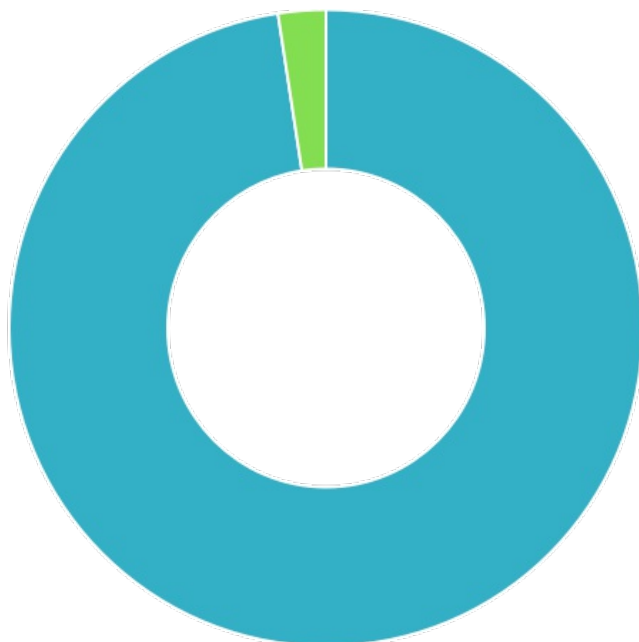


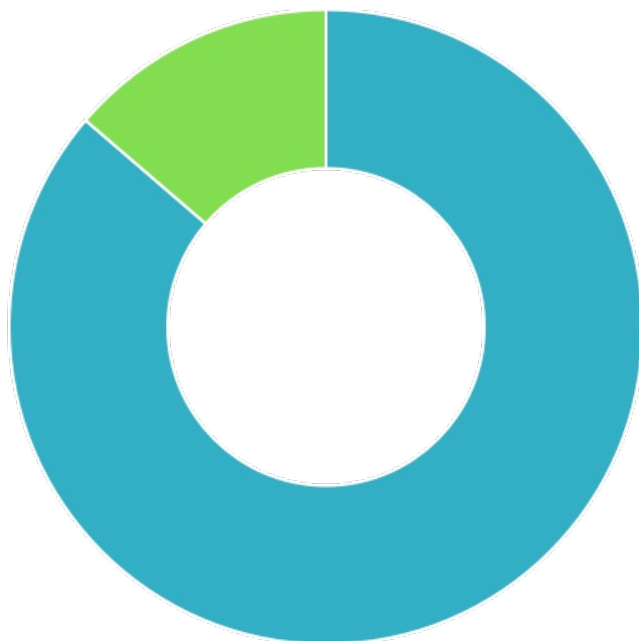
Prováděla Vaše autoškola výuku motocyklů do listopadu 2015?

	ANO	NE	Standard Deviation	Responses
All Data	121 (98%)	3 (2%)	59	124



Provádí Vaše autoškola výuku motocyklů i po listopadu 2015 podle nové právní úpravy?

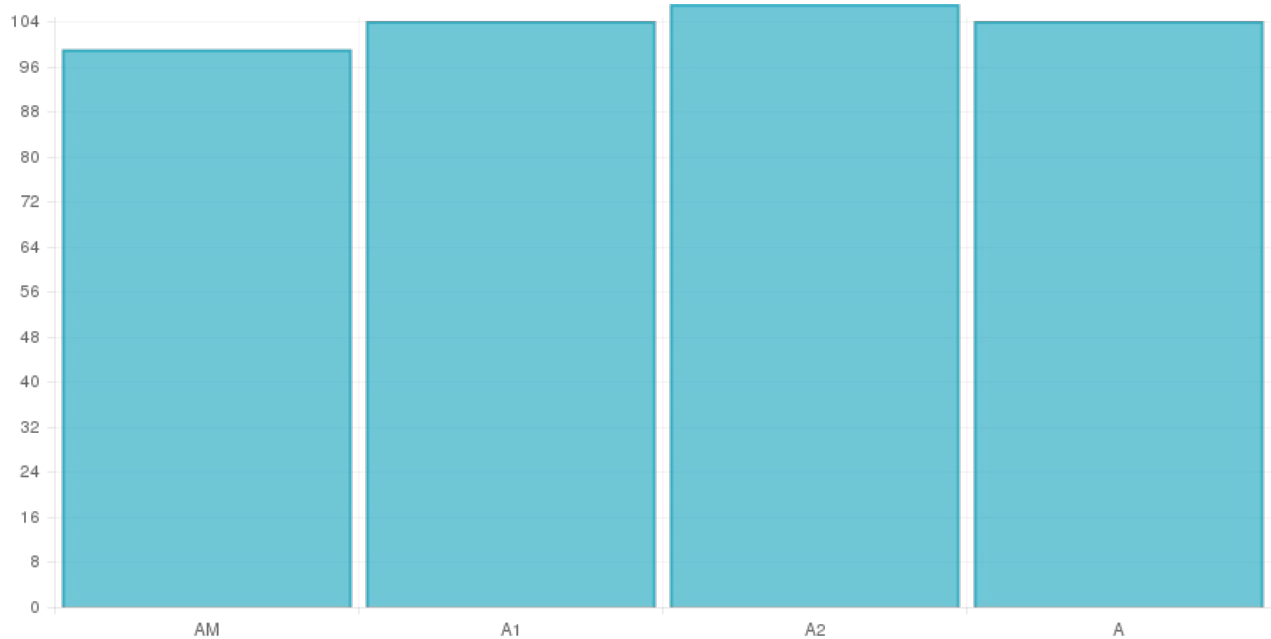
	ANO	NE	Standard Deviation	Responses
All Data	107 (86%)	17 (14%)	45	124



● ANO
 ● NE

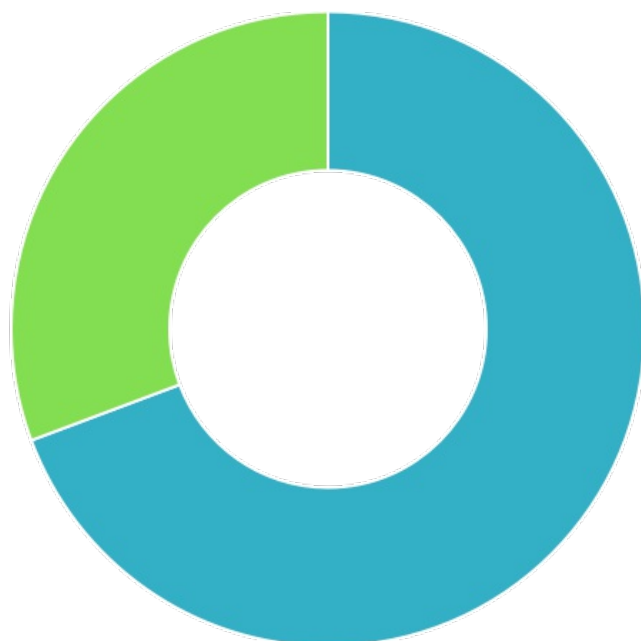
Provádíte výuku v rozsahu skupin:

	AM	A1	A2	A	Responses
All Data	99 (86%)	104 (90%)	107 (93%)	104 (90%)	115



Snížil se počet žadatelů na motocykly ve Vaší autoškole v roce 2016 oproti roku ?

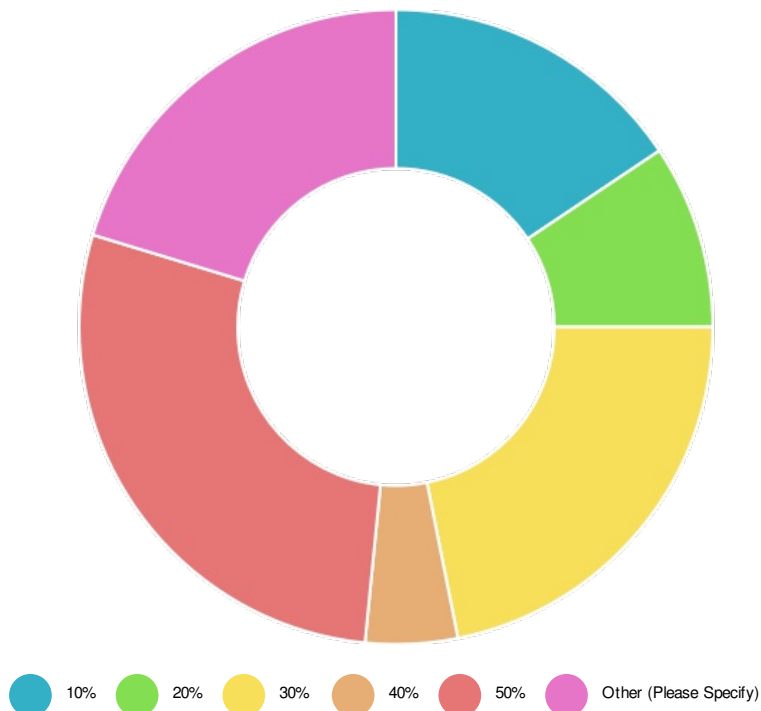
	● snížil	● zvýšil	Standard Deviation	Responses
All Data	79 (69%)	35 (31%)	22	114



● snížil ● zvýšil

Počet žadatelů se v roce 2016 oproti roku 2015 snížil asi o

	10%	20%	30%	40%	50%	Other (Please Specify)	Standard Deviation	Responses
All Data	10 (16%)	6 (9%)	14 (22%)	3 (5%)	18 (28%)	13 (20%)	5.02	64



Text Responses

100%
 90 %
 100%
 15%
 75-80%
 60%
 zhruba stejný počet 2015/2016
 100
 PŘIJÍMAL JSEM JEN NADĚJNÉ UCHAZEČE
 80%
 90 % a to jsme nyní již jediná autoškola, která učí motocykly
 70%

Počet žadatelů v roce 2015 pro všechny motocyklové skupiny byl asi:

Text Responses

30
25
45
20
20
48
25
35
17
50
30
25
60
80
20
32
25
30
35
10
60
15
40
40
40
65
70
60
60
35
30
25
25
30
50
100
40
20
12
9
45
50
15
20
68
15
12
38
40
40
20
39
50
55
68
15
20
90
40
23
45
10
10

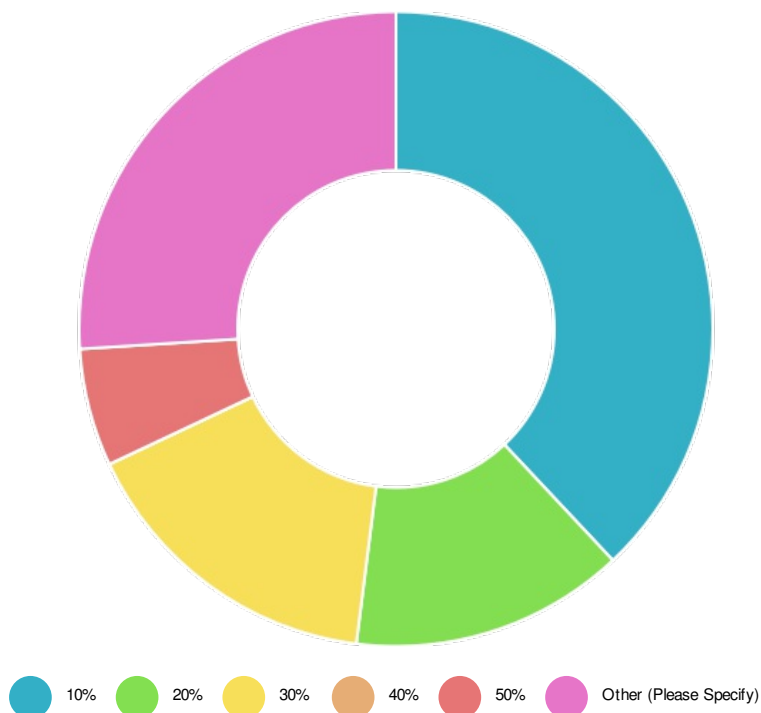
Počet žadatelů v roce 2016 pro všechny motocyklové skupiny byl asi:

Text Responses

15
0
20
10
10
35
23
25
2
50
12
0
40
69
15
6
12
15
14
6
45
10
35
20
40
50
10
0
40
20
20
20
25
20
80
35
0
8
8
28
20
3
9
36
0
3
26
20
20
2
20
41
32
36
0
16
58
20
27
45
3

Počet žadatelů se v roce 2016 oproti roku 2015 zvýšil asi o

	10%	20%	30%	40%	50%	Other (Please Specify)	Standard Deviation	Responses
All Data	19 (38%)	7 (14%)	8 (16%)	0 (0%)	3 (6%)	13 (26%)	6.26	50



Text Responses

0 %
 - 25
 rapidně klesl
 0
 nebyla zde možnost, že počet se nezměnil
 nezvýšil
 0
 nezvýšil
 nezvýšil

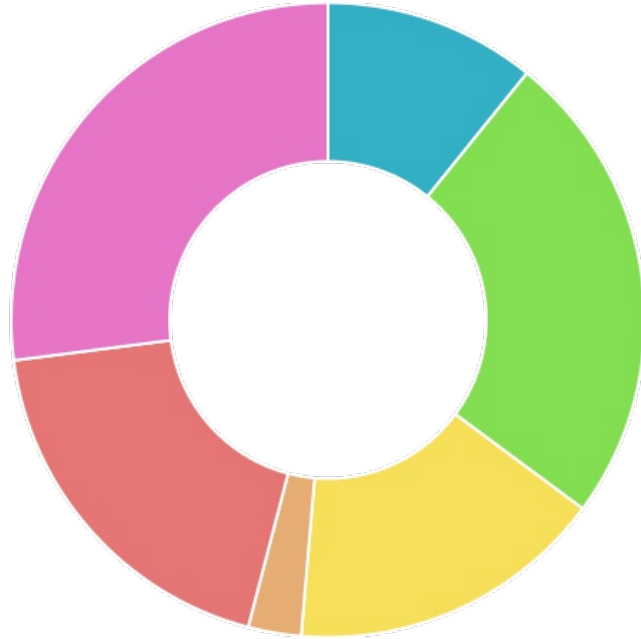
Zaznamenali jste v roce 2016 propad tržeb u výcviku motocyklů oproti roku 2015

	● Ano	● Ne	Standard Deviation	Responses
All Data	42 (44%)	54 (56%)	6	96



Tržby v roce 2016 poklesly oproti roku 2015 asi o

	10%	20%	30%	40%	50%	Other (Please Specify)	Standard Deviation	Responses
All Data	4 (11%)	9 (24%)	6 (16%)	1 (3%)	7 (19%)	10 (27%)	3.02	37

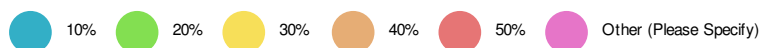
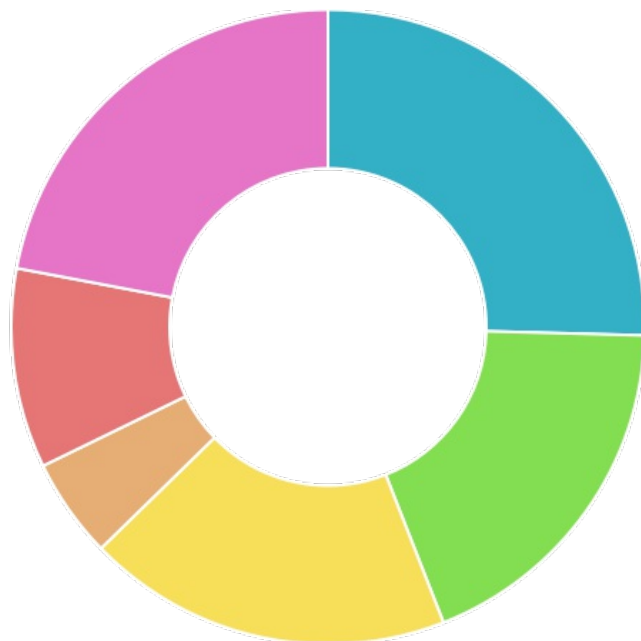


Text Responses

90%
100 %
60%
100
85%
25
60%
60
25%
100%

Tržby v roce 2016 vzrostly oproti roku 2015 asi o

	10%	20%	30%	40%	50%	Other (Please Specify)	Standard Deviation	Responses
All Data	15 (25%)	11 (19%)	11 (19%)	3 (5%)	6 (10%)	13 (22%)	4.1	59



Text Responses

0 %
0
klesly
0
nevzrostly
0
ne
nevzrostly
100%
90%
0%

Nyní se pokuste ohodnotit obtížnost jednotlivých úkonů 1. části zkoušky počtem hvězdiček podle následující stupnice: Číslice vyjadřuje počet hvězdiček od nejlehčího po nejtěžší úkon.
1 lehký 2 těžší 3 hůře zvládnutelný 4 obtížný 5 nepřiměřeně náročný

	1	2	3	4	5	Standard Deviation	Responses	Weighted Average
1.1. vedení motocyklu, postavení na stojan	54 (63%)	26 (30%)	3 (3%)	3 (3%)	0 (0%)	20.64	86	1.48 / 5
2.1. jízda pomalu 4 km/h	29 (35%)	31 (37%)	16 (19%)	3 (4%)	5 (6%)	11.67	84	2.1 / 5
2.2. otočení o 180°	35 (41%)	29 (34%)	17 (20%)	4 (5%)	1 (1%)	13.36	86	1.92 / 5
2.3. pomalý slalom	19 (22%)	37 (43%)	15 (17%)	9 (10%)	6 (7%)	10.89	86	2.37 / 5
2.4. osmička	4 (5%)	25 (29%)	21 (24%)	21 (24%)	15 (17%)	7.33	86	3.21 / 5
2.5. STOP and GO	29 (34%)	27 (31%)	24 (28%)	5 (6%)	1 (1%)	11.77	86	2.09 / 5
3.1. rychlý slalom 40 km/h	11 (13%)	20 (23%)	16 (19%)	26 (30%)	13 (15%)	5.34	86	3.12 / 5
3.2. vyhýbací manévr 50 km/h	4 (5%)	18 (21%)	16 (19%)	24 (28%)	24 (28%)	7.33	86	3.53 / 5
4.1. brzdění na přesnost 17 m	16 (19%)	24 (28%)	16 (19%)	25 (29%)	4 (5%)	7.54	85	2.73 / 5
4.2. nouzové brzdění 12 m	4 (5%)	19 (23%)	20 (24%)	23 (27%)	18 (21%)	6.62	84	3.38 / 5
								2.59 / 5

1.1. vedení motocyklu, postavení na stojan



2.1. jízda pomalu 4 km/h



2.2. otočení o 180°



2.3. pomalý slalom



2.4. osmička



2.5. STOP and GO



3.1. rychlý slalom 40 km/h



3.2. vyhýbací manévr 50 km/h



4.1. brzdění na přesnost 17 m



4.2. nouzové brzdění 12 m



Nyní se pokuste ohodnotit nebezpečnost jednotlivých úkonů 1. části zkoušky počtem hvězdiček podle stupnice: Číslice vyjadřuje počet hvězdiček od nejbezpečnějšího po nejvíce nebezpečný úkon. 1 bezpečný 2 zvládnutelný 3 zvýšené nebezpečí 4 nebezpečný 5 hazard

	1	2	3	4	5	Standard Deviation	Responses	Weighted Average
1.1. vedení motocyklu, postavení na stojan	54 (64%)	28 (33%)	1 (1%)	1 (1%)	0 (0%)	21.4	84	1.39 / 5
2.1. jízda pomalu 4 km/h	42 (49%)	32 (38%)	11 (13%)	0 (0%)	0 (0%)	17.11	85	1.64 / 5
2.2. otočení o 180°	28 (33%)	43 (51%)	13 (15%)	0 (0%)	0 (0%)	16.68	84	1.82 / 5
2.3. pomalý slalom	28 (34%)	37 (45%)	17 (20%)	1 (1%)	0 (0%)	14.6	83	1.89 / 5
2.4. osmička	11 (13%)	33 (39%)	29 (35%)	7 (8%)	4 (5%)	11.87	84	2.52 / 5
2.5. STOP and GO	40 (47%)	24 (28%)	12 (14%)	4 (5%)	5 (6%)	13.54	85	1.94 / 5
3.1. rychlý slalom 40 km/h	3 (4%)	17 (20%)	26 (31%)	20 (24%)	19 (22%)	7.62	85	3.41 / 5
3.2. vyhýbací manévr 50 km/h	1 (1%)	13 (15%)	24 (28%)	21 (25%)	26 (31%)	9.14	85	3.68 / 5
4.1. brzdění na přesnost 17 m	9 (11%)	23 (27%)	31 (36%)	14 (16%)	8 (9%)	8.79	85	2.87 / 5
4.2. nouzové brzdění 12 m	1 (1%)	15 (17%)	26 (30%)	18 (21%)	26 (30%)	9.2	86	3.62 / 5
								2.48 / 5

1.1. vedení motocyklu, postavení na stojan



2.1. jízda pomalu 4 km/h



2.2. otočení o 180°



2.3. pomalý slalom



2.4. osmička



2.5. STOP and GO



3.1. rychlý slalom 40 km/h



3.2. vyhýbací manévr 50 km/h



4.1. brzdění na přesnost 17 m

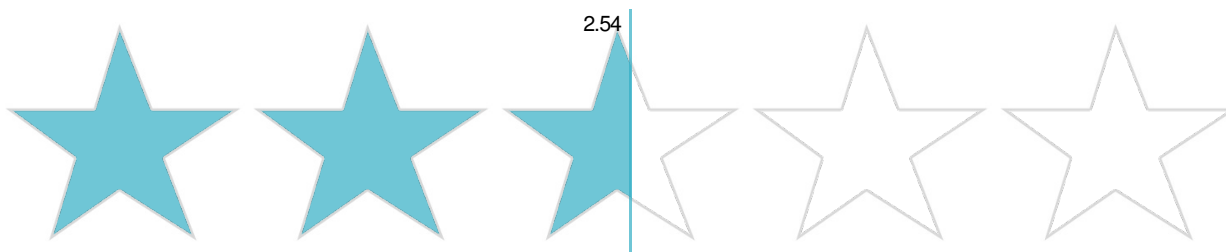


4.2. nouzové brzdění 12 m



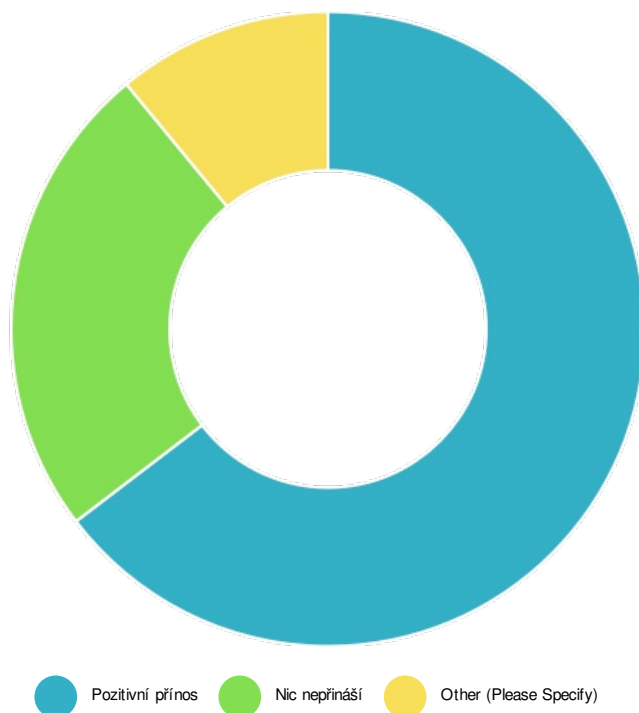
Nyní se pokuste ohodnotit obtížnost 2. část zkoušky jako celku počtem hvězdiček podle stupnice: Počet hvězdiček vyjadřuje hodnocení náročnosti od nejsnazší po nejnáročnější. 1 lehký 2 těžší 3 hůře zvládnutelný 4 obtížný 5 nepřiměřeně náročný

	1	2	3	4	5	Standard Deviation	Responses	Weighted Average
Obtížnost 2. části zkoušky	8 (11%)	36 (51%)	12 (17%)	11 (15%)	4 (6%)	11.25	71	2.54 / 5
								2.54 / 5



Způsob provádění 2. části zkoušky vnímáte jako

	● Pozitivní přínos	● Nic nepřináší	● Other (Please Specify)	Standard Deviation	Responses
All Data	53 (65%)	20 (24%)	9 (11%)	18.7	82

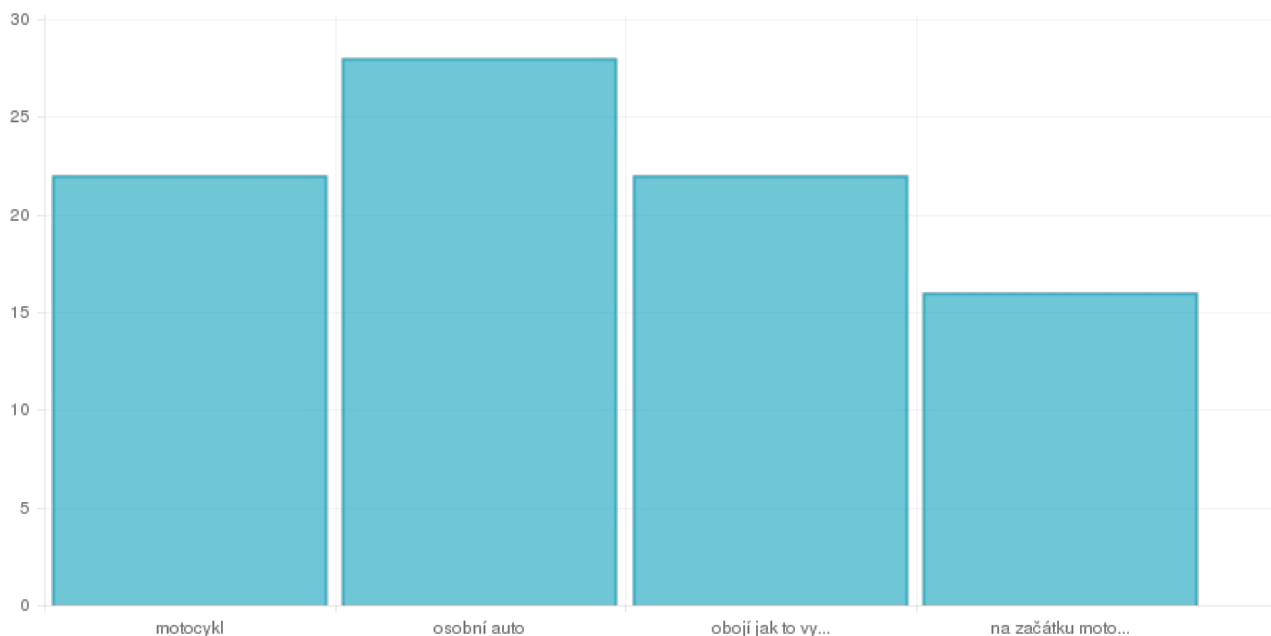


Text Responses

při úpravě rychlosti (snížení o cca 10 km/hod) ji hodnotím jako nesmírně přínosnou.
 velmi nebezpečný a zbytečný, u slabších motocyklů paradoxně snazší, než jízda ve dvou
 nemožný zásah do řízení = životu nebezpečné
 -TĚŽKÁ ZKOUŠKA, + LÉPE PŘIPRAVENÍ VÝBĚROVÍ UCHAZEČÍ, NENÍ TO PRO KAŽDÉHO
 bez možnosti zásahu zkoušejícího nebezpečný jak pro žadatele, tak pro ostatní účastníky siln. provozu

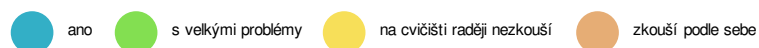
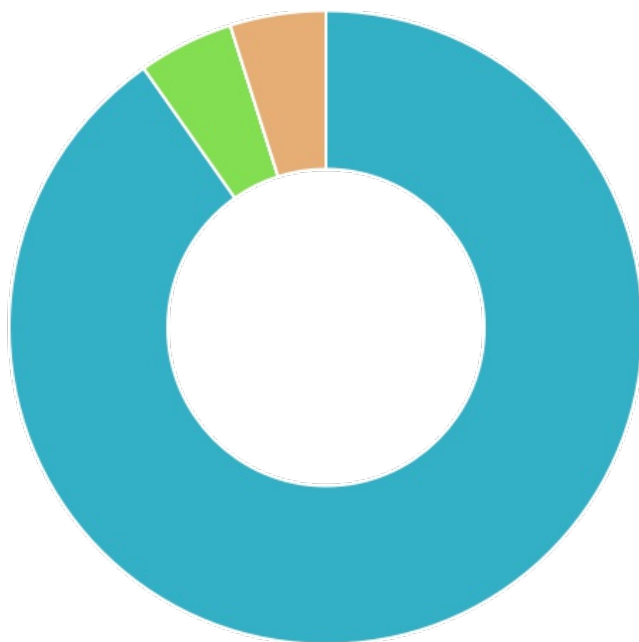
Jako doprovodné vozidlo užíváte

	motocykl	osobní auto	obojí jak to vyjde	na začátku motocykl, později auto, aby si zvykli	Responses
All Data	22 (28%)	28 (35%)	22 (28%)	16 (20%)	80



Řídí se při zkoušce zkušební komisař metodikou Ministerstva dopravy?

	ano	s velkými problémy	na cvičišti raději nezkouší	zkouší podle sebe	Standard Deviation	Responses
All Data	74 (90%)	4 (5%)	0 (0%)	4 (5%)	30.93	82



Úřad provádí první část zkoušky

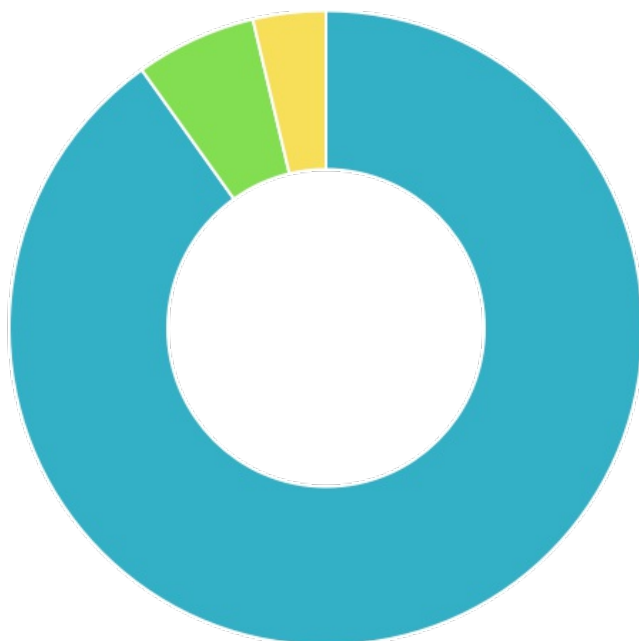
	● na Vašem nebo Vámi pronajatém pozemku	● na vlastním pozemku či pronajatém úřadem	Standard Deviation	Responses
All Data	27 (33%)	54 (67%)	13.5	81



● na Vašem nebo Vámi pronajatém pozemku ● na vlastním pozemku či pronajatém úřadem

Jak hodnotíte práci zkušební komisaře/komisařů?

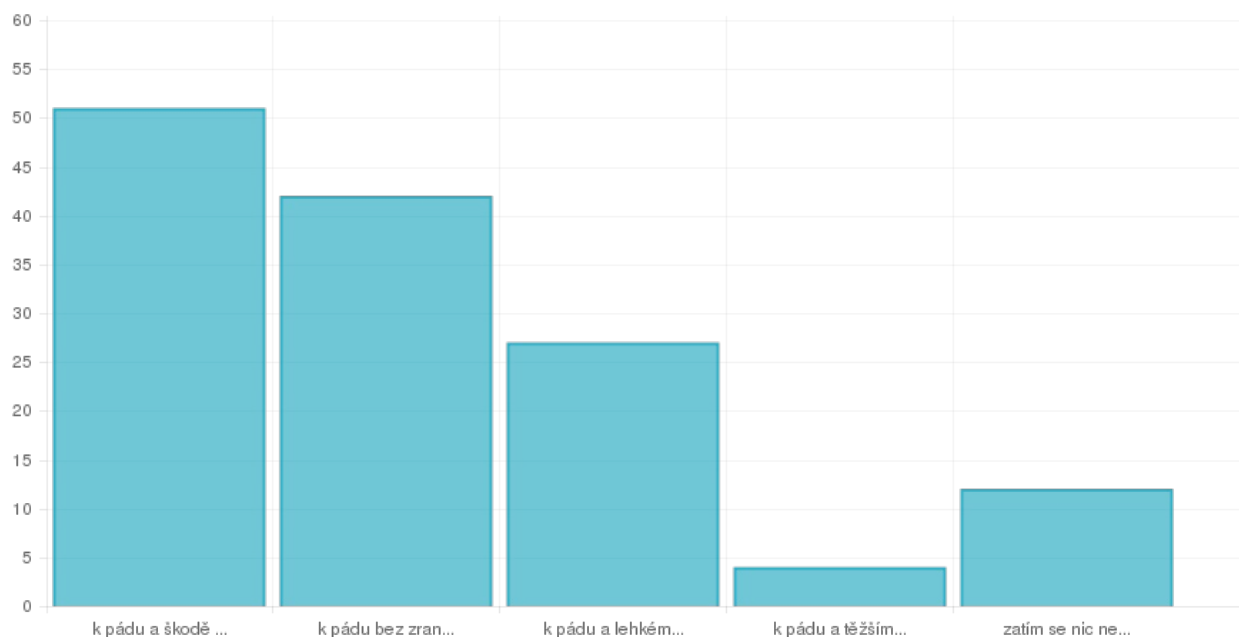
	● v pořádku, bez větších výhrad	● není na dostatečné úrovni	● je to katastrofa	Standard Deviation	Responses
All Data	73 (90%)	5 (6%)	3 (4%)	32.54	81



● v pořádku, bez větších výhrad ● není na dostatečné úrovni ● je to katastrofa

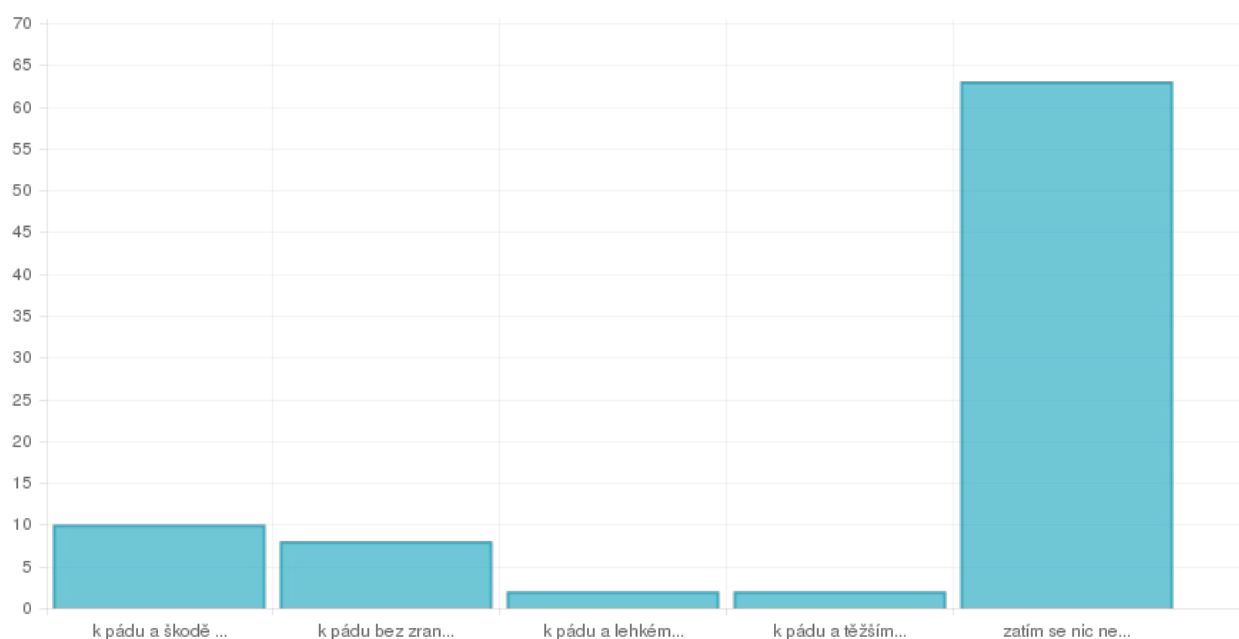
Při provádění výcviku v roce 2016 již došlo při úkonech na cvičné ploše: (můžete označit více možností)

	k pádu a škodě na motocyklu	k pádu bez zranění žáka	k pádu a lehkému zranění žáka	k pádu a těžšímu zranění žáka	zatím se nic nestalo (máte štěstí a jste šikovní)	Responses
All Data	51 (65%)	42 (54%)	27 (35%)	4 (5%)	12 (15%)	78



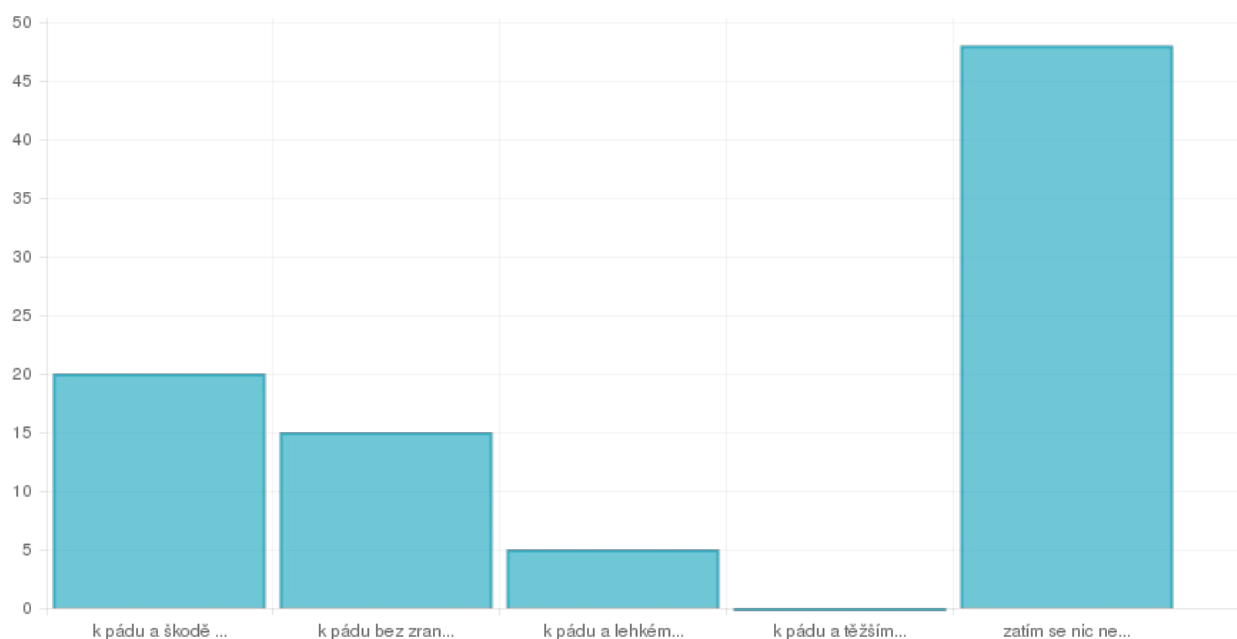
Při provádění výcviku v roce 2016 již došlo při klasické jízdě s druhými řidičky: (můžete označit více možností)

	k pádu a škodě na motocyklu	k pádu bez zranění žáka	k pádu a lehkému zranění žáka	k pádu a těžšímu zranění žáka	zatím se nic nestalo (máte štěstí a jste šikovní)	Responses
All Data	10 (13%)	8 (10%)	2 (3%)	2 (3%)	63 (82%)	77



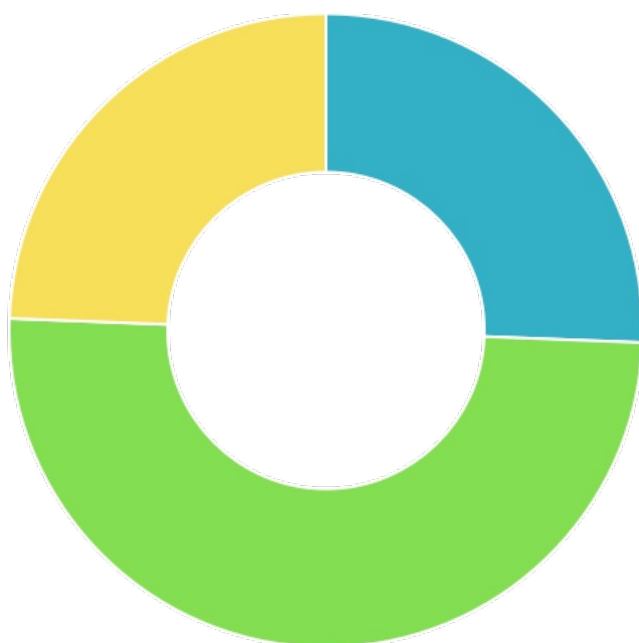
Při provádění výcviku v roce 2016 již došlo při jízdě s doprovodem: (můžete označit více možností)

	k pádu a škodě na motocyklu	k pádu bez zranění žáka	k pádu a lehkému zranění žáka	k pádu a těžšímu zranění žáka	zatím se nic nestalo (máte štěstí a jste šikovní)	Responses
All Data	20 (26%)	15 (20%)	5 (7%)	0 (0%)	48 (63%)	76



Nový způsob výcviku a zkoušek Vám:

	● vyhovuje, doporučujete neměnit, chápete jako pozitivní přínos pro lepší kvalitu přípravy žáků	● vyhovuje s uvedenými výhradami a doporučeními na změnu. I tak jej chápete jako pozitivní přínos pro lepší kvalitu přípravy	● nevyhovuje	Standard Deviation	Responses
All Data	21 (26%)	41 (50%)	20 (24%)	9.67	82



- vyhovuje, doporučujete neměnit, chápete jako pozitivní přínos pro lepší kvalitu přípravy žáků
- vyhovuje s uvedenými výhradami a doporučeními na změnu. I tak jej chápete jako pozitivní přínos pro lepší kvalitu přípravy
- nevyhovuje

Výhrady a náměty k uvedené problematice:(prosíme stručně)

Text Responses

Předepsané rychlosti navrhuji snížit o 5 km/h. Obzvláště u nouzového brzdění mám již několik pádů i se zraněními. Mohu nabídnout videa těchto pádů. Sám jsem aktivní motorkář a lehké mi to nepříjde, co teprve začátečník.

Zákonem upravit i rozsah výuky, aby odpovídal zkoušce. Nebaví mne pořád se hádat s klienty, proč že je nepustím do další fáze, když neumí udělat to a tamto. Další věcí je, zákonem vyřešit kdo za co kdy ručí, pořád v tom jsou nejasnosti, a to je špatné.

zodpovědnost za žáka a nevyřešené pojištění

Není dořešena legislativa odpovědnosti za škody na zdraví

Zkoušky jednoho žáka trvají někdy celé dopoledne, naprosto nevyhovující cvičná plocha na 1. část zkoušky v Mladé Boleslavi, nemožnost jakkoli zasáhnout v případě krizové situace v druhé části zkoušky, nevyřešená zodpovědnost za případnou nehodu atd.

Doporučuji důkladné proškolení zk. komisařů v oblasti teorie jízdy na motocyklu (komisař, který motorkám nerozumí, striktně kontroluje pouze rychlost a sražené kužely, jinak sám nedokáže posoudit jízdu žáka)

Doporučuji umožnit provádět zkoušku z jízdnicích úkonů při snížené adhezi (mokrý vozovka po dešti) v nižších rychlostech, popřípadě vynechat krizové brzdění.

starý zavedený způsob výcviku plně vyhovoval a byl bezpečný. současný nevyhovuje po stránce bezpečnosti. problémy s vyčíslením ceny a pojištění vozidla. likvidace autoškol, poškození motocyklů a následné řešení soudními cestami o náhradě škody.

Nedořešená problematika pojištění motocyklů a pojištění žadatelů. Velký slalom-malá vzdálenost kuželů. Velká vzdálenost cvičné plochy od zkušebního místa. Nepřípravenost komisařů na doprovod u zkoušky s motocyklem....

značně náročná první část praktické zkoušky

Nedořešená otázka v případě zranění žadatele, případně jiného účastníka silničního provozu. Nevyřešená odpovědnost za škody, pojištění motocyklu i žadatele.

Způsob provádění zkoušek jednoznačně schvalují a kvitují i snahu (alespoň našeho) komisaře o zdokonalování i sebe sama a absolutní preciznost při provádění praktických částí zkoušky.

Náročnost cviků je z mého pohledu přiměřená tomu, co by měl každý žadatel o řídicí oprávnění zvládnout jako základní minimum pro relativně bezpečné a jisté ovládnutí motocyklu do budoucna samotného řidiče.

Dovolím si hlavně podotknout, že motocykl je oproti automobilu koníček a ne nutnost, tudíž i samotný výcvik ze strany autoškoly by měl být vedet zodpovědně a cíleně na to, aby žadatelé zkoušky zvládli bez větších potíží.

Bohužel ale musím konstatovat z poznatků z okolí, že ani komisaři nechtějí (a velmi často to ani nedělají) dělat zkoušky dle vydané metodiky a tudíž je velmi nerovné konkurenční prostředí.

Při provádění zkoušek chybí kontrolní mechanismus na komisaře a ti velmi často ze strachu ze zodpovědnosti doslova zavírají u zkoušek obě oči a dostaly se ke mně informace prakticky z celé republiky, že rychlé cviky dělají žadatelé při zkouškách různě zlehčeně (při rychlém slalomu kužely od sebe dále než 9m, rychlost ponížena na každém cviku alespoň o 10 km/h, nebo se rovnou cviky vynechávají - např. krizové brzdění).

Navíc erudovanost a profesionalita samotných komisařů, kdy oni sami nemají občas ani tušení, co se po nich v metodice žádá, je žalostná.

Sám jsem nejen majitelem a učitelem v autoškolě, ale také mimo jiné učitelem v motoškolě Míry Lisého (www.motolisy.cz), kdy problematiku provádění zkoušek řešíme prakticky denně a pod ruce se nám dostávají jezdcí na motocyklech opravdu z celé republiky a když člověk poslouchá, jak zkoušky probíhají v rámci republiky, nepřijde mi, že by se to v realu pro žadatele ztížilo.

Úředníci ministerstva by měli zvednout své zadele z kanceláří a začít kontrolovat a porovnávat úroveň provádění zkoušek.

Rád bych je uvítal i na našich zkouškách, stejně tak jako kohokoliv z Vás, vedení AA, právě tato novela totiž přímo vybízí k porovnávání, sjednocování postupů a především (ne)profesionalitu komisařů město od města.

Mám totiž obavu, že tato novela jen prohloubila podhoubí korupčního jednání, kdy pro spoustu klientů (a nedělejíme si iluze, spousta z nich jde na ruku tomu, kdo dá lepší cenu a vyšší jistoty hladkého průběhu) je prioritou právě hladký průběh zkoušek.

Mám výhodu jen v tom, že učím ve známé motoškolě a lidé, kteří se chtějí opravdu naučit jezdit na motocyklu, nemají problém za mnou dojíždět 100 km, protože mě znají. Ale pokud bych neměl pověst autoškoly specializující se právě na motocykly, se stávající cenovou politikou, kterou jsem zavedl, bych si ve srovnání s nejbližší konkurencí "ani neškrtnl".

Zajímavým indikátorem je i složení klientely, kdy u mě jsme loni měli poměr ženy:muži přesně 1:2, kdy právě pověst kvalitního výcviku k nám "nahnal" mnoho žen a ke konci sezony i několik přestupů k nám z jiných autoškol právě z důvodu neprofesionálního výcviku v jiné autoškolě v okolí.

Jsem otevřený dialogu s kýmkoliv z AA a jsem ochoten poskytnout pomocnou ruku i v součinnosti právě se zmiňovanou motoškolou motolisy.cz, aby se úroveň z mého pohledu výborné metodiky zkoušek zásadně nesnižovala. Pro člověka s kvalitní přípravou není problém zkoušky zvládnout, jen by to chtělo více se zaměřit na úroveň samotných komisařů, nekvalitní autoškoly se potom eliminují samy.

Jsem s pozdravem, Miloslav Janoušek, autoškola Star Bílina.

Rychlý slalom, vyhýbání a zastavovací manévry mi přijdou nebezpečné.

-snížit počet úkonů při zkoušce

-snížit minimální rychlostní limity

-zakázat zk. komisařům používání radarů

Současná varianta vyhybání manevru je nesmyslná. Radeji bych navrhol vyhybani v nizsi rychlosti s vetsi mirou vyboceni do strany.

úprava rychlosti pro slalom dle směrnice

zvedání na hlavní stojan není pro slabší žáky, brzdění na 12m. a osmička je pro začátečníka

obtížný úkon.

bezohlednost ostatních řidičů

časová náročnost

odpovědnost

Vypustit opakování cvičiště při neúspěchu v druhé části zkoušky.

Nedostatečná podpora obce/statu/kraje k zajištění cvičných ploch. Byli bychom pro závěrečnou jízdu v doprovodném vozidle obce bez naší účasti.

Neexistuje pojistovna, která pojistí motorku řízenou samostatně žákem. Není minimální cena za výcvik a tudíž autoškoly nabízejí nesmysly (A=6.000,-)! Zkušební plocha se s některými typy motorek neda dělat! Zkoušky hodne ovlivneny pocasim !!

Chybí kvalitní plochy

časová náročnost na zkoušky (pro jednoho úspěšného žadatele zkoušky trvají i přes tři hodiny včetně zahájení zkoušky na úřadě přesunutí na plochu úspěšně zvládnutí první části přesun moto apod.)

zastavení s došlápnutím na jednu nohu - nebezpečné vždy došlápnout na obě nohy z hlediska bezpečnosti při zastavení se spoljezdcem.

osmička - zbytečný a nebezpečný úkon, když se bude otáčet vždy si z hlediska bezpečnosti pomůžu nohou navíc na kapotované motorce téměř nelze provést poloměr zatáčení motocyklu je téměř totožný s poloměrem oblouku

nacvičování těchto úkonů na cvičišti je na úkor doby strávené v provozu

1) v pomalé části u osmičky nevidím přínos ve vykonání úkonu celkem 3x, stačilo by 1x

2) v rychlé části snížení rychlosti o cca 10 km/hod,

3) pokud žák při zkoušce uspěje na cvičišti a neuspěje v provozu, aby nemusel cvičiště opakovat,

4) přesnější legislativa ohledně odpovědnosti za škody na majetku či zdraví. Stále panují dva názory na to, kdo nese odpovědnost za zranění žáka při pádu...

Osmička je zbytečná a těžko proveditelná s těžkým motocyklem. V praxi ji nikdo nepoužije.

Upravení vyhybání manevru při rychlosti 50 km/h, dle mého názoru by pro prvotadatele- začátečníky stačilo cca 40 km/h. Podobně brzdící manévry na 12 m, 40 km/h.

Je lepší než předtím při jízdě ve dvou.

zrevidovat úkony, ujasnit odpovědnost a zpřístupnit tak možnost pojištění

nic

úkony na cvičišti jsou zbytečně rozměrově utažené, s větším motocyklem téměř nespíitelné. Rychlé úkony doporučuji úplně zrušit. Jak mohu žáka nutit do rychlosti? V provozu je učíme jezdit, nebo provádět a západ bezpečně jezdit!!

jezdit podle pravidel a zásad bezpečné jízdy!!

Zvýšit počet povinných hodin výcviku na motocyklu.

K otázce 21.pád a těžká zranění žáka a mne jako instruktora došlo v 07/2015, bez zavinění žáka,viník potrestán dodatečně bez odebrání Ř.P. po roce a půl peněžitým trestem 20.000,-Kč po odvolání stát.zástupce a postiženého žáka.

Nebezpečnost pro žáka

nemožnost přímého zásahu učitele

materiální škody na účet autoškoly

TAKTO NÁROČNÝ A DRAHÝ VÝCVIK JE JEN PRO ŠIKOVNÉ A MOTIVOVANÉ UCHAZEČE,
OSTATNÍ AŤ NA MOTORU ZAPOMENOU

Nový a ani starý způsob výcviku a zkoušek jsou nevyhovující zejména z hlediska obecné odpovědnosti za žáka. Navigovat žáka na dálku je velmi nebezpečné v hustém provozu. Jak může učitel zasáhnout v případě nutné potřeby a zkušební komisař ? Je na tom stejně...Novela přinesla jen vyšší ekonomické zatížení...

vysoká rychlost při krizovém brzdění - 12 m

Rychlý slalom, výhrady k rychlosti, která není ze strany komisaře měřena.

50km/h na úhybný manévr je příliš, pro žáky by stačilo 40km/h, v 50ti to zvládne jen zkušený jezdec. Navíc motocykl 125ccm na předepsaných rozměrech cvičišť tuto rychlost ani nedosáhne

Výcvik chápu pozitivně, ale mám výhrady k tomu, že se to nedělá i u motocyklů podléhajících sk.B. To je pak takto k ničemu,

Při zkoušce a výcviku by žák neměl jezdit sám po veřejné komunikaci, je to velmi riskantní a nebezpečné.

Časem budou všude lítat A1 s automatikou bez výcviku a to je pak hodně nebezpečné pro ostatní. Jinak vám mohu sdělit, že zabít na motorce se můžete i bez ŘP, tu zkušenost zde mám.

-nekvalitní plocha na zkoušení 1.části

-zbytečně upjatý důraz na dodržování rychlostí při 1.části

-nehoda v rychlostech na tachometrech a radaru

Vyhýbací manévr bychom doporučili provádět v rychlosti, kterou si zvolí sám žadatel v rozmezí 30-40 km/h. Při rychlosti nad 42 km/h není manévr bezpečný. Do pravidel provozu bychom doporučili přidat ustanovení, které by ostatním řidičům výslovně zakazovalo řadit se mezi motocykl a doprovodné vozidlo s hrozbou vysoké pokuty.

Problém je nutit žadatele do manévru ve vyšší rychlosti - psychicky nejsou ještě zralí na takové úkony

úprava obtížnosti cvičišť

osmičku rozšířit o jeden metr

Osmičku nelze zvládnout na každém motocyklu při pomalé jízdě. Přivítal bych možnost losování úkonů. Dva z pomalé části a dva z rychlé. První úkon bych ponechal jako povinný.

snížit rychlost slalomu na 30 km/hod

zrušit osmičku

při splnění 1 části už ji neopakovat

První část zkoušky je časově náročnější,omezení úkonů na cca 5 úkonů.Ale ze začátku,jsem měl obavy s vyhýbacího manévru.Ale postupem času jsem zjistil,že největší problém dělá žákům osmička.

Rozdělení praktické zkoušky na cvičišťe a provoz pro opakované zkoušky, časová úspora.

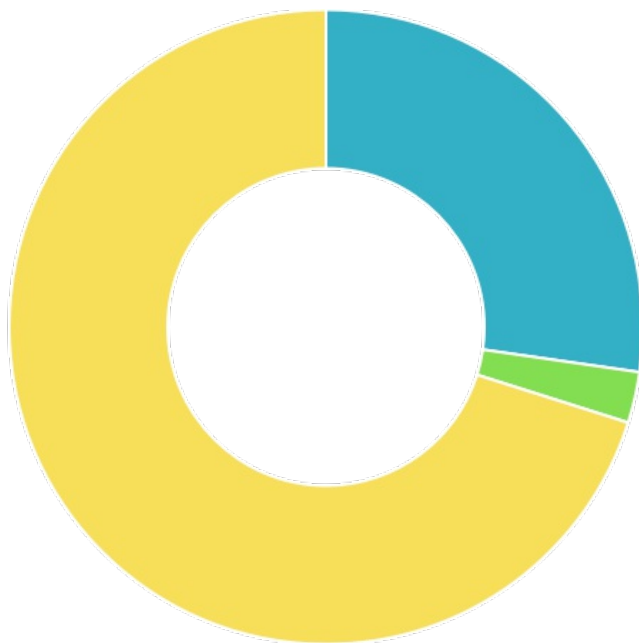
K zajištění max. bezpečnosti výcviku v provozu jezdíme s 2.ovládáním nadále. Máte jistotu, že příkladně nezkušený 15ciletý žadatel neodbočí vlevo před protijedoucím rozjetým kamionem?

Nesdílím stejný pocit jako úředník, který toto povolil, že by to byl příjemný pohled. Zabránit tomu bychom měli nulovou šanci a je jen otázka času, kdy se stane neštěstí. Riziko je při tomto způsobu výcviku mnohonásobně větší, ale to je "někomu" asi lhostejné.

Kdo to dělá poctivě, je to pro žadatele super. Umí na motorce o mnoho víc, než dříve.

Jsem členem

	● Asociace autoškol ČR	● Profesní společenství autoškol	● Nejsem členem žádného ze spolků	Standard Deviation	Responses
All Data	21 (27%)	2 (3%)	54 (70%)	21.48	77



● Asociace autoškol ČR ● Profesní společenství autoškol ● Nejsem členem žádného ze spolků