

## **Základní řidičské dovednosti – Hyundai Tucson**

### **Startování motoru:**

1. sešlápnout spojku
2. zmáčknout startovací tlačítko (není nutné držet, auto nastartuje samo)

### **Rozjíždění na rovině (viz: Rozjezd do svahu – základní podmínky)**

1. nastartovat motor (viz výše)
2. sešlápnout spojku a zařadit 1. rychlostní stupeň
3. uvolnit ruční (parkovací) brzdu – je možné pouze, je-li sešlápnutá provozní brzda nebo dojde k uvolnění brzdy automaticky v bodě č. 5
4. zvýšit otáčky motoru na cca 1000 až 1200 otáček za minutu
5. uvolňovat pomalu spojku do bodu záběru – okamžik, kdy se vozidlo dá do pohybu, a dále spojku držet cca 5 sekund nebo 5 metrů až do úplného rozjetí vozidla (lze poznat podle změny hluku motoru) **Je nezbytně nutné při uvolňování spojky mít nohu opřenou patou o podlahu (nezvedat ani neposouvat patu po podlaze). Špatné ovládání spojky vede ke špatným a často neúspěšným rozjezdům, platí zvláště v kopci, při parkování a couvání vozidlem.**  
**Automatická ruční brzda se VŽDY uvolní, když je přidán plyn a spojka je v záběru, jsou zavřené všechny dveře a řidič má zapnutý bezpečnostní pás.**
6. je vhodné v průběhu rozjezdu mírně přidávat plyn, aby neklesly otáčky motoru a nedošlo k jeho zastavení nebo škubání vozidla

### **Zastavování z nízké rychlosti do cca 20 km/h: (zpravidla 1. nebo 2. rychl. stupeň)**

1. ubrat úplně plyn
2. sešlápnout rychle a úplně pedál spojky
3. a následně opatrně pedál brzdy až do zastavení vozidla

### **Zastavování z vyšší rychlosti nad 20 km/h: (zpravidla 3. a vyšší rychl. stupeň)**

1. ubrat úplně plyn
2. plynule brzdit
3. přeřadit postupně až na 3. rychlostní stupeň
4. sešlápnout rychle spojku cca 5 metrů na 1., 10 metrů na 2. a 15 metrů na 3. rychlostní stupeň před místem, kde chci zastavit
5. zabrzdit úplně vozidlo

### **Po zastavení vozidla a ukončení jízdy (vypnout motor):**

1. zastavit (viz výše)
2. zařadit nejlépe 1. nebo zpátečku (zejména v případě, že další jízda bude začínat couváním)
3. zatáhnout ruční (parkovací) brzdu (nebo Autohold – viz. Rozjíždění do svahu)
4. tlačítkem vypnout motor
5. opatrně uvolnit spojku (nejméně 2s po bodu 4.)

6. nakonec uvolnit brzdu (provozní)

## **Po zastavení vozidla a přerušení jízdy (motor běží, např. dlouhé čekání na semaforech, v koloně, v létě z důvodu chodu klimatizace, v zimě topení)**

1. zastavit (viz výše)
2. vyřadit na polohu neutrálu (a zkontrolovat)
3. zatáhnout ruční (parkovací) brzdu
4. opatrně uvolnit spojku, když cítím nezvyklé vibrace nebo se auto snaží pohnout, tak spojku opět sešlápnout a zkontrolovat bod 2.
5. nakonec uvolnit brzdu (provozní)

## **Držení volantu a otáčení**

volant držíme pevně, ale ne křečovitě, oběma rukama, během jízdy po volantu zbytečně rukama „necestujete“ = držím a zatáčím, ruce jsou v pozici „tři čtvrtě na tři“ = přibližně na vodorovné ose volantu

je-li zatáčka ostřejší, tak je nutné přehmátnout, nikoli posouvat ruce po volantu (ručkovat)  
zatáčím-li vlevo, tak se rukama pohybují na levé polovině volantu, když zatáčím doprava, tak se pohybují na pravé polovině volantu, ruce pokládám zhruba do středu volantu nahoře a otáčím

při vracení volantu na konci zatáčky se postupuje obdobně jako při zatáčení, vracím-li volant po projetí levé zatáčky, otáčím stejně, jako bych zatáčel doprava, když je vozidlo v požadovaném směru, tak případně vyrovnam ruce do správné polohy

Poznámka: není-li to nezbytně nutné, netočte volantem na místě a nedržte silou volant zatočený až do krajní polohy, dochází k namáhání a poškození posilovače řízení

## **Řazení rychlostních stupňů:**

- a) práce s řadící pákou
- b) správné řazení jednotlivých rychlostních stupňů
- c) přeřazení z jednoho na druhý stupeň

a)

1. pákou pohybujeme plynule, nepoužíváme sílu, řadíme jedním tahem
2. pákou pohybujeme po pravouhlých drahách (kolmo na sebe), ne šikmo, do oblouku apod.
3. pohyb pákou je stejný při zařazování i vyřazování stejného rychlostního stupně

b) **je nutné správně držet páku rukou, jinak není zaručeno správné řazení**

při řazení 1. a 2. držíme páku palcem směrem nahoru dlaní k sobě

při řazení 3. a 4. držíme páku pouze ze shora, tlačíme dlaní dopředu a táhneme prsty dozadu

při řazení 5. a 6. držíme páku palcem dolů dlaní od sebe

poloha neutrálu – páka je ve středu, pro kontrolu možné pohnout pákou jednou směrem vlevo nebo vpravo, pohyb musí být volný a několik centimetrů, pákou nepohybujeme zbytečně vícekrát

1. **rychlostní st. z polohy neutrálu řadíme k řidiči a následně dopředu**, v případě, že nejde 1. správně zařadit, je nutné buď vyřadit zpět na neutrálu, pustit spojku a sešlápnout a znovu zařadit 1. nebo se sešlápnutou spojkou přeřadit na 2. a zpět na 1.

2. **rychlostní st. z 1. řadíme směrem k řidiči (stále páku přitahujeme) a současně dozadu,** při řazení z 1 na 2. nebo obráceně platí: plynulý pohyb pákou a stále přitahovat páku k sobě
3. **rychlostní st. z 2. řadíme směrem k řidiči a současně LEHCE směrem dopředu, jakmile páka vyskočí z 2., tak ji uvolníme (ruka zůstává na páce) a když se zastaví uprostřed, tak lehkým tlakem posuneme dopředu na 3. Nikdy se na 3. neřadí silou nebo šikmo, v takovém případě dojde k přerazení na 5. nebo na 1. st.**
4. **rychlostní st. - z 3. páku táhneme lehce směrem dozadu jen prsty,** ruka je nahoře, nikdy na straně
5. **rychlostní st. - ze 4. lehce zatlačíme páku dopředu, až se dostane do středu, pak směrem od řidiče a následně dopředu** (ruka je z boku, ne nahoře)
6. **rychlostní st. - z 5. páku stále tlačíme od sebe a současně pohybujeme směrem dozadu,** obdobně jako z 1. na 2., ale tlačíme páku od sebe

zpátečka může být různě podle výrobce vozidla, vždy nutné řadit pouze z polohy neutrální, na páce je pojistné tlačítko (vpředu vespodu), které je nutné stlačit, pak se zpátečka řadí stejně jako 1. rychlostní stupeň, před zařazením zpátečky je vhodné počkat se sešlápnutou spojkou 1 až 2 sekundy (hluk a opotřebení převodovky), zařazení zpátečky zapne parkovací senzory (přední i zadní) a parkovací kameru

c) správné řazení má dvě části – příprava a provedení

**Příprava** má opět dvě části – zhodnocení situace (teoretická) a praktická

#### teoretická

- řidič musí zhodnotit, jestli má řazení vůbec v dané situaci smysl (neděláme něco proto, abychom to udělali, ale aby to bylo k něčemu), například vidím v dálce na semaforu červenou, k přechodu se blíží chodec nebo ze zastávky vyjíždí autobus – nemá cenu uvažovat o řazení na vyšší stupeň, je lepší zpomalit

- také zda jsou vhodné otáčky motoru a rychlost jízdy (nemá cenu řadit např. na 3. když jedu 20 km/h do kopce a otáčky jsou na 2. okolo 1500)

Vhodné otáčky pro řazení na vyšší stupeň: jízda z kopce max. 1500, rovina lehce nad 2000, kopec 2500-3000 podle velikosti stoupání

Vhodné otáčky pro řazení na nižší stupeň: jakmile motor neběží pravidelně, zpravidla v okamžiku, kdy otáčky klesnou na 1000 až 1100, podle zvuku motoru a nejlépe zkušeností (přijde časem s praxí)

#### praktická

- dáme ruku na páku a nohu připravíme ke spojce (ne šlapat), podle polohy páky zjistíme jaký máme stupeň a rozmyslíme, jak budeme řadit (např. máme 2., takže k sobě, dopředu (lehce), pustit a dopředu na 3.)

**Provedení** – správné řazení má pět kroků, provádí se ve správném pořadí a jeden po druhém

1. sešlápnout rychle a úplně spojku
2. ubrat rychle a úplně plyn (noha je stále u pedálu, ale ne na něm)
3. přeřadit z jednoho na jiný stupeň
4. plynule (opatrně) pustit spojku (pata je na zemi, NEZVEDAT nohu)
5. lehce přidat plyn

### Poznámky:

Zpravidla se řadí +- jeden stupeň, ale není to nutné, pro převodovku je jedno, jaký stupeň řadím, ale musí tomu odpovídat rychlost jízdy, nemůžu dobře řadit např. z 5. na 1., v případě, že je nutné přeskočit rychlostní stupně, tak nejlépe max. o jeden (např. z 5. na 3.), jinak hrozí poškození převodovky, motoru nebo může dojít i k nehodě.

Řazení na jedničku a zpátečku – jedničku lze řadit za jízdy, je to dokonce nutné ve složitých situacích (složitě křižovatky, ostré odbočování, hlavně vpravo, jízda ve zúženém prostoru – parkoviště, pumpa, přejíždění zpomalovacích prahů a retardérů) a při snížení rychlosti jízdy např. při dojíždění pomalé kolony vozidel, na 1. řadíme VŽDY při nízké rychlosti jízdy max. 20, ale nejlépe mezi 10-15 km/h, před uvolněním spojky je vhodné mírně přidat plyn (cca 1200 otáček). Zpátečku NELZE řadit za pohybu vozidla, vždy zastavíme a stojíme, zařadíme zpátečku, zacouváme, zastavíme a stojíme a vyřadíme.

## **Rozjíždění do svahu s automatickou parkovací brzdou**

Základní předpoklady pro úspěšný rozjezd (zejména do svahu)

- 1) zásadně nespěchat – když se spěchá, tak se zpravidla něco pokazí. Aby nebylo potřeba spěchat, je nutné sledovat situaci v provozu a včas začít s rozjezdem.
- 2) hlídat otáčky motoru – vysoké = poškození spojky, nízké = zastavení motoru, vhodné je mírně vyšší než na rovině (1200-1400 otáček).
- 3) když se rozjezd (hlavně do svahu) nedaří podle plánu, tak raději přerušit a zkusit lépe a znovu

### 1) Základní způsob – použití parkovací brzdy

- používáme zejména do prudších stoupání, při více zatíženém vozidle nebo jízdě s přívěsem
- základní postup je zastavit vozidlo (viz. výše)
- VŽDY nejprve zařadit 1., potom zatáhnout parkovací brzdu, dát pravou nohu na plyn
- rozjezd obecně viz. výše., rozdíl je v tom, že PŘIDÁNÍ PLYNU a po ZÁBĚRU SPOJKY dojde k automatickému odbrzdění, vzhledem k větší náročnosti rozjezdu je vhodné nechat spojku déle v bodě záběru a průběžně mírně přidávat plyn pro udržení dostatečného výkonu motoru

### 2) Doplňkový způsob – použití provozní (nožní) brzdy a asistenta rozjezdu do svahu

- používáme do mírných stoupání a platí pro zkušenější řidiče
- základní postup je zastavit vozidlo (viz. výše)
- VŽDY zařadit 1. a nechat sešlápnutou provozní brzdu, potom lehce přidat plyn a uvolnit spojku do záběru, tím dojde k uvolnění brzd a vozidlo se rozjede, **spojkou dále nepohybovat**, mírně přidat plyn, dále přidávat a postupně uvolňovat spojku do rozjetí vozidla
- pozor – asistent rozjezdu do svahu se automaticky vypne (povolí brzdy) do cca 2 sekundách od uvolnění provozní brzdy, proto je nutné umět se dobře rozjet na rovině, když bude trvat delší dobu, než dostane řidič spojku do záběru, tak může dojít k couvnutí vozidla

### 3) Doplňkový způsob – použití provozní (nožní) brzdy

- používáme do mírných stoupání a platí pro zkušenější řidiče
- základní postup je zastavit vozidlo (viz. výše)
- VŽDY zařadit 1. a nechat sešlápnutou provozní brzdu, potom opatrně uvolnit spojku do záběru (jsou cítit LEHKÉ vibrace ve volantu), **spojkou dále nepohybovat**, pustit brzdu, mírně přidat plyn, dále přidávat a postupně uvolňovat spojku do rozjetí vozidla (spíš držet než pohybovat nahoru)

### 4) Doplňkový způsob – použití funkce Autohold

- funkce Autohold se musí vždy ručně zapnout (je možno během jízdy zapínat a vypínat bez omezení), funkce Autohold je následující: po úplném zastavení vozidla se na přístrojové desce rozsvítí zeleně Autohold, v tom vozidlo drží provozní brzdu (svítí zadní brzdová světla) a je možné uvolnit pedál brzdy
- základní postup je zastavit vozidlo (viz. výše)
- VŽDY zařadit 1. a uvolnit provozní brzdu, potom lehce přidat plyn a uvolnit spojku do záběru, tím dojde k uvolnění brzd a vozidlo se rozjede, **spojkou dále nepohybovat**, mírně přidat plyn, dále přidávat a postupně uvolňovat spojku do rozjetí vozidla
- po ukončení jízdy a vypnutí motoru se funkce Autohold ukončí a vozidlo bude zajištěno automatickou parkovací brzdou

Když se rozjezd nepodaří: základ je zjistit, kde se stala chyba a opravit ji

- 1) zastaví se motor – zastavit vozidlo (brzda a spojka), nastartovat motor (když vyřadíme na neutrální, tak auto nastartuje samo), zkontrolovat, jestli je správně zařazená 1., při dalším rozjezdu o něco více přidávat plyn, ale hlavně pozor na správnou práci se spojkou (chyba je rychle nebo příliš uvolnit nebo zvedat nohu z podlahy)
- 2) auto jede ihned dozadu – v žádném případě nepřidávat plyn, (to situaci jen zhorší), zastavit (brzda a spojka), zkontrolovat jestli je zařazená 1. nebo jestli je vůbec zařazená rychlost (na neutrální se rozjet nedá a to ani do svahu), při dalším rozjezdu spojka opatrně, ale více do záběru

### **Připojovací a odbočovací pruh (zejména mimo obec a na rychlostních komunikacích, ale princip využití je stejný i v obci)**

Připojovací pruh slouží k připojení = dosažení co nejvyšší rychlosti a zařazení do průběžného pruhu (mimo obec nejméně 60 -70 km/h, na dálnici raději 80-90 km/h. Jakmile se vozidlo vyrovná v pruhu je nutné dát znamení vlevo a zrychlovat (případně řadit), průběžně kontrolovat situaci za vozidlem v průběžném pruhu a přibližně v polovině délky pruhu se rozhodnout, jestli je možné se zařadit do průběžného pruhu nebo není (v případě, že v průběžném pruhu není volno, tak je nutné zpomalit nebo případně zastavit na konci pruhu, **nemám žádné právo se cpát do průběžného pruhu násilím a ostatní řidiči nemají žádnou povinnost, dokonce podle zákona ani možnost mi uhýbat!!!**) Jede-li řidič v průběžném pruhu, je vhodné vzhledem k situaci mírně včas snížit rychlost jízdy a umožnit zařazení z připojovacího pruhu. Chováme se k sobě ohleduplně.

Odbočovací pruh slouží k bezpečnému odpojení = snížení rychlosti a opuštění komunikace. Do odbočovacího pruhu vjíždíme rychlostí cca 60-70 km/h a potom snižujeme rychlost na 30-40 (3. nebo 2. rychlostní stupeň), abychom mohli na konci pruhu bezpečně zatočit. Zná-li řidič dobře situaci v odbočovacím pruhu (např. odbočení na Prahu u Turnova), tak může zvolit vyšší rychlost jízdy (cca 80 km/h)

## Udržení v jízdním pruhu a sledování dopravních značek

Vozidlo má funkci udržení v jízdním pruhu a varování při opuštění pruhu. Je možno zapnout a vypnout i během jízdy (tlačítko vlevo od volantu). Tato funkce je aktivní od cca 60 km/h, umožňuje udržet vozidlo v jízdním pruhu pomocí kamer, řidič musí držet volant, jinak dojde k vypnutí systému, při vyjetí z pruhu bez znamení o změně směru jízdy (blinkr) se systém snaží mírnou korekcí volantu udržet vozidlo v pruhu a při přejetí čáry dojde na zvukové upozornění.

Sledování dopravních značek zobrazuje na displeji před řidičem a na panelu navigace omezení rychlosti v daném místě a případně také zákaz předjíždění (jen podle značky, ne podle čar na vozovce). Systém pomocí kamery a dat z navigace čte omezení, pozor – není to vždy na 100%, značky má sledovat řidič. Zejména ukončení omezené rychlosti křižovatkou není vždy rozpoznáno a systém může dále zobrazovat nižší nebo naopak vyšší než povolenou rychlost. Stejně to platí pro zákaz předjíždění.

## Couvání, parkování a otáčení

Při couvání vozidlem je nutné si uvědomit, že odpovědnost za bezpečnost má VŽDY řidič vozidla, musí mít přehled o celém prostoru okolo vozidla, případně musí zajistit poučenou a způsobilou osobu, která mu umožní bezpečné couvání

Při couvání, parkování a otáčení je nutné používat znamení o změně směru jízdy, a to nejen při samotném pohybu dozadu, ale také při zastavování před couváním!

Couvá se VŽDY pomalu, řidič sleduje pozorně okolí vozidla a musí také řádně a ve správné chvíli zatočit volantem, při couvání si můžete nastavit zrcátka, otevřít a sledovat situaci bočním okénkem, při stojícím vozidle otevřít dveře nebo zastavit a jít se na situaci podívat (nezapomeňte si potom opět zapnout pás)

Při couvání funguje volant a směr jízdy NAPROSTO stejně jako při jízdě dopředu, takže volant doprava je vždy auto doprava a volant doleva je vždy auto doleva, není to obrácené! Samozřejmě pozor na chování přední části auta, když točím volantem doprava, tak přední část vybočí vlevo a obráceně. Pozor tedy na couvání v omezeném prostoru – např. couvání z parkovacího místa kolmo ke směru jízdy!

Je-li vyznačený parkovací prostor čarami, tak je bezpodmínečně nutné, aby se po ukončení couvání / parkování nacházelo naše vozidlo mezi těmito čarami. Je chybou, stojí-li vozidlo přes čáry, zasahuje do chodníku nebo není možné BEZPEČNĚ vystoupit jakýmkoli dveřmi (boční odstup nejméně 75 cm) nebo bráníte jinému vozidlu v bezpečném opuštění parkovacího prostoru (ponechat odstup vpředu a vzadu nejméně 100 cm)

Couvání z kopce: ovládáme rychlost jízdy brzdou, spojka zůstává sešlápnutá a je zařazená zpátečka, pozor při zařazení zpátečky se vypne asistent rozjezdu do kopce i Autohold, auto se dá do pohybu, když není sešlápnutá provozní brzda

na rovině: ovládáme rychlost jízdy spojkou (opatrně uvolňovat do záběru), chci jet rychleji – mírně uvolit, chci jet pomaleji – mírně sešlápnout, pozor – není možné nechat spojku v záběru a současně používat brzdu (nemůžu chtít po autě, aby provádělo dvě naprosto protichůdné činnosti – jet a současně stát!!!)

do svahu: rozjezd viz. výše, dále nutné přidat mírně plyn a ovládat rychlost spojkou, nutné udržet spojku v záběru nebo lehce nad záběrem, jinak dojde k pohybu vozidla zpět dolů ze svahu

## Parkování kolmo ke směru jízdy

Pomocí couvání:

příprava

1. zastavit cca 1,5 metru (boční odstup na cca šířku vozidla) od vozidla, za které chci zaparkovat
2. zastavit o jedno auto dál ve směru jízdy za autem, za které chci zaparkovat (podívá-li se řidič přes okénko spolujezdce, tak vidí bok vozidla nebo čáru vymežující parkovací prostor
3. zařadit zpátečku
4. zkontrolovat prostor kolem vozidla (chodci, děti, starší osoby, cyklisté...)

provedení

5. lehce uvolňovat spojku (pozor při aktivní funkci Autohold se brzdy uvolní až při současném přidání plynu a spojce v záběru, jinak dojde k zastavení motoru), jakmile se vozidlo dá do pohybu, ihned zatačet volantem doprava
6. kontrolovat situaci a průběh ve zpětných zrcátkách, odstup vpravo a také vlevo (možno doplnit o použití parkovací kamery, kde se žlutou barvou mění prostor, do kterého se vozidlo dostane vzhledem k natočení volantu)
7. srovnat volant v okamžiku, kdy je vozidlo kolmo k okraji vozovky nebo rovnoběžně s vozidlem na boku nebo je vyrovnané mezi čarami, opět možno použít kameru
8. zastavit dříve, než dojde k nárazu do obrubníku (vjetí na chodník je hrubá chyba), tak aby dveře našeho vozidla byly v úrovni dveří vozidla vedle, na parkovací kameře už není vidět vozovka

oprava – opatrným popojetím dopředu a vhodným zatočením je možné upravit boční odstup od vozidel, lepší je upravit odstup při jízdě vpřed a pak jen couvat rovně než to udělat obráceně

Jízdou vpřed: (vyžaduje odhad a zkušenost s vozidlem)

je lehčí zajíždět po předu do místa nalevo ve směru jízdy, nemusím si tolik nadjíždět, před manévrem je vhodné ručně zapnout přední parkovací senzory

příprava – je nutné si dostatečně nadjet (na opačnou stranu než budu zajíždět), někdy nutné až do protisměru, nutné nízká rychlost jízdy (1. rychlostní stupeň)

provedení – těsně než se dostanu na úroveň místa, kam chci zajet, tak zatočím rychle a úplně, když je vozidlo vyrovnané, tak srovnám volant, zastavím dříve, než je kontakt s obrubníkem (viz. nahoře-dveře na dveře)

## Parkování podélně

příprava

1. zastavit cca 1,2 metru (boční odstup) od vozidla, za které chci zaparkovat
2. zastavit v místě, kdy přes okénko spolujezdce vidím spodní hranu čelního skla vozidla, za které chci zaparkovat
3. zařadit zpátečku
4. zkontrolovat prostor kolem vozidla (chodci, děti, starší osoby, cyklisté...)

je možné si ručně sklopit pravé zpětné zrcátko směrem k vozovce, je pak lépe vidět na obrubník

provedení

5. lehce uvolňovat spojku (pozor při aktivní funkci Autohold se brzdy uvolní až při současném přidání plynu a spojce v záběru, jinak dojde k zastavení motoru)
6. jakmile se vozidlo dá do pohybu sledovat situaci v zadním pravém okénku, v okamžiku, kdy zhruba v prostředku okénka vidím konec vozidla, tak zatáčím rychle vpravo
7. sleduji situaci v okénku spolujezdce, jakmile se tam objeví konec vozidla, srovnám volant o 1,5 otáčky (vozidlo jede rovně, ale současně šikmo vůči okraji vozovky), ideální úhel je cca 45 stupňů
8. jakmile se na úrovni bočního zpětného zrcátka objeví konec vozidla, tak točím volantem doleva
9. kontroluji boční odstup od obrubníku (kontakt je chybou, hrozí poškození kola)
10. zastavím v okamžiku, kdy je podle pohledu do bočního zrcátka vozidlo rovnoběžně s okrajem vozovky nebo čarou
11. případně upravím jízdou dopředu nebo dozadu vzdálenost od okolních vozidel tak, aby mohla vyjet z řady

oprava – většinou není nutné ani vhodné opravovat celý manévr, lepší je vrátit do posledního dobrého stavu a pak zkusit jiný postup, pozor při opravě na riziko přílišného přiblížení k vozidlu v předu zejména na boční odstup

1. jsem příliš blízko u chodníku – vyjedu zpět do pozice před bodem 8. a začínám bod 8. dříve, tím se dostanu dále od chodníku
2. jsem příliš daleko od chodníku – vyjedu zpět do pozice před bodem 8. a začínám bod 8. později, tím se dostanu blíže k chodníku.

## Otáčení

může být provedeno na křižovatce (pouze na větších a přehledných křižovatkách), potom se postupuje jako při odbočování vlevo s tím, že oblouk se protáhne a dokončí a řidič pokračuje v jízdě opačným směrem, pozor na okolní provoz a používání směrových světel

může být provedeno na komunikaci pomocí couvání, postup:

1. zastavíme vozidlo u okraje (směrovka a bezpečnost)
  2. směrovka vlevo
  3. po rozjetí vozidla točíme rychle vlevo
  4. když se blížíme k protilehlé straně komunikace, tak rychle otočíme volantem na opačnou stranu a zastavíme
  5. zkontrolujeme okolí a couváme, volant případně dotočíme
  6. když se blížíme k protilehlé straně komunikace, tak rychle otočíme volantem na opačnou stranu a zastavíme
  7. zkontrolujeme okolí a můžeme pokračovat v jízdě opačným způsobem
- poznámka: v případě, že je komunikace úzká, se krok 3 až 6 opakuje

## Vyjetí z řady vozidel (vyparkování) kolmo k okraji pozemní komunikace couváním

1. směrovka na stranu, na kterou budu couvat
2. kontrola situace kolem vozidla a na komunikaci (bezpečnost)



3. po rozjetí vozidla netočíme ihned, je nutné počkat do okamžiku, než se přední část našeho vozidla dostane téměř na konec parkovacího prostoru (viz výše vybočení přední části při zatočení)
4. točíme co nejrychleji správným směrem
5. těsně než dojde k vyrovnání vozidla rovnoběžně s komunikací, na kterou vycouváváme, tak srovnáme kola do přímého směru (je pak daleko snazší a bezpečnější rozjíždění)
6. odjedeme (případně znamení o změně směru jízdy vlevo)

### **Vyjetí z řady vozidel (vyparkování) podélně s okrajem pozemní komunikace**

1. zhodnotím, jestli je vpředu před vozidlem dostatek místa, jestli není, tak je nutné nejdříve couvnout, možno ručně zapnout přední parkovací senzory
2. směrovka vlevo
3. kontrola situace kolem vozidla a na komunikaci (bezpečnost)
4. po rozjetí vozidla ihned točíme vlevo
5. jakmile mine roh našeho auta roh auta před námi, tak točíme doprava
6. srovnat vozidlo a odjet