

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI**

**PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

**Ústav speciálněpedagogických studií**

Diplomová práce

Mgr. Tereza Moravcová

**Úprava studijního materiálu pro účastníky autoškoly se  
sluchovým postižením**

Olomouc 2024

vedoucí práce: Mgr. BcA. Pavel Kučera, Ph.D.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Úprava studijního materiálu pro účastníky autoškoly se sluchovým postižením“ vypracovala samostatně na základě uvedené literatury a pod vedením vedoucího práce.

V Olomouci dne

Podpis: \_\_\_\_\_

Velké poděkování patří Mgr. BcA. Pavlu Kučerovi, Ph.D., za odborné vedení této práce, cenné rady a vstřícné jednání. Děkujeme také všem informantům, kteří ochotně pomáhali při vytvoření a ověření studijního materiálu.

## Anotace

<b>Jméno a příjmení:</b>	Mgr. Tereza Moravcová
<b>Katedra:</b>	Ústav speciálněpedagogických studií
<b>Vedoucí práce:</b>	Mgr. BcA. Pavel Kučera, Ph.D.
<b>Rok obhajoby:</b>	2024

<b>Název práce:</b>	Úprava studijního materiálu pro účastníky autoškoly se sluchovým postižením
<b>Název v angličtině:</b>	Editing study material for hearing impaired driving school participants
<b>Anotace práce:</b>	<p>Diplomová práce se zaměřuje na problematiku úpravy studijního textu pro účastníky autoškoly se sluchovým postižením. Teoretická část je zaměřena na specifika osob se sluchovým postižením s důrazem na jejich formy komunikace. Dále se zaměřuje na význam a výuku čtení, popsaní možností úpravy textu pro znevýhodněné čtenáře. Zahrnuta je rovněž kapitola věnující specifikám výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením.</p> <p>V rámci realizace výzkumného šetření byl vytvořen studijní materiál pro účastníky autoškoly, jehož srozumitelnost byla následně ověřena prostřednictvím polostrukturovaných rozhovorů.</p>
<b>Klíčová slova:</b>	Osoba se sluchovým postižením, sluchové postižení, autoškola, čtení, úprava textu
<b>Anotace v angličtině:</b>	<p>The diploma thesis deals with the issue of editing the study text for driving school participants with hearing impairment. The theoretical part is focused on the specifics of people with hearing impairment with an emphasis on their forms of communication. It also focuses on the meaning and teaching</p>

	<p>of reading, describing the possibilities of text editing for disadvantaged readers. Also included is a chapter dedicated to the specifics of driving school training for people with hearing impairments.</p> <p>As part of the research investigation, study material was created for driving school participants, the comprehensibility of which was subsequently verified through semi-structured interviews.</p>
<b>Klíčová slova v angličtině:</b>	Hearing impaired person, hearing impairment, driving school, reading, text editing
<b>Přílohy vázané v práci:</b>	Studijní materiál pro účastníky výcviku v autoškole
<b>Rozsah práce:</b>	73
<b>Jazyk práce:</b>	CZ

# Obsah

Úvod.....	8
Teoretická část.....	10
1 Specifikace osob se sluchovým postižením .....	10
1.1 Vymezení osob se sluchovým postižením .....	10
1.2 Klasifikace sluchových vad.....	11
1.3 Kompenzace sluchových vad.....	13
1.4 Komunikace osob se sluchovým postižením .....	14
1.4.1 Auditivně orální komunikační systém.....	15
1.4.2 Vizually – motorické komunikační systémy .....	16
1.5 Důsledky sluchového postižení .....	17
2 Specifika čtení osob se sluchovým postižením .....	19
2.1 Výuka čtení a její význam .....	19
2.2 Výuka čtení u osob se sluchovým postižením .....	20
2.3 Úprava studijního materiálu .....	22
2.4 Ověření srozumitelnosti upravených textů.....	26
3 Výcvik v autoškole.....	28
3.1 Systém autoškol na našem území.....	28
3.2 Instruktor autoškoly.....	33
3.3 Osoba se sluchovým postižením jako žadatel o řidičské oprávnění .....	35
Praktická část.....	40
4 Úprava studijních materiálů pro účastníky autoškoly se sluchovým postižením.....	40
4.1 Proč a jak upravovat texty .....	41
4.2 Cíl práce .....	41
4.3 Metoda sběru dat .....	42
4.4 Charakteristika výzkumného souboru .....	43
4.5 Průběh a způsob úpravy .....	43

4.6	Průběh ověření studijního materiálu .....	54
5	Analýza získaných dat a interpretace výsledků výzkumu.....	56
5.1	První skupina informantů .....	56
5.2	Druhá skupina informantů.....	57
6	Diskuze.....	59
7	Limity výzkumného šetření.....	61
8	Doporučení pro praxi .....	62
	Závěr.....	63
	Seznam bibliografických citací .....	65
	Seznam elektronických zdrojů .....	69
	Legislativa .....	71
	Seznam obrázků .....	72
	Seznam příloh.....	73

## Úvod

Získání řidičského oprávnění má pro každého jiný význam. Pro někoho může být řidičský průkaz pouhou formalitou, zatímco pro jiného představuje klíč k nezávislosti a profesním příležitostem. Bez ohledu na individuální motivaci je však zásadní, aby výcvik poskytovaný v autoškole byl kvalitní a efektivní. Důležité je, aby žadatelé nejen získali nezbytné dovednosti pro ovládání vozidla, ale osvojili si i znalosti týkající se ovládání vozidla, pravidel silničního provozu a odpovědný přístup k řízení. Po získání není žádná povinná navazující výuka, a proto je klíčové, aby výcvik v autoškole poskytl pevný základ zodpovědného a bezpečného chování na silnicích.

V naší bakalářské práci jsme se věnovali tématu specifickým výcviku v autoškole osob se sluchovým postižením. Neboť se domníváme, že toto téma je stále nedostatečně prozkoumáno, jsme se rozhodli pokračovat v jeho zpracování v rámci diplomové práce. Ke stanovení tématu a cíle nás vedly výsledky výzkumného šetření, kdy jsme zjistili, že frekventanti musí při teoretické přípravě spoléhat zejména na samostudium.

Budeme se zaměřovat na teoretickou přípravu uchazečů o řidičské oprávnění, která je pro každého zájemce nezbytná. Účastníci výcviku se musí naučit široké spektrum teoretických znalostí, které jsou však často prezentovány v učebnicích s obsáhlým textem, složitými souvětími a technickými termíny. Proto jsme se rozhodli tuto učebnici transformovat tak, aby byla pro osoby se sluchovým postižením přístupnější a srozumitelnější. Naším cílem je, aby informace, které z ní získají, si nejen zapamatovali, ale skutečně si je osvojili a porozuměli jim.

Cílem naší práce bude upravit část studijního materiálu pro účastníky výcviku v autoškole osob se sluchovým postižením.

Teoretické části naší práce se budeme věnovat specifickým osob se sluchovým postižením v kontextu jejich možností komunikace. Dále se zaměříme na specifika výuky čtení a psaní u těchto osob, přičemž budeme analyzovat proces úpravy textu pro osoby se sluchovým postižením. V poslední kapitole teoretické části se budeme zabývat výcvikem v autoškole a aspekty souvisejícími s frekventanty se sluchovým postižením.

Druhá část diplomové bude věnována výzkumnému šetření, jehož charakter bude kvalitativní. Na základě získaných poznatků se budeme zaměřovat na úpravu studijního



materiálu pro frekventanty kurzu. Po vytvoření tohoto materiálu budeme provádět jeho ověřování, abychom zajistili jeho srozumitelnost a efektivitu pro cílovou skupinu.

## **Teoretická část**

### **1 Specifikace osob se sluchovým postižením**

Na začátku naší práce považujeme za nezbytné zaměřit se na naši cílovou skupinu, tedy osoby se sluchovým postižením. Vymezit, kdo se do této skupiny řadí a krátce se zamyslet nad významem sluchu v běžném životě. Dále shrnout klasifikaci sluchových vad a zdůraznit současné možnosti využití kompenzačních pomůcek. Za nezbytné rovněž považujeme uvést možnosti komunikace těchto osob.

#### **1.1 Vymezení osob se sluchovým postižením**

Sluch je jedním z pěti lidských smyslů a zároveň jedním ze dvou smyslů, který má v mezilidské komunikaci nezastupitelnou roli. Sluchové vjemy jsou přijímány a zpracovány sluchovým analyzátozem, uchem (Škodová, Jedlička a kol., 2003). Tento orgán zachycuje zvukové vlnění z našeho okolí, zpracovává je a informaci o něm vysílá po nervových vláknech do mozku. Sluch má neodmyslitelný význam při orientaci v prostředí a při procesu socializace jedince, neboť nabízí možnost komunikace. Pokud je narušena funkce sluchového analyzátoru dochází k ovlivnění komunikačních kompetencí jedince. Sluchová vada rovněž značně ovlivňuje i psychický vývoj jedince (Potměšil, 2010).

Z medicínského pohledu je sluchové postižení definováno jako „*organické nebo funkční vady (resp. poruchy) v kterékoliv části sluchového analyzátoru, sluchové dráhy a sluchových korových center, případně funkcionálně percepčních poruch*“ (Slowík, 2016, s.74).

Z hlediska sociokulturního je za osobu se sluchovým postižením považován jedinec, jenž má sníženou funkci sluchového analyzátoru v takové míře, která ho omezuje v rámci mezilidské komunikace a způsobuje mu tak řadu obtíží (Langer, 2013).

Aby nedošlo k terminologickým nepřesnostem, je nezbytné poukázat na skutečnost, že termín sluchová vada a postižení tedy nejsou synonymy. Vada nebo porucha sluchového analyzátoru je narušení sluchového orgánu a jeho funkce. Avšak sluchové postižení označuje stav, kdy narušení sluchu sebou přináší psychosociální důsledky (Potměšil, 2010).

Skupina osob se sluchovým postižením je nehomogenní, přičemž její diverzifikovanost je dána stupněm a typem sluchového postižení. Na různorodosti skupiny se podílí věk vzniku sluchové vady a zároveň doba jejího odhalení. Rovněž se na diferencovanosti této skupiny podílí úroveň kognitivních schopností, výskyt dalšího přidruženého postižení

(např: zrakové, mentální...). Neodmyslitelně ovlivňují jedince i sociokulturní podmínky, ze kterých pochází a jaká péče mu byla poskytnuta (Horáková, 2012).

Výchově, vzdělávání a rozvoji osob se sluchovým postižením se věnuje specialněpedagogická disciplína nazvaná surdopedie. Tento termín vznikl spojením latinského slova *surdus* = hluchý, a řeckého *paideia* = výchova. Surdopedie se jako samostatná disciplína vymezila až v roce 1983. Předtím byla součástí logopedie, avšak rozvojem poznání stále větších odlišností v metodice práce a charakteru pojetí cílů vedly k rozdělení těchto disciplín (Pipeková, 2006; Horáková, 2012). Cílem surdopedie je poskytnutí komplexního vzdělání a celkový rozvoj jedince, a to v oblasti kognitivní, psychosociální a emocionální. Při realizaci svého poslání kooperuje s erudovanými pracovníky z mnoha oborů jako je třeba již zmíněná logopedie nebo somatopedie, sociologie, psychologie a lékařskými obory např: otorinolaryngologie, foniatrie (Souralová, 2005; Horáková, 2012).

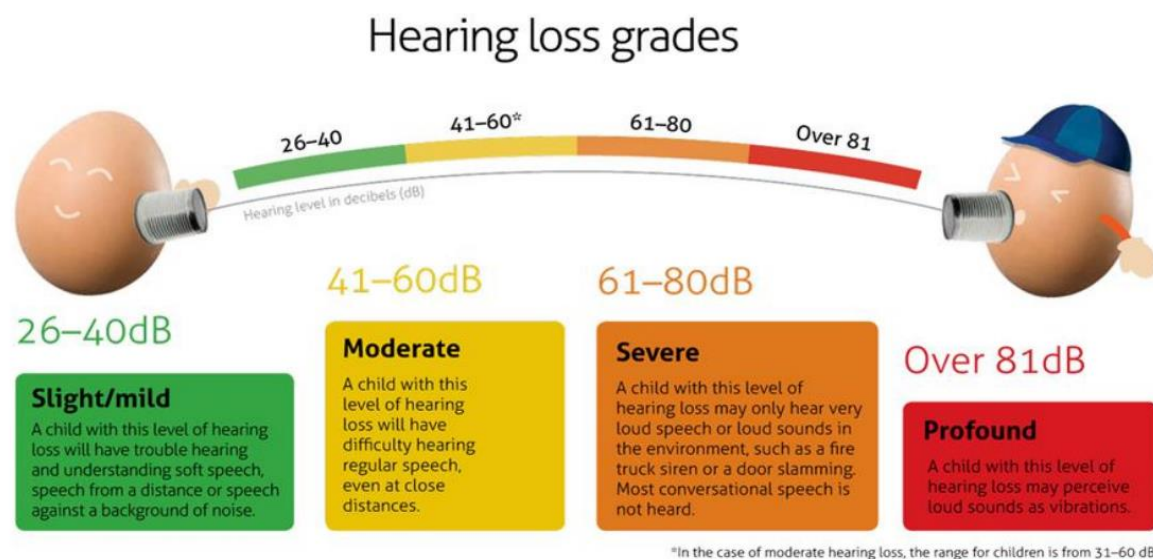
## 1.2 Klasifikace sluchových vad

Na začátku této podkapitoly považujeme za nezbytné poukázat na skutečnost, že skupina osob je velmi heterogenní, přičemž se mezi sebou diverzifikují stupněm, typem sluchového postižení a dobou vzniku. Sluchové vady tedy se tedy klasifikují dle hlediska doby vzniku, místa vzniku, stupně (Horáková, 2012; Langer, 2013). Slowík (2016) ve své publikaci ještě uvádí dělení z hlediska etiologie.

Z hlediska stupně sluchové ztráty se můžeme setkat s mírně rozličnými hodnotami sluchové ztráty. Za velmi užívanou klasifikaci považujeme rozdělení Světové zdravotnické organizace (WHO), jejíž revizi přijala v roce 2004:

1. Lehká nedoslýchavost (ztráta 26-40 dB),
2. Středně těžká nedoslýchavost (ztráta 41-60 dB),
3. Těžká nedoslýchavost (ztráta 61-80 dB),
4. Velmi závažné postižení sluchu včetně hluchoty (ztráta 81 dB a více)

Obrázek níže demonstruje omezení sluchového vnímání vyplývající z daného stupně sluchové ztráty.



Obrázek 1 Stupně sluchových poruch (WHO, 2017)

Dle místa vzniku sluchové vady, dělíme poruchy na periferní a centrální. Periferní vady mohou být korigovány a patří sem např: nevyvinutí zevního zvukovodu, zánětu zvukovodu a bubínku, akutního či chronického zánětu středního ucha. Centrální vada zahrnuje problémy v centrálním nervovém systému, například akustickou agnozií a slovní hluchotu (Škodová, Jedlička a kol, 2003; Horáková, 2012; Světlík, 2000).

Vznik sluchové vady od narození či v pozdějším věku výrazně ovlivňuje komunikační dovednosti jedince. Intervence je klíčová pro dosažení maximálního rozvoje. Rozlišujeme prelingvální (před ukončením vývoje řeči) a postlingvální (po ukončení základního řečového vývoje) sluchové postižení (Mukšnábllová, 2014; Slowík, 2016).

Podle Slowíka (2016) se sluchové vady rozdělují na organické a funkční. Organická vada odkazuje na narušení struktury sluchového analyzátoru, zatímco funkční vada se týká poruchy přenosu zvuku, při zachované struktuře.

Velmi často používané rozdělení je na osoby neslyšící, nedoslýchavé, ohluchlé a uživatele kochleárního implantátu. Osoby neslyšící nemohou vnímat zvuky mluvené řeči ani při maximálním zesílení. Nedoslýchavé osoby mohou ztrátu sluchu kompenzovat pomocí sluchadel, ale to ovlivňuje komunikaci a vývoj mluvené řeči. Ohluchlí jedinci ztratili sluch

po dokončení vývoje mluvené řeči. Uživatelé kochleárního implantátu jsou jednou z podskupin, kde sluchovou vadu kompenzují implantátem.

Nezbytné je rovněž poukázat na skupinu označující se Neslyšící, psáno s velkým N. Součástí této menšiny není podmíněno sluchovou vadou. Tuto minoritu charakterizuje společný komunikační systém (znakový jazyk), vzorce chování, vlastní umění a společné kulturní akce (Potměšil, 2003; Hrubý, 2010; Horáková, 2012).

### 1.3 Kompenzace sluchový vad

V moderní, neustále se vyvíjející společnosti dochází neustále k pokroku technologii, což má pozitivní dopad i na osoby se sluchovým postižením, kteří díky tomu získávají nové příležitosti (Skákalová, 2017). V této podkapitole se budeme věnovat krátké specifikaci jednotlivých kompenzačních pomůcek.

#### *1.3.1 Individuální zesilovač zvuku*

Individuální zesilovač bývá častěji označován jako sluchadlo. V současné době patří tato kompenzační pomůcka k nejpoužívanějším pomůckám pro osoby se sluchovým postižením. Podmínkou pro její využití je nutné, aby byly zachovány alespoň zbytky sluchu. Tento elektroakustický přístroj účinně zesiluje a moduluje zvuk, jenž je následně veden do sluchového analyzátoru, kde je formován podle typu a charakteru sluchové vady (Mukšnáblová, 2014). Ke splnění svého účelu, musí být sluchadlo správně nastaveno (Lejska, 2003). Individuální zesilovače klasifikujeme dle způsobu zpracování zvuku na analogové a digitální, přičemž jsou dnes více užívaná sluchadla digitální, neboť oproti analogovým zvládnou tlumit rušivé zvuky z okolí a zvýraznit mluvenou řeč (Jungwirthová, 2015). Jsou tvořeny mikrofonem, zesilovačem, reproduktorem a baterií. Dále je možné rozdělit individuální zesilovače dle způsobu přenosu na sluchadla fungující na principu přenosu vzduchem nebo na základě kostního vedení. Poslední rozdělení je založené na základě tvaru, a to na závěsné, nitroušní, kapesní a brýlové (Horáková, 2012).

#### *1.3.2 Kochleární implantát*

Kochleární implantát je kompenzační pomůcka pro osoby se sluchovým postižením, jež přenáší sluchové vjemy přímou eklektickou stimulací sluchového nervu uvnitř hlemýžďe vnitřního ucha (Holmanová, 2002). Tato pomůcka se využívá u osob s těžkou ztrátou sluchu, a to postlingvální i prelingvální, kdy není možné vadu kompenzovat sluchadly (Horáková, 2012). Kochleární implantát je tvořen vnější a vnitřní částí. Tyto části jsou propojeny magnetem (Fakultní nemocnice Ostrava, 2023).

Je nutné uvést, že tato kompenzační pomůcka není vhodná pro každého a mezi podmínky splnění k jejímu využití se řadí stav sluchové ztráty, kdy využití sluchadel nevykazovalo zlepšení. Další podmínkou je, že dítě má vrozenou hluchotu, či hluchotu získanou do 4 let. Poslední podmínkou je organický stav kochley, úroveň inteligence a sklon ke komunikaci (Lejska, 2003).

Proces kochleární implantace je dlouhodobý proces, kdy po provedení implantace se dítě postupně při spolupráci s erudovanými pracovníky postupně učí identifikovat zvuky a mluvit. Klíčovým prvkem pro úspěšný rozvoj je kontinuální podpora a angažovanost rodiny, která hraje zásadní roli ve spolupráci s erudovanými odborníky (Fakultní nemocnice Ostrava, 2023).

### *1.3.3 Kolektivní pomůcky*

Mezi kolektivní pomůcky pro osoby se sluchovým postižením se řadí zesilovače zvuku, jenž jsou používány na veřejných místech např. ve škole. Mezi tyto pomůcky patří indukční smyčky, FM systémy a infračervené signály (Jeřábková, Růžičková, 2006). Indukční smyčka je elektronické zařízení, které bývá někdy označováno jako audio-frekvenční smyčkový zesilovací systém. Její využití má osobám se sluchovým postižením umožnit příjem zvukových informací. Místa, která disponují indukčním zesilovacím systémem jsou označena mezinárodně přijatým grafickým symbolem. Kvalita zvuku není negativně ovlivněna zvukovým šumem a zprostředkují tak větší míru porozumění (Unie neslyšících Brno, 2023).

## 1.4 Komunikace osob se sluchovým postižením

V této podkapitole se zaměříme na komunikační systémy osob se sluchovým postižením. Termín komunikace neboli interakce označuje proces výměny informací prostřednictvím verbálních či neverbálních systémů. Jejím smyslem je splnění několika funkcí, a to předávání informací, poskytování pokynů, přesvědčování, provádění akcí a pobavení (DeVito, 2008; Vybíral, 2009).

Pro efektivní způsob komunikace je nezbytné, aby participant disponoval komunikačními kompetencemi, což označuje soubor vlastností, které umožňují mluvčímu komunikovat v určitém společenství. Patří mezi ně jazykové znalosti, ovládání norem, jak daný jazyk užívat nebo i znalosti encyklopedické. Komunikační kompetence se během našeho života postupně utvářejí a formují (Langer, 2013).

Osoba se sluchovým postižením je omezena ve schopnosti vnímat a zpracovávat sluchové podněty. Ve většinové společnosti bývá ke komunikaci využíván mluvený jazyk, což nemusí být optimálním komunikačním systémem pro osoby s narušením sluchového analyzátoru a dochází tak ke vzniku komunikační bariéry (Vágnerová, 2012). Dle zákona č. 384/2008 Sb. má osoba se sluchovým postižením nárok na volbu komunikačního systému, který bude korespondovat s jejich individuálními potřebami. Jejich volba musí být v maximální možné míře respektována, což znamená, že tito jedinci mají nárok zvolený komunikační systém užívat při vzdělávání. Rovněž osoby, kteří jsou uživateli vizuálně-motorického systému mají právo využít tlumočnických služeb. Tyto služby jsou využívány například při vyřizování úředních záležitostí nebo při návštěvách u lékaře.

V následujících podkapitolách krátce popíšeme jednotlivé komunikační systémy a jejich specifiky.

#### 1.4.1 Auditivně orální komunikační systém

##### *1.4.1.1 Mluvený jazyk*

V majoritní společnosti je mluvená řeč nejvyužívanějším prostředkem komunikace. Úroveň a vývoj řeči je u osob se sluchovým postižením ovlivněn sluchovou ztrátou. Jeho vývoj tak může být opožděný, přerušovaný či omezený (Lechta, 2008).

Přítomnost sensorické ztráty ovlivňuje řeč ve všech fázích řečové produkce, a to respirace, fonace a artikulace, ale i v jednotlivých jazykových rovinách. Respirace neboli dýchání může být nekoordinované, neplynulé. Výjimkou není jeho přílišná hlasitost. Fonace je proces tvorby hlasu. V důsledku sluchové ztráty dochází ke kolísání výšky či síly hlasu, monotónnosti hlasového projevu či častému výskytu hlasových vad (nedomykavost hlasivek, polypy). Artikulace u osob se sluchovým postižením je mnohdy nesprávná. Typickými projevy je namáhavost, nepřirozenost (Lechta, 2008; Horáková 2012).

Rovněž u osob se sluchovým postižením dochází k tomu, že jedna či více z jazykových rovin působí interferenčně vzhledem ke komunikačnímu záměru mluvčího. Narušení v oblasti foneticko fonologické rovině se manifestuje nesprávnou výslovností jednotlivých hlásek. To je způsobeno nemožným spontánním vývojem. Narušení v lexikálně sémantické rovině se projevuje v rozsahu slovní zásoby a obtížemi s porozuměním slovům a frázím. Morfologická syntaktická rovina bývá sluchovou ztrátou také negativně ovlivněna. Osoby se sluchovým postižením tvoří dysgramatické věty. Charakteristickými projevy je vkládání nadbytečných slov, prosté hromadění slov, nesprávná aplikace gramatických pravidel.

Osoby se sluchovým postižením mají rovněž potíže s uplatněním mluvené řeči v běžné komunikaci, hovoříme o narušení v oblasti pragmatické jazykové roviny (Lechta, 2008).

#### 1.4.1.2 Odezírání

Odezírání neboli vizuální vnímání hlásek, mluvené řeči a metajazykových prostředků je proces, kdy dochází k přijímání orální mluvy zrakem. Informace jsou přijímány na základě pohybů mluvidel, mimiky obličeje, gestikulace rukou, postavení těla, ale i situačních faktorů a kontextu obsahu sdělovaného (Krahulcová, 2014). Nezbytnou podmínkou při vnímání mluvené řeči zrakem je znalost daného jazyka (Janotová, 1999). Dospělý jedinec je schopen souvisle odezírat přibližně 15-20 minut. Pro usnadnění odezírání je možné využít například daktylní abecedu (Slowík, 2016). Hrubý (1999) ve své publikaci poukazuje na skutečnost, že schopnost odezírat nelze naučit, lze ji pouze rozvinout. Tento způsob přijímání informací, však plně nenahrazuje sluch, neboť proces odezírání je pro příjemce velmi náročný a jeho kvalita je ovlivněna vnějšími a vnitřními faktory (Strnadová, 2006).

Mezi vnější podmínky procesu odezírání řadíme osvětlení obličeje mluvčího, vzdálenost mluvčího od odezírajícího, vzdálenost komunikačních partnerů, tempo mluveného projevu a mimika artikulace hovořící osoby (Holmanová, 2002). Znesnadnit tento proces mohou nečekané pohyby, vousy či jiné rušivé elementy na obličeji mluvčího. Úspěšnost procesu vnímání mluvené řeči je rovněž ovlivněno vnitřními faktory jako je aktuální psychický a zdravotní stav příjemce, rozsah slovní zásoby či úroveň komunikačních kompetencí (Krahulcová, 2014).

### 1.4.2 Vizuálně – motorické komunikační systémy

*„Vizuálně-motorické komunikační systémy jsou soubory vizuálně-pohybových signálů tvořených pohyby jedné nebo obou rukou, které ukazují, napodobují nebo symbolizují jednotlivé předměty, pojmy a činnosti“* (Souralová, 2005, s. 23). Do této skupiny můžeme zařadit znakový jazyk, znakovanou češtinu nebo prstovou abecedu.

U vizuálně motorických systémů mezi významné parametry jazyka patří místo artikulace, tvar ruky/rukou, vzájemná poloha rukou, vzájemná poloha ruky/rukou k tělu a konkrétní pohyb ruky/rukou (Horáková, 2012).

#### 1.4.2.1 Znakový jazyk

Český znakový jazyk je dle zákona o komunikačních systémech neslyšících uznávaný jako plnohodnotný jazyk. Zákon o komunikačních systémech neslyšících a hluchoslepých č. 384/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 155/1998 Sb. uvádí, že český znakový jazyk je



vnímám jako základní komunikační systém neslyšících osob v České republice, kteří jej sami považují za hlavní formu své komunikace. Základní jednotkou znakového jazyka je znak. Jednotlivé znaky se od sebe diferencují manuální a nemanuální složkou. Manuální složka se vyznačuje místem ukázání znaku, tvarem ukazující ruky a jejím pohybem. Nemanuální složka jazyka je tvořena mimikou a pohyby rukou. Právě tato složka dokresluje obsah sdělení (Horáková, 2012). Mezi rysy, kterými znakový jazyk disponuje a řadí se tak díky nim do přirozených jazyků patří jeho duálnost, systémovost, produktivnost, svébytnost a historický rozměr. Jelikož znakový jazyk disponuje těmito vlastnostmi, je to plnohodnotný jazyk (Langer, 2013).

#### 1.4.2.2 *Znakovaná čeština*

Pojem znakovaná čeština označuje uměle vytvořený komunikační systém. Jedná se o syntézu mluvené češtiny a českého znakového jazyka (Slowík, 2016). Z českého jazyka využívá gramatické prostředky. Naopak z jazyka znakového přejímá pohyby a postavení rukou (Langer, Souralová, 2006). Tento komunikační systém využívají především osoby nedoslýchavé a ohluchlé. Tyto osoby mohou souběžně přijímat informace odezíráním. Nezbytnou podmínkou pro využívání znakované češtiny je dobrá znalost českého jazyka (Horáková, 2012).

#### 1.4.2.3 *Prstová abeceda*

Do vizuálně – motorických komunikačních forem je možné zařadit i prstovou abecedu, která je založena na principu využití polohy rukou a postavení prstů k vizualizaci písmen. Prstová neboli daktylní abeceda se využívá při sdělení cizích slov, jmen nebo odborných termínů. Je možné se setkat se dvěma formami daktylu – jednoruční a obouruční (Krahulcová, 2014; Horáková, 2012). Mezi výhody využití jednoruční abecedy patří rychlost její realizace, větší rozšířenost ve světě, ale i skutečnost, že participant k ní užívá pouze jednu ruku. Naopak její nevýhodou je obtížnější srozumitelnost. Obouruční daktyl je sice pomalejší, avšak je srozumitelnější a podobu jednotlivých písmen poznává i většinová společnost, neboť se shodují s tištěnými tvary písmen (Tarcisová, 2008).

### 1.5 Důsledky sluchového postižení

Jak již výše zmiňujeme, přítomnost sluchového postižení negativně působí na kvantitu a kvalitu přijímaných informací sluchovou cestou. Vliv na úroveň komunikačních kompetencí jedince má stupeň sluchové vady a doba vzniku sluchové ztráty (Horáková, 2012). Mezi determinanty se řadí exogenní sociální činitelé, a to rodinné

prostředí, včasné odhalení sluchové ztráty či kvalita poskytnuté péče (Potměšil, 2010). Aby mohlo dojít k maximálnímu možnému rozvoji osoby se sluchovým postižením je nezbytné, aby u něj byl již od nejranějšího věku využíván vhodný komunikační systém (Potměšil, 2010).

Je nezbytné poukázat na skutečnost, že zvukové informace jsou důležité nejen pro orientaci v prostředí, ale také poskytují pocit bezpečí a jistoty (Muknšnáblova, 2014).

Sluchové postižení může mít dopad na psychický vývoj jedince (Potměšil, 2010). Studie ukazují, že je významná souvislost narušení sluchového analyzátoru a přítomnost psychického onemocnění (du Feu, 2014). To potvrzuje i zahraniční odborná studie, která zjistila, že těžké sluchové postižení zvyšuje riziko deprese ve všech věkových skupinách (So Young Kim, 2017).

Osoby se sluchovým postižením v důsledku svého postižení získávají sluchovou cestou menší počet informací, což způsobuje vznik pomyslné komunikační bariéry. Interakce ve většinové formě jazyka tzn. mluvené řeči dochází k nezřetelnosti informací. V důsledku obtížnosti vzájemné interakce se mohou osoby se sluchovým postižením cítit jako komunikační partneři nejistí, bezmocní a méněcenní. Někdy dochází k projevu zlosti a výbušným reakcím, což může být způsobeno stresem vyvolaným těmito komunikačními obtížemi (Vágnerová, 2004).

Osoby se sluchovým postižením se potýkají s narušením kontroly svých emocí, což se manifestuje v jejich chování, mimice a pantomimice. V důsledku plnohodnotného procesu zvnitřňování norem prostřednictvím verbálních informací pokynů a hodnocení, které obvykle pomáhají rozvíjet dovednost sebereflexe, sluchově postižení lidé neprocházejí stejným procesem internalizace standardních behaviorálních forem (Vágnerová, 2004).

## 2 Specifika čtení osob se sluchovým postižením

V této kapitole se budeme věnovat specifikům výuce čtení, popíšeme jednotlivé metody využívané při výuce čtení a psaní. Nezbytnou součástí bude podkapitola zaměřená na úpravu textu pro čtenáře. Proces osvojení psané podoby jazyka je náročný proces, proto není podivem, že osobám se sluchovým postižením činí mnohem větší obtíže. Zvládnutí psané formy jazyka může znamenat snížení informačního deficitu.

### 2.1 Výuka čtení a její význam

Čtení je dovednost, jež si dítě osvojuje na základní škole a jeho role v budoucím životě jedince je nezastupitelná. Zprostředkovává nám velké množství informací (Tomášková, 2015). Na začátku této kapitoly je nezbytné si vymezit význam termínu čtení. Pedagogický slovník jej definuje jako *"druh řečové činnosti spočívající ve vizuální recepci znaků, jež jsou podnětem pro myšlenkovou činnost. Proces čtení zahrnuje několik fází, jejichž výsledkem má ideálně být porozumění čtenému textu a vnitřní zpracování příslušné informace"*. (Průcha, Walterová, Mareš, 2013 s.42). Vztah k četbě je důležitý jak u dětí, tak i u dospělých. Je klíčové, aby si lidé uvědomovali význam a radost z knih již od útlého věku, ale tento vztah může být posílen a rozvíjen i v dospělosti. Procházení knihami a čtení různých žánrů může být obohacující zážitek pro každého, ať už je člověk mladý nebo starý. Čtení může poskytovat osobní rozvoj, relaxaci a získávání nových znalostí a perspektiv (Daňová, 2008). Muzaki (2023) zdůrazňuje, že čtení může významně zlepšit psaní u dětí. Čtenář si prostřednictvím četby rozšiřuje slovní zásobu, což následně zvyšuje jeho schopnost porozumět širším kontextům. Lederbuchová (2004) ve své publikaci navíc uvádí, že čtení zprostředkovává osvojení estetických, kulturních a mravních norem. Zároveň má čtenář možnost seznámit se prostřednictvím knihy i s jinými kulturami. Je nezbytné si, ale uvědomovat, že čtení a čtenářská gramotnost nejsou totožné pojmy. Čtenářskou gramotnost je možné vnímat jako soubor znalostí a dovedností, jež jedinci umožňují pracovat s psanými texty. Právě optimální úroveň čtenářské gramotnosti umožňuje osvojení nových informací zpracovaných v psané podobě, jež je jedinou formou, jak tyto informace prvotně získat. Tudiž bychom mohli konstatovat, že čtenářská gramotnost je naší bránou ke vzdělanosti. Tato schopnost podléhá celoživotnímu vývoji (Tomášková, 2015).

Při výuce čtení se pedagogům nabízí několik metod, jež mohou využít k jejímu osvojení. Mezi ty nejrozšířenější se řadí metoda analyticko-syntetická, genetická a globální. Analyticko – syntetická metoda, jak již název nasvědčuje využívá skládání a rozkládání slov

na jednotlivé slabiky a hlásky a následně s jejich opětovným spojováním do celých slov. Děti se učí identifikovat první hlásky a písmena ve známých slovech a poté skládat slabiky a slova. Trénink čtení a psaní písmen, slabik a slov je strukturován podle jejich obtížnosti, což pomáhá dětem postupovat postupně od jednodušších k složitějším úkolům (Fasnerová, 2018). Druhou velmi známou využívanou metodou pro výuku čtení je genetická metoda, kdy se děti namísto čtení po slabikách učí číst po jednotlivých písmenech (Souralová, 2002).

Pedagog či rodiče nemusí volit pouze z výše uvedených možností. Pro osvojení psané podoby jazyka mohou využít některou z alternativních vyučovacích metod. Volba některé z těchto metod může žákům více vyhovovat a správně zvolená metoda může posílit pozitivní motivaci žáka pro další vzdělání. Příkladem alternativní vyučovací metody pro výuku čtení je metoda dobrého startu, metoda párového čtení či metoda sfumato. Metoda dobrého startu propojuje sluchovou, zrakovou a pohybovou složku pro efektivní výuku čtení a psaní (Fasnerová, 2018). Během 25 lekcí se děti postupně učí rozlišovat rytmus písně, posilovat rozpoznávání tvarů a napodobovat obrazce v rytmu hudby (Mlčáková, 2009). Další využívanou technikou je metoda párového čtení, která může podpořit pozitivní vztah k četbě. Na počátku čte zkušený čtenář spolu s dítětem. Ve druhé fázi čte dítě bez opory. Metoda Sfumato propojuje smyslové vnímání se čtením nahlas a pracuje s vizuálním, hlasovým a sluchovým projevem. Každé písmeno přináší živý zvukový vjem spojený s vnitřním projevem. Během čtení si žáci písmeno „uchopí“, což vytváří melodický charakter, kdy se nová písmena hladce vážou k předchozím. Tento přístup je založen na dlouhé expozici a správné intonaci (Fasnerová, 2018).

## 2.2 Výuka čtení u osob se sluchovým postižením

Jak již výše zmiňujeme význam čtení v majoritní společnosti je nezastupitelný, avšak v případě přítomnosti sluchové ztráty může nabývat ještě větší váhy. V případě jeho kvalitního osvojení získávají jedinci přístup k velkému množství informací. Schopnost čtení má klíčový význam pro jejich začlenění do společnosti a umožňuje efektivněji kompenzovat ztrátu sluchu. Díky zvládnutí písemného jazyka na přiměřené úrovni osoby se sluchovým postižením rozvíjí své komunikační schopnosti a podporují rozvoj svého myšlení. To vede k posílení jejich možnostem při volbě vzdělání a lepšímu uplatnění na pracovním trhu (Vitásková, 2000; Souralová, 2002). Studie naznačují, že četba přispívá k rozšíření slovní zásoby jedinců se sluchovým postižením, avšak není pozorováno zlepšení jejich syntaktických dovedností (Domínguez a kol., 2014).

Většinová společnost někdy mylně předpokládá, že osoby se sluchovým postižením nemají důvod k obtížím při osvojení čtení. Opak je ale pravdou, neboť písmo zaznamenává mluvenou řeč, to znamená, že jeho porozumění vyžaduje určitou míru znalosti daného jazyka. Tento fakt ukazuje, že schopnost rozpoznávat grafémy nemusí automaticky zaručovat plnohodnotnou úroveň čtenářské gramotnosti (Červenková, 1999).

Osoby se sluchovým postižením se často intenzivně setkávají s psaným slovem, neboť psané slovo slouží jako jejich hlavní zdroj komunikace a informací. Pokud však mají problémy s porozuměním psaného textu, potřebují podporu, jinak hrozí, že se naučí číst mechanicky, aniž by text skutečně chápali. Tento nedostatek pochopení může vést k poklesu motivace ke čtení. Aby se těmto jedincům pomohlo, je nutné pochopit specifika, s nimiž se při čtení lidé se sluchovým postižením potýkají (Červenková, 1999).

Souralová (2002) identifikuje několik faktorů, které představují překážky při čtení a ovlivňují schopnost porozumění textu u jedinců se sluchovým postižením. Tyto faktory budou níže stručně rozebrány. Prvním z faktorů je struktura jejich mentálního slovníku, kdy je třeba mít na paměti, že nepostačí naučit se jednotlivá slova, ale také pochopit, že slova mohou mít různé tvary podle jejich role ve větě (Komorná, 2008). U dětí se sluchovým postižením je klíčové vytvoření mentálního slovníku, kde se spojují významy slov. Avšak při absenci sluchových vjemů je to obzvláště náročné což může omezovat schopnost jedince vytvářet si správné představy o slovech (Souralová, 2002).

Druhým faktorem ovlivňujícím porozumění psaného textu je gramatická stavba předkládaného zápisu. Pro porozumění mluvené i psané formě českého jazyka nepostačí osvojování si izolovaných slov. Pro správné pochopení významu musí čtenář disponovat dovednostmi užívat gramatické aspekty slov jako pád, číslo, rod, osoba nebo čas. Identifikace slov v různých tvarech, i když jsou známé ve své základní podobě, může být pro ně obtížné a nový tvar může představovat úplně nové slovo, což dále ztěžuje proces učení a porozumění gramatické jazyka (Macurová, 2000). Souralová (2002) poukazuje na skutečnost, že jedinci se sluchovým postižením musí pochopit složitosti gramatiky a struktury vět, což může být ztíženo nedostatečnou znalostí či fixací syntaxe českého jazyka. Neúplné věty a komplikované syntaktické struktury mohou představovat obtíže při pochopení významu textu.

Osvojené znalosti v oblasti morfologie a syntaktických vztahů a slovní zásoby nezaručí čtenáři se sluchovým postižením porozumění psaného textu. Neboť se při četbě může setkat

s obrazným pojmenováním, která často vzniká v konkrétních situacích a mohou být pro tyto osoby matoucí. Jedinci se sluchovým postižením se pak učí tyto fráze mechanicky, i když neporozumí jejich významu (Souralová, 2002; Komorná, 2008).

Mezi metodami výuky čtení u žáků se sluchovým postižením se uplatňuje globální metoda a analyticko-syntetická metoda. Suralová (2002) uvádí, že globální metoda umožňuje žákům se sluchovým postižením seznámit se s četbou jako s celkem, přičemž rozklad slov na jednotlivé morfémy není klíčový. Fasnerová (2018) zmiňuje, že globální metoda, která zdůrazňuje celkové pochopení textu bez nutnosti znalosti jednotlivých písmen, je účinná zejména pro žáky se sluchovým postižením, kde je důležité individuální tempo a motivace pro četbu.

Oproti tomu, jak již výše zmiňujeme analyticko-syntetická metoda je založena na principu rozkládání jazykových prvků na nejmenší jednotky a poté je znovu skládá do celků (Fasnerová, 2018). Tato metoda, podle Suralové (2002), je využívána pro děti se sluchovým postižením, kde dochází k problémům v určování čísla a času. Je zde důležité porozumění vztahu mezi objektem a jeho pojmenováním, což je podporováno pomocí prstové abecedy jako náhrady za chybějící sluchovou zpětnou vazbu.

### 2.3 Úprava studijního materiálu

Jak již výše zmiňujeme zvládnutí psané formy jazyka je pro osoby se sluchovým postižením náročný proces, neboť není jedinec schopen zpracovávat informace sluchovou cestou. Tím nedochází k osvojení přirozenou formou a na takové úrovni, jež je nezbytná k efektivní učební komunikaci. Pro zprostředkování informace prostřednictvím psané formy jazyka se využívá modifikace textu (Komorná, 2008).

Úprava textu je přepis z výchozího jazyka do cílového jazyka, kterým je v obou případech čeština. Nehovoří se zde o dvou různých jazycích, ale dané texty se diferencují například úpravou gramatické stavby, využitím přímé řeči, vynecháním jazykových prostředků jako je pojmenování na základě vnější a vnitřní podobnosti. Modifikované texty čtenářům umožní četbu literatury, která by jim kvůli jejich aktuální jazykové kompetenci byla nepřístupná (Suralová, 2002). Samozřejmostí je, že upravený text musí předávat čtenáři totožné informace jako původní dílo. Rovněž by měl být daný text upraven v souladu s jazykovými kompetenci čtenáře se sluchovým postižením. Vhodné je, aby vytvořený materiál byl podroben ověření srozumitelnosti cílovými čtenáři (Skákalová, 2014).

Pro autory modifikovaných textů neexistuje univerzální postup práce, kterým by se mohli řídit. Při jejich práci je však nezbytné, aby se s obsahem originálního textu nejdříve pečlivě seznámili.

V modifikovaných materiálech dochází k úpravě délky originálního textu. Vynechány jsou nepodstatné dějové odbočky, dlouhé nepodstatné popisy a obsáhlejší dialogy. Výjimkou není ani přeskupení, vynechání či sloučení některých kapitol. Během úprav by neměla být narušena soudržnost a zároveň by v textu neměly chybět informace, jež by mohly narušit vnitřní stavbu příběhu. Naopak pro lepší srozumitelnost může být text rozšířen o dokreslující informace nebo mohou být pro lepší pochopení již zmíněné informace zopakovány (Souralová, 2002).

V rámci modifikace psaného materiálu může docházet k úpravě sledu událostí. Některé události mohou být tedy přeskupeny, vynechány či sloučeny, avšak nemělo by docházet k narušení chronologického sledu událostí. Rovněž by se v upraveném textu neměly nadbytečně opakovat informace více než je pro čtenáře nezbytné (Daňová, 2008).

Jak již výše zmiňujeme český jazyk bývá mnohdy pro osoby se sluchovým postižením druhým jazykem, proto je pro ně obtížné osvojení si gramatických kategorií, diferenciací vizuálně podobných slov a identifikace známých slov v různých tvarech a kontextech. (Daňová, 2008).

Při úpravě textu je nutné pečlivě vybírat pojmy a jejich tvary. Obtíže mohou způsobovat složité větné konstrukce a nedokončené věty. Dlouhá souvětí můžeme zjednodušit jejich zkrácením a omezením počtu vedlejších vět. Ve větách jednoduchých by měl autor redukovat množství rozvitých větných členů (Daňová, 2008).

Pro snazší čtenářovo pochopení je možné rozlišovat klíčová slova a slova ilustrační, jež text pouze doplňují. Volba vhodného množství ilustračních slov může pomoci znevýhodněným čtenářům si lépe představit děj, i když ne všechny pojmy jsou jim známé. Zároveň si rozšiřuje svou slovní zásobu (Daňová, 2008).

Pouhé osvojení si slovní zásoby není klíčem k porozumění psanému textu. Pro pochopení významu textu má neodmyslitelnou roli gramatika jazyka, která může činit mnohem větší obtíže (Macurová, 2000).

Při úpravě textu pro uživatele znakového jazyka dochází k úpravě míry výslovnosti. Tím je myšleno, že podmět bude ve větě vyjádřený, a to buď podstatným jménem nebo zájmenem.

Variantou je užití plnovýznamového pojmenování, neboť při užití zájmena se mohou objevit obtíže s identifikací gramatických a sémantických významů ve větě. Důležité je vhodně zvolit v souvětí spojovací výraz (například: v odporovacím poměru zvolíme spojku ale namísto spojky a) (Souralová, 2002).

Pro zpřístupnění textu uživatelům znakového jazyka je vhodné zařadit větší míru užití přímé řeči, jež bývá zpravidla uvedena v uvozovkách, interpunkce, velká písmena a také změna typu písma. V polopřímé řeči se vynechává interpunkce a dochází k proměně slovesné osoby, avšak jinak sdílí vlastnosti přímé řeči (Daňová, 2008). Nejčastěji se využívá při dialogu založeném na otázkách a odpovědích, což umožňuje jednoduchý tok děje pomocí srozumitelných vět, což je pro sluchově postižené přínosné. V literárních textech se často vyskytují dialogy, kde několik postav komunikuje současně, nebo kde vypravěč vstupuje jako další postava. Tato situace může komplikovat porozumění textu. Proto je důležité zvážit, zda tyto prvky začlenit do převyprávěného příběhu. Pokud je v textu vnitřní monolog, je vhodné jej označit podobně jako přímou řeč. A text doplnit formulací, ze které čtenář pochopí, že se jedná o vnitřní monolog např: povídal si, řekl si (Souralová, 2002).

V upravených textech jsou dále hojně využívány vysvětlivky. Ty mají pomoci čtenáři zorientovat se v textu a jeho pochopení, aniž by byl rušen nadbytečným množstvím odboček v hlavní dějové linii. Pojmy, které je vhodné vysvětlit bývají identifikovány zejména při ověřování. Je tedy zřejmé, že jejich užití může být účelné a usnadnit pochopení textu. Využívány bývají zejména pro porozumění lidovým, historickým či zastaralým výrazům. Využití velké míry vysvětlivek, však může demonstrovat nevyhovující schopnosti autora modifikovaného textu.

Vytváření vysvětlivek je nesnadný úkol, neboť musí splňovat atribut výstižnosti a zároveň autor při jejich tvorbě disponuje omezenými jazykovými prostředky. Ke zvoleným pojmům je nutné zvolit takovou formu vysvětlení, jež vychází z předpokládané úrovně jazykových dovedností cílových čtenářů. Vytvořené vysvětlivky by následně měli být verifikovány jako i hlavní modifikovaný text (Daňová, 2008).

Autor upravovaného textu musí zvážit jejich umístění, nabízí se mu několik variant. První možností je lokalizovat vysvětlivky až na konec publikace za poslední kapitolu. Seřadit je může buď abecedně nebo podle kapitol. Negativním jevem tohoto řešení je skutečnost, že pro čtenáře může být toto řešení a s ním spojené listování, zdlouhavé hledání odrazující. Druhou variantou je lokace vysvětlivek na konec každé kapitoly. Pro čtenáře budou mnohem



přístupnější. Jejich seřazení může autor volit buď abecední či chronologické. Další řešení může být lokalizace vysvětlivek na téže straně jako se nachází daný termín. Při volbě řešení je vhodné volit krátké a výstižné pojmy. Obdobným řešením je umístění poznámek do spodní části dané strany, která se volí při potřebě užití další informace či obrázku. Poslední variantou je vysvětlivky uvádět na levé a zároveň prázdné straně. To, jakou formu a umístění autor využije by měl volit s přihlédnutím k potřebám cílové skupiny. Například v případě, že jsou cílovými čtenáři děti je na místě využít obrázky (Daňová, 2008). Souralová (2002) ve své publikaci uvádí, že texty je dále možné doplnit o mapy, které zprostředkují porozumění geografických pojmům. Využití obrázků umožní popsání lokalizace předmětu a zároveň zůstane zachována velká míra shody s původním textem.

Variabilní jsou i možnosti výkladu, neboť je možné je objasnit ve vztahu ke konkrétnímu textu nebo mohou být specifikovány i jeho další možné významy. Přičemž volba složitější varianty, a tedy definice i dalších možných významů je vhodnější spíše pro zkušenější čtenáře, již disponují vyšší úrovní sociální, kognitivní a jazykové. Dalším dilematem je rozhodnutí, zda dané vysvětlivky budou v textu užity ve tvaru, který je uveden v textu nebo v tvaru základním. Posledním a neméně důležitým rozhodnutím, se kterým se musí autor potýkat, je volba označení vysvětlovaných pojmů v textu. Nabízí se mu možnost barevného označení, vytučnění či podtržení (Daňová, 2008).

Čtenář se sluchovým postižením se při čtení neupravované publikace či komunikace může potýkat s obtížemi v pochopení obrazných jazykových prostředků jako je metafora, metonymie či přísloví. Metafora je přenesení významu na základě vzájemné vnější podobnosti a metonymie označuje pojmenování na základě vnější podobnosti. Výskyt těchto jazykových prostředků je zejména v literárních dílech hojný a zcela přirozený (Křivánek, 1994). Jejich převod by měl být v souladu s životními situacemi cílových čtenářů (Daňová, 2008). Může však docházet pouze k mechanickému osvojení, neboť není možné je vždy popsat (Souralová, 2002).

Náročnější bývá pro čtenáře porozumění frazémům neboli rčením, přirovnáním, pranostikám, pořekadlům. Jsou tvořeny neměnnými slovními spojeními a vyjadřují zkušenosti či obecně uznávané principy (Daňová, 2008). K těmto frazémům je možné zařadit i přísloví. U těchto jazykových prostředků je nezbytné posoudit vhodnost jeho ponechání či vyloučení (Souralová, 2002).

Zájem čtenáře o publikaci může bezesporu ovlivnit její grafický vzhled. Pro osoby se sluchovým postižením mohou kromě funkce estetické splňovat funkci vysvětlující a zprostředkovávat pochopení obsahu. Je proto vhodné volit obrázky, které věrně vystihují popisovanou skutečnost. Také portréty hlavních postav jsou významným doplňkem, který motivuje děti k čtení a usnadňuje identifikaci postav, zejména u cizích jmen (Souralová, 2002).

Daňová (2008) ve své publikaci uvádí, že modifikovaný text je možné doplnit o ilustrace umělecky zaměřené, sloužící k popisu neznámých pojmů.

## 2.4 Ověření srozumitelnosti upravených textů

Po provedení modifikace textu je nezbytné daný text verifikovat cílovou skupinou. Nutné je posoudit jeho srozumitelnost a přesnost a případně vysvětlit jakékoli nejasnosti. Způsob, jakým bude text posuzován, je plně v kompetenci osoby, která ho upravuje. Nápomocnými partnery při naší práci mohou být i pedagogové, již s osobami se sluchovým postižením pracují či rodiče dětí se sluchovým postižením (Daňová, 2008).

Souralová (2002) ve své publikaci upozorňuje autor modifikovaného textu by měl respektovat jazykové schopnosti cílových čtenářů a upravovat text, aby byl pro ně co nejvíce přístupný. Avšak nadměrné úpravy by mohly způsobit snížení kvality v porovnání s originální verzí. Cílem úpravy materiálu by měla být tvorba adekvátní reprezentace textu, nikoliv vytvoření zcela nového díla.

Jak již výše uvádíme volba formy ověření materiálu je v rukou přepisovatele textu. První a velmi přirozenou metodou je přečtení přečteného, u které však musí jazyková znalost cílového čtenáře dosahovat vyšší úrovně. Další možností je využití obrázku, kdy kontrolní čtenáři vyhledávají obrázky zobrazující přečtený text a dále je můžou skládat dle sledu událostí v přečteném. Úskalí této formy ověření textu je možné vnímat v obtížnosti grafického znázornění daného textu. Další velmi přirozenou metodou je pokládání kontrolních otázek, přičemž mohou být sdělovány ústně, písemně, ale i prostřednictvím znakového jazyka. V případě písemné formy otázek je však nezbytné počítat s tím, že kontrolní čtenář nemusí rozumět pokládané otázce (Daňová, 2008).

Náročnější metodou z hlediska jazykových dovedností jedince je jazykové cvičení, při němž kontrolní čtenář doplňuje slova do vět či vkládá věty do textu. Pro zjednodušení úkolu má možnost vybírat z několika možností.

Další způsob ověření je možné realizovat pomocí aktivit, kdy cílový čtenáři tvoří k upraveným odstavcům, podkapitolám, kapitolám vystihující názvy. Tyto nadpisy může buď samostatně vymýšlet nebo jim přepisovatelem může být vytvořena nabídka možností. Rovněž se nabízí možnost, aby čtenáři daný text dokončovali a rozšiřovali (Daňová, 2008).

### 3 Výcvik v autoškole

V současné době je absolvování výcviku v autoškole a získání řidičského oprávnění běžnou součástí života osob v rané dospělosti. Důvodem je potřeba vlastní mobility, poskytnutí pocitu svobody, rozvoj dovedností, ale i do budoucna možnost rozšíření pracovního uplatnění.

Každá autoškola má za úkol zajistit, že uchazeč o řidičské oprávnění získá základní povědomí o silničním provozu a potřebné dovednosti pro bezpečné řízení vozidla. Je nezbytné, aby autoškola seznámila uchazeče s platnými zákony a potenciálními riziky spojenými s řízením vozidla. Uchazeči také musí být uvědomeni své odpovědnosti vůči ostatním účastníkům silničního provozu (Strnadová, 2006).

V následujících podkapitolách se budeme věnovat popisu fungování systému autoškol v České republice, vymezením obsahu výcviku a podmínek k jeho přijetí. Nezbytnou součástí této kapitoly bude specifikace výcviku u frekventantů se sluchovým postižením.

#### 3.1 Systém autoškol na našem území

Pro získání řidičského oprávnění je nezbytné absolvovat výcvik v autoškole. Nicméně tomu tak vždy nebylo. První autoškoly vznikaly na počátku 20. století. Přesněji se vznik první autoškoly na našem území datuje k roku 1907, jež byla založena firmou na výrobu automobilů Laurin & Klement. Její založení lze považovat za marketingovou strategii, neboť potencionální kupce automobilu naučili vůz i řídit. Na počátku primární cílovou skupinou byli řidiči z povolání. Další autoškola byla založena v roce 1910 Vincentem Chromákem, který se již více zaměřoval na běžné řidiče (Faus, 2012).

Historie autoškol není v ostatních zemích o moc delší. První výcvikové školy pro řidiče na území Německa či Anglie byly založeny jen o tři roky dříve než u nás, a to tedy roku 1904. Oproti tomu počátky autoškoly se v Amerických státech datují teprve k roku 1909 (Faus, 2012).

Vznik autoškol ovlivnil znění zákona č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly. V tehdejší Československu mohla řídit motorové vozidlo pouze osoba s příslušným povolením pro danou kategorii vozidla. Dané povolení mohly osoby získat na okresním úřadě na základě státního občanství, překročením věkové hranice 18 let, tělesné a duševní způsobilosti řídit danou kategorii vozidla. Podmínkou bylo doložení písemného potvrzení o způsobilosti od lékaře.

Na rozvoj a fungování systému autoškol měla bezpochyby vliv i politická situace. Zatímco do roku 1945 byl provoz autoškol řízen soukromými vzdělávacími firmami. S příchodem komunistického režimu byl systém, příprava budoucích řidičů, převzat do rukou do kumulativní národní správy. V roce 1950 se výcvik řidičů nadále realizoval prostřednictvím výcvikové správy autoklubu. S příchodem roku 1961 byl pro výcvik řidičů motorových vozidel oficiálně schválen název autoškola, dřívější používaným termínem bylo autoučiliště. S odchodem komunistického režimu se provoz autoškol dostal opět pod záštitu soukromých podnikatelů. Tato změna přinesla pozitiva jako zkrácení čekací lhůty pro žadatele.

Dnes je absolvování autoškoly běžným krokem v životě mnoha lidí. Ve srovnání s minulostí je mobilita důležitější než kdy jindy. Navíc je společenský tlak ohledně získání řidičského oprávnění mnohem větší. Pro mnoho lidí je autoškola považována za normu, přirozený krok směrem k dospělosti a nezávislosti. Rostoucím zaměřením na mobilitu a rostoucím zájmem o získání dovednosti řízení vozidel se autoškoly staly atraktivním podnikatelským modelem. Celkově v České republice existuje 2600 registrovaných autoškol, což reflektuje běžnost absolvování výcviku v autoškole (ZAKRUTA, 2023).

Současný legislativní rámec pro řidiče motorových vozidel a provozovatele autoškol udává zákon č. 192/2008 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn. Tento zákon se věnuje provozování autoškol, předpokladům žadatelů o řidičské oprávnění, závěrečné zkoušce způsobilosti, ale i zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. A novelizovaný zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, stanovuje základní podmínky účasti na provozu na pozemních komunikacích, povinnosti jednotlivých účastníků provozu. Novela zákona přináší podstatné úpravy v § 83a týkající se řízení s mentorem. Podle nových ustanovení mohou jednotlivci, kteří dosáhli věku 17 let, získat řidičské oprávnění pro skupinu B, pokud mají písemný souhlas svého zákonného zástupce. Tito „sedmnáctiletí řidiči“ jsou však oprávněni řídit vozidla této kategorie pouze v doprovodu mentora, který je oficiálně zapsán v registru řidičů.

### *3.1.1 Provozování autoškol*

Jak již výše zmiňujeme zákon č. 192/2008 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel udává současné podmínky pro provozování autoškol na našem území. Tento zákon stanovuje, že provozovatel může být právnická nebo

fyzická osoba na základě živnostenského oprávnění. Pravomocným orgánem pro vydání povolení k provozování autoškoly je obecní úřad s rozšířenou působností. Rovněž je možné, že autoškolu zřizuje složka státního aparátu, která má za úkol chránit a zabezpečovat stát. Tato složka státního aparátu může poskytovat výuku a školení potřebné pro získání řídičského oprávnění pouze svým zaměstnancům nebo osobám ve služebním poměru, včetně zaměstnanců a osob ve služebním poměru dalších složek státního aparátu s obdobným cílem ochrany a bezpečnosti státu.

V části technických podmínek provozování je stanoveno, že musí autoškola disponovat cvičišťem, cvičnou plochou nebo simulátorem pro řízení. Rovněž musí být zajištěny prostory pro teoretickou výuku, studijní materiály a vozidlo přizpůsobené výcviku. To znamená, že v něm musí být dvojí ovládání spojky, provozní brzdy vozidla a akcelérátoru. Samozřejmým standardem výcvikových vozidel jsou doplňková zrcátka. Dané vozidlo musí být před první užitím schváleno příslušným úřadem pro registraci vozidel (zákon č. 192/2008 Sb.)

### *3.1.2 Podmínky přijetí k výcviku*

Zákon č. 192/2008 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel stanovuje podmínky, který každý žadatel musí splnit pro zařazení do výcviku. Mezi tyto podmínky patří podání písemné žádosti. Žadatel, který ještě nedovršil zletilosti přikládá písemný souhlas zákonného zástupce. Současně musí doložit posudek zdravotní způsobilosti vystavený od praktického lékaře.

Žadatel o zařazení do výcviku musí samozřejmě dosáhnout stanovené věkové hranice. Samozřejmostí je jeho psychická a fyzická způsobilost k ovládání vozidla. Tento zákon rovněž vymezuje, že žadatel musí mít trvalý nebo přechodný pobyt na území České republiky (zákon. 192/2008 Sb.)

### *3.1.3 Druhy výuky a výcviku*

Druhy výuky a výcviku jsou vymezeny v zákoně č. 192/2008 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Celkem je vymezeno pět rozličných druhů výuky a výcviku, které provozovatel žadatelům může poskytnout. Prvním a nejběžnějším typem je výcvik základní, který zahrnuje kurz zaměřený na získání řídičského oprávnění skupin AM, A1, A2, A, B1, B a T. Druhý typem je výcvik sdružený, kdy žadatel po absolvování získává oprávnění na dvě či více skupin vozidel. Rozšiřující výcvik je poskytován řidičům, jenž se ucházejí o rozšíření o další skupinu vozidel, pokud žadatel není vlastníkem oprávnění pouze pro skupinu AM nebo T. Doplňující druh výcviku

je poskytnut žadateli, který ukončil kurz k získání oprávnění, avšak ještě nedostal řidičské oprávnění. Posledním typem výuky a výcvik podle individuálního studijního plánu, kdy teoretická příprava probíhá samostatným studiem, jež je doplněný povinnými konzultacemi. Rovněž musí žadatel absolvovat výcvik v ovládání vozidla ve stanovém rozsahu.

Úkolem provozovatele a instruktorů autoškoly je, aby si frekventanti kurzu o řidičské oprávnění osvojili teoretické znalosti a praktické dovednosti pro ovládání vozidla. Po absolvování výcviku má uchazeč být schopen řídit vozidlo podle pravidel pro provoz na pozemních komunikacích a zároveň tak, aby minimalizoval vznik nebezpečných situací a adekvátně reagoval v případě potřeby. Uchazeč by měl identifikovat provozní nebezpečí a jeho závažnost a reagovat na ně včas a efektivně. Nezbytné je, aby byl schopen rozpoznat technické závady, které mohou ohrozit bezpečnost. Důraz by měl být věnován adaptaci na různé faktory. Povinností a zároveň schopností, kterou by měl žadatel splnit je poskytnutí první pomoci osobám zraněným při dopravních nehodách (zákon. 192/2008 Sb.)

#### *3.1.4 Obsah výcviku*

Výcvik v autoškolě je koncipovaný, aby připravil budoucí řidiče. Jeho vzdělávací cíl splňuje komplexnost. To znamená, že je tvořen třemi základními složkami a to kognitivní (vzdělávací), afektivní (postojové) a psychomotorické (výcvikové) (Kallhaus, Obst, 2002). To znamená, že si uchazeč o řidičské oprávnění musí osvojit nejen psychomotorickou dovednost řízení vozidla, ale musí rovněž porozumět a aplikovat teoretické znalosti o klíčových oblastech jako jsou např: předpisy o provozu vozidel, informace o údržbě automobilu. Současně musí přijmout a respektovat postojové hodnoty a zásady bezpečné jízdy, což je klíčové pro jejich úspěšnou integraci do silničního provozu (zákon. 192/2008 Sb.).

Žadatel o řidičské oprávnění skupiny B musí během výcviku absolvovat stanovený počet hodin praktického výcviku, ale i teoretické přípravy. Součástí praktické části výcviku je řízení vozidla na autocvičišti, minimálním i středním provozu. Rovněž musí žadatel absolvovat přípravu v oblasti technické údržby vozidla a základní zdravotnickou přípravu. Teoretické minimum zahrnuje výuku o předpisech o provozu vozidel, výuku o ovládání a údržbě vozidla, zásady bezpečného provozu na pozemních komunikacích a zdravotnickou přípravu (zákon č. 192/2008 Sb.).

#### 3.1.4.1 *Ovládání a údržba vozidla*

Vyučovací předmět Ovládání a údržba vozidla se zaměřuje na praktickou údržbu automobilu. Frekventanty kurzu seznamuje s vozidlem příslušné kategorie, jeho všeobecným popisem a jeho údržbou nezbytné je rovněž seznámení s užíváním ovládacích prvků a jejich umístění, základních provozních údajů a preventivní údržbou důrazem na bezpečnost. Důraz je kladen i na postupy při provádění údržby a jednoduchých opravách, stejně tak jako na diagnostiku a řešení nejběžnějších závad a poruch (vyhláška č. 167/2002 Sb.).

#### 3.1.4.2 *Teorie zásad bezpečné jízdy*

Tato část se systematicky věnuje dvěma hlavními oblastem, a to samotné teorii jízdy a zásadám bezpečné jízdy.

První část této kapitoly se zaměřuje na seznámení účastníků kurzu s nezbytnými kroky k ovládní vozidla. Tato část zahrnuje důkladnou kontrolu technického stavu vozidla před jízdou, bezpečný nástup do vozidla, správné usazení řidiče, význam zpětných zrcátek a bezpečnostního pásu, a také správný postup při práci s volantem a řadicí pákou. Výklad pokračuje v detailním seznámení s ovládním jednotlivých pedálů, postupem při rozjezdu, zastavení, přeřazování a couvání vozidla. Nezanedbatelnou součástí této části je i specifikace postupu při parkování (Schröter, 2023).

Druhá část této kapitoly je věnována zásadám bezpečné jízdy, kde jsou specifikovány významy bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Dále definuje klíčové termíny, jako je adheze, aquaplaning či defenzivní jízda. Cílem této části je předat uchazečům pochopení, předpoklady k předvídání při pohybu na pozemních komunikacích a zdůraznit negativní dopad alkoholu, léků či únavy na schopnost ovládat vozidlo (Schröter, 2023).

#### 3.1.4.3 *Předpisy o provozu vozidel*

V rámci přípravy budoucích řidičů má velký význam i výuka předpisů o provozu na pozemních komunikacích. Zahrnuje pravidla chování v silničním provozu, řešení dopravních situací a aplikaci předepsaných pravidel. Účastníci kurzu se seznámí s významem jednotlivých dopravních značek, řešením různých dopravních situací (vyhláška č. 167/2002Sb.). Dále musí obeznámit uchazeče s pravidly provozu na pozemních komunikacích dle zákona č. 361 /2000 Sb., provozu na pozemních komunikacích. Jsou zde uvedeny například povinnosti účastníka provozu, povinnosti řidiče, povinnosti přepravovaných osob, řidičů tramvaje. Vymezené jsou rovněž podmínky pro odbočování,



stanované hranice rychlosti jízdy, postup při jízdě přes železniční přejezd a mnoho dalších pravidel. Součástí tohoto předmětu jsou rovněž podmínky provozu vozidel, další související předpisy a bodový systém držitelů řidičského oprávnění. Znalost těchto předpisů je klíčová pro bezpečnost a plynulost silničního provozu. (Schröter, 2023).

#### 3.1.4.4 Zdravotnická příprava

Nezbytnou součástí přípravy budoucího řidiče je získání znalostí z teoretické i praktické zdravotnické přípravy. Osoby s oprávněním k výuce zdravotnické přípravy se nemusí účastnit, avšak musí doložit doklad o splnění stanovených podmínek a přiložit ho k žádosti o řidičské oprávnění.

Teoretická výuka zahrnuje témata jako prevence dopravních nehod z důvodů zdravotního stavu, obecné postupy při dopravních nehodách, principy první pomoci a poskytování pomoci při různých typech zraněných, kritické zdravotní stavy a správné využití pomůcek obsažených v lékárnice vozidla. Praktická část výuky se zaměřuje na nácvik poskytování první pomoci v různých situacích, zastavování krvácení, používání lékařských pomůcek z lékárníčky, vyprošťování zraněných osob z vozidla a provádění neodkladných resuscitačních úkonů (vyhláška č. 167/2002 Sb.).

### 3.2 Instruktor autoškoly

Klíčovou osobou pro frekventanty kurzu je instruktor, který jim předává znalosti o bezpečném chování na silnicích a podporuje je při získávání dovedností potřebných k ovládnutí vozidla. Jejich práce zahrnuje pedagogickou činnost a vyžaduje specifické schopnosti a osobnostní charakteristiky. Rehnová (2013) ve své publikaci uvádí požadavky na dovednosti a schopnosti budoucích instruktorů autoškoly. Tyto požadavky zahrnují nejenom udržování a rozvoj odborných znalostí, ale i schopnost efektivně zastávat roli učitele. Během praktických jízd v reálném provozu je klíčové umět efektivně rozdělit pozornost mezi žákem, vozidlem a ostatními účastníky provozu. Dále je důležité disponovat schopností pracovat s moderními technologiemi a vhodně plánovat výukové aktivity s ohledem na individuální pokroky jednotlivých studentů. Na rozdíl od tradičních učitelů se instruktor autoškoly setkává s heterogenní skupinou žáků, jenž mají odlišný věk, úroveň vzdělání, schopnosti a motivaci k získání řidičského oprávnění. Jeho práce je individuální a flexibilní, bez možnosti rutiny. Je klíčové, aby dokázal efektivně komunikovat a vytvářet důvěrné prostředí ve vztahu k žákům. Současně musí konstruktivně reagovat na případné problémy, aniž by je vyvolával sám (Rehnová, 2013).

Zákon č. 192/2008 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, vymezuje předpoklady, které musí osoba splnit k vykonávání této pozice. První předpoklad se vztahuje k dosažení stanovené věkové hranice, a to 24 let. Žadatel o tuto pozici musí mít minimálně ukončené středoškolské vzdělání zakončené maturitní zkouškou. Další podmínkou je čistý rejstřík v oblasti trestů spojených s řízením motorových vozidel. Před zahájením výkonu této profese musí uchazeč projít dopravně psychologickým vyšetřením. Samozřejmostí je i splnění základního školení a zkoušky, která zahrnuje všechny výše uvedené aspekty výcviku. Kurz pro přípravu instruktorů nabízí mnoho větších autoškol. Rozsah kurzu se liší podle toho, zdali jedinec bude realizovat teoretickou výuku, nebo i praktický výcvik. Pro kurz, jenž připravuje uchazeči na teoretickou výuku i praktický výcvik je stanovený rozsah 230 hodin. V případě že by si instruktor chtěl v budoucnu rozšířit své zaměření o další skupinu, musí absolvovat navazující kurz v rozsahu 90 hodin (VTcentrum, 2024).

Po splnění výše uvedených podmínek, může požádat krajský úřad o termín zkoušek. Zkouška se skládá z 8 částí, přičemž první z nich se věnuje předpisům o provozu na silnicích a zdravotnické přípravě. Ověřují znalosti související s těmito předpisy a zabývají se ovládním a údržbou vozidel. Dále se zaměřují na teorii řízení a zásady bezpečné jízdy, ověřují praktickou znalost údržby vozidla a schopnost výuky v této oblasti. Rovněž posuzují i praktické dovednosti v oblasti řízení vozidla. V rámci zkoušky je nutné i ověření žadateli schopnosti prakticky ovládat vozidlo a předávat své znalosti dalším řidičům. Schopnosti a dovednosti žadatelů jsou ověřovány písemnou, ústní formou, demonstrací. Po úspěšném absolvování zkoušek je žadateli vystaveno profesní osvědčení. Následně musí absolvovat zácvik pod dohledem zkušeného lektora, aby získal plnou kvalifikaci pro výuku v autoškole (KÚKHK, 2021).

Po splnění všech těchto výše uvedených požadavků může instruktor realizovat výuku a výcvik žadatelů o řidičské oprávnění s výjimkou výuky zdravotnické přípravy. Předmět zdravotnická příprava v rámci kurzu mohou vyučovat lékaři, zdravotničtí pracovníci, učitelé odborných předmětů v oboru ošetrovatelství, absolventi rekvalifikačních kurzů akreditovaných Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy s názvem „člen první pomoci“ v délce minimálně 80 vyučovacích hodin, instruktoři červeného kříže a absolventi zdravotnické přípravy zaměřené na výuku v autoškolách (zákon č. 192/2008 Sb.).

### 3.3 Osoba se sluchovým postižením jako žadatel o řidičské oprávnění

Osoby se sluchovým postižením se v životě potýkají, nejen s bariérami, ale i možnými předsudky. Jedním z nich je mýtus, že tito jedinci nesmí absolvovat výcvik v autoškole a řídit motorové vozidlo. Opak je pravdou. Tato problematika však není názorově pro všechny shodná. Někteří obvodní lékaři se domnívají, že sluchová způsobilost má dosahovat takové úrovně, aby byl jedinec schopen přijímat signály z dopravního provozu. Jedinec tak díky nim má být schopen slyšet informace jako sirény integrované záchranné služby nebo zvonění tramvaje či troubení jiného řidiče, které by ho mohlo upozornit na případné nebezpečí (Havlík, 2005). O nevýhodě absence sluchového vnímání se zmiňuje i britský článek, který uvádí skutečnost, že tito řidiči nemohou kromě sirén vozidel záchranné služby vnímat zvuky otáček motoru, což může být zvláště obtížné pro řidiče s manuální převodovkou. Místo spoléhání na zvuky motoru mohou tyto osoby využít otáčkoměr a naučit se orientovat v řazení podle pocitu, jak se vozidlo chová. Druhou možností je zvolit vozidlo s automatickou převodovkou. Dále nemohou slyšet troubení klaksonů ostatních řidičů, což může signalizovat potenciální nebezpečí. Poslední uváděným zvukem je vytáčení motorů motorek, které se obvykle provádí za účelem upozornění na jejich přítomnost, a proto je důležité být pozorný na provoz a pravidelně kontrolovat okolí vozidla, zejména při rozjíždění (PassMeFast, 2023).

Neslyšícím řidičům by mohla být v budoucnu nápomocna technologická pomůcka PionEar, která je v současné době vyvíjena jako prototyp. PionEar představuje inteligentní zařízení, které by mohlo usnadnit řízení pro jedince se sluchovým postižením. Tento chytrý a kompaktní senzor dokáže zaznamenat zvuky z okolí a následně poskytnout neslyšícím řidičům vizuální varování. Tímto způsobem budou moci být řidiči s tímto postižením včas informováni o dopravních podmínkách na silnici. Toto zařízení, které vysílá upozornění přímo do zorného pole řidiče, výrazně zlepšuje pohodlí při jízdě a zvyšuje celkovou bezpečnost v dopravě (Tiché zprávy, 2024).

Stanovisku, že osoby se sluchovým postižením nemají předpoklady být dobrými řidiči odporuje výzkum realizovaný v Bostonu ve Spojených státech amerických v roce 1987. Jehož výsledky poukázali na skutečnost, že neslyšící řidiči byly zodpovědní za přibližně 0,14 % dopravních nehod, což je výrazně nižší číslo než ve srovnání s náhodně vybranou skupinou slyšících jedinců, u nichž bylo zaznamenáno 40 % nehod. Tuto skutečnost je možné si vysvětlit tím, že v případě, kdy jedinec nepřijímá informace sluchovou cestou, kompenzuje to zvýšenou mírou pozornosti s pohledem na větší závislost na zrakovém

vnímání a volbě vhodného způsobu stylu jízdy (Havlík, 2005). Neslyšící řidiči věnují větší pozornost varovným kontrolkám na palubní desce (PassMeFast, 2023). Rovněž je důležité si uvědomit, že v některých případech může být právě přijímání informací sluchovou cestou naopak přítěží. Hovoří tím o situaci, kdy řidič během jízdy telefonuje, poslouchá hudbu či hovoří se spolujezdcí, tím může docházet ke snížené pozornosti a horší reakci na nečekané situace. Zároveň může dojít k situaci, kdy právě sluchový vjem bude důvodem dopravní nehody. Například sluchové vjemy mohou vylekat řidiče motorového vozidla, což může vyvolat úlekovou reakci a vést k náhlému a chybnému jednání (Havlík, 2005).

Absenci sluchového vnímání rovněž kromě zraku kompenzují i další smysly. Při ovládní motorového vozidla je klíčový i hmat a čich. Díky hmatovým receptorům řidič získává informace. Správné ovládní pedálů není možné bez přítomnosti právě hmatových receptorů. Čich může řidiče upozornit na nezvyklý zápach například: brzdového obložení, úniku pohonných hmot, spojkovou lamelu, úniku výfukových zplodin, zkrat kabeláže (Havlík, 2005).

Legislativní úprava vymezuje, že řidič se sluchovým postižením obdrží od příslušného úřadu speciální označení pro vozidlo, které má ostatní účastníky silničního provozu upozornit. Tento speciální znak se skládá z vyobrazení symbolu přeškrtnutého ucha na modrém podkladě. K vydání tohoto označení, je oprávněn příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností (zákon č. 361/ 2000 Sb). Nicméně, tento symbol nevyužívají zdaleka všichni (Křest'ánová, 2022).

Možnost řídit není pouze o uspokojení individuálních potřeb nebo koníčků, ale také o otevření pracovních příležitostí. Osoby se sluchovým postižením se mohou na pracovním trhu uplatnit jako profesionální řidiči bagrů či kamionu (Televizní klub neslyšících, 2008). Se vznikem technologické společnosti, která provozuje mobilní aplikaci pro objednávání přepravy osob dostali někteří z nich se stát jejich řidiči (Televizní klub neslyšících, 2017). Společnost Uber zveřejnila v roce 2016 informaci, že spolupracuje s více než 30 partnerskými řidiči se sluchovým postižením. Tito řidiči dostávají vysoká hodnocení od svých zákazníků, průměrně 4,82 hvězdičky z 5 (Kaloč, 2016). Řidič získá informaci o cíli cesty zákazníka prostřednictvím aplikace. Zákazník navíc může vidět informaci, že řidič vozidla je neslyšící a tím se vyvarují případným překvapením (Lederer, 2017; Televizní klub neslyšících, 2017).

Jak již výše uvádíme řízení vozidla může být záliba to dokazuje existence organizace Automotoklub, které sdružují jednotlivce se sluchovým postižením, a to zejména v městech Praha, Brno, Ostrava, Valašské Meziříčí a Zlín. Tento klub vznikl v roce 1947 a v jeho čele byl Josef Kubík (ÚAMK, 2023). Ústřední automotoklub neslyšících (ÚAMK) organizuje soutěže a zapojuje se do iniciativ zaměřených na zlepšení bezpečnosti na silnicích. Jejím hlavním záměrem je nejen poskytovat vzdělávací programy a podporu jednotlivcům se sluchovým postižením, ale také budovat povědomí a vzájemný respekt mezi všemi účastníky silničního provozu. Tato snaha má za cíl snížit frekvenci dopravních nehod a vytvořit bezpečnější prostředí na silnicích pro všechny uživatele. (Sportovní listy, 2023).

Efektivní práce s osobami se sluchovým postižením vyžaduje specifický přístup a základní znalost zásad komunikace s těmito osobami. V České republice se žádná autoškola zaměřená pouze na osoby se sluchovým postižením disponující výhradně erudovanými instruktory v dané oblasti bohužel nevyskytuje, avšak v některých větších městech se nacházejí autoškoly, které mají s frekventanty se sluchovým postižením zkušenost. Mezi tyto autoškoly se řadí Autoškola Libor Venglář ve Valašském Meziříčí, Autoškola Nelly Praha, Autoškola Modal Praha, Holas – Autoškola Brno i s automatem, Autoškola Formánek, Brno, Autoškola – Boris Obst, Brno.

Komunikace frekventanta kurzu nebývá vždy jednoduchá. Martin Krejčárek, instruktor autoškoly, při interakci s žáky se sluchovým postižením nejenom využívá znaky, ale také si ve vozidle nosí papír a tužku, aby mohl pomalu znázornit a objasnit veškeré složité situace (Televizní klub neslyšících, 2017). To je v souladu s výzkumným předpokladem, jenž jsme v rámci bakalářské práce v rámci výzkumného šetření verifikovali. Většina informantů uvedla, že jejich instruktoři ovládali minimálně základy znakového jazyka. Rovněž si byli ochotni svou znakovou zásobu rozšířit, popřípadě vytvořit nové jednoduché znaky.

Součástí výcviku v autoškole je také teoretická příprava, která může být pro uživatele znakového jazyka náročná, protože probíhá v jiném jazyce než jejich mateřský jazyk (Televizní klub neslyšících, 2017). V naší bakalářské práci jsme zjistili, že tento proces nevyhovuje všem respondentům. Během reportáže v Televizním klubu neslyšících absolventi autoškol uvedli, že osvojení teoretických znalostí bylo velmi obtížné a často se jednalo spíše o memorování než o skutečné porozumění a osvojení materiálu (Televizní klub neslyšících, 2017). Z těchto důvodů se organizace Tichý svět za podpory nadace ČEZ zaměřily na projekt s názvem Autoškola pro neslyšící, jehož cílem je zpřístupnění testových

otázek uživatelům znakového jazyka, aby zadaných otázek nejen porozuměli, ale i je pochopili. Aktuálně je vytvořen překlad k celkem 80 otázkám. Jednotlivá videa s testovými otázkami jsou dostupná na webových stránkách Tichých zpráv v sekci s názvem Autoškola. Vizí této organizace je v projektu pokračovat a přeložit i další otázky z celkového počtu 1000(Tichý svět, 2022).

### *3.3.1 Komunikace frekventantů se sluchovým postižením v průběhu a jeho ukončování*

Během výcviku řidičů je klíčová efektivní komunikace mezi studenty autoškoly a jejich instruktory. Avšak, pokud je někdo ze studentů sluchově postižený, mohou vzniknout určité komunikační překážky. Výzkumná část bakalářské práce ukázala, že během praktického výcviku se často využívá mluvená řeč a kombinace znakového jazyka a psaného textu pro lepší porozumění. Někteří instruktoři dokonce vymýšlí vlastní znaky, aby komunikace v průběhu praktické části kurzu probíhala efektivněji. Během teoretické přípravy bývá využívána varianta mluvené řeči doplněná odezíráním případně prstovou abecedou. Pro správné porozumění někteří instruktoři využívají papír s tužkou a mobil pro grafický znázornění či napsání informace (Moravcová, 2021). Tato zjištění se shodují s rozhovory v pořadu Televizní klub neslyšících. Uživatelé znakového jazyka uvedli, že komunikace pro ně byla někdy náročná, neboť probíhala v českém jazyce, ale velkým pomocníkem pro ně byla ochota instruktorů. Společně vytvořily nové znaky, nápomocným může být i grafické znázornění na papír po zastavení vozidla (Televizní klub neslyšících, 2017). Velkým přínosem je překlad do znakového jazyka 80 testových otázek. Díky němuž mají uživatelé znakového jazyka lépe a snadněji porozumět zadání. Vizí organizace Tichý svět je v projektu pokračovat (Tichý svět, 2022).

Překlad z českého znakového jazyka do mluvené řeči patří mezi běžné prostředky, které usnadňují porozumění. Jeho hlavním cílem je zprostředkovat porozumění a umožnění sdílení dalších informací osobám se sluchovým a kombinovaným postižením. Termín "tlumočení" zahrnuje okamžitý převod sdělení mezi dvěma jazyky v reálném čase následující téměř ihned po originální promluvě, která má být přeložena. Zdrojovým i cílovým jazykem může být mluvený i znakový jazyk (Česká komora tlumočnicků znakového jazyka, 2024)

Podle zákona č. 108/2006 Sb. musí být tlumočnické služby dostupné pro osoby s poruchami komunikace, zejména se smyslovým postižením. Dále zákon stanovuje, že tlumočnické je

povinen dodržovat etický kodex, který obsahuje povinnost zachovávat mlčenlivost a nediskriminovat klienty (Česká komora tlumočnicků znakového jazyka, 2024).

Zákon č. 247/2000 Sb. stanoví povinnost tlumočnické služby při závěrečných zkouškách pro osoby se sluchovým postižením. Náklady na tlumočnicka hradí žadatel o řidičské oprávnění. Zajištění tlumočnicka v současné době při absolvování výcviku i závěrečných zkoušek není možné zajistit dle zákona o sociálních službách č. 108/2006 Sb., neboť se nejedná o tíživou životní situaci (Televizní klub neslyšících, 2017).

## **Praktická část**

### **4 Úprava studijních materiálů pro účastníky autoškoly se sluchovým postižením**

Předkládaná diplomová práce navazuje na práci bakalářskou, ta byla zpracována prostřednictvím kvantitativního výzkumu. Pro získání dat byla zvolena metoda dotazníkového šetření.

Na základě získaných výsledků jsme se rozhodli se tématu věnovat i v diplomové práci s důrazem na studijní materiály frekventantů autoškoly, neboť jsme v rámci dotazníkového šetření zjistili, že velký podíl osob se sluchovým postižením se osvojování teoretické přípravy věnuje individuálně. Proto se domníváme, že je vhodné kapitoly z užívané učebnice modifikovat tak, aby byl pro osoby se sluchovým postižením srozumitelnější a přehlednější a aby při jejich přípravě nedocházelo pouze k mechanickému učení.

Praktická část diplomové práce se tedy bude věnovat úpravě studijního materiálu pro účastníky kurzu autoškoly, a to konkrétně předmětů: Ovládání a údržba vozidla, Teorie a zásady bezpečné jízdy a Zdravotnická příprava.

Vytvořený studijní materiál bude předložen osobám se sluchovým postižením, ale i osobám, který se věnují přípravě budoucích řidičů, tedy instruktorům autoškoly, aby se posoudilo, zdali je materiál vyhovující a opravili se případné nedostatky.

V naší kvalifikační práci dochází k propojení dvou témat, a to surdopedie a přípravě budoucích řidičů. Tématu přípravě budoucích řidičů se věnovala již několik kvalifikačních prací, avšak ty se zaměřovali spíše na kvalitu obecné přípravy uchazečů, zdravotnické přípravy budoucích řidičů a vzdělávání instruktorů.

Problematika výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením je téma, které není doposud velmi probádáno. Je nezbytné poukázat na skutečnost, že se mu věnoval štáb Televizního klubu neslyšících, který v roce 2008, 2017 natočili reportáž zaměřenou na Neslyšící řidiče. Jak již výše zmiňujeme tématu specifickým výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením jsme se věnovali již v rámci bakalářské práce. Velmi blízké téma si pro svou kvalifikační práci zvolila i absolventka Masarykovy univerzity 2022, která v rámci dotazníkového šetření získávala informace o průběhu praktické i teoretické části (výuky) autoškoly. Okrajově se tématu věnovala Mgr. Kateřina Brandová, jež napsala kvalifikační práci na téma možností účasti osob se zdravotním postižením na výcviku v autoškole.



Neboť je systém fungování autoškol v zahraničí odlišný, při zpracování naší práce jsme zahraniční zdroje využívali pouze okrajově. Množství informací k této problematice však není mnoho. Dostupná je například studie zabývající se procesem získávání řidičského oprávnění pro osoby se sluchovým postižením od polských odborníků Krzystofa Marciniaka, Artura Paczkowského a Zbigniewa Zawady.

#### 4.1 Proč a jak upravovat texty

Modifikace neboli úprava textu je možností, jak psanou formu jazyka zpřístupnit jedincům se sluchovým postižením, neboť psané formy jazyka pro osoby se sluchovým postižením představují značnou výzvu, protože jim chybí možnost získávat informace sluchovou cestou. Jedinci tak mají obtíže s osvojením jazyka na takové úrovni, jež je nezbytná pro efektivní učení a porozumění. Jak již výše uvádíme v teoretické části naší práce, modifikace textu zahrnuje upravení gramatické struktury, použití přímé řeči a odstranění složitých jazykových prvků, jako jsou slova založená na podobnosti zvuků.

Upravené texty zprostředkovávají osobám se sluchovým postižením možnost číst literaturu, jež by jim jinak kvůli jejich jazykovým schopnostem nebyla dostupná. Při úpravě textu je důležité zajistit, aby modifikovaný text předával stejné informace jako originální dílo a byl přizpůsoben jazykovým schopnostem cílových čtenářů. Z toho vyplývá, že vytvořený materiál je třeba podrobit fázi ověření srozumitelnosti.

Autoři modifikovaných textů nemají k dispozici jednotný postup práce, ale je důležité, aby se před úpravou textu důkladně seznámili s jeho obsahem.

#### 4.2 Cíl práce

Cílem diplomové práce je na základě výsledků výzkumného šetření v rámci bakalářské práce upravit část studijního materiálu pro účastníky výcviku se sluchovým postižením

Dílčím cílem je poté ověření účelnosti a srozumitelnosti u osob se sluchovým postižením. Na základě studia odborné literatury a předchozího šetření v rámci bakalářské práce, je cílem této diplomové práce upravit studijní materiál pro účastníky autoškoly.

Výzkumné otázky jsou tedy následující:

1. Jaká je srozumitelnost textu? Je v nich něco, co by se dalo lépe vysvětlit, změnit či upřesnit?
2. Jaká je využitelnost upraveného studijního materiálu?

### 4.3 Metoda sběru dat

Diplomová práce navazuje na práci bakalářskou, ta byla zpracována prostřednictvím kvantitativního šetření. Cílem naší práce bylo zjistit, jaké podmínky osoby se sluchovým postižením při výcviku mají a zda jsou v autoškolách připraveni a schopni jim poskytnout vhodné podmínky. Diplomová práce bude zpracována kvalitativním přístupem, jež je charakteristický rozproštěným sběrem dat. Nesetkáme se v ní s proměnnými či hypotézami, nýbrž směřuje k získání, co nejvíce poznatků o zkoumaném jevu (Švaříček, Šedová, 2014).

Kvalitativní šetření se rovněž vyznačuje tím, že si výzkumník na počátku šetření vymezí výzkumné otázky. Sběr dat a jejich analýza se provádějí paralelně, neboť výzkumník, který data sbírá, musí následně provést jejich rozbor a na základě toho rozhodnout, které informace využije a které ještě potřebuje doplnit nebo upravit. V kvalitativním výzkumu často přistupujeme k metodám sběru informací, které nejsou standardizované. Hlavním nástrojem pro tvorbu dat je v tomto případě samotný výzkumník (Hendl, 2005).

Pro samotný proces sběru dat byla zvolena metoda polostrukturovaného rozhovoru. Tato metoda je využívána v mnoha oborech. Jeho forma může být variabilní a je využitelný v rámci kvalitativního, tak kvantitativního šetření. Pro naši práci jsme konkrétně zvolili polostrukturovaný rozhovor, jenž někdy bývá označován jako rozhovor pomocí návodu nebo částečně řízený. Vyznačuje se tím, že otázky jsou již předem připraveny, avšak výzkumník může měnit jejich formulaci či pořadí. Využití rozhovoru přináší výhodu přirozenějšího navázání kontaktu.

Pro ověření vypracované úpravy studijního materiálu, jsme si stanovili na základě výzkumných otázek otázky pro naše informanty. Vzhledem ke skutečnosti, že materiál bude předložen osobám se sluchovým postižením, ale i odborným pracovníkům jako jsou instruktoři v autoškole, učitelé žáků se sluchovým postižením a sociálním pracovníkům, bylo nezbytné si stanovit dvě sady otázek.

Předem připravené otázky pro ověření studijního materiálu:

Pro instruktory/učitele

1. Jak hodnotíte obsah tohoto materiálu z hlediska užitečnosti pro výuku?
2. Myslíte si, že materiál obsahuje dostatek informací potřebných pro efektivní porozumění? Pokud ne, co byste doplnili nebo změnili?

3. Jaké další prvky by podle vás měly být zahrnuty, aby byl materiál ještě efektivnější pro výuku žáků?
4. Hodnotíte grafické zpracování materiálu jako přehledné a přístupné? Měly by být nějaké úpravy nebo doplňky?
5. Máte nějaké další návrhy, jak by se tento materiál mohl vylepšit, aby lépe vyhovoval potřebám žáků?

Pro znevýhodněné čtenáře

1. Rozuměli jste všemu, co jste četli? Pokud ne, můžete uvést, co vám při čtení dělalo problémy?
2. Které části textu byly podle vás nejtěžší k pochopení? Prosím uveďte.
3. Myslíte si, že některé informace v textu by mohly být lépe vysvětleny? Pokud ano, o jaké informace se jedná?
4. Co si myslíte o obrázcích a grafickém zpracování textu? Pomohly vám lépe porozumět obsahu? Bylo by dobré ještě nějaký obrázek doplnit?
5. Rozuměli jste všem slovům? Jaká slova by měla být ještě vysvětlena?
6. Myslíte, že Vám/někomu jinému pomůže upravený studijní materiál?

#### 4.4 Charakteristika výzkumného souboru

Jak již výše uvádíme, pro realizaci výzkumu byly osloveny dvě skupiny informantů, a to osoby se sluchovým postižením a odborní pracovníci z praxe, a to konkrétně instruktoři autoškoly, učitelé žáků se sluchovým postižením. Vzhledem k tomu, že pro zhodnocení srozumitelnosti vytvořeného materiálu bylo potřeba věnovat větší čas pro jeho prostudování, byl osloven pouze menší počet informantů. Oslovení informantů probíhal prostřednictvím mailové a telefonické komunikace.

Rozhovor pro výzkumnou část naší práce a pro ověření materiálu nakonec poskytlo pět osob. Z toho dvě osoby se sluchovým postižením, dva instruktoři v autoškole a učitel žáků se sluchovým postižením. V souladu s principy ochrany osobních údajů se v naší práci zdržujeme uvádění jmen informantů stejně jako dalších osobních informací, které by mohly vést k jejich identifikaci, například jména jejich pracovišť či další identifikační údaje.

#### 4.5 Průběh a způsob úpravy

V této podkapitole se zaměříme na úpravu textu. Specifikujeme jednotlivé kroky úpravy a uvedeme konkrétní ukázky úpravy textu, které porovnáme s originálními textem.

Jak již výše zmiňujeme, pro úpravu jsme si zvolili učebnici využívanou při přípravě budoucích řidičů. Tato kniha je vydávána každoročně. Pro naši práci jsme použili třicáté aktualizované vydání vydané v roce 2023, neboť jsme s knihou začali pracovat již v roce 2023. Informace s nově vydanou knihou byly komparovány a neshledali jsme mezi nimi rozdíl.

Zvolená publikace je rozdělena na čtyři hlavní kapitoly, a to Ovládání a údržba vozidla, Teorie a zásady bezpečné jízdy, Předpisy o provozu vozidel a Zdravotnická příprava. Pro účely naší práce jsme se rozhodli zvolit tři z kapitol. Kapitola zaměřená na předpisy týkající se provozu vozidel byla vynechána, neboť tato sekce je založena na legislativním rámci a její úprava by byla obtížná s ohledem na riziko legislativních nepřesností.

Po prostudování metodiky úpravy textů a materiálů určených k modifikaci jsme systematicky přistoupili k postupnému přepisování a úpravě výše zmíněných kapitol. Textový materiál byl nejprve zpracováván v textovém editoru Microsoft Word. Po jeho dokončení následovala konzultace obsahu s pedagogem žáků se sluchovým postižením a vedoucím kvalifikační práce. Během této fáze byly identifikovány drobné nedostatky a byly zapracovány připomínky a doporučení.

Následně byl text graficky upraven v programu Canva s cílem zajistit atraktivní vzhled studijního materiálu. Tato grafická úprava nejen zlepšuje vizuální přitažlivost textu, ale také usnadňuje jeho čtení a porozumění pro cílovou skupinu.

#### *4.5.1 Úprava délky textu*

Během modifikace materiálů dochází ke změně délky textu. Vynechány mohou být nepodstatné odbočky či popisy. Rovněž je možné upravit rozdělení kapitol, a to konkrétně jejich uspořádání či je možné některé kapitoly sloučit či zcela vynechat. Nezbytné informace, jež by narušily obsah nesmí být vynechány. Naopak potřebné informace pro snazší porozumění mohou být v textu zopakovány (Souralová, 2002).

V celém materiálu jsme se důsledně zabývali úpravou délky textu. Jako příklad můžeme uvést úryvek z kapitoly Ovládání a údržba vozidla přesněji podkapitoly Seznámení s vozidlem všeobecně, kde jsme výrazně zkrátily texty, neboť původní text obsahoval nadbytečná slova, jež by mohly cílovým čtenářům ztěžovat pochopení hlavní myšlenky.

#### Původní text

Dříve než usedneme za volant, měli bychom znát nejzákladnější informace o vozidle, které budeme řídit. Jedná se o všeobecný popis vozidla včetně umístění, označení a funkce jednotlivých ovladačů a sdělovačů. Můžeme se též setkat s elektronickými prvky, které pro nás byly dosud neznámé. Určitě bychom měli vědět, kde máme motor, jaké provozní kapaliny musíme mít doplněné, jak rozsvítíme světla automobilu apod. Bude-li později při praktických jízdách potřebné rozsvítit světla do mlhy, nebudete muset tápat po přístrojové desce. V autoškole se proto budete seznamovat s výcvikovým vozidlem, později se seznámíte s vlastním vozidlem, v zaměstnání se služebním vozidlem apod.

#### Upravený text

Musíme znát: • obecný popis auta a umístění, • označení, • účel ovladačů a přístrojů. V autě jsou i různé elektronické prvky, které jsme neznali.

Důležité je vědět: • kde je motor, • jaké kapaliny potřebujeme, • jak rozsvítit světla atd. (Když budeme muset zapnout světla do mlhy, nebudeme dlouho hledat).

Dále uvádíme jako příklad zkrácený text z kapitoly Teorie a zásady bezpečné jízdy, a to konkrétně podkapitoly s názvem Defenzivní způsob jízdy. I tady jsme upravený text významně zredukovali.

#### Původní text

Defenzivní jízdu, jako významný prvek bezpečné jízdy, lze s trochou humoru charakterizovat slovy „nikam se necpeme“.

Při brždění či zastavení vozidla například před nebezpečně úzkým prostorem není ostudou, ale naopak projevem zodpovědnosti. Nenuťte učitele jízdy, především u závěrečné zkoušky, aby za vás musel přibrzdit či pootočit volantem. Zkušební komisař by vás hodnotil stupněm nespěšlosti a chyba nebude na straně učitele.

Defenzivní, a tedy bezpečnější způsob jízdy vyžaduje rovněž přátelský a ohleduplný vztah k ostatním účastníkům provozu. Netrváme na svém, ale naopak pokynem ruky umožníme jízdu či chůzi jiným, a to i přes to, že nám to pravidla provozu v konkrétní situaci nenařizují. Počítáme i s možnými chybami ostatních účastníků provozu.

Defenzivní jízdu ale nezaměňujme s bezdůvodně pomalou jízdou!

Upravený text

Defenzivní způsob jízdy je bezpečné, ohleduplné řízení auta. Např: přibrzdění v nebezpečném prostoru, sledujeme okolní auta, udržujeme bezpečnou vzdálenost od jiných aut. Je lepší zpomalit/zastavit než ohrozit ostatní řidiče. Musíme počítat s chybami ostatních řidičů. Defenzivní jízda není bezdůvodně pomalá jízda!

Další příklad úpravy textu pochází z kapitoly, která se zabývá teorií a zásadami bezpečné jízdy, konkrétně z podkapitoly věnované přepravě nákladu.

Původní text

Jde o správné uložení a upevnění nákladu a o správný způsob jízdy vzhledem ke zhoršeným jízdním vlastnostem naloženého vozidla. Náklad ani jiné tvrdé a těžké předměty (notebook) rozhodně neukládáme do prostoru pro cestující. Při prudkém brzdění nebo při dopravní nehodě by takové předměty zranily cestující.

Do zavazadlového prostoru ukládáme náklad až k zadní stěně, aby se při brzdění nemohl vlivem setrvačných sil posunout vpřed.

Při přepravě nákladu na střešním nosiči dbáme na správném upevnění nákladu i střešního nosiče. Vlivem setrvačných sil při brzdění nebo vlivem odstředivých sil v zatáčce by se náklad mohl posunout a vysypat nebo spadnout.

Sypké materiály (stavební suť na přívěsném vozíku apod.) musíme na nákladové ploše rovnoměrně rozloženy a musí být zakryté plachtou, aby ostatní účastníci silničního provozu nebyli ohroženi odlétávajícími částicemi.

Síly působící na náklad ovlivňují jízdní vlastnosti a bezpečnost jízdy celého vozidla. Vzhledem k hmotnosti nákladů musíme počítat s delší brzdnou dráhou. Vlivem nákladu přepravovaného na střešním nosiči dochází k většímu odporu vzduchu a ke zvýšení těžiště vozidla. Vozidlo se bude v zatáčkách více naklánět, bude citlivější na boční vítr.

#### Upravený text

Náklad musíme správně umístit a připevnit. Náklad nepokládáme na místo spolucestujících. Vhodné místo je v kufru u zadní stěny, aby se neposunul při brždění. Na střeše musí být náklad správně upevněn, aby se neposouval, nespádl. Při převozu sypkého materiálu (stavební suť, písek...) ve vozíku ho musíme rovnoměrně rozprostřít a zakrýt plachtou. Velký náklad může ovlivnit jízdu vozidla (delší brzdná dráha, naklánění vozidla v zatáčkách).

Jako další příklad úpravy textu předkládáme pasáž z poslední kapitoly, konkrétně z části věnované zdravotnické přípravě, a přesněji z kapitoly zaměřené na úrazový šok. Tento úryvek byl upraven s cílem zvýšit jeho srozumitelnost.

#### Původní text

Šok je stav, při kterém nedostatek kyslíku v organismu ohrožuje poraněného na životě. Šok může mít různé příčiny a podoby, u dopravní nehody lze nejčastěji předpokládat, že je způsoben větší ztrátou krve (vnější nebo vnitřní krvácení).

Nejčastější příznaky šoku – zrychlené povrchní dýchání, bledost, studená kůže, studený pot, pocit žízně, netečnost, spavost, případně neklid (spíše v počáteční fázi).

Prvotně je třeba odstranit příčiny šoku, to je zastavení krvácení, ošetřit ránu, čímž zmírníme bolest.

Záchrannou službu jsme zavolali hned v počátku řešení dopravní nehody. Rychlý příjezd odborné pomoci je důležitý.

Poraněného uložíme na záda s volně položenými končetinami (nohy nezvedáme). Pokud by poraněný preferoval jinou polohu, která mu vyhovuje lépe, vyhovíme mu. Poraněnému zajistíme klid a tepelnou pohodu. Je-li třeba odizolujeme poraněného od chladné a mokré země, případně jej zabalíme do isotermické fólii, nebo naopak za horkého dne zajistíme stín apod.

Šok se může přidružit ke každému vážnějšímu úrazu. Nečekáme na jeho rozvinutí a ošetření rány, klid a tepelný komfort zajistíme neprodleně.

#### Upravený text

Šok je stav, kdy nedostatek kyslíku v těle ohrožuje život. Má různé příčiny a formy. Při dopravní nehodě je nejčastěji způsoben větší ztrátou krve.

Nejčastější znaky šoku: zrychlené dýchání, bledost, studená kůže, studený pot, pocit žízně, spavost.

Musíme odstranit příčiny šoku. → Zastavit krvácení, ošetřit ránu a zmírnit bolest.

Musíme co nejdříve zavolat záchrannou službu. Rychlý příjezd záchranné služby je důležitý. Raněného položíme na záda, zajistíme klid a tepelnou pohodu. Využít můžeme například isotermickou folii.

Ve vytvořeném studijním materiálu jsme se rozhodli i text v některých částech rozšířit. Pro ilustraci uvádíme pasáž, jež jsme doplnili do podkapitoly Volání záchranné zdravotnické služby. Tato rozšířená část poskytuje podrobnější informace a praktické pokyny týkající se správného postupu při volání záchranné zdravotnické služby.

#### Upravený text

Osoby se sluchovým postižením mohou poslat SMS na číslo 155,150,158,112. Musí tam napsat, co se stalo a napsat, že jsou sluchově postižení.

Použít můžeme i aplikaci s názvem Záchranka. Můžeme volat nebo poslat zprávu. Pošle naši přesnou polohu. Můžeme zadat naše informace, které sdělí, pokud nemůžeme (léky, nemoci).

#### *4.5.2 Úprava sledu událostí v textu*

Během úpravy originálního psaného materiálu je nezbytné pečlivě přehodnotit sled událostí. Některé události mohou být přeuspořádány, vynechány či sloučeny, ovšem je nezbytné zachovat chronologický kontext. To zajišťuje, že text bude pro čtenáře srozumitelný a snadno sledovatelný. Důležité je také minimalizovat nadbytečné opakování informací



v upraveném textu. Nadměrná opakování mohou snižovat zájem čtenářů a odvádět jejich pozornost od hlavního obsahu. Je tedy klíčové najít správnou rovnováhu mezi dostatečným množstvím informací a přehledností textu pro cílovou skupinu. Tyto úpravy jsou nezbytné pro vytvoření strukturovaného, srozumitelného a zajímavého textu. Zohledňují komunikační potřeby a preference cílové skupiny, což je klíčové pro efektivní sdělení obsahu (Daňová, 2008).

Vzhledem k charakteru našeho textu, a tomu, že naším cílem bylo vytvořit upravený a zjednodušený text, nikoliv zcela nový a odlišný materiál. Byly úpravy v této oblasti pouze drobné. Ponechali jsme zachované rozdělení kapitol a podkapitol v souladu s původní strukturou textu. Změnu jsme však například v předmětu Ovládání a údržba vozidla, kde jsme nejdříve uvedli obecné informace o pneumatikách a až následně jsme se popsali postup při kontrole tlaku vzduchu a hloubky drážek v dezénu.

#### *4.5.3 Gramatická úprava textu*

Jak již výše uvedeno, český jazyk může pro osoby se sluchovým postižením představovat druhý jazyk, což může být překážkou při porozumění gramatickým pravidlům, rozlišování vizuálně podobných slov a identifikaci známých slov v různých kontextech (Daňová, 2008). Během úpravy textu je důležité pečlivě vybírat vhodné termíny a jejich formy. Problémy mohou vznikat v důsledku komplikovaných větných konstrukcí a nekompletních vět. Věty s dlouhými souvětími lze zjednodušit zkrácením a omezením počtu vedlejších vět. V jednodušších větách by měl autor minimalizovat počet rozvitých větných členů (Daňová, 2008).

Při modifikaci studijního materiálu bylo nezbytné provést velké množství úprav v oblasti gramatiky. Upravovali jsme především rozvitá souvětí, kdy jsme je přetvářeli na věty jednoduché, a tedy pro naše cílové čtenáře srozumitelnější. Pro ilustraci zde uvádíme výňatek z kapitoly Teorie a zásady bezpečné jízdy, přesněji podkapitoly Nastupujeme, vystupujeme.

#### **Původní text**

Při otvírání dveří vozidla dáváme pozor, abychom neohrozili sebe ani ostatní účastníky provozu. Před vystoupením se vždy podíváme nejprve do zrcátka, popřípadě zkontrolujeme situaci pohledem přes rameno. Na případné nebezpečí upozorníme i ostatní spolucestující.

#### Upravený text

Při nastupování a vystupování musíme být opatrní. Před otevřením dveří se musíme **podívat do zrcátka nebo se otočit**.

Nahrazení složitého a rozvité souvětí větou jednoduchou jsme využili v našem studijním materiálu velmi hojně, proto zde uvádíme i další příklad z podkapitoly s názvem Předvídání.

#### Původní text

Správným předvídáním můžeme odhalit a začít řešit dopravně nebezpečnou situaci, a ještě před jejím vznikem či vyvrcholením v podobě dopravní nehody.

#### Upravený text

Předvídání (odhadování možných rizik) **snižuje šanci vzniku dopravní nehody**.

V rámci gramatické úpravy textu jsme se zaměřili na správné tvary slov, protože cíloví čtenáři mohou znát některá slova pouze v určité formě, což by mohlo ztížit jejich porozumění. Níže uvádíme výňatek z podkapitoly zaměřené na řazení převodových stupňů.

#### Původní text

Jako první zcela uvolníme pedál plynu. Sešlápneme pedál a spojky. Správným držením řadicí páky (přitlačujeme ji vlevo) přiřadíme na 2 převodový stupeň. Plynulým pohybem uvolníme pedál spojky až do horní krajní polohy.

#### Upravený text

- Pustíme pedál – plyn.
- Sešlápneme pedál – spojka.
- Přeřadím další převodový stupeň.
- Postupně pedál – spojka pustíme.

#### 4.5.4 Úprava míry výslovnosti

Při úpravě textu pro uživatele znakového jazyka je klíčovým faktorem právě míra výslovnosti. Tímto pojmem se rozumí způsob, jakým je podmět ve větě vyjádřen, a to buď pomocí podstatného jména nebo zájmena. Často je preferováno použití plnovýznamového pojmenování, neboť při použití zájmena může dojít k nedorozuměním či obtížím s identifikací gramatických a sémantických významů ve větě.

Důležitou roli hraje také volba vhodného spojovacího výrazu v souvětí. Například v odporovacím kontextu je vhodné zvolit spojku "ale" namísto spojky "a", což přesněji vystihuje protikladné významy ve větě. Tato jemná úprava výrazové stránky textu pro znakový jazyk je klíčová pro jeho srozumitelnost a korektní interpretaci uživatelem (Souralová, 2002).

Níže uvádíme ukázkou, kdy jsme museli pro usnadnění porozumění předkládaného textu nahradit nevyjádřený podmět vyjádřeným. Níže uvádíme pasáž z předmětu Ovládání a údržba vozidla, přesněji části zaměřené na symboly a kontrolky.

##### Původní text

Pomocí symbolů užívaných na různých spínačích a ovladačích se můžeme orientovat i v interiéru neznámého vozidla.

##### Upravený text

Symboly na spínačích a ovladačích nám **pomáhají poznat funkce** v interiéru vozidla.

V našem materiálu jsme rovněž pracovali i s úpravou spojovacích výrazů. Snažili jsme se volit ty, jenž budou napomáhat k lepšímu pochopení. Jako příklad uvádíme pasáž z kapitoly Teorie a zásady bezpečné jízdy, a to části věnující se parkování.

##### Původní text

Po výběru vhodného místa zapneme směrovku, ostatním účastníkům provozu tak dáme najevo náš úmysl.

##### Upravený text

Zapneme směrovku, aby ostatní řidiči věděli o tom, že budeme parkovat.

#### 4.5.5 Tvorba vysvětlivek

Během modifikace psaného materiálu se často využívají vysvětlivky, které mají pomoci čtenářům lépe se orientovat v obsahu bez zbytečných odboček. Důležité pojmy, které je vhodné vysvětlit, jsou identifikovány během procesu ověřování textu (Daňová, 2008). Použití vysvětlivek může výrazně přispět k lepšímu pochopení textu, zejména pokud se jedná o lidové, historické nebo zastaralé termíny.

Tvůrce vysvětlivek musí pečlivě zvážit formu, která nejlépe odpovídá jazykovým dovednostem a požadavkům cílové skupiny čtenářů. Vytváření vysvětlivek je náročný proces, neboť musí být stručné a přesné a zároveň musí autor pracovat s omezenými jazykovými možnostmi (Daňová, 2008).

Při modifikaci našeho materiálu jsme se rozhodli obtížné pojmy vysvětlit neprodleně v textu. Jako příklad uvádíme vysvětlivku z kapitoly Teorie a zásady bezpečné, a to přesněji sekce zpětná zrcátka.

#### Upravený text

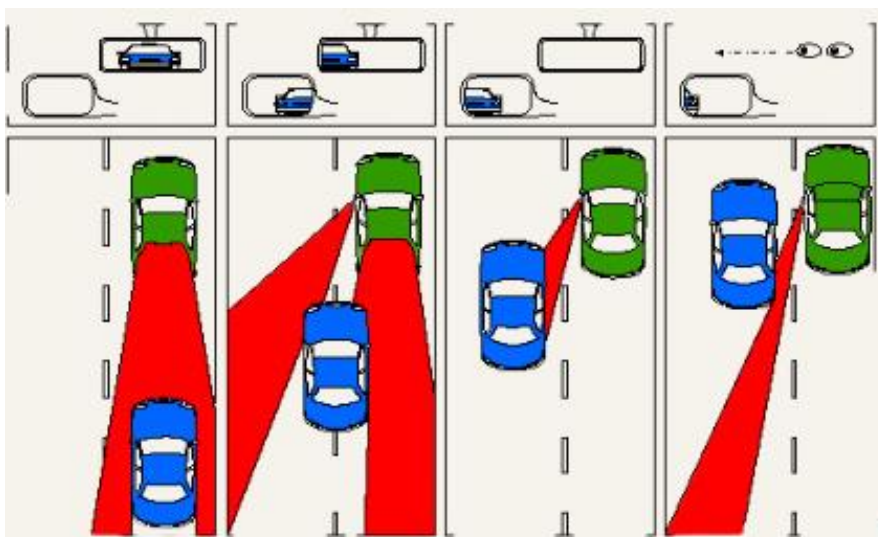
Slepý úhel – je prostor, který nevidíme ani ve vnitřním ani vnějším zrcátku.

#### 4.5.6 Ilustrace v upraveném textu

Grafický design publikace hraje klíčovou roli v zaujetí zájmu čtenářů. Pro jedince se sluchovým postižením mají grafické prvky, jako jsou obrázky, dvojí význam. Vedle estetického působení mohou sloužit jako prostředek k vysvětlení a zprostředkování porozumění obsahu textu. Je proto zásadní volit obrázky, které přesně a věrně ilustrují skutečnost, o které je v textu hovořeno (Souralová, 2002).

Do modifikovaného studijního materiálu bylo rovněž nezbytné zakomponovat obrázky, které cílovým čtenářům mohou lépe ilustrovat popisovanou situaci. Jako zdroj obrázků jsme volili různé webové stránky jako je například stránka bezpečnécesty.cz.

Pro demonstraci níže umísťuje obrázek, který má znázorňovat situaci slepého úhlu.



Obrázek 2 slepý úhel – ilustrační obrázek ve studijní materiálu (WISC.EDU, 2023)

Naším cílem bylo zaměřit se i na grafickou úpravu textu. Chtěli jsme vytvořit materiál, jenž bude přehledný a pro žadatele řídičského oprávnění i atraktivní. Pro dosažení našeho cíle jsme využívali prostředky jako obrázky, vtučnění textu, rozdělení textu do odrážek, využití grafických obrazců, ...

Pro ilustraci níže uvádíme zpracování dvou podkapitol, obě z těchto podkapitol je možné nalézt v našem materiálu v poslední kapitole, a tedy Zdravotnická příprava.

## VOLÁNÍ ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

Zajistíme příjezd záchranné služby na místo nehody. Nesmíme spoléhat a čekat na rady operátora, **zastavení silného krvácení musíme provést ihned**. Na číslo 112 voláme v cizině, nebo pokud je nutná pomoc hasičů (zraněný je uvnitř auta a nemůžeme ho vytáhnout, požár vozidla). Při volání musíme říct, co nejvíce informací – místo nehody, počet zraněných...

### ZÁCHRANKA

Mobilní aplikace pro život

Použít můžeme i aplikaci s názvem Záchranka.

- Můžeme volat nebo poslat zprávu.
- Pošle naši přesnou polohu.
- Můžeme zadat naše informace, které sdělí, pokud nemůžeme (léky, nemoci).

[23]

Osoby se sluchovým postižením mohou poslat SMS na číslo 155,150,158,112. Musí tam napsat, co se stalo a napsat, že jsou sluchově postižení [24].

37

Obrázek 3 Graficky zpracovaná kapitola vytvořeného materiálu

## ÚRAZOVÝ ŠOK

Šok je stav, kdy **nedostatek kyslíku v těle ohrožuje život**.

Má různé příčiny a formy. Při dopravní nehodě je nejčastěji způsoben větší ztrátou krve.

Musíme odstranit příčiny šoku.

→

Zastavit krvácení, ošetřit ránu a zmírnit bolest

Musíme co nejdříve zavolat záchranou službu.

Rychlý příjezd záchrané služby je důležitý.

Raněného položíme na záda, zajistíme klid a tepelnou pohodu. Využít můžeme například isothermickou folii.

Nejčastější znaky šoku:

- zrychlené dýchání,
- bledost, studená kůže,
- studený pot,
- pocit žízně,
- spavost.

39

Obrázek 4 Graficky zpracovaná kapitola vytvořeného materiálu

### 4.6 Průběh ověření studijního materiálu

Po vytvoření studijních materiálů jsme se ocitli před důležitým úkolem posoudit, zda jsou tyto materiály srozumitelné pro naši cílovou skupinu. Existuje několik postupů a metodik pro ověření srozumitelnosti, jak uvádí ve své publikaci Suralové (2002) či Dáňové (2008). Vzhledem k povaze našeho upraveného textu a jeho hlavnímu účelu jsme se rozhodli provést kvalitativní průzkum pomocí polostrukturovaných rozhovorů s několika vybranými informanty.

Oslovení informantů probíhalo prostřednictvím emailové a telefonické komunikace, přičemž byli pečlivě informováni o účelu našeho výzkumného šetření v rámci kvalifikační práce.

Účastníci výzkumného šetření byli požádáni, aby si pečlivě prostudovali studijní materiál před realizací rozhovoru. Tento materiál jim byl poskytnut ve formě elektronického dokumentu, aby informanti měli možnost se s ním seznámit předem. Tento kvalitativní přístup nám umožnil získat bohatší a hlubší pochopení toho, jak jsou naše materiály vnímány a zda jsou skutečně srozumitelné a efektivní pro naše cílové čtenáře.

Během polostrukturovaného rozhovoru jsme předkládali informantům předem připravené otázky. Účastníci výzkumu byli seznámeni s otázkami i jejich formulací před samotným rozhovorem, aby měli dostatek času se na ně připravit. Po položení otázek jsme jim také dali dostatek času na zodpovězení, abychom zajistili, že budou mít možnost odpovědět podrobně.

## 5 Analýza získaných dat a interpretace výsledků výzkumu

### 5.1 První skupina informantů

Po prostudování materiálů jsme se pracovníků dotazovali, jak hodnotí obsah vytvořeného materiálu z hlediska užitečnosti pro přípravu budoucích řidičů. Z odpovědí vyplynulo, že vypracovaný studijní materiál hodnotí účastníci výzkumu jako prospěšný a užitečný. Oceňují, že díky němu mají frekventanti příležitost získat informace, které jsou pro ně srozumitelnější a lépe pochopitelné.

Informantům byla položena otázka zaměřená na to, zdali vytvořený materiál obsahuje dostatek informací potřebných pro absolvování výcviku a zároveň jsme zkoumali, zda by bylo vhodné doplnit nějaké informace do textu nebo přeformulovat některé z nich. Odpovědi informantů nám potvrdili, že shledávají obecně text svým obsahem dostačující. Jeden z informantů, však navrhl pár připomínek, jež by byly vhodné doplnit. S jeho návrhy jsme souhlasili a do materiálu jej následně zapracovali. Konkrétně se jednalo o aspekty jako rozdíl mezi adaptivním a běžným tempomatem nebo o doplnění kroku při postupu při ovládání vozidla. Dále nám bylo navrženo některé z pasáží mírně přeformulovat, aby naše sdělení bylo pro čtenáře srozumitelnější. Úpravy jsme tedy vykonávaly zejména v první kapitole textu, ovládání a údržba vozidla, neboť tato kapitola je obsahově poměrně složitá a díky připomínkám informantů jsme ji mohli udělat srozumitelnější, ale zároveň obsahově a termínově správnou. Konkrétně jsme drobné úpravy realizovali např v podkapitole Spojka, Postup při výměně kola, povinná výbava motorových vozidel...

Další pokládaná otázka našim účastníkům výzkumu se věnovala tomu, jaké další prvky by v textu mohly být využity, aby bylo využití materiálu pro čtenáře ještě efektivnější. Jeden z informantů neuvedl žádný z prvků, jež by do textu mohly být začleněny. Ostatní dva účastníci však vyjádřili zájem o obohacení materiálu o QR kódy s odkazy na videa, která by demonstrovala dané postupy nebo by text v nich obsažený mohl být tlumočen. S těmi to připomínkami souhlasíme, avšak bohužel nebylo a není aktuálně možné tyto připomínky aktuálně zapracovat vzhledem k jejich časové náročnosti, neboť vychází z předpokladu, že by tyto videa museli být námi vytvořené, aby nedošlo k porušení autorských práv.

Pro ověření našeho materiálu jsme se při rozhovoru s informanty dotazovali, jak grafické zpracování hodnotí, zdali je vytvořený materiál pro účastníky výzkumu přehledný a tím přístupný, protože grafická podoba hraje klíčovou roli v přístupnosti a pochopení textu. Informanti byli také vyzváni k posouzení, zda si myslí, že by bylo vhodné provést grafické



úpravy, přeformulovat konkrétní pasáže nebo doplnit další informace. Tento přístup nám umožnil získat důležité informace o tom, jaké změny by mohly přispět k lepší srozumitelnosti a užitečnosti materiálu pro naše cílové čtenáře. Odpověď všech účastníků byla shodná, a to že grafické zpracování hodnotí kladně. Jeden z informantů konkrétně ocenil, že text nebyl prezentován monotónně, ale byl rozdělen do různých odstavců, které byly zobrazeny v různých bublinách. Tento přístup zvýraznil strukturu textu a pomohl mu lépe porozumět obsahu.

Poslední pokládanou otázkou této skupině informantů, byla prosba o nápady a návrhy, jak by se tento materiál mohl vylepšit, aby lépe vyhovoval potřebám žáků. Přičemž účastníci výzkumu uvedli, že možné úpravy již zmínili v předchozích odpovědích a další úpravy je nenapadají. Jeden z účastníků výzkumu navíc poukázal, že byly přínosné do budoucna i dopracování poslední části knihy.

## 5.2 Druhá skupina informantů

Druhou skupinou informantů pro naši práci a pro ověření našeho materiálu byli znevýhodnění čtenáři. Jak již výše uvádíme, pro tuto skupina byly stanoveny mírně odlišné otázky. První z informací, jenž nás zajímalo bylo, zdali uvedeným informacím v textu porozuměli, jestli se tam našly pasáže, které pro ně byly nesrozumitelné. A zjišťovali jsme jaké části textu pro ně byly pro porozumění nejobtížnější pro porozumění. Informanti se shodli, že nejnáročnější pro porozumění byly podkapitoly na začátku materiálu, avšak to vyplývá z obsahové náročnosti kapitoly. Konkrétně se jedná o popisy věnující se vhodné údržbě vozidla. Jeden z informantů uvedl, že obtížné pro něj bylo pochopení konkrétních popisů např: rozjezd do kopce. Pro pochopení by pro něj byla lepší praktická ukázka, avšak rozumí, že tato podkapitola je v učebnici rovněž zapracována, neboť se nachází i v originálním textu.

Dále bylo nezbytné zjistit, zda by některé z uvedených informací podle jejich názoru mohly být lépe vysvětleny. Proto jsme se dotazovali na možné konkrétní pasáže, které by mohly vyžadovat další vysvětlení nebo přeformulování. Účastníci výzkumu neuvedli žádné konkrétní úseky, které by podle jejich názoru vyžadovaly lepší vysvětlení nebo přeformulování.

Během ověření bylo nezbytné posoudit jakým způsobem hodnotí informanti grafické zpracování. Zajímalo nás, zdali by text doplnili o nějaký obrázek či grafický prvek. Tato informace byla pro nás zásadní, protože jsme potřebovali zjistit, jak by bylo možné text

obohatit o další vizuální prvky, jako jsou obrázky nebo grafy. V odpovědích jsme zaznamenali, že účastníci byli spokojeni s grafickou strukturou a prezentací textu. Zvláště si všimli toho, že na jedné stránce bylo méně slov než v originální knize, což podle nich zvyšovalo přehlednost.

Pro ověření bylo nezbytné položit informantům otázku, jestli porozuměli všem uvedeným slovům/pojmům/slovní spojení/věťám ve vytvořeném modifikovaném materiálu. Na základě jejich odpovědí byly identifikovány čtyři pasáže, jež jsme přeformulovali, aby se zlepšila srozumitelnost a jasnost celého materiálu.

Nakonec nás zajímalo, jakým způsobem hodnotí vytvořený materiál z hlediska praktické využitelnosti. Otázka směřovala k tomu, zda si myslí, že text může být užitečný pro frekventanty při přípravě na získání řidičského oprávnění. Jejich odpovědi ukázaly, že materiál byl považován za dobře využitelný. Podtrhli, že díky tomuto materiálu mají čtenáři možnost získat klíčové informace formou mnohem srozumitelnější a přístupnější, což by mohlo výrazně usnadnit jejich přípravu na zkoušky.

## 6 Diskuze

V této podkapitole se pokusíme stručně popsat data získaná z výzkumného šetření a odpovědět na stanovené výzkumné otázky.

První z našich výzkumných otázek směřovala k hodnocení srozumitelnosti upraveného textu a k identifikaci oblastí, které by mohly vyžadovat lepší formulaci, doplnění informací nebo upřesnění. Během procesu ověřování vytvořeného materiálu jsme na základě zpětné vazby od informantů identifikovali několik částí textu, které byly potenciálně vhodné k úpravě. Tyto identifikované úseky textu byly podrobně analyzovány a předmětná znění byla adekvátně modifikována s cílem zlepšit srozumitelnost a přístupnost materiálu pro cílovou skupinu. Erudovaní informanti nám rovněž poskytli zpětnou vazbu, jestli nebyl text příliš upraven. Při této práci vycházíme z důležitého poznání, které je v souladu s tím, že Daňová (2008) ve své publikaci zdůrazňuje důležitost zachování původního významu a informační hodnoty textu při jeho úpravě. Podle ní by měla být úprava textu směřována k co nejvěrnějšímu předání informací čtenářům. Tímto způsobem je zajištěno, že překlad nebo jiné úpravy neztratí důležité nuance a významové kontexty obsažené v originálu. Důraz na udržení rovnováhy mezi úpravou a zachováním původního významu je klíčový, aby text zůstal přístupný a srozumitelný pro svou cílovou skupinu, aniž by došlo ke ztrátě důležitých informací či významů. Takový přístup nám umožňuje nejen efektivně upravit text pro potřeby specifického publika, ale také zajistit, že výsledný materiál bude komunikován srozumitelně a účinně.

Nezbytné je zdůraznit, že proces úpravy textu pro čtenáře se sluchovým postižením není standardizovaný a existuje pouze omezená metodika, přičemž jedním z přístupů může být metodika navržená Suralovou (2002). Nicméně, vzhledem k nedostatku jednotného postupu je každá úprava závislá na individuálních rozhodnutích přepisovatele textu. Tento proces je často zdlouhavý a vyžaduje konzultaci a ověření srozumitelnosti od dalších odborníků. Modifikovaný text, který byl přizpůsoben pro čtenáře se sluchovým postižením, může proto sloužit jako užitečný nástroj nejen pro tuto specifickou skupinu, ale také pro širší spektrum osob, jako jsou děti s odlišným mateřským jazykem nebo jedinci trpící dyslexií (Potměšil, 2003). Proto jsme si stanovili jako výzkumnou otázku, zdali je upravený studijní materiál využitelný.

Účastníci výzkumu jednoznačně potvrdili praktickou využitelnost upraveného studijního

materiálu. Tento nástroj není pouhým prostředkem k pasivnímu memorování faktů, ale umožňuje čtenářům aktivněji zapojit se do procesu učení. Místo jednoduchého opakování informací je jim umožněno proniknout do podstaty tématu, porozumět mu a integrovat ho do svých stávajících znalostí a zkušeností. Tento přístup podporuje hlubší uchopení látky a dlouhodobé zapamatování.

## 7 Limity výzkumného šetření

Během naší výzkumné praxe jsme identifikovali řadu faktorů, které mohly ovlivnit výsledky našeho šetření. Tento proces nás zavedl k poznání několika omezení, jež lze rozdělit do několika kategorií, včetně metodologických limitací, vlivu výzkumníka a informantů. Jedním z hlavních omezení byl omezený počet účastníků, což mělo za následek určité omezení rozmanitosti získaných informací. Rovněž jsme zaznamenali vliv zvolené metodologie, přičemž jsme se rozhodli pro aplikaci polostrukturovaných rozhovorů prostřednictvím videohovoru. Tato volba umožnila našim účastníkům výzkumného šetření pohodlnější prostředí a větší časovou flexibilitu, neboť nemuseli cestovat na fyzické místo setkání a byli chráněni před vnějšími rušivými vlivy.

Jako další jsou vnímány limity na straně výzkumného souboru. Získaná data mohla být ovlivněna mnoha faktory jako jsou například: aktuální rozpoložení informantů, časové hledisko, prostředí, kde se informant nacházel.

Při realizaci, ale i následném zpracování výzkumného šetření, kvalifikační práce jsme se zcela řídili etickými zásadami a principy. Anonymita všech účastníků byla pečlivě zajištěna tak, že ve výsledné práci nebyly uvedeny žádné osobní kontaktní údaje, které by mohly vést k identifikaci jakéhokoli jednotlivce. Každý z potenciálních účastníků měl plnou volnost v rozhodnutí, zda se rozhodne zapojit do výzkumného šetření či nikoli. Proces výběru respondentů byl prováděn na základě kritérií dostupnosti a vhodnosti pro daný výzkumný záměr.

Zařazeným informantům byla nabídnuta možnost, že po obhájení práce mohou požádat o poskytnutí přístupu k výsledné diplomové práci, pokud by projevíli zájem. Tento přístup k práci byl veden snahou o transparentnost a otevřenost vůči účastníkům, kteří se podíleli na výzkumném procesu. Tímto přístupem jsme se snažili zajistit nejen plné dodržování etických standardů, ale také respektovat práva a potřeby všech účastníků výzkumu.

## 8 Doporučení pro praxi

Výzkumná část kvalifikační práce může být přínosná. Modifikovaný studijní materiál, vytvořený v rámci této práce, přináší potenciální přínos především pro uživatele znakového jazyka. Nicméně, hodnota tohoto materiálu není omezena pouze na tuto skupinu uživatelů. Je možné si představit jeho užitečnost i pro další znevýhodněné čtenáře, jako jsou jedinci s dyslexií či jinými poruchami učení.

Cílem vytvořeného modifikovaného materiálu je poskytnout nezbytné dovednosti a znalosti pro budoucí řidiče. Zejména těm, kteří jsou zasaženi určitými formami jazykových nebo komunikačních bariér. Výsledný materiál zprostředkovává možnost porozumět a aplikovat obsah v praxi.

Pro tvorbu vytvořeného materiálu jsme se opírali o učebnici, která je široce využívána ve všech autoškolách. Tato učebnice je pravidelně aktualizována a přepracována, aby odpovídala nejnovějším trendům a legislativním požadavkům. Při tvorbě naší práce jsme tak vycházeli z aktuální verze této studijní pomůcky, abychom zajistili aktuálnost našeho materiálu.

Pro náš výzkum jsme se zaměřili na tři ze čtyř hlavních kapitol uvedené učebnice. Konkrétně jsme se soustředili na témata Ovládání a údržba vozidla, Teorie a zásady bezpečné jízdy a Zdravotnická příprava. Tato témata jsme vybrali na základě jejich relevance a významu pro naši práci, přičemž jsme se soustředili na klíčové oblasti, které považujeme za nezbytné pro osvojení důležitých dovedností a znalostí budoucích řidičů.

Prokázání srozumitelnosti vytvořeného modifikovaného materiálu bylo potvrzeno prostřednictvím výzkumného šetření, které bylo prováděno v rámci diplomové práce. Tento proces validace je klíčovým prvkem pro zajištění, že výsledný materiál splňuje potřeby a očekávání cílové skupiny uživatelů.

## Závěr

Získání řidičského oprávnění je bezesporu pro mnohé významným milníkem a většina z nás si neuvědomuje, že jsou mezi námi ti, jež nemají během přípravy na jeho získání rovné a optimální podmínky. Tato skupina zahrnuje osoby se sluchovým postižením, jež mají tento proces ztížení v důsledku svého postižení. Pro tuto skupinu má získání řidičského oprávnění zvláštní význam, neboť právě získání řidičského oprávnění jim poskytuje širší pracovní uplatnění s čímž mívá tato skupina mnohem větší obtíže.

Během výcviku se mohou setkat s výraznými komunikačními bariérami, pokud nezvolí autoškolu, která disponuje instruktory se znalostí základů znakového jazyka. I když si vyberou autoškolu se zkušenostmi v práci s osobami se sluchovým postižením, stále mohou narazit na problémy. Během výcviku si musí každý účastník osvojit velké množství informací. I když jsou tyto informace obsaženy v jednotné učebnici, pro uživatele znakového jazyka to může být obzvláště obtížné. Mezi důvody se řadí to, že učebnice obsahuje mnoho stránek, dlouhá souvětí a složité termíny. Proto byl studijní materiál upraven, aby byl přístupnější a srozumitelnější pro osoby se sluchovým postižením.

Na závěr práce je vhodné shrnout obsah této práce a zamyslet se nad naplněním jejího cíle. Kvalifikační práci tvoří dvě části, a to teoretická a praktická. Ty se dále člení do jednotlivých kapitol a podkapitol. Při tvorbě teoretické části jsme se opírali o odbornou literaturu a snažili jsme se pracovat s nejaktuálnějšími a primárními zdroji dostupnými v dané problematice.

Naše práce se věnuje úpravě studijního materiálu pro účastníky výcviku v autoškole se sluchovým postižením. V první kapitole jsme se zaměřili na specifika osob se sluchovým postižením, se zvláštním důrazem na používané komunikační systémy. Dále pro nás bylo důležité věnovat se specifickým čtení a psaní u osob se sluchovým postižením, kdy jsme i popsali postup při úpravě textu. Třetí kapitola byla zaměřená na výcvik v autoškole. Nejprve jsme uvedli základní informace o fungování autoškol v České republice, poté jsme se zaměřili na specifika výcviku frekventantů se sluchovým postižením. Výzkumné šetření proběhlo kvalitativní formou.

Hlavním cílem naší diplomové práce bylo adaptovat určitou část studijního materiálu tak, aby vyhovovala potřebám účastníků výcviku se sluchovým postižením. Pro dosažení tohoto cíle jsme vytvořili modifikovaný studijní materiál, který jsme následně podrobili důkladnému ověření. V rámci tohoto ověření jsme získali zpětnou vazbu od informantů a na

základě jejich připomínek jsme provedli potřebné úpravy a zapracovali je do vytvořeného materiálu.

Považujeme za vhodné uvést, že se nabízí možnost dané téma zkoumat na hlubší bázi, a to upravit i poslední část, a to předpisy o provozu vozidel. Vytvořit doplňující edukační videa, kde by jednotlivé postupy demonstrovaly či text tlumočený ve znakovém jazyce. Taková videa by mohla být cenným doplňkem k textovému materiálu a poskytla by vizuální a interaktivní podporu pro lepší porozumění a osvojení si informací.



## Seznam bibliografických citací

DAŇOVÁ, Martina, 2008. *Metodika úpravy textů: Pro znevýhodněné čtenáře: S ukázkou dle předlohy Betty MacDonalldové Paní Láryfáry*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2389-1.

DEVITO, Joseph, 2008. *Základy mezilidské komunikace*: 6. vydání. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-2018-0.

ČERVENKOVÁ, Anna, 1999. *Co a jak číst se sluchově postiženým dítětem*. Praha: Federace rodičů a přátel sluchově postižených. ISBN: 80-238-4826-7.

FAUS, Pavel, 2012. *Autoškola*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4289-2.

FASNEROVÁ, Martina, 2018. *Prvopočáteční čtení a psaní*. Praha: Grada. Pedagogika. ISBN 978-80-271-0289-1.

HAVLÍK, Karel, 2005. *Psychologie pro řidiče: zásady chování za volantem a prevence dopravní nehodovosti*. Praha: Portál. ISBN 8071785423.

HENDL, Jan, 2005. *Kvalitativní výzkum: základní metody a aplikace*. Praha: Portál. ISBN 80-7367-040-2

HOLMANOVÁ, Jitka, 2002. *Raná péče o dítě se sluchovým postižením*. Praha: Septima. ISBN 80-7216-162-8.

HORÁKOVÁ, Radka, 2012. *Sluchové postižení: úvod do surdopedie*. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0084-0.

HRUBÝ, Jaroslav, 1999. *Velký ilustrovaný průvodce neslyšících a nedoslýchavých po jejich vlastním osudu*. Praha: FRPSP. ISBN 80-7216-096-6.

HRUBÝ, Jaroslav, 2010. *Úvod do výchovy a vzdělávání sluchově postižených*. Praha: Tiché učení. ISBN 978-80-904786-1-9.

JANOTOVÁ, Naděžda a Karla SVOBODOVÁ, 1998. *Integrace sluchově postiženého dítěte v mateřské a základní škole*. Praha: Septima. ISBN 80-7216-050-8.

JEŘÁBKOVÁ, Kateřina a Veronika RŮŽIČKOVÁ, 2006. *Kompenzační pomůcky pro osoby se specifickými potřebami*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 80-244-1436-8.

- JUNGWIRTHOVÁ, Iva, 2015. *Dítě se sluchovým postižením v MŠ a ZŠ*. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0944-7.
- KALHOUS, Zdeněk a Otto OBST, 2002. *Školní didaktika*. 2. vydání. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-571-4.
- KOMORNÁ, Marie, 2008. *Psaná čeština českých neslyšících – čeština jako cizí jazyk*. Praha: Česká komora tlumočnicků znakového jazyka. ISBN 978-80-87153-44-4.
- KRAHULCOVÁ, Beáta, 2014. *Komunikační systémy sluchově postižených*. Praha: Beakra. ISBN 978-80-903863-2-7.
- KŘIVÁNEK, Vladimír, 1994. *Malý slovník literárních pojmů a autorů*. Praha: Scientia spol.s.r.o. ISBN 80-85827-15-8.
- LANGER, Jiří, 2013. *Úvod do pedagogiky osob se sluchovým postižením*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. ISBN 978-80-244-3745-3
- LANGER, Jiří a Eva SOURALOVÁ, 2006. *Surdopedie – Andragogika*. Olomouc: Univerzita Palackého. Texty k distančnímu vzdělávání v rámci kombinovaného studia. ISBN 80-244-1206-3.
- LEDERBUCHOVÁ, Ladislava, 2004. *Dítě a kniha: o čtenářství jedenáctiletých*. Plzeň: Vydavatelství Aleš Čeněk. ISBN 80-86898-01-6.
- LECHTA, Viktor, 2008. *Symptomatické poruchy řeči u dětí*. 2. vydání. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-433-5.
- LEJSKA, Mojmír, 2003. *Poruchy verbální komunikace a foniatrie*. Brno: Paido. ISBN 80-7315-038-7.
- MLČÁKOVÁ, Renata, 2009. *Grafomotorika a počáteční psaní*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-2630-4.
- MUKNŠNÁBLOVÁ, Martina. 2014. *Péče o dítě s postižením sluchu*. Praha: Grada Publishing. ISBN 978-80-247-5034-7.
- POTMĚŠIL, Miloň, 2003. *Čtení k surdopedii*. Olomouc: Univerzita Palackého. ISBN 80-244-0766-3.
- POTMĚŠIL, Miloň, 2007. *Sluchové postižení a sebereflexe*. Praha: Nakladatelství Karolinum. ISBN 978-80-246-1300-0.

- PRŮCHA, Jan, 2013. *Pedagogický slovník*. 7. vydání. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0403-9.
- REHNOVÁ, Vlasta a Matúš ŠUCHA, 2013. *Dopravní psychologie – pro praxi*. Praha: Grada. ISBN 978-80-247-4113-0.
- RŮŽIČKOVÁ, Kamila Jitka VÍTOVÁ, 2014. *Vybrané kapitoly z tyflopédie a surdopedie nejen pro speciální pedagogy*. Hradec Králové: Gaudeamus. ISBN 978-80-7435-424-3.
- SCHRÖTER, Zdeněk, 2023. *Autoškola? Pohodlně! 2023*. ISBN 978-80-908237-4-7.
- SKÁKALOVÁ, Tereza, 2017. *Uvedení do problematiky sluchového postižení*. Hradec Králové: Gaudeamus. ISBN 978-80-7435-675-9.
- SLOWÍK, Josef, 2016. *Speciální pedagogika*. 2. vydání. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0095-8.
- SVĚTLÍK, Martin, 2000. *Postižení sluchu: Současné možnosti sluchové protetiky*. Praha: Triton. ISBN 80-7254-114-5.
- ŠKODOVÁ, Eva a Ivan JEDLIČKA a kol., 2003. *Klinická logopedie*. Praha: Portál. ISBN 80-7178-546-6.
- ŠVAŘÍČEK, Roman a Klára ŠEĎOVÁ, 2014. *Kvalitativní výzkum v pedagogických vědách*. 2. vydání. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0644-6.
- SOURALOVÁ, Eva, 2002. *Čtení neslyšících*. Olomouc: Univerzita Palackého. ISBN 80-244-0433-8.
- SOURALOVÁ, Eva, 2005. *Surdopedie I. Studijní opora pro kombinované studium*. Olomouc: SCV PdF UP a Vydavatelství UP. ISBN 80-244-1007-9.
- TARCSIOVÁ, Darina, 2008. *Pedagogika sluchovo postihnutých*. Bratislava: MABAG. ISBN 978-80-89113-52-1.
- TOMÁŠKOVÁ, Iva. 2015. *Rozvíjíme předčtenářskou gramotnost v mateřské škole*. Praha: Portál. ISBN 978-80-262-0790-0.
- VÁGNEROVÁ, Marie, 2012. *Psychopatologie pro pomáhající profese*. 5. vyd. Portál: Praha. ISBN 978-80-262-0225-7.

VITÁSKOVÁ, Kateřina, 2000. *Problematika specifických poruch učení se zaměřením na čtení sluchově postižených*. Speciální pedagogika. ISSN 1211-2720.

VYBÍRAL, Zbyněk, 2009. *Psychologie komunikace*. 2. vydání. Praha: Portál. ISBN 978-80-7367-387-1.

## Seznam elektronických zdrojů

ČESKÁ KOMORA TLUMOČNÍKŮ ZNAKOVÉHO JAZYKA, 2024. *Etický kodex (EK) České komory tlumočnicků znakového jazyka* [online]. [cit. 2024-02-11]. Dostupné z: <http://www.cktjz.com/okomore/eticky>

DOMÍNGUEZ, Ana-Belén a kol., 2014. *Analysis of reading strategies in deaf adults as a function of their language and meta-phonological skills*. Research in Developmental Disabilities. doi:10.1016/j.ridd.2014.03.039

FAKULTNÍ NEMOCNICE OSTRAVA, 2023. *O kochleární implantaci* [online]. [cit. 2023-05-06]. Dostupné z: <https://www.fno.cz/klinika-otorinolaryngologie-a-chirurgie-hlavy-a-krku/okochlearni-implantaci>

KALOČ, Jan, 2016. *Uber zaměstnává neslyšící řidiče*. Patří k nejbezpečnějším účastníkům silničního provozu [online]. [cit. 2023-05-09]. Dostupné z <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/uber-dava-prilezitost-neslysicim-na-silnici-totiz-patri-k-ne/r~82373a829b7911e68f3200259>

KIM, So Young., 2017. *Severe hearing impairment and risk of depression: A national cohort study*. PloS one, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0179973>

KŘESTANOVÁ, Lucie, 2022. *Mohou neslyšící lidé řídit auto?* idětskýsluch.cz. [online]. [cit. 2023-05-09]. Dostupné z: <https://www.idetskýsluch.cz/integrace/legislativa/mohou-neslysici-lide-ridit-auto/>

KÚKHK, 2021. *INFORMAČNÍ DOKUMENT Pro přípravu a zkoušky učitelů výuky a výcviku v řízení motorových vozidel*. [online]. [cit. 2024-02-11]. Dostupné z: [Informacni-dokument-KRAJSKY-URAD-KRALOVEHRADECKEHO-KRAJE.pdf \(khk.cz\)](#)

MACUROVÁ, Alena, 2000. *Předpoklady čtení*. [online]. [cit. 2021-06-05]. Dostupné z: <http://ruce.cz/clanky/22-predpoklady-cteni>

UNIE NESLYŠÍCÍCH BRNO, 2023. *Jak pomáhají indukční smyčky sluchově postiženým?* [online]. [cit. 2023-10-21]. Dostupné z: Proč, kde, jak a pro koho instalovat indukční smyčky – Indukční smyčka (indukcni-smycky.cz)

MORAVCOVÁ, Tereza, 2021. *Specifika výcviku v autoškole u osob se sluchovým postižením*. Olomouc. Bakalářská práce. Univerzita Palackého v Olomouci

- MUZAKI, Ferril Ihram, 2023. *Cognitive Processes on Reading Literacy in Elementary Schools*. ANUFA, [online]. [cit. 2023-10-21]. Dostupné z: Cognitive Processes on Reading Literacy in Elementary Schools | ANUFA (anufa-ikaprobsi.org)
- PASSMEFAST, 2023. *Can You Drive If You're Deaf?* [online]. [cit. 2023-05-09]. Dostupné z: <https://www.passmefast.co.uk/resources/driving-advice/can-deaf-people-driv>
- SPORTOVNÍ LISTY, 2023. *ÚAMK pro neslyšící* [online]. [cit. 2023-06-10]. Dostupné z: <http://www.sportovnilisty.cz/uamk-pro-neslyšici-2/?style=mobile>
- STRNADOVÁ Zuzana, 2006. *Rizikové chování mladých* [online]. Brno: Centrum dopravního výzkumu [cit. 2018-04-14]. Dostupné z: <http://docplayer.cz/6554687-Rizikove-chovanimladych-ridicu-mgr-zuzana-strnadova-centrum-dopravniho-vyzkumu-v-vi-brno.htm>
- TICHÉ ZPRÁVY, 2024. *Pinoear – pomůcka pro Neslyšící řidiče* [online]. [cit. 2023-06-10]. Dostupné z: PionEar – pomůcka pro neslyšící řidiče – TICHÉ ZPRÁVY (tichezpravy.cz)
- TELEVIZNÍ KLUB NESLYŠÍCÍCH, 2017. *Neslyšící řidiči*. [online]. [cit. 2023-06-10]. Dostupné z: 25. leden 2017 - Televizní klub neslyšících | Česká televize (ceskatelevize.cz)
- TELEVIZNÍ KLUB NESLYŠÍCÍCH, 2008. *Vzdělávání neslyšících řidičů*. [online]. [cit. 2023-06-10]. Dostupné z: 3. červen 2008 - Televizní klub neslyšících | Česká televize (ceskatelevize.cz)
- ÚAMK, 2023. *Ústřední automotoklub neslyšících motoristů* [online]. [cit. 2023-06-10]. Dostupné z: <https://amkn-cz.estranky.cz/>
- VTCENTRUM, 2024. *Kurz učitele autoškoly* [online]. [cit. 2024-02-11] Dostupné z: Příprava instruktorů autoškol – profesní osvědčení – VT centrum
- WISC.EDU, 2023. *How To Eliminate The Dreaded "Blind Spot"*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: <https://pages.cs.wisc.edu/~gdguo/driving/BlindSpot.htm>
- World Health Organization 2017. *Deafness and hearing loss*. [online]. [cit. 2021-11-20]. Dostupné z WWW: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs300/en/>
- Zákruta, 2023. *Seznam autoškol* [online]. [cit. 2023-05-09]. Dostupné z: <https://www.zakruta.cz/seznam-autoskol/96>

## **Legislativa**

Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů

Vyhláška č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů

Zákon č. 108/2006, zákon o sociálních službách, jak vyplývá z pozdějších změn

Zákon č. 384/2008 Sb., o komunikačních systémech neslyšících a hluchoslepých osob

Zákon č. 271/2023 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

Zákon č. 192/2008 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, jak vyplývá z pozdějších změn

## **Seznam obrázků**

Obrázek 1 Stupně sluchových poruch ( WHO, 2017).....	12
Obrázek 2 slepý úhel - ilustrační obrázek ve studijní materiálu (WISC.EDU, 2023).....	53
Obrázek 3 Graficky zpracovaná kapitola vytvořeného materiálu .....	53
Obrázek 4Graficky zpracovaná kapitola vytvořeného materiálu .....	54



## **Seznam příloh**

Příloha č.1 Studijní materiál pro účastníky výcviku v autoškole

# Příloha č. 1

## STUDIJNÍ MATERIÁL PRO ÚČASTNÍKY VÝCVIKU V AUTOŠKOLE

Vytvořeno na základě učebnice Autoškola?  
Pohodlně 2023  
Zdeněk Schröter

Vypracovala Mgr. Tereza Moravcová pro účely kvalifikační práce

Vážení čtenáři,

s radostí vám představuji příručku, která byla vytvořena v rámci praktické části mé diplomové práce. Tento materiál vychází z učebnice „Autoškola? Pohodlně! 2023“ a má za cíl usnadnit porozumění jejímu obsahu a poskytnout ucelený přehled této problematiky.

Pevně doufám, že vám tato příručka bude užitečným průvodcem při studiu a přípravě na řídičské zkoušky

### Obsah

Ovládání a údržba vozidla.....	4
Teorie a zásady bezpečné jízdy.....	19
Zdravotnická příprava.....	35

## Ovládání a údržba vozidla

V předmětu zaměřeném na údržbu vozidel se v průběhu let změnila závěrečná zkouška. Dříve byla ústní zkouška. Dnes není. Proč? Moderní vozidla jsou stále složitější. Opravu auta by řidič měl přenechat odborníkovi.

I když není ústní zkouška, musíme znát základní údržbu auta. **Údržba je důležitá pro bezpečnost a spolehlivost vozidel.** Bez údržby hrozí finanční ztráty a nehody. Proto se v rámci předmětu věnujeme nejen seznámení s vozidly, ale i bezpečnosti a údržbě aut.

Začínáme poznáváním vozidel, která budeme používat nejen při cvičných jízdách. Dále se zabýváme bezpečnostními systémy moderních vozidel, které jsou důležité pro bezpečnou jízdu a ovládání vozidla. Tyto znalosti jsou důležité při zkoušce i v praxi. V neposlední řadě se učíme nejdůležitějším úkonům údržby vozidla, které jsou zásadní pro bezpečnost.

### SEZNÁMENÍ S VOZIDLEM VŠEOBECNĚ

Předtím než začneme řídit auto, je důležité znát základní informace o vozidle.

Musíme znát :

- obecný popis auta a umístění,
  - označení,
  - účel ovladačů a přístrojů.
- V autě jsou i různé elektronické prvky, které jsme neznali.

Důležité je vědět :

- kde je motor,
- jaké kapaliny potřebujeme,
- jak rozsvítit světla atd. (Když budeme muset zapnout světla do mlhy, nebudeme dlouho hledat).



## AKTIVNÍ A PASIVNÍ BEZPEČNOST VOZIDLA

Pokud je vozidlo bezpečné a využíváme jeho bezpečnostní prvky, snižujeme riziko nehody a její následky.

Bezpečnost vozidla ovlivňuje řada prvků. Rozlišujeme prvky aktivní a pasivní bezpečnosti vozidla.

### PRVKY AKTIVNÍ BEZPEČNOSTI

Prvky aktivní bezpečnosti snižují šanci vzniku dopravní nehody. Mezi tyto prvky patří: správně nastavené sedadlo, vhodné pneumatiky, systém ABS...



### PRVKY PASIVNÍ BEZPEČNOSTI

Prvky pasivní bezpečnosti snižují následky dopravní nehody. Do této skupiny patří: airbagy, přední část vozidla s tuhým prostorem pro cestující, ...

## HODNOCENÍ BEZPEČNOSTI AUTOMOBILŮ

Na stránkách Euroncap.com najdeme důležité informace o bezpečnosti aut. **Společnost Euro NCAP testuje auta podle přísných pravidel** a dělá nárazové testy. Hodnotí se ochrana osob ve 4 různých oblastech a výsledek je vyjádřen hvězdičkami. Nejbezpečnější auta dostanou 5 hvězdiček.

Přesnější informace o ochraně v autě jsou vyjádřeny v procentech. Vytváří také grafické znázornění. To ukazuje, jak jsou jednotlivé části těla chráněny při různých situacích. Tyto informace se tvoří na základě nárazových testů. Čelní náraz je testován při rychlosti 64 km/h a boční náraz při 50 km/h. Vysoké rychlosti mohou mít smrtelné následky.

**Předjetí nehodě se může za pomoci bystrosti, zkušeností řidiče a moderních bezpečnostních systémů.**

Auta s větší hmotností jsou bezpečnější. Jejich nevýhodou je, ale vyšší cena, větší spotřeba benzínu/nafty a náročnější parkování.

5

## ZÁKLADNÍ BEZPEČNOSTNÍ SYSTÉMY

### ABS

ABS brzdí vozidlo tak, aby se kola nezablokovala a nedošlo k jejich smykání. To pomáhá udržet vozidlo pod kontrolou, i když brzdíme. K tomu je třeba neustále držet brzdový pedál sešlápnutý. ABS je dnes ve většině aut.

### ESP

ESP pomáhá udržet vozidlo stabilním při různých situacích na silnici. Systém neustále sleduje chování vozidla a pokud zaznamená, že se začíná klouzat nebo ztrácí kontrolu, automaticky zasahuje. To může zahrnovat brzdění určitých kol nebo úpravu výkonu motoru, aby se vozidlo vrátilo na správnou cestu. ESP je dnes běžnou výbavou nových automobilů.

### AEB

AEB může upozornit řidiče na blížící se srážku a pomáhá mu brzdit tak, aby využil plnou brzdovou sílu vozidla. Pokud je situace opravdu vážná, AEB umí brzdit samo, i když řidič nereaguje.

## ASISTENT KONTROLY

Auto jedoucí vedle nás v určitém okamžiku ve zrcátkách nemusíme vidět. Je ve slepém úhlu.

Asistent sleduje prostor okolo auta pomocí radaru. Když zjistí přítomnost jiného auta, dá řidiči vědět **světelným a zvukovým signálem**. Pokud chce řidič změnit směr – zapne směrovku. Výstraha se tak zesílí.

Pasivní asistent hlídá slepé úhly a varuje řidiče.

Aktivní asistent v případě potřeby zasáhne do řízení.

Slepý úhel – je prostor, který nevidíme ani ve vnitřním ani vnějším zrcátku. 6

## ASISTENT JÍZDY V PRUHU

Asistent jízdy v pruhu je užitečný, když řidič ztrácí pozornost, je unavený nebo usíná. **Varuje řidiče, když omylem opustí jízdní pruh**. To se stane, když auto překročí čáru bez toho, aby řidič použil blinkr. Kamera sleduje silnici před autem a funguje tam, kde jsou čáry jasně viditelné.

Když přejedete čáru, varování může být různé (například volant začne vibrovat). Aktivní asistent jízdy v pruhu nejprve upozorní řidiče, když překročí čáru, a pokud je to nutné, může zasáhnout do řízení a přibrzdit kola.

## ASISTENT BĚLOSTI ŘIDIČE

Asistent bdělosti pomáhá řidičům zůstat soustředěnými během dlouhých jízd. **Sleduje, jak řidič ovládá volant a jak se chová za jízdy**. Pokud zaznamená, že řidič začíná být unavený nebo ztrácí pozornost, **upozorní ho rozsvícením kontrolky a výstražným zvukem**. Tento asistent funguje pouze při určité rychlosti a ve specifických situacích.

## ADAPTIVNÍ TEMPOMAT

**Klasický tempomat:** zastavení vozidla je na řidiči, auto pouze drží stejnou rychlost – nemusíme stát na plynu nehlédět na stoupání a převýšení.

**Adaptivní tempomat** je systém, který udržuje bezpečnou vzdálenost mezi vámi a autem před vámi. Když auto před vámi zpomalí, tempomat také zpomalí vaše auto. Pokud auto před vámi zastaví, vaše auto taky zastaví. Můžete nastavit, jak daleko chcete být od auta před vámi. Když je cesta před vámi volná, tempomat vás opět zrychlí. Když chceme tempomat vypnout, mírně sešlápneme pedál – brzda.

7

## LED SVĚTLOMETY

Je důležité, aby byla **cesta dobře osvětlená**, hlavně za šera nebo za deště. Nové **světlometry s LED světly** jsou mnohem jasnější než ty staré s halogenovými žárovkami. To znamená, že **vidíte lépe a můžete rychleji reagovat na překážky na silnici**.

Tyto světlometry mohou být chytré – mají mnoho malých světelných čidel, která se mohou zapínat a vypínat nezávisle na sobě. To znamená, že můžete osvětlit jen část silnice, kde to právě potřebujete. Když jedete proti autu, které vám jede naproti, některá světla automaticky zhasnou, abyste ho neoslnili. A když jedete do zatáčky, rozsvítí se světla, která vám pomohou vidět na silnici v zatáčce.

## POHON VŠECH 4 KOL



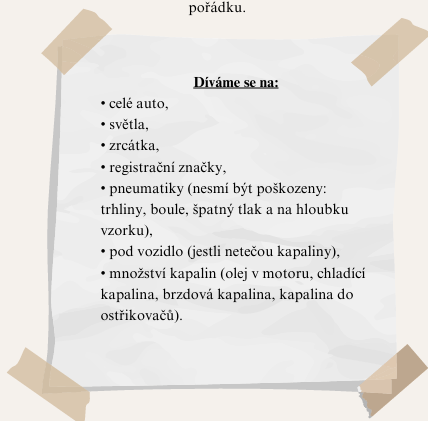
Auta s pohonem 4 kol se **lépe řídí na kluzkých silnicích nebo při řízení auta táhnoucí přívěs**. Jejich nevýhodou je, že jsou dražší. Mají složitější techniku, což znamená **vyšší cenu údržby**. Tyto auta spotřebovávají více pohonných hmot.

[2]

8

## KONTROLA VOZIDLA PŘED JÍZDOU

Kontrola auta před jízdou je důležitá. Musíme zjistit, jestli je auto technicky v pořádku.



### Díváme se na:

- celé auto,
- světla,
- zrcátka,
- registrační značky,
- pneumatiky (nesmí být poškozeny: trhliny, boule, špatný tlak a na hloubku vzorku),
- pod vozidlo (jestli netečou kapaliny),
- množství kapalin (olej v motoru, chladicí kapalina, brzdová kapalina, kapalina do ostřikovačů).

- Auta, která se více používají nebo jsou starší mohou mít více opotřebení.
- Nyní se vyskytují auta, která provádí mnoho kontrol automaticky pomocí senzorů.
- Pokud se něco pokazí během jízdy, zobrazí se výstraha na displeji.
- Musíme sledovat kontrolky a výstrahy na přístrojové desce. Někdy se může stát, že některá světla začnou blikat rychleji, což může znamenat, že je vadná žárovka.

9

## PNEUMATIKY

Při jízdě může i malý problém s pneumatikami přerást ve velký problém. Proto musíme věnovat pneumatikám a kolům zvláštní pozornost. Kromě **tlaku vzduchu** a **hloubky vzorku** sledujeme **poškození pneumatik** (nesmí být vidět: trhliny, boule, chybějící kusy).

Pneumatika se může **poškodit neopatrným způsobem jízdy** například najetím na obrubník, nebo **ostrým předmětem** na silnici

### Životnost pneumatik ovlivňuje:

- správný tlak vzduchu,
- styl jízdy,
- celkový technický stav vozidla.

Během jízdy se poškozená nebo nedostatečně nafouknutá pneumatika může projevit zhoršením řízení auta. Auto se neudrží ve stopě a táhne směrem k straně, kde je pneumatika poloprázdná nebo prázdná. Některá poškození mohou být zjištěna díky neobvyklým hlukům nebo vibracím, než se projeví nesymetričností.

Na pneumatice jsou různé nápisy, které určují rozměr, konstrukci, dovolenou rychlost a podobně. Při kontrole je důležité sledovat, aby na vozidle byly použity pneumatiky stejných rozměrů a konstrukce, a na stejné nápravě pouze shodné pneumatiky.

Je nutné **zkontrolovat celé kolo včetně disku**. Deformace disku může způsobit únik vzduchu z bezdušové pneumatiky. Nevyvážené kolo způsobuje nežádoucí vibrace, které se mohou přenést až na volant.

Zejména po výměně kola a ujetí několika kilometrů je důležité **kontrolovat, zda je kolo pevně upevněno**. Okrasný kryt musí těsně přilhat ke kolu, aby se při jízdě neuvolnil.

10

## KONTROLA TLAKU VZDUCHU V PNEUMATIKÁCH A HLOUBKY DRÁŽEK DEZÉNU PNEUMATIKY

Tlak vzduchu v pneumatikách je důležitý pro bezpečnost a životnost pneumatik. **Měříme ho, když jsou pneumatiky studené / nepoužívané.**

- Odšroubujeme kryt ventilku a připojíme k němu **tlakoměr**.
- Na tlakoměru vidíme naměřený tlak, který by měl být kolem 200 kPa pro osobní auta.
- Přesnou hodnotu určí výrobce vozidla.

Různé typy tlakoměrů mohou být součástí kompresorů na **čerpacích stanicích**. Tlak lze nastavit pomocí tlačítek + a -. Vzorek pneumatik má drážky, které odvádějí vodu za mokra. Čím jsou tyto drážky mělčí, tím hůře odvádějí vodu, což může způsobit aquaplaning a ztrátu kontroly nad vozidlem.

- Přesnou hloubku vzorku na pneumatikách zjistíme pomocí **hloubkoměru**, který měří hloubku vzorku.
- Předepsaná hloubka vzorku je 1,6 milimetru pro letní pneumatiky a nejméně 4 milimetry pro zimní pneumatiky.
- Znat přesnou hloubku vzorku pomáhá rozhodnout, kdy pneumatiky vyměnit.

## POSTUP PŘI VÝMĚNĚ KOLA

Defekt na kole můžeme zjistit při kontrole vozidla před jízdou nebo během jízdy. Pokud si všimneme, že auto má změněné jízdní vlastnosti ( je nestabilní, táhne k jedné straně silnice,..). **Musíme okamžitě zastavit a zkontrolovat pneumatiky i celá kola**. Pokud je na kole defekt musíme ho vyřešit. Použijeme buď sadu na opravu pneumatiky nebo vyměníme poškozené kolo za rezervní.

11

- Oblékne si výstražnou vestu. Pokud vozidlo stojí v cestě, zapne výstražná světla a umístíme výstražný trojúhelník na vozovku.
- Auto zajistíme proti pohybu. Zatahneme ruční brzdu a na řadicí páce zařadíme 1. Pokud je auto na svahu, umístíme pod kola klíny nebo kameny na protější straně vozidla.
- Sundáme kryt uvolníme upevňovací šrouby kola o půl až 1 otáčku.
  - Poté zvedneme poškozené kolo do vzduchu, vyšroubujeme šrouby a nahradíme poškozené kolo rezervním.
  - Nově nasazené kolo mírně utáhneme a spustíme zvedák. Když je kolo na vozovce, dotažení šroubů dokončíme a nasadíme okrasný kryt.
- Uklidíme místo a odvezeme poškozené kolo do servisu, kde zjistíme možnosti opravy.

Pokud to je pro vás příliš těžké nebo náročné, můžete zavolat asistenční službu a nechat si kolo vyměnit.



[3]

12

## KONTROLA MNOŽSTVÍ OLEJE V MOTORU, DOPLŇOVÁNÍ, VÝMĚNA

**Bez oleje motor nefunguje.** Olej snižuje tření mezi pohyblivými částmi a chrání je. **Motor potřebuje dostatek oleje.** Množství oleje kontrolujeme před jízdou.

Postup pro kontrolu oleje:

- Otevřeme kapotu a vytáhneme měrku, která vyčnívá z motoru.
- Očistíme ji a znovu zasuneme.
- Měrku vytáhneme a uvidíme, jestli je olej v pořádku.
- Pokud je potřeba dolít olej, používáme ten, co doporučuje výrobce auta.

Olej se mění pravidelně každý rok nebo po ujetí 15 000 km. U novější aut až po 30 000 km. Konkrétně uvádí výrobce vozidla.

Při výměně oleje se mění i olejový filtr

## KAPALINOVÁ CHLADICÍ SOUSTAVA

Při jízdě se motor zahřívá, a aby zůstal v chodu, potřebuje ochlazování. To obvykle zajišťuje chladicí systém s chladicí kapalinou. Řidič vidí na přístrojové desce ukazatel teploty motoru. Když je motor **příliš horký, rozsvítí červená kontrolka.**

Kontrola hladiny chladicí kapaliny je snadná. Pokud auto stojí na rovině a je chladné, kapalina by **měla být mezi ryskami min a max.** Když je málo chladicí kapaliny, musíme ji dolít, abychom zabránili přehřátí motoru.

V chladicím systému je obvykle směs vody a speciálního prostředku, aby v zimě nezmrzla. Před zimou je dobré zkontrolovat mrazuvzdornost této směsi, abychom předešli poškození motoru.

13

## KAPALINOVÉ BRZDY, FUNKČNOST, KONTROLA A ÚDRŽBA

Brzdy v autě fungují pomocí brzdové kapaliny. Ta přenáší sílu z pedálu brzdy na brzdové mechanismy na kolech. Aby brzdy správně fungovaly, musí mít auto dostatek brzdové kapaliny.

**Hladinu brzdové kapaliny kontrolujeme v nádrže** pod kapotou auta. Musí být mezi ryskami min a max. Když je málo kapaliny, přidáme tu, co doporučuje výrobce auta.

Když není dostatek kapaliny, může to znamenat, že brzdový systém uniká kapalinu. To je problém a je potřeba ho nechat zkontrolovat v servisu.

Když je s brzdami něco špatné, **kontrolka na palubní desce to signalizuje.** O kontrolkách a jejich významech si povíme později. Rychlost vozidla je zpomalena sešlápnutím brzdového pedálu, který přitlačí brzdové destičky na brzdový kotouč. Brzdové obložení se opotřebovává a musí se občas vyměnit.

## SPRÁVNÁ ČINNOST TLUMIČŮ

Tlumiče pérování zajišťují, že auto se nekymácí. Když jedeme po nerovné cestě, tlumiče přitlačují kola na silnici a udržují je tam. To pomáhá udržet auto stabilním a snižuje odsakování kol od silnice.

Pokud jsou tlumiče opotřebované, auto se chová huře. Může být těžší ho ovládat a brzdná dráha se prodlužuje. Kola mohou také více odsakovat, což může způsobit nepravidelné opotřebování pneumatik. Pokud máme podezření, že jsou tlumiče opotřebované, je lepší je nechat vyměnit za nové.



[4]

14

## SPOJKA

Spojka je součástí auta, kterou **ovládáme pedálem spojky.** Slouží k přenosu výkonu motoru do převodovky. Jak dlouho spojka vydrží, záleží na tom, jak s autem jezdíme.

Pokud ji při rozjezdu nebo při řazení budeme dlouho pedál sešlapávat, může se rychle opotřebovat a budeme ji muset brzy vyměnit, což bude drahé.

Aby spojka vydržela déle, **neměli bychom během jízdy držet nohu na pedálu spojky.** Místo toho je lepší nohu dát na podlahu vedle pedálu. Tak se zabrání předčasnému opotřebování a prodlouží se životnost spojky.

## AKUMULÁTOR - AUTOBATERIE

Pokud autobaterie ztratí kapacitu z různých důvodů (například nedostatek elektrolytu, nechané zapnuté světlá nebo problémy s nabíjením), není dostatek energie pro startování motoru. Proto je důležité **pravidelně kontrolovat stav autobaterie.** Většinou se používají autobaterie bez nutnosti údržby, které nemají odnímatelné zátky. U takových baterií je důležité udržovat čistotu a správné upevnění svorek. U baterií s údržbou je navíc potřeba sledovat hladinu elektrolytu.

Během provozu motoru je autobaterie dobíjena alternátorem. Pokud je systém nabíjení narušen, řidič je upozorněn kontrolkou na palubní desce. Pokud je autobaterie příliš vybitá, je nutné ji dobít externím nabíječem. Autobaterie vydrží přibližně 4 roky.



[5]

15

## ELEKTRICKÉ POJISTKY A ŽÁROVKY

Pojistky chrání elektrická zařízení před přetížením a přehřátím. Když je elektrický spotřebič přetížen, nebo dochází k zkratu, tavný drátek v pojistce se přepálí a přeruší proud.

Pro znovuzprovoznění spotřebiče, jako jsou například světlá v autě, je potřeba vyměnit přepálenou pojistku za novou.

Úsporné LED osvětlení a xenonové výbojky s vysokým napětím nepotřebují údržbu. Běžné žárovky si můžeme sami vyměnit. Halogenové žárovky v předních světlometech bývají upevněny různými pružinami nebo drátěnými přichytkami.

Pojistky mají různé ampérové hodnoty, které jsou barevně odlišeny, a při výměně je důležité dodržet stejnou hodnotu.

Při demontáži žárovek stlačíme směrem do objímky, otočíme doleva a vyjmeme.



[6]

16

## SYMBOLY A KONTROLKY

Symbole na spínačích a ovladačích nám **pomáhají poznat funkce** v interiéru vozidla.

Stejně symboly se mohou objevit i na přístrojové desce ve formě barevných kontrolních světel.

Když se kontrolka rozsvítí, znamená to, že je zapnutý určitý spotřebič, například světla automobilu. Některé kontrolky se mohou rozsvítit během jízdy, aby **upozornily na problémy**, jako je potřeba mazání motoru.

Oranžové kontrolky obvykle značí menší problémy, při kterých můžete pokračovat v jízdě, ale s opatrností. Červené kontrolky zpravidla signalizují vážné problémy, které vyžadují okamžité zastavení vozidla.

Vedle obvyklých symbolů mohou být na přístrojové desce i speciální symboly, které se vztahují jen k určitým funkcím.

Význam všech symbolů a kontrolních světel je popsán v návodu k obsluze vozidla. Dnešní automobily nabízejí mnoho informací pomocí těchto symbolů.



[7]

17

## POVINNÁ VÝBAVA MOTOROVÝCH VOZIDEL

Povinná výbava v autě je určena zákonem a může se lišit podle typu vozidla. Například autobusy musí mít navíc hasicí přístroje. V osobním autě najdeme povinnou výbavu obvykle v kufru.

### Do povinné výbavy auta patří:

- náhradní kolo, klíč na matice, zvedák, (Náhradní kolo nemusí mít všechna vozidla pokud jsou vybaveny sadou pro nouzovou opravu pneumatiky nebo vybavení pro opravu pneumatiky bez demontáže)
- autolékárnička,
- výstražný trojúhelník
- reflexní vesta

### Nepovinnou výbavou je:

- náhradní žárovky a pojistky,
- hasicí přístroj.

18

## Teorie a zásady bezpečné jízdy

Předmět a zásady bezpečné jízdy se dělí na 2 části (1. teorie jízdy, 2. zásady bezpečné jízdy). Tyto části spolu souvisí.

**1. Teorie jízdy** – Je důležitá pro zvládnutí řízení vozidla. Učí správně ovládat vozidlo např. správně nastavit zrcátka, jak požívat pedály, jak řadit....

**2. Zásady bezpečné jízdy** – Toto téma popisuje zásady bezpečné jízdy. Zahrnuje například informace o bezpečné vzdálenosti jedoucích vozidel, bezpečné přepravě věcí v kufru...

Každý čtenář si musí uvědomovat, že naučit se informace nestačí. Pro bezpečnou jízdu je nutná praxe v řízení vozidla

### PŘED JÍZDOU

Před řízením musíme auto zkontrolovat. Řidič si musí **zkontrolovat celkový stav vozidla, pneumatiky** (nesmí být poškozeny: trhliny, boule, špatný tlak), **světla** a **množství kapalin** (motorový olej, chladič kapalina, brzdová kapalina, kapalina ostřikovačů).

Více informací je napsáno v kapitole Ovládání a údržba vozidla.

### NASTUPUJEME, VYSTUPUJEME

Při nastupování a vystupování musíme být opatrní. Před otevřením dveří se musíme **podívat do zrcátka nebo se otočit**. Na nebezpečí upozorníme i spolupuceující.



[8]



[9]

### SPRÁVNĚ SEDÍME

Sedadlo v autě si musíme nastavit. Správné nastavení sedačky poznáme, sedíme pohodlně a:

- Levá noha stojí na pedálu spojky.
- Ruce na volantu jsou mírně pokrčeny.
- Opěrka hlavy je ve výšce hlavy.

### ZPĚTNÁ ZRCÁTKA

Při řízení **nesmíme další řidiče ohrozit ani omezit**. To, kde jsou jiná auta vidíme v zrcátkách. Abychom viděli auta za sebou i vedle sebe, musí být zrcátka správně nastavené.

Zrcátkem v autě (vnitřní zrcátko) musíme vidět velkou část zadního okna.

Používáme je např.: při brždění.



Důležité jsou zrcátka venkovní (vnější). Venkovní zrcátka nám pomůžou lépe vidět auto vedle nás. Ještě před odjezdem musíme tyto zrcátka nastavit tak, abychom v nich viděli prostor okolo auta, a i část strany auta samotného.

20



Levé zrcátko použijeme při:

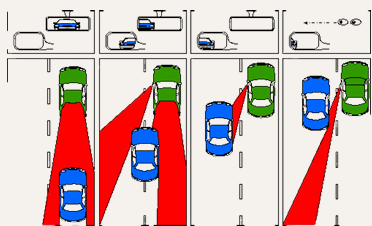
- objíždění,
- předjíždění,
- odbočování vlevo.



Pravé zrcátko využijeme při:

- přejíždění zpět do svého (pravého) pruhu,
- parkování blízko k obrubníku – můžeme si ho nastavit tak abychom viděli jak blízko či daleko od obrubníku jsme.

Důležité je si dát pozor na slepé úhly. Do zrcátka se musíme podívat několikrát, auto ve slepém úhlu může změnit polohu. Nyní už existují auta, kde je slepý úhel sledován a řidiče upozorní.



[10]

Slepý úhel – je prostor, který nevidíme ani ve vnitřním ani vnějším zrcátku.

21

## BEZPEČNOSTNÍ PÁS



Poté co se usadíme do auta a nastavíme správnou polohu sedačky, **zapneme si bezpečnostní pás**. Pás musíme zapnout přes své levé rameno směrem do kříže. Řádně zaklapnout do zámku, aby se sám nevyčvakl. Výška bezpečnostního pásu je možná nastavit dle naší výšky.

Řidič nesmí spolehat na airbag. Když nebudeme mít zapnutý bezpečnostní pás, airbag by nás při nehodě mohl vážně zranit.

## VOLANT

Ruce musí být na volantu správně umístěny. Na volant patří **obě ruce!** Správná poloha rukou je jako hodinové ručičky – pravá ruka na pravé straně volantu a levá ruka na levé straně volantu.

Protože má každý model auta jiný volant, je správné místo držení na volantu nějak zvýrazněno – tlustější místo apod.

Volant musíme držet přirozeně. Nedržet moc jemně ani moc silně, aby pohyb s ním mohl být plynulý.

Například při parkování je nutné s volantem i několikrát otočit zcela dokola. V takovém případě musí ruce měnit pozici na volantu.



22

## ŘADÍCÍ PÁKA

Na začátku se musíme seznámit, jak řazení vypadá. Řadící páka slouží k zadávání pokynů autu změny rychlosti



[11]

- Auta se mohou lišit s řazením zpátečky – písmenko R. To může být jinak na každém autě.
- S pákou můžeme hýbat doprava, doleva, nahoru i dolů.
- Abychom zadali rychlost, musíme sešlápnout pedál- spojka a páčku zařadit.

Auto se rozjíždí na rychlost označenou číslo 1.  
Abychom zadali rychlost 2, páku musíme posunout směrem dolů a tlačit doleva.  
Při změně z rychlosti 2 na 3, páčka musí mírně nahoru, doprava a opět nahoru. Při pohybu doprava nesmíme tlačit silou.  
Z rychlosti 3 na 4, posuneme páku směrem dolů.

23

## PEDÁLY



Auto s manuální převodovkou má tři pedály – **spojka, brzda, plyn**. Spojku sešlápnout levou nohou. Brzda a plyn pravou nohou.

Auto s automatickou převodovkou má pouze dva pedály – brzda a plyn. Oba pedály ovládáme pouze pravou nohou. Důležitá je vhodná a pohodlná obuv.



[12] V nových autech může být klasická ruční brzda nahrazena tlačítkem.

## RUČNÍ BRZDA

Máme ji, aby se vozidlo samo nerozjelo. Ruční brzda vypadá jako páka na pravé straně u řidiče. Zabrzdíme ji zatáhnutím nahoru, bez zmáčknutí tlačítka. Odbrzdíme stisknutím tlačítka a zatáhnutím páky dolů.

## STARTUJEME

Ke stratu auta máme klíč nebo tlačítko. Klíč zastrčíme a otočíme směrem doprava. Klíč má dvě polohy. Obě směrem doprava.

- První poloha – auto se zapne.
- Druhá poloha – auto startuje (startujeme max. 3 vteřiny).

Při nastartování musíme stát levou nohou na spojce + řadící páka v poloze neutrální.

U novějších aut startujeme zmáčknutím tlačítka.



[13]

24

## ROZJÍŽDÍME SE NA ROVINĚ

### Při rozjezdu je potřeba více pohybů.

- Sešlápneme pedál – spojka a nastartujeme.
  - Sešlápneme pedál – brzda. Uvolníme ruční brzdu.
  - Znovu sešlápneme pedál – spojka a zařadíme 1 na řadicí páce.
  - Noha na spojce se mírně a pomalu zvedá.
  - Zároveň pravá noha začíná mírně sešlápnávat na pedál – plyn.
  - Vnímáme otáčky motoru a reagujeme podle potřeby:
    - motoru začnou kolísat otáčky, mírně sešlápneme pedál – spojka
    - vozidlo má dostatečný tah, můžeme nohu z pedálu – spojka zvednout.
  - Po úplném uvolnění pedálu – spojka auto plynule jede.
- Během rozjezdu musíme pozorovat okolí.

## ROZJÍŽDÍME SE DO SVAHU

### Postup pro rozjezd svahu s ruční brzdou:

- Sešlápneme pedál – spojka a nastartujeme.
- Znovu sešlápneme pedál – spojka a zařadíme 1 na řadicí páce.
- Pokud je auto v prudkém kopci, je potřeba víc sešlápnout pedál – plyn
- Pravá ruka odbrzdí ruční brzdu.
- Musíme vnímat vozidlo. Pokud auto couvá, opět mírně sešlápneme spojku a přidržujeme brzdu.
- Postupně pustíme pedál – spojka a více sešlápneme pedál – plyn.
- Po úplném uvolnění spojky auto jede.



[14]

25

### Postup pro rozjezd do svahu bez ruční brzdy:

- Sešlápneme pedál spojky a nastartujeme.
  - Sešlápneme pedál – brzda. Uvolníme ruční brzdu.
  - Znovu sešlápneme pedál spojky a zařadíme 1 na řadicí páce.
  - Pokud je auto v prudkém kopci, je potřeba víc sešlápnout pedál – plyn, rychleji zvedat nohu ze spojky.
  - Musíme vnímat vozidlo. Pokud auto couvá, opět mírně sešlápneme spojku a přidržujeme brzdu.
  - Postupně pustíme pedál – spojka a více sešlápneme pedál – plyn.
  - Po úplném uvolnění spojky auto jede.
- Je důležité citlivě pracovat s plynem a spojkou, abychom dosáhli plynulého a bezpečného rozjezdu do kopce. Nesmíme se ovlivnit tlakem aut za námi. Řidiči jsou povinni brát ohled na výcviková auta.

## ZASTAVUJEME

### Pro zastavení – náhlá překážka:

- Sešlápneme pedál brzd a současně pedál – spojka.
  - Po zastavení zařadíme na řadicí páce – neutrál.
- Síla sešlápnutí ovlivňuje délku brzděných dráh.



[16]

### Pro zastavení – máme více času (na semaforu svítí červená):

- Zvedneme nohu z plynového pedálu a auto začne pomalu zpomalovat samo.
- Mírně sešlápneme pedál – brzda, na pedálu
- Po zastavení zařadíme na řadicí páce – neutrál.
- Zatáhneme ruční brzdu a pustíme pedál – brzda

26

## JEDEME A ŘADÍME PŘEVODOVÉ STUPNĚ

Když dosáhneme vyšší rychlosti a odpovídajících otáček motoru, posuneme řadicí páku na vyšší převodový stupeň.

Při přefazování z 1 na 2:

- Pustíme pedál – plyn.
- Sešlápneme pedál – spojka.
- Přefadím další převodový stupeň.
- Postupně pedál – spojka pustíme.
- Potupně mírně šlápneme na pedál – plyn.

Při snižování převodového stupně. Např: Při přefazování z 3 na 2:

- Pustíme pedál – plyn.
- Sešlápneme pedál – spojka.
- Sešlápneme pedál – brzda.
- Přefadím další převodový stupeň.
- Postupně pedál – spojka pustíme.

Každé dopravní situaci odpovídá vhodná rychlost, ale i převodový stupeň. Např: Při projíždění prudkou zatáčkou snížíme rychlost i převodový stupeň.

### COUVÁME

Při couvání musí být jízda pomalá. Hlavu máme otočenou dozadu a díváme se zadní oknem a zrcátky. Těžší variantou je couvání pomocí pouze zrcátek, neboť je těžké uhlídat celý prostor za vozidlem.

- Sešlápneme pedál – spojka, zařadíme na řadicí páce – zpátečku.
- Postupně použijeme pedál – spojka.

V novějších autech jsou senzory, které určí vzdálenost od překážky a upozorní nás.

27

## PARKUJEME

Důležité je i parkování. Rozlišujeme **parkování podélné a kolmé**.

### Při podélném parkování:

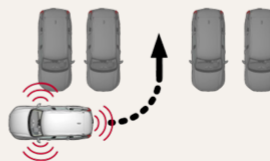
- Zapneme směrovku, aby ostatní řidiči věděli o tom, že budeme parkovat.
- Zastavíme vedle vozidla před sebou.
- Sešlápneme spojku, na řadicí páce zařadíme – zpátečku.
- Couváme pod úhlem 45 stupňů směrem k okraji vozovky.
- Až se dostaneme za auto před námi, určíme vzdálenost od kraje vozovky pomocí pravého vnějšího zrcátka.
- Pokud je vzdálenost asi 30 cm, otočíme volant zcela vlevo a pokračujeme couváním, dokud se přední část vozidla nezarovná s okrajem vozovky.



[17]

### Při kolmém parkování:

- Zapneme směrovku, aby ostatní řidiči věděli o tom, že budeme parkovat.
- Otočíme volant, kam chcete zajet.
- Pomalu jede do parkovacího místa (pravidelně se díváme do zrcátek).



[18]

28



## ŘÍDÍME VOZIDLO S AUTOMATICKOU PŘEVODOVKOU

Můžeme se setkat i s autem s automatickou převodovkou (není tam spojka).

**Řízení** auta je **jednodušší**, nemusíme se soustředit na řazení. Uchazeč v autoškolě může absolvovat výcvik v autě s automatickou převodovkou, ale potom nebude moct řídit vozidla s manuální převodovkou.

Tyto vozidla **nemají pedál – spojka**, levou nohu nepoužíváme. Při startování, musí sešlápnout pedál – brzda, aby se auto nepohnulo. Potom posuneme páku na režim jízdy, který chceme.



- D – jízda dopředu
- R – jízda vzad
- N – neutrál
- P – parkovací poloha

Vždy řadíme pouze pokud auto stojí na místě.

Postup pro rozjezd vozidla:

- Sešlápneme pedál – brzda, nastartujeme.
- Na páce změníme polohu z P na D(jedeme rovně)/R(couváme).
- Odbrzdíme ruční brzdou.
- Pustíme pedál – brzda.

Postup pro zastavení vozidla:

- Pustím pedál – plyn.
- Podle dopravní situace sešlápneme pedál – brzda.
- Po zastavení vozidla, přesuneme páku do polohy – P, zatáhneme ruční brzdou

29

## ÚSEK POTŘEBNÝ K ZASTAVENÍ VOZIDLA

Bezpečná vzdálenost mezi auty je důležitá, abychom snížili riziko nehody. **Auto nezastaví okamžitě**. K zastavení auta potřebujeme určitou vzdálenost, která se skládá ze 3 částí:

**1. Doba reakce řidiče** – trvá asi 1 sekundu. Řidič vidí překážku a sešlápně pedál – brzda. Rychlost jeho reakce ovlivňuje jeho zkušenost v řízení, únava.

**2. Technická prodleva brzd** – trvá asi 0,2 sekundy. Je to doba od sešlápnutí pedálu – brzda a brždění kol

**3. Brzdná dráha** – Délku brzdné dráhy ovlivňuje: hmotnost vozidla, povrch silnice, stav pneumatik, technický stav vozidla, rychlost jedoucího vozidla.

## BEZPEČNÁ VZDÁLENOST OD VPŘEDU JEDOUČÍHO VOZIDLA

Vždy musíme držet odstup od auta před námi. Tím získáme čas, když auto před námi najednou brzdí nebo zastavuje. Pokud **neudržíme dostatečný odstup, můžeme způsobit nehodu**. Pozor si dát zejména na dálnici. Pokud máme adaptivní tempomat, ten nám pomůže udržovat správný odstup. Pokud ho nemáme, musíme si odhadnout, jaký odstup je správný.

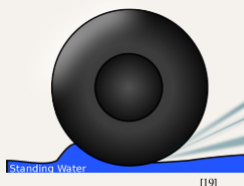
Pro určení bezpečné vzdálenosti použijte **metodu "2 vteřiny"**. Vyberte si pevný bod u cesty, třeba strom. Až auto před vámi projede tímto bodem, začněte počítat "jedenadvacet, dvaadvacet". Když bod projedete během 2 sekund, držte bezpečnou vzdálenost. Pokud projedete bod dříve, jste příliš blízko k vozidlu před sebou, což je nebezpečné.



30

## ADHEZE (PŘILNAVOST)

Přilnavost pneumatik k vozovce ovlivňuje **silnice** (náledí, sníh, mokrá asfalt, suchý asfalt...) a **stav pneumatik** (zimní /letní, staří...). Těmto podmínkám musíme přizpůsobit řízení. Při nízké přilnavosti nebudeme prudce brzdit, ale před zatáčkou více zpomalíme.



## AQUAPLANING

Aquaplaning je situace, kdy se **auto pohybuje po vodě**, je neovladatelné, guma se nedotýká silnice. Může se stát při rychlé jízdě na mokré silnici (kaluže, silný déšť), guma auta jsou staré (nemají vzorek).

## DEFENZIVNÍ ZPŮSOB JÍZDY

Defenzivní způsob jízdy je **bezpečné, ohleduplné řízení auta**. Např: přibrzdění v nebezpečném prostoru, sledujeme okolní auta, udržujeme bezpečnou vzdálenost od jiných aut.

Je lepší zpomalit/zastavit, než ohrozit ostatní řidiče. Musíme počítat s chybami ostatních řidičů.

Defenzivní jízda není bezdůvodně pomalá jízda!

31

## PŘEDVÍDÁNÍ

Předvídáním (odhadováním možných rizik) **snížíme šanci vzniku dopravní nehody**.  
Např:

- Vozidlo autoškoly – chyby (odbočení na opačnou stranu),
- Auto s cizí registrační značkou – chybné zařazení do jízdního pruhu,
- Na mostech silný boční vítr,
- Míč na silnici – běžící dítě.

Předvídání je důležité, protože díky němu včas reagujeme (např.: snížíme rychlost).

## AKTIVNÍ A PASIVNÍ BEZPEČNOST VOZIDLA

### PRVKY AKTIVNÍ BEZPEČNOSTI

Prvky aktivní bezpečnosti snižují šanci vzniku dopravní nehody.

Mezi tyto prvky patří: správně nastavené sedadlo, vhodné pneumatiky, systém ABS...



### PRVKY PASIVNÍ BEZPEČNOSTI

Prvky pasivní bezpečnosti snižují následky dopravní nehody.

Do této skupiny patří: airbagy, přední část vozidla s tuhým prostorem pro cestující, ...

32

## ALKOHOL, LÉKY A ÚNAVA

Alkohol snižuje schopnost předvídání, prodlužuje reakční dobu a vede k přeceňování svých schopností. I malém množství alkoholu ovlivňuje řízení. Řidič si musí dát pozor i a zbytkový alkohol (Řidič pil větší množství alkoholu předechozí den).

Některé léky mají rovněž vliv na řízení (Např: léky proti bolesti, na uklidnění). Ty mají negativní vliv na pozornost, rychlost rozhodování. Informace o riziku je na balení lék nebo na příbalovém letáku.

Velkým nebezpečným na silnici je únava řidiče. Unavený člověk reaguje pomaleji. V důsledku velké únavy může řidič mít mikrospánek (několikvteřinový okamžik, kdy nevnímá silniční provoz). Při delším řízení jsou nutné přestávky! Začínající řidič by měl mít přestávku více!

## PŘEPRAVA NÁKLADU

Náklad musíme správně umístit a připevnit. Náklad nepokládáme na místo společnicujících. Vhodné místo je v kufru u zadní stěny, aby se neposunul při brzdění.

Na střeše musí být náklad správně upevněn, aby se neposouval, nespadl.

Při převozu sypkého materiálu (stavební suč, písek...) ve vozíku ho musíme rovnoměrně rozprostřít a zakrýt plachtou.

Velký náklad může ovlivnit jízdu vozidla (delší brzdná dráha, naklání vozidla v zatáčkách).



[20]

33

## ETESTY

- Když zrychlíme, brzdná dráha se prodlouží.
- Předjíždíme-li cyklistu, musíme mu dát spoustu místa, ne jen trochu. Musíme ho minout alespoň 1 a půl metru, když je místní rychlost pod 30 km/h, jinak minimálně 1 metr.
- Když motorkář předjíždí, musí být opatrný, aby udržel stabilitu.
- Když zrychlíme, můžeme mít menší přehled o tom, co se děje kolem nás.
- Pokud auto před vámi svítí výstražná světla, varuje vás před náhlým brzděním. V takovém případě musíte také zpomalit a svítit všemi světly, abyste varovali i ostatní (po dobu nezbytně nutno).
- Při smyku auta s pohonem zadních kol a manuální převodovkou, sešlápnete pedál – spojka a otočíte volantem do směru, kterým se pohybuje zadní část auta.
- Při smyku auta s pohonem předních kol, sešlápnete pedál – plyn a otočíte volantem směrem, který se kterým se pohybuje zadní část auta.
- Při jízdě za nákladním autem, které znečišťuje vaše přední okno, zvětšete vzdálenost mezi nákladní a vaším autem.
- U kraje silnice (krajnice) jeďte opatrně ji. Část silnice může být nebezpečná.
- Nepředjíždějte auto, které má zapnutá směrová světla doleva.
- Při řízení se plně věnujte řízení ( nevěďte se na mapy).
- Při jízdě kolem poli, mějte na paměti, že se zvíře může dostat na silnici.
- Při předjíždění jezdce na koni jeďte opatrně. Zvíře se může lekout a skočit do vaší cesty.
- Vozidlo je přívěs i návěs. (Přívěs je vozidlo, které má svá vlastní kola a je taženo jiným vozidlem. Návěs je vozidlo, které není poháněno samo o sobě, ale je taženo jiným vozidlem, jako například kamionem.)
- Když auto táhne přívěs, potřebuje delší vzdálenost na zastavení než samostatné vozidlo .
- Brzdná dráha auta s brzděným přívěsem je kratší než brzdná dráha auta s nebrzděným přívěsem.

34

## ZDRAVOTNICKÁ PŘÍPRAVA

Zdravotnická příprava je důležitá součást zkoušky. Na testu je jedna otázka o zdravotnictví, za její špatné zodpovězení ztratíte jeden bod. Chybějící znalosti v této oblasti neovlivní celkový výsledek, ale mohou mít smrtelné následky na silnici, například při nehodě. Při výcviku vás učí odborníci, kteří vám poskytnou teoretické i praktické znalosti. Praktická část je důležitá, protože se lépe zapamatuje než teoretické informace. Praktické dovednosti jsou dlouhodobější. Nevíme, kdy budeme muset pomoci někomu v nouzi, a proto je důležité se naučit správné postupy pro poskytování první pomoci.

### O POSKYTNUTÍ PRVNÍ POMOCI VŠEOBECNĚ

Každý musí poskytnout první pomoc ( nesmí tím ohrozit sebe nebo jinou osobu).

Pokud neposkytneme první pomoc, hrozí nám trest až nepodmíněného trestu odnětí svobody



35

## AUTOLÉKARNIČKA

Každé auto musí mít lékárničku, aby řidič mohl poskytnout první pomoc. Věci z lékárničky musí být v pouzdře. Lékařnička musí být na takovém místě, abychom ji našli rychle a nesmí na ní svítit slunce.



[21]

V lékárničce musí být stanovený zdravotnický materiál:

- obvaz hotový,
- náplast hladká,
- obinadlo škrťací,
- rukavice,
- nůžky zahnuté,
- izotermická fólie.

## ZAJIŠTĚNÍ MÍSTA NEHODY

Musíme zajistit místo nehody. Důležité je být v klidu a ne zbrklý.

- Zastavíme auto asi 50 m za havarovaný vozidlem (vzdálenost se liší podle situace).
- Zapneme výstražná světla.
- Oblékneme si výstražnou vestu. Najdeme telefon, lékárničku, výstražný trojúhelník.
- Trojúhelník položíme před místo nehody.
- Voláme záchrannou službu.
- Vypneme havarované auto, zatáhneme ruční brzdu.

Musíme být opatrní (dáváme pozor na střepy, ostré hrany)



[22]

36

## ZAJIŠTĚNÍ PORANĚNÝCH

- Na zastavení **krvácení** zraněného použijeme **tlakový obvaz**.
- Zjistíme **stav vědomí**. Zraněného oslovíme, nereaguje, zatřese se ramenem.
- Pokud nereaguje je v bezvědomí. Zjistíme, jestli zraněný dýchá. Dáme ucho k obličejí a sledujeme jeho hrudník.
  - Zraněný je v bezvědomí a nedýchá, **uvolníme mu dýchací cesty**. Z úst vytáhneme předměty (žvýkačka, zubní protéza ...)
  - Pokud nedýchá, zahájíme resuscitaci.

U raněných zjišťujeme:

- vědomí, pocity, potíže,
- krvácení,
- dýchání (Dýchá přerušovaně, lapá po dechu přistupujeme k němu jako by nedýchal.)

## VOLÁNÍ ZDRAVOTNICKÉ ZÁCHRANNÉ SLUŽBY

Zajistíme příjezd záchranné služby na místo nehody. Nesmíme spoléhat a čekat na rady operátora, **zastavení silného krvácení musíme provést ihned**. Na číslo 112 voláme v cizině, nebo pokud je nutná pomoc hasičů (zraněný je uvnitř auta a nemůžeme ho vytáhnout, požár vozidla). Při volání musíme říct, co nejvíce informací – místo nehody, počet zraněných...



### ZÁCHRANKA

Mobilní aplikace pro život

Použití můžeme i aplikaci s názvem Záchranka.

- Můžeme volat nebo poslat zprávu.
- Pošle naši přesnou polohu.
- Můžeme zadat naše informace, které sdělí, pokud nemůžeme (léky, nemoci).



[23]

Osoby se sluchovým postižením mohou poslat SMS na číslo 155,150,158,112. Musí tam napsat, co se stalo a napsat, že jsou sluchově postižení [24].



37

## VYPROŠTOVÁNÍ

Musíme zvážit, jestli je správně zraněného z auta vytahovat. Pokud **hrozí nebezpečí** (požár...) nebo **vytáhneme raněného auta okamžitě**. V jiném případě počkáme na hasiče a záchrannou službu. Raněného vyprošťujeme z auta opatrně.

- Rozepneme bezpečnostní pás. Posuneme sedadlo.
- Ruce provléčeme raněnému v podpaží a chytíme ho za ruku ohnutou v lokti.
- Poraněného posuneme na své pokrčené koleno.
- Postupovat musíme pomalu, ne prudké pohyby. Dáváme pozor na střepy.



[25]

## PÉČE O ZRANĚNÉHO – BEZVĚDOMÍ, DÝCHÁ

Do příjezdu záchranné služby musíme kontrolovat, jestli raněný dýchá. Musíme se podívat, jestli v jeho **ústech nic nebrání dýchání** (zubní protéza...).

Aby se raněnému lépe dýchalo, zakloníme mu hlavu a předsuneme mu dolní čelist.

Pokud **hrozí podchlazení**, zabalíme raněného do **isotermické folie**. Raněného sledujeme. Pokud přestane dýchat, zahájíme resuscitaci.



[26]

38

## PÉČE O ZRANĚNÉHO – BEZVĚDOMÍ, NEDÝCHÁ

Pokud je zraněný a nedýchá je v **ohrožení života!** Musíme zahájit **resuscitaci**. Resuscitaci zahájíme pokud: poraněný nedýchá, dýchá nenormálně (přerušovaně, lapá po dechu). Srdeční zástava může být provázána křečemi.

- Zraněného položíme na pevnou podložku, mírně mu zakloníme hlavu a sundáme mu zbytečný oděv.
  - Pravidelně a rychle stlačujeme hrudní kosti. A to ve spodní polovině přibližně mezi prsními bradavkami.
    - Ruce propnuté, prsty propletené.
    - Hloubka stlačení hrudníku u dospělého je 5 cm.
    - Správný počet stlačení je 100 až 120 za minutu.
- Resuscitaci nesmíme přerušovat. Resuscitaci provádíme, dokud nás nevystřídá záchranná služba či jiná osoba v blízkosti, nezačne poraněný dýchat sám, našeho úplného vyčerpání.

Vyškolený záchranář k tomuhle může přidat umělé vdechy.

Pokud je dostupný můžeme využít AED přístroj (automatický externí defibrilátor). Je-li přístroj k dispozici, zapneme ho a postupujeme dle instrukcí na přístroji.

## ÚRAZOVÝ ŠOK

Šok je stav, kdy **nedostatek kyslíku v těle ohrožuje život**.

Má různé příčiny a formy. Při dopravní nehodě je nejčastěji způsoben větší ztrátou krve.

Musíme odstranit příčiny šoku.

→

Zastavit krvácení, ošetřit ránu a zmírnit bolest  
Musíme co nejdříve zavolat záchrannou službu.

Rychlý příjezd záchranné služby je důležitý.  
Raněného položíme na záda, zajistíme klad a tepelnou pohodu. Využít můžeme například isotermickou folii.

Nejčastější znaky šoku:

- zrychlené dýchání,
- bledost, studená kůže,
- studený pot,
- pocit žízně,
- spavost.

39

## POUŽITÉ ZDROJE

1. SCHRÖTER, Zdeněk, 2023. *Autoskola? Pohodlně!* ISBN 978-80-908237-4-7.
2. AUTO.CZ, 2020. *Systém pohonu všech kol*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: Systém pohonu všech kol: Co všechno dnes znamená 4x4 | auto.cz
3. PNEULEADER, 2023. *Jak vyměnit kolo* [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: Jak vyměnit kolo : návod - PneuLeader.cz
4. PORTÁL ŘIDIČE, 2021. *Princip fungování tlumičů v autě*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: Princip fungování tlumičů v autě aneb aby auto neskákalo - Portál řidiče (portalridice.cz)
5. PNEUBOSS.CZ, 2020. *Jak pečovat o autobaterii, aby déle vydržela?*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: Jak pečovat o autobaterii, aby déle vydržela? | Pneuboss.cz
6. BOTLAND, 2023. *Co je to pojistka?* [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: Spálená pojistka - jak ji zkontrolovat? - Botland
7. OCTAVIACLUB.CZ, 2022. *Kontroly v autě: Symboly na palubní desce (ikony) Co znamenají?* [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: Kontroly v autě Symboly, znaky, ikony na palubní desce
8. AUTO CENTRUM, 2023. *Kdy a jak chytře využít zpětná zrcátka?* [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: 5 kreativních triků: Kdy a jak chytře využít zpětná zrcátka? - AUTOCENTRUM Jičín (autocentrum-jc.cz)
9. BEZPEČNÉ CESTY, 2023. *Řidič* [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: Řidič (bezpecnecesty.cz)
10. WISC.EDU, 2023. *How To Eliminate The Dreaded "Blind Spot"*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: <https://pages.cs.wisc.edu/~gdguo/driving/BlindSpot.htm>
11. AUTO.CZ, 2016. *Řadící páka* [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: Odložená ruka na řadící páce: Proč to nedělat? Tady jsou důvody! | auto.cz
12. GARÁŽ.CZ, 2020. *Proč z moderních aut mizí ruční parkovací brzda?*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: Proč z moderních aut mizí ruční parkovací brzda? - Garáž.cz (garaz.cz)
13. AUTOKLÍČE.CZ, 2019. *Trápi vás startování auta?* [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: Trápi vás startování auta? (autoklice.cz)
14. AUTO ŽIVÉ, 2020. *Dopravní expert doporučil důležité zásady pro bezpečné tlačení vozů*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: [Dopravní expert doporučil důležité zásady pro bezpečné tlačení vozů - AutoŽivé.cz \(autozive.cz\)](https://www.autozive.cz)

16. BEZPEČNÉ CESTY, 2024. *Zastavení před přechodem*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: [Zastavení před přechodem \(bezpecnecesty.cz\)](#)
17. PORTÁL RIDIČE, 2021. *Podléhne parkování nemusí být nemilým strachem. Jak na to?* [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: [Nevíte, jak na podléhne parkování? Máme pro vás návod! - Portál řidiče \(portalridice.cz\)](#)
18. VOLVO, 2022. *Kolmé parkování*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: [Kolmé parkování se systémem Park Assist Pilot | Volvo Support CZ \(volvocars.com\)](#)
19. Aquaplaning. Online. In: Wikipedia: the free encyclopedia. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2023. Dostupné z: [Text odstavce](#). [cit. 2024-04-01].
20. AUTOREVEU.CZ, 2023. *Jak správně převázat věci v autě?*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: [Jak správně převázat věci v autě? Expert radi, jak rychle zajistit maximální bezpečí – AutoRevue.cz](#)
21. MOJE LÉKARNÍČKA, 2024. *Lékárnička do auta vel. I., textilní* [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: [Lékárnička do auta vel. I., textilní | MOJE LÉKARNÍČKA s.r.o. \(moje-lekarnicka.cz\)](#)
22. KAMERA DO AUTA 2024. *Jak postupovat při nehodě auta?*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: <https://www.kamera-do-auta.cz/clanek/jak-spravne-na-vystrazny-trojuhelnik/>
23. ZÁCHRANKA, 2024. *Mobilní aplikace pro tishové volání* [online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: [Jak aplikaci používat - Záchranka \(zachrankaapp.cz\)](#)
24. OBLASTNÍ UNIE NESLYŠÍCÍCH OLOMOUC, 2024. *Důležitá telefonní čísla*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: [Důležité informace - Oblastní unie neslyšících Olomouc Oblastní unie neslyšících Olomouc \(ounol.cz\)](#)
25. BEZPEČNÉ CESTY, 2024. *Poskytnutí první pomoci, pokud je poškozený v bezvědomí*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: [Zdravotnická příprava \(první pomoc\)\(bezpecnecesty.cz\)](#)
26. DEPOSITHOTOS, 2024. *Poskytnutí první pomoci*[online]. [cit. 2023-01-11]. Dostupné z: [První pomoci osobě v bezvědomí, cítit dech. Ideální pro katalogy, informativní a lékařské příručky Stock Vektor od ©Lcosmo 80947820 \(depositphotos.com\)](#)