

**MOTOŠKOLA Motoklubu Austerlitz**  
**Slavkov u Brna, 14.května 2023**  
**Horní hřiště stadionu, zahájení 15:00**



## Motto: HOMO MOTORKÁŘ

V současnosti se uživatelé motocyklů dělí do několika skupin. První skupinou jsme prošli skoro všichni – moped nebo malý motocykl je první stroj, který může mladý člověk řídit legálně. Ve většině zemí je to od věku 15 let, stejně je tomu u nás. V některých zemích je to dokonce o rok dřív. Z mnohaleté zkušenosti učitele autoškoly a zkušebního komisaře motorkářů mohu říct jediné, čím dřív, tím lépe! Mnohem kvalitnější řidič je ten, který projde postupně všemi druhy výcviku, tak jak to umožňuje zákon předepsaným věkem řidiče a hlavně praxí, na strojích s postupně se zvyšujícím výkonem a hmotností. Kdo přechází v mužném věku z Pionýra, na kterém jezdil za mlada, na silný stroj, je na tom hůř jak při výcviku, tak v silničním provozu. Hodně řidičů získalo oprávnění skupiny AM, když si dělali řidičský průkaz skupiny B, aniž by kdy na motocyklu seděli.

Jinou skupinou jsou řidiči, kteří mají k motocyklu ryze účelový vztah. Používají motocykl stejně jako většina lidí automobil. Jejich mnohdy letité stroje nejsou vyšperkované, tito řidiči jezdí v běžném civilním oděvu, zcela nevhodném z hlediska bezpečnosti. Na některých jejich strojích a výstroji, třeba přilbách, by si smlsnul ne jeden milovník historických vozidel a příslušenství. Nezdraví se, jejich zájem o techniku je minimální.

Módní jezdci tvoří další skupinu. Většinou jde o finančně zajištěné lidi, podnikatele nebo manažery firem, kterým vlastnictví motocyklu dotváří image. Mít silný motocykl je v této skupině už pár let móda. Před tím to byl kůň, a ještě dříve terénní automobil. Jejich výjezdy jsou řídké, samostatné nebo ve dvojicích a v malých skupinkách sobě rovných. Čím silnější a rychlejší stroj vlastní, tím dokonalejší je jejich image. Z pozice svého nesmírného ega nerespektují dopravní předpisy, hlavně s rychlostními limity mívají problémy. Jejich oděvní výstroje jsou dokonalé a drahé, bohužel ne všemocné. Často se s nimi setkáte při nehodách a jezdíte kolem jejich pomníčků u příkopů.

Další početnou skupinu jsou motorkáři z přesvědčení. U těch je motocykl a vše, co k němu patří, životní styl. K jejich image přísluší motorkářské oděvní součásti, nosí je vždy a všude. Svému hobby přizpůsobují zaměstnání, soukromý život, prostě vše. Často hledají partnerku stejné „krevní skupiny“, vznikají motorkářské rodiny. Rádi se sdružují do motospolků, motoband, hodně jich jezdí celoročně, navštěvují své srazy. Jsou to většinou hodně vyježdění jezdci, se solidními technickými znalostmi a dovednostmi. Čtou motorkářské noviny a časopisy, znají technické novinky, mají přehled o motorkářském dění. Používají choppery, cruisery a cestovní stroje. Bývají hůře viditelní kvůli používání tradičních oděvů – k základu patří černá kožená bunda

a kožené kalhoty nebo džínsy. V poslední době jich hodně používá převlečnou reflexní vestu, což je skvělé zviditelnění. Patří k bezpečným jezcům na silnici, jejich cílem není rychlost, ale požitek z jízdy. Jsou solidární, zastaví jinému motorkáři v nesnázích, vzájemně se zdraví.

Pro některé jezdce s exponovaným zaměstnáním je motocykl a vyjíždka na něm záležitost duševní hygieny – takový čistič mozku. Jde jim jenom o odreagování od běžného shonu. Nepotřebují si na silnici nic dokazovat, jenom se chvíli zabývat jinou činností než prací. Proč ne, motocykl má tu moc a kouzlo...

Existuje také skupina sebevrahů. Jsou snadno k rozeznání. Z křižovatek odjíždí po zadním, před nimi dobrzdí po předním. Na dálnici je nesmírně zdržuje každý, kdo jede povolených sto třicet, většinou mají na tachometru tak o sto víc. Dokazují to tím, že si v té nesmyslné rychlosti fotí mobilem tachometr. Rádi zrychlí při průjezdu kolem restauračních předzahrádek či nástupních ostrůvků a jsou spokojeni, že se všichni otočí. Netuší, že to, co lidé říkají na jejich „výkony“, nejsou slova obdivu. Životnost mají srovnatelnou s průzkumníkem v týlu nepřítel. Nesprávné označení této skupiny jezdců, je „dárce orgánů“. Při rychlostech, kterými se pohybují, nebývají z nich po nehodě použitelné ani hodinky. Je škoda, že své ambice nerealizují na závodních okruzích. Třeba by se mezi nimi našel talent, a pochopili by, že k sportovním výkonům nestačí jen otočit pravým zápěstím, při současné ztrátě soudnosti. To je na skutečné závodění málo.

Velice úzká je skupinka motorkářů-profesionálů. Patří sem profesionální závodní jezdci všech disciplín, jezdci-kurýři, mototaxi, zkušební komisaři, učitelé autoškol, zkušební jezdci továren a moto časopisů. Dokonce i mezi nimi se najdou tací, kteří si jdou ve volném čase zajezdit jen tak pro radost na svém vlastním motocyklu. Všechny ostatní skupiny převyšují tito ročním počtem najetých kilometrů a zkušenostmi z každodenního provozu za všech klimatických podmínek.

Černí jezdci jsou další skupinou, která je poměrně početně zastoupena v našich zeměpisných šířkách. Většinou nikdy neměli žádné řidičské oprávnění, zato strojů už vlastnili větší počet. Jízdní projev černochoů je různý. Některým není co vytknout, jiní by potřebovali odnaučit spoustu špatných návyků. Často neovládají a nerespektují dopravní předpisy.

Zkrátka co jedinec, to originál, našlo by se jistě mnoho dalších mutací motorkářů. Přátelé řídítek a jedné stopy, ať už se budete řadit do kterékoli skupiny, motoškola Motoklubu Austerlitz je určena všem. Věříme, že si něco pro sebe z ní vybere každý, kurz je prioritně určen především pro začínající motorkáře, případně pro zkušenější,

kteří se chtějí zdokonalit, nebo se potřebují adaptovat na nový motocykl a více s ním srůst. Naučíme začínající jezdce běžnou údržbu skupin motocyklu, poučíme, jak opravovat drobné závady na cestách, jak si připravit motorku, co zkontrolovat před cestou, jak nastavit ovladače, jízdní režimy, tlumiče a podobně. Ukážeme různé druhy spotřebního materiálu. Doporučíme, co vozit s sebou na cesty a co klidně nechat doma atd.

Dotkneme se Zdravotní přípravy a záchrany života v odlehlých oblastech. Jde o kurz záchrany života se zdravotními i improvizovanými pomůckami co vezete s sebou.

1. Nejdříve si zkusíme správnou stabilitu a rovnováhu s motocyklem na místě. Tlačení motorky, vždy zleva za řídítka. Jízda v nízké rychlosti slalom rychlostí chůze (cca 4 km/h) práce se spojkou, vedení motorky pevným obepnutím nádrže koleny s volnými rukama.
2. Chůze vedle jedoucího motocyklu, nasednutí a sesednutí bez použití bočního stojanu.
3. Další na řadě bude jízda pomalostí, zvládání rovnováhy na motorce a zastavení na značce, pomalá jízda v kružnici, slalom minimální rychlostí mezi kužely.
4. Pomalá jízda ve stupačkách, s bočním posedem nebo ve stoji levou nohou na pravé stupačce a naopak.
5. Zlatým hřebem bude jízda trialovými pasážemi přes přírodní i umělé překážky, otočení motocyklu v omezeném prostoru, otáčení se v kopci. Tu budou možná občas karamboly, hlavně položení motorky na zem z důvodu „krátké nohy“.
6. Další disciplínou bude oprava defektu, montáž a demontáž pneumatiky z ráfku, poznávání montážních klíčů.
7. Napnutí řetězu, zmáčknutí řetězu a utažení kola. Ukázka nouzového vlečení motocyklu. Doporučení potřebného vybavení motocyklu pro řešení nejčastějších problémů.
8. Nácvik rozjezdu na malou rychlost a co nejrychleji zastavit za snížených adhezních podmínek. Nácvik vyhýbání se překážce při brzdném manévru.
9. Kontrola motocyklu s technickým komisařem před jízdou. Co je potřeba zkontrolovat. Namátkově kontrola tlaku v pneumatikách a jejich stav, těsnost motoru a tlumičů nebo správná funkčnost brzd, nastavení ovladačů. Je to otázka minuty, doporučení, že se na svoji motorku můžou po kontrole spolehnout, že není dobré jezdit s pocitem, že svému stroji tak úplně nevěří. První kilometry jet v klidném tempu dopřát motorce a gumám, aby se ohřály na správnou provozní teplotu, stejně jako rozhýbat ztuhlé tělo.
10. Nacvičíme správnou techniku zvedání motorky ze země.



## Mapka trati motoškol, vyznačení trialových paží a jednotlivých stanovišť





























