



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija  
Program: Promet  
Modul: Cestni promet

**VPLIVI UPORABE NEPROMETNE  
POVRŠINE PRI USPOSABLJANJU  
KANDIDATOV ZA VOZNIKE MOTORNIH  
VOZIL KATEGORIJE B IZ TEHNIKE  
VOŽNJE NA USPEH PREIZKUSOV  
ZNANJA**

Mentor: mag. Branko Lotrič  
Somentor: Tomaž Gorenc, tehnolog prometa

Kandidat: Tomaž Ahačič

Lektorica: Ana Peklenik, prof.

Kranj, september 2010

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju, mag. Branku Lotriču, za vso podporo, pomoč in usmerjanje pri ustvarjanju mojega diplomskega dela.

Hvala somentorju Tomažu Gorencu, tehnologu prometa, iz podjetja B&B, d. o. o., za pomoč in nasvete pri izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se tudi lektorici Ani Peklenik za jezikovni pregled naloge.

## **IZJAVA**

»Študent Tomaž Ahačič izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Branka Lotriča.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne:

Podpis:

## POVZETEK

V diplomskem delu so predstavljeni obstoječi predpisi, pravilniki in zakoni ter praktični del programa usposabljanja kandidatov iz tehnike vožnje na neprometni površini. Poleg teoretičnega prikaza prve učne stopnje, vožnje motornega vozila ter opisa programa vaj za kandidate, ki opravljajo izpit iz kategorije B, so v nalogi podrobno prikazane tudi lastnosti in sposobnosti posameznih naključno izbranih kandidatov ter komunikacija učitelja vožnje in načini poučevanja.

V nalogi ugotavljamo, da je uporaba neprometne površine zelo pomembna, saj kandidat za voznika motornih vozil na neprometni površini osvoji temeljne spretnosti iz tehnike vožnje, ki so pomembne za nadaljnje učenje vožnje in kasnejšo samostojno udeležbo v prometu. Neprometno površino se uporablja načrtno, sistematično, v skladu s programom usposabljanja. Upoštevanje teh kriterijev vodi k manjšemu številu učnih ur in k boljšemu znanju.

Kljub ugotovitvam, da je usposabljanje kandidatov potrebno začeti na neprometni površini in da mora kandidat za voznika najprej osvojiti prvine tehnike vožnje in se šele potem usposablјati v prometu, ugotavljamo, da večina avtošol nima uporabnih poligonov, zato avtošola težko nadzira učitelja vožnje, ki ni motiviran za kakovostno delo.

**KLJUČNE BESEDE:** tehnika vožnje, neprometna površina, usposabljanje kandidatov, učni uspeh.

## ABSTRACT

The thesis presented to the existing rules, regulations and laws and the presentation of practical work training program, candidates from the traffic-driving techniques surface. In addition to the theoretical presentation of the first learning stage, driving a motor vehicle and a description of the program of exercises for candidates for the test in category B are shown in the task even more features and capabilities of each randomly selected candidates, and teaching communication and teaching methods of driving.

The orders conclude that the use of traffic-areas of great importance, since a candidate for the driver of motor vehicles to traffic-surface captures the basic knowledge of driving techniques that are important for further learning to drive and subsequent participation in the traffic alone. Enhanced use of traffic-surface also increases academic performance and reduce the number of candidates necessary lessons to the exam.

Despite the findings that the candidates need to start training on traffic-surface and that the candidate must first win for the driver to drive elements of art and only after training in traffic, most driving schools and teachers to drive so far for the initial lack of training hours dedicated to the use of traffic-this area is also linked to performance driving schools and the performance of both candidates.

**KEY WORDS:** driving technique, non traffic-area , training, learning and success.

## KAZALO

1	UVOD.....	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA .....	1
1.2	UPORABLJENA METODOLOGIJA .....	2
1.3	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE .....	2
2	OBSTOJEČI PREDPISI, PRAVILNIKI IN ZAKONI .....	3
2.1	NEPROMETNA POVRŠINA.....	3
2.2	PRAKTIČNI DEL PROGRAMA USPOSABLJANJA ZA VOZNIKE .....	3
2.3	TEORETIČNI PRIKAZ PRVE UČNE STOPNJE .....	7
2.4	VOŽNJA MOTORNEGA VOZILA .....	15
3	OPIS VAJ NA NEPROMETNI POVRŠINI .....	19
3.1	UČNE VAJE Z NALOGAMI ZA DOKAZOVANJE .....	19
4	IZVAJANJE VAJ NA NEPROMETNI POVRŠINI .....	28
5	PSIHOLOŠKI VPLIVI USPOSABLJANJA KANDIDATA NA NEPROMETNI POVRŠINI .....	29
5.1	LASTNOSTI IN SPOSOBNOSTI KANDIDATOV .....	30
5.2	POVEZAVE LASTNOSTI IN SPOSOBNOSTI KANDIDATOV .....	30
6	KOMUNIKACIJA MED UČITELJEM VOŽNJE IN KANDIDATOM .....	32
6.1	POUČEVANJE KANDIDATA PRI VOŽNJI MOTORNEGA VOZILA .....	33
7	PRIMERJALNA RAZISKAVA USPEŠNOSTI KANDIDATOV DO IZPITNE VOŽNJE.....	34
7.1	OPIS RAZISKOVANJA .....	34
7.2	PRIMERJAVE IN UGOTOVITVE SPREMLJANIH KANDIDATOV .....	36
7.3	REZULTATI IN UGOTOVITVE O SPREMLJANIH KANDIDATIH .....	37
8	REZULTATI USPEŠNOSTI KANDIDATOV NA IZPITNIH VOŽNJAH V IZPITNEM CENTRU KRANJ.....	39
9	SKLEPI IN PREDLOGI PRIMERJAV NA VPLIVE IN UPORABE NEPROMETNE POVRŠINE .....	41
10	ZAKLJUČEK .....	42
	LITERATURA IN VIRI .....	43
	KAZALO SLIK .....	44
	KAZALO TABEL .....	45

# 1 UVOD

Vožnja v cestnem prometu je izredno zahtevno in težko opravilo. Odvisno je od mnogih pogojev, predvsem pa od voznikove osebnosti in strokovnega znanja, ki je potrebno za pravilno in varno vožnjo. Marsikateri bodoči voznik se na začetku učenja vožnje z motornim vozilom sprašuje, kako se bo na cesti srečeval z različnimi vozili, pešci, kolesarji in drugimi udeleženci v prometu. Z vsemi skupaj se bo pogosto znašel v težavnih in zapletenih položajih, ki jih bo lahko rešil le z veščinami iz osnovnih znanj tehnike vožnje, pridobljenimi na začetku usposabljanja na neprometni površini. Pogosto se bo moral soočati tudi s samim seboj, z vprašanji, kaj v kakšnem trenutku sme ali ne sme.

V diplomski nalogi bomo dokazali, da imajo kandidati, ki se kakovostno in sistematično usposabljujejo na neprometni površini, manjše število učnih ur za doseg cilja oziroma za uspeh na vozniškem izpitu in so tako posledično spretnejši vozniki.

## 1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Vključevanje v promet zahteva od bodočega voznika, da obvlada vrsto znanj in spretnosti. Učenje osnov tehnike vožnje, poznavanje prometnih predpisov, pa tudi motoroznanstva, psihologije, prve pomoči in še česa omogoča vozniku, da razume dogajanje na cesti, predvidi ravnanje drugih, pove pa mu tudi, kaj zakonitosti prometa od njega zahtevajo v določenem trenutku.

Sama spretnost vožnje se nanaša na upravljanje vozila oziroma na vzdrževanje njegove smeri in hitrosti. Očitno je, da je spretnost obvladavanja tehnike vožnje na nek način podrejena znanju, vendar brez pridobljene spretnosti pri uporabljanju vozila le znanje za varno vožnjo ni dovolj. Učenje v najširšem pomenu besede je proces spreminjanja dejavnosti pod vplivom izkušenj in z razmeroma trajnim učinkom.

V diplomski nalogi ugotavljamo, da je zelo pomembno posvečati več pozornosti usposabljanju kandidatov na neprometni površini. Dober učitelj vožnje bo poudaril znanje in spretnost ter poučil kandidata v tehniki vožnje. Podrobnejše usposabljanje kandidata iz tehnike vožnje, kot jih zahtevajo programi in kriteriji ocenjevanja na preizkusih znanja, prinašajo pozitivne rezultate, prispevajo k bistvenemu zmanjšanju učnih ur ter vplivajo na vedenje voznika, ko je samostojni udeleženec v prometu.

## 1.2 UPORABLJENA METODOLOGIJA

Raziskovalni del temelji na opazovanju določene skupine kandidatov na neprometni površini v danih okoliščinah. Cilj naloge je določitev posameznih aktivnosti oziroma elementov vaj na neprometni površini, ki bodo pomembne za nadaljnje učenje pri tehniki vožnje in kasnejšo samostojno udeležbo kandidatov v prometu. Poudarek bo predvsem na praktičnem prikazu osnovnih vaj iz tehnike vožnje, kot so spoznavanje vozila, priprava na vožnjo, speljevanje, ustavljanje, prestavljanje, spreminjanje smeri vožnje, vijugasta vožnja osmice in slaloma, speljevanje s pomočjo ročne zavore, vzvratno in vzvratno bočno parkiranje ter zaviranje in izogibanje v primeru neposredne nevarnosti.

Naloga bo upoštevala tudi statistične podatke o uspešnosti kandidatov pri praktičnih preizkusih znanja za voznike B-kategorije v Avtošoli B&B in v IC Kranj.

## 1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Sodelovanje med učiteljem vožnje in kandidatom za voznika kategorije B je zelo pomembno. Predvsem je odvisno od različnih pogojev, kot so: voznikova osebnost, strokovno znanje in izkušnje učitelja vožnje. Zato je potrebno poznati pomembnejša poglavja iz prometne psihologije ter obstoječe zakone in pravilnike, ki se dotikajo cestnega prometa.

Predhodne raziskave temeljijo na obstoječih predpisih o usposabljanju kandidatov za voznike motornih vozil kategorije B ter na zakonu o varnosti cestnega prometa in pravilniku o avtošolah, kar pa ne pomeni, da bi se učitelji vožnje še podrobneje lotili programa usposabljanja kandidatov za voznike.

Naloga pa ugotavlja predvsem, da podrobnejše oziroma učinkovitejše usposabljanje kandidatov na neprometni površini vpliva pozitivno, kar se odraža na kasnejšem učenju elementov samostojne vožnje v prometu. Naloga predstavlja tudi primerjavo osvojenih znanj iz tehnike vožnje pri kandidatih, ki so se usposabljali na neprometni površini, in med kandidati, ki so nabirali začetna znanja na neprimernih površinah. Pokazalo se je, da slednje niso primerne za začetno usposabljanje kandidata za voznika.

## 2 OBSTOJEČI PREDPISI, PRAVILNIKI IN ZAKONI

Poznavanje veljavnih predpisov, pravilnikov in zakonov je pogoj za kakovostno usposabljanje, saj je s tem nadgrajena učinkovitost poučevanja kandidatov.

Varnost vožnje v cestnem prometu pa je prav tako tudi močno odvisna od teoretičnega znanja voznika. Brez tega ni možno razviti tehnike vožnje in tudi učitelji vožnje se hitro znajdejo v težavah, zato morajo svoje delo s kandidati ustrezno nadzorovati in ga izpopolnjevati. Učitelj vožnje na treningu varne vožnje izpopolni svojo tehniko in svoje znanje prenese na kandidate.

### 2.1 NEPROMETNA POVRŠINA

Da sploh lahko začnemo s praktičnim poučevanjem kandidata, morajo biti izpolnjeni naslednji materialni pogoji, kot jih določa pravilnik o avtošolah.

*»Vsaka avtošola mora imeti neprometno površino, ki omogoča izvajanje praktičnega usposabljanja v spretnosti vožnje motornega vozila.*

*Neprometna površina mora biti utrjena ter preplastena z obstojno prevleko (beton, asfalt) v izmeri 1000 m<sup>2</sup> in mora omogočati izvajanje vaj iz tehnike vožnje. Vhod na neprometno površino mora biti urejen tako, da onemogoča nekontroliran vstop nepristojnim osebam in vozilom, ki bi ovirali proces usposabljanja. Avtošola mora imeti za izvajanje vaj na neprometni površini najmanj 25 stožcev ustrezne višine glede na kategorijo vozila, za katero avtošola izvaja usposabljanje, in najmanj pet letov za usmerjanje prometa.«*

### 2.2 PRAKTIČNI DEL PROGRAMA USPOSABLJANJA ZA VOZNIKE

Pravilnik o programu usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil (Ur. l. RS, št. 8/2010) natančneje določa cilje in vsebino ter kriterije programa usposabljanja. Predvsem želimo izpostaviti 2. ter 3. člen tega pravilnika, ki jasno govori o ciljnih usposabljanja kandidatov.

#### **»USPOSABLJANJE KANDIDATOV ZA VOZNIKE**

##### **2. člen**

##### **(cilji)**

(1) Cilji usposabljanja kandidatov za voznike so naslednji:

- usposobljenost kandidata za varno vožnjo;
- sposobnost kandidata da ustvarja in vzdržuje kulturne in medosebne odnose v prometu;
- sposobnost kandidata, da sodeluje in je solidaren z udeleženci v prometu.



(2) Kandidat za voznika med usposabljanjem pridobi znanje spretnost in obnašanje, da lahko:

- prepozna nevarnost v prometu in oceni njeno resnost;
- zadostno obvlada svoje vozilo, da ne povzroča nevarnih situacij in da v primeru take situacije ustrezno reagira;
- upošteva prometna pravila, še zlasti tista, ki so namenjena preprečevanju prometnih nesreč in ohranjanju tekočega prometa;
- prepozna vse večje tehnične okvare na vozilu, še zlasti tiste, ki ogrožajo varnost, in jih na ustrezen način popravi;
- upošteva vse dejavnike, ki vplivajo na obnašanje med vožnjo (psihoaktivne snovi, utrujenost, slab vid), da bi bil popolnoma sposoben uporabljati vse spretnosti, ki so potrebne za varno vožnjo;
- s primernim upoštevanjem drugih pomaga zagotavljati varnost vseh udeležencev v prometu, še zlasti najšibkejših in najbolj izpostavljenih.

### **3. člen**

#### **(program usposabljanja)**

*Usposabljanje kandidatov za voznike se izvaja po programu usposabljanja, ki je kot priloga sestavni del tega pravilnika in je objavljen skupaj z njim.*«

Pravilnik ni priložen v celoti, navajam pa le del programa, ki se nanaša na praktični del usposabljanja kandidatov.

<b>Splošni del</b>		
<b>Učna stopnja</b>	<b>Učna vaja</b>	<b>Cilji usposabljanja</b>
<b>1. Učna stopnja</b>	<b>1.1 Priprava na vožnjo</b>	<p>Kandidat se seznanj z osnovnimi značilnostmi motornega vozila in se usposobi za:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- uporabo posamezne naprave in opreme vozila,</li> <li>- uporabo opozorilne naprave in kontrolnih luči na armaturni plošči,</li> <li>- pravilno odpiranje in zapiranje vrat,</li> <li>- nastavitev sedeža, pravilno sedenje in držo rok na volanu,</li> <li>- nastavitev naslonjala za glavo in uporabo varnostnih pasov,</li> <li>- nastavitev vzvratnih ogledal,</li> <li>- uporabo stopalke za sklopko, zavoro in plin,</li> <li>- uporabo ročne zavore,</li> <li>- uporabo prestavne ročice in izbiro ustreznega prestavnega razmerja,</li> <li>- zagon motorja v letnem in zimskem času,</li> <li>- menjavo rezervnega kolesa oziroma uporabo nadomestnih sistemov (opisno),</li> <li>- izvršitev varnostnih ukrepov ob zaključku vožnje in izstopu iz vozila,</li> <li>- kontrolo zavorne, hladilne in tekočine za pranje vetrobranskega stekla ter kontrolo motornega olja, pnevmatik in vizualni pregled vozila.</li> </ul>
	<b>1.2 Počasna vožnja</b>	<p>Kandidat se usposobi za:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pravilno uporabo sklopke in plina pri speljevanju,</li> <li>- pravilno držo rok na volanu in vrtenje volana,</li> <li>- počasno vožnjo z drsečo sklopko naravnost naprej,</li> <li>- vijugasto vožnjo v prvi prestavi naprej,</li> <li>- prestavljanje v drugo prestavo ter ustavljanje,</li> <li>- počasno vožnjo naravnost vzvratno,</li> <li>- počasno vijugasto vožnja vzvratno,</li> <li>- vožnjo skozi ovire naprej in vzvratno,</li> <li>- vzvratno vožnjo pod pravim kotom.</li> </ul>

Učna stopnja	Učna vaja	Cilji usposabljanja
	<b>1.3 Vožnja in menjava prestavnih razmerij</b>	Kandidat se usposobi za: <ul style="list-style-type: none"> <li>- speljevanje in pospeševanje hitrosti,</li> <li>- prestavljanje v višje prestave,</li> <li>- zmanjševanje hitrosti z uporabo delovne zavore, odvzemom plina in prestavljanjem v nižje prestave,</li> <li>- spreminjanje smeri vožnje – slalom,</li> <li>- vožnjo čez oviro.</li> </ul>
	<b>1.4 Vožnja na klancu in ustavljanje v sili</b>	Kandidat se usposobi za: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ustavljanje na klancu,</li> <li>- speljevanje z uporabo ročne zavore na klancu navzgor–navzdol,</li> <li>- speljevanje z uporabo delovne zavore na klancu navzgor–navzdol,</li> <li>- ustavljanje v sili,</li> <li>- ustavitev vozila na določenem mestu.</li> </ul>
	<b>1.5 Obračanje vozila</b>	Kandidat se usposobi za: <ul style="list-style-type: none"> <li>- nastavitev vzvratnih ogledal,</li> <li>- določitev mrtvih kotov v neposredni bližini vozila ali poleg njega,</li> <li>- spremljanje prometa v ogledalih ob upoštevanju mrtvih kotov v neposredni bližini vozila ali poleg njega,</li> <li>- uporabo vzvratnih ogledal pred spremembo smeri vožnje,</li> <li>- uporabo smernih utripalk,</li> <li>- uporabo vzvratnih ogledal pred in med zaviranjem,</li> <li>- uporabo vzvratnih ogledal pri vzvratni vožnji,</li> <li>- polkrožno obračanje,</li> <li>- obračanje z manevriranjem,</li> <li>- obračanje z uporabo stranske ceste.</li> </ul>

	<b>1.6 Samostojna uporaba pridobljenega znanja s samoocenjevanjem</b>	<p>Kandidat je usposobljen za samostojno izvajanje osnovnih elementov tehnike vožnje.</p> <p>Kandidat je usposobljen uporabljati sekundarne naprave za upravljanje vozila (naprave za čiščenje in za odmrzovanje vetrobranskega stekla, naprave za prezračevanje vozila in luči na vozilu).</p> <p>Kandidat napravi samoocenjevanje s primerjavo in izmenjavo izkušenj z drugimi kandidati oziroma vozniki.</p>
--	---	---

## 2.3 TEORETIČNI PRIKAZ PRVE UČNE STOPNJE

Vozilo uporabljamo za več različnih namenov. Pomembno pa je, da se pred začetkom posvetimo pripravi na vožnjo. Na vožnjo se pripravim že doma, in sicer spočiti, s primernim oblačilom oziroma obutvijo. Priprava na vožnjo se nadaljuje v vozilu, kjer preventivno pregledamo brezhibnost vozila. Med pomembnejše preglede vozila spada tudi kontrola pnevmatik, ki jo moramo izvesti takrat, ko so pnevmatike hladne.

### PRED ZAČETKOM VOŽNJE

#### - kontrola pnevmatik



**Slika 1: Tlak v pnevmatikah**  
(Vir: arhiv Avtošole B&B)

Tako učitelj vožnje kot kandidati bi se morali vselej zavedati, da so naša življenja na cesti velikokrat odvisna od štirih stičnih površin med pnevmatikami in cestiščem. Pnevmatike morajo pri stiku s cestiščem vedno zagotavljati čim boljši oprijem glede na vremenske in prometne razmere ter stanje vozila in vozišča.



Kakovost tega oprijema pa je predvsem odvisna od primerne pritiska v pnevmatikah. Pritisk v pnevmatikah je tako odločilnega pomena za varno in optimalno krmiljenje, zaviranje in oprijem.

**Slika 2: Pnevmatika**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)

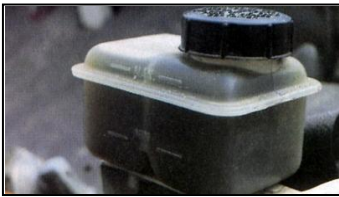
#### - kontrola krmilnega in zavornega sistema



**Slika 3: Pod pokrovom motorja**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)

Kontrolo tekočin opravljamo vedno pri hladnem motorju.



-kontrola nivoja zavorne tekočine v izravnalni posodi

**Slika 4: Kontrola nivoja zavorne tekočine**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)



-kontrola nivoja hladilne tekočine v izravnalni posodi

**Slika 5: Kontrola nivoja hladilne tekočine**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)



-kontrola nivoja gladine olja v motorju

**Slika 6: Kontrola nivoja gladine olja**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)



- kontrola luči, odsevnikov, smernih utripalk ter zvočnih opozorilnih naprav

**Slika 7: Kontrola luči, odsevnikov, smernih utripalk ter zvočnih opozorilnih naprav**

(Vir: T. Ahačič)



- pozicijski žarometi (uporabljamo jih ponoči za označitev parkiranega vozila na vozišču v naselju)

**Slika 8: Pozicijski žarometi**

(Vir: T. Ahačič)



- zasenčeni žarometi (uporabljamo jih ponoči in podnevi)

**Slika 9: Zasenčeni žarometi**  
(Vir: T. Ahačič)

- bleščeči žarometi (uporabljamo jih ponoči, osvetljevati morajo vozišče vsaj 100 m pred nami).

Žaromete z dolgim snopom zasenčimo:

- pri srečanju z vozilom,
- ko vozilo dohitimo,
- ko srečamo skupino pešcev,
- ko srečamo vozilo na tirih,
- med vožnjo skozi predor in
- na cesti z javno razsvetljavo.

- luči zadaj



-zavorne luči

**Slika 10: Zavorne luči**  
(Vir: T. Ahačič)



- luči za vzvratno vožnjo

**Slika 11: Luči za vzvratno vožnjo**

(Vir: T. Ahačič)



- varnostne utripalke (osvetlitev registrske tablice)

**Slika 12: Varnostne utripalke**

(Vir: T. Ahačič)

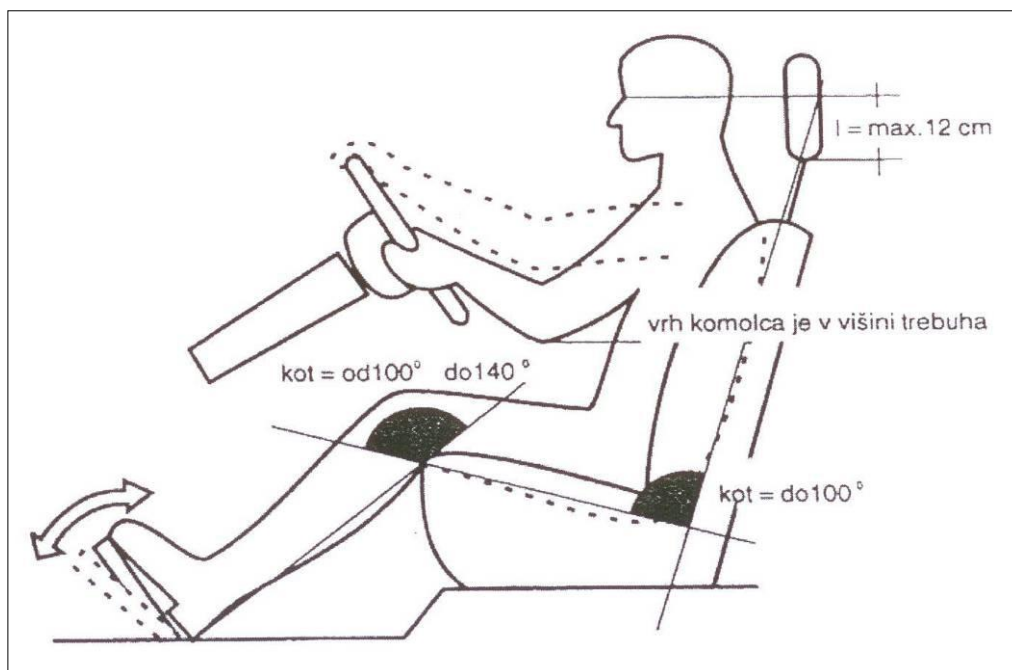
### - nastavev sedeža za pravilen položaj sedenja

Preden zaženemo motor, preverimo, kako sedimo v avtomobilu in kaj moramo storiti, preden odpeljemo. Najprej si nastavimo sedež, če nam vozilo omogoča, pa tudi lego volana. Volan v ovinku potiskamo, zato moramo imeti dovolj trdno oporo v sedežu. Pravilno oddaljenost od volana preverimo tako, da z zapestjem stegnjene roke dosežemo vrh volana. Tudi noge morajo biti rahlo skrčene, tako da imamo dovolj moči za pritisk na stopalko za sklopko ali zavoro tudi takrat, ko sta v zadnjem položaju. Vožnja z nosom na vetrobranskem steklu ali uživanje v ležalniku ne sodita na cesto.

- Pri drži volana so roke rahlo usločene, vrh komolca je v višini trebuha. Volan držimo pri vožnji naravnost, tako kot so urini kazalci ob 9. in 3. uri.

- Sedež nastavimo tako, da trdno naslonjeni na naslonjalo z lahkoto stisnemo stopalko sklopke z levo nogo, stopalko zavore in plina pa z desno nogo.





**Slika 13: Pravilna namestitvevoznikovega sedeža**

(Vir. arhiv Avtošole B&B)

#### - nastavitev vzvratnih ogledal

Za voznika ni pomembno samo dogajanje pred vozilom, ampak mora pozorno spremljati, kaj se dogaja zadaj. Ogledala so naša okna v svet za nami. Notranje in zunanja ogledala nastavimo tako, da bomo imeli kar najboljši pregled.



**Slika 14: Nastavitev zunanjeg ogledala**

(Vir. arhiv Avtošole B&B)

Pri nastavitvi zunanjeg ogledala poskrbimo, da poleg zadnjega boka vozila vidimo tudi čim širši pas vozila.



Notranje ogledalo nastavimo tako, da v njem vidimo čim večji del vozišča za vozilom.

**Slika 15:** Nastavitev notranjega ogledala

(Vir : T. Ahačič )

#### - nastavitev varnostnega pasu

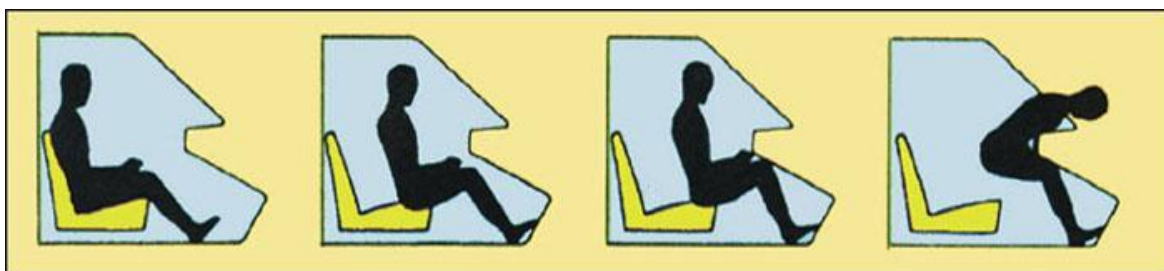
Varnostni pas mora biti:

- pravilno nameščen (npr. spodnji del pasu mora biti zategnjen),
- naj se prilega ob telesu,
- ni zavrit,
- ne sme biti poškodovan.



**Slika 16:** Primer pripetega voznika

(Vir. arhiv Avtošole B&B)



**Slika 17:** Primer voznika brez varnostnega pasu

(Vir. arhiv Avtošole B&B)

### - varnostni vzglavnik

Poleg varnostnih pasov je zelo pomemben tudi kakovostni varnostni vzglavnik, ki preprečuje poškodbe tilnika in drugih delov telesa. Varnostni vzglavnik lahko s pomočjo vodil nastavimo na želeno višino in naj sega najmanj do višine ušes.



**Slika 18: Varnostni vzglavnik**

(Vir: T. Ahačič)

### - preverjanje odprtih oziroma zaprtih vrat

Pri novejših izvedbah avtomobilskih modelov nas običajno opozarjajo zvočni opozorilni znaki, oziroma opozorilne ikone na armaturnih ploščah. Z nenadnim odpiranjem ali premalo zaprtimi vrati lahko vselej ogrožamo sebe in druge udeležence v prometu, zato pri vstopanju in izstopanju iz avtomobila vedno preverimo, če so vrata tesno zaprta.



**Slika 19: Primer slabo zaprtih vrat**

(Vir: T. Ahačič)

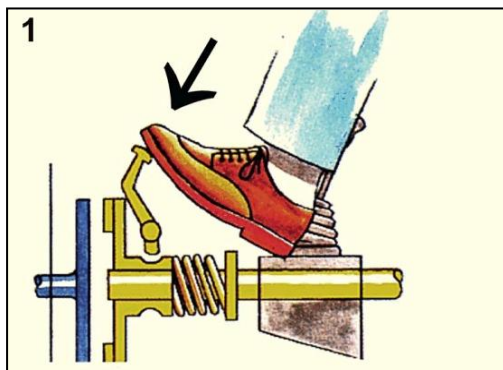
## 2.4 VOŽNJA MOTORNEGA VOZILA

### Zagon motorja

Preden zaženemo motor, moramo kandidata seznaniti s primarnimi napravami, vgrajenimi v vozilo, med katere spadajo sklopka, zavore ter menjalnik.

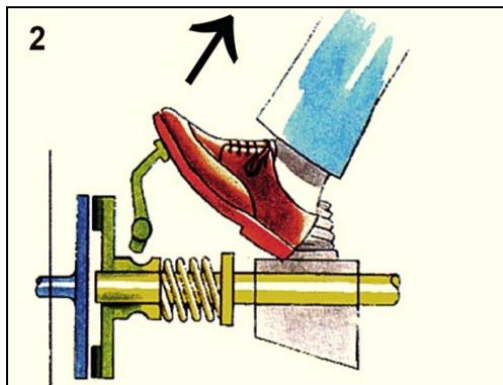
### Sklopka

Je naprava med motorjem in menjalnikom, ki prekinja in vzpostavlja zvezo med njima pri menjavanju prestav in ustavitvi. Mehko speljevanje dosežemo s počasnim in enakomernim popuščanjem stopalke sklopke.



**Slika 20: Sklopka**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)

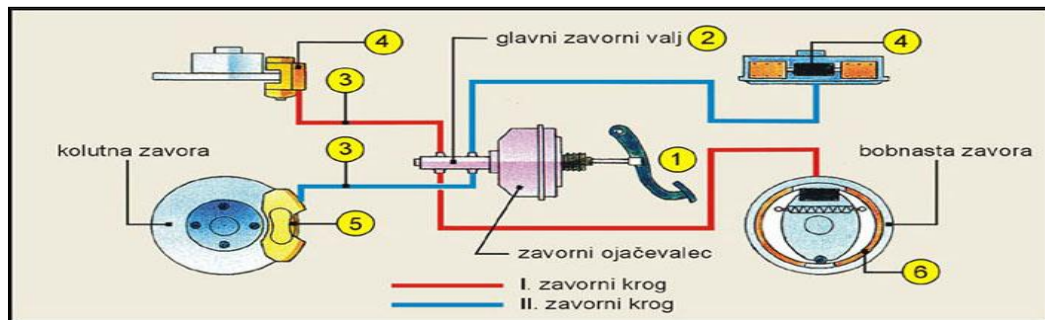


**Slika 21: Sklopka**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)

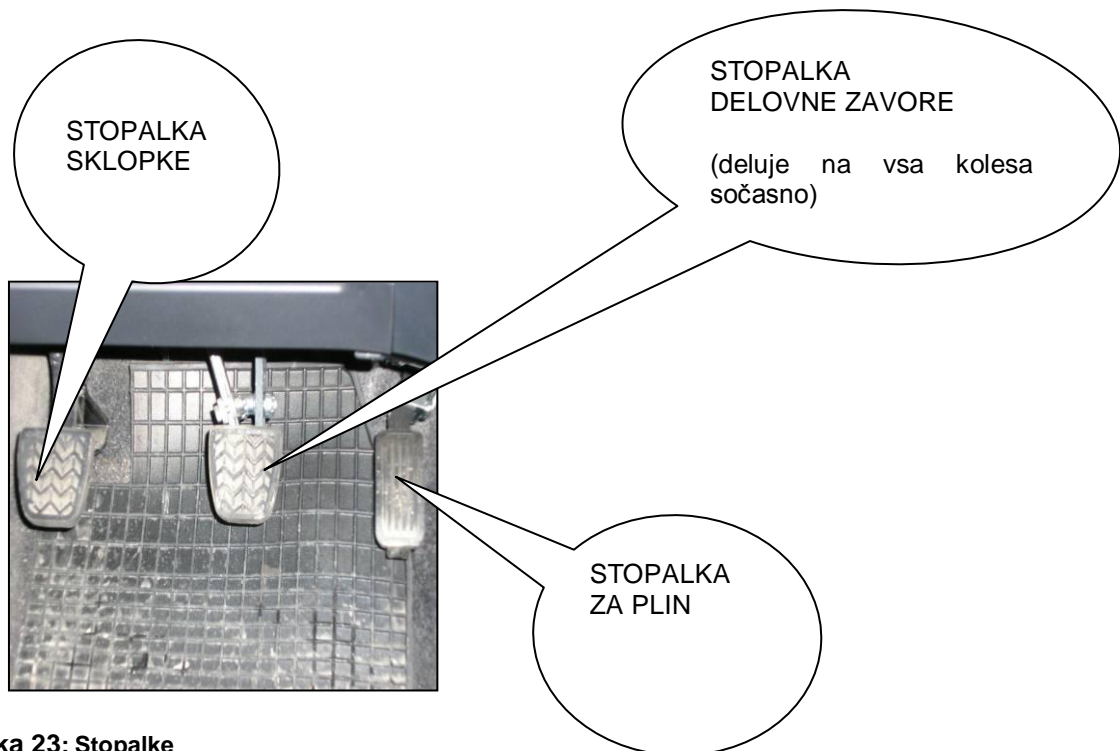
### Zavore in zaviranje

Pred vsakim speljevanjem moramo kandidata seznaniti tudi z zaviranjem in delovanjem zaviralnega sistema.



**Slika 22: Dva neodvisna zavorna kroga**

(Vir. arhiv Avtošole B&B)



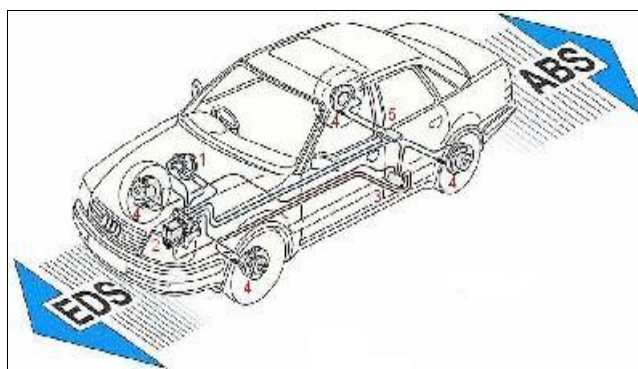
**Slika 23: Stopalke**

(Vir. arhiv Avtošole B&B)



**Slika 24: Prestavna ročica in delovna zavora**  
(Vir: arhiv Avtošole B&B)

Kandidata je treba posebej opozoriti na več možnih načinov zaviranja. Pri postopnem zaviranju večkrat pritisnemo stopalko delovne zavora in z zavornimi lučmi opozorimo voznika za seboj na svojo namero. V primerjavi z običajnim zavornim sistemom, ko v kritičnih situacijah kolo popolnoma zablokira, pri ABS-u črpalka oddaja pritisk na kritična kolesa v obliki impulzov, ki kolo upočasnijo in obenem preprečijo popolno blokiranje. Redki so vozniki, ki v ekstremnih razmerah "obvladajo situacijo". ABS služi predvsem zato, da je vozniku pri ekstremnem zaviranju še vedno omogočena vodljivost vozila, ki pri vozilih s klasičnimi zavorami (pri ekstremnem zaviranju) ni omogočena.



**Slika 25: Zavorni sistema ABS in EDS**  
(Vir: arhiv Avtošole B&B)

Hidravlična enota pri sistemu ABS/EDS v vozilih s prednjim pogonom pa je štirikanalna. To pomeni, da imamo v nasprotju z običajnim ABS-om, ki deluje na dveh tokokrogih, tu štiri tokokroge. Osnovna naloga sistema je preprečevanje

blokiranja koles pri zaviranju kot posledice premočnega pritiska na zavorni pedala ali različne oprijemljivosti posameznih koles s podlago.

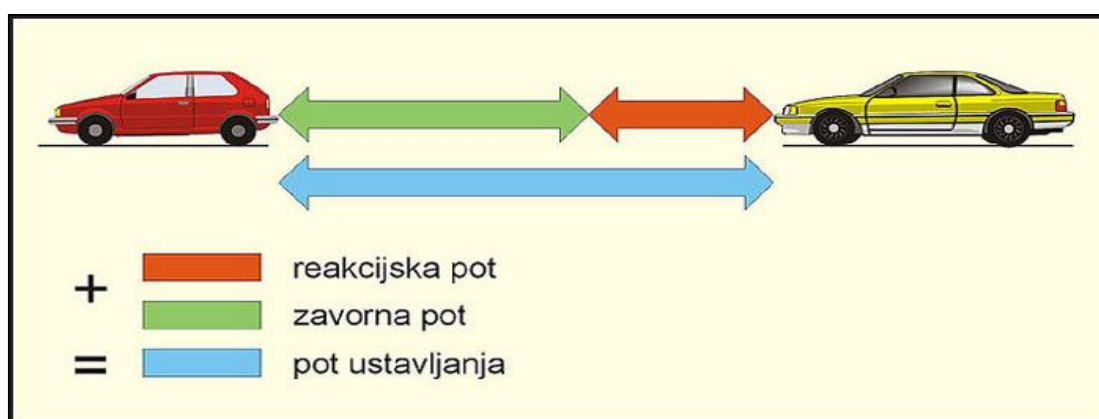
Obvezno je treba kandidatu razložiti, da se da zavirati tudi z motorjem. Ko popustimo plin, začne motor zavirati in hitrost se postopno zmanjša. Pomembno je, da pri daljših klancih pravočasno prestavimo v nižjo prestavo in zaviramo z motorjem. Zaviranje z motorjem uporabimo tudi pri zupuščanju avtoceste, in sicer na zaviralnih pasovih.



**Slika 26: Zaviranje z motorjem**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)

Pot zaviranja je na mokri cesti 2-krat, na poledeneli cesti pa 3-krat daljša kot na suhi cesti. Zato je pot ustavljanja odvisna od reakcijskega časa, zaviranja in podlage.



**Slika 27: Pot ustavljanja**

(Vir: AMZS – Varna vožnja)

### 3 OPIS VAJ NA NEPROMETNI POVRŠINI

V nadaljevanju so prikazane vaje z nalogami za dokazovanje prve učne stopnje praktičnega dela pravilnika, ki jih učitelj vožnje demonstrira kandidatu na neprometni površini.

#### 3.1 UČNE VAJE Z NALOGAMI ZA DOKAZOVANJE

Med opisom vaj 1. stopnje praktičnega dela programa usposabljanja kandidatov za voznike motornih vozil kategorije B želimo poudariti, da se vaje med seboj lahko združujejo. Kraj poučevanja je neprometna površina oziroma poligon avtošole.

V nadaljevanju so grafično in slikovno prikazani elementi vaj iz prve stopnje poučevanja kandidatov v skladu s pravilnikom o ocenjevanju na vozniškem izpitu.

##### - Zagon motorja in gladko speljevanje (po ravni površini, navkreber in navzdol)

Preden zaženemo motor, si prilagodimo položaj sedeža, naslona, višino vzglavnika in nagib volanskega obroča. Nastavimo si tudi notranje in zunanja vzvratna ogledala, zapremo vsa vrata in se priprimo z varnostnim pasom. Preverimo, ali delujejo žarometi, zavorne luči, parkirne luči, smerniki. Pri dizelskih motorjih moramo paziti na indikator predgretja motorja. Obrnemo kontaktni ključ v položaj VKLJUČENO in ga pustimo v tem položaju toliko časa, da indikator predgretja motorja ne izgine. Umaknemo nogo s stopalke za plin in obrnemo kontaktni ključ v položaj START, ko se motor zažene, kontaktni ključ sprostimo. Motor ogrejemo med vožnjo in ne v prostem teku. Podoben način zagona motorja opravimo tudi pri bencinskem motorju.



Slika 28: Armaturna plošča  
(Vir: T. Ahačič)



- **Pospeševanje do ustrezne hitrosti ob menjavanju prestav, pri čemer mora kandidat obdržati ravno linijo.**

Preden se lotimo menjavanja prestav, demonstriramo kandidatu pravilno uporabo sklopke, vse menjave pri ugasnjem motorju ter pravilno uporabo prestavne ročice:

- Izklopimo sklopko, prižgemo motor in prestavimo v prvo prestavo.
- Dodamo manjšo količino plina in pričnemo s speljevanjem z drsečo sklopko.
- Ko se vozilo premakne z mesta, stopalko sklopke zadržimo v popolnoma mirnem položaju. Ko prevozimo nekaj metrov, nadaljujemo z vključevanjem sklopke do konca.
- S plinom povečamo hitrost vozilu in pazimo, da merilnik vrtljajev ne preseže ustrezne točke (približno 2000 vrtljajev na minuto). Merilnik vrtljajev uporabljamo med vožnjo za izbiro ustreznih točk prestavljanja ter za preprečevanje prenizke oziroma previsoke hitrosti vrtenja motorja.
- Z levo nogo pritisnemo stopalko sklopke (sklopko smo izklopili), istočasno pa z desno nogo popustimo stopalko plina.
- Opremo se na levo nogo in zgornji del telesa ter s sproščeno roko prestavimo iz prve prestave preko prostega teka v drugo prestavo.
- Pričnemo s popuščanjem sklopke do točke prijemanja in nadaljujemo z vključevanjem sklopke do konca.
- Z dodajanjem plina povečamo hitrost vozila do ustrezne točke vrtljajev motorja, obdržimo ravno linijo vozila ter ponovimo postopek za prestavitev v tretjo prestavo. Vožnja pri previsokih vrtljajih povzroča prekomerno obrabo motorja ter večjo porabo goriva. V večini primerov pomeni nižja hitrost vrtenja motorja tudi manjšo porabo goriva.



**Slika 29: Prestavna ročica**

(Vir: T. Ahačič)

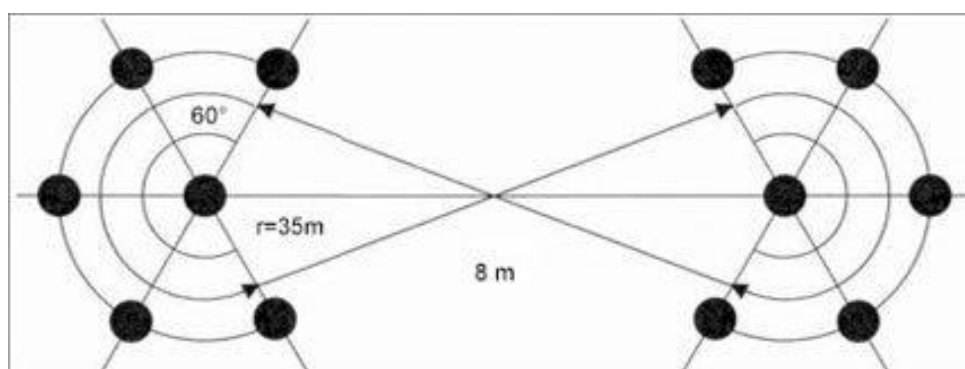
- **Prilagoditev hitrosti za zavijanje na levo ali desno, po možnosti na omejenem prostoru**

Vožnja v osmici je vaja, pri kateri mora kandidat konkretno zavrteti volan ter pri zavijanju na levo ali desno prilagajati hitrost vozila. Pravilnega preprijemanja volana se vsak voznik nauči šele pri večkratnem ponavljanju, vmes pa se roke rade znajdejo v navzkrižnem položaju.

Obračanje volana s preprijemanjem v desno:

- Osnovni položaj rok na volanu (urini kazalci kažejo čas 9 in 3).
- Volan obrnemo za četrtno kroga, tako da je desna roka v spodnjem delu volana, leva pa v vrhnji točki.
- Desno roko prestavimo preko leve roke na vrhnji točki volana in nadaljujemo z obračanjem v desno, hkrati spustimo levo roko na vrhu in primemo volan v spodnjem delu.
- S takim prijemom obrnemo volan v desno do osnovnega položaja. Obračanje volana v levo je podobno desnemu.

Med vožnjo v osmici je potrebno kar hitro zavrteti volan, obenem pa z drsečo sklopko skrbeti za zelo počasno premikanje vozila. Pogoste napake, ki se dogajajo kandidatom med vožnjo osmice, so, da se ob hitrem zasuku volana avto premakne hitreje zaradi istočasnega nekontroliranega popuščenja vzvoda sklopke.



**Slika 30: Osmica**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)

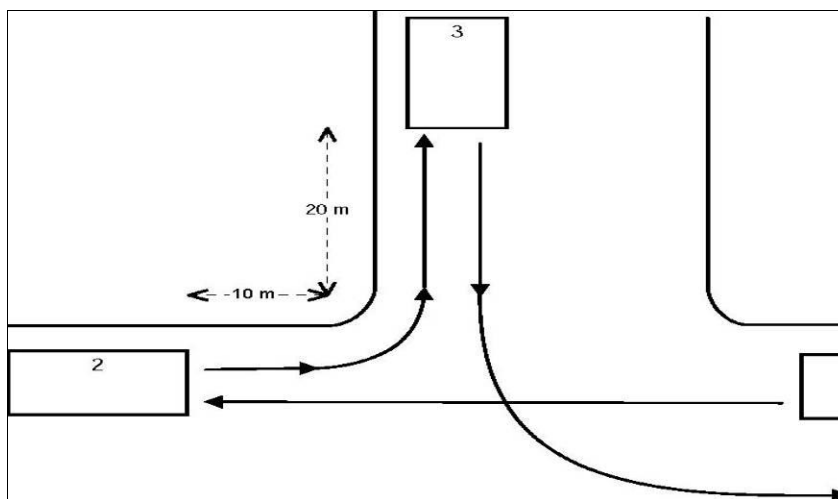
- **Vožnja vzvratno v ravni liniji in vožnja vzvratno levo ali desno v ovinek, tako da ostane v pravilni smeri**

Praden začnemo s poučevanjem vzvratne vožnje, moramo kandidata seznaniti, kje je vzvratna vožnja dovoljena in kakšen je položaj telesa, ko vozimo nazaj. Vzvratna vožnja je dovoljena na krajših razdaljah po istem smernem vozišču. Za vzvratno vožnjo uporabimo varnostne utripalke razen v primeru, ko parkiramo in obračamo; takrat pravočasno nakažemo svojo namero in uporabimo ustrezno smerno utripalko.

Vožnja vzvratno v ravni liniji naj poteka na neprometni površini oziroma na poligonu po tem vrstnem zaporedju:

- Z vozilom se ustavimo na primernem mestu in vključimo varnostne utripalke.
- Izklopimo sklopko in prestavimo v vzvratno prestavo.
- Za vzvratno vožnjo si lahko pomagamo z vzvratnim ogledalom ter uporabo bočnih ogledal (današnja sodobna vozila so za vzvratno vožnjo zelo slabo pregledna, zato v nekaterih vozilih najdemo tudi kamere in senzorje, ki nas dodatno opozarjajo na ovire).
- Z gornjim delom telesa se obrnemo v desno, toliko da vidimo za seboj čim večji del vozišča za vozilom. Po potrebi se z desno roko oprimemo sovoznikovega sedeža.
- Brez plina in z drsečo sklopko pričnemo z vzvratno vožnjo. Hitrost vožnje prav tako kontroliramo s sklopko.

Vožnjo vzvratno levo ali desno v ovinek praviloma začnemo na isti način kakor z vožnjo vzvratno v ravni liniji, le da spet uporabimo osmico ali stransko ulico pod pravim kotom.

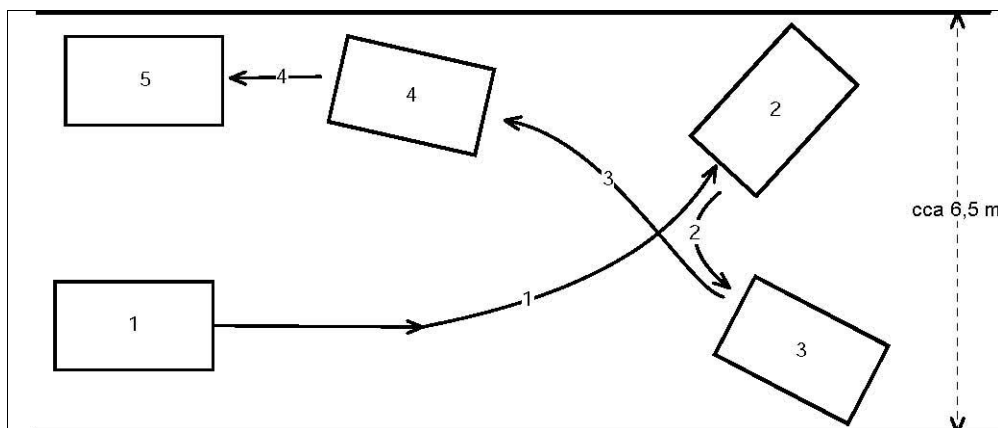


**Slika 31: Vožnja vzvratno pod pravim kotom**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)

- **Obračanje vozila v nasprotno smer z uporabo vožnje naprej in vzvratne vožnje**

Pri tem obračanju kandidat združuje vse vrste elementov vožnje nazaj in naprej, ki se jih je do sedaj naučil. Za tovrstno obračanje spet uporabimo poligon oziroma neprometno površino, pri čemer kandidatu omejimo prostor, kot ga prikazuje skica.



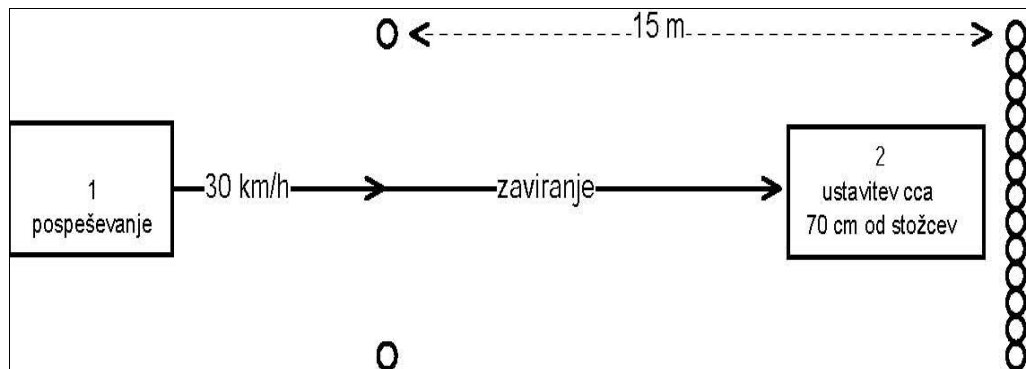
**Slika 32: Obračanje z manevriranjem**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)

V omejenem prostoru širine maksimalno približno 6,5 m kandidat obrne vozilo s pomočjo prestav za naprej in za nazaj, tako da je vozilo po končani izvedbi elementa obrnjeno v nasprotno smer. Kandidat se mora pri izvajanju tega elementa pravilno ustaviti na določenem mestu, kjer bo pričel izvajati manevre, pravilno nakazati spremembe premikov z vozilom, pravilno opazovati dogajanje ob vozilu in pravilno uporabljati prestave za vožnjo naprej in nazaj. Kandidat pri izvedbi manevra z vozilom ne sme zadevati v robnik.

- **Pravilno zaviranje za zaustavitev vozila in, če je potrebno, za zaustavitev v sili**

Pri pravilnem zaviranju gre predvsem zato, da kandidatu vzbudimo občutek v glavi in nogah, kdaj zavirati počasneje in kdaj močneje oziroma kakšna mora biti intenzivnost zaviranja. Kadar situacija dopušča, se je oviri najbolje izogniti brez močnega zaviranja, to nam omogoča tudi pravilna varnostna razdalja in opazovanje. Pri nenadnem zaviranju pa je ključnega pomena naša reakcija. Ko se odločimo za zaviranje v sili, odločno pritisnemo na stopalko delovne zavore in je ne popustimo, dokler se vozilo ne ustavi. Reakcije voznikov so različne. Nekateri zavirajo veliko prezgodaj, drugi pa pritisnejo zavoro veliko prepozno in prevozijo oviro. Za pridobivanje občutka za hitrost in dolžino zavorne poti so takšne vaje zelo koristne.



**Slika 33: Zaustavitev v sili**

(Vir: arhiv Avtošole B&B)

Element se izvede tako, da kandidat z vozilom pridobi hitrost minimalno 30 km/h. Nato prične na določeni točki zavirati in se mora na razdalji približno 20 m ustaviti pred določeno oviro. Razdalja med oviro in ustavljenim vozilom ne sme biti večja od 0,5 m. Kandidat z vozilom ne sme zadeti ovire ali se po ustavitvi približati oviri na določeno razdaljo.

- **Parkiranje vozila in zapustitev parkirnega prostora (vzporednega, poševnega ali pod pravim kotom) tako naprej kot vzvratno, na ravni površini, navzdol ali navkreber**

Preden kandidata seznanimo z umetnostjo parkiranja, mu razložimo sledeče.

Poznamo tri načine parkiranja: **vzvratno bočno parkiranje, vzvratno parkiranje in parkiranje naprej.**

Začnemo z najlažjim načinom parkiranjem, in sicer s parkiranjem naprej. S tem vzbudimo občutek za prostor ter vadimo vožnjo naprej z drsečo sklopko in postopoma vrtimo volan. Vse te elemente vožnje bo kandidat potreboval tudi pri naslednjih dveh parkiranjih, zato vajo čim večkrat ponovimo. Izberemo si prazno parkirišče ali prometni poligon in ga po potrebi označimo z dodatnimi ovirami, kot so gumijasti stožci.



**Slika 34: Primer parkiranja naprej**  
(Vir: T. Ahačič)

#### - **Vzvratno parkiranje**

Ko izberemo primerno mesto, se prepričajmo, če je cesta za nami prosta, zapeljimo mimo parkirnega mesta za širino parkirnega vozila in se ustavimo. Pri tem pazimo na bočno razdaljo dveh metrov od parkiranih vozil. Pred nadaljevanjem se prepričajmo, če je vozišče prosto in z uporabo drseče sklopke pričnemo z vzvratno vožnjo.



**Slika 35: Vzvratno parkiranje**  
(Vir: T. Ahačič)

**Slika 36: Vzratno parkiranje**

(Vir: T. Ahačič)

**Slika 37: Vzratno parkiranje**

(Vir: T. Ahačič)

Ko pripeljemo do začetka parkirnega mesta, ki smo si ga izbrali, volan obrnemo v desno, toliko da izpeljemo zavoj in se poravnamo z vzporedno parkiranim vozilom oziroma parkirnim mestom, volan obrnemo v izhodiščni položaj in nadaljujemo s počasno vožnjo do konca parkirnega mesta.

#### - Vzratno bočno parkiranje

Podobno kot pri vzratnem parkiranju tudi pri vzratnem bočnem parkiranju pazimo na pravočasno ustavljanje in svojo namero pravočasno pokažemo ostalim voznikom za seboj z vključitvijo desne smerne utripalke. Zapeljemo mimo izbranega parkirnega mesta in se ustavimo vzporedno s parkiranim vozilom oziroma parkirnim mestom, tako da sta vozili z zadnjim delom poravnani. Minimalna bočna razdalja med vozili naj bo vsaj 50 cm.

**Slika 38: Vzratno bočno parkiranje**

(Vir: T. Ahačič)

Z vključeno desno smerno utripalko počasi izpeljemo zavoj do kota 45 stopinj ter med premikanjem volan obračamo v levo v izhodiščni položaj.



**Slika 39: Vzvratno bočno parkiranje**  
(Vir: T. Ahačič)

V nadaljevanju obračamo volan do konca v levo in z vožnjo nadaljujemo do vzporedne lege z robom vozišča.



**Slika 40: Vzvratno bočno parkiranje**  
(Vir: T. Ahačič)



## 4 IZVAJANJE VAJ NA NEPROMETNI POVRŠINI

Izvajanje vaj na neprometni površini oziroma na poligonu zahteva od učitelja vožnje poleg strokovnega znanja o prometnih pravilih in predpisih, poznavanju didaktike, psihologije in etike v cestnem prometu še veliko svoje lastne iznajdljivosti.

Glede na pomanjkanje neprometnih površin oziroma poligonov za usposabljanje kandidatov se je posebej težavno odločiti, kam zapeljati kandidata in koliko časa potrebuje voznik začetnik, da osvoji znanja in spretnosti za razumevanje potrebnega ravnanja v prometu.

Prednosti kakovostne uporabe neprometne površine se pokažejo že na prvi samostojni vožnji kandidata po cesti, vendar voznikovo ravnanje v prometu ni odvisno le od njegovih znanj in spretnosti. Odločitve in ravnanja bodočega voznika so v veliki meri odvisne tudi od sposobnosti učitelja vožnje, ki so tesno povezane z osebnostnimi in tudi drugimi človekovimi lastnostmi.

Gre za spoznanje, da je vožnja v prometu spretnost, kjer se vsak posameznik različno odziva. Pri individualnem usposabljanju kandidatov mora učitelj vožnje uporabiti metode dela, ki so primerne za vse zaznavne tipe voznikov. Večina učiteljev vožnje se zanaša na uveljavljene pristope in načine dela, manj pa se posvečajo kandidatu osebno, kar bi ga mogoče prej pripeljalo do uresničitve zastavljenega cilja. Prav tu pa se pokažejo kazalci združevanja učenja spretnosti vožnje ter poznavanje osebnostnih lastnosti, ki jih učitelj vožnje oceni na neprometni površini oziroma poligonu.

## 5 PSIHOLOŠKI VPLIVI USPOSABLJANJA KANDIDATA NA NEPROMETNI POVRŠINI

Ko voznik upravlja vozilo, se mora zavedati svoje odgovornosti. Človekovo vedenje v prometu se kaže v sposobnosti nadzorovanja in obvladovanja vozila, na kar na začetku močno vpliva prav učitelj vožnje s svojim poučevanjem na neprometni površini. Vedenje voznika je povezano s podzavestnimi nagnjenji, ki jih človek običajno, ko ni na cesti, lahko nadzoruje, med vožnjo pa se lahko sprevržejo v primitivne oblike vedenja.

Lažje je poučevati mlajše starostne skupine kandidatov kot starejše voznike začetnike, ki se odločajo pridobiti izpit kategorije B. Pri mlajših se vedenjska neuravnovešenost kaže v oblikah, ki so predvsem odvisne od značaja in stopnje izobrazbe in pri nekaterih pomanjkanja čuta za odgovornost. Pri starejših kandidatih pa se vedenjske značilnosti v prometu kažejo v obliki občutka prepovedi, ki jih nalagajo prometni znaki, kot omejevanja svobode, zato so, ko jih nihče ne vidi in ne nadzoruje, v skušnjavi, da bi se požvižgali na te ovire, postavljene prav zaradi njihove varnosti in varnosti drugih.

Treba je upoštevati vse osebne in vedenjske vzorce pri nadaljnjem poučevanju voznikov začetnikov. Iz lastnih izkušenj vem, da se premalo posvečamo tem stvarim, ki se nekaterim zdijo sila nepomembne in vplivajo na kasnejše vedenje voznika v prometu. Najbolj zmotno prepričanje je, da med vožnjo voznik ni nikoli sam, čeprav nima ob sebi nikogar. Velikokrat naletim pri poučevanju na očitke voznika začetnika, češ, ko bom sam, bom pa drugače vozil. Voziti pa dejansko pomeni posebno vrsto razmerja, približevanja, vključevanja v skupnost.

Takšna sposobnost življenja z drugimi pa terja od voznika nekaj stvarnih in posebnih odlik: obvladovanja samega sebe, previdnosti, vljudnosti in poznavanja prometnih predpisov. Zato je naloga učiteljev vožnje vzpodbujati in stimulirati te vedenjske vzorce že na neprometni površini.

## 5.1 LASTNOSTI IN SPOSOBNOSTI KANDIDATOV

Lastnosti posameznika se pri voznikovem ravnanju kažejo v tistem, kar voznik zmore (sposobnosti), kar voznik zna (navade, znanje, spretnosti) ter v tistem, kar voznik hoče (interesi, stališča, motivacija).

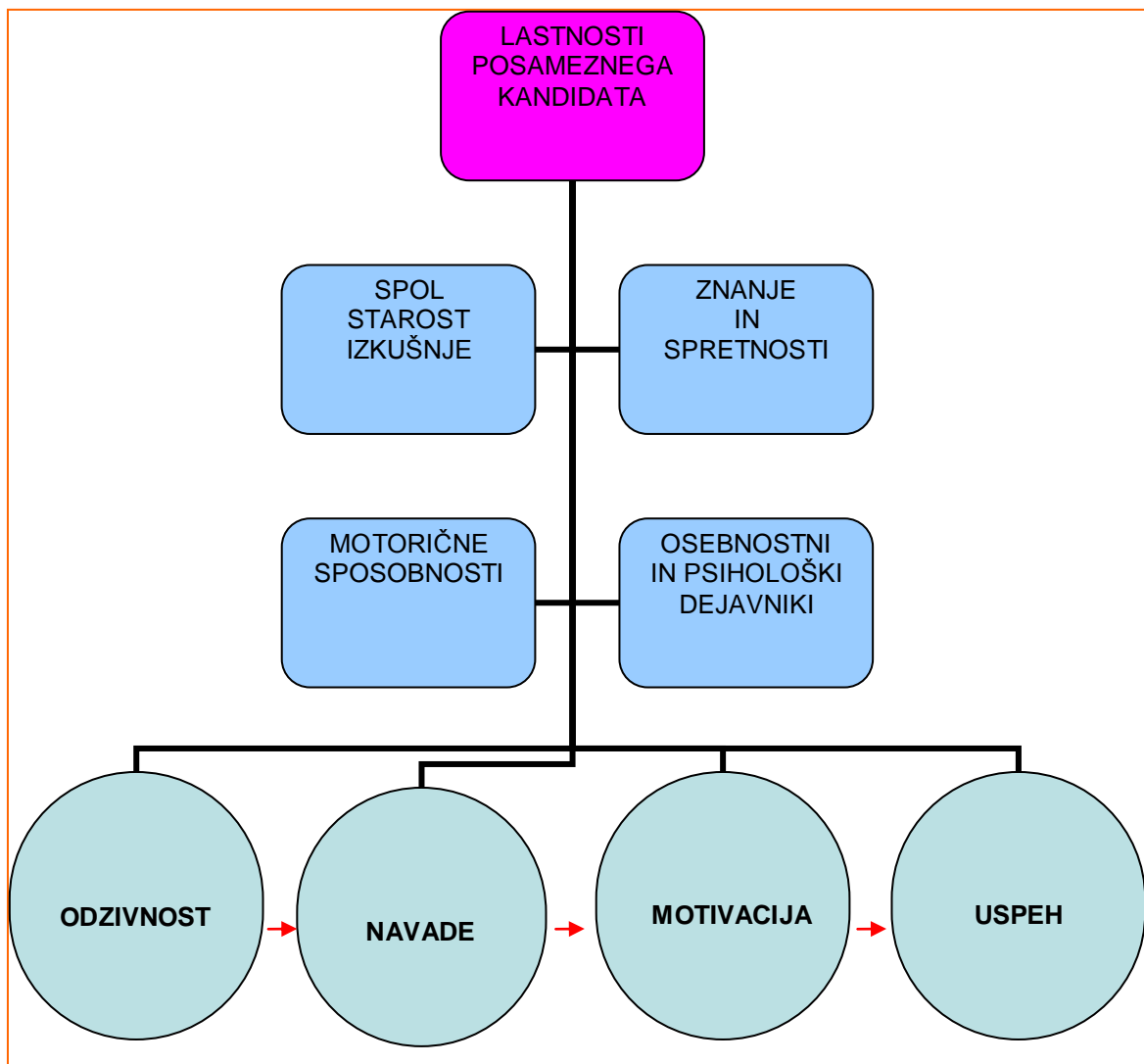
Sposobnosti so lastnosti, ki določajo, kaj človek zmore narediti in doseči, in predstavljajo temelj hitrega pridobivanja znanja in spretnosti. Sposobnosti se še posebej izrazijo pri aktivnostih motorične narave, ki so značilne za vožnjo vozila v prometu. Kolikor slabše ima posameznik razvite določene sposobnosti, toliko dlje časa traja, da osvoji spretnosti, ki na njih temeljijo.

Sposobnosti se oblikujejo z dedovanjem, pod vplivom človekove aktivnosti in okolja, v katerem se mladi voznik razvija. Nekatere od njih se spreminjajo ter izboljšujejo z učenjem in vajo. Ključnega pomena za poučevanje kandidatov pa so tudi spoznavanje voznikovih zaznavnih sposobnosti (pozornost in zaznava gibanja ter predmetov, pričakovanja, predvidevanja v različnih prometnih situacijah). Zaznavni procesi so zelo pomemben dejavnik vožnje vozila. Z njihovim neposrednim spremljanjem si lahko pomagamo pri oblikovanju celostne podobe voznika. Zato je njihovo poznavanje pomembno za vse učitelje vožnje. Nekateri posamezniki imajo že vnaprej določeno motivacijo in potrebo po znanju. Nekaterim posameznikom pa moramo dodatno vzbuditi interes do pripravljenosti oziroma motivacije po učenju vožnje motornega vozila. Na to spet lahko vpliva mnogo dejavnikov, še posebej zanimanje učitelja vožnje za kandidata, ki je venomer prijazen, samozavesten in sproščen in že s takim vedenjem pridobi zaupanje, spoštovanje kandidata ter pripravljenost za učenje.

Pomembno pa je vedeti, da so nekatere sposobnosti delno prirojene, delno pa so odvisne od človekove aktivnosti, funkcije in dejavnosti. Eden od dejavnikov voznikovega ravnanja, ki je povezan predvsem z motoričnimi sposobnostmi, pa je starost kandidata. Staranje predvsem zmanjšuje motorične sposobnosti voznika ter upočasnjuje reakcije in zaznavanje nevarnih prometnih situacij. Ne glede na starost kandidatov pa je nujno potrebno vzpodbujati notranji nadzor človeka, ki mu pomaga razumeti njegovo vedenje in občutke ter s tem pripomore, da bo v prihodnosti ravnal drugače oziroma bo postal uspešen.

## 5.2 POVEZAVE LASTNOSTI IN SPOSOBNOSTI KANDIDATOV

Pri učenju vožnje motornega vozila se med seboj prepleta več dejavnikov. Za doseganje boljših rezultatov pa moramo nujno upoštevati vse naštetih lastnosti in sposobnosti kandidatov, ker je prvi pogoj za uspešnost učiteljev vožnje pri poučevanju varne vožnje poznavanje voznika samega.



**Slika 41: Lastnosti kandidatov**  
(Vir: T. Ahačič)

## 6 KOMUNIKACIJA MED UČITELJEM VOŽNJE IN KANDIDATOM

Kandidat za voznika si že ob prvem stiku ustvari bodisi pozitivno bodisi negativno mnenje o učitelju vožnje, ki ga skozi ure poučevanja le še neprekinjeno dopolnjuje. Učitelj vožnje naj ob prvem srečanju vsekakor pove nekaj podatkov o sebi (ne zgolj ime in priimek). Pove naj, kako naj ga kandidat kliče in hkrati tudi poizve, kako naj on kliče kandidata (po priimku ali po imenu). Učitelj vožnje naj bi pri vsakem posameznem kandidatu na splošno ocenil, kako inteligen ten je, kako dober je njegov spomin, kakšno koncentracijo premore. Dodatno naj bi učitelj vožnje ob vsaki učni uri ocenil, v kakšnem psihofizičnem stanju je kandidat in temu prilagodil potek učne ure. V skrajnem primeru, če kandidat resnično ni v primernem stanju, je učno uro bolje preložiti, saj sicer ogroža sebe in druge.

Vikanje kandidatov ni napačna poteza, saj si učitelj vožnje tako zagotovi avtoriteto, je pa manj primerno pri osebnem odnosu v procesu individualnega pouka pri manjših kandidatih. Pri učiteljevih vrstnikih ali kandidatih, starejših od učitelja vožnje, bi pa moralo biti vikanje pravilo. Za uspešno komunikacijo med učiteljem vožnje in kandidatom je nujno, da kandidat razume, kaj mu sporoča učitelj. Učitelj lahko le preko povratnih informacij kandidata preveri sebe in jasnost svoje razlage. Z vidika posredovanja informacij ločimo dve vrsti učiteljev vožnje:

- razumljive učitelj vožnje in
- nerazumljive učitelj vožnje.

Kako prepoznamo razumljivega učitelja vožnje?

Njegova razlaga je preprosta, uporablja kratke stavke in znane besede, pregledna (učitelj vožnje kandidatu zna posredovati bistvo, sporočilo, ki ga skuša prenesti kandidatu, je razčlenjeno, podkrepljeno s povezavo in logično), jedrnato (učitelj vožnje zna z malo besedami povedati bistvo), zanimiva (tak učitelj se na kandidata obrača neposredno osebno, njegova razlaga je podkrepljena s številnimi primeri). Razlaga tako, da uporablja vse komunikacijske kanale.

Razlaga nerazumljivega učitelja vožnje pa je zapletena, nepregledna, dolgovozna in nerazumljiva. Izgubi se v malenkostih, oddaljuje se od obravnavane problematike, je neoseben in ne vključuje primerov. Deluje, kot bi se pogovarjal sam seboj. Iz navedenih razlogov, pogosto tudi zaradi redundance sporočila, s strani kandidata ni ustrezne povratne komunikacije.

## 6.1 POUČEVANJE KANDIDATA PRI VOŽNJI MOTORNEGA VOZILA

Uspešna komunikacija med učiteljem vožnje in kandidatom se gradi le na pristnih medsebojnih odnosih, za doseg te pa so potrebne naslednje tri spretnosti:

- medsebojno spoštovanje (učitelj vožnje je oseba, ki mora biti čustveno zrel, kandidatu mora posvetiti svoj čas, si zapomniti njegovo ime, ga pozorno poslušati, poskrbeti, da se kandidat dobro počuti, ga bodriti in ne kritizirati),
- empatija (je sposobnost, da se vživimo v doživljanje sogovornika, se identificiramo s kandidatom, napako, ki jo je naredil kandidat, obravnavamo kot napako obeh, ravno tako uspeh),
- pristnost (pristen človek pove tisto, kar misli in misli to, kar govori. Njegova besedna in nebesedna sporočila so povsem jasna, usklajena v očeh kandidata, taka oseba pa postane vredna zaupanja).

Izrednega pomena je, da učitelj vožnje zaupa v učenčeve zmožnosti. To se kaže v uspehu, pozitivni samopodobi kandidata in njegovemu vedenju. Za uspešno učenje je potrebna samozavest učenca. Učitelj vožnje se mnogokrat premalo zaveda tudi vzgojnega vpliva na učenca. S svojim vedenjem in odnosom kandidata vzgaja ter spodbuja ali ovira njegov razvoj, še zlasti, kadar gre za kandidata, ki je še v odraščanju.

Naloga učitelja vožnje je posredovanje predpisanih učnih vsebin in izkušenj kandidatu za voznika. Ob tem seveda izhaja iz znanj, ki jih je kandidat pridobil na teoretičnem usposabljanju. V preteklosti je bil »inštruktor« zgolj trener, danes je njegova naloga vse pomembnejša, postal je učitelj.

Učna snov vpliva tudi na učitelja, saj tako učitelj kot kandidat ob srečanju z učno vsebino ne moreta ostati pasivna. Učna vsebina motivira učitelja za poučevanje in ima učinek na učenca. Preko učne snovi se vzpostavljajo odnosi med učiteljem in kandidatom. Od značaja učne snovi pa so v veliki meri tudi odvisne učne oblike, postopki, učne metode. Pri usposabljanju kandidatov za voznike so slednji v precejšnji meri tudi predpisani, kar pa ne sme ovirati učitelja pri iskanju novih prijemov pri poučevanju.

Lahko torej ugotovimo, da je učenje in poučevanje močno odvisno od vsebine. Za oba, učitelja in učenca je pomembna motivacija za učenje. Učitelj mora snov, ki jo obdeluje, poznati zelo dobro. Potem ta, ob kakovostnem podajanju, ne more biti dolgočasna in nezanimiva. V nasprotnem primeru ne moremo kriviti učenca, če si snovi ne zapomni.

## **7 PRIMERJALNA RAZISKAVA USPEŠNOSTI KANDIDATOV DO IZPITNE VOŽNJE**

Uspešnost na izpitu je zelo pomembna tako za kandidata, ki opravlja vozniški izpit, kot za učitelja vožnje, ki kandidata usposablja do izpitne vožnje. Kandidat za neuspeh pogosto dolži učitelja vožnje ali celo člana izpitne komisije. Nizka uspešnost torej pomeni ponavljajočo se negativno izkušnjo za oba.

Za nizko uspešnost na praktičnem delu izpita je več razlogov. Najpogostejši vzrok za neuspešnost na praktičnem izpitu je, da kandidat še ni primerno pripravljen in ima zato posledično zelo skromne možnosti za uspeh. Za take težave pa je dejansko odgovoren učitelj vožnje, ki s svojim nestrokovnim delom vpliva na kandidatov napredek.

Pri visoki uspešnosti učitelja vožnje pa je najpogostejši razlog za uspeh kakovostnejša priprava kandidata pred izpitom. Povečanje števila učnih ur na poligonu in izpostavljanje kandidata bolj stresnim situacijam v prometu (gost promet) pa vedno prinaša pozitivni rezultat. Redko pa je visoka uspešnost posledica prometno nezahtevnega okolja, ki onemogoča celostno in raznoliko preverjanje usposobljenosti kandidatov.

### **7.1 OPIS RAZISKOVANJA**

Namen raziskave je primerjati in ugotoviti, kako se različni kandidati, ki opravljajo izpit kategorije B, odzivajo na različnih nivojih usposabljanja.

Za raziskovanje sem uporabil obrazec, ki sem ga sestavil sam na podlagi svojih izkušenj učitelja vožnje in ga združil z programom usposabljanja kandidatov za dvosledna vozila.

Obrazec vsebuje ime in priimek kandidata in kategorije vaj na neprometni površini ter različne veščine v prometu. Obrazec je zgolj pripomoček za vpisovanje napak in dogodkov, ki so se zgodili pri poučevanju kandidatov, in je sestavni del mojega poučevanja vožnje. Na podlagi vpisanih in vidnih podatkov se lažje odločim o načinu usposabljanja ter osebnostnih značilnosti kandidata. Vsak sklop vaj poteka po vrstnem redu s praktičnim prikazom oziroma demonstracijo učitelja vožnje, nato sledi skupna vaja ter samostojna uporaba pridobljenega znanja s samoocenjevanjem.

Tabela 1: Primer obrazca

<b>IME IN PRIIMEK</b>			
<b>PRVI SKLOP</b>	<b>DRUGI SKLOP</b>	<b>TRETJI SKLOP</b>	
<b>PRIPRAVA NA VOŽNJO</b>	<b>OBRAČANJE</b>	<b>UPORABA ROČNE ZAVORE</b>	<b>PARKIRANJE</b>
1. Speljevanje in počasna vožnja	1. Polkrožno obračanje	1. Vožnja na klancu	1. Naprej
2. Uporaba drseče sklopke	2. Obračanje z manevriranjem	2. Ustavljanje v sili	2. Vzvratno
3. Menjava prestavnih razmerij	3. Obračanje z stransko ulico		3. Vzvratno bočno
4. Osmice			
5. Vzvratna vožnja			
<b>SAMOSTOJNA UPORABA PRIDOBLJENEGA ZNANJA S SAMOOCENJEVANJEM</b>	<b>SAMOSTOJNA UPORABA PRIDOBLJENEGA ZNANJA S SAMOOCENJEVANJEM</b>	<b>SAMOSTOJNA UPORABA PRIDOBLJENEGA ZNANJA S SAMOOCENJEVANJEM</b>	<b>SAMOSTOJNA UPORABA PRIDOBLJENEGA ZNANJA S SAMOOCENJEVANJEM</b>
<b>OPOMBE:</b>	<b>OPOMBE:</b>	<b>OPOMBE:</b>	<b>OPOMBE:</b>

(Vir: T. Ahačič)



## 7.2 PRIMERJAVE IN UGOTOVITVE SPREMLJANIH KANDIDATOV

V primerjalni raziskavi je bilo obravnavanih 14 naključnih kandidatov (po navedenem obrazcu), ki se usposabljaajo za voznike motornih vozil kategorije B.

Vseh 14 kandidatov je bilo spremljanih od začetka usposabljanja do pridobitve vozniškega dovoljenja. Za izbiranje so bili pomembni raznolikost kandidatov po starosti, spolu ter po načinu poučevanja s strani učitelja vožnje. Cilj raziskave je primerjati oziroma ugotoviti, koliko praktičnega dela na podlagi tehnike vožnje na neprometni površini vpliva oziroma zadošča potrebam voznikov začetnikov, in predlagati morebitne rešitve za izboljšanje, če bi se izkazalo za potrebno.

**Tabela 2:** Število spremljanih kandidatov po starosti, spolu in številu ur na neprometni površini

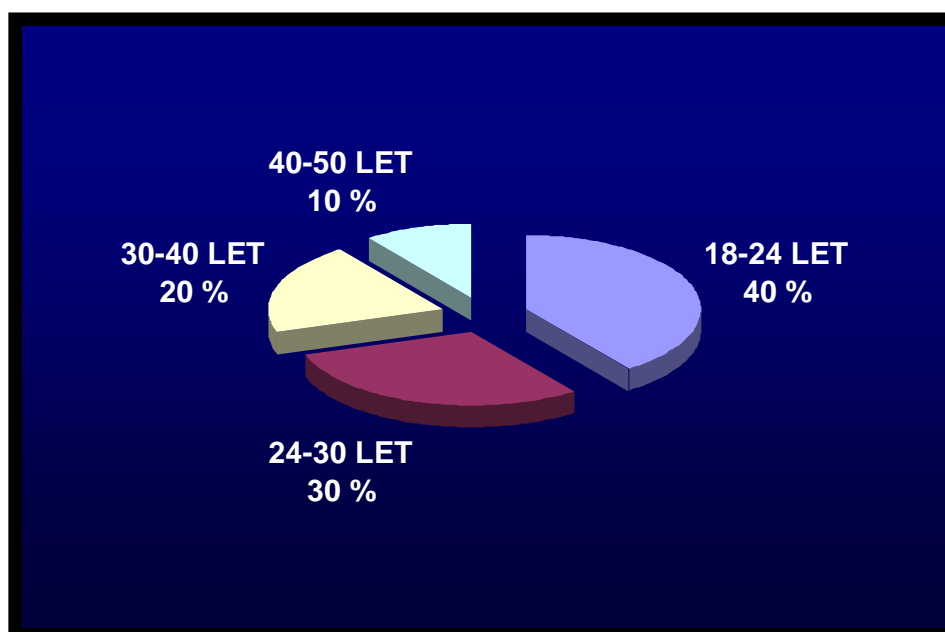
	SPOL	STAROST	ŠTEVILO UR NA POLIGONU	SKUPNO ŠTEVILO UR NA IZPITU	USPEŠNOST NA IZPITU
KANDIDAT ŠT. 1	MOŠKI	18	6	29	prvič
KANDIDAT ŠT. 2	MOŠKI	19	3	36	drugič
KANDIDAT ŠT. 3	MOŠKI	22	6	30	prvič
KANDIDAT ŠT. 4	MOŠKI	21	3	43	tretjič
KANDIDAT ŠT. 5	MOŠKI	25	6	27	prvič
KANDIDAT ŠT. 6	MOŠKI	27	3	37	prvič
KANDIDAT ŠT. 7	MOŠKI	33	6	42	drugič
KANDIDAT ŠT. 8	ŽENSKA	18	3	37	prvič
KANDIDAT ŠT. 9	ŽENSKA	19	6	35	prvič
KANDIDAT ŠT. 10	ŽENSKA	27	3	42	drugič
KANDIDAT ŠT. 11	ŽENSKA	30	6	44	prvič
KANDIDAT ŠT. 12	ŽENSKA	33	3	52	tretjič
KANDIDAT ŠT. 13	ŽENSKA	38	6	39	prvič
KANDIDAT ŠT. 14	ŽENSKA	41	3	78	prvič

(Vir: T. Ahačič)

### 7.3 REZULTATI IN UGOTOVITVE O SPREMLJANIH KANDIDATIH

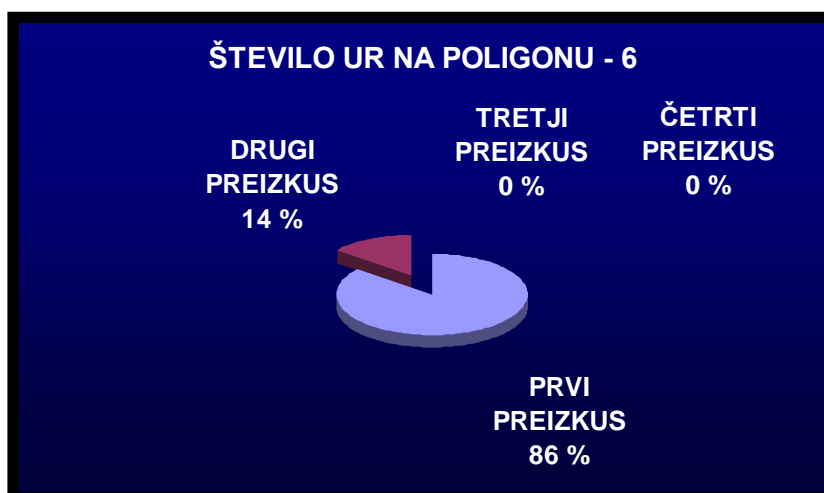
Podatki o naključno izbranih 14 kandidatih kažejo, da starost kandidatov nekoliko vpliva na povečanje števila ur tako na neprometni površini kot tudi skupno število ur do izpita. Zavedati se moramo, da se na izpit kategorije B največkrat prijavljajo mlajši kandidati in da je število kandidatov, starih 40–50 let in starejših zelo nizko. Starost je eden od dejavnikov vzrokovnega ravnanja, ki je pogosto omenjen, še posebno v povezavi z (ne)izkušensostjo.

Ravnanje mladega voznika je rezultat dveh kompleksnih dejavnikov. Prvi je proces usposabljanja za voznika in vključuje pridobivanje znanja, spretnosti in izkušenj. Drugi vključuje lastnosti posameznika ter socialne, situacijske in druge vplive, ki so značilni za mlade. Našteti dejavniki vplivajo na motivacijo, oblikovanje stališč in proces odločanja, vse skupaj pa se kaže pri ravnanju voznika v prometu. Starejši naključno izbrani kandidati potrebujejo več časa. Njihova socialna in osebnostna zrelost se izrazi šele, ko si pridobijo potrebne izkušnje za vožnjo v prometu. Na splošno pa je težko ugotoviti podrobnejše ugotovitve in razlike iz tako majhne starostne skupine kandidatov. Iz grafa, ki prikazuje uspešnost v odstotkih, iz preizkusov znanja, glede na starost kandidatov, je razvidno da je mlajša skupina kandidatov uspešnejša od starejših skupin. Ponovno pa poudarjam, da so podatki lahko zavajajoči, ker v skupini štirinajstih naključno izbranih kandidatov ni veliko starejših kandidatov.



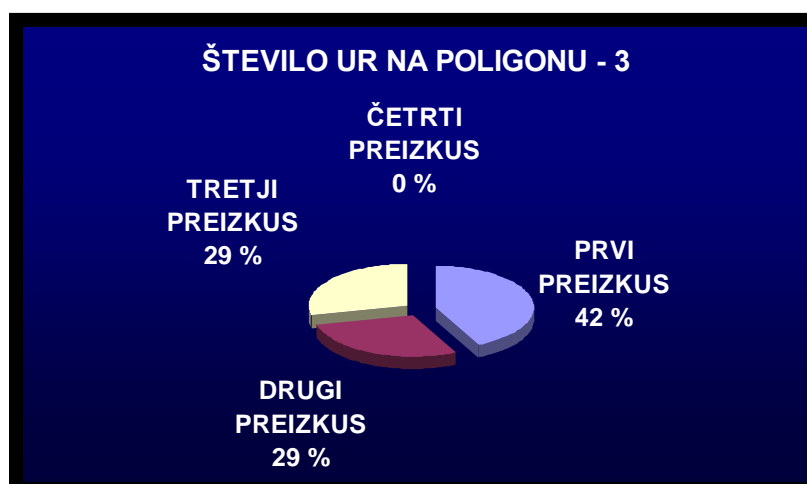
Slika 42: Prikaz uspešnosti v odstotkih glede na starost kandidatov  
(Vir: T. Ahačič)

Zanimivi izsledki naključne raziskave kandidatov pa kažejo veliko boljši rezultat pri uspešnosti na preizkusih znanja, če se usposabljanje na neprometni površini podaljša za 3 ure, sedmim naključno izbranim kandidatom. V prvem preizkusu je bilo uspešnih kar šest kandidatov, en kandidat pa je preizkus opravil drugič.



**Slika 43:** Prikaz uspešnosti na preizkusih znanja v odstotkih glede na število ur na neprometni površini  
(Vir: T. Ahačič)

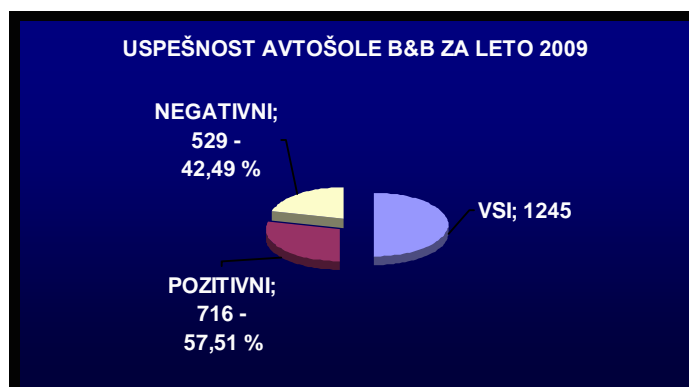
Sedem kandidatov, ki so se usposabljali na neprometni površini 3 šolske ure manj, so dosegli malo slabše rezultate. V prvem preizkusu so opravili trije kandidati, v drugem preizkusu dva in v tretjem preizkusu spet dva kandidata.



**Slika 44:** Prikaz uspešnosti na preizkusih znanja v odstotkih glede na število ur na neprometni površini  
(Vir: T. Ahačič)

## 8 REZULTATI USPEŠNOSTI KANDIDATOV NA IZPITNIH VOŽNJAH V IZPITNEM CENTRU KRANJ

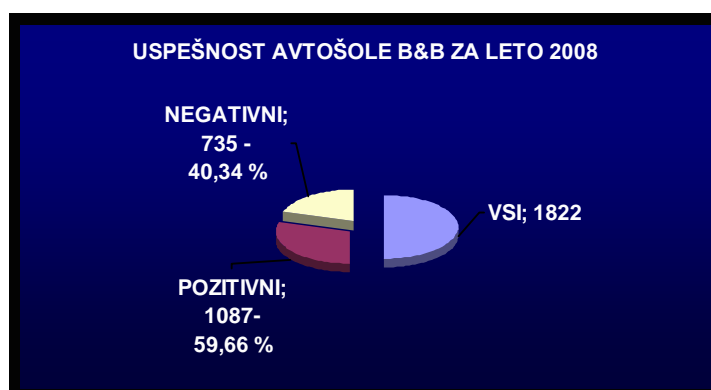
V Sloveniji imamo 16 izpitnih centrov, ki imajo sedež v večjih in manjših mestih po vsej državi. Na področju IC Kranj je registriranih 6 avtošol. Po podatkih Upravne enote Kranj je uspešnost Avtošole B&B za opazovano obdobje, od 1. 1. do 31. 12. 2009, na praktičnem delu vozniškega izpita kategorije B znašala 57,51 %, kar je za 2,15 % manj od lanskega leta.



**Slika 45:** Prikaz uspešnosti Avtošole B&B na voznških izpitih kategorije B za opazovano obdobje od 1. 1. do 31. 12. 2009

(Vir: Podatki izpitnega centra Kranj)

Na grafu je prikazana uspešnost kandidatov za voznike kategorije B na voznških izpitih Avtošole B&B za opazovano leto 2009. Od skupno 1245 izpitnih voženj je bilo uspešno ocenjenih 716 kandidatov, kar pomeni 57,51-odstotno uspešnost ter 529 neuspešnih izpitnih voženj, kar pomeni 42,49 odstotkov.



**Slika 46:** Prikaz uspešnosti Avtošole B&B na voznških izpitih kategorije B za opazovano obdobje od 1. 1. do 31. 12. 2008

(Vir: Podatki izpitnega centra Kranj)

Na grafu je prikazana uspešnost kandidatov za voznike kategorije B na voznških izpitih Avtošole B&B za opazovano leto 2008. Od skupno 1822 izpitnih voženj je bilo

uspešno ocenjenih 1087 kandidatov, kar pomeni 59,66-odstotno uspešnost ter 735 neuspešnih izpitnih voženj, kar pomeni 40,34 odstotkov.

Za nizko uspešnost na praktičnem delu izpita je več razlogov. Kandidati za voznika nedvomno naredijo več napak od povprečnega voznika. Iz kandidatovega opazovanja, sprejetih odločitev in ukrepanj pridobimo zelo veliko informacij za pravilno oceno, kdaj je kandidat pripravljen na preizkus znanja. Kako je pripravljen, pa je v veliki meri odvisno od učitelja vožnje in njegovih metod poučevanja ter strokovne usposobljenosti. Verjetnost, da kandidat stori večjo napako, je odvisna od števila priložnosti zanj, predvsem pa so to dogodki, ki jih je težko predvideti.



**Slika 47:** Razlogi za neuspešnost Avtošole B&B na voznških izpitih kategorije B za opazovano obdobje od 1. 1. do 31. 12. 2009  
(Vir: Podatki izpitnega centra Kranj)

Na grafu je prikazano opazovano obdobje Izpitnega centra Kranj od 1. 1. do 31.12. 2009 na voznških izpitih kategorije B. Za neuspešnost kandidatov je bilo na prvem mestu krivo izsiljevanje (31 odstotkov), sledi tehnika vožnje (25 odstotkov), posredovanje učiteljev vožnje na tretjem mestu s 23 odstotki ter ostale napake, ki so bile krive za neuspeh kandidatov, z 21 odstotki.

## 9 SKLEPI IN PREDLOGI PRIMERJAV NA VPLIVE IN UPORABE NEPROMETNE POVRŠINE

Med obravnavanimi naključno izbranimi kandidati so razlike pri opravljanju praktičnega dela voznškega izpita. Predvsem se kažejo v trajanju števila učnih ur do izpitne vožnje oziroma preizkusa znanja. Razlike pa so občutno manjše pri kandidatih, pri katerih se trajanje učnih ur podaljša na neprometni površini, kjer naj bi vsak učitelj vožnje sam ocenil kandidatovo sposobnost obvladovanja vseh elementov vožnje.

Primerno izpeljana priprava na vožnjo in njen začetek na neprometni površini vlijeta kandidatu potrebno samozavest in zaupanje v učitelja vožnje. Kandidatovo opazovanje je prvovrstna informacija o njegovi usposobljenosti. S tem, ko opazujemo, kam je usmerjen kandidatov pogled, koliko časa trajajo zaustavitve pogledov in kako zaznava s perifernim vidom, lahko ugotovljamo, če spremlja podatke v vozilu in če se osredotoči na mogočo nevarnost. Če kandidat večkrat in v različnih okoliščinah ne ukrepa, kot bi moral, skušamo ugotoviti razlog za to.

Znanje kandidatov iz tehnike vožnje naj ne izhaja samo iz obstoječega programa za voznike, ki ga učitelji vožnje izvajajo na neprometnih površinah, ampak naj se delo oziroma rezultati učitelja vožnje in kandidata kažejo predvsem v inovativnem pristopu in prikazu spretnosti upravljanja vozila. Če se preverjanju posameznega elementa vožnje posveča premalo časa, je tudi zanesljivost kandidatovega ravnanja vprašljiva. Pri tem je treba poudariti, da se nekateri elementi tehnike vožnje lahko večkrat ponavljajo z dodatnim izpopolnjevanjem znanja na neprometni površini.

Predlogi, ki izhajajo iz navedenih sklepov in raziskav, zajemajo vrsto sprememb, povezanih s tehniko vožnje in neprometno površino in bi lahko vplivale na to, da bi bili kandidati pri opravljanju preizkusov znanja še bolj samozavestni.

V nadaljevanju je naveden izbor teh predlogov:

- ponavljanje oziroma utrjevanje vaj iz tehnike vožnje na neprometni površini,
- prilagajanje učitelja vožnje kandidatovemu usposabljanju za voznika B-kategorije,
- pomembnost spremljanja kandidatovega opazovanja pri zaznavanju nevarnosti,
- več časa nameniti vožnji zunaj naselij,
- izboljšati psihološko pripravo kandidata na preizkus znanja.

Da pa bi čim bolj izkoristili učenje na neprometni površini, mora delo učitelja vožnje potekati načrtno in sistematično, le tako lahko pričakujemo večje uspehe pri doseganju zastavljenih ciljev.

## 10 ZAKLJUČEK

Zagotavljanje kakovostnega poučevanja kandidata je zelo zahtevno. Delo učitelja vožnje zahteva specifično kombinacijo znanj in spretnosti, na drugi strani pa uporabna znanja iz didaktike, andragogike, sociologije in psihologije. Sodelovanje med kandidatom in učiteljem vožnje je bistvenega pomena. Ne glede na to, kako zavzeto, objektivno in strokovno se učitelj vožnje posveča kandidatu, se mora velikokrat zanesti na lastno iznajdljivost.

Pomanjkanje spretnosti iz tehnike vožnje je že dlje časa pereč problem, ki občutno zmanjšuje samozavest in uspešnost posameznika. Skrb za varnost v cestnem prometu mora biti prisotna že na začetku usposabljanja, vendar pa ne moremo mimo tega, da je prav osebnost kandidata tista, ki odloča o sami učinkovitosti in uspešnosti, potrebni za nadaljni razvoj voznika.

Da lahko voznik zagotavlja umirjen, nemoten in varen potek prometa, potrebuje vedno večji obseg znanj in spretnosti, zato lahko pričakujemo, da bo poučevanje in razumevanje voznikov postalo še kompleksnejše in obsežnejše, posledično pa bodo večje tudi zahteve kandidatov, ki bi radi pridobili vozniški izpit.

Če kandidati na začetku usposabljanja na neprometni površini pridobivajo premalo znanja in spretnosti, so prepuščeni predvsem lastni iznajdljivosti, to pa lahko pomeni precejšnje povečanje števila učnih ur do preizkusa znanja. Nestrokovno ravnanje učiteljev vožnje povzroča pri kandidatih presodke, včasih celo zamere, ker vsi vemo, da osebnostne lastnosti in spretnosti niso pri vseh enake.

To pa je dejstvo, ki ga mora upoštevati vsak učitelj vožnje, ki vzgaja osebo v bodočega varnega voznika.

## LITERATURA IN VIRI

### VIRI:

Lotrič, B., Boštar, V.: Didaktika za voznike inštruktorje in učitelje predpisov. Kranj: B&B, 2001.

Miklavc, M.: Moj vozniški izpit. Ljubljana: Prometej, 1996.

Priročnik za voznike. Ljubljana: AMZS, 2000.

Gorenc, T.: Učna mapa za učitelje vožnje. Kranj: B&B, 2008.

Varna vožnja. Ljubljana: AMZS, 2005.

Poznavanje motornega vozila in tehnika vožnje. Ljubljana: AMZS, 1984.

Gasar, S.: Osnove psihologije z načeli etike v cestnem prometu. Kranj: B&B, 2002.

### Uporabljeni predpisi:

Zakon o varnosti cestnega prometa (Ur.l. RS, št. 36/2010).

Pravilnik o avtošolah (Ur. l. RS, št. 13/2010).

Pravilnik o voznškem izpitu (Ur. l. RS, št. 68/2008).

### Spletne strani:

<http://www.tecajcpp.com>,

<http://www.promet.info>,



## KAZALO SLIK

Slika 1: Tlak v pnevmatikah .....	7
Slika 2: Pnevmatika .....	8
Slika 3: Pod pokrovom motorja.....	8
Slika 4: Kontrola nivoja zavorne tekočine .....	8
Slika 5: Kontrola nivoja hladilne tekočine.....	9
Slika 6: Kontrola nivoja gladine olja .....	9
Slika 7: Kontrola luči, odsevnikov, smernih utripalk ter zvočnih opozorilnih naprav ..	9
Slika 8: Pozicijski žarometi.....	9
Slika 9: Zasenčeni žarometi .....	10
Slika 10: Zavorne luči .....	10
Slika 11: Luči za vzvratno vožnjo .....	11
Slika 12: Varnostne utripalke.....	11
Slika 13: Pravilna namestitvev voznikovega sedeža .....	12
Slika 14: Nastavitev zunanjega ogledala .....	12
Slika 15: Nastavitev notranjega ogledala .....	13
Slika 16: Primer pripetega voznika .....	13
Slika 17: Primer voznika brez varnostnega pasu .....	13
Slika 18: Varnostni vzglavnik.....	14
Slika 19: Primer slabo zaprtih vrat .....	14
Slika 20: Sklopka .....	15
Slika 21: Sklopka .....	15
Slika 22: Dva neodvisna zavorna kroga.....	16
Slika 23: Stopalke.....	16
Slika 24: Prestavna ročica in delovna zavora.....	17
Slika 25: Zavorni sistema ABS in EDS .....	17
Slika 26: Zaviranje z motorjem .....	18
Slika 27: Pot ustavljanja.....	18
Slika 28: Armaturna plošča .....	19
Slika 29: Prestavna ročica.....	20
Slika 30: Osmica.....	21
Slika 31: Vožnja vzvratno pod pravim kotom .....	22
Slika 32: Obračanje z manevriranjem .....	23
Slika 33: Zaustavitev v sili .....	24
Slika 34: Primer parkiranja naprej .....	25
Slika 35: Vzvratno parkiranje.....	25
Slika 36: Vzvratno parkiranje.....	26
Slika 37: Vzvratno parkiranje.....	26
Slika 38: Vzvratno bočno parkiranje .....	26
Slika 39: Vzvratno bočno parkiranje .....	27
Slika 40: Vzvratno bočno parkiranje .....	27
Slika 41: Lastnosti kandidatov .....	31
Slika 42: Prikaz uspešnosti v odstotkih glede na starost kandidatov .....	37
Slika 43: Prikaz uspešnosti na preizkusih znanja v odstotkih glede na število ur na neprometni površini .....	38
Slika 44: Prikaz uspešnosti na preizkusih znanja v odstotkih glede na število ur na neprometni površini .....	38

---

Slika 45: Prikaz uspešnosti Avtošole B&B na voznških izpitih kategorije B za opazovano obdobje od 1. 1. do 31. 12. 2009 .....	39
Slika 46: Prikaz uspešnosti Avtošole B&B na voznških izpitih kategorije B za opazovano obdobje od 1. 1. do 31. 12. 2008 .....	39
Slika 47: Razlogi za neuspešnost Avtošole B&B na voznških izpitih kategorije B za opazovano obdobje od 1. 1. do 31. 12. 2009 .....	40

## KAZALO TABEL

Tabela 1: Primer obrazca.....	35
Tabela 2: Število spremljanih kandidatov po starosti, spolu in številu ur na neprometni površini .....	36