

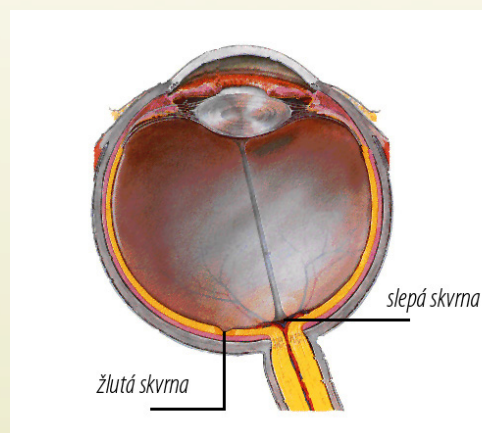
ZÁSADY BEZPEČNÉ JÍZDY – 4

Velmi nás těší zájem čtenářů o připravovaná témata. I když jsme se zatím věnovali jen oblasti vnímání už máme spoustu podnětů na další příspěvky. Hodně dotazů se týkalo prvního dílu seriálu o vnímání a sledování vozovky, stejně jako reakčních dob řidiče. Rozhodli jsme se proto základní téma rozšířit o další poznatky, které mohou přispět k lepšímu uvědomění si některých skutečností, se kterými se jako řidiči běžně setkáváme v každodenním provozu. Na pomoc jsme si vzali knihu Psychologie pro řidiče pana Karla Havlíka.

Oči, informace, pozornost a vnímání

Oči řidiče jsou nejdůležitějším smyslovým orgánem. Při řízení jsou i nejvíce zatíženy. Přes tři čtvrtiny vjemů vstupuje do mozku prostřednictvím světelných paprsků. Ze sítnice jsou podněty přenášeny do zrakového centra v mozku. Jen tento přenos trvá asi 0,2 sekundy.

Oko se skládá asi ze 7 milionů čípků a 130 milionů tyčinek. Čípky jsou hustě shromážděny v centru zorného pole, zejména ve žluté skvrně, využívané při podrobném sledování okolních předmětů. Tato část oka vysílá do mozku detailní informaci o pozorovaných věcech. Poblíž žluté skvrny leží skvrna slepá. Slepou skvrnu tvoří na oku nepatrný bod, kterým ústí do sítnice zrakový nerv a vyživující cévy. V jejím místě je oko skutečně slepé. Díky tomu, že člověk má oči dvě, nevidění v této oblasti při přímém pohledu nevnímáme. Každý řidič je ovšem musí mít na zřeteli, zejména při vjíždění do křižovatky. Ono někdy opomíjené otočení hlavy může společně s A-sloupky zvýšit zakrytý prostor a přehlédnutí chodce, cyklisty nebo jiného vozidla je více než pravděpodobné.



Každou vteřinu na lidské smysly navíc působí doslova příval podnětů a informací. Pokud jejich množství převedeme do počítačové matematiky dostaneme se k číslu kolem 3 000 000 bitů (2,86 Mbit) každou sekundu. **Lidský mozek je přitom schopen za sekundu zpracovat nejvíce 16 bitů. Ovšem ani toto číslo není konečné, protože skutečné množství zpracovaných a zachycených informací z dopravy závisí na schopnosti koncentrace a pozornosti.**

Experimentálním měřením rozsahu pozornosti se zjistilo, že zdravý a odpočatý člověk je schopen současně zachytit za 0,1 – 0,2 sekundy zhruba šest podnětů. Ale pozor! **Za jízdy motorovým vozidlem v závislosti na rychlosti, podmínkách a složitosti dopravní situace se tento počet snížil na dva až tři podněty!**

Na svých cestách se navíc každý řidič setkává se zrakovými klamy. Ty jsou výraznější zejména při vnímání velikosti a směru, prostoru. V závislosti na skladbě okolí tak můžeme relativně mírné stoupání vnímat jako velmi prudké, zejména po delší jízdě klesáním v horských oblastech. Vnímání prostorových vztahů ovlivňuje i rychlost jízdy.

Při vysokých rychlostech nabývají méně zkušení řidiči dojmu zužující se silnice a nemívají jistotu, zda auto před nimi stojí nebo jede. **Při rychlosti 100 km/h tvoří výšeč zorného pole pouhých 40°.** To znamená, že to co se nachází vně této výšeče již řidič neregistruje. Ten kdo si nejrůznější optické klamy a zužující se úhel zorného pole neuvědomuje pak může např. při předjíždění reagovat nesprávně a mnohdy i velmi rizikově. Tito řidiči se tlačí na vůz před nimi, neboť se s určitým zpožděním kloní k domněnce, že pro předjetí nemají dostatek místa.

Vnímání dopravní situace je pak vždy záležitostí zcela osobní, poznamenanou jedinečností každého z nás. Představuje výběr mezi tím, co dopravní situace k vnímání nabízí a tím, co řidič může, chce a potřebuje vnímat. Vybrat správně z dopravního ruchu na křižovatce to nejdůležitější bývá jiné u méně zkušených, citově labilních, unavených a úzkostných řidičů než u řidičů vyzrálých, zkušených, citově vyrovnaných, odpočatých a klidných. V každém případě to ovšem dokazuje **důležitost dodržování základních pravidel ať už těch legislativních** (zejm. nejvyšší dovolené rychlosti), **nebo obecně doporučených**, např. o bezpečné vzdálenosti mezi vozidly.

Každý řidič by měl vědět, že jeho odhad vzdálenosti protijedoucího vozidla bývá nespolehlivý. Žádoucí je proto znát alespoň přibližnou délku dráhy potřebnou pro bezpečné předjetí, např. vozidlo jedoucí rychlostí 30 km/h je při rychlosti 60 km/h předjížděno po dráze 60 m dlouhé. **Stejně důležité je mít stále na paměti brzdnu dráhu, která je potřebná pro zastavení vozidla. Nezapomínejte, že brzdná dráha s rychlostí vozidla roste,** o mokré či zledovatělé vozovce nemluvě. Následující tabulka uvádí brzdnu dráhu osobního automobilu na různých typech povrchu při různých rychlostech:

Typ povrchu	Původní rychlost	Reakční dráha	Brzdná dráha	Celkem
Suchá asfaltová silnice	50 km/h	14 m	14 m	28 m
	60 km/h	17 m	20 m	37 m
	80 km/h	22 m	35 m	57 m
Mokrá asfaltová silnice	50 km/h	14 m	19 m	33 m
	60 km/h	17 m	28 m	45 m
	80 km/h	22 m	49 m	71 m
Náledí	50 km/h	14 m	64 m	78 m
	60 km/h	17 m	93 m	110 m
	80 km/h	22 m	165 m	187 m

Nepřeceňujte své síly a schopnosti na silnici. Fyzikální zákony jsou neúprosné! Vteřiny získané riskantní jízdou se dílem okamžiku mohou změnit v hodiny čekání při dopravní nehodě, doživotní postižení i smrt. Spěchejte pomalu!