje**

a) bezpečný, předvídatvý, ohleduplný, přizpůsobivý a rozhodný způsob jízdy,

b) dodržování povinností řídiče v provozu na pozemních komunikacích, přizpůsobení jízdy stavu a povaze vozovky, aktuálním povětrnostním vlivům a jiným podmínkám provozu na pozemních komunikacích,

c) respektování ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích, správné a včasné reakce na jejich chování, se zvýšenou opatrností vůči dětem, chodcům, cyklistům, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a jiným



zranitelným účastníkům silničního provozu,

d) schopnost ovládnutí vozidla z hlediska správného nastavení a používání bezpečnostních pásů, zpětných zrcátek, opěrek hlavy, sedadel, správné používání světel, schopnost ovládnutí výstražných směrových světel, stěračů, ventilátoru topení, klimatizace a ostatního vybavení vozidla,

e) správné používání ovládacích prvků s ohledem na způsob a kvalitu jízdy; ovládnutí spojky, převodovky, akcelérátoru, řízení, brzdového systému včetně pomocných brzdových systémů, je-li jimi vozidlo vybaveno, používání jiných postupů zpomalování jízdy než brzdění, a využívání parkovací brzdy k bezpečnému rozjezdu do svahu,

f) schopnost ovládnutí vozidla za různých podmínek a při různých rychlostech, s ohledem na druh, vlastnosti, hmotnost a rozměry vozidla nebo jízdní soupravy;

h) brzdění a zastavování: včasné zpomalování, brzdění a zastavování podle okolností; předvídatost,

i) pozorovací schopnosti, panoramatické vidění, správné a včasné používání zpětných zrcátek, vidění na dlouhé, střední a krátké vzdálenosti v souvislosti se schopností včasné a správné reakce,

j) dodržování přednosti v jízdě na křižovatkách a dálničních uzlech, dávání přednosti v jízdě za jiných okolností, například při změně směru, přejíždění mezi jízdními pruhy, zvláštních jízdních úkonech,

k) schopnost vyhodnocovat světelnou signalizaci, dopravní značky a ostatní značení, dodržování správného chování na světelné signalizaci, dodržování pokynů osob řídících dopravní provoz, správné chování podle dopravních značek například zákazových nebo příkazových, přiměřené jednání podle vodorovného značení na vozovce,

l) schopnost udržování odstupu, dodržování bezpečné vzdálenosti před vozidlem, bezpečný boční odstup po stranách vozidla, dostatečná a bezpečná vzdálenost od ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích,

m) schopnost udržování směru jízdy a správného umístění na pozemní komunikaci při řazení do jízdních pruhů, na kruhových objezdech, v zatáčkách, přiměřeně podle druhu a vlastností vozidla nebo jízdní soupravy a schopnost předvídání změny zařazení,

n) schopnost dodržovat a nepřekračovat nejvyšší dovolenou rychlost při nepřekročení nejvyšší povolené rychlosti, nejet nepřiměřeně nízkou rychlostí při optimálních podmínkách dovolujících rychlost vyšší, přizpůsobit rychlost povětrnostním podmínkám a podmínkám provozu na pozemních komunikacích, zvolit takovou rychlost, aby byl schopen bezpečně zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled,

o) schopnost dávat znamení podle potřeby správně a včas, zejména o změně směru jízdy, přiměřeně reagovat na všechna znamení dávaná ostatními účastníky provozu na pozemních komunikacích včetně světelných výstražných znamení.

#### **(5) Záznam o zkoušce z praktické jízdy obsahuje tyto náležitosti:**

a) jméno, příjmení a datum narození žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění,

b) skupiny vozidel, pro které se zkouška z praktické jízdy provádí,

c) registrační značka výcvikového vozidla nebo výcvikových vozidel spojených do jízdní soupravy,

d) údaj o datu a době trvání zkoušky z praktické jízdy,

e) údaje o znalostech, dovednostech a chování prověřovaných v rámci zkoušky z praktické jízdy a jejich zhodnocení,





- f) jméno, příjmení a číslo zkušební komisaře,
- g) podpis a otisk razítka zkušební komisaře,
- h) podpis žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění,
- i) podpis učitele autoškoly pouze v případě odmítnutí podepsání žadatele o řidičské oprávnění nebo držitele řidičského oprávnění a
- j) lhůta pro skartaci dokumentu v souladu s právním předpisem upravujícím výkon spisové služby.



## 2 Všeobecné pokyny pro zkoušku

### 2.1 Účel zkoušky

Zvláštní jízdní úkony první části zkoušky slouží k ověření, zda žadatel o řidičské oprávnění disponuje dostatečnými dovednostmi spočívajícími v samostatném ovládní vozidla resp. motocyklu zařazeného do skupiny vozidel AM, A1, A2, A, a ověření schopnosti aplikace znalostí základních pojmů dopravní fyziky v praxi (ovládání vozidla).

#### 2.1.1 Zkušební místo

Úkony první části zkoušky mohou být provedeny na autocvičišti nebo cvičné ploše provozovatele autoškoly, případně příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, pokud jím disponuje, nebo na jiném vhodném místě, dostatečných rozměrů a parametrů, na kterém nebude ohrožena bezpečnost žádné osoby přítomné u zkoušky (např. nevyužívané nebo zřídka užívané pozemní komunikace, nástupiště bývalých vojenských útvarů, nevyužívané letištní plochy, nevyužívaná parkoviště hypermarketů či neprovozovaných továren, apod.), s vhodným povrchem podle níže uvedených požadavků. Zvláštní jízdní úkony je možné rovněž vykonat v územní působnosti jiného obecního úřadu obce s rozšířenou působností, stejně tak jako na autocvičišti, nebo jiné cvičné ploše provozovatele autoškoly, po předchozí vzájemné dohodě mezi tímto úřadem a autoškolou.

#### 2.1.2 Rozměry místa pro výkon první části zkoušky

Optimální minimální rozměry zkušebního místa jsou 95 - 125 x 9 - 10 m. Pokud je místo pro zkoušení dostatečně široké, nebo skládá-li se z více rovných úseků propojených oblouky (např. ovál) a je možné na přímý úsek vyjízdet již dostatečnou rychlostí z oblouku, může být celková délka dráhy kratší. Podstatné je, aby bylo možné na rovném úseku dosáhnout požadovaných rychlostí k provedení jednotlivých jízdních úkonů a po jejich provedení bezpečně zastavit nebo snížit rychlost pro nájezd do oblouku. Tato plocha prostorově umožňuje provedení všech jízdních sestav potřebných ke zkoušce při změnách umístění značení (kuželů) mezi jednotlivými sestavami. Jedná-li se o plochu větších rozměrů, je možné rozmístění označení jízdních sestav v celé šíři prostoru plochy. Je-li místo pro zkoušku úzké, ale dostatečně dlouhé, je možné jednotlivé jízdní sestavy rozmístit za sebou. Jednotlivé sestavy lze rozmístit **v libovolném pořadí**, které by však nemělo postrádat **logickou vazbu** s ohledem na proveditelnost úkonů po sobě následujících. Vždy se však samotná jízdní zkouška zahajuje manipulačními úkony v souladu s bodem 1. 1. přílohy č. 7 k vyhlášce č. 167/2002 Sb. Pokud cvičná plocha, nebo autocvičiště, bylo schváleno a zařazeno do registrace k provozování autoškoly v souladu s požadavky přílohy č. 1 k zákonu č. 247/2000 Sb., je plně způsobilé k provedení všech požadovaných úkonů.

#### 2.1.3 Parametry zkušebního místa příp. plochy

Zkušební plocha musí mít zpevněný povrch, přičemž optimálním povrchem pro dvoukolová vozidla, s ohledem na adhezní podmínky je povrch z asfaltových směsí. S ohledem na jízdní vlastnosti motocyklu a zachování bezpečnosti absolventa zkoušky je na místě, aby byla dráha očištěna od jednotlivých větších kamínků či větších vrstev písku, zeminy, prachu, spadného listí apod., které by mohly způsobit podklouznutí kola při manévrovacích úkonech. Jízdní úkony lze provést i na suchém, nezvětralém betonu, nebo rovné nezvětralé betonové zámkové dlažbě bez prachových částic. Hrubý, nebo zvětralý beton není vhodný, stejně tak jako žulová



dlažba. Není vhodné, aby zkušební místo, kde se jízdní úkony budou provádět, mělo příčný sklon. Mírný podélný sklon je přípustný.

### 2.1.4 Bezpečnost

Výše jsou uvedeny minimální rozměry zkušebního místa, na kterém lze bez problémů provést zkoušku dovedností a chování. Základním bezpečnostním předpokladem je připravenost žadatele, kterou lze legitimně předpokládat, neboť výuka a výcvik může být ukončena po vyčerpání učební osnovy, nikoli však dříve, než má žadatel potřebné znalosti a dovednosti požadované pro zkoušku z odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel.

**Zkušební komisař nezahájí zkoušku** z praktické jízdy, pokud žadatel nebude mít na sobě ochranné oblečení a výbavu pro motocyklisty (helmu, rukavice, přiléhavou bundu, kalhoty, obuv minimálně ke kotníkům). Tímto je myšlena jízdní část zkoušky se spuštěným motorem.

S ohledem například na horké letní počasí, není vhodné (riziko přehřátí), aby žadatel prováděl kontrolu vozidla před jízdou oblečen do bundy, přilby a rukavic. K upravení oděvu, nasazení rukavic, řádnému upevnění ochranné přilby dochází bezprostředně před samostatnou jízdou.

Na místo ochranného štítku očí na přilbě (je-li jím přilba vybavena) jsou dostačující ochranné, sluneční nebo dioptrické brýle (pokud je žadatel používá).

V jarním a podzimním období dochází, vzhledem k chladnějším okolnímu ovzduší, k zamlžování ochranného štítku očí. Velmi efektivní pro nezamlžení je pootevřený štítek, pročež se toto nepovažuje za chybu z hlediska nepřipravenosti žadatele k jízdě.

**Zkušební komisař nezahájí zkoušku** zvláštních jízdních úkonů v případě, že nebudou vhodné povětrnostní podmínky (déšť, mrholení apod.), povrch vozovky bude mokrá, kluzký, nebo na něm bude cokoliv, co by mohlo mít vliv na zhoršení adhezních podmínek a co by mohlo ohrozit bezpečnost žadatele, zkušební komisaře nebo ostatních osob. Pokud by byl stav ke dni konání zkoušek setrvalý, zkušební komisař odloží zkoušky na jiný vhodný termín.

U zkoušky zvláštních jízdních úkonů, oproti druhé části zkoušky, nelze uplatnit povinnost řidiče přizpůsobit rychlost jízdy ve smyslu § 18 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., neboť zvláštní jízdní úkony mají stanovené parametry, které musí být naplněny v plném rozsahu, aby byl žadatel hodnocen stupněm „prospěl“.

Jestliže se zkušební komisař rozhodne i přes výše uvedené podmínky zkoušku vykonat, je za průběh zkoušky zvláštních jízdních úkonů plně zodpovědný v celém rozsahu, včetně případných následků.

Při provádění zkoušky zvláštních jízdních úkonů je nutné dbát bezpečnosti ostatních osob, které by se mohly pohybovat v okolí místa provádění zkoušek. Další osoby čekající na zkoušku musí být na takových místech, aby nebyla ohrožena jejich bezpečnost, ani bezpečnost žadatele vykonávajícího zkoušku. V případě, že by další zúčastněné osoby nerespektovaly pokyny zkušební komisaře, zkušební komisař přeruší výkon zkoušek do doby, než se obecenstvo ukázní.

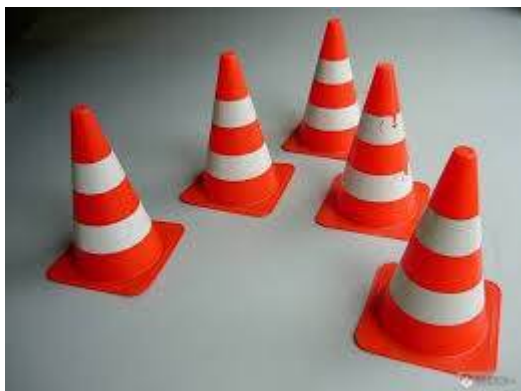
Zkušební komisař se při prověřování jednotlivých jízdních úkonů pohybuje na zkušebním místě tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost žadatele vykonávajícího zkoušku, ani bezpečnost jeho vlastní a to vše za respektování základních zásad BOZP.

## 2.2 Vybavení

K přípravě zkušební plochy pro provádění úloh je zapotřebí následující dopravní zařízení či značení.

### 2.2.1 Kužely pro vyznačení jízdních úkonů

Pro účely jízdních úkonů je možné použít dopravní kužely Z 1, přičemž dostačující jsou i kužely používané pro sportovní účely, nebo dětské dopravní kužely. Pro zachování přiměřeně rovných podmínek výkonu zkoušek všech žadatelů je třeba, aby kužely splňovaly rozsah následujících hodnot. Výška kužele min. 20 cm, max. cca 38 cm. Strana čtvercové podstavy, nebo průměr min. 10 cm, max. cca 20 - 25 cm. Hmotnost kuželu by neměla přesáhnout 1 kg. U manévrů ve vyšších rychlostech, kde lze očekávat možný kontakt motocyklu nebo jezdce s kuželem (slalom při 40 km.h<sup>-1</sup> nebo vyhýbání), se doporučuje používat kužely z měkčeného plastu případně měkké gumy či jiného obdobného materiálu.





### 2.2.2 Značení plochy

Má-li příslušné zkušební místo k dispozici vlastní autocvičiště nebo jinou cvičnou plochu, je **možné** vyznačit některé kontrolní body/linie směr jízdy apod. také vodorovným značením. Tímto způsobem je také **možné** označit na ploše polohu kuželů pro snadnější tvorbu sestav při pravidelném provádění zkoušek.

Pro označení důležitých linií nebo umístění kuželů lze použít barvy pro vodorovné dopravní značení, nebo barevný silniční značkovací sprej.







### **2.3 Předmět zkoušky, poučení žadatele, podmínky zkoušky a hodnocení**

Předpokladem úspěšného složení první části zkoušky z praktické jízdy je schopnost žadatele samostatně a bezpečně ovládat motocykl při zvláštních jízdních úkonech splněním požadavků na dovednosti a chování v plném rozsahu, stanoveném platnou právní úpravou.

Zkoušce předchází řádné poučení žadatele zkušebními komisařem, ze kterého je zřejmý způsob provádění jízdních úkonů, způsob dorozumívání v první i ve druhé části zkoušky a postup v případě technické závady, pádu s vozidlem nebo ztráty spojení mezi komisařem a žadatelem.

Dále zkušební komisař poučí žadatele o požadavcích na zvláštní jízdní úkony a podmínkách hodnocení. **Je vhodné, aby zkušební komisař před zahájením zvláštních jízdních úkonů sám předvedl žadatelům praktickou ukázkou vlastní jízdy na motocyklu** s cílem předvést, jak mají jízdní úkony vypadat.

Žadatel absolvuje všechny jízdní úkony dvakrát. **Při první jízdě** má možnost si úkony z výcviku oživit a odbourat nervozitu (tzv. „jízda nanečisto - zahřívací kolo“). V případě, že některý, nebo některé z konkrétních jízdních úkonů ani při druhé jízdě nezvládne, opakuje konkrétní neúspěšný úkon nebo úkony ještě jednou. Pokud je ani při opakovaném pokusu nesplní, je hodnocen stupněm „neprospěl“. Uvedené pravidlo se neuplatní v případech, kdy je zcela zjevná nedostatečná připravenost žadatele, nebo byla-li by další jízdou ohrožena bezpečnost žadatele, zkušební komisaře nebo ostatních osob přítomných zkoušce (např. pád motocyklu při jeho vedení, nebo stavění na stojan, nezvládnutí řízení a pád motocyklu s žadatelem, nebezpečná a riskantní jízda jednotlivými překážkami, zborcení sestav jízdních úkonů nepřiměřenou jízdou, nezvládnutí většiny jízdních úkonů při prvním kole, apod.). V takovém případě je zkouška ukončena s hodnocením stupněm „neprospěl“. Zkušební komisař provede do záznamu o průběhu zkoušky popis takových excesů se zvláštní pečlivostí.

**Od druhé jízdy lze upustit** v případě, že žadatel všechny jízdní úkony úspěšně zvládne již v prvním (zahřívacím) kole.

U všech jízdních úkonů ve vyšších rychlostech je třeba respektovat **zásadu přiměřenosti**. Základním principem těchto úkonů je prověření dovedností a schopností žadatele jízdní úkon zvládnout technicky správně a bezpečně ve stanovené rychlosti. Zvláštní ohled na zásadu přiměřenosti je třeba brát v případech, kdy je příslušný úřad pro účely zkoušky vybaven kontrolním měřičem rychlosti. S ohledem na skutečnost, že se jedná o kontrolní měřidlo, nikoliv certifikovaný nízkofrekvenční radar, tudíž naměřené hodnoty jsou orientační, je třeba zohlednit i institut povinných tolerancí. Pokud žadatel zvládne bezpečně a technicky správně předepsané jízdní úkony a předmětný orientační měřič rychlosti, nebo průměrná rychlost vypočtená z ujeté dráhy za konkrétní čas změřený stopkami, bude např. při jízdních úkonech v rychlosti  $40 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  činit  $38 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$  nebo  $42 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ , není tato skutečnost důvodem k hodnocení stupněm „neprospěl“. Obecně známý je fakt, že tachometry vozidel jsou dimenzovány s plusovou tolerancí. Pokud tedy žadatel pojedje podle tachometru rychlostí  $50 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ , na certifikovaném měřiči rychlosti bude změřena hodnota mezi  $46 - 48 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$ . U necertifikovaných měřičů může být odchylka i větší. Je třeba vzít v úvahu, že při zvláštních jízdních úkonech se neměří překročení rychlosti z pohledu přestupkového jednání, nýbrž dosažení požadované rychlosti pro jízdní úkony, jež jsou v souladu s platnou právní úpravou, a jejich dosažení není přestupkem. Oproti tomu, je-li úkon proveden nepřiměřeně nízkou rychlostí pod tolerančními hodnotami, kterou lze zjistit výše uvedenými způsoby, je zcela jednoznačně a legitimně žadatel hodnocen stupněm „neprospěl“. Při měření rychlosti jízdy

měřičem rychlosti, nebo při výpočtu rychlosti pomocí poměru ujeté dráhy za změřený čas je přijatelná tolerance přibližně 10% naměřené hodnoty.

Pokud žadatel nezvládne první část zkoušky v požadovaném rozsahu, zkouška druhou částí v silničním provozu nepokračuje, neboť žadatel neprokázal dostatečné znalosti, dovednosti a chování včetně specifických požadavků pro jednotlivé skupiny vozidel v ovládní vozidla, protože je v souladu s ustanovením § 42 odst. 1 zákona č. 247/2000 Sb., hodnocen stupněm „neprospěl“.

### 3 Vymezení zvláštních jízdních úkonů, hodnocení chyb

#### 3.1 Vedení motocyklu bez spuštěného motoru

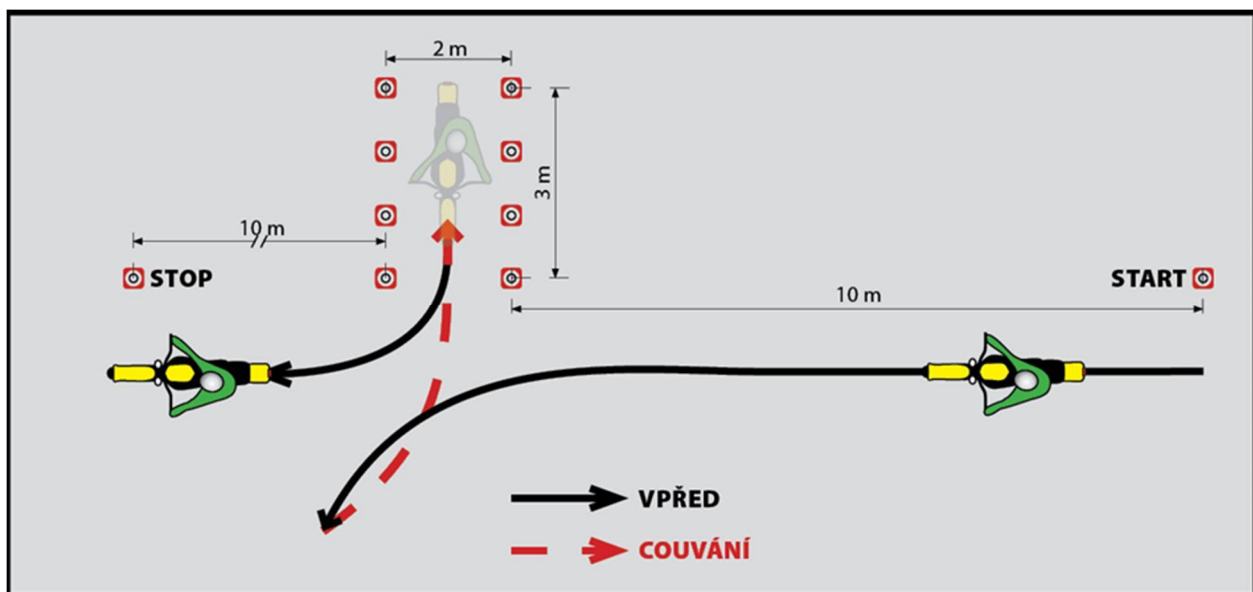
Sejmutí motocyklu ze středového stojanu a jeho vedení vpřed bez použití motoru se zatočením doleva, následně vzad se zaparkováním do omezeného prostoru a postavení motocyklu na středový stojan. Sejmutí motocyklu ze středového stojanu a jeho vyvedení z omezeného prostoru vpravo. V případě, že je motocykl vyroben pouze s podpěrným stojanem, použije se podpěrný stojan.

**Požadované vybavení** - 10 kuželů sestavených dle obrázku 1 nebo barvou či jiným vhodným způsobem vyznačený obdélník o rozměrech dle obrázku 1

#### Obsah základní úlohy jízdy

Žadatel sejme motocykl ze stojanu, vede jej bez použití motoru po přímé linii po dráze délky cca 10 m, poté provede dostatečné „nadjetí“ a couváním umístí motocykl do vymezeného prostoru (3 x 2 m). Opakované nadjetí do vymezeného prostoru pro nápravu nesprávného odhadu není na újmu hodnocení úkonu. Jakmile je správná pozice motocyklu odsouhlasena komisařem, vyvede uchazeč motocykl opět do původního směru a pokračuje po přímce dalších cca 10 m k hraničnímu kuželu. Zde postaví motocykl na středový stojan; v případě, že je motocykl **vyroben** pouze s podpěrným stojanem, použije se podpěrný stojan.

Při tomto úkonu lze taktéž uplatnit podmínky bodu 2.1.4, zejména v horkém letním počasí, tudíž není nutné, aby měl žadatel na hlavě ochrannou přilbu, na sobě bundu a rukavice. Konečné rozhodnutí je na zvážení žadatele.



obrázek 1

**Chyby, které znamenají nesplnění úkonu:**

- výrazné vybočení z přímého směru při vedení motocyklu
- opakované převrnutí některého kužele nebo převrnutí více kuželů najednou
- opakované překročení vyznačeného prostoru obrysem vozidla nebo žadatele
- pád motocyklu
- nedokončení úkonu

**Nejpozději po dokončení uvedeného úkonu podle bodu 3.1 žadatel prokazuje v souladu s § 19 odst. 1 písm. b) vyhlášky č. 167/2002 Sb., znalosti a dovednosti úkonů přípravy a kontroly motocyklu před jízdou.**

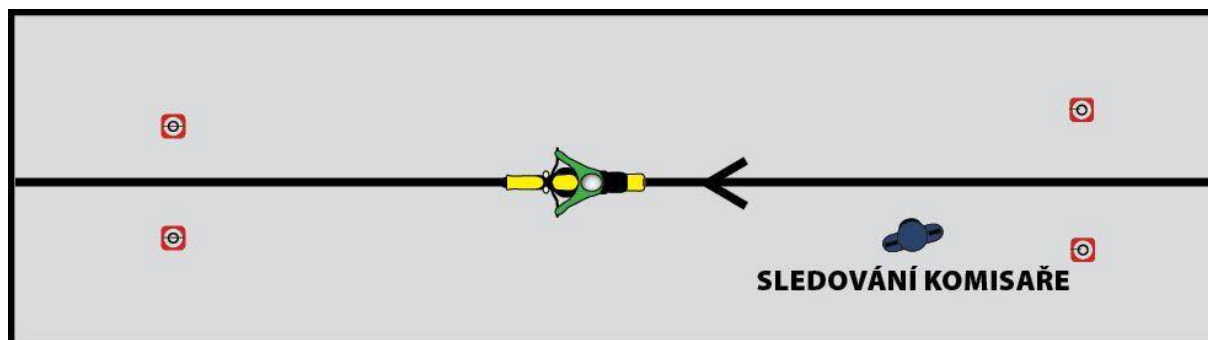
**3.2 Provedení jízdy při nízké rychlosti - následování komisaře rychlostí chůze cca 4 km.h<sup>-1</sup> v přímém směru rychlostí chůze****Požadované vybavení:**

Kužely pro vyznačení počátku a konce úseku, popřípadě vodorovným značením vyznačený „koridor“ o šířce cca 40 - 50 cm

**Obsah základní úlohy jízdy**

Žadatel jede rovně rychlostí chůze dráhu dlouhou nejméně 12 m při zachování rovnováhy a se správnou manipulací spojky, akcelérátoru a brzd. Rychlost je kontrolována komisařem, který jde volnou chůzí vedle motocyklu. Rychlost chůze komisaře nesmí být pod hranicí udržitelnosti rovnováhy motocyklisty a stability motocyklu. Při tomto manévru komisař kontroluje zejména správný směr pohledu dopředu před vozidlo, nikoliv „do země“ a správnou polohu chodidel na stupačkách v podélné rovině s osou motocyklu (nikoliv od sebe).

Jízdní úkon simuluje jízdu v koloně (stupeň provozu 4) ve vymezeném prostoru.



obrázek 2

**Chyby, které znamenají nesplnění úkonu:**

- překročení rychlosti chůze; nehodnotí se prvních 5 m po vyjetí (získání stability)
- odchýlení se od přímky (opakované odchýlení od přímky o více než 40 cm vpravo nebo vlevo) - opakované vyjetí z vyznačeného koridoru; nehodnotí se prvních 5 m po vyjetí
- dotknutí se vozovky jednou nebo oběma nohama
- neudržení stability
- pád motocyklu



- nesprávné vedení pohledu v rozporu s obsahem základní úlohy jízdy
- nesprávná poloha chodidel v rozporu s obsahem základní úlohy jízdy

### 3.3 Bezpečné otočení o 180° projetím zatáčky tvaru „U“ rychlostí chůze cca 4 km.h<sup>-1</sup>

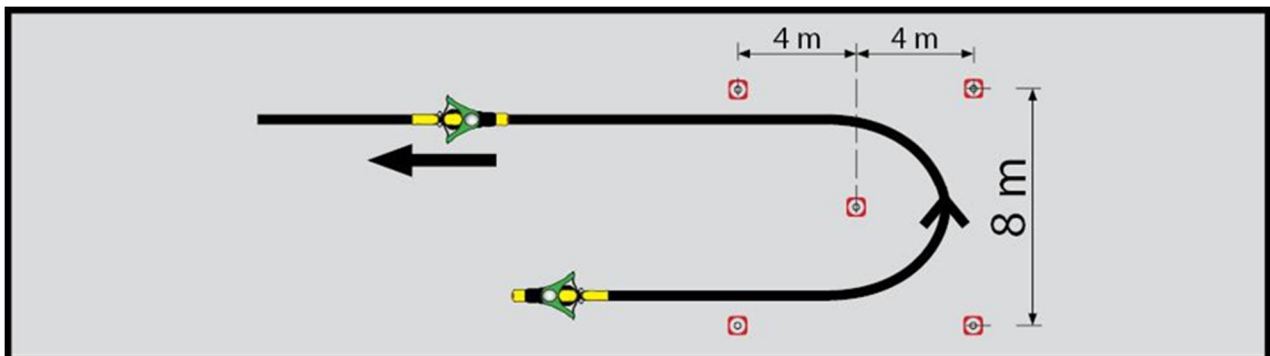
#### Požadované vybavení:

5 kuželů sestavených podle obrázku 3

#### Obsah základní úlohy jízdy

Úkon spočívá v provedení obrátky o 180° vhodnou rychlostí ve vymezeném prostoru. Jeho podstatou v rámci technického provedení při příjezdu do prostoru otáčení je vedení pohledu do zatáčky/otočky (hlava se otáčí jako první a pohled směřuje do zamýšleného směru, tzn. do zatáčky – viz obrázek 4), během zatáčení/otáčení je pohled před motocykl nebo ven ze zatáčky, z bezpečnostního hlediska, nepřipustný. Dále schopnost decelerace, včasné uvolnění brzd, přiměřený náklon a při výjezdu akcelerace. Z uvedeného je zřejmé, že ke snížení rychlosti na rychlost chůze bude docházet v 1/3 – 1/2 oblouku. Rychlostní limit je uveden pro spodní hranici. Průjezd tohoto manévru vyšší rychlostí i akcelerace při výjezdu z oblouku není na újmu hodnocení jízdního úkonu. Naopak prokazuje schopnost žadatele využít náklonu, výkonu motoru, kinetické energie motocyklu a pozitivní odstředivé síly.

Maximální poloměr otáčky jsou 4 m.



obrázek 3

#### Chyby, které znamenají nesplnění úkonu:

- nepřiměřená rychlost při průjezdu zatáčkou, nezvládnutí řízení
- vyjetí z prostoru vymezeného kužely
- opakované převrnutí některého kužele
- převrnutí více kuželů najednou
- sejmutí chodidel ze stupaček
- dotknutí se vozovky jednou nebo oběma nohama
- nesprávné vedení pohledu během otáčení v rozporu s obsahem základní úlohy jízdy
- pád motocyklu



obrázek 4

### 3.4 Slalom rychlostí chůze (cca $4 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ )

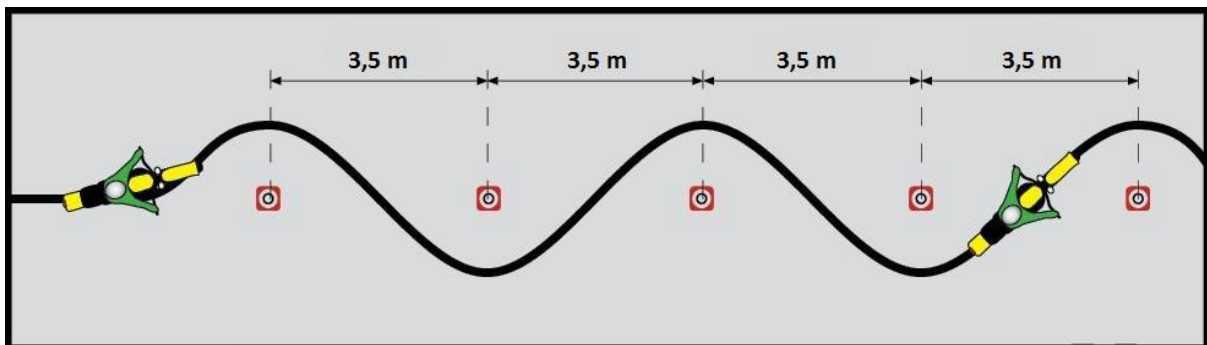
#### Požadované vybavení:

5 kuželů sestavených dle obrázku 5

#### Obsah základní úlohy jízdy

Žadatel se rozjede (v přímém směru, na ose kuželů) na rychlost odpovídající rychlosti chůze (cca  $4 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ) a touto rychlostí projede slalomem při udržení rovnováhy. Rychlost udržuje vhodným ovládním spojky, plynu a brzd. Rychlostní limit je uveden pro spodní hranici. Pokud žadatel provede jízdní úkon v plném rozsahu a bezpečně i při vyšší rychlosti, bez převrnutí kuželů, není tento jev dáván k tíži žadatele při hodnocení provedení úkonu.

Žadatel i při tomto úkonu musí dbát základních zásad vedení pohledu. V tomto případě pohled směřuje dopředu před motocykl, nikoliv pod motocykl.



obrázek 5



Vzájemná vzdálenost kuželů je 3,5 m, kužely jsou na jedné přímce, výška kuželů min. 20 cm. Před kužely musí být k dispozici dostatečný prostor na rozjezd, za kužely dostatečný prostor pro bezpečné zastavení.

**Chyby, které znamenají nesplnění úkonu:**

- opakované vynechání kužele
- opakované převrnutí některého kužele
- převrnutí více kuželů najednou
- sejmutí chodidel ze stupaček
- dotknutí se vozovky jednou nebo oběma nohama
- nepřiměřená rychlost při průjezdu slalomem spojená s nezvládnutím řízení
- pád motocyklu
- nesprávné vedení pohledu během jízdy mezi kužely v rozporu s obsahem základní úlohy jízdy

### **3.5 Jízda po dráze ve tvaru „8“ při rychlosti chůze cca 4 km.h-1**

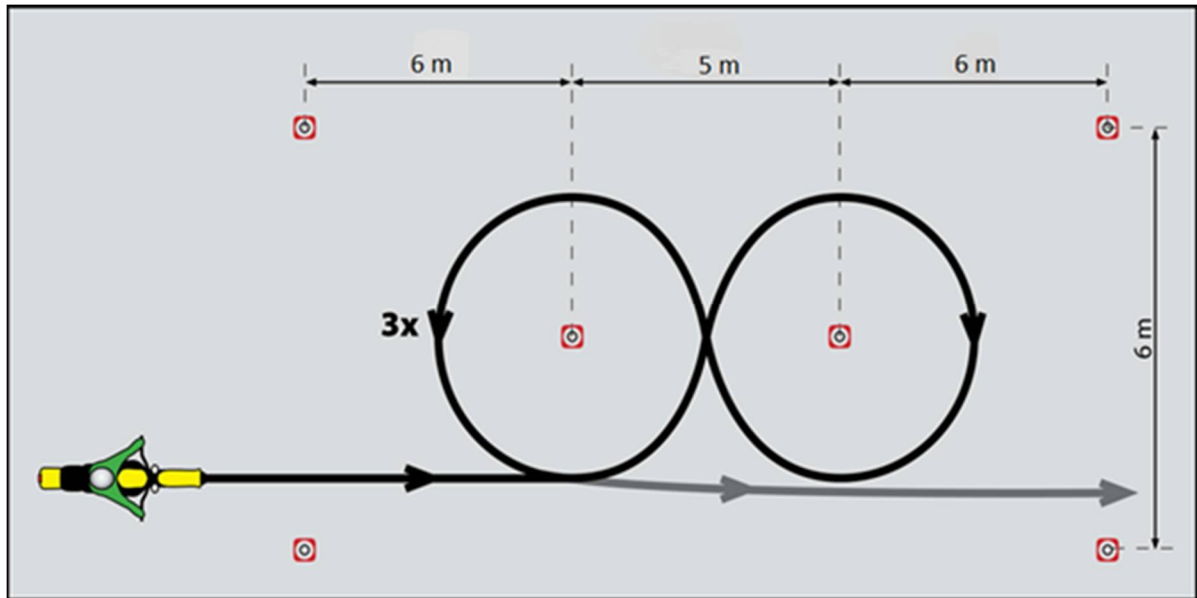
**Požadované vybavení:**

6 kuželů sestavených dle obrázku 6

**Obsah základní úlohy jízdy**

Žadatel projede třikrát dráhu ve tvaru osmičky při udržení rovnováhy a stability motocyklu. Rychlost udržuje vhodným ovládním spojky, akcelerátoru a brzd.

Geometrický tvar osmičky na obrázku je orientační pro grafické znázornění jízdního úkonu. Faktický tvar průjezdu tohoto úkonu, s ohledem na velikost vymezeného prostoru a rozměry motocyklů, zcela logicky nebude nikdy proveden ve tvaru dvou pravidelných kružnic, protože se tento jev nepovažuje za jízdní chybu. Podstatou jízdního úkonu je jízda ve vymezeném prostoru objížděním dvou kuželů se změnou směru jízdy zatačením (náklonem) doleva a doprava. Akcelerace pro dynamický výjezd z oblouků není na újmu hodnocení jízdního úkonu. Naopak prokazuje schopnost žadatele využít výkon motoru, kinetické energie motocyklu a pozitivní odstředivé síly. Stejně tak volba stopy nadjetím a „utažením“ oblouku za kuželem není na újmu hodnocení. U tohoto úkonu je obdobně jako u projetí zatačky tvaru U velmi důležité správné vedení pohledu, jež směřuje do oblouku za kužel, nikoliv před motocykl.



obrázek 6

**Chyby, které znamenají nesplnění úkonu:**

- opakované převrnutí některého kužele
- převrnutí více kuželů najednou
- sejmутí chodidel ze stupaček
- dotknutí se vozovky jednou nebo oběma nohama
- nepřiměřená rychlost při průjezdu osmičkou spojená s nezvládnutím řízení
- pád motocyklu
- nesprávné vedení pohledu v rozporu s obsahem základní úlohy jízdy

**3.6 Opakované rozjetí se s jednou nohou na stupačce a přesunutím druhé nohy na stupačku a zastavení s následnou oporou jednou nebo oběma nohama pro udržení stability motocyklu****Požadované vybavení:**

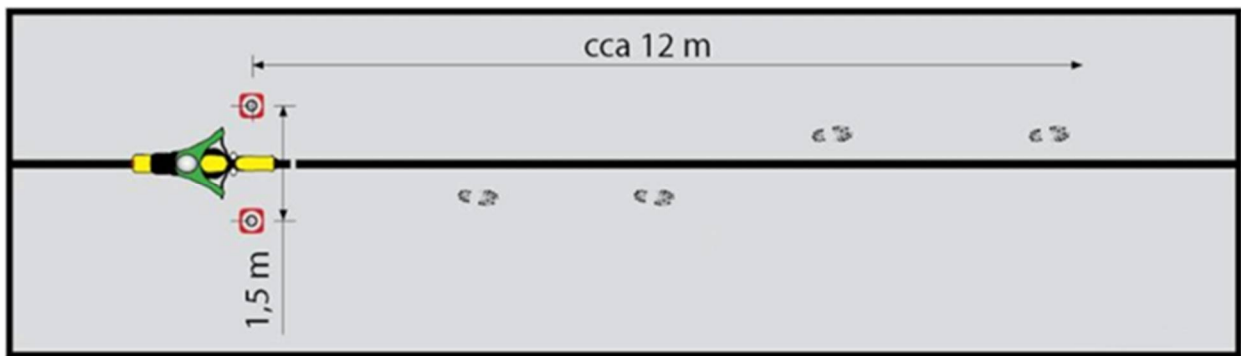
2 kužely na vyznačení počátku úlohy, možné doplnění vyznačení „stop chodidel“ barvou na vozovce dle obrázku 7

**Obsah základní úlohy jízdy**

Žadatel provede z pomalé jízdy několikanásobné zastavení a rozjetí se. Zastavení provede celkem 4x; při dvou zastaveních se opře o zem pravou nohou, poté dvakrát levou nohou, druhá noha zůstane na opěrce. Kladení nohou v opačném pořadí nemá vliv na hodnocení úkonu.

Při tomto úkonu žadatel prokazuje, že mírný náklon při zastavení motocyklu na jednu nebo druhou stranu je vědomý a že má motocykl plně pod kontrolou. Přitom dbá na sladění ovládnutí akcelérátoru, spojky a brzd. S ohledem na název úkonu, může žadatel po zastavení provést následnou oporu **jednou nebo oběma nohama** pro udržení stability motocyklu. Rozjezd se provádí opět s jednou nohou na zemi druhou na stupačce.

Změna převodového stupně na vyšší není potřebná, stejně tak jako vyřazování do neutrálu při jednotlivých zastaveních. Žadateli by mělo k provedení celého úkonu stačit cca 12 m.



obrázek 7

**Chyby, které znamenají nesplnění úkonu:**

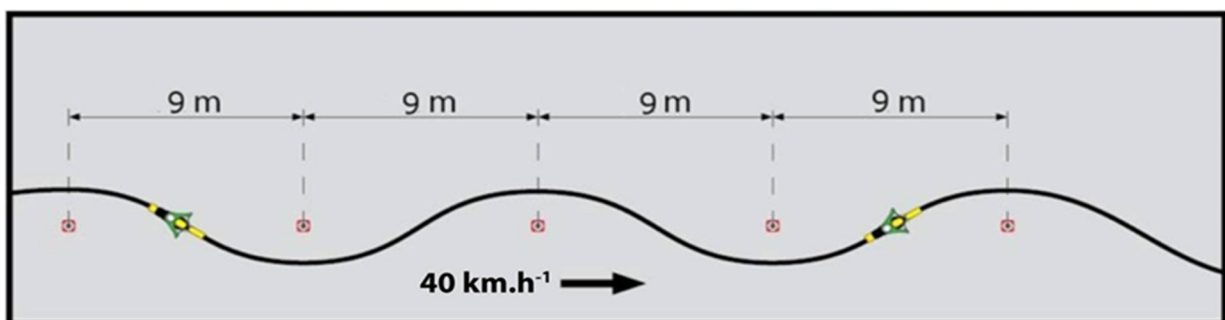
- rozjezd na nesprávný rychlostní stupeň a s tím spojené nezvládnutí řízení
- opakované zhasnutí motoru
- nohy nejsou při jízdě na stupačkách
- rozjezd a zastavování za pomoci odstrkování nebo brzdění nohama o vozovku (tzv. „třapkání nohama po vozovce podle vzoru koloběžka“)
- nezvládnutí úkonů ve vymezeném prostoru z důvodu nepřiměřené rychlosti
- neudržení stability s oporou pouze na jedné noze při rozjíždění
- pád motocyklu

**3.7 Provedení jízdy ve vyšších rychlostech, slalom v rychlosti 40 km.h<sup>-1</sup>****Požadované vybavení:**

5 kuželů sestavených podle obrázku 8

**Obsah základní úlohy jízdy**

Uchazeč se rozjede (v přímém směru, na ose kuželů) na rychlost 40 km.h<sup>-1</sup> a poté nezměněnou rychlostí projede slalom bezpečně a technicky správně.



obrázek 8

Vzájemná vzdálenost kuželů je 9 m, kužely jsou umístěny na jedné přímce. Pro zachování objektivitu hodnocení a zásady rovnosti nesmí velikost kuželů překročit hodnoty stanovené v bodu 2.2.1. Před kužely musí být k dispozici dostatečný prostor pro rozjezd (v případě navazujícího jízdního úkonu dostatečný prostor pro stabilizaci jízdy) a za kužely dostatečný prostor pro bezpečné zastavení nebo zatočení.



**Chyby, které znamenají nesplnění úkonu:**

- zjevně nízká rychlost při průjezdu slalomem
- vynechání kuželů
- opakované převrnutí některého kužele
- převrnutí více kuželů najednou
- sejmutí chodidel ze stupaček
- dotknutí se vozovky jednou nebo oběma nohama
- nepřiměřená rychlost při průjezdu slalomem spojená s nezvládnutím řízení
- pád motocyklu

**3.8 Vyhýbání se překážce při počáteční rychlosti nejméně 50 km.h<sup>-1</sup> (u skupiny AM při rychlosti 45 km.h<sup>-1</sup>)****Požadované vybavení:**

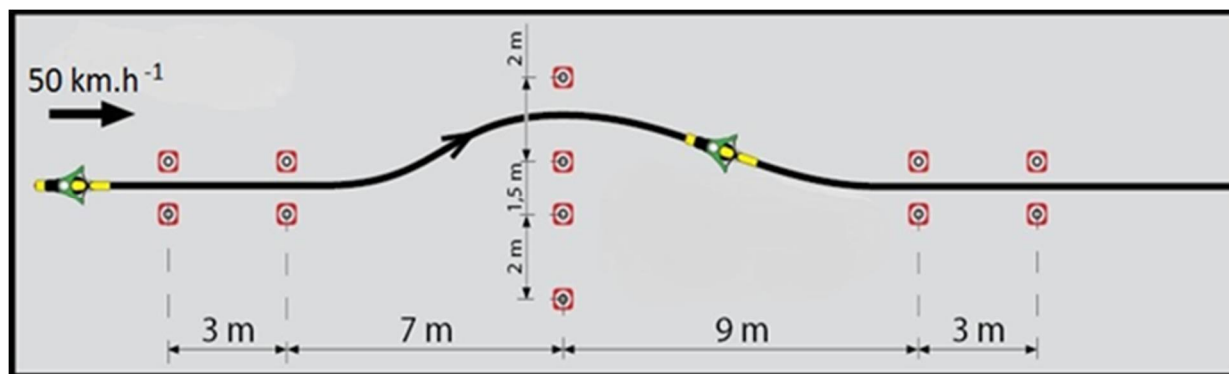
12 kuželů sestavených podle obrázku 9

**Obsah základní úlohy jízdy**

Při počáteční rychlosti 50 km.h<sup>-1</sup> (u skupiny AM 45 km.h<sup>-1</sup>) musí žadatel provést vyhnutí z přímého směru vlevo o cca 0,9 m od podélné osy dráhy. V průběhu vyhýbacího manévru (od vjetí do první „brány“, po vyjetí z „brány“ za překážkou), nesmí uchazeč brzdit. Při provádění tohoto manévru se však doporučuje vymáčknout spojku. Před překážkou je prostor k vyhnutí dlouhý 7 m, za překážkou je nutno vrátit se zpět do přímého směru v původním jízdním pruhu na úseku dlouhém 9 m. Překážka je navržena tak, aby bylo možné provést vyhnutí doleva i doprava. Pro dostatečné ověření dovedností pro praxi je vhodné, aby žadatel při prvním kole jízdy se vyhnul do jím zvoleného směru jízdy a při druhém kole do opačného směru jízdy. Před překážkou musí být zajištěn dostatečný prostor pro rozjezd na 50 km.h<sup>-1</sup> přiměřený druhu motocyklu. Nemusí být přímý, kromě posledních 8 m před vjezdem do první „brány“.

Uvedený jízdní úkon simuluje vyhýbání se překážce vyjetím z jízdního pruhu v obousměrné komunikaci (např. náhlé zastavení vozidla jedoucího před motocyklistou, vběhnutí chodce do jízdní dráhy motocyklu apod.) a neprodlené vrácení se zpět do jízdního pruhu původního směru jízdy. Aby bylo možné jízdní úkon přizpůsobit co možná nejvíce realitě, nebyly pomyslné „brány“ opatřeny fixním rozměrem co do jejich šířky, pouze v délce je omezen roztečí 3 m. Pro účely zkoušky to znamená, že mezi kužely označující „výjezdovou a návratovou bránu“ má být zcela logicky **odpovídající minimální šířce jízdního pruhu**. Za těchto podmínek je úkon v daných rychlostních limitech bezpečně proveditelný a dostatečně relevantně hodnotitelný.

Při tomto úkonu vede žadatel pohled vedle překážky, nikoliv do překážky (viz. obrázek 10).



obrázek 9

**Chyby, při nichž je úkon nesplněn:**

- zjevné nedosažení stanovené rychlosti před zahájením vyhýbání (s ohledem na bod 2.3.)
- dřívější nebo nedostatečné vyhnutí se
- brzdění při vyhýbacím manévru
- nevrácení se do původního směru ve stanoveném úseku (viz. 2. odstavec bodu 3.8.)
- opakované převrnutí některého kužele
- převrnutí více kuželů najednou
- sejmutí chodidel ze stupaček
- nepřiměřená rychlost spojená s nezvládnutím řízení
- pád motocyklu
- nesprávné vedení pohledu v rozporu s obsahem základní úlohy jízdy



obrázek 10

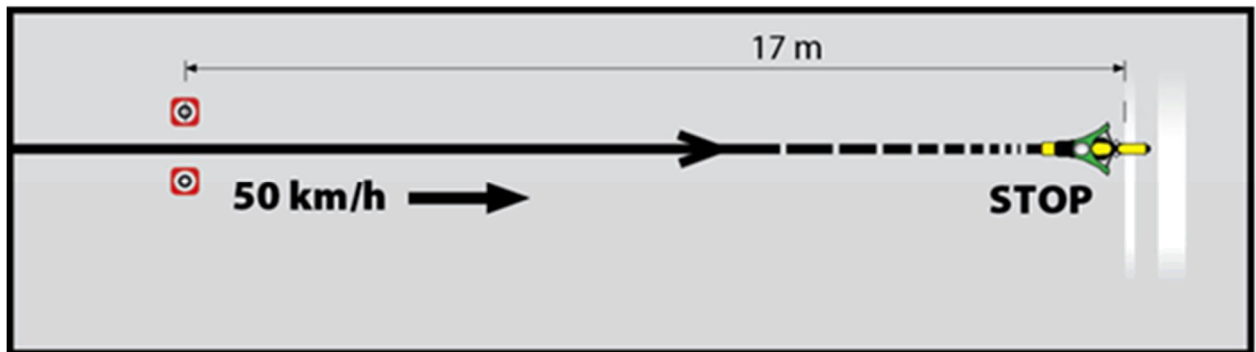
**3.9 Brzdění na přesnost ve stanoveném úseku z rychlosti nejméně 50 km.h<sup>-1</sup> (u skupiny AM z rychlosti 45 km.h<sup>-1</sup>)****Požadované vybavení:**

2 kužely sestavené vzhledem k příčné souvislé čáře podle obrázku 11, příčná čára může být doplněna dvojicí kuželů.

**Obsah základní úlohy jízdy**

Žadatel se na dostatečně dlouhém úseku rozjede na rychlost 50 km.h<sup>-1</sup> (u skupiny AM na 45 km.h<sup>-1</sup>). Po průjezdu mezi dvojicí kuželů (předním kolem) zahájí žadatel brzdění, přičemž musí plynule zastavit motocykl tak, aby se v následném klidu styčná plocha předního kola motocyklu nacházela mezi příčnou souvislou čarou úzkou (tloušťka 0,1m - 0,125m) a příčnou souvislou čarou širokou (tloušťka 0,2m – 0,3m). Vzdálenost těchto příčných čar od sebe je 0,3m. Tento úsek je široký cca 1 m a dlouhý k bodu zastavení 17 m. Žadatel uvede motocykl do klidu z

rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  (u skupiny AM na  $45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ) pomocí současného užití brzd obou kol bez toho, aby se motocykl podstatně odchytil od jízdní osy. Krátkodobé zablokování zadního kola při brzdění v přímém směru není na újmu hodnocení.



obrázek 11

**Chyby, které znamenají nesplnění úkonu:**

- zjevné nedosažení předepsané rychlosti před zahájením brzdění
- opakované zastavení předním kolem mimo stanovený prostor
- použití jen jedné brzdové páky\*
- podstatné odchylení od jízdní osy
- opakované zhasnutí motoru
- sejmutí chodidel ze stupaček s velkým předstihem před zastavením motocyklu
- nepřiměřená rychlost spojená s nezvládnutím řízení
- dlouhodobé či nekontrolovatelné zablokování zadního kola
- pád motocyklu

\*Neplatí pro kombinovaný systém brzdění, u kterého lze při použití jen jedné brzdové páky dosáhnout plné účinnosti všech brzd.

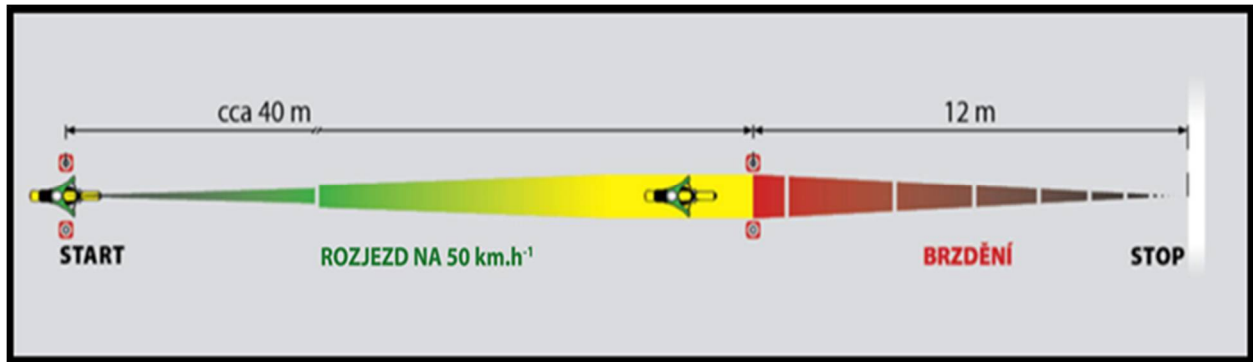
**3.10 Nouzové brzdění na stanovenou vzdálenost z rychlosti nejméně  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  (u skupiny AM z rychlosti  $45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ )****Požadované vybavení:**

4 kužely sestavené vzhledem k příčné souvislé čáře podle obrázku 12, příčná čára může být doplněna dvojicí kuželů.

**Obsah základní úlohy jízdy**

Žadatel se na dostatečně dlouhém úseku rozjede na rychlost  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  (u skupiny AM na  $45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ). Po průjezdu mezi druhou dvojicí kuželů (předním kolem) začne žadatel intenzivně brzdit s největším možným zpomalením. Uvede motocykl do klidu z rychlosti  $50 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  (u skupiny AM na  $45 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ), pomocí současného užití brzd obou kol bez toho, aby se motocykl podstatně odchytil od jízdní osy. Uchazeč nesmí přejet příčnou souvislou čárou. Dráha k zastavení je 12 m. Krátkodobé zablokování zadního kola při brzdění v přímém směru není na újmu hodnocení jízdního úkonu.





obrázek 12

**Chyby, které znamenají nesplnění úkonu:**

- zjevné nedosažení předepsané rychlosti před zahájením brzdění
- nezastavení před příčnou souvislou čarou
- použití jen jedné brzdové páky\*
- podstatné odchýlení od jízdní osy
- opakované zhasnutí motoru
- sejmutí chodidel ze stupaček s velkým předstihem před zastavením motocyklu
- nezvládnutím řízení - kolizní situace
- dlouhodobé či nekontrolovatelné zablokování zadního nebo předního kola
- výrazné zvednutí zadního kola nad úroveň vozovky a postavení motocyklu na přední kolo při brzdění – tzv. „stoppie“ (viz obrázek 13)
- pád motocyklu

\*Neplatí pro kombinovaný systém brzdění, u kterého lze při použití jen jedné brzdové páky dosáhnout plné účinnosti všech brzd.





## ***Použitá literatura***

- 1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES
- 2) Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších změn
- 3) Vyhláška č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů ve znění pozdějších změn
- 4) Metodika uplatnění výsledků výzkumu nových metod výchovy a výuky řidičů k provádění zkoušky dovedností a chování žadatelů o získání řidičského oprávnění skupin A, A1, AM  
Zpracovatel a vyd. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV) 2008