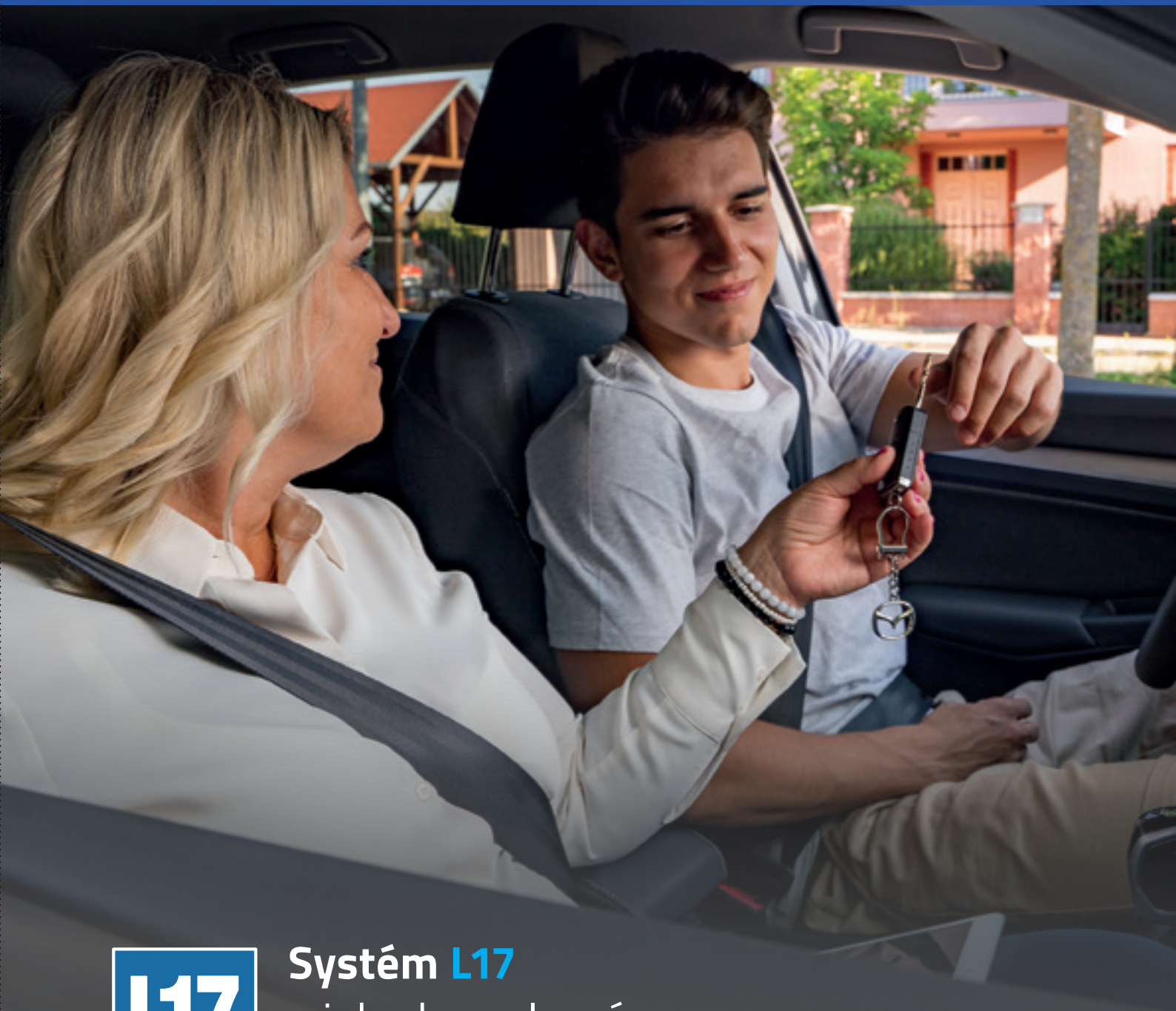


AUTOŠKOLSKÉ NOVINY

Odborný časopis zabývající se vzděláváním a zkoušením řidičů



L17

System L17
a jeho komplexní
zhodnocení za rok 2024

březen | 2025



ASOCIACE
AUTOŠKOL



Vážení čtenáři, milé kolegyně a milí kolegové, nejen z Asociace Autoškol.

Velice nás těší, že Vám můžeme představit další číslo Autoškolských novin. Opět přináší nejen mnoho zajímavých článků, ale i spoustu výhodných nabídek od partnerů Asociace autoškol.

V roce 2025 Asociace autoškol a její partneři opět připravují velké množství vzdělávacích akcí pro učitele autoškol, zkušební komisaře i lektory školicích středisek i širokou odbornou veřejnost zabývající se vzděláváním řidičů.

Každopádně je třeba ze seznamu akcí vyzdvihnout 15. dubna roku 2025, kdy se budou všechny zraky nejen českého autoškolství upínat v Praze v O2 Universu na prezentace a panelové diskuze na konferenci Budoucnost vzdělávání řidičů 2025 pořádanou Ministerstvem dopravy ČR. Velmi mě osobně těší, že Asociace může být partnerem této akce a již několik měsíců upínáme usilí na přípravy tohoto unikátního vzdělávacího eventů a dokonce se nám podařilo připojit i mezinárodní rozměr v podobě paralelního konání kongresu EFA (Evropské federace autoškol).

Všechny nás trápí dlouhodobě pomalu klesající nehodovost a vysoká mortalita na českých pozemních komunikacích a protože vzdělávání řidičů má rozhodnou roli pro stav a chování českých řidičů, považují za úžasné, že ve spolupráci s partnery při pořádání výše uvedené konference nejen hledíme do budoucna, ale připravujeme konkrétní akce a kroky jak náš unikátní obor vzdělávání řidičů vylepšovat a kultivovat.

Těším se setkání s Vámi a přeji Vám vše dobré do počátku roku 2025.

Ing. Aleš Horčíčka
předseda Asociace autoškol ČR

V tomto čísle Autoškolských novin najdete:

- 2 Staňte se členem AAČR
- 3 Akademie vzdělávání učitelů autoškol
- 4 Pozvánka na akce AAČR
- 6 Rozhovor s Mgr. Stanislavem Dvořákem o BVR 2025
- 8 Vyhodnocení L17
- 12 L17 boduje: řízení od 17 let chválí účastníci i odborníci
- 16 Dny pro mentory 2024
- 18 Nejen Fabie - Autoškoly stojí také o další modely Škoda Auto
- 20 Valná hromada AAČR 2024
- 24 Minirozhovory z valné hromady
- 26 Virtuální dopravní zóna: Revoluce v dopravní bezpečnosti
- 28 Auta bezpečná i pro chodce
- 30 Rozhovor Jan Pechout: Škodovka je moje srdeční záležitost
- 34 Ústecký kraj má skvělé akce
- 36 Kateřina Kožárová - Osvětové akce nám moc pomáhají a je o ně zájem
- 38 Nová podoba zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění
- 40 Telmax - O nový trenážer AT-227 je velký zájem
- 42 Novinky z EFA
- 44 European Transport Safety council
- 46 Rozhovor o profesionálních aditivech METABOND pro autoškoly
- 48 Youtube AAČR
- 49 Zajímavosti z www.autoskolky-ombudsman.cz
- 56 Nové výukové pomůcky z dílny Asociace autoškol ČR
- 57 Výkonná rada AAČR

Staňte se členem AAČR



Proč se stát členem Asociace autoškola ČR?

Asociace autoškola České republiky je profesní organizací, která sdružuje autoškoly napříč celou zemí a nabízí svým členům nejen praktickou podporu, ale i možnost aktivně ovlivnit budoucnost svého oboru. Proč se vyplatí stát se jejím členem?

Přístup k aktuálním informacím a legislativě

V dnešní dynamické době, kdy se pravidla a zákony neustále mění, je důležité mít přístup k nejnovějším informacím z první ruky. Asociace pravidelně informuje své členy o změnách v legislativě, nových povinnostech a možnostech, jak se s nimi vypořádat.

Spolupráce a sdílení zkušeností

Členství v Asociaci vám umožní být součástí komunity profesionálů, kteří se potýkají s podobnými výzvami jako vy. Sdílení zkušeností, rad a doporu-

čení je jedním z největších přínosů, které vám členství nabízí. Navíc máte možnost účastnit se odborných seminářů a diskuzí.

Zvýšení důvěryhodnosti vaší autoškoly

Jako člen Asociace autoškola ČR dáváte svým zákazníkům jasně najevo, že dbáte na kvalitu, profesionalitu a dodržování etických zásad. Členství je prestižní záležitostí, která vaši autoškolu odlišuje od konkurence.

Podpora při řešení problémů

At' už se jedná o legislativní záležitosti, spory s úřady, nebo otázky spojené s podnikáním v oboru, Asociace je tu, aby vám pomohla. Právní podpora, odborné konzultace a rady zkušených kolegů jsou výhodami, které vám ulehčí provoz vaší autoškoly.

Možnost ovlivnit budoucnost oboru

Asociace aktivně spolupracuje s orgá-

ny státní správy na formování legislativy týkající se autoškola. Jako její člen máte možnost podílet se na návrzích a připomínkách, které ovlivní podmínky, ve kterých vaše autoškola působí.

Ekonomické výhody

Členství přináší i konkrétní úspory. Členové Asociace mohou využít zvýhodněné nabídky na pojištění, software, výukové materiály nebo školení. To znamená, že můžete nejen zlepšit svou autoškolu, ale zároveň ušetřit náklady.

Závěr

Členství v Asociaci autoškola ČR je více než jen formalita – je to krok k lepšímu zajištění budoucnosti vaší autoškoly, posílení vaší pozice na trhu a zajištění přístupu k cenným informacím a podpoře. Přidejte se k nám a buďte součástí komunity, která posouvá obor autoškola vpřed.

Neváhejte

a přidejte se mezi nás!

Přihláška ke členství:

https://aacr.nas-spolek.cz/clen_prihlaska.php



Chcete se podílet na tvorbě Autoškolských novin?

Nabízíme vám možnost spolupráce při tvorbě Autoškolských novin. Uvítáme vaše náměty nebo rovnou články, reportáže či legislativní znění novel zákonů souvisejících s autoškolařstvím. Staňte se dopisovatelem redakční rady AAČR. Máte-li zájem kontaktujte nás na sekretariat@asociaceautoskol.cz

AAČR v číslech

Počet členů AAČR 2024-2025:

cca 235 registrovaných členů s uhrazeným příspěvkem
cca 277 registrovaných autoškola celkem

Počet registrovaných podporovatelů činnosti:

cca 34 nečlenských autoškola a celkem cca 55 registrovaných učitelů autoškola

Počet autoškola provozovaných členy:

cca 328 registrací k provozování autoškoly (na různých ORP)

Počet učitelů zaměstnaných u členů:

cca 1305 zaměstnanců u členů Asociace autoškola vykonávající práci učitele

Počet žadatelů skupiny B:

cca 51 000 žadatelů o řídičské oprávnění naučí členové AAČR

Akademie vzdělávání učitelů autoškola pro získání profesního osvědčení

Pro koho?

Pro všechny zájemce stát se učitelem autoškoly. Pro všechny autoškoly, které potřebují rozšířit profesní osvědčení svým kolegům.

Jaké kurzy?

Profesionální příprava nových uchazečů dle Zákona č. 247/2000 Sb. pro získání všech druhů profesních osvědčení.

Jak?

Individuální i skupinová příprava na základě schváleného učebního plánu kombinující prvky obecné přípravy učitele autoškoly a konkrétní přípravy pro úspěch u závěrečné zkoušky na Krajském úřadu.

Kdo?

Široká škála dlouholetých odborníků z Asociace autoškola, dopravních psychologů, zkušebních komisařů a dalších specializovaných profesionálů z různých oborů dotýkající se vzdělávání řidičů.

S čím?

Učitele v přípravě pro získání kompletně vybavíme potřebnými pomůckami (ÚZ Zákona, učebnice, skripta, zkušební otázky, výukové prezentace)

Na čem?

Učitelé v přípravě si vyzkouší používání trenažeru, naučíme ho používat informační systém k provozování autoškoly, praktické náslechy realizuje na moderních výukových vozidlech.

Kde?

Aktuálně Akademie vzdělávání učitelů autoškola připravuje kurzy v roce 2025 v lokacích:

- Liberecký kraj (Liberec, Turnov, Železný Brod, Česká Lípa)
- Středočeský kraj (Mladá Boleslav, Mělník)
- Praha
- Jihočeský kraj (Třeboň)
- Vysočina (Třebíč)
- Pardubický kraj (Litomyšl)

Za kolik?

Vzhledem k široké škále kurzů a možných variant napište poptávku na akademie@asociaceautoskol.cz a vypracujeme Vám cenovou nabídku.



Aktuální termíny:

8. 5. 2025 - Mladá Boleslav

8. 5. 2025 - Litomyšl

8. 5. 2025 - Česká Lípa

8. 5. 2025 - Praha

8. 5. 2025 - Třebíč

8. 5. 2025 - Třeboň

8. 5. 2025 - Ústí nad Labem

8. 5. 2025 - Ostrava

Přihlášky směrujte na:

akademie@asociaceautoskol.cz



POZVÁNKA

na aktivity Asociace autoškol a dalších partnerů v roce 2025



Pozvánka na konferenci

konference

BUDOUCNOST VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ 2025

Ministr dopravy a Asociace autoškol ČR Vás zvou na druhý ročník odborné konference v oblasti vzdělávání řidičů v České republice.

Touto akcí navazujeme na úspěch konference z roku 2023, která se konala ku příležitosti uvedení novely zákonů č. 361/2000 Sb. a č. 247/2000 Sb., které přinesly největší změny v systému vzdělávání řidičů od roku 2000 a výrazně zasáhly do přežitých principů a postupů nejen v oblasti vzdělávání řidičů.

Za přímé účasti Ministra dopravy Mgr. Martina Kupky se učitelé autoškol, zkušební komisaři i široká veřejnost dozví, jaký dopad a efekt novela měla a jaké další novinky a úpravy v závislosti na ní, je čekají.

Součástí konference bude bohatý doprovodný program, panelové diskuze, debaty a vystoupení tuzemských a zahraničních hostů, kteří dají nahlédnout do blízké i vzdálenější budoucnosti systému vzdělávání řidičů v ČR i v zahraničí.

15. 4. 2025, O₂ universum

Účast zdarma (zaregistrujte si své místo včas).
Více na www.bvr2025.cz

Únor	27. 2.	Výkonná rada Asociace autoškol ČR – Čáslav
	28. 2.	Setkání zástupců Krajských úřadů v Jihlavě a prezentace AAČR – Jihlava
Březen	26.–27. 3.	AAČR se účastní jednání SKVZA na Slovensku – Žilina
	31. 3.	AAČR prezentuje systém vzdělávání řidičů zástupcům Českého svazu zaměstnavatelů v energetice – Doksy / Hotel Port
Duben	15. 4.	Konference BUDOUCNOST VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ 2025 – Praha www.bvr2025.cz
	16. 4.	Představení trendů a novinek v českém vzdělávání řidičů pro zástupce EFA (Evropské federace autoškol) – Sosnová
Květen	22. 5.	AAČR se účastní kongresu Asociace dopravních psychologů – Prostějov
Červen	5.–6. 6.	Výkonná rada Asociace autoškol ČR – Mělník
Září	13. 9.	Movitren na festivalu MOTOR SVĚT – Havlíčkův Brod
	16. 9.	Movitren na SAFETY ROAD – Most
	17. 9.	Movitren na SAFETY ROAD – Teplice
	18. 9.	Movitren na SAFETY ROAD – Ústí nad Labem
Říjen	10. 10.	START DRIVING Instructors – Hradec Králové
Listopad	21. 11.	Valná Hromada AAČR – Doksy / Hotel Port



Ministerstvo dopravy

ASOCIACE
AUTOŠKOL

Rozhovor s Mgr. Stanislavem Dvořákem o BVR 2025



Proč Ministerstvo dopravy připravuje konferenci s názvem **Budoucnost vzdělávání řidičů 2025?**

Je to přibližně dva roky po první konferenci na toto téma, která byla největší od osmdesátých let...

Ministerstvo dopravy navazuje na úspěch konference z roku 2023

se nového konceptu teoretických zkoušek a zlepšení přípravy nových řidičů. Konference zakončí panelová diskuze s odborníky a zástupci ministerstva.

Samozřejmě bude i bohatý **doprovodný program vystavovatelů** z našeho sektoru.

Nebudou chybět ani zástupci EFA a další zahraniční účastníci/přednášející?

Ano, účast přislíbili Manuel Picardi (tajemník EFA) a Lorca (prezident EFA). Dále pak jsme pozvali odborníky z CBR (Nizozemská organizace provádějící zkoušky žadatelů o ŘO



a chce vyhodnotit dopady změn novel, jako je velká bodová novela, systém L17 a dalších novinek. **Cílem je také představení dalších kroků k modernizaci vzdělávání řidičů.**

Jaký bude program konference?

Program konference zahrne úvodní blok s projevem **ministra dopravy** a rekapitulací nejdůležitějších legislativních změn v oblasti vzdělávání řidičů. Následovat budou odborné prezentace zaměřené na vyhodnocení aktuálních opatření, jako je **systém L17, a zkušenosti s novou bodovou novelou.**

Další část se bude věnovat **moderním technologiím v řízení**, využití digitálních dat při zkouškách a možnostem certifikace učitelů autoškol. Prostor dostanou i témata týkající

Na co se můžeme těšit a co byste vypíchnul?

Zhodnocení dopadu bodové novely – zaměření na systém L17 a bezpečnostní statistiky.

Technologické inovace v autoškolství – digitální záznamy z praktických jízd, využití dat při zkouškách.

Nový koncept teoretických zkoušek – modernizace testů pro nové řidiče.

Kdo na konferenci vystoupí?

■ **Ministr dopravy** (Martin Kupka ODS)

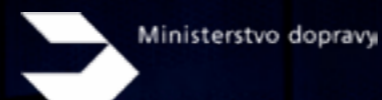
■ **Zástupci Ministerstva dopravy** – odborníci na legislativu a dopravní politiku

■ **Experti na autoškolství a vzdělávání řidičů**

■ **Zahraniční odborníci** z Nizozemské organizace CBR, která zkouší nové řidiče a školí zkušební komisaře

■ **Zástupci EFA** – Evropské federace autoškol a další

a zkušební komisařů). Odborníky ze zahraničí zveme, stejně jako v minulých ročnících, aby konference byla opravdu inspirativní a přínosná pro účastníky. Nejedná se tedy o opakování „starých témat“, ale srovnání aktuálních témat se zahraničními trendy a zkušenostmi. Čtenáři si jistě vybaví odborníka ze SRN z BVR 2023 (Kay Schulte), který referoval o německé zkušenosti s L17.



Jak bude akce probíhat? Bude to obdobně jako minule?

Konference bude probíhat podobně jako v roce 2023, tedy kombinací:

- Odborných přednášek
- Panelových diskuzí
- Prezentací technologických inovací
- Prostoru pro networking a diskuzi

Kdo bude v hledišti dále jako host, bude možné se na něj obrátit s dotazy?

V hledišti budou:

- Zástupci autoškol a zkušební komisaři
- Experti na dopravní legislativu
- Představitelé Ministerstva dopravy a krajských úřadů
- Automobilový průmysl, BESIP a další odborná veřejnost

Pokud však mají čtenáři dotazy již nyní a chtějí, aby na ně vedení ministerstva dopravy odpovědělo, zašlete prosím své dotazy na e-mail: bvr@md.gov.cz.

Vybrané otázky budou zodpovězeny přímo na konferenci. Pokud by se na ně nedostalo, pak budou po akci zveřejněny na oficiálních webových stránkách konference, stejně jako tomu bylo v roce 2023.

Vzkázal byste něco čtenářům?

Doufáme, že konference bude pro účastníky přínosná a uvidíme se **15. 4. v O2 universu.**



Vyhodnocení

velké novely zákona č. 361/2000 Sb.



POČTY ŘIDIČŮ SKUPINY L17 A JEJICH CHOVÁNÍ

Možnost získat řidičské oprávnění skupiny B v 17 letech platí od 1. 1. 2024. Do konce prosince 2024 této možnosti využilo **24 048** řidičů (řidičský průkaz si vyzvedlo 23 158 řidičů, tj. 96,3 %).

Řidiči skupiny L17 se v provozu během roku 2024 v průměru chovali lépe, než se chovali řidiči, kteří získali řidičské oprávnění ve věku 18 let a také než řidiči, kteří získali

řidičské oprávnění ve věku vyšším než 18 let.

Podíl řidičů L17 na všech řidičích, kteří mají nějaký bodovaný přestupek, je **10,9 %**, zatímco jejich podíl na všech získaných řidičských oprávněních je **20,2 %**. Podíl na řidičích s účastí na nehodách je **8,2 %**, podíl na řidičích se zaznamenaným alkoholem je 3,8 % a podíl na řidičích se zaznamenanými drogami je **5,4 %**.

Podíl řidičů, kteří získali řidičské oprávnění ve věku 18 let, na všech řidičích, kteří mají nějaký bodovaný přestupek, je **49,7 %**, což je mírně více, než je jejich podíl na všech získaných řidičských oprávněních, který je **44,9 %**. Podíl na řidičích s účastí na nehodách je **57,0 %**, podíl na řidičích se zaznamenaným alkoholem je **48,1 %** a podíl na řidičích se zaznamenanými drogami je **32,6 %**.



POČTY ZÍSKANÝCH ŘIDIČSKÝCH OPRAVNĚNÍ SKUPINY B

V roce 2024 získalo řidičské oprávnění skupiny B celkem **119 023** řidičů. Řidiči skupiny L17 získali **24 048** řidičských oprávnění, řidiči, kteří získali řidičské oprávnění ve věku 18 let, získali **53 464** řidičských oprávnění a řidiči jiného věku získali **41 511** řidičských oprávnění.

Počet získaných řidičských oprávnění podle věku v roce 2024				
měsíc	17 let	18 let	ostatní věk	celkem
1	771	4537	3353	8661
2	1152	4561	3358	9071
3	1625	4564	3326	9515
4	2185	4991	3522	10 698
5	2430	5065	3069	10 564
6	2573	4948	2954	10 475
7	2557	4749	3426	10 732
8	2221	3914	3202	9337
9	2176	4347	3542	10 065
10	2203	4229	3812	10 244
11	2040	4017	4137	10 194
12	2115	3542	3810	9467
celkem	24 048	53 464	41 511	119 023

Řidiči skupiny L17 představují **20,2 %** ze všech získaných řidičských oprávnění v roce 2024 a na všech bodovaných přestupcích se podílejí **10,9 %**.

Řidiči skupiny 18 let představují **44,9 %** ze všech získaných řidičských oprávnění v roce 2024 a na všech bodovaných přestupcích se podílejí **49,7 %**.

Řidiči jiného věku představují **34,9 %** ze všech získaných řidičských oprávnění v roce 2024 a na všech bodovaných přestupcích se podílejí **39,4 %**.

NA 2 BODOVÝCH PŘESTUPCÍCH se řidiči L17 podílejí **13,1 %**, řidiči skupiny 18 let se podílejí **50,6 %**, ostatní řidiči **36,2 %**.

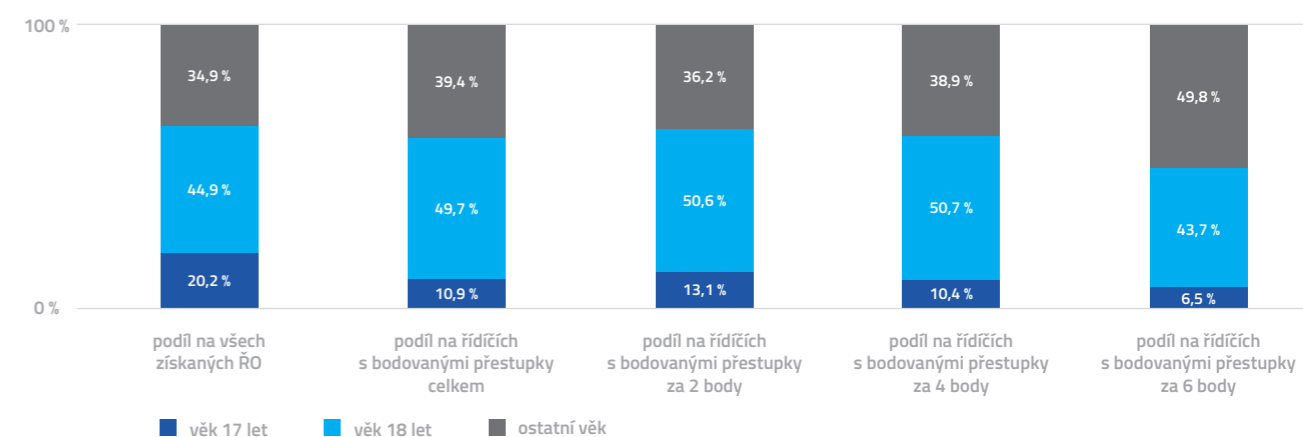
NA 4 BODOVÝCH PŘESTUPCÍCH se řidiči L17 podílejí **10,4 %**, řidiči skupiny 18 let se podílejí **50,7 %**, ostatní řidiči **48,9 %**.

Na 6 bodových přestupcích se řidiči L17 podílejí **6,5 %**, řidiči skupiny 18 let se podílejí **43,7 %**, ostatní řidiči **49,9 %**.

Řidiči skupiny L17 řídí opatrněji, jejich podíl na bodovaných přestupcích je jen něco nad polovinu jejich podílu na celkovém počtu získaných řidičských oprávnění, u šesti bodových přestupků je podíl na třetině.

Naopak řidiči, kteří získali řidičské oprávnění ve věku 19 a více let, mají výrazný podíl u šesti bodových přestupků.

Podíl věkových skupin na počtu získaných ŘO a na bodovaných přestupcích



POČTY MENTORŮ A MENTOROVANÝCH ŘIDIČŮ

Řidiči skupiny L17 se mohou řídit autem jen s doprovodem mentora.

Počet mentorů

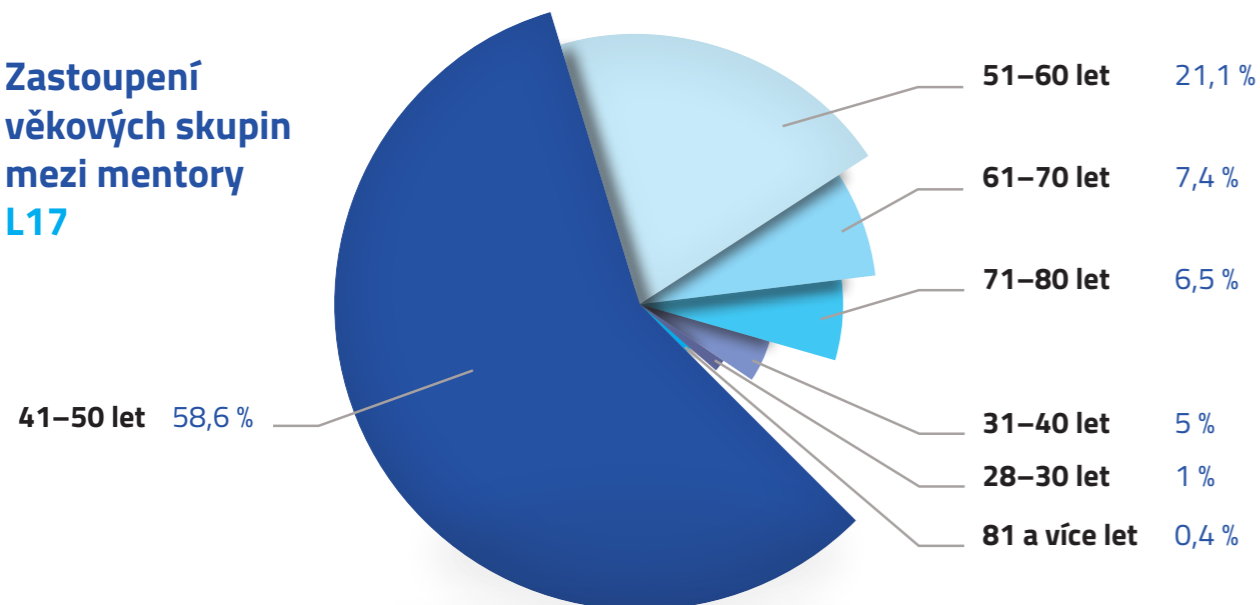
Na konci prosince 2024 bylo zaregistrováno **22 354** aktivních mentorů (celkem se do konce prosince 2024 zaregistrovalo **40 717** mentorů). Celkový počet mentorovaných řidičů za rok 2024 byl **21 060**, přičemž na konci prosince 2024 bylo mentorovaných řidičů stále 10 813.

Průměrný počet mentorů na 1 mentorovaného se vyvíjel z úvodních **1,88** na současných **2,07** mentora na 1 mentorovaného (počet mentorů na konci měsíce vydělený počtem mentorovaných na konci měsíce). Průměrný počet mentorů na jednoho řidiče se vyvíjel od **1,57** na **1,76** na konci prosince 2024 (počet všech mentorů od začátku roku vydělený celkovým počtem řidičů skupiny L 17 od začátku roku 2024).



Ve věkové skupině 28–30 let je celkem **183 aktivních mentorů**, z toho 115 mužů (62,8 %) a 68 žen (37,2 %), ve věkové skupině 31–40 let je celkem **1 120 aktivních mentorů**, z toho 448 mužů (40,0 %) a 672 žen (60,0 %), ve věkové skupině 41–50 let je celkem **13 090 aktivních mentorů**, z toho 5 802 mužů (44,3 %) a 7 288 žen (55,7 %), atd. Počty ve všech věkových skupinách ukazuje následující graf.

Zastoupení věkových skupin mezi mentory L17



Manuál pro Mentory L17

Ten nejlepší způsob, jak názorně představit a vysvětlit celý proces autoškoly L17, ideální jako:

- prezentace L17 klientům autoškol
- pomůcka při školení Mentorů
- dárek pro absolventy kurzů v rámci L17
- plnohodnotný zdroj informací pro budoucí mentory



99 Kč



Objednávejte na
eshop.asociaceautoskol.cz



L17 boduje: řízení od 17 let chválí účastníci i odborníci

Program L17 přináší možnost usednout za volant už v 17 letech, a to pod dohledem mentora. Tento přístup se po roce fungování osvědčil – až 82 % účastníků oceňuje možnost řízení již od 17 let. Ukázal to průzkum Agentury GEN realizovaný ve spolupráci s partnery programu – Platformou VIZE O, Ministerstvem dopravy, Asociací autoškol ČR a společností Nextbase. Výsledkem je hladký přechod k samostatné jízdě a větší sebedůvěra mladých řidičů.

Proč řídit o rok dříve?

Zájem o program L17 stále roste a není to náhodou. Možnost usednout za volant už v 17 letech otevírá mladým lidem **nové obzory** a úplně **mění způsob, jakým mladí řidiči nabírají své první zkušenosti**. „Mohli jsem řídit už o rok dříve a naučil jsem se vozidlo ovládat s jistotou. Při přechodu na jízdu bez mentora už jsem si byl řízením jistý na sto procent. Také jsem na programu ocenil, že poskytuje více času na osvojení si

dovedností, což si myslím, že může vést k lepším návykům a bezpečnějšímu řízení,” popisuje svou zkušenost absolvent programu L17.

Program L17 nabízí mladým řidičům jedinečnou příležitost k získání cenných zkušeností za volantem. Umožňuje jim **postupně si osvojit dovednosti v běžných situacích, jako jsou cesty do školy, na sportovní aktivity nebo na brigády**. Díky tomu si tyto trasy mohou bezpečně

natrénovat s mentorem a jakmile dosáhnou plné samostatnosti, budou si za volantem jistější.

Zodpovědnější než 18letí nováčci?

Statistiky mluví jasně a výsledky programu L17 jsou více než přesvědčivé. Podle analýzy dopravních přestupků **mladí řidiči L17 spáchali pouze 8,4 % přestupků oproti jejich starším kolegům ve věku 18 let a více**. (BESIP, Statistiky 2024) Švédské zkušenosti dále potvrzují, že řízení pod dohledem je až desetkrát bezpečnější než samostatné jízdy čerstvě osamostatněných řidičů. „Efekt takové přípravy se odvíjí od kvality doprovázejícího řidiče, počtu hodin strávených při přípravě a náročnosti podmínek, ve kterých příprava probíhá. Obecně je považován tento model za bezpečný,” vysvětluje dopravní expert Roman Budský. **Správné vedení tak zásadně zvyšuje bezpečnost** mladých řidičů a jejich **připravenost čelit skutečným výzvám** na silnicích.

Mentor: Hvězda programu L17

Klíčovou postavou programu je **mentor**, často rodič nebo blízký člen rodiny. Ten mladému řidiči nejen **pomáhá osvojit si technické dovednosti**, ale zároveň mu **odává psychickou oporu a potřebnou jistotu** za volantem. „Syn naslouchal mým radám a cítil se bezpečněji, když jsem byla vedle něj,” říká jedna z mentorek programu.



dým řidičům zlepšovat jejich dovednosti, ale zároveň **posiluje rodinné vztahy**. „Normálně by s námi mladý na výlet nešel, když ale může řídit, tak to rád využije,” říká jeden z mentorů.

i jeho otázky k řízení,” uvádí mentor. Tyto zkušenosti potvrzují, že program má mnohem **hlubší přínos** než jen zlepšení řídicích dovedností.

Učitelé autoškol program chválí

Instruktoři autoškol a zkušební komisaři si program rovněž váží. Přibližně **56 % dotazovaných učitelů autoškol a zkušebních komisařů sleduje rozdíl** u 17letých řidičů oproti 18letým. Až **65 % z nich vidí především pozitivní rozdíly**, potvrdila studie. „U žáků programu L17 pozorujeme komplexnější zapojení nejen samotných žáků, ale i jejich rodin. To velmi pomáhá k vysoké úspěšnosti při zkouškách,” říká Ing. Aleš Horčíčka, předseda Asociace autoškol ČR.

97 % * mentorů L17

vnímá jejich mentoring mladého řidiče jako přínosný

* Na otázku odpovědělo 37 z 63 dotazovaných

Podle průzkumu až **97 % mentorů hodnotí svou roli jako přínosnou a doporučilo by program ostatním**. Mentoring totiž nejen **pomáhá mla-**

Jiný zase oceňuje vzájemnou spolupráci: „Na L17 se mi nejvíce líbí spolupráce s řidičem (dítětem). Komunikace mezi námi, nejen rady ode mě, ale



187 z 243 lidí odpovědělo na tuto otázku

Chtěl/a byste mít kameru ve svém výcvikovém vozidle?



Zkušební komisař Jiří Horušický dále dodává, že mladí řidiči z programu L17 působí klidněji a jistěji. „L17 jsou vnímavější a více naslouchají. Vědí, že budou mít na začátku řídicí praxe se o koho opřít, a to jim dodává jistotu při řešení situací, do kterých se během výcviku nedostali,“ konstatuje.

Autokamery: Neocenitelný pomocník

V době, kdy technologie pronikají do všech oblastí našich životů, není překvapením, že si našly své uplatnění i při výcviku řidičů. Autokamery se staly oblíbeným pomocníkem, který podle průzkumu **pozitivně ovlivňuje pocit bezpečí až u 74 % respondentů**, kteří s nimi mají zkušenost.

Společnost Nextbase, která na českém trhu působí už tři roky a spolupracuje s Platformou VIZE O, zdůrazňuje důležitost těchto technologií. „Upozorňujeme na různá palčivá témata, která čeští řidiči řeší, a apelujeme na používání palubních kamer, které hrají klíčovou roli v ochraně řidičů,“ vysvětluje Allard Rustenhoven, ředitel komunikace pro Evropu ve společnosti Nextbase. Doplnuje, že podle jejich statistik až 84 % respondentů uvedlo, že přítomnost kamery v autě jim **poskytuje důkazy v případě nehody**, což zároveň přispívá

ke **svědomitějšímu a bezpečnějšímu řízení**. Celkem **85,1 % oslovených učitelů autoškol by uvítalo, kdyby výcviková vozidla byla vybavena autokamerou**. To jen potvrzuje, jak významnou roli mohou tyto technologie sehrát už při samotném nácviku bezpečné jízdy.

Autokamery jsou **cenným nástrojem pro analýzu jízdních situací**, protože umožňují **zpětně přehrát chyby a lépe se z nich poučit**. Instruktoři je využívají jako výukový prostředek, kdy mohou studentům **ukázat konkrétní chyby a poradit**, jak se jim vyhnout.

Závěrem:

Program L17 jasně ukazuje, že **řízení pod dohledem mentora přispívá k větší bezpečnosti na silnicích**. Méně přestupků, pozitivní zpětná vazba a silné propojení mezi rodiči a mladými řidiči dokazují, že tento přístup skutečně funguje. L17 nejen vychovává lepší řidiče, ale i formuje **zodpovědnou generaci**, která čelí výzvám na silnicích s jistotou a respektem. Pokud vás zajímají další zajímavosti a novinky, nezapomeňte se podívat na naše další články a sledujte nás na sociálních sítích.



125 z 301 lidí odpovědělo na tuto otázku

Co nejlépe popisuje tvoje pocity z toho, že jsi jezdil/a s mentorem?

Cítil/a jsem se bezpečněji, než kdybych měl/a po absolvování jezdit sám/sama.

43.2 % (54 odpovědí)

Řízení mě bavilo a těšil/a jsem se na něj. Přítomnost mentora mi nevadila.

34.4 % (43 odpovědí)

Přítomnost mentora pro mě byla spíše stresující (např. kvůli nevyžádaným radám).

14.4 % (18 odpovědí)

Nedokážu posoudit, jak moc pro mě byl mentor přínosný.

4 % (5 odpovědí)



platformavize0.cz

Data uvedená v článku pocházejí z výzkumu úspěšnosti programu L17, který byl realizován Agenturou GEN ve spolupráci s Platformou VIZE O, Asociací autoškol ČR, společností Nextbase a organizace BESIP za podpory Ministerstva dopravy. Sběr dat probíhal od prosince 2024 do ledna 2025 a zahrnoval online dotazníky s 349 respondenty a 8 hloubkových rozhovorů s učiteli autoškol, komisaři, mladými řidiči a jejich mentory.

Další podrobnosti jsou dostupné v tiskové zprávě pod článkem. Kompletní výsledky studie můžete získat na vyžádání na e-mailu: maria.romanczinova@pram.cz.





L17

Dny pro mentory 2024

Asociace Autoškol České republiky spolu s partnerem LAURETA AUTO a.s. v letošním roce uspořádala sedm Dnů pro mentory. O jednotlivé termíny byl ze strany budoucích mentorů velký zájem. Dozvěděli se plno zajímavých informací z autoškolnictví a zároveň si prakticky ověřili svůj styl jízdy v doprovodu zkušených instruktorů autoškoly.

Dny pro mentory jsou koncipovány tak, aby byl všem umožněn co nejindividuálnější přístup. Každý z těchto dnů je vždy rozdělen do 4 bloků o maximálně pěti účastnících. Zároveň si každý mohl pohodlně vybrat termín podle svých možností (začátky kurzů v 8, 10, 13 a v 15 hodin).

Během každého z nich skupiny absolvovaly nejprve společnou, přibližně 45minutovou, teoretickou část se dvěma zkušenými instruktory.

Účastníci se dozvěděli, jaké podmínky musí mentoři L17 splňovat, na co se při mentoringu zaměřit, aby postupovali v souladu s dnešní autoškolou a nechyběl ani prostor pro individuální dotazy.

Po teorii přišla praxe. Během ní se účastníci rozdělili do dvojic. Na první dvojici čekali instruktoři autoškoly, aby s budoucími mentory vyrazili na přibližně třicetiminutovou jízdu v provozu, za níž si posléze vysloužili také „vysvědčení“, respektive zhodnocení jejich stylu jízdy a případných chyb. Svezli se ve vozech Škoda Fabia, Kamiq, Scala se spalovacími motory a manuální převodovkou.

Druhá dvojice potom nasedla do plně elektrických vozů Škoda Enyaq nebo do nové Škoda Kodiaq, aby si každý z řidičů vyzkoušel nejnovější technologie, především prvky aktivní a pa-



sivní bezpečnosti, i tato jízda trvala cca 30 minut.

Budoucí mentoři hodnotili přibližně dvouhodinový kurz velice pozitivně, ocenili zejména vysokou odbornost a komunikativnost instruktorů, získání mnoha nových informací, a především možnost individuálních jízd s instruktorem v reálném provozu.

Důležitým partnerem L17 je GasNet, ten se StartDriving už třetí rok spolupracuje na výchově mladých řidičů.

„Děláme to, protože plynář je řidič, zaměstnanci GasNetu ročně najedou přes 20 milionu kilometrů a naše hlavní hodnota, bezpečnost, je pro nás tudy velmi důležitá i za volantem,“ říká Helen Steinerová Senior Manager Recruitment & Development ve společnosti GasNet.

Stejně jako GasNetu zlepšují kulturu bezpečnosti v provozu, pracují na zlepšování kultury bezpečnosti řízení i v celé České republice.

„Intenzivně se věnujeme i vzdělávání řidičů. Kromě povinného školení nabízíme našim zaměstnancům kurzy defenzivní jízdy, školu smyku na polygonu a pro děti našich zaměstnanců i účast v programu StartDriving a L17,“ dodává Steinerová.



Škoda Auto

Je jednou z nejstarších automobilek na světě, její počátky sahají až do roku 1895. Největší výrobce automobilů v Česku. Dlouhodobě je největší českou firmou podle tržeb, jedním z největších českých zaměstnavatelů a největším českým exportérem.

Gasnet

Největší plynárenská síť v ČR. Největší distributor plynu v České Republice. 2,3 milióny zákazníků dodávky zemního plynu, 65 tisíc kilometrů plynovodů.

Asociace autoškol ČR

Asociace autoškol usiluje o vytváření podmínek, které vedou ke zvýšení kvality poskytovaných služeb a také umožňují poctivou hospodářskou soutěž.

Laureta Auto

Prodejce nových i ojetých automobilů značky Škoda Auto v Mladé Boleslavi. Disponuje také autorizovaným servisem. Na dny pro mentory zajišťuje organizaci, školicí místnosti, drobné dárkové předměty, občerstvení pro účastníky, předváděcí vozy i prodejní personál pro jízdy.

SKODA

gasnet

ASOCIACE
AUTOŠKOL

Laureta
AUTO a.s.

Nejen Fabie

Autoškoly stojí také o další modely Škoda Auto



SKODA



Na Valné hromadě Asociace autoškol jsme hovořili také se zástupci Laureta auto. Ti se zde prezentovali kvůli stále aktuální nabídce (**Škoda autoškolám**) výhodnějších cen vozidel pro autoškoly.

Zájem o různé modely

Projekt Škoda autoškolám dříve cílil na to, aby se automobily vždy předávaly všem, kteří si je objednávali najednou. Autoškoly zároveň měly největší zájem o **Fabie**. Ty se jim sice líbí pořád, avšak nakupují průřezově i další modely jako třeba **Kamiq**, nebo **Scala**.

Nestává se tedy už to, aby se předávalo například 25 automobilů najednou. Autoškoly zároveň měly největší zájem o **Fabie**. Ty se jim sice líbí pořád, avšak nakupují průřezově i další modely jako třeba **Kamiq**, nebo **Scala**.

Na valné hromadě je zde oslovilo hned několik zájemců o nová vozidla. Během každé pauzy kolem stánku postával hlouček lidí, kteří měli zájem o informace k této výhodné nabídce. Podle zástupců Laureta Auto byl největší zájem o akci Škoda autoškolám během prvních dvou let od jejího začátku. Poté přišlo krátké období stagnace, s níž všechny strany počítaly. Nyní je zájem stabilní.



SKODA

NOVÁ ŠKODA ELROQ



Nabitá TOUHOU OBJEVOVAT

Obohatte vozový park své autoškoly o nové kompaktní elektrické SUV **Škoda Elroq** s dojezdem přes 560 kilometrů na jedno nabití. Přijďte si pro více informací o výhodách pro autoškoly a na testovací jízdu s nejnovějším plně elektrickým modelem Škoda k našemu stánku během konference "Budoucnost vzdělávání řidičů", která proběhne 15. dubna 2025 v areálu O2 Universum v Praze.

Již od
660 331 Kč bez DPH

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Elroq: 15,2–16,6 kWh/100 km, 0–0 g/km

ilustrativní fotografie

SKODA Autoškolám

ASOCIACE
AUTOŠKOL

Váš autorizovaný prodejce vozů Škoda:

LAURETA AUTO
Nádražní 307
293 01 Mladá Boleslav
Tel.: 326 722 718
www.laureta.cz





Vzácná návštěva

Přijela také zahraniční delegace, a to přímo **předseda Asociácie autoškôl Slovenskej republiky Vladimír Šarina**. Ten poděkoval za spolupráci a za to, že tak jak jezdí slovenská návštěva do Čech, tak stejně přijíždějí zástupci české asociace na Slovensko. Šarina pohovořil o rozdílech v českém a slovenském autoškolnictví a ještě jednu zajímavou myšlenku.

„Autoškolství by mělo být na úrovni střední školy. Přeci jen u nás mohou mít zájemci nejrychlejší výuční list a jistou práci,“ popsal.



VALNÁ HROMADA AAČR 2024

Novinky v legislativě i zahraniční návštěva. Na Vysočině se sešli zástupci autoškol.

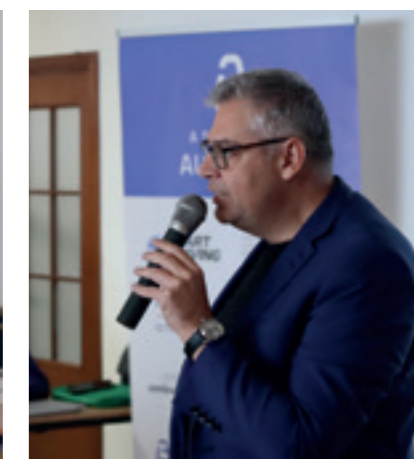
21. listopadu se uskutečnila Valná hromada Asociace autoškol ČR. Tentokrát byl místem konání hotel Svratka na Vysočině, tedy na pomezí Čech a Moravy.

Úvodní slovo si vzal předseda Asociace autoškol Aleš Horčíčka. Představil program a poté hned také aktuální dění v asociaci i výhody pro členy.

Připomněl, že je možné a fajn objednávat učebnice od asociace za zvýhodněnou cenu, nebo třeba flotilové pojištění do Kooperativy. **Zajímavá byla také informace o vzniku nové pracovní skupiny pro autoškoláky při Ministerstvu dopravy ČR.**

Horčíčka zároveň přítomné pozval na druhý ročník konference s názvem

Budoucnost vzdělávání řidičů 2025. Ta se uskuteční **15. dubna** na stejném místě jako minule, tedy **v O2 Universum v Praze-Vysočanech** a je financovaná Ministerstvem dopravy ČR. Kromě toho se zde bude konat také **kongres zástupců Evropské asociace autoškol (EFA)**. Poslední kongres takového rozsahu proběhl naposledy v roce 2017.



Během naplněného programu se zástupci (nejen) autoškol dozvěděli plno novinek z legislativy. Přítomní na začátku často zmiňovali, že se nejvíce těší na přednášku **Milana Jandy z odboru agendy řidičů Ministerstva dopravy ČR**. Mluvil především o nové Inspekcii silniční dopravy (INSID) a o připravovaných změnách ve vyhlášce 294/2015 sb.

Jednou ze zajímavých zamýšlených novinek pro budoucí mentory je **možnost svěřit se se svým potomkem a s učitelem autoškoly ve vozidle při výcviku**, což by vedlo k lepšímu přehledu mentora o tom, jak to v autoškolě nyní chodí a také k dalšímu dozdělení mentora. Taková možnost však přijde v úvahu po písemném

souhlasu všech tří stran, tedy mentora, autoškoly a žáka. Po různých diskusích nad **holandským modelem, kdy žák skládá teoretickou zkoušku a až potom jde do provozu**, to vypadá, že také **čeští**

žáci budou mít možnost složit teoretickou zkoušku již v průběhu výcviku. To by vedlo k lepší přípravě žáka i k odlehčení samotné závěrečné zkoušky, u níž by žáka pak čekala jen praktická jízda bez testu z předpisů.



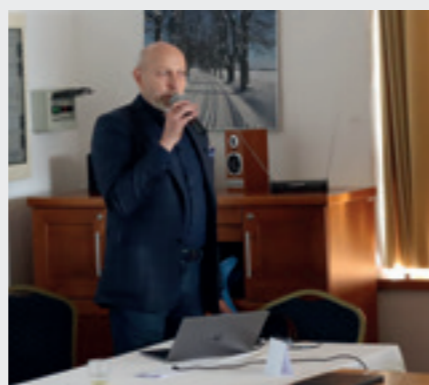


Nafukovací motorkářská vesta

V atriu před konferenční místností bylo možné navštívit několik zajímavých vystavovatelů.

Kromě stánku **Asociace autoškol**, který nabízel například učebnice a další materiály, to byla třeba **Laureta Auto**, jež je silným partnerem asociace. Na valné hromadě měli přítomní možnost pohovořit s jejími zaměstnanci a dozvědět se přímo od nich, jak na levnější automobily z programu Škoda autoškolám.

Na místě byl také stánek **Top Moto**, který představil speciální nafukovací vestu pro motorkáře. Ta se v případě karambolu okamžitě nafoukne a ochrání vnitřní orgány i krk podobně, jako airbag v autě.



Zájemci si mohli prohlédnout také nový trenažer od **Telmaxu**.

Bez zajímavosti nebyl ani **Movitren** – mobilní virtuální trenažer. Ten bylo možné si vyzkoušet před hotelem v němž se valná hromada konala.



AIRBAGY V ČESKÝCH AUTOŠKOLÁCH

NABÍDKA AIRBAGOVÝCH VEST HELITE PRO AUTOŠKOLY ve spolupráci s Asociací autoškol



ASOCIACE
AUTOŠKOL

Od roku 2017 společnost **Helite** spolupracuje již s několika českými autoškolami, které ve své nabídce mají řídičské průkazy kategorie motocykl a další stále přibývají. Nutno říci, že tyto autoškoly svým klientům nabízejí nejenom tu nejlepší ochranu a jistotu, ale dávají jim i příklad, kudy by se jejich budoucí motocyklová výbava měla zaobírat. Za to jim obrovské díky.

Airbagová vesta **Hivis Turtle 2** v modifikaci pro autoškolu splňuje náležitosti v plném znění novely vyhlášky č.167/2002 Sb. paragrafu 2 tedy označení osádky motocyklu na výcvikovém vozidlu.

Tyto vesty se vyrábějí na zakázku, a tedy jsou do jisté míry možné upravit dle individuálních potřeb autoškoly (L vpředu ano/ ne, zádové L s jakýmkoliv textem, tedy například i webovými stránkami vaší autoškoly).

Seznam všech naleznete na adrese bit.ly/helite_autoskoly

Pro autoškoly, kteří myslí na zdraví a pohodlí svých žáků a instruktorů



Mechanický **TURTLE 2 Hi-vis** kombinuje optimální ochranu a vysoce viditelný design. Tato barva v kombinaci s retroreflexními pruhy činí jezdce co nejviditelnějším. Předchází nehodám. Bombička s CO2 je dobře ukryta v kapse (na suchý zip). Díky velkorysým nastavovacím páskům Turtle 2 pěkně sedí přes většinu motocyklových bund a zaručuje vysoký komfort.

VYNIKAJÍCÍ OCHRANA S NAŠÍ TURTLE TECHNOLOGIÍ

Opravdu kvalitní zádový chránič (SAS-TEC úroveň 2) je umístěn nad airbagem jako pevný vnější materiál stejně jako krunýř želvy, takže v případě pádu jsou ochráněna celá záda. Tato inovace je pro ochranu zad velkým zlepšením. Výsledky absorpce a rozptýlení nárazů jsou výrazně vyšší a chrání také před vniknutím předmětů.

CERTIFIKACE

Certifikace CE - TURTLE 2 je certifikován externí laboratoří **ALIENOR CERTIFICATION**, francouzským specialistou pro objektivní testování osobních ochranných prostředků (PPE).

Standardní cena: 14 680 Kč až 15 660 Kč
AKČNÍ CENA PRO AUTOŠKOLY: 11.990 Kč
Úspora 2 690 Kč až 3 670 Kč

DOBA NAFOUKNUTÍ: Velmi rychlá, pod 100 ms pro nafouknutí velkého objemu s optimálním tlakem. Rychleji než mrknutí oka.
INOVATIVNÍ TVAR AIRBAGU: Stabilizace hlavy, krku a páteře, aby se zabránilo poranění krku a hyper-flexi.

OBJEM AIRBAGU: Od 14 do 28 litrů ochrany (závisí na velikosti airbagu).
ZNOVUPOUŽITELNÝ: Výměnou bombičky CO2 reaktivujete airbag sami za méně než 2 minuty.
VELIKOSTI: XS, S, M, L, XL, L-L, XL-L



HELITE HI-VIS
TURTLE 2



Nevíte si rady s výběrem velikosti či potřebujete více podrobností? Kontaktujte nás: email: prodej@helite.cz, tel.: +420 720 996 312

www.helite.cz

Minirozhovory z valné hromady



Ondřej Horázný
advokát
majitel Autoškoly
Horázný

Jak hodnotíte průběh dnešního setkání?

Probíhá to dle programu celkem v pohodě, koukám na to i z jiného úhlu pohledu, když tam prezentuji a všechno vím, ale co jsem tady a mluvím s kolegy, tak je to pro mě přínos, protože se dozví něco, co si nikde nemůžou přečíst.

Co byste vypíchl z dnešních příspěvků?

To je přednáška pana Jandy o přípravě zákona o silniční inspekci, jehož součástí bude i změna některých ustanovení zákona 361 o silničním provozu. Jinak z toho, co se zde prezentovalo, vnímám jako celkem důležité, byť to není úplně časový horizont „ted“, to co se připravuje v Bruselu ohledně změny řidičských průkazů a změny v trestání řidičů. Tyto zákazy budou platit v celé EU, ale ještě to není schváleno, probíhají v tom změny a význam to bude mít až vše bude skutečně černé na bílém, budeme mít číslo směrnice a tak dále. V tuto chvíli je ale dobré vědět, že se něco chystá.



Pavla Příbylová
vedoucí polygonu
Most

Jak se vám tady dneska líbí?

Jsem moc spokojená, jako vždycky, je tu krásné prostředí, výklad.

Odkud jste přijela?

Z polygonu z Mostu.

Co se u vás děje zajímavého, vím, že byl s Start Driving?

Ano, zúčastnili jsme se volných termínů pro letošek. Vzhledem k tomu, že projekt již není sponzorovaný, jsme měli jeden termín. Vždycky je o to velký zájem, pokaždé máme plně obsazeno.

Co vás na dnešním programu nejvíce zaujalo?

Novinky, která nás čekají do budoucna od pana Horázného a výklad pana Jandy.



Blanka Kánická
majitelka
připravované
autoškoly

Co vás tady dneska nejvíce zaujalo?

Dorazila jsme trochu později tak jsem nechytila začátek, ale celkově jsme přijela, abych se podívala na nový trenažer, protože ho mám sama objednaný. Seznámila jsem se se záležitostmi okolo administrativy a s programem pro autoškoly. Autoškolu si nově zakládám v Nymburce.

Do teď jste byla instruktora?

Nene, já přicházím odjinud, učila jsem děti jiným způsobem, učila jsem je jezdit na koni, organizovala jsem tábory. K autům mám celý život blízko, ráda jezdím, takže to byl takový plynulý proces, jak se zase přiblížit mládeži, protože ve školství ze zdravotních důvodů pracovat nemohu.

Budete členkou asociace?

Chystám se, chtěla jsem se stát už teď, ale odradila mne cena. Ne, že by mi vadilo 3,5 tisíce za rok, ale vzhledem k tomu, že to je kalendářně, tak jsme se rozhodla, že se přihlásím až od nového roku (valná hromada na níž vznikl rozhovor se konala v listopadu r. 2024, pozn.red.).



Luděk Kout
Instruktor
Autoškola Horčička

Jak se vám tady dneska líbí?

Moc, jako vždycky jsme se dozvěděl něco nového a ty připravované novinky pak používám na školení pro žáky.

Co vás zatím zaujalo nejvíce?

Také jako vždycky, to je přednáška pana Jandy?.

Co říkáte na možnost, že by žák mohl skládat teoretickou zkoušku už během výcviku. Jak se vám líbí tato možnost?

No, záleží jak u které autoškoly, někdy to může být přínos a někdy ne. Také bych řekl, že bude záležet jak na kterém ORP bude s kým dohoda. Ještě to asi nebude tak jednoduché. Ve chvíli, kdy má žák nějakou teoretickou část za sebou a chce si napsat ten test tak proč by nemohl.

Jak dlouho učíte?

Asi 3., nebo 4.rok, už ani nevím. Jsem rád, že to pořád jde někam dopředu včetně lidí z ministerstva.

Co jste dělal předtím než jste začal učit?

Byl jsem sklář, hutník. Kdysi po vojně jsme utekl, asi na pět let, jezdit na nákladáky a bagry, pak jsem 23 let byl sklář a pak jsem takhle utekl.



Aneta Edrová
Instruktor
Autoškola Novotný

Autoškola je členem asociace?

Ano.

Co vás tu dneska nejvíce zaujalo?

Vždycky se sem jedeme podívat, abychom se seznámili s novinkami co se týče zákonů, pravidel silničního provozu a o tom, co se událo v asociaci.

Zaujalo vás něco z vystavovatelů?

Ještě jsme si nic konkrétně neprošla, ale mám vyzkoušený 3D trenažer. Byla jsem trochu zklamaná, protože mi to neudělalo úplně dobře, ale myslím, že je to skvělá inovace pro žáky.



Jan Ondráček
Instruktor
Autoškola
Nejlepší řidičák

Jak hodnotíte dnešní akci?

Místo je fajn, program mi připadá takový, že vzhledem k tomu, jak dlouhý je, jsem se toho mohl dozvědět víc.

Co vás nejvíce zaujalo?

Velmi mne zaujala přednáška pana Jandy, to jsou návrhy, které se nás týkají, řekl bych nejvíce, a jsou pro nás nejdůležitější.

Vaše autoškola je členem AŠ?

Hlavní majitelé ano.

A vy jako instruktor v tom vidíte nějaká pozitiva?

Ano, myslím, že je super se sdružovat. Když potom chceme nějaké změny, tak když já půjdu na ministrtrstvo, tak se se mnou nikdo bavit nebude, takže tohle je super a důležité.



Virtuální dopravní zóna: Revoluce v dopravní bezpečnosti

Naše silnice by měly být bezpečnější – a mnohým nehodám se dá předcházet lepší prevencí a samotnou přípravou. A právě revoluční řešení v prevenci přináší Virtuální dopravní zóna (VDZ), projekt, který zastřešuje Platforma VIZE O. Virtuální dopravní zóna kombinuje nejnovější technologie virtuální reality se skutečnými dopravními riziky a situacemi. Nabízí tak unikátní příležitost naučit se lépe reagovat a zažít kritické momenty, aniž by byla ohrožena bezpečnost.

Co je Virtuální dopravní zóna?

VDZ je jedinečný projekt, který ve jménu bezpečnosti propojil tři samostatné projekty virtuální reality do jednoho. Cílem je posouvat prevenci bezpečnosti na silnicích kupředu a nabídnout veřejnosti další možnost, jak se vzdělávat a získat zkušenosti pro řešení kritických situací v realitě.

Mezi zapojené projekty patří **Nehoda nanečisto**, **Movitren** a **VR Rescue**. Pojďme se na ně podívat zblízka.

Nehoda nanečisto

Nehoda nanečisto je **putovní VR projekt**, který přímo zapojuje uživatele do **simulovaných dopravních situací**.

Jak to funguje? Uživatel se díky VR brýlím ocitne v připravené simulaci situace, která může, ale nemusí skončit nehodou – a to z pohledu chodce nebo cyklisty. Reakce uživatele rozhodne, zda k nehodě dojde, či nikoliv. Tento projekt pomáhá **zvyšovat bezpečnost na silnicích** tím, že



Rizikové skupiny účastníků provozu

Mladí řidiči (18–24 let) – nejvyšší riziko nehod
Senioři (65+) – vyšší pravděpodobnost fatálních následků

umožňuje prožít nebezpečné situace na hraně reality a přenést tuto zkušenost do reálného provozu.

Movitren

Budoucnost výuky bezpečné jízdy v příštích desetiletích – to je Movitren. Jedná se o simulátor, kde neusedáte za volant reálného automobilu. **Je tedy ideální i pro ty, kteří na svůj první kontakt s řízením automobilu v provozu teprve čekají.** Projekt nabízí několik nebezpečných dopravních situací, které se na silnicích denně odehrávají. Simulátor se pohybuje ve třech osách: náklonem dopředu a dozadu pro simulaci akcelerace a brzdění, náklonem do stran pro simulaci zatáčení a vertikálním pohybem nahoru a dolů. **Díky tomu vytváří téměř 5D zážitek.**



VR Rescue

Umíte poskytnout první pomoc? Je to zkušenost, která se hodí nejen do silničního provozu. VR Rescue umožňuje **natrénovat záchranu člověka v realisticky zpracovaném virtuálním prostředí.** Uživatelé si na vlastní kůži vyzkouší, jaké to je poskytovat první pomoc zraněnému – a to nejen teoreticky. Na zkušební figuríně si ověří, jak náročné je správně stlačit hrudník a udržet správný rytmus srdeční masáže. Díky simulacím si uživatelé osvojí správné reakce při nehodách a naučí se efektivně zachraňovat životy. Virtuální realita od VR Rescue je zážitkem nejen provede, ale také je nepustí dál, dokud vše skutečně nezvládnou.

Proč zažít VDZ?

Virtuální dopravní zóna přináší **inovativní a atraktivní způsob**, jak přímo ovlivnit zvyklosti účastníků silničního provozu. Platforma VIZE O, její zastřešovatel, má ambiciózní cíl – nula mrtvých a zraněných na silnicích. Proto se dlouhodobě věnuje **prevenci dopravních nehod, vzdělávání účastníků silničního provozu a prosazování změn v legislativě.**

Výhody

Virtuální dopravní zóny

- **Bezpečný trénink rizikových situací** bez reálného ohrožení
- **Zlepšení vnímání rizik** na silnicích
- **Vzdělávání pro všechny věkové skupiny** – od dětí po seniory

Chcete si to vyzkoušet na vlastní kůži? Sledujte web **virtualnidopravnizona.cz** a navštivte VDZ na jedné z jejich zastávek!

Bezpečnost na silnici začíná u vás. VDZ vás naučí, jak reagovat, vyhnout se nebezpečí a chránit nejen sebe, ale i ostatní.



Více informací na:
virtualnidopravnizona.cz



Auta bezpečná i pro chodce



V oblasti bezpečnosti aut se často mluví o bezpečnosti posádky. Legislativa však vyžaduje i plnění podmínek ochrany chodců a ostatních zranitelných účastníků silničního provozu. Škoda Auto patří v tomto ohledu ke špičce.

Lepší je vždy samozřejmě havárii předejít. I proto mají dnes vozy Škoda řadu pokročilých asistenčních systémů, které pomáhají zamezit střetům s chodci, cyklisty, jezdci na koloběžkách nebo motocyklisty. I přesto se takové nehody stávají. „Nejčastěji k nim dochází ve městě v rychlostech do 40 km/h a statisticky mají tyto nehody velmi vážné až tragické následky,” říká Csaba Sirgely, který se v Technickém vývoji Škoda Auto věnuje oblasti pasivní bezpečnosti zranitelných účastníků provozu.

Povinnost vyvíjet auta tak, aby byla při střetu pro chodce pokud možno co nejmenším rizikem, je vlastně relativně nová záležitost. Homologační podmínky pro ochranu chodců musí plnit auta až od roku 2006, v testech Euro NCAP se ochrana chodců začala řešit někdy na přelo-

mu tisíciletí. „První vůz hodnocený v Euro NCAPu, který ale ještě nebyl vyvíjen na ochranu chodců, byla Fabia z roku 2000. A homologační kritéria musel jako první splnit model Roomster,” ohlíží se do historie Jaroslav Urbánek, další z inženýrů zabývajících se bezpečností chodců. Historicky přitom ochranu chodců začaly automobilky více řešit v 70. letech, ale řešení se omezovala na odstranění „zbytečných“ výstupků na karoserii či poddajnější konstrukci některých částí vozu.

Protichůdné požadavky

Právě „poddajnost“ povrchových dílů karoserie je to, co vlastně pomáhá chodce chránit nejvíce. Jenže požadavek na poddajné díly, se kterými může zranitelný účastník provozu přijít do styku, jde proti požadavkům na pokud možno tuhou konstrukci celého vozu, která má chránit posádku „Na zpomalení chodce máme velice málo prostoru,” říká Csaba Sirgely. I proto požadavky na ochranu chodců ovlivňují výrazně konečnou podobu auta. „Homologační podmínky lze teoreticky splnit s libovolným tvarem karoserie, jen je

SKODA

potřeba se tomu věnovat. My ovšem chceme jít dál a být ještě lepší, než vyžaduje homologace, takže se nám dlouhodobě osvědčily tvary, které máme na vozech v současnosti,” vysvětluje Sirgely.

Cílem je vyvinout přední část vozu tak, aby chodci při střetu ublížila co nejméně a zároveň pohltila co nejvíce energie. Proto mají auta třeba napřímené nárazníky a vytažený spodní spojler: ten totiž pomůže chodce povalit na auto a ne pod něj.

Náročné testy

Aby automobilka vyvinula vůči chodcům co nejšetnější vůz, vyžaduje to spoustu práce. Příklad vozu je pro účely nezávislých testů organizace Euro NCAP pokryta sítí bodů, ve kterých vždy musí automobilka prokázat splnění požadovaných parametrů, tedy zpomalení chodce. **Testy se v praxi provádí tak, že v laboratoři inženýři proti částem vozu vystřelují takzvané**



impaktory, tedy tělesa, která napodobují různé části lidského těla a která v sobě obsahují sadu senzorů. Jinak vypadá impaktor napodobující hlavu, jinak ten, co napodobuje nohu. „Při vývoji auta provedeme takových testů přes 200. Na každý fyzický test přitom připadá v průměru asi 140 virtuálních simulací,” popisuje Csaba Sirgely proces vývoje. Části auta se testují pro případ střetu s různými postavami, od dětí až po urostlé dospělé muže.

Testy jsou náročné jak časově, tak finančně. Například nejnovější impaktor, který simuluje nohu člově-

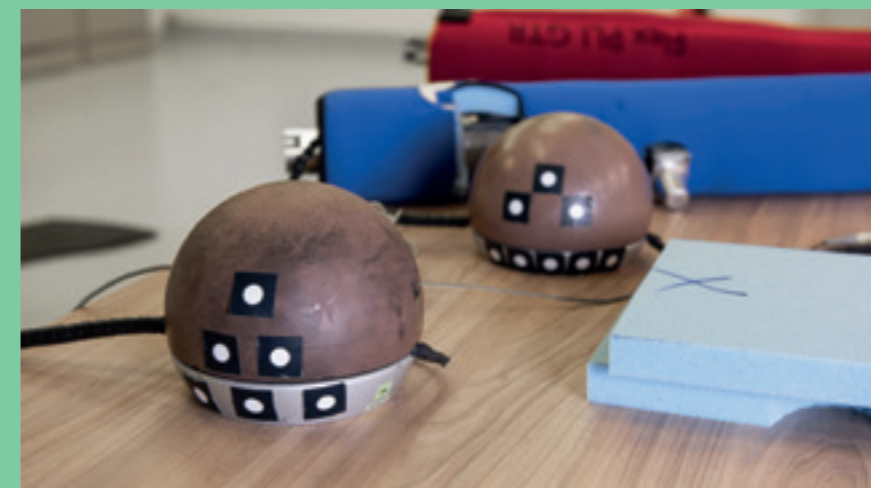
ka a který se používá v testech Euro NCAP, stojí asi pět milionů korun. Složitá konstrukce se snaží mít podobné vlastnosti jako tato část lidského těla: **vnitřní konstrukce simulující kosti je ze skelných vláken, na ní jsou plastové segmenty simulující svalovinu a navrchu neoprenová vrstva jako kůže. Impaktor má i propracované umělé koleno s vazy, na kterých se měří jejich protažení. Celé zkušební těleso má 18 různých snímačů a jeho hmotnost je 24,5 kilogramů.** Škoda Auto testy zaměřenými na ochranu chodců provádí v laboratoři, která vznikla v roce 2011 a je jediná svého druhu v Česku.

Přísnější pravidla

Platí přitom, že pravidla a požadavky na ochranu zranitelných účastníků provozu postupem času zpřísňují. **Co dnes požaduje za dobrý výsledek spotřebitelská organizace Euro NCAP, může se za několik let stát povinné z hlediska legislativy.** Ta například od roku 2026 zpřísňuje podmínky ochrany chodců v oblasti čelního skla, na které často dopadá hlava zranitelných účastníků, hlavně cyklistů a motocyklistů. „Podmínky se mění podle toho, co ukazují statistiky. Měnit se tedy mohou v souvislosti se stárnutím populace nebo s nárůstem počtu určitých typů nehod. Všimáme si i zvýšeného počtu nehod s koloběžkáři,” vysvětluje vývoj Pavel Horyna. Pravidla jsou různá po celém světě, ale trend zpřísňování je jednoznačný.

Pro elektromobily v tomto ohledu neplatí žádná specifika. „Z hlediska ochrany chodců ale mohou mít výhodu díky tomu, že pod přední kapotou není motor a to umožňuje lépe pracovat s její deformací,” vysvětluje Jaroslav Urbánek.

Ing. Karel Mulač



Rozhovor Jan Pechout

Škodovka je moje srdeční záležitost



Kdo je Honza Pechout?

Od malička se mi líbilo vše, co mělo motor, jezdilo po silnicích i mimo ně a už v této době se rozhodovalo, co budu v životě dělat. **Po splnění věkových limitů jsem postupně získal řidičské oprávnění na skupiny M, A, B, C a D. Moje první zkušenosti se odehrávaly za volantem Škody octavia mých rodičů.** Po absolvování základní vojenské služby jsem začal pracovat v autoškole Svazarmu, tehdejší téměř monopolním podniku, který prováděl řidičský výcvik pro zájemce z řad veřejnosti. Časem mi bylo nabídnuto místo „krajského metodika autoškol“ pro Severočeský kraj. **Mimojiné jsem měl na starosti dodávat do autoškol metodické pomůcky, tenkrát to byly například diapozitivy, planžety, folie, diaprojektory, zpětné projekto-ry, trenážery, cvičná vozidla apod.** Zodpovídal jsem za úroveň a kvalitu výcviku v celém kraji. Po více než 18 letech mého působení byl zrušen

podnik „Autoškoly Svazarmu“, požádal jsem o vydání registrační listiny s tím, že se postavím na vlastní nohy a v oblasti autoškolství budu podnikat, stejně jako drtivá většina učitelů bývalého podniku. Než jsem svoji firmu stačil rozjet, byl jsem osloven vedením Krajského dopravního střediska (následně Dopravního střediska, CSPSD nyní připravovaný INSID) v Ústí nad Labem, zda jsem ochoten nastoupit jako referent BESIP pro severní Čechy. **Na nabídku jsem kývl a v oblasti lidského činitele v dopravě zůstal tak více než 28 let. Moje působení v prevenci dopravní nehodovosti se rozšířilo od mateřských škol až po seniory v dopravě.** Byla to zajímavá zkušenost, ale mne nejvíce lákalo zdokonalování řidičů. Vadilo mi, že po získání řidičského průkazu si amatérů vlastně nikdo nevěšmal, řídili se různými zlovyky, špatnými návyky a tak dále. Jako BESIPák s dobrými kontakty na mostecký autodrom jsem stál u zrodu „kurzů

bezpečné jízdy“ v ČR. Začátky byly hektické, vozidla zejména policie, hasičů, sanitek, ochranky vládních činitelů atd. jsme honili po závodním okruhu docela vysokými rychlostmi a občas se stala, že došlo k havárii s následným poškozením vozidla. **Zaměstnavatel mi umožnil, abych absolvoval výcvik na polygonech v motoristicky vyspělých zemích Evropy a zjistil tak, že se výuka provádí na kluzných plochách v relativně malých rychlostech.** Bezprostředně jsem stál u zrodu polygonů v Sosnové a Vysokém Mýtě, s Johnny Hauglandem jsme založili školu bezpečné jízdy, občas nám vypomáhal mistr světa v rallye Stig Blomquist, spolupracovat s takovými kapacitami byla pro mne velká zkušenost. **Nejen pro mne bylo překvapením, že místo výuky svižného průjezdu zatáčkami „dveřmi napřed“ na různém povrchu bylo to, že Johnny začínal praktický výcvik správným brzděním.** Zásadou tohoto slavného škodováckého závodníka v rallye bylo, že: „rozjet se můžeš, zastavit musíš“. Touto filozofií by se měli řídit všichni, kteří usednou za volant nebo řídítka. Jako odborný poradce a řidič v rizikových situacích jsem byl u natáčení seriálu STOP – rady řidičům a BESIPek, natočeno bylo téměř tisíc dílů, řada z nich je stále využívána v autoškolách při školení řidičů. **Natočili jsme i první výukovou kazetu pro kurzy bezpečné jízdy, které se v ČR teprve rozjžděly.**

Čemu se věnujete nyní?

Před cca pěti lety jsem měl pocit, že BESIP ztrácí na odbornosti, u toho se mi nechtělo být a proto jsem svoje působení po více než 28 letech ukončil. Nyní spolupracuji s Odborem dopravy Krajského úřadu Ústeckého kraje a pomáhám s organizací projektů, jako např. **SAFETY ROAD pro mladé začínající řidiče nebo akcí Den pro kamiony, která je zaměřena zejména na řidiče profesionály.**

Jsem stálým členem zkušební komise pro zájemce o „profesní osvědčení“ učitele autoškol. **Nepravdělně se objevuji v různých médiích jako „dopravní expert“, který se vyjadřuje k některým nebezpečným situacím na silnicích.** Termín „dopravní expert“ nemám moc rád a necítím se jím být, přestože jsem držitelem profesního osvědčení v nejvyšším možném rozsahu (A-D+E), v kurzech bezpečné

docela těžké. Při natáčení STOPek jsem strávil za volantem dva dny, a i když to bylo pro mne chvílkami obtížné, důsledně jsem pravidla dodržoval. **Zejména při nízkých rychlostních limitech jsem byl doslova brzdou provozu, řada řidičů mne troubením a problikáváním popoháněla a moje chování nelibě nesla.** Při kyvadlovém provozu, řízeném světelnými signály, je dodržování zá-



jízdy jsem proškolil tisíce řidičů nejen vozidel IZS, za volantem strávil mnoho času a ujel cca 3 miliony kilometrů (netvrším, že bez nehod). Vadí mi, když v TV vidím, jak držitel řidičáku na osobní auto s poměrně krátkou praxí radí motorkářům nebo řidičům kamionové dopravy.

Je řidič chovající se dle předpisů ohrožený druh? Nebo tam vnímáte nějaké zlepšení?

Řidič, chovající se přísně podle dopravních předpisů to má na silnicích

kazu jízdy na žlutou nebo červenou vyloženě hazard. Pokud zastavíte, objedná vás ještě klidně 5 a více vozidel, jejichž řidiči se nechtějí zdržovat. Podobné je to i v odvaze nevjíždět do řízené křižovatky na žlutou.

Co by mohlo větší bezpečnosti na českých silnicích?

Jsem přesvědčený, že větší bezpečnosti na našich silnicích by mimojiné prospěl vyšší respekt dopravní POLICIE, důslednější postih neukázných řidičů. Podle mého názoru by

mělo platit pravidlo „3x a dost“. Je zarážející, že jsou lidé, kteří mají 10x vyslovený zákaz řízení a v pohodě usedají za volant i nadále, stávající zákony jsou na ně krátké. Je špatná vymahatelnost práva, ve zvyšování pokut nevidím řešení, když náš systém neumí vymoci ty stávající. **Pokud někdo kritizoval autoškoly, že jsou prvotní příčinou vysoké dopravní nehodovosti, jako autoškolák tělem i duší jsem je bránil s tím, že přeci neučí žáky například jezdit rychle, na červenou a pod vlivem alkoholu, a že vše je o kázni každého jednotlivce.** Bohužel k tomuto neutěšenému stavu některé přispívají tím, že výcvik šidí na objemu i kvalitě. Mám s tím nedávnou hodně špatnou zkušenost, kdy člen rodiny v autoškolce absolvoval výcvik RB – C. Platba v hotovosti bez písemného potvrzení, za celou dobu nebyl na učebně a neabsolvoval ani hodinu teorie (vše najdeš na internetu), celý výcvik bez průkazky žáka, žádné hodiny praktické údržby, počet hodin praktického výcviku v řízení cca 1/3. **Slova učitele byla zarážející: „předvedu tě ke zkouškám, protože to umíš a pokud by jsi náhodou neprospěl, máš u mne další hodiny zadarmo“.** Na zkoušky se nauč brzdy a brzdovou soustavu – „čirou náhodou“ tuto otázku u závěrečné zkoušky dostal. I když u zkoušky prospěl, je to hodně smutný příběh, kterému jsem snad ani nemohl uvěřit. A výsledek následné kontroly? Papírově bylo vše v pořádku a tak není co řešit.





Proč platí heslo: „jak žiješ, tak řídíš“?

Občas používám termín „jak žiješ, tak řídíš“ s tím, že pokud chcete v dnešní době úspěšně podnikat, musíte mít často ostré lokty a jistou míru drzosti, možná až bezohlednosti. Bohužel řada řidičů se obdobným způsobem chová i za volantem, což k bezpečnosti na silnicích příliš nepřispívá.

Jaké jsou největší nešvary českých řidičů a jsou podle Vás totožné s nešvary zahraničními? Nebo máme nějakou specialitu?

Mezi největší nešvary českých řidičů spatřuji málo ohleduplnosti a tolerance vůči ostatním. Přestože zákon 361/2000 platí čtvrt století, stále někteří nechápu správné fungování „zipu“, stejně tak záchranářskou ulič-

ku, bezdůvodně jezdí v levém jízdním pruhu. Je zvláštní, že nejen čeští řidiči, překročením státní hranice dopravní předpisy důsledně dodržují.

Je naopak něco co máme dobře zvládnuté?

Jako celkem slušně zvládnutý je systém dopravní výchovy od útlého mládí, i když rozdíl mezi regiony jsou značné. Jsem přesvědčený, že by ještě více pomohlo ve školách zavedení jako povinného předmětu. Bohužel rodiče nejsou pro své děti vždy zářným příkladem - jezdí např. nepřípoutaní, rychle, pod vlivem, nadávají na POLICII a podobně, a tak děti považují nerespektování předpisů jako běžnou záležitost a veškerá snaha ve školách a na dětských dopravních hřištích přichází vniveč.

Jak se za dobu Vaší praxe proměnil český řidič?

Podle mého názoru se změnil přístup a chápání řidičů. Je překvapivé, kolik mladých lidí považuje řízení za nepřijemnou nutnost, nebaví je, řidičský průkaz berou jako obchod. Tady jsou peníze a já chci řidičák co nejdříve, nejlevněji, s nejmenší námahou a do autoškoly chodí jenom proto, že to vyžaduje jejich zaměstnavatel. V mém mládí jsme se chtěli naučit řídit, asi jsme byli větší srdcaři, řízení nám dělalo radost, stejně tak různé „úpravy“ našich plechových miláčků o které jsme se starali a dopravní prostředek nebrali jako součást běžného života. Tak, jak by měl každý umět plavat, jezdit na kole, měl by být i držitelem řidič-

ského průkazu. Podobné mi to připadá i u žadatelů o profesní osvědčení učitele autoškoly. Je čím dál méně motoristických fandů, kteří touto problematikou opravdu žijí, ke zkoušce jdou jenom proto, že přípravu jim zaplatil pracovní úřad a nebo „fabrika propouští, nevím co budu dělat a tak to zkouším, protože mám řidičák na osobák“.

Za nepříliš šťastné považuji některé články a příspěvky v tištěných i elektronických médiích. Je zarážející, kolik novinářů špatně vykládá zákony a vyhlášky, pletou si pojmy, vyjadřují své nekvalifikované názory a mezi řidičskou veřejností tak vnášejí nepřesnosti a zmatky. Např. kolik jich tvrdí, že za spáchaný přestupek se body umazávají, že jsou trestné a že každý začínáme s 12body (místo končíme), platnost DZ C 15a (zimní výbava), podobně s povinnou výbavou vozidla atd, atd. Je zajímavé sledovat následnou diskusi a je s podivem, jak velká část řidičů je touto problematikou nepolíbená. Nemám rád házení řidičů do jednoho pytle, jako jsou například motorkáři, řidiči kamionů, senioři a podobně. V každé skupině jsou dobří a špatní, slušní a méně slušní.

Co plánujete do budoucna?

Do budoucna plánuji, že pokud bude mé zdraví stále sloužit a Krajský úřad Ústeckého kraje bude o spolupráci stát i nadále, chci pokračovat jako člen zkušební komise na „profesní osvědčení“ učitele autoškoly, pomáhat při přípravě a realizaci významných preventivních akcí v Ústeckém kraji. Považuji za nutné jít s dobou a sledovat změny v dopravě, abych byl schopen se v současných předpisech orientovat. Stále mne moc baví sednout za volant své Octavie RS a relaxovat. Za svůj profesní život jsem vystřídal řadu vozidel autoškolních výcvikových, služebních i soukromých a vždy to byla škodovka – je to moje srdeční záležitost.



MOBILNÍ VIRTUÁLNÍ TRENAŽER MOVITREN

Virtuální realita a reálné evaluační jízdy přímo u Vás



ZAUJAL VÁS MOVITREN A RÁDI BYSTE MĚLI MOVITREN NA SVÉ AKCI?

Máte zájem o pronájem mobilního virtuálního trenažeru? Nejsnazší cestou je **poptávka přes formulář na webu movitren.cz**, po jehož vyplnění se Vám naši operátoři ozvou s nabídkou a kalkulací. Další možností je nás kontaktovat přes telefon nebo e-mail.

movitren@movitren.cz | +420 777 28 12 12

Více informací o projektu, technické specifikace, často kladené otázky a další podrobnosti najdete na zmíněných webových stránkách.

WWW.MOVITREN.CZ



Prevence pro mladé i profesionály Ústecký kraj má skvělé akce



Ústecký kraj má hned dvě velmi zajímavé akce, které se věnují prevenci v silniční době. Je o ně mimořádný zájem médií, ale i řidičů. Jedná se o **SAFETY ROAD** a **DEN PRO KAMIONY**. Oboje se v tomto rozsahu konají pouze v Ústeckém kraji a nikde jinde v České republice.

Příčinou vzniku akce **SAFETY ROAD** byly časté tragické dopravní nehody mladých řidičů na území Ústeckého kraje. **Vše přitom spustila dopravní nehoda, při níž zemřel mladý držitel čerstvého řidičského průkazu ve vy-**

ničního provozu. Každým rokem je osloveno vedení Středních škol a Odborných učilišť, které posílá žáky třetích a čtvrtých ročníků.

Odcházejí se slzami v očích

Při asi půlhodinovém úvodu na přednáškovém sále jsou **promítány drsné záběry a fotografie z dopravních nehod s tragickými následky**, které zavinili mladí nezkušení řidiči. Projekce je doprovázena poutavým vyprávěním policisty, hasiče a záchranáře. Tedy lidmi, kteří vyjždějí k dopravním nehodám jako první.

život. **Dopravní policisté předvádí svoji techniku a vybavení vozidel s důrazem, že je zbytečné pokoušet se jim ujet.** Disponují rychlými automobily a motocykly, jejich řidiči pravidelně prochází výcvikem na polygonech a snahy o ujetí téměř ve všech případech končí dopravní nehodou stíhaného. K dispozici jsou vždy brýle, simulující požití alkoholu a jiných návykových látek a každý má možnost si vyzkoušet, jak vidí a vnímá své okolí ten, který je pod vlivem. **Všichni mají možnost si na simulátoru nárazu vyzkoušet, jak bolí náraz z rychlosti 30 km/hod do pevné překážky**, na otočném simulátoru zažít důležitost zapnutých bezpečnostních pásů při převrácení vozidla, když i jeden nepřipoutaný cestující může těžce nebo smrtelně zranit ostatní členy posádky. **V roce 2024 byl program rozšířen o simulátor MOVITREN, který poskytuje Asociace autoškol ČR.** Vzhledem k jeho přínosu pořadatelé akce věří, že se s vedením Asociace AŠ domluví na účasti MOVITRENU i v dalších ročnících.

Projekt SAFETY ROAD má za sebou 14 ročníků, koná se každý rok ve třech různých městech a za tu dobu jím prošlo cca **15 tisíc účastníků**. Je velká škoda, že se v několika posledních letech přestal na přípravě a organizaci podílet BESIP.

Ústecký kraj a Policie společně

Dalším společným projektem Ústeckého kraje, dopravní Policie a původně i BESIPu je akce **DEN PRO KAMIONY**, která se pravidelně koná na odpočívce dálnice D8. **Je primárně zaměřena na řidiče kamionové a autobusové dopravy, kteří se nevěnují**

řízení a nejsou připoutáni bezpečnostním pásem. Neukáznění řidiči jsou dálniční Policií odkloněni na odpočívku čerpací stanice. Následně se podrobí kontrole dokladů řidiče i vozidla, prochází lustrací, zda například nedluží státu na pokutách či jiných poplatcích, samozřejmostí je test na alkohol. **Po projednání přestupku má řidič na výběr – buď finanční postih v odpovídající výši nebo minimální pokutu s tím, že musí absolvovat „kolečko“, které organizátoři připravili.** Vybraní řidiči si s alko a drogovými brýlemi vyzkouší, jak vnímají dopravní prostředí ti, kteří sednou za volant pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. Záchranářům předvedou, zda umí poskytnout první pomoc, jak mají ve svém vozidle vybavenou lékárníčku a hasičům, zda by uměli zvládnout začínající požár, včetně umístění povinných hasicích přístrojů.

Spolupráce s Němci

Třešnickou na dortu jsou dva simulátory, které v rámci přeshraniční spolupráce pravidelně poskytuje německá dálniční Policie. **Otočný simulátor i simulátor nárazu kamionu existují v Evropě pouze ve dvou soupravách a pořadatelé Dne pro kamiony si velice cení, že jednou za rok a pouze na toto jediné místo, každoročně dorazí.** Význam této pravidelné preventivní akce svojí účastí podpoří a na kontrolách se podílí uniformo-



vaní příslušníci AUTOBAHN POLIZEI DRESDEN, dále pracovníci Státního odborného dozoru odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Ústeckého kraje, nepravidelně i MEJ CSPSD. Bohužel v posledním období se na přípravě a účasti nepodílí zástupce BESIP.

V roce 2024 se na D8 konal již patnáctý ročník, jubilejní desátý poctil svojí návštěvou šestinásobný vítěz RALLYE DAKAR Karel Loprais se svojí legendární TATROU. Každým rokem je zkontrolováno cca 100 řidičů, o akci je mimořádný zájem médií. Potěšitelné je i to, že tento program absolvuje řada řidičů, kteří na odpočívce zastavili.

Jak to všechno začalo

Krajské úřady byly zřízeny v roce 2000 a jedním z úkolů, které jim ukládal § 124c zákona 361/00 Sb. bylo pro-



vádět prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Začátky byly lehce rozpačité a pro nově vzniklý úřad nebylo jednoduché se tohoto úkolu zhostit. Brzy však k sobě našly cestu subjekty, které měly velice podobnou náplň, a protože vše je o lidech a jejich vstřícnosti, došlo k navázání úzké spolupráce. **Velení Krajské dopravní Policie ČR začalo s oblibou používat termín „tři pilíře prevence v silniční dopravě“ v Ústeckém kraji, na kterém se podíleli zástupci Odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Ústeckého kraje, Odboru služby dopravní Policie ČR Krajského ředitelství ÚK a krajský koordinátor BESIP.** **Jako správné se ukázalo to, že vedoucí OD+SH KÚ ÚK pověřil pracovníka, který bude mít mimo jiné ve své gesci problematiku BESIP a vždy měl velice šťastnou ruku.** Mimo průběžného financování dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích a Dopravní soutěže mladých cyklistů, v roce 2016 ve spolupráci s ÚAMK a FIA organizoval akci ETEC, tj. Evropské finále dětské dopravní soutěže, kde soupeřilo 23 družstev z celé Evropy. Celkem bylo potřeba dopravit, ubytovat, nakrmit a postarat se téměř týden o více než 300 účastníků. Nutno zdůraznit, že Ústecký kraj se této akci zhostil více než se ctí a byl oceněn nejvyšší světovou motoristickou autoritou šéfem FIA Jeanem Todtem.

půjčeném autě. Na letních pneumatikách na náledí ve vysoké rychlosti mezi Děčínem a Ústím nad Labem narazil do zdi. Srážku nepřežili tři spoluzáci z odborného učiliště, dívka si zachránila život tím, že odmítla nastoupit do auta, protože, jak se vyjádřila: kamarád za volantem „jezdí jako prase“ a ona se bojí. **Po dohodě zástupců dopravní POLICIE ČR, Ústeckého kraje a BESIP vznikl projekt SAFETY ROAD, zaměřený vyloženě na mladé začínající řidiče**, jako na nejrizikovější skupinu účastníků sil-

Své povídání průběžně aktualizují, protože každým rokem dojde v Ústeckém kraji nejméně k jedné nehodě, která má ty nejhorší následky a o které se dlouho mluví. **Často se stává, že slabší povahy ze sálu odcházejí se slzami v očích.**

Po společném úvodu je připraven další praktický program, na kterém se podílí složky IZS. Posluchači musí profesionálním záchranářům na figuríně ukázat, zda umí poskytnout první pomoc a třeba tak zachránit



Kateřina Kořárová

Osvětové akce nám moc pomáhají a je o ně zájem

O prevenci pro řidiče v Ústeckém kraji (**SAFETY ROAD A DEN PRO KAMIONY**) jsme si popovídali také s Ka-

teřinou Kořárovou z oddělení do-pravně správních agend Ústeckého kraje. **Na vlastní kůži si vyzkoušela například otočný simulátor**, v němž si zájemci na DNI PRO KAMIONY mohou zažít pocity člověka, který se s automobilem převrátí na střechu.

Jak hodnotíte obě preventivní akce?

Projekty jsem zdělila, u zrodu byla moje kolegyně a pan Pechout, **na-skočila jsem tedy do rozjetého vlaku**, ovšem celé roky jsem to sledovala a hodnotím je jednoznačně pozitivně, **má to lepší a lepší kvalitu**, oba jsou hodně chtěné a hlavně potřebné. Každý rok nám navíc, nyní se bavíme o SAFETY ROAD, vyroste nová gene-race studentů a **nikdy nic neslyší dva-krát**. Trochu je to zabrzdí v budoucím chování na silnicích, v tom, ke komu si

sednou do auta a podobně. **Kdyby to zachránilo jeden život, je to perfektní.**

A co DEN PRO KAMIONY?

Den pro kamiony je **akce určená profesionálním řidičům**, je lepší se-tkat se s krizovou situací při prevenci než na silnici. Ten otočný simulátor je hodně vystřízliví.

Jaké to na něm je? Zkoušela jste si ho?

Ano, já jsem si to vyzkoušela. U si-mulátoru osobního auta se přidržíte za střechu, ale v kamionu se není kde chytit. Je to drsné. **Další simulátor umí předvést náraz.** Jeho součás-tí je také váha, seskočí z výšky jako z kamionu a řekne jim to jakou silou dopadnou na nohy.

Toto je součástí právě DNE PRO KA-MIONY, na němž si řidiči vyzkouší také první pomoc, mají zkontrolované lékárničky, hasicí přístroje a podobně. **Na místě je vždycky také německá spolupráce.** Pro obě dvě strany je to tedy něčím zajímavé a ozvláštněné. Každý rok se navíc snažíme přijít s ně-jakým překvapením, měli jsme tam influencery, pana Lopraise a tak dále.

**DEN PRO KAMIONY 2025
19. září.**

**SAFETY ROAD 2025
16.–18. září**

Most / Teplice /
Krajský úřad Ústeckého kraje



Poděkování od Ing. Jana Růžičky:

Ústecký kraj

Ing. Jan Růžička
člen Rady Ústeckého kraje



Vážený pan
Ing. Aleš Horčíčka
Předseda
Asociace autoškol ČR, z.s.
Čajkovského 1289/1
130 00 Praha

Spisová značka: KUUK/141532/2024
Číslo jednací: KUUK/141538/2024/ODSA/Kož
UID: kuukes920a9177
Počet listů/příloh: 1/0
Vyřizuje/linka: Kateřina Kořárová/562
Datum: 09.10.2024

Vážený pane předsedo,

dovolte, abych Vám touto cestou poděkoval za sebe i celý realizační tým letošního SAFETY ROAD za poskytnutí mobilního virtuálního trenažeru MOVITREN.

SAFETY ROAD je společný projekt Ústeckého kraje, Krajského ředitelství POLICIE ČR ÚK a původně i Ministerstva dopravy BESIP, zaměřený na začínající řidiče, tj. nejrizikovější skupinu účastníků silničního provozu. V roce 2024 se v Děčíně, Litoměřicích a Lounech zúčastnilo devíti představení celkem na 700 studentů středních škol a odborných učilišť.

Tento projekt je ojedinělý v celé České republice, má mimořádný ohlas mezi mladou generací, letos se konal již 13. ročník a celkem jej navštívilo cca 12 000 účastníků.

MOVITREN velice vhodně doplnil další praktickou náplň SAFETY ROAD, jako např. simulátor nárazu, otočný simulátor, alko a drogové brýle, poskytování první pomoci, techniku dopravní POLICIE ČR, hasičů a zdravotnické záchranné služby.

Těším se na případnou další spolupráci ve snaze snížit počet dopravních nehod a jejich následků nejen mladých řidičů a ještě jednou děkuji za Vaši ochotu, vstřícnost a skvělý přístup odborné obsluhy.

S přátelským pozdravem

Ing. Jan Růžička
člen Rady Ústeckého kraje



Ústecký kraj - Krajský úřad
Velká Hradební 3118/48
400 01 Ústí nad Labem

Tel.: +420 475 657 111
epodatelna@kr-ustecky.cz
č. ú.: 882733379/0800

IČO: 70892156
DIČ: CZ70892156
ID DS: 19zbsva

www.kr-ustecky.cz

Nová podoba zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění

Dopravní nehody mladých řidičů představují v České republice dlouhodobě závažný problém. Statistiky ukazují, že tato skupina řidičů je nadreprezentována u dopravních nehod, což je způsobeno jejich nezkušeností, podceňováním rizik a nedostatky v rozhodovacích schopnostech. Nejedná se pouze o tragické dopady na životy mladých lidí a jejich rodin, ale také o značné ekonomické ztráty a zatížení zdravotního systému. V reakci na tento stav vznikl projekt „Teoretická zkouška pro žadatele o řidičské oprávnění“, jehož cílem je připravit moderní a efektivnější systém zkoušek pro budoucí řidiče. Tato iniciativa, realizovaná Univerzitou Palackého v Olomouci ve spolupráci s Asociací autoškol ČR a Ministerstvem dopravy ČR, zahrnuje experty z oblasti dopravní psychologie, autoškolství a bezpečnosti dopravy.

Hlavním cílem projektu bylo zlepšit bezpečnost silničního provozu prostřednictvím inovace zkoušky

žadatelů o řidičské oprávnění. Záměr je posunout se od tradičního testování zaměřeného na faktické znalosti pravidel k metodě, která klade důraz na schopnosti vnímat a předvídat rizikové situace. Tato změna vychází ze zkušeností jiných zemí z Evropy i celého světa. Důležitě je propojení teoretických znalostí s praktickými dovednostmi, což by mělo budoucím řidičům pomoci nejen zvládat základní dopravní situace, ale také předcházet rizikům spojeným s nepozorností nebo nedostatkem zkušeností.

Jedním z klíčových prvků nového systému teoretické zkoušky bude důraz na testování schopnosti vnímat a předvídat riziko. Uchazeči budou prostřednictvím videoklipů a simulovaných dopravních situací vystaveni scénářům, které vyžadují rychlé a správné rozhodování. Tyto klipy budou analyzovat jejich schopnost identifikovat potenciálně nebezpečné situace, jako je nepo-

zornost chodců, náhlé změny dopravního proudu nebo rizikové chování ostatních účastníků silničního provozu. Cílem je především naučit budoucí řidiče lépe vyhodnocovat situace na silnici a předcházet nehodám tím, že budou schopni efektivně reagovat na neočekávané okolnosti. Tento přístup přinese větší praktickou hodnotu zkoušky a zároveň zvýší bezpečnost všech účastníků dopravy. Mimo jiné, jsme v rámci projektu testovali i nové rozdělení znalostní části (znalostní otázky) tak, aby automaticky generovaný test obsahoval otázky ze všech definovaných tematických košů.



Univerzita Palackého
v Olomouci

ASOCIACE
AUTOŠKOL

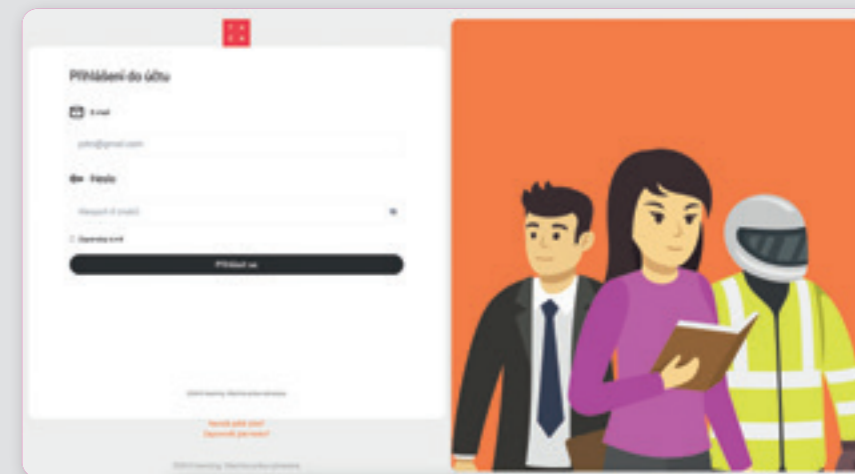


Výsledky výzkumu ukázaly, že nový model zkoušky může přispět k podstatnému snížení nehodovosti. Pilotní testování proběhlo v několika autoškolách, kde byl ověřován efekt nové zkoušky. Videoklipy zachycující realistické situace, jako je neočekávaný vstup chodců do vozovky nebo náhlé změny dopravní situace, ukázaly, že žáci lépe reagují a rychleji identifikují kritická místa.

Ministerstvo dopravy ČR hraje klíčovou roli při implementaci nového systému teoretických zkoušek. Zajišťuje legislativní rámec, který je nezbytný pro zavedení inovací do praxe, a koordinuje spolupráci mezi autoškolami, odborníky a dalšími zainteresovanými subjekty. Kromě



toho se podílí na osvětových kampaních, jejichž cílem je informovat veřejnost o změnách a výhodách nového systému. Průběžně monitoruje účinnost zavedených opatření a na základě získaných dat navrhuje další kroky pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu.



Implementace změn by měla probíhat postupně v nadcházejících letech. Nejprve proběhnou legislativní úpravy a pilotní ověření ve vybraných regionech. Tyto pilotní projekty pomohou doladit detaily a identifikovat

generovat jednotlivé unikátní testy z dostatečně velkého zásobníku klipů.

Implementace nového systému přinese výrazné zlepšení v oblasti dopravní bezpečnosti. Mladí řidiči budou lépe připraveni na reálné dopravní situace, což povede ke snížení počtu nehod a jejich závažnosti. Z dlouhodobého hlediska lze očekávat i pozitivní ekonomické dopady, neboť snížení nehodovosti přinese úsporu nákladů v celospolečenském rozměru.

Podrobnější informace o připravovaných změnách se dozvíte na nadcházející konferenci Ministerstva dopravy Budoucnost vzdělávání řidičů 2025, která se uskuteční 15. 4. 2025 v O2 Universum v Praze.

Matúš Šucha
Univerzita Palackého v Olomouci
(Autoškola Šucha)

Jiří Novotný
Asociace autoškol České republiky
(Autoškola Novotný)



Tento projekt je spolufinancován se státní podporou Technologické agentury ČR v rámci Programu Doprava 2020+, CK03000009 „Teoretická zkouška pro žadatele o řidičské oprávnění včetně posouzení schopnosti vnímat a předvídat riziko“

Telmax

O nový trenažér AT-227 je velký zájem

Firma Telmax zahájila v létě 2024 prodej inovovaného modelu AT-227, kde byla řada mechanických dílů přepracována a vylepšena. Zvýšen byl rovněž výkon vestavěného počítače. Inovovaný model AT-227 může být vybaven jednak původním softwarem Klasik, ale hlavně novým softwarem Virtual s moderní grafikou. Připojení k Wi-Fi umožňuje aktualizovat software. Zeptali jsme se pana Libora Pavla, vedoucího vývoje a prodeje autotrenažerů, co je u Telmaxu nového.

Pane Pavle, jaké modely nyní nabízíte?

Rozhodli jsme se sjednotit hardware kabiny trenažeru pro obě verze simulačního softwaru Klasik i Virtual. Nyní nabízíme modely AT-227 Klasik a AT-227 Virtual, které mají stejnou kabinu i počítačový hardware a liší se jen softwarem.

Jak autoškoly přijímají nový software Virtual?

Starší model AT-217 se v posledních letech prodával stále velmi dobře. Na druhé straně jsme identifikovali očekávání zákazníků, že konečně přineseme nějakou inovaci, něco nového. **Interně jsme diskutovali, zda investovat do vývoje nového autotrenažeru, zejména do vývoje nového softwaru.** Takováto investice totiž představuje finanční náklad v řádu milionů korun a potenciál prodeje autotrenažerů je limitovaný. **Dnes vidíme, že jsme se rozhodli správně. Nový software Virtual byl přijat velmi dobře.**

V jaké fázi vývoje Virtual se nyní nacházíte?

V přípravě výukových scén jsem se

dostali poměrně daleko a naprogramovali jsem pokročilé scény jako například nácvik jízdy po kruhovém objezdu, nácvik nájezdu na dálnici, jízda s tramvají, křižovatky ve městě a podobně. Tyto scény však ve výuce využijí jen talentovaní žáci. Všichni žáci ale projdou základními lekcemi. To nám ukázalo, že se musíme soustředit především na perfektní ovládnání a reakci vozidla a zpracování základních scén.

Přihlédli jsme k názorům zákazníků a jejich zkušenostem z provozu a podstatně zlepšili funkci spojky, reakci na plyn a výrazně jsme zlepšili reakci vozidla na volant. Fyzikální model máme nyní odzkoušen a věříme, že teď už je reakce na ovládnání vozidla perfektní.

Takže vylepšujete hlavně stávající výukové moduly?

Ano. Jde nám o maximální věrohodnost. Nebyli jsme například spokojeni se simulací jízdy za deště a jízdy v noci. Na tom pracujeme nyní a zlepšení jsou viditelná. **Připravujeme aktivaci ovladače stěračů a zobrazení práce stěračů, což současná verze Virtual ani Klasik neumí.** Díky pokročilému systému sledování jízdy můžeme poměrně detailně vyhodnocovat chování žáka a nabídnout detailní informace o jeho pokroku ve výuce.

Jaké nové výukové moduly můžeme ještě očekávat?

Myslíme si, že stávající rozsah výukových modulů je pro základní výuku více než postačující. Kromě scénářů, kde je žák veden po předem připravené trase, nabídneme ještě tzv. volnou jízdu po venkově a možná i ve městě. **Nabídku výukových modulů završí tzv. rizikové scény. Tedy scény s bezpečnostními situacemi, se kterými se žák může v praxi setkat a které si bude moci bezpečně nacvičit.** Připravované výukové situace budou reflektovat problematiku tzv. Nových otázek.

Přináší trenažér nějaké unikátní výhody?

Kromě základních výukových scén autoškoly oceňují především ty scény, kde si žák může nacvičit dovednosti nedostupné v místě výuky. Jde například o nájezd a jízdu po dálnici, jízdu v provozu s tramvají nebo kruhové objezdy. **Pokročilí žáci si mohou vyzkoušet jízdu za ztížených světelných nebo povětrnostních podmínek.** A do budoucna si hodně slibujeme od využití rizikových situací.

Jak se nový AT-227 prodává?

Velmi dobře. Po představení nového softwaru Virtual jsme zavaleni objednávkami. Naše výrobní kapacita je nyní zcela vyčerpána a dodací termín se nám prodlužuje na 3–4 měsíce od objednání. **Rádi bychom v tomto směru podnikli kroky na zlepšení situace, pokud uvidíme, že jde o dlouhodobější zvýšený zájem.** Limitování jsme ale i dodávkami dílů ze Škody a.s., ke kterým nemáme žádnou alternativu.

Budou k dispozici jiné jazykové mutace?

Do pololetí chceme dát na trh i slovenskou jazykovou mutaci. Slovensko je naším tradičním trhem. V úvahu připadá ještě verze v ukrajinštině a angličtině, ale zatím neregistrujeme dostatečný zájem, aby mělo smysl tyto verze připravovat. Uvažujeme o oslovení našich nejbližších sousedů.

Bude možné updatovat AT-217 na AT-227 Virtual s novým softwarem?

V podstatě ano. Dříve dodané modely označené AT-217 lze upgradovat za předpokladu výměny hardwaru počítače a některých dalších úprav. Cena bude ovšem poměrně vysoká. Nově dodávané modely AT-227 Klasik jsou na budoucí případný update již připraveny a bude možno je aktualizovat snadněji. Objednávky na přestavby začneme přijímat někdy po prázdninách.



Nabídněte svým studentům

bezpečné začátky praktické výuky

řízení automobilu prostřednictvím řídičského trenažeru.

Budte o krok napřed před konkurencí díky prověřenému konceptu, který je etablovaným standardem výuky v autoškolě.

Nový trenažér s moderním grafickým prostředím k otestování ve Vysokém Mýtě!

Výuka s novým řídičským trenažerem AT-227

- ✓ Praxí ověřené řešení pro výcvik žáků v autoškolě
- ✓ Simulace všech běžných dopravních situací v přepracovaných a doplněných výukových scénách
- ✓ Větší 27" monitory vtahují lépe do děje
- ✓ Moderní grafické prostředí Virtual
- ✓ Rozšiřitelnost a aktualizace softwaru přes Wi-Fi





Europäische Fahrlehrer-Assoziation e.V.
Fédération Européenne Des Auto-Écoles
European Driving Schools Association
Driver Training For Life

Co se v posledních čtyřech měsících dělo v Evropské asociaci autoškol (EFA)? To se dočtete v níže uvedených řádcích. Největší události jsou shrnuty přehledně po jednotlivých měsících.

Září

Představenstvo EFA v září oznámilo, že EFA a ERC obdrželi ocenění „**ISMA SILVER WINNER**“ za nejlepší video o bezpečnosti a prevenci zranění na 15. konferenci Světové zdravotnické organizace o prevenci úrazů a podpoře bezpečnosti (Safety 2024). Video „**Naučte se řídit, naučte se KPR**“ bodovalo díky svému dopadu v oblasti zdravotní péče.

Akce v tramvaji

Zvláštní vyslanec generálního tajemníka OSN pro bezpečnost silničního provozu, Jean Todt, zapojil EFA

do zahájení nové kampaně pro bezpečnost silničního provozu v Miláně. 2. září ve spolupráci s JCDcaux v Miláně zorganizoval 2. září v Miláně ve spolupráci s JCDcaux celosvětovou kampaň OSN **#MakeASafetyStatement**. Zahajovací akce se zúčastnili Giuseppe Sala, starosta Milána, a Matteo Salvini, místopředseda Rady ministrů a ministr infrastruktury a dopravy Itálie. Část akce proběhla netradičně v tramvaji, kde řečníci popsali své angažmá v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

FitDrive

17. a 18. září se EFA v německém

Mnichově zúčastnila druhého konferenčního dne **7. zasedání konsorcia projektu FitDrive**.

Samořiditelná vozidla

S rostoucím nasazením automatizovaných vozidel se očekává, že přinesou změnu schémat v dopravě. Ve městech přechod od současného stavu interakcí mezi uživateli – kde převládají interakce mezi lidmi – k situacím, kdy lidé budou interagovat s více či méně automatizovanými vozidly. To by mohlo v podstatě veškeré interakce mezi všemi účastníky silničního provozu, což bude znamenat ještě velké množství příprav a práce.

Chytrý přechod

California Innovation Group zahájila nový projekt na záchranu životů zvýšením bezpečnosti chodců. Tomu má přispět také chytrý přechod pro chodce vybavený umělou inteligencí.

národní přítomností. Pozvání přijalo mnoho zahraničních hostů: Jen Petter Wigum (Nord University), Raul Viladrich (FAC), Kay Schulte (ETG CIECA), Manuel Picardi (EFA), Jasper Tammeling (TAG CIECA), Javier Galindo (EAG CIECA).

Pod názvem „**Mise nula úmrtí na silnicích**“ na sebe navázala řada panelů, které vyzdvihly důležité výsledky dosažené v posledních letech, pokud jde o snížení počtu dopravních nehod. **Portugalsko se řídí cíli stanovenými Evropskou unií o snížení počtu úmrtí na silnicích o 50 procent do roku 2030.**

Školení v Nairobi

Ve dnech 8. až 9. října se delegace EFA zúčastnila mezinárodního semináře pořádaného Globálním partnerstvím pro bezpečnost silničního provozu (GRSP) pro Mezinárodní červený kříž a Mezinárodní červený půlměsíc v Nairobi v Keni.

Ve dnech 6. a 7. října navštívila delegace EFA několik místních autoškol, aby lépe porozuměla tomu, jak funguje systém řídičských průkazů na motocykly.

Delegace EFA navštívila čtyři autoškoly a dozvěděla se více o systému a jeho nedostatcích. „**Viděli jsme mnoho mladých lidí, kteří se o výuku zajímali, a dobře připravené učitele. Hlavním problémem zůstává, že je poskytována pouze teoretická výuka, jejíž součástí je závěrečná zkouška. Praktická zkouška je poměrně triviální a koná se v uzavřeném dvoře. Vzhledem k úrovni vozidel a silnic by bylo vhodné integrovat praktickou výuku řidičů,**“ uvádí vedoucí pracovní skupiny EFA pro výcvik jednostopých vozidel **Jiří Novotný**.

V Keni je zapotřebí zlepšit výcvik motoristů a profesionalizovat školení samotných instruktorů, kteří zde neabsolvují profesionální školící kurz.

Listopad

Fatální dopravní nehody? Může za ně únava

13. listopadu Evropská rada bezpečnosti dopravy (ETSC) uspořádala **webinář, jehož cílem bylo upozornit na rizika spojená s únavou při řízení, kterým se věnuje projekt FITDrive**. Jednání zahájil prezident AIPSS Carlo Polidori, který popsal nejnovější pokrok dosažený projektem **FITDrive** a také svou ambici vytvořit mezinárodní standard pro měření únavy.

Většina systémů, které se v současné době používají ve vozidlech k rozpoznání stavu únavy řidiče, není kodifikována v uznávaném mezinárodním systému, často jsou založeny na omezených výzkumných studiích výrobců automobilů. Podle nejnovějších statistik o dopravních nehodách a současných potížích v evropských zemích v evropských zemích při snižování počtu úmrtí na silnicích o 50 procent do roku 2030.

Únava jako hlavní příčina fatálních nehod

EFA ve spolupráci s dalšími organizacemi vydala obsáhlou zprávu

o tom jak biologické procesy ovlivňují řidiče. Hlavní příčinou dopravních nehod podle ní je neadekvátní psychofyzická kondice. **Téměř 20 procent dopravních nehod s dramatickými následky je způsobeno psychickou únavou.** Vyšetřování časných příznaků únavy je tak klíčové pro vývoj nástrojů schopných předem rozpoznat nástup epizod únavy. To je nesmírně důležité pro profesionální řidiče, kteří řídí po delší dobu.

Evropské projekty silniční bezpečnosti

Dne 14. listopadu uspořádala Evropská komise **slavnostní předání cen** nejlepším evropským projektům v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Bylo pokryto 5 témat: městské oblasti, vzdělávání, technologie a inovace, motocykly, chodci a cyklisté.

Vítězem v městské sekci se stal „projekt 30“ města Boloňa (nedávno představený na akci EFA-ERSC v Miláně 25. října), který představila radní města Valentina Orioli.

V sekci Vzdělávání zvítězil projekt „Learn“ od ETSC.

V sekci motocyklů zvítězil projekt „Speciální dopravní značení v zátáčce“ od společnosti KfV.

V sekci pro chodce a cyklisty zvítězil projekt „Alternativní strategie mobility“ společnosti Axencia Galega de Infrastruturas.

V sekci Technologie a inovace zvítězilo „Semafor budoucnosti“ z Centra pro řízení dopravy Bavorsko.



E-koloběžky od 16 let

ETSC doporučuje, aby národní vlády stanovily **minimální věk pro jezdce na e-koloběžkách na 16 let**, zároveň kladou důraz na povinnost použití helmy, či na zákaz jízdy po konzumaci alkoholu, drog a spolujízdy.

Říjen

Školení v Nairobi s českou stopou

Enrique Lorca je znovuzvolen prezidentem EFA a to 25. října 2024 v milánské Obchodní komoře během obvyklého zasedání EFA. Nové období panu prezidentovi poběží tři roky. **Lorca následně potvrdil svůj tým a jmenoval Manuela Picardiho a Stefana Ebnera viceprezidenty.** Manuel Picardi je zároveň potvrzen ve funkci generálního tajemníka EFA.

18. kongres v Taviře

V říjnu se také konal **18 kongres Portugalské asociace autoškol (ANIECA)** v portugalské Taviře. I letos se akce těšila hojně návštěvnosti portugalských autoškol. Vzhledem k tomu, že se každý rok představují důležité inovace, které ovlivňují evropská rozhodnutí, byl letošní ročník charakterizován stále větší mezi-

nizací **Unasca**. Šlo o důležitou událost s vysokou účastí ačkoli se právě konala také národní stávka v dopravě. Bilancovalo se o prvním roce

mandátu národního tajemníka autoškol Unasca, pana Alfreda Boenziho. Přítomní se shodli na jeho pozitivním působením a vytyčili si další cíle.

Prosinec

Stěžejní prosincové téma:

Spolupráce asociací

13. prosince se v Italské Bologni konalo **30. výročí Italské resuscitační rady (IRC)**. EFA byla přizvána k účasti a popsala probíhající spolupráci mezi asociacemi resuscitací a autoškolami. IRC je italským členem Evropské rady resuscitačních lékařů (ERC), se kterou EFA od roku 2022 spolupracuje na projektu „**Naučte se řídit, naučte se KPR**“.

Národní rada autoškol v Itálii

25. listopadu hostila Neapol **Národní radu autoškol organizovanou orga-**



European Transport Safety Council



Na ceně nezáleží

Orientovali jste se při nákupu helmy na kolo podle ceny? Pak pozor. Nové výzkumy ukazují, že na ceně vůbec nemusí záležet. Jak tedy poznat tu, která hlavu stoprocentně ochrání? Výzkumníci z Imperial College London vyvinuly nový systém známý jako Hiper. Ten poskytuje jednoduché hodnocení 0 až 5 pro posouzení ochrany nabízené různými přilbami.

Výzkum financovaný The Road Safety Trust zahrnoval testování 30 nejoblíbenějších přileb pro dospělé ve Velké Británii. Studie překvapivě nenašla žádnou přímou souvislost mezi cenou přilby a úrovní její ochrany.

Například helma za 40 liber (asi 1200 korun) fungovala stejně dobře jako model za 130 liber (asi 3900 korun). Hiper bere v úvahu přímý náraz i rotační síly způsobující vážná poranění mozku. „Doposud existovaly omezené informace o tom, jak dobře mohou cyklisté očekávat, že je jejich helma ochrání při nárazu hlavy. Naše nová hodnocení poskytují spotřebitelům objektivní data podložená důkazy, která podpoří jejich nákupní rozhodnutí,“ říká Claire Baker, hlavní autorka studie.

Španělsko s nulovou tolerancí

Španělská vláda potvrdila, že letos sníží limit alkoholu v krvi pro všechny řidiče na 0,2 g/l. Nová hranice staví Španělsko na stejnou úroveň jako Norsko a Švédsko, dvě z nejbezpečnějších zemí v Evropě z hlediska bezpečnosti silničního provozu. Současný obecný limit ve Španělsku je 0,5 g/l, s nižším limitem 0,3 g/l pro profesionální a začínající řidiče, přičemž mladší 18 let podléhají nulovému limitu.

Čerství řidiči s nižší rychlostí

Polská vláda zvažuje zkušební dobu pro nově řidiče. Během ní se nerozjedou rychleji, než 100 kilometrovou rychlostí na dálnicích a 80 kilometrovou na venkovských silnicích. Navrhovaná reforma je součástí balíčku, který by umožnil začít řídit i sedmnáctiletým, pokud je doprovází zkušený řidič.

Vláda také navrhuje přísnější tresty pro řidiče pod vlivem alkoholu, osoby přistižené při řízení po odebrání řidičského průkazu a také změny v systému trestných bodů.



Třicítkou za lepší životní prostředí i za bezpečnost

Evropská komise zdůraznila důležitost omezení rychlosti na 30 km/h pro snížení počtu zranění a úmrtí na silnicích a zároveň snížení znečištění. „Komise uznává, že rychlost je hlavním faktorem úmrtí na silnicích a vážných zranění zejména v městských

oblastech, kde zranitelní účastníci silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté nebo uživatelé elektronických skútrů, představují 70% úmrtí. Nedávný výzkum dopadu omezení rychlosti na 30 km/h v celém městě ve 40 evropských městech ukazuje na významné výhody. V průměru tyto rychlostní limity vedly k 23%, 37% a 38% snížení počtu dopravních nehod, úmrtí a zranění,“ říká Adina Văleanová, členka Evropského parlamentu.

Příklad z Walesu ukazuje, že během tří měsíců od dubna do června 2024 pokles počet fatálních zranění na silnicích přibližně o čtvrtinu ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku díky snížení rychlostních limitů na 30 kilometrů v hodině. Zároveň došlo ke zlepšení životního prostředí ve sledovaných oblastech.

Čím vyšší vozidlo, tím horší nehody

Čím rychleji se vozidlo při střetu s chodcem pohybuje, tím je pravděpodobnější, že způsobí vážná zranění, to je známá věc. Nyní se také ukazuje, že roli hraje také výška vozidla. Vyšší vozidla zvyšují riziko vyšší rychlosti nárazu, což ukazuje nový výzkum pojišťovacího institutu pro bezpečnost silnic založený na údajích o nehodách v USA.



Autoškola 2025

Moderní učebnice a testové otázky

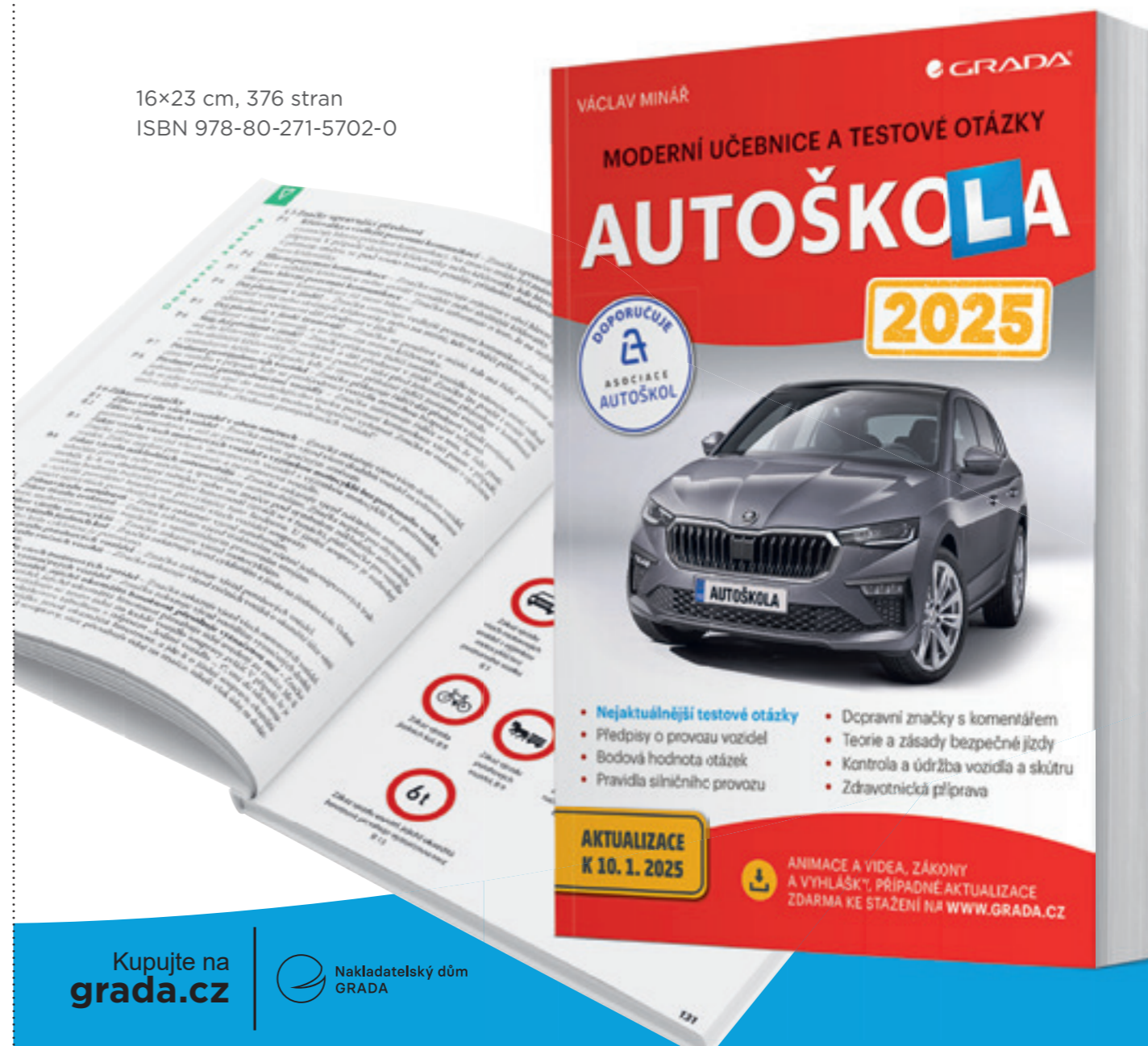
Václav Minář

Velmi přehledná a bohatě ilustrovaná učebnice je určena pro žáky autoškol, kteří potřebují znát pravidla provozu na silničních komunikacích, otestovat své znalosti prostřednictvím zkušebních testových otázek, včetně videootázek. Ty lze pomocí QR kódů spustit i v tištěné verzi.

Kapitoly knihy jsou členěné podle předmětů v autoškole. Snadnou navigací pomocí hmatníků najdete rychle téma, které vás zajímá – příklady křižovatek včetně vysvětlení, dopravní značky i předpisy, informace o ovládání a údržbě vozidla, o bezpečné jízdě i zdravotnické přípravě.

Obsah publikace je aktualizovaný k 10. 1. 2025. Nové, průběžně vydávané testové otázky jsou ke stažení na www.grada.cz, na stránce této knihy v sekci „Ke stažení“.

16×23 cm, 376 stran
ISBN 978-80-271-5702-0



Rozhovor o profesionálních aditivech METABOND pro autoškoly



Na Valné hromadě Asociace autoškol ČR (AAČR) dne 21. listopadu 2024 v hotelu Svatka vzbudila problematika aditivace velký zájem.

O výhody profesionálních aditiv METABOND se zajímal i spolumajitel autoškoly a člen AAČR Radek Šetka, který vedl rozhovor s odborníkem na aditiva Janem Hollerem.

V autoškolách je velká položka rozpočtu palivo. Dokáže METABOND opravdu uspořit palivo? Na čem ušetříme?

Dobrá otázka! METABOND dokáže nejen snížit spotřebu paliva, ale také ušetřit náklady na jeho pořízení. Víme, že kvalita paliv na trhu není vždy ideální. Přidávání biosložek do benzínu i nafty vede mnoho majitelů moderních aut k tankování prémiového paliva, které může být až o 5 Kč na litr dražší. Vyšší cena je však často vnímána jako menší zlo oproti možným nákladným opravám motoru.

Pokud je auto pro nás nezbytné k živobytí, investice do kvalitnějšího paliva se zdá být logickým krokem.

Jaké jsou problémy s naftou?

Běžná nafta je obecně „suchá“ a má cetanové číslo 51, zatímco prémiová dosahuje hodnot 53 až 54. Biosložky v palivu způsobují jeho rychlejší degradaci, což může negativně ovlivnit chod motoru. Řešení? Vytvořit si vlastní prémiovou naftu!

Čepro nabízí ve své síti naftu bez biosložky, kterou lze vylepšit přidáním METABOND MEGASEL. Za přibližně 1 Kč na litr získáme palivo s o 8 % vyšším cetanovým číslem, lepšími mazacími vlastnostmi a čistícími složkami. Takto upravené palivo účinně chrání vstřikovače a čerpadlo, zvyšuje výhřevnost a pomáhá motoru pracovat efektivněji a s menším opotřebením. To je obzvláště důležité v městském provozu, kde dochází k častému zastavování a rozjíždění. Lepší spalování navíc přispívá k delší životnosti filtru pevných částic.

Co benzín?

Benzín lze vylepšit pomocí METABOND MEGALENE. Zvýšení oktánového čísla je sice pouze o bezpečnou mez přibližně 2 %, ale i to pomáhá optimalizovat spalování a chránit motor. METABOND MEGALENE také řeší problémy spojené s benzínem E10 – díky němu se i běžná 95 oktánová verze stává bezpečnou jak pro moderní, tak pro starší motory.

Pokud však plánujete odstavit moto-

cykl na zimu, doporučujeme tankovat alespoň benzín 98 v kombinaci s METABOND MEGALENE, což zajistí delší životnost paliva a ochranu motoru před usazeninami.

Přísnější měření emisí – je důvod k obavám? Od ledna se v médiích často mluví o zpřísnění emisních kontrol. Je ale skutečně čeho se bát?

Statistiky ukazují, že loni neprošlo emisním testem 3,3 % čtyřletých vozidel. U aut, která se často pohybují v městském provozu a používají nekvalitní palivo, je tento problém poměrně běžný.

Řešením může být METABOND DETOX – inovativní přípravek, který čistí spalovací prostor, vstřikovače, ventily, EGR ventil, turbo i filtr pevných částic. Lze ho použít jako prevenci, při koupi ojetého vozu s „líným“ motorem nebo v případě, že auto neprojde emisní kontrolou.

Zanesení usazeninami je častý problém zejména benzínových přímovstřikových motorů typu FSI a GDI. Pravidelná péče o palivový a spalovací systém proto může výrazně přispět k delší životnosti motoru a snížení emisí.

Na co si dát pozor při provozu „městských“ aut?

Emise, usazeniny a nekvalitní paliva jsme již probrali. Teď si položíme další důležitou otázku: Kdy dochází k největšímu opotřebení motoru?

Ti, kteří viděli mou ukázkou testu oleje na frikčním stroji, už znají odpověď – nejkritičtější je studený start. V tomto okamžiku je olej steklý, nemá optimální viskozitu a několik vteřin není zajištěno ideální mazání, což výrazně zvyšuje opotřebení motoru.

I tento problém však umíme vyřešit! Naše přísady do olejů s nanočásticemi vytvářejí ochrannou vrstvu na povrchu třecích ploch, čímž minimalizují jejich opotřebení. Podle testů VŠCHT, které jsou dostupné na našich stránkách, dokážou prodloužit životnost motoru až trojnásobně.

V naší autoškolě se nám aditiva do oleje METABOND skvěle osvědčila – například u VW Golf, který používáme k výcviku. Jak ale tato nano-technologie vlastně funguje?

Produkty METABOND SPIRIT, PRO, TRUCK a 4T jsou multispektrální aditiva do oleje, která pracují na třech úrovních:

1. Zlepšení olejového filmu – Každý olej, i ten nejlepší, vytváří na povrchu třecích ploch pouze tenkou ochrannou vrstvu. METABOND ji obohacuje o další lubrikační složky, čímž výrazně snižuje tření.

2. Nano-keramická ochrana – Na povrchu třecích ploch se vytváří extrémně hladká a odolná nano-keramická vrstva, která chrání motor nejen před opotřebením, ale i v případě

nedostatečného mazání způsobeného poruchou nebo extrémními podmínkami.

3. Ochrana oleje před degradací – Moderní motory vyžadují dokonale čistý olej. Proto METABOND obsahuje nejnovější olejové kondicionéry, které zpomalují jeho stárnutí a zajišťují dlouhodobě lepší ochranu motoru. Díky této technologii dokážeme výrazně prodloužit životnost motoru a zajistit jeho hladký a spolehlivý chod i při náročném provozu.

Pomáhá Metabond i při provozu nákladních vozidel a autobusů?

Ano, Metabond pomáhá i nákladním vozidlům a autobusům. Metabond Truck do oleje pro nákladní vozidla a autobusy, které snižuje tření, chrá-

ní motor a prodlužuje jeho životnost. Metabond Megasel využívají nákladní vozy a autobusy stejně jako osobní vozidla. Metabond DPFCC podporuje regeneraci filtrů pevných částic a Metabond CL čistí motor a převodovku.

Snižuje nám Metabond opotřebením také u motocyklů, které jsou zvláště při výcviku a cvičení ve velkém zatížení?

Ano, Metabond pomáhá i motocyklům. Metabond 4T výrazně snižuje tření a zlepšuje mazací schopnost motorového oleje.

Poslední otázka je za všechny členy asociace. Kde METABOND koupíme?

Na webu metabond.cz, navíc pro Vás stále máme slevový kód: AACR.



Aditiva Metabond jsou unikátní přípravky využívající nanotechnologii k dosažení velmi vysokého výkonu za dobrou cenu.



Metabond Česká republika
www.metabondcz.com

+420 739 026 669
jan.holler@metabondcz.com



Asociace autoškol ČR pořizuje ze svých akcí již několik let i zajímavé obrazové materiály. Podívejte se na našem YOUTUBE kanálu na vše zajímavé z posledního období.



VALNÁ HROMADA AAČR 2024

Asociace Autoškol ČR
52 odběratelů

SUBSCRIBE

Valná hromada 2024, AAČR

Koncem listopadu loňského roku proběhla další **Valná hromada Asociace autoškol**, na kterou, jak už je zvykem, mimo všech registrovaných autoškol a školicích středisek dostali pozvání také zajímaví hosté a partneři.

Do prostorů **hotelu Svratka** v srdci Vysočiny se ve **čtvrtek 21. 11.** sjelo na **sto učitelů, instruktorů a majitelů škol**, aby se dozvěděli plány a novinky kolem spolku a nahlédli pod pokličku plánovaných změn a aktivit ministerstva dopravy, v neposlední řadě pak také proto, aby rozhodli o složení výkonné rady AA.

Na akci nechyběli oblíbené **prezentace produktů a služeb partnerů**, a v náročném programu ani občerstvení a oběd.

Atmosféru můžete nasát z našeho videa.

My znovu děkujeme za hojnou účast, přibývajících členskou základnu a za rok se těšíme na viděnou.



PREZENTACE TRENAŽERU TELMAX

Asociace Autoškol ČR
52 odběratelů

SUBSCRIBE

Prezentace trenážeru TELMAX (VH 2024)

Den před hlavním programem Valné hromady proběhla **prezentace přední české firmy Telmax**. Ta se zabývá vývojem informačních systémů a technologií v dopravě, v případě této prezentace svůj **nejnovější produkt** představila sekce zabývající se **řidičskými trenážery pro výcvik řízení osobního automobilu** a výuku pravidel silničního provozu.

Přítomní se v přednášce dozvěděli o novinkách jak v softwaru tak samotném přístroji, kdy obě tyto složky prošly velkou modernizací a vylepšeními, které mimo jiné čerpaly také z ohlasů na starší modely. Tento nejnovější si následně mohli libovolně vyzkoušet.

Jak to na prezentaci vypadalo se můžete podívat na našem YT.



Tyto videa a další najdete na www.youtube.com/@asociaceautoskolcr

Zajímavosti

z www.autoskolsky-ombudsman.cz

Opět vám přinášíme výběr příspěvků z poradny Autoškolského ombudsmana. Je zajímavé, že i toto se v našem oboru stále odehrává.

Provozovatel autoškol

Vážení obracím se na vás s žádostí o vydání stanoviska, jak správně řešit níže popsanou situaci v souladu se zákonem. Jsem provozovatel autoškol v Ostravě a rád bych znal Váš názor na tuto situaci.

Jde o situaci, kdy máme železniční přejezd, který je opatřen svíslými dopravními značkami A 32 b Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejový a P 6 Stůj, dej přednost v jízdě. A tady nastává rozpor, neboť kde máme správně zastavit vozidlo? Dle § 28 odst. 5, zákona č. 361/2000 Sb. „Před železničním přejezdem, u kterého je umístěna dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě!“, musí řidič zastavit vozidlo na takovém místě, odkud má náležitý rozhled na trať.“ Objevilo se však několik ojedinělých názorů z řad zástupců autoškol a některých zkušebních komisařů, že by řidič měl vždy zastavit před touto dopravní značkou (STOP a železniční kříž, umístěné na jednom sloupku), pokud ovšem nemá výhled, tak by se mělo provést tzv. dvojí zastavení, nejprve před značkou zastavit a poté si popojet na výhled. Tento výklad je podle zastánců na základě vyhlášky č. 294/2015 Sb. Příloha č. 1 provedení značky A 32 a popř A 32 b. Ptám se, jestli je tedy v tomto případě nadřazený zákon nebo vyhláška? Která právní norma má větší váhu?

Můj názor je ten že podstatné je zastavení na výhledu, tak jak praví litera zákona resp. § 28, odst.5 zákona č. 361/2000 Sb. Jak máme řešit situaci kdy zastavení před touto značkou, jak je některými zkušebními komisaři vyžadováno, bylo správné a bezpečné? Dvojí zastavení nepovažuji

za bezpečné, neboť řidič, který bude stát za námi, by mohl nabýt dojmu, že se rozjždíme a v případě druhého zastavení které nebude předpokládat, do nás narazit a případně nás posunout i do prostor kolejiště, pod jedoucí vlak. V konkrétním případě který přikládám ve fotodokumentaci, je vzdálenost značky (STOP a železniční kříž, umístěné na jednom sloupku) od kolejnice 6 m, to se rovná prostoru kdy za značku se vleze celé osobní auto, podstatné je že z pravé strany řidič nemá výhled pokud by stál před značkou, je zde ve výhledu zeleň a trafostanice, musí stát za značkou aby měl náležitý rozhled na trať.

Prosím o Vaše vyjádření k dané situaci a ideálně stanovit postup, jak správně vyřešit tuto situaci.

Veřejnost

Dobrý den, Ráda bych se zeptala, zda mohu řídit motorku 125ccm s výkonem do 11kW pokud mám A1 s kódem 79- dále pak AM1 a B

Veřejnost

Je možné udělit hodnocení jízdy při zkouškách NEPROSPĚL z důvodu dlouhého intervalu manuálního spouštění stěračů v dešti? Nechci si stěžovat, jen mně tento argument překvapil a tak by mně zajímal Váš názor.

Syn si to zopakuje, „lépe a radostněji“.

Žák autoškol

Dobrý den, dnes jsem odjel zkoušku a před jízdou jsem poprosil posádku auta (učitele, komisaře a žáka), aby se připoutali. Zmínil jsem taktéž výjimku, kterou má učitel podle § 9 odst.



3 zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu(- znění od 01. 10. 2024). Na to mi bylo komisařem doslova vyndáno, co si to vymyslím za kravinu, a co to je za blbost že to nikdy neslyšel. Zajímá mě tedy, co je na tom pravda. Můj instruktor se při jízdě nikdy nepoutal, až u zkoušky. Přitom zákon nespecifikuje, zda musí být učitel u zkoušky připoután nebo ne. Říká pouze, že instruktor být připoutaný nemusí (Povinnosti podle odstavce 1 písm. a) dále neplatí pro... učitele jízdy při výcviku...).

Žák autoškol

Dobrý den, úspěšně jsem na třetí pokus absolvovala autoškolu a dostala z autoškol papíry se kterými jsem měla jít na úřad vyřídit žádost o první řidičský průkaz. Bohužel tyto papíry jsem během stěhování ztratila, v autoškol kopie nemají, jak tuto situaci řešit? Velice děkuji za odpověď.

Autoškolský ombudsman, to je:

Pomoc žákům autoškol

informujeme žáky o jejich právech souvisejících s výcvikem v autoškol a řeší jejich stížnosti.

Mediace při řešení sporů

Vypracovává odborné právní posudky a přispívá k řešení sporů v autoškolství.

Pomoc autoškolám

Pomáhá autoškolám v uplatnění jejich práv vůči orgánům státní správy.

Legislativní podněty a vize

Shromažďujeme konkrétní podněty od autoškol na vylepšení legislativy.

NABÍDKA

ASOCIACE
AUTOŠKOL

VÝUKOVÉ PUBLIKACE PRO AUTOŠKOLY OD AAČR



Tyto publikace a mnohem více můžete zakoupit na novém e-shopu AAČR

eshop.asociaceautoskol.cz



Představujeme vám trojici výukových publikací, které jsme pro vás vytvořili a vydali ve spolupráci s nakladatelstvím Grada.

Aktualizované učebnice pro rok 2025 doplněné o **nový obsah** včetně informací o legislativních novinkách a žhavý hit **Manuál pro Mentory L17**.



Manuál pro Mentory L17

Vše o L17 přehledně a na jednom místě.

Ten nejlepší způsob, jak názorně představit a vysvětlit celý proces autoškoly L17 včetně samotné funkce Mentora.

Ideální jako **prezentace systému klientům autoškol**, pomůcka při školení Mentorů nebo dárek pro absolventy kurzů v rámci L17.

99 Kč



Minimum pro žáky autoškol skupiny B

Aktualizovaný přehledný atlas základních znalostí pro žadatele o řídičské oprávnění skupiny B, určený pro výuku v teoretických i praktických lekcích vedených učitelem autoškoly.

Součástí aktualizace jsou všechny podstatné novinky a změny v legislativě platné od ledna 2025.

159 Kč



45 zkušebních otázek z praktické údržby pro žáky autoškol skupin CDE

Vypracované otázky pro úspěšné zvládnutí závěrečné zkoušky z praktické údržby nákladních vozidel, přípojných vozidel a autobusů pohledem zkušených učitelů z Asociace autoškol.

Aktualizovaná verze pro rok 2025 s přidaným obsahem.

249 Kč



Motoškola

Minimum pro žáky autoškol skupiny AM, A1, A2, A

Vše podstatné hlavně pro začínající motorkáře realizující svůj první kurz pro získání řídičského oprávnění na motocykl.

239 Kč

ROYAL ENFIELD



BUDOUCNOST VZDĚLÁVÁNÍ ŘIDIČŮ

15. 4. 2025

BUDEME TAM!

EXKLUZIVNÍ NABÍDKA PRO REGISTROVANÉ AUTOŠKOLY

Vintage Garage Motors a.s. importér značky Royal Enfield připravila ve spolupráci s výrobcem Royal Enfield a Asociací autoškol ČR následující nabídku na model Royal Enfield Guerrilla 450 (roadster).

Zvýhodněná cena motocyklu pro autoškolky - člen AAČR:

Guerrilla SMOKE Silver	88.990 Kč (73.545 Kč bez DPH)
Guerrilla PLAYA Black	90.490 Kč (74.785 Kč bez DPH)
Guerrilla BRAVA Blue	90.990 Kč (75.198 Kč bez DPH)

K motocyklu bude možné dále dokoupit ochranný kit za cenu 4.990 Kč vč. DPH:
Ochranný rám motoru, chrániče rukou, ochrana v místě nášlapu spolujezdce.



SMOKE
SILVER



Motor

Čtyřtákní jednoválec, 452 cm³
39,5 HP při 8000 ot./min (29,44 kW)
40 Nm při 5500 ot./min
Chlazení chladicí kapalinou
Šestistupňová převodovka
Emise CO₂ 82,15 g/km
Spotřeba 3,39 l/100 km

Rozměry

Délka: 2145 mm
Výška: 1125 mm
Šířka: 833 mm
Světlá výška: 169 mm
Výška sedadla: 780 mm
Hmotnost v provozním stavu: 184 kg
Objem nádrže: 11 litrů

SKODA

Nová Škoda Scala



Již od
459 900 Kč



Benefit programu
Škoda Autoškolám

Jedinečná nabídka bez kompromisů

Ve Škoda Auto myslíme nejen na zkušené řidiče, ale i na ty, kteří za volant usednou poprvé. Dopřejte jim strávit jejich první kilometry v moderním a spolehlivém modelu **Škoda Scala**. V rámci programu **Škoda Autoškolám** je nyní v nabídce **s atraktivním cenovým zvýhodněním**. Pro více informací navštivte web skoda-auto.cz a v případě individuálních požadavků neváhejte kontaktovat některého z našich dealerů.

SKODA Autoškolám

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ vozu Škoda Scala: 5,1–5,9 l/100 km, 115–133 g/km

Ilustrativní fotografie

www.remoto.cz



Vintage Garage Motors a.s.
Strančická 45, 100 00 Praha 10
tel. +420 732 442 983, akce@royalenfieldmoto.cz

skoda-auto.cz

[/skodacz](#) [/skodacr](#) [/skodacz](#) [/skodacz](#)

NOVÉ VÝUKOVÉ MATERIÁLY PRO UČITELE AŠ

Učební materiály zaměřené na přípravu učitelů autoškol pro získání profesní způsobilosti učitele autoškoly

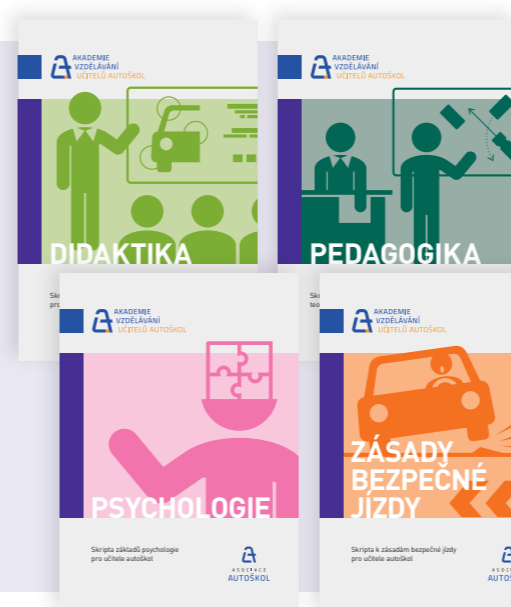


Tato výuková skripta a další materiály
objednávejte na eshop.asociaceautoskol.cz

A SOCIACE
AUTOŠKOL



NOVĚ V NABÍDCE AACR: UČEBNÍ MATERIÁLY ZAMĚŘENÉ NA PŘÍPRAVU UČITELŮ AUTOŠKOL PRO ZÍSKÁNÍ PROFESNÍ ZPŮSOBILOSTI UČITELE AUTOŠKOLY



DIDAKTIKA, PEDAGOGIKA, PSYCHOLOGIE, ZÁKLADY BEZPEČNÉ JÍZDY

Soubor skript se základy teorie daného tématu.

Učitelé autoškol mají významný vliv na rozvoj řídičských kvalit u mladých začínajících řidičů, je nutné, aby se pro získání své vlastní kvalifikace zaměřovali na široké portfolio znalostí a dovedností, které s výukou a předáváním těchto informací souvisí.

Tyto materiály pomohou nejen s utříděním základních informací, ale také poskytnou přehledný náhled do problematiky a objemu těchto zásadních témat.



CDE

Komplexní shrnutí podkladů ke zkoušce zaměřující se na ovládání a údržbu nákladních automobilů, autobusů a jejich přípojných vozidel.

B

Učebnice pro získání profesního osvědčení učitele autoškoly skupiny B. Kombinuje informace o kontrole a údržbě vozidla, zásadách bezpečné jízdy aktuální platné legislativě a základech zdravotvědy.



USMĚRNĚNÍ ČINNOSTI 2025

Aktualizovaná verze Usměrnění činnosti krajských úřadů k provádění zkoušek žadatelů k získání profesního osvědčení výuky a výcviku v autošcole.

Průvodce procesem zkoušení učitelů autoškol s kompletním výčtem zkušebních otázek.

Objednávejte na eshop.asociaceautoskol.cz

Nové výukové pomůcky z dílny Asociace autoškol ČR

Sada dopravního značení 2024



Formát A2
990 Kč (10 ks)

Formát A3
690 Kč (10 ks)

Reflexní vesty



Unisex velikost
150 Kč

40 zajímavostí z pravidel silničního provozu

Brožura 52 stran
formát 210 x 210 mm
69 Kč



Objednávejte na novém eshopu AAČR: eshop.asociaceautoskol.cz

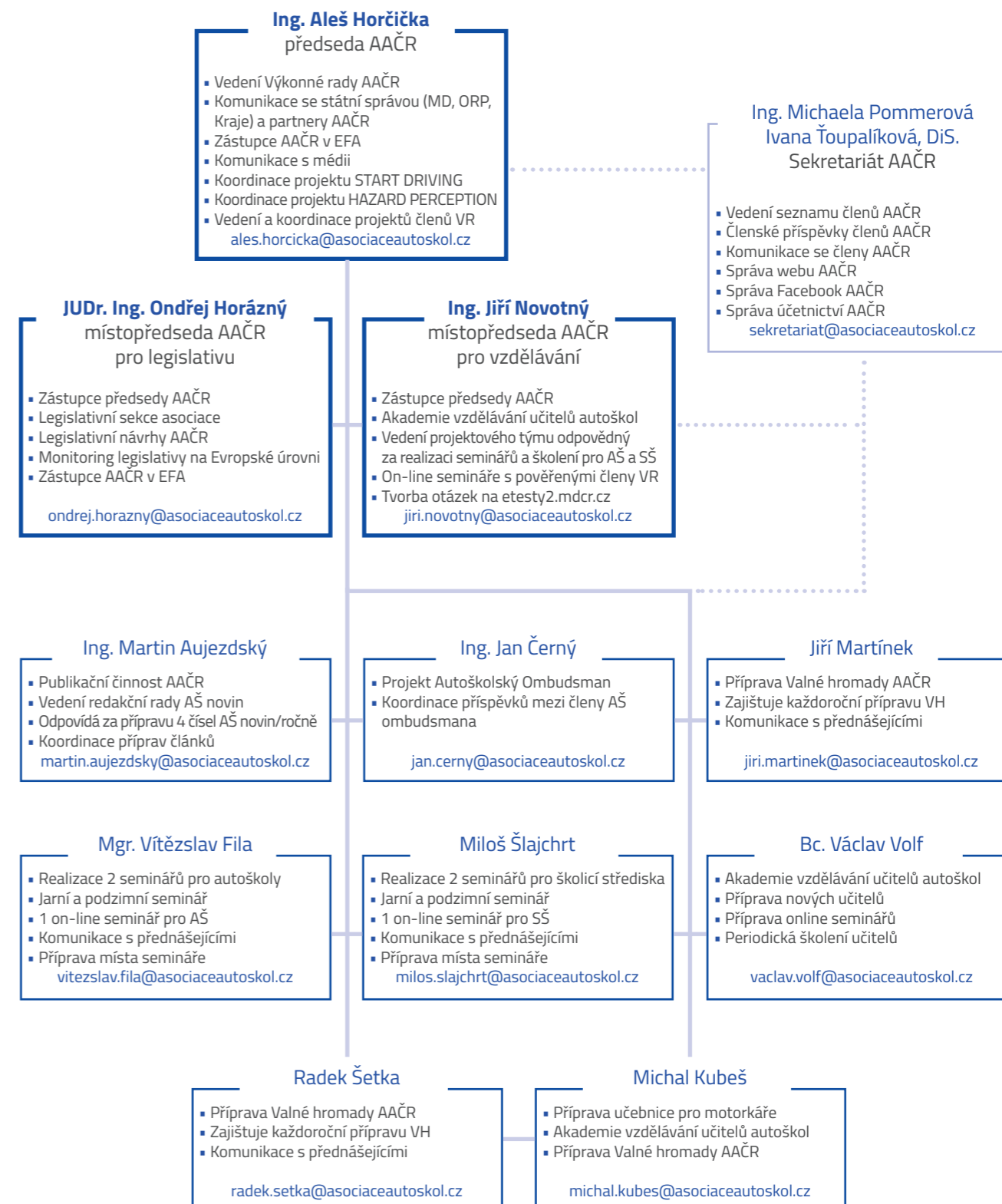
Výkonná rada AAČR

Valná hromada Asociace autoškol ČR dne 28. 1. 2021 rozhodla o novém složení Výkonné rady pro období 2021-2026. Výkonná rada se nově skládá z celkem 11 členů. Všichni čle-

nové Výkonné rady Asociace autoškol jsou majitelé a učitelé ve svých autoškolách a mají velký zájem na rozvoji celého českého vzdělávání řidičů. Vážení členové Asociace autoškol,

níže si můžete prohlédnout organizační strukturu Výkoné rady Asociace autoškol i s kontakty na jednotlivé členy včetně jejich kompetencí a úkolů. Každý člen Výkonné rady Asociace autoškol je zodpovědný za přidělené činnosti a dále se účastní všech jednání Výkonné rady AAČR.

Ing. Aleš Horčíčka



Projekty Asociace Autoškol ČR:



www.autoskolsky-ombudsman.cz



www.startdriving.cz



www.autoskolal17.cz



www.asociaceautoskol.cz



www.movitren.cz



www.noveotazky.cz

Mezinárodní spolupráce Asociace Autoškol ČR:



www.efa-eu.com

Spolupracujeme s partnery:



www.platformavize0.cz



www.skoda-auto.cz



www.gasnet.cz



Záštita ředitele služby dopravní policie projektu START DRIVING



www.scania.com



Záštita ministra dopravy projektu START DRIVING