

# JAK ŘÍDIT V ZIMĚ

## Kontrola vozidla před jízdou

Ale hezky popořádku. Než vůbec vyjedeme, provedeme kontrolu vozidla před jízdou. Zaměříme se především na:



1) Hrubé očištění vozidla od sněhu. Ze všech oken odstraníme led a nezapomeneme ani na zrcátka.

2) Hladinu provozních kapalin (případně doplníme nemrznoucí směs).

3) Kontrolu osvětlení vozidla. **Důležité je vidět a být viděn.**

4) Kontrolu výšky dezénu pneumatik. Zimní pneumatiky u vozidel do 3,5t mají mít výšku dezénu nejméně 4 mm, těžší pak 6 mm na trvale hnaných nápravách. Doporučujeme nespekulovat o vhodnosti obutí zimních pneumatik a v celém období od 1. listopadu do 31. března je používat. Pneumatiky na

hranici životnosti mají výrazně delší brzdovou dráhu.

5) Při jízdě do horských oblastí (nebo i preventivně) s sebou vezmeme sněhové řetězy.

## Zásady bezpečné jízdy

Nejzásadnější pravidlo bezpečné jízdy zní: „Nejlepší řidič není ten, který si vždy poradí s kritickou situací. Nejlepší je ten, který se do ní vůbec nedostane“.

Bezpečnost na silnicích nevyřešíme pouze tím, že budeme řídit moderní auta s prvky aktivní i pasivní bezpečnosti a mnoha elektronickými systémy. Samozřejmě, všechny tyto pomůcky řidiči v krizové situaci mohou pomoci, ale také mají svá omezení. Řidiči nesmí podlehnout falešnému dojmu, že technika za ně vše vyřeší. Fyzika platí jak pro „mistra světa“, tak i techniku. Za volantem ještě stále sedí člověk a ten dokáže svým chováním a přístupem k řízení ovlivnit drtivou většinu situací, které vedou k případné nehodě.

Další zásadní schopností dobrého řidiče je **předvídavost**. A ve vztahu k zimě? Povrchy na silnici jsou mnohem nevyzpytatelnější a proměnlivější než v létě. Před zatáčkou bývá mokro, v zatáčce náledí. A to jen proto, že pod silnicí je jiné podloží nebo pod ní teče potok a povrch vozovky zesponu promrzne. V nejkritičtějších místech nám silničáři napovídají **modrými patníky nebo odrazkami**. Rozhodně je nepodceňujte, a to i v případě, že máte pocit, že povrch silnice je suchý. V tomto ohledu jsou náhodné situace nevyzpytatelné a často se problém objeví právě tam, kde by s ním nikdo nepočítal. Kritické hodnoty teploty paradoxně nemusí ležet pod bodem mrazu. Pohybují-li se mezi 0 až 3° C, je riziko nečekané změny nejvyšší. Proto do zatáček jezdíme s „rychlostní rezervou“, a to zejména do těch, do kterých není vidět. Stejně pravidlo dodržujeme před horizontem, křižovatkou i před koncem tunelu. Změny teplot a povrchů přináší také výjezdy z obcí, výjezdy z lesů do otevřené krajiny a samozřejmě všem známé mosty a nadjezdy.

## Jak zabránit smyku

Jak se tedy chovat při prudké změně povrchu? V případě přejezdu z jednoho povrchu na druhý se řídíme následujícími kroky:

- 1) Okamžitě **sešlápneme spojkový pedál**. Ve vozidle s automatickou převodovkou **ubereme plyn**.
- 2) Ve vozidle s automatickou převodovkou doporučujeme **jezdit na stupni D**.
- 3) U žádných vozidel **rozhodně nepoužíváme tempomat**.
- 4) **Neřadíme v zatáčce**, to je hrubá chyba i v létě. Řadíme před nebo za zatáčkou.
- 5) Na kluzkém povrchu **dříve řadíme vyšší rychlostní stupně**, aby motor zůstal v nízkých otáčkách. Ve vozidle s automatickou převodovkou používáme tzv. „Winter režim“, pokud ho daný model nabízí.
- 6) Motor nevytáčíme.

Sešlápnutím spojky lze vyřešit i problém s „taháním za volant“ ve vyjetých kolejích ve sněhu, břečce nebo i na mokřím asfaltu.

A jak jsou na tom vozidla s pohonem všech kol? Mají výrazně lepší trakci než vozidla s pohonem jedné nápravy, ale **při brzdění v krizi jsou na tom stejně!** Stabilita vozidel s pohonem kol 4x4 je sice o trochu lepší, ale úplné bezpečí nezaručí. Statistiky pojišťoven potvrzují, že řidiči „čtyřkolek“ na tato fakta často zapomínají nebo je neznají.

## Rozjezd do kopce nebo akcelerace

A jak si nejlépe poradíme s rozjezdem do kopce nebo se zrychlením, když to klouže? Tady platí, že **méně znamená více**. Čím méně přidáme plynu, tím lépe přenáší pneumatika výkon na vozovku a nedojde k prokluzu. Navíc, v případě pohonu předních kol, která „hrabou“, nebude vozidlo zatáčet.

Pokud poháněná kola zapadnou do hlubšího sněhu, vozidlo nejlépe vyprostíme tzv. „**houpáním**“. Při něm jde hlavně o to, pravidelně střídát záběr kol s uvolněním. Tedy střídát pozici, kde spojka zabírá a kde ne.

**Pokud máme vozidlo vybaveno protiprokluzovým systémem ASR, vypneme ho. Ubírá výkon motoru, když to nejméně potřebujeme.**

Pro případ, že někde zapadneme do sněhu, je dobré mít ve vozidle **nepovinnou zimní výbavu vozidla**. Malou lopatku na odhrabání sněhu a sněhové řetězy. Vždy mějte nabitý mobilní telefon a v nádrži dostatek paliva pro případ delšího stání v koloně nebo zácpě. Teplá deka se do kufru jistě také vejde.

## Další zásady

Další zásadní pravidlo, které často rozhoduje o dopravní nehodě a je v naprosté vůli každého řidiče, je dodržování **bezpečné vzdálenosti**. Za normálních okolností je bezpečná vzdálenost 2 s, v zimě tuto vzdálenost adekvátně zvětšíme. **Riziko smyku snížíme** celkově měkčím ovládním vozidla. Řidiči ostatních vozidel nemusí být naplno koncentrování na to, co se děje před jejich vozem, protože mají plné ruce práce s ovládním vlastního vozidla. Proto je velice důležité dát své **záměry v jízdě ostatním účastníkům silničního provozu najevo včas**. Znamení o změně směru jízdy zapneme o něco dříve. Riziku nárazu zezadu lze předejít právě včasným a pozvolným brzděním. Co dělat, když jde opravdu „do tuhého“? Pokud máme vozidlo se systémem ABS, zkrátka pořádně dupneme na brzdu. Hlavně se řidič nesmí leknout zpětné reakce od pedálu brzdy. Někdy nepříjemně vibruje nebo lze cítit rázy.

## Boční náraz a vliv pneumatik

Jedním z největších problémů nejen v zimě je boční náraz vozidla v důsledku smyku zadních kol, jehož příčinou je špatný technický stav vozidla, zejména pneumatik. Někteří motoristé stále nechápou, že **na zadní nápravě jakéhokoliv vozu** (je jedno, zda s pohonem zadních či předních kol) **musí být stejně kvalitní nebo lepší pneumatiky než na přední**. Klasické přehazování více ojetých pneumatik z přední nápravy na zadní je nesmyslným hazardem s lidskými životy. V tomto ohledu je totiž stabilita vozu (zejména zadní části) nadřazena říditelnosti nebo trakci. Boční náraz je pro posádku mnohem nebezpečnější a může způsobit těžká zranění nebo smrt při daleko nižších rychlostech oproti čelnímu nárazu.

Závěrem nám ještě dovoluňte krátkou úvahu. Možná jsme nějaké situaci nevěnovali tolik pozornosti, nebo ji nezmínili. V této stati připomínáme úplně nezákladnější zásady pro jízdu v zimě. Jezděte bezpečně a mějte na paměti, že na prvním místě v žebříčku hodnot je **Váš život**, na druhém **životy ostatních účastníků** silničního provozu a daleko, daleko za nimi škoda na vozidle nebo promarněný čas.