



SVĚT MOTORŮ

43/2003 20 Kč 37 SK

NEJOBLÍBENĚJŠÍ MOTORISTICKÝ ČASOPIS



Zvládněte smyk! Radí Emil Triner

Fyzikální zákony

Řídíte v hustém dešti. Najednou se před vámi objeví překážka. Snažte se vyřešit situaci a vůz jde do smyku. Jak se v takovém případě zachovat?

Zvládnutí smyku patří do rejstříku každého opravdu dobrého šoféra. Najde se milion důvodů, proč se tento manévr naučit. Smyk se může přihodit na vodě, sněhu, ledu i suché vozovce. Je důsledkem rozjiždění, odbočování i brždění. Roli při něm hraje typ pohonu kol (přední, zadní či 4x4), stejně jako vzorek a typ pneumatiky. Pokud rozkmitané auto srovnáte, vyvarujete se mnoha nepřijemností. Mimochodem, dle statistik končí havárie vyvolané smykem (a navíc podpořené dalšími faktory, např. nepřiměřenou rychlostí) nezhřídká tragicky.

„Brzdy a bezpečnostní systémy nejsou všemocné,“ říká na adresu situace, se kterou se setkal, nebo teprve setká snad každý motorista, dlouholetý poradce Světa motorů Jindřich Kottek (na snímku), který zároveň patří i za velmi dobrého řidiče.



„Z vlastní zkušenosti jsem si ověřil, že se tomu, jak zabránit smyku, dá naučit,“ doplnil jej Jan Faktor, jehož rukama „prošel“ dav lidí, kteří po několika lekcích dokázali na smyk suverénně vyzrát. „Fyzikální zákony fungují, nedá se jim uniknout a nesmějí se podceňovat,“ dodal Emil Triner, diváky milovaný soutěžní jezdec a mnohonásobný účastník světového šampionátu rallye.

Výše zmíněná trojice se na naší žádost setkala koncem října na letišti Dlouhá Lhota poblíž Příbrami, aby ukázala, jak to se smykem vlastně je. Po dobu rychlokurzu na kluzné fólii firmy Max Cars byla zatažená obloha a několikrát sprchlo. Tedy ideální podmínky...

Kdo brzdí, má sánky

V úvodu si stanovme několik pravidel. Když hrozí zvýšené riziko smyku, jezděte opatrně a rozhodně nepřeceňujte své schopnosti. Řídit a brzdit je nutno citlivě a rychlost jízdy by měla být úměrná tomu, abyste dokázali včas a bezpečně za-

stavit. Pokud nemá vaše auto ABS nebo jiný bezpečnostní systém, jste ve chvíli, kdy sešlápnete brzdový pedál a „zapomenete“ z něj sundat nohu (zřejmě nejčastější chyba), prakticky bezmocní. Zablokují se totiž kola a z vozu se stanou velmi špatně ovladatelné sánky.



Úhybný manévr patří mezi nejtěžší prvky zvládnutí smyku. V tomto případě dopadl úspěšně...

...ale několikrát se stalo i to, že byl vůz příliš rychlý a už se nedalo nic dělat.



nepřelstíte!

Klíčem ke zvládnutí této krizové situace je manipulace se spojkou a volantem. V okamžiku, kdy cítíte, že auto ne drží na silnici (např. díky akvaplaningu), sešlápněte spojku. Tím získáte ztracenou přilnavost a pomocí volantu (a vhodné kombinace sešlápnutí brzdy

a plynu) uvedete vozidlo do původního směru. „Musí se překonat strach z toho, že vůz v jistém okamžiku není říditelný, a umět se s tím poprat. A je jedno, jestli máte auto s ABS či jiným systémem, nebo ne,“ pozname-



nal k tomu Jan Faktor (na snímku), majitel a instruktor společnosti, která kromě autoškoly provozuje také kurzy bezpečné jízdy.

Podle typu lze smyk klasifikovat jako přetáčivý nebo nedotáčivý. Do nedotáčivého smyku se obecně dostávají především auta s pohonem předních kol. Jeho zvládnutí bývá snazší: řidič podvědomě ubírá plyn, což je správná reakce. Jedině poctivým tréninkem, ať na sněhu nebo kluzné fólii, však docílíte správného cviku v manipulaci s volantem, který vyžaduje jen velmi citlivé zacházení. Jinak řečeno, prudké pohyby zde nemají místo. Stejně citlivě musíte také ubírat plyn, abyste vyvinuli dostatečný přítlak. Pozor, se spojkou opatrně!

Přetáčivý smyk je oproti tomu doménou vozů se zadním pohonem. K jeho zvládnutí je nutné rychle sešlápnout spojku a citlivě otáčet volantem proti směru zatáčky. Zád vozu má tendenci předbíhat příď, takže se při výjezdu ze zatáčky musí opatrně s plynovým pedálem. Kapitoulou samou pro sebe jsou „čtyřkolky“. Mají sice díky rozložení pohonu lepší ovladatelnost, ale na druhou stranu tzv. „nevarují“ před nebezpečím a v okamžiku, kdy dojde k překročení hranice, se vůz stává víceméně neovladatelným.

I mistr se utnul

Pozorovat Emila Trinera (na snímku) za volantem je požitek. Se sportovně laděným Seatem Leon nejprve na fólii simuloval kontrolovaný smyk, kdy v rychlosti 80 km/hod rozkmital auto ze strany na stranu. Dokonale čisté provedení manévru poté umocnil



Jízda „50 na 50“ - polovina vozu jede po kluzné fólii a polovina po suchu. Auto má tendenci se přetáčet a jeho pohyb je potřeba korigovat spojkou a volantem.



Vedle kluzné fólie předváděli testovací jezdci i kontrolovaný smyk na suchu



DÉLKA BRZDNÉ DRÁHY PŘI RŮZNÝCH RYCHLOSTECH (M)

rychlost	suchý beton	mokrá asfalt	náledí
50 km/hod	15	25	98
70 km/hod	31	48	192
90 km/hod	57	79	318
100 km/hod	75	98	392
130 km/hod	127	166	663
160 km/hod	192	251	1004
200 km/hod	300	392	1568

Zdroj: Autoklub ČR

Zažil/a jste v provozu smyk? Jak se vám podařilo situaci zvládnout?

Marek Cangášek, Milovice



Smyk jsem dostal při jízdě po dálnici na sněhu asi v šedesátikilometrové rychlosti. V první chvíli jsem se lekl, protože se vůz stočil a málem dostal hodiny. Už jsem se viděl, že nabourám do svodidel, když se mi auto podařilo srovnat do vedlejšího pruhu, kde naštěstí nikdo nejel. Ale měl jsem z toho hodně špatný pocit - člověka až vezme u srdce. Zastavil jsem, oddychl si a pokračoval dále výrazně pomalejší rychlostí.

Václav Honď, Stoky



Jel jsem do mírného stoupání a v levotočivé zatáčce na sněhu, pod kterým byl led, jsem dostal smyk. Bylo to zhruba při padesátikilometrové rychlosti. Vůz jsem srovnával volantem střídavě doprava a doleva, až se mi podařilo jej vyrovnat, a protože nikdo za mnou ani přede mnou nejel, obešlo se to bez nehody. Ale prožil jsem si strach a úzkost. Dále jsem pokračoval svým trabantem pomaleji.

Simona Kobzová, Praha



Tak před rokem jsem projížděla vesnicí v octavii a dostala smyk. Bylo to na ledě a při jízdě rychlostí asi 30 km/h. Nevěděla jsem, co mám dělat a na té ledovce jsem to prostě srovnat nemohla. V protisměru jela avie, takže jsem jen čekala, jak to celé dopadne. Stejně tak i řidič nákladního vozu jen čekal, co bude. Srazili jsme se čelně. Naštěstí ani on nejel o moc rychleji, takže to skončilo pouze pomačkanými plechy.

Karel Březina, Praha



Jezdím celý život. Řídil jsem nákladní vozy, autobusy a závodil v automobilových soutěžích, kde jsem projížděl zatáčky řízenými smykem v poměrně vysoké rychlosti. Ale smyk s autobusem, když jsem jej zastavil a on se najednou rozjel, byl o něčem jiném a měl jsem z něj dost nepřjemný pocit. I když smyk není běžná věc, v provozu se stává poměrně často a člověk si s ním musí nějak poradit. Také bych mohl říci, že se mi vozidlo ve smyku podařilo srovnat vždy. -mm-

BEZPEČNOST

razantním výjezdem do zatáčky ve stylu rallye za použití ruční brzdy. Léta praxe se naplno projevila. „Já jsem smyky vyvolával vlastně odmalička,“ reagoval Triner s úsměvem na otázku, jak se to naučil. „Stalo se mi, že to občas nevyšlo a odnesl to blatník. Ale bylo to lepší a lepší,“ pokračoval.

Druhým prvkem Emilova vystoupení byl úhybný manévř. Na fólii tentokrát najížděl zhruba šedesátkou (a jen dvěma koly), vzápětí uhnul na mokro celým vozem a srovnal smyk. O totéž se pokusil o chvíli později (tentokrát zatačel z fólie na suchu) a coby překážka přibývaly kužely. Rychlost zůstávala stejná. První dva

Jak se vyrovnat se smykem

pokusy dopadly neúspěšně a kužely zmizely pod autem. Teprve napotřetí, kdy Triner zpomalil při nájezdu na zhruba padesátku, se mu povedlo projet bez doteku. A to měl k dispozici auto s náhonem na všechna kola.

„Fyzika platí a nedá se obejít,“ komentoval svůj počáteční neúspěch soutěžní jezdec. „Pokud překročíte akceptovatelnou rychlost, nevyhnete se.“ Teprve po mnoha dalších pokusech byli zkušební piloti v úhybném manévru úspěšní i při šedesátikilometrové rychlosti: podařilo se to s Peugeotem 206 a předním náhonem.

Po zhruba hodině jízdy jsme se Emila Trinera zeptali, jak se mu simulace na kluzné fólii, již neustále polévaly proudy vody, líbila. „Určitě je to dobrá věc, zejména teď na podzim. Člověk má možnost si všechno vyzkoušet, protože za pár týdnů se mu to může hodit. Připomenout si po létu, co vlastně jeho auto všechno dovede, je lepší tady než někde v provozu. Tady se vám totiž nemůže nic stát,“ shrnul své dojmy.

Čím častěji, tím lépe

Škola smyku, která je součástí kurzu bezpečné jízdy (Jan Faktor vyučuje také defenzivní styl jízdy, vše podle odborné metodiky), se jednoduše vyplatí. Jaká je její náplň? „Kurz má svou teoretickou i praktickou část, v poměru 1:2,“ vysvětluje Faktor. „Teorie v jednodenním kurzu zabere dvě hodiny, když řidiči vysvětlíme a na videu předvedeme, jak se má při smyku chovat. Čtyř- až pětihodinová praxe znamená mnoho průjezdů po fólii a vyhodnocování každé z jízd školitelem. Lze říct, že jednodenní kurzy zlepšují schopnost reakce na smyk v průměru o dvacet procent.“ Jeho firma proto nabízí také kurzy pětidenní a osmidenní.

V Česku teď fungují čtyři školy smyku. To je žalostně málo. Opačným extrémem je Švédsko, kde musíte schopnosti ovládat auto na nepřilnavém druhu povrchu prokázat už jako uchazeč o řidičské oprávnění. Právě tato severská země se v roce 2000 rozhodla razantně snížit množství nehod a desetiletý projekt Vize 0 zatím vykazuje velmi pozitivní výsledky.

„Osobně bych se přimlouval, aby byla povinnost absolvování školy smyku po určitém období od nabytí řidičského oprávnění stanovena zákonem, řekněme do pěti let,“ podotkl Jan Faktor a Jindřich Kottek, který během testování „ukrotit“ třilitrový Opel Omega se zadním pohonem, jej doplnil: „Spousta řidičů si myslí, že se jim nemůže nic stát. Jenomže potom přijde na věc a auto vyletí v první zatáčce ze silnice. Školu smyku by proto měl absolvovat každý motorista.“

Jeho slova se potvrdila ve chvíli, kdy se na kluznou fólii vydal redakční fotograf Jiří Křenek a při jednom z úhybných manévřů měl plné ruce práce jen se samotným zastavením. Přitom za rok odjede tisíce kilometrů. „Ještě se nám nestalo, že by si někdo stěžoval. Naopak nám velmi často lidé volají a děkují, že je praxe u nás uchránila od pohromy,“ uvedl Faktor. „Je to milé a bereme to jako ocenění naší práce. Důkaz toho, že to neděláme zbytečně.“

Další tipy a postřehy

Kromě řidičských dovedností hraji při smyku klíčovou roli pneumatiky. Je třeba si uvědomit, že vyjet na letních gumách do sněhu je nebezpečná hra. Problémy se při takovém hazardu dají čekat už při malých rychlostech. I zimní pneumatiky ale mají své hranice, vytyčené rychlostí jízdy. Určitě jste si také z tele-

Platnost tzv. pravidla čtyř

Z letních pneumatik na zimní se vyplatí přezout v období, kdy existuje reálný výskyt náledí a sněhové pokrývky, tedy přibližně s příchodem listopadu. V této souvislosti je vhodné pravidelně sledovat předpověď počasí. Pro zimní vzorek pneu platí tzv. pravidlo čtyř: použijte zimní obutí na všechna čtyři kola, váš vzorek by měl mít minimálně čtyři milimetry, zimní gumy by se měly používat minimálně čtyři měsíce v roce, a ne déle než čtyři roky v řadě.

vizních záběrů automobilových soutěží všimli, že čím užší je šířka kol, tím lépe se s vozem manévruje. Přímou bičem je déšť a mokro pro auta, která prošla tuningovými úpravami. Jejich součástí jsou mnohdy extrémně široká kola. Dojde-li ke smyku, je šance na únik z krizové situace daleko obtížnější.

Existují zásady správného sezení a držení volantu. Rychlou reakci (hlavně na sněhu) umožní vzpřímený posez s pokrčenými nohama i rukama. Sedák by měl být od pedálů tak daleko, aby i při plném sešlápnutí spojky či brzdy byla noha pokrčená. Mimo jiné se tím snižuje riziko, že budete mít při případném nárazu vážný úraz páneve. Opěradlo musí být téměř ve svislé poloze, aby záda a ramena byla opřena. Při řízení by se měl volant držet oběma rukama v poloze „tři čtvrtě na tři“. Správnou vzdálenost od volantu vyzkoušíte třeba tak, že na něj položíte ruce, přičemž natažené ruce se dotýkají jeho věnce až zápěstím.

Nezapomínejte, že v závislosti na menší adhezi roste brzdná dráha auta. To, co byste na suchu ubrdili, na mokru nezvládnete, přestože se brzdy nových vozů v posledních letech až o polovinu zlepšily. Dostaňte svůj automobil dokonale pod kůži a vaše jízda bude mnohem jistější. ●●●

Fyzikální zákony si naplno ověřil i mistr volantu Emil Triner



KURZY BEZPEČNÉ JÍZDY (škola smyku) - teorie + praxe

1 denní kurz ... 1 790 Kč
5 denní kurz ... 8 900 Kč
8 denní kurz ... 14 500 Kč

AUTOŠKOLA ... 6 500 Kč

autoškola + 1 denní kurz ... 6 500 Kč + 1 000 Kč
autoškola + 8 denní kurz ... 6 500 Kč + 12 500 Kč

ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ REFERENČNÍCH VOZIDEL teorie + praxe

Pro firmy nabízíme možnost využití mobilního polygonu k absolvování kurzů Vašich řidičů referenčních vozidel i v místě sídla Vaší firmy (po vzájemné konzultaci a vybrání vhodné lokality). Zajišťujeme vícedenní školení, firemní akce, školení pro Vaše obchodní partnery apod.

1 denní kurz (teorie + praxe + školení řidičů referentů) 1 790 Kč / řidič
minimální počet 25 řidičů
v případě opakované spolupráce množstevní slevy

Uvedené ceny jsou včetně DPH 5 %.

MAX CARS s. r. o.

Pražská 456, 263 01 Dobříš
Na Pankráci 30, 140 00 Praha 4
tel.: 777 674 622, 777 646 698, 234 633 157
e-mail: faktor@maxcars.cz, info@maxcars.cz
internet: www.maxcars.cz