



**REPUBLIK INDONESIA
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA**

SURAT PENCATATAN CIPTAAN

Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta yaitu Undang-Undang tentang perlindungan ciptaan di bidang ilmu pengetahuan, seni dan sastra (tidak melindungi kekayaan intelektual lainnya), dengan ini menerangkan bahwa hal-hal tersebut di bawah ini telah tercatat dalam Daftar Umum Ciptaan:

- I. Nomor dan tanggal permohonan : C00201602965, 08 Agustus 2016
- II. Pencipta
Nama : **1. DR. YUCE SARININGSIH P. Dra., M.Si.;**
2. YUTE KOMA SUARNA
Alamat : FISIP UNPAS, Jalan Lengkong Besar No.68
Bandung, Jawa Barat.
Kewarganegaraan : Indonesia
- III. Pemegang Hak Cipta
Nama : **1. DR. YUCE SARININGSIH P. Dra., M.Si.;**
2. YUTE KOMA SUARNA
Alamat : FISIP UNPAS, Jalan Lengkong Besar No.68
Bandung, Jawa Barat.
Kewarganegaraan : Indonesia
- IV. Jenis Ciptaan : Buku
- V. Judul Ciptaan : **PENUNTUN BELAJAR MENGEMUDI**
- VI. Tanggal dan tempat diumumkan : 01 Juni 2004, di Bandung
untuk pertama kali di wilayah
Indonesia atau di luar wilayah
Indonesia
- VII. Jangka waktu perlindungan : Berlaku selama hidup Pencipta dan terus berlangsung
hingga 70 (tujuh puluh) tahun setelah Pencipta
meninggal dunia.
- VIII. Nomor pencatatan : 082616

Pencatatan Ciptaan atau produk Hak Terkait dalam Daftar Umum Ciptaan bukan merupakan pengesahan atas isi, arti, maksud, atau bentuk dari Ciptaan atau produk Hak Terkait yang dicatat. Menteri tidak bertanggung jawab atas isi, arti, maksud, atau bentuk dari Ciptaan atau produk Hak Terkait yang terdaftar. (Pasal 72 dan Penjelasan Pasal 72 Undang-undang Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta)

a.n. MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA
DIREKTUR JENDERAL KEKAYAAN INTELEKTUAL
u.b.
DIREKTUR HAK CIPTA DAN DESAIN INDUSTRI

BUKU PENUNTUN

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL

BELAJAR MENGENAL



Yuce Sariningsih

Yute Koma Suarna



KOMA SUARNA, Yute
Buku Penuntun Belajar Mengemudi— Ed. 1, Cet. —Bandung, 2004
Tanpa daftar pustaka.

Hak cipta 2004, pada Yute Koma Suarna

Dilarang mengutip sebagian atau seluruh isi
buku ini dengan cara apapun, termasuk dengan cara
penggunaan mesin fotokopi, serta memperjualbelikannya,
tanpa izin sah dari penerbit.

Cetakan pertama, Juni 2004

Cetakan kedua, Juli 2016

Disain sampul, Eri Subina, Drs.

Setting dan tata letak, Yute Koma Suarna

Penerbit dan pencetak YAYASAN RINJANI

Jl. Kolonel Masturi, Komplek Rinjani No. 12 Cimahi

Telp. (022) 6644995

ISBN 979-9316-57-X

KATA PENGANTAR

Seiring dengan perkembangan jaman dan kemajuan teknologi di bidang teknologi kendaraan sebagai alat transportasi, maka ketrampilan mengemudikan kendaraan merupakan salah satu kebutuhan, serta menjadi suatu keterampilan yang harus dikuasai dan dipelajari dengan sungguh-sungguh oleh pengemudi atau calon pengemudi kendaraan bermotor. Buku Penuntun Belajar Mengemudi ini diharapkan memberikan sumbangan pemikiran yang berharga dalam mendukung kelancaran dan ketertiban berlalu-lintas, sehingga perjalanan dengan kendaraan bermotor lebih aman, nyaman dan terhindar dari resiko kecelakaan.

Melalui pengabdian kepada masyarakat yang dilaksanakan bersama sama dengan sdr. Yuce Sariningsih, buku ini dapat terwujud, penulis tidak memiliki latar belakang pendidikan sebagai instruktur dan belum pernah menjadi instruktur di salah satu Kursus Mengemudi serta belum pernah mengikuti pelatihan instruktur mengemudi. Buku ini ditulis berdasarkan pengalaman, pengamatan dan penelitian selama kurang lebih delapan tahun yang dilakukan oleh penulis sebagai instruktur/pelatih privat mengemudi kendaraan bermotor (mobil) di daerah Bandung dan sekitarnya, dengan metoda "menyamakan dengan yang sudah berpengalaman". Metode yang disampaikan kepada peserta yang belajar mengemudi tentang sikap dan langkah yang dilakukan ketika mengemudi sesuai dengan apa yang dilakukan oleh penulis ketika sedang mengemudi kendaraan. Selama melatih peserta ajar tidak menggunakan kendaraan khusus untuk belajar mengemudi, kendaraan yang dipakai belajar tidak dilengkapi rem tambahan pegangan instruktur dan tidak bertuliskan "Latihan" atau "Belajar".

Kesulitan utama yang sering dialami oleh yang belajar mengemudi adalah masalah batin/mental (perasaan takut, tidak percaya diri, stress, tegang, panik, grogi dan lain-lain) yang berasal dari minimnya pengetahuan teori dan pelaksanaan praktek yang tidak prosedur, misalnya tidak menguasai atau tidak mengetahui instrumen/peralatan kendaraan, cara mengoperasikan peralatan kendaraan, cara parkir, mundur, berjalan di jalan sempit, jalan berbukit, jalan macet/ padat,

belokan, menyeberang, dan sebagainya. Kesulitan tersebut sebenarnya tidak perlu terjadi, jika pengemudi dapat bersikap tenang saat melihat, berpikir dan bertindak dengan tepat dan benar dalam mengoperasikan peralatan kendaraan. Semuanya itu dapat dipelajari dan dilatih secara sistematis dan teratur dalam waktu yang relatif singkat.

Selama mengajar penulis tidak ikut membantu memutar kemudi, kecuali jika yang belajar mengalami kesulitan dan tidak ikut membantu menghentikan kendaraan, penulis mematikan mesin atau menarik rem tangan jika yang belajar melakukan kesalahan. Maksud penulis yaitu mulai menanamkan rasa tanggung jawab sejak dini dan memberikan kebebasan untuk berinisiatif (percaya diri) kepada peserta ajar, karena tidak selamanya selalu didampingi oleh orang lain. Penulis tidak bersikap sebagai instruktur, tetapi sebagai "pemandu dalam melihat" dan "pemandu dalam berpikir" yang lebih tepat disebut sebagai pengawas atau penilai dari kemampuan peserta ajar. Instruktur yang sebenarnya adalah "otak dari orang yang belajar itu sendiri". Metoda tersebut ternyata ampuh dan terbukti sebagian besar banyak yang berhasil.

Berdasarkan pengalaman-pengalaman selama proses belajar mengajar mengajar dalam mengemudikan kendaraan selama kurun waktu tersebut, maka penulis mencoba menyusun Buku Penuntun Belajar Mengemudi Kendaraan, dengan tujuan untuk membantu calon pengemudi atau orang yang sedang belajar mengemudi dalam menghadapi kesulitan-kesulitan ketika belajar mengemudi. Buku ini disusun secara praktis dan sederhana dengan bahasa yang umum dan lugas untuk membantu calon pengemudi atau orang yang sedang belajar mengemudi dalam memahami dan menguasai mekanisme atau cara kerja peralatan, cara mengoperasikan peralatan kendaraan, cara menjalankan kendaraan dan juga sikap serta tindakan yang tepat dan benar ketika menjalankan kendaraan, sehingga mengemudi merupakan suatu aktivitas yang menyenangkan, nyaman dan tidak mengalami stress meskipun menghadapi berbagai situasi dan kondisi dalam perjalanan.

Penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Yuce Sariningsih, Dra., M.Si yang telah memfasilitasi penulis melalui kegiatan Pengabdian Masyarakat FISIP Universitas Pasundan dalam proses penyusunan buku ini. Buku ini sudah barang tentu masih banyak kekurangan, oleh karena itu kritik dan saran yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan.

Akhirnya penulis berharap semoga dengan kehadiran buku ini dapat bermanfaat bagi pembaca, khususnya calon pengemudi atau orang yang sedang belajar mengemudi sebagai penuntun mempelajari teori maupun praktek yang mudah dipahami dan dipelajari. Tentu saja pemahaman dan penguasaan secara teoritis saja tidaklah cukup, tanpa disertai dan ditunjang dengan praktek yang sistematis, yang dapat mempercepat proses kemampuan dan ketrampilan calon pengemudi.

Selamat berlatih, semoga berhasil.

Bandung, Juli 2016

Penulis

DAFTAR ISI

- Kata pengantar, I
Daftar isi, iii
Pendahuluan, 1
- BAB I**
Penemuan-penemuan baru yang berlawanan dengan pendapat umum
Mengemudi sebaiknya tidak berkonsentrasi, 5
Fokus pandang mata pengemudi melihat dekat, 9
Melihat jauh menyebabkan takut, 11
Fokus pandang mata menentukan arah kendaraan, 14
Lebih mudah belajar mengemudi di malam hari, 14
Mengemudi tidak banyak menggunakan perasaan, 15
Mengemudi tidak memerlukan gerak refleks, 16
Mengemudi tidak mengeluarkan tenaga, 16
Mengemudi di jalan sepi lebih sulit, 16
Mundur lebih mudah dibandingkan maju, 17
Tidak perlu jam terbang atau pengalaman, 17
Tidak perlu kenal medan, 18
- BAB II**
Pengenalan instrumen
Pengaman pengemudi atau penumpang, 19
Kelengkapan jok pengemudi, 21
Pedoman melihat ke jalan, bukan ke kap motor, 25
Menentukan kedua sudut depan kendaraan, 27
Kaca spion, 27
Fungsi kaca spion, 27
Penyetelan kaca spion, 28
Lensa kaca spion dan perbedaan jarak, 29
Menentukan kedua sudut belakang kendaraan, 30
Cara melihat kaca spion ketika kendaraan sedang berjalan, 31
Rasa takut yg ditimbulkan jika tdk memahami penggunaan kaca spion, 31
Kecelakaan dan kesulitan jika tidak memahami tentang kaca spion, 32
Keamanan kaca spion, 32
Roda kemudi (stir), 33
Posisi dan cara tangan memegang kemudi, 33
Cara memutar kemudi, 33
Perbedaan power steering dan manual, 33
Radius putar kemudi, 34
Kemudi lurus belum tentu roda depan lurus, 34
Menentukan arah posisi roda depan, 34
Kemudi mengarah sesuai arah pandang mata pengemudi, 35
Tilt steering (naik-turun kemudi), 35
Air bag (kantung udara), 35
Takut menge nudi dengan power steering, 35
Hati-hati jika mer.gganti roda kemudi, 35
Pengemudi tidak melepaskan kemudi, 35
Perawatan kemudi, 35
Klakson, 36
Penggunaan klakson, 36
Type pengemudi penggemar klakson, 36
Jika diklakson kendaraan belakang, 36
Larangan penggunaan klakson, 37
Pengganti bunyi klakson, 37

Kesalahan/kelalaian menggunakan lampu belok, 39
Lampu hazzard, 39
Penggunaan lampu hazard, 39
Lampu kecil, 39
Lampu besar (sorot jauh-dekat), 40
Lampu kilat (pass), 41
Intensitas cahaya lampu dashboard, 41
Lampu kendaraan lawan yang menyilaukan, 41
Silau jika mengemudi di malam hari, 42
Washer dan wiper, 42
Tanki air washer, 42
Tingkat kecepatan pada wiper, 42
Anti kabut kaca belakang, 43
Perawatan wiper, 43
Kunci kontak (ignition), 43
Indikator lampu peringatan dengan kunci kontak, 44
STNK sebaiknya bersatu dengan kunci kontak, 44
Kunci cadangan, 44
Kunci kontak tidak lepas dari pengemudi, 44
Menghidupkan dan mematikan mesin, 44
Kerusakan atau kecelakaan karena salah menggunakan kunci kontak, 45
Antena radio, 45
Lampu-lampu peringatan, 45
Lampu peringatan tekanan oli mesin menurun, 45
Lampu peringatan pengisian accu, 45
Lampu peringatan rem tangan, 46
Lampu peringatan oli rem berkurang, 46
Lampu peringatan lampu rem tidak menyala, 46
Lampu peringatan bahan bakar menurun, 46
Lampu peringatan pintu/bagasi tidak rapat, 47

Lampu peringatan choke sedang bekerja, 47
Lampu peringatan elemen anti kabut kaca belakang, 47
Lampu peringatan glow/fuel drain, 47
Meter-meter petunjuk, 47
Odometer, Speedometer, Tripmeter, 48
Temperatur mesin, 48
Penyebab mesin panas, 50
Bahan bakar, 50
Perseneling manual, 51
Arti dan gambar perseneling, 51
Cara dan posisi tangan, 52
Tenaga tidak diperlukan ketika memindahkan perseneling, 52
Memindahkan perseneling harus perlahan, 52
Memindahkan tidak melihat gigi perseneling, 52
Latihan memindahkan gigi perseneling, 52
Cara menentukan posisi gigi perseneling, 57
Cara mudah memindahkan gigi perseneling, 57
Cara menentukan posisi netral, 57
Kendaraan oleng saat pemindahan perseneling, 58
Cara memindahkan perseneling sambil jalan, 58
Sebaiknya perseneling tdk digunakan untuk mengurangi kecepatan, 58
Merhindari lupa atau kesalahan pengoperasian, 58
Bunyi mesin menggelitik, 59
Batas kecepatan kendaraan, 59
Kendaraan oleng ketika memindahkan perseneling, 58
Menyentak-menyendat ketika pindah perseneling, 59
Pedoman penggunaan perseneling, 60
Pedal gas, 64
Pedal rem, 67

Titik pengereman, 68
Menghentikan kendaraan agar tidak berguncang, 68
Takut ditabrak dari belakang, 69
Mengkombinasikan pedal rem dan pedal gas, 70
Mencegah rem blong, 70
Rem yang dikocok, 70
Pengereman di jalan turun panjang, 70
Pedal kopling, 70
Pedoman mengangkat pedal kopling, 71
Setengah kopling, 71
Kaki kiri tidak menempel di pedal kopling, 72
Alasan pengemudi yang kaki kirinya menempel di pedal kopling, 72
Rem tangan, 73

BAB III

Mengendalikan kendaraan

Maju dan menghentikan, 75
Latihan persiapan macet, 76
Latihan persiapan parkir, 77
Pedoman menghentikan kendaraan, 78
Kelincahan menggerakkan kendaraan, 78
Penyebab mati mesin, 79
Penyebab mesin bergetar ketika start, 80
Mati mesin ketika menghentikan kendaraan, 80
Kendaraan meluncur cepat sebelum berhenti, 80
Berpikir sebelum bertindak, 81
Menentukan posisi lurus kendaraan, 81
Mundur dan menghentikan, 81
Mundur lurus, 81

Mundur berpindah jalur, 82
Sisi jalan sebagai instruktur ketika mundur, 83
Mundur lebih mudah daripada maju, 83
Terjebak jalan buntu, 83
Kesalahan dan kesulitan ketika mundur, 83
Perseneling susah masuk ke gigi mundur, 84
Latihan macet di tanjakan, 85
Dua cara macet di tanjakan, 85
Dua cara berhenti di tanjakan, 86
Kerugian berhenti menahan setengah kopling, 86
Kendaraan yang rapat di belakang saat macet di tanjakan, 87
Kesalahan-kesalahan saat macet di tanjakan, 88

BAB IV

Mengarahkan kendaraan.

Ngepas jalan di jalan lurus, 89
Kesulitan ngepas jalan karena pandangan mata pengemudi melihat jauh, 89
Melihat dekat bukan berarti tdk terlihat yang jauh, 90
Kecepatan tinggi tetap melihat dekat, 90
Arah mata menentukan arah kendaraan, 91
Pandangan mata yang salah melihat obyek yang ditakuti, 91
Takut berpapasan di jalan lurus, 91
Lebih mudah ngepas jalan di jalan raya, 94
Ngepas jalan tidak menggunakan perasaan, 95
Ngepas jalan di belokan atau persimpangan, 96
Melintas kendaraan yang parkir di belokan, 97
Kurangi kecepatan ketika menghadapi belokan, 97

Ketika belok tidak melihat kemudi atau menghitung putaran kemudi, 97
Mulai memutar atau meluruskan kemudi, 98
Memutar kemudi dengan mengurut, 98
Memutar kemudi berdasarkan focus pandang mata, 99
Memutar kemudi dengan tangan lemah dan tidak mencengkeram, 99
Menurunkan gigi perseneling sebaiknya dilakukan setelah belok, 99
Takut berpapasan di belokan, 98
Penyebab belok keluar jalur, 99
Menyeberang di persimpangan, 100

BAB V

Parkir

Persiapan sebelum belajar parkir, 103
Memutar di jalan sempit, 105
Penggunaan lampu hazard, 106
Parkir tidak harus sekali jadi, 106
Langkah-langkah parkir, 107
Macam-macam parkir, 107
Parkir mundur siku dan serong belok ke kiri, 107
Keluar parkir maju belok ke kanan, setelah parkir siku atau setelah parkir serong, 111
Parkir maju serong belok ke kanan, 111
Keluar parkir ke kanan setelah parkir serong kanan, 113
Parkir mundur paralel ke jalur kiri, 113
Keluar parkir ke jalur kanan, setelah parkir paralel di jalur kiri, 115

BAB VI

Berkendaraan di jalan sepi atau ramai.
Berkendaraan di komplek perumahan, 117
Terhalang kendaraan yang parkir di jalur kiri, 118
Polisi tidur portal, patok atau gawang, 118
Persimpangan di komplek perumahan, 119
Anak-anak yang bermain di jalan, 119
Tidak membunyikan klakson di perumahan, 119
Di jalan sepi tetap mengurakan jalur kiri, 119
Jalan rusak dan berbatu atau berdebu, 119
Jalan perumahan sempit yang hanya cukup untuk satu kendaraan, 120
Diikuti kendaraan belakang, 120
Jalan perumahan yang curam, 119
Berkendaraan di malam hari, 120
Berkendaraan di saat hujan, banjir dan kabut, 123
Meringankan rem setelah melintasi banjir, 124
Berkendaraan di jalan berbukit, 125
Berkendaraan di jalan raya (dalam kota), 126
Pedoman meluruskan dengan kendaraan depan, 127
Macet, 129
Diklakson kendaraan belakang, 130
Cara pindah jalur, 130
Mendahului atau menyalip, 131
Memberi jalan kendaraan belakang, 131
Menjaga jarak aman dengan kendaraan depan, 132
Berhenti mendadak, 133
Utamakan penyeberang jalan, 133
Lintas cepat (luar kota atau jalan tol), 134
Penutup.

PENDAHULUAN

Mengemudikan kendaraan roda empat dapat dilakukan oleh siapa saja, baik pria maupun wanita yang telah dewasa atau cukup umur (17 tahun ke atas), sehat jasmani dan rohani, agar memperoleh legalitas berupa Surat Ijin Mengemudi (SIM) dari Kepolisian.

Sebelum mendapatkan SIM dari Kepolisian, pengemudi harus terampil mengemudikan kendaraan. Pengemudi terlebih dahulu harus memahami dan menguasai cara-cara mengemudikan kendaraan dengan baik, benar, cakap dan terampil.

Belajar dan berlatih mengemudikan mobil memerlukan kesiapan yang matang, persiapan yang harus dilakukan oleh calon pengemudi antara lain :

1. Kesiapan mental atau pengendalian diri.
2. Pemahaman cara kerja/ mekanisme peralatan dan pengoperasian kendaraan.
3. Pemahaman dan penguasaan situasi dan kondisi jalan.
4. Melihat/mengutamakan situasi sekitar yang dekat.
5. Etika/sopan santun/ahlak mengemudikan kendaraan.

Kelima hal tersebut di atas sebaiknya dipahami dan dikuasai dengan sungguh-sungguh melalui belajar dan berlatih, agar dapat mengemudikan kendaraan dengan baik, benar, tenang, nyaman, tidak mengganggu/menghambat pemakai jalan lain dan terhindar dari kesalahan-kesalahan yang dapat mengakibatkan hal-hal yang tidak diinginkan.

Kelima hal tersebut di atas diuraikan secara tingkat pada bab I ini dan penjelasannya diuraikan pada bab-bab berikutnya.

1. Kesiapan mental atau pengendalian diri

Seorang pengemudi harus dapat mengendalikan diri sendiri, jika tidak, Anda akan kesulitan mengendalikan kendaraan. Hal ini penting sebagai proses persiapan awal agar dalam pelaksanaan pengoperasian peralatan dan dapat menjalankan kendaraan dengan baik dan benar. Maksud dapat mengendalikan diri, dalam hal ini calon pengemudi telah mengetahui dan menguasai tentang apa dan bagaimana tentang seluk beluk kendaraan berikut aturan-aturannya (teori dan praktek mengemudi), setelah dapat

mengendalikan diri, pengemudi dapat bersikap tenang, duduk pada jok dengan benar, dapat menguasai kapasitas kendaraan (besar, kecil, panjang atau pendek) dan dapat menjiwai kendaraan yang dibawanya. Seorang pengemudi yang baik dan bersikap sabar, tenang, cekatan dan akurat dalam bertindak, matang dalam mengantisipasi keadaan dan tepat dalam mengambil keputusan. Tindakan yang ceroboh, ragu-ragu, tergesa-gesa ditambah dengan perasaan tegang, stress atau tidak percaya diri dapat mengakibatkan hal yang tidak diharapkan dan membahayakan dirinya sendiri maupun orang lain, seperti menyerempet atau menabrak.

Kondisi diri pengemudi sangat menentukan selamat tidaknya kendaraan dan penumpang di dalamnya, jadi kendaraan tidak bisa dipersalahkan jika terjadi kecelakaan dan seharusnya pengemudi yang menguasai kendaraan bukan sebaliknya.

Sebelum menjalankan kendaraan sebaiknya memeriksa semua peralatan kendaraan yang akan dioperasikan, letaknya, kedudukannya, maupun mekanismenya berfungsi dan bekerja dengan baik. Peralatan kendaraan seperti jok/tempat duduk, kaca spion, tongkat perseniling, pedal-pedal, roda kemudi, klakson, saklar-saklar lampu atau wiper dan petunjuk pada dashboard. Jika peralatan tersebut tidak sesuai dengan kedudukannya (jok/kaca spion) atau tidak benar mekanismenya, segera perbaiki dan sesuaikan dengan benar agar perjalanan tidak terganggu oleh peralatan kendaraan yang kurang sesuai tersebut.

2. Pemahaman cara kerja/mekanisme peralatan pengoperasian kendaraan

Peralatan pengoperasian kendaraan dibuat sedemikian rupa baik cara kerja, fungsinya maupun letaknya berada pada posisi yang mudah dijangkau dan dioperasikan oleh pengemudi, sehingga pengemudi dapat dengan mudah mengoperasikannya ketika kendaraan sedang berjalan. Posisi atau sikap duduk yang salah (terlalu tegak atau terlalu rebah) akan menyulitkan pengemudi dalam mengoperasikan peralatan.

Cara kerja/mekanisme peralatan kendaraan harus benar-benar dipahami dan dikuasai sesuai dengan fungsi dan cara kerjanya. Dalam mengoperasikan peralatan hanya memerlukan gerakan/sentuhan halus, tanpa harus mengeluarkan tenaga yang kuat/berlebihan. Gerakan tenaga yang berlebihan hanya akan membuat rusak peralatan tersebut atau membuat peralatan sulit untuk dioperasikan.

BAB I

PENEMUAN-PENEMUAN BARU YANG BERLAWANAN DENGAN PENDAPAT UMUM

Selama mengamati dan meneliti proses belajar-mengajar mengemudi, kurang lebih delapan tahun, penulis menemukan beberapa penemuan yang berlawanan dengan pendapat umum dan sulit untuk diterima akal, misalnya: mengemudi sebaiknya tidak berkonsentrasi, fokus pandang mata melihat ke jalan yang dekat, mengemudi yang benar tidak mengeluarkan banyak tenaga, gerak refleks tidak diperlukan, mundur lebih mudah dibandingkan dengan maju, berkendara di jalan sepi lebih sulit dibandingkan dengan berkendara di jalan ramai, mengemudi jalan lebar lebih sulit dibandingkan mengemudi di jalan sempit, lebih mudah mengemudi di malam hari daripada di siang hari, mengemudi tidak perlu jam terbang/pengalaman.

Dari penemuan-penemuan tersebut di atas penulis mencoba untuk menjelaskan dengan sejelas-jelasnya sesuai kenyataan di lapangan dan yang pernah dirasakan langsung hasilnya oleh yang belajar mengemudi.

MENGENAL SEBAIKNYA TIDAK BERKONSENTRASI

Pengertian atau definisi konsentrasi

Pengertian konsentrasi menurut penulis, yaitu suatu kondisi di mana mata melihat serius kepada satu titik dan otak berpikir pada satu masalah.

Kondisi demikian umumnya terlihat atau tercermin dari sikap orang yang sedang belajar mengemudi, jika dihubungkan dengan proses belajar mengemudi, dengan berkonsentrasi akan menyulitkan bagi orang yang belajar mengemudi, karena ketika mengemudi memerlukan pemikiran dan gerakan yang dilakukan dengan waktu yang hampir bersamaan dan peralatan yang harus dioperasikan tidak hanya satu, misalnya ketika menghadapi belokan atau persimpangan, banyak langkah atau tindakan yang dilakukan oleh pengemudi, di antaranya:

1. memasang lampu belok,
2. melihat kaca spion sekilas,
3. memutar kemudi untuk mengarahkan kendaraan,
4. tangan kiri memindahkan gigi perseneling,
5. kaki kiri menekan kopling,
6. kaki kanan menekan rem untuk mengurangi kecepatan kendaraan,
7. mata melihat situasi sekitar aman atau tidak,
8. otak berpikir apakah maju terus, memperlambat kendaraan atau harus berhenti untuk menunggu kendaraan lain?

Untuk membelokkan kendaraan pengemudi harus melakukan delapan langkah pengoperasian dan pemikiran, yang dilakukan dengan waktu yang hampir bersamaan, jika berkonsentrasi sepertinya sulit untuk menyelesaikan langkah-langkah tersebut dengan benar atau mungkin ada yang terlewat atau terlupakan, misalnya lupa memasang lampu belok, lupa mengurangi kecepatan, ketika belok tidak di jalur yang benar, dan sebagainya.

Jika berkonsentrasi, yang benar mungkin cuma satu atau dua langkah dari delapan langkah yang diharuskan, sedangkan jika satu langkah saja terlupakan akan mengakibatkan resiko celaka atau tabrakan dan kepentingan pemakai jalan lain terabaikan.

Ini hanya salah satu contoh, sedangkan mengemudi tidak hanya membelokkan kendaraan saja, tentunya yang belajar akan kesulitan jika menghadapi masalah-masalah yang akan dihadapi kemudian.

Tindakan atau pemikiran yang seharusnya dilakukan di belokan atau persimpangan adalah:

1. menentukan arah yang akan dituju (belok kiri, lurus atau belok kanan),
2. memasang lampu belok sesuai tujuan, untuk memberi isyarat kepada kendaraan lain,
3. melihat kaca spion sesuai arah belok, untuk melihat situasi belakang,
4. kepala (mata) menoleh ke kiri atau kanan untuk melihat situasi dari depan, kiri dan kanan,
5. mengurangi kecepatan dan waspada untuk siap berhenti jika diperlukan,
6. karena kecepatan berkurang apakah perseneling harus dipindahkan atau tidak.

Tindakan-tindakan tersebut di atas akan terkendali jika Anda *tidak berkonsentrasi*.

Gambaran sikap badan pengemudi yang berkonsentrasi

1. duduk dengan posisi tegak, punggung tidak bersandar ke jok,
2. mata melihat ke arah yang jauh, dengan kondisi mata menyerot,
3. raut wajah terlihat cemas atau tegang,
4. tangan memegang kemudi kuat mencengkeram, ketika memindahkan perseneling dengan bertenaga dan kasar,
5. kepala sulit digerakkan untuk menoleh ke kiri atau ke kanan.

Keadaan mengemudi dengan sikap demikian sangat menyiksa dan berbahaya, akibat dari keadaan tersebut yang belajar menjadi takut, tegang, stress, grogi, panik, bingung dan badan lelah. Karena keadaan yang tersiksa akhirnya mengemudi menjadi bukan sesuatu yang menyenangkan, karena merasa tidak senang akan mengurangi minat untuk melanjutkan pelajaran atau yang lebih parah yang belajar menjadi trauma. Dalam keadaan tersiksa tersebut belajar tidak bisa berpikir dan bertindak dengan benar, karena otak dan nuraninya tertekan.

Ciri-ciri mata yang berkonsentrasi

Mata melihat/memandang ke arah yang jauh dengan kondisi menyorot, yang menyebabkan lelah karena syaraf mata bekerja keras selama mengemudi, tambah lama mengemudi tambah berat kerja syaraf mata, yang dapat mempengaruhi kerja otak (kecermatan berpikir menurun).

Seharusnya pandangan mata melihat dekat dengan mata tidak disorotkan (tidak dikonsentrasikan).

Ciri-ciri otak yang berkonsentrasi

Otak berpikir keras dan berpikiran sempit, otak tidak bisa dikembangkan untuk memikirkan yang lain, karena terlalu keras berpikir akibatnya kepala pening, pusing, menjadi tegang atau mengantuk, baik sedang mengemudi atau setelah mengemudi. Kondisi tersebut dapat

menimbulkan kecelakaan atau terjadi hal yang tidak diinginkan.

Ciri-ciri telinga yang berkonsentrasi

Telinga berkonsentrasi mendengarkan suara mesin, akibatnya jika terdengar suara lain, seperti klakson dari kendaraan lain, atau ada benda yang tergilas oleh ban kendaraannya akan mudah kaget atau terkejut yang dapat mengakibatkan gerakan yang tidak sadar (membanting kemudi tanpa terarah, menekan rem tiba-tiba atau tindakan lain yang membahayakan). Kesulitan jika mendengarkan orang yang bicara atau mengemudi sambil mendengarkan suara musik dan radio/tape.

Ciri-ciri tangan yang berkonsentrasi

Telapak tangan memegang kemudi dengan kuat/mencengkeram, yang mengakibatkan telapak tangan, lengan dan sayap menjadi pegal, kesulitan ketika memutar kemudi untuk membelokkan atau meluruskan kembali, karena kemudi menjadi berat, yang berat sebenarnya bukan kemudinya, tetapi karena tangan pengemudinya kaku untuk digerakkan. Tangan kiri ketika memindahkan perseneling mengeluarkan banyak tenaga yang mengakibatkan perseneling susah masuk atau salah masuk atau kendaraan bergoyang oleng ketika memindahkan perseneling.

Ciri-ciri kaki yang berkonsentrasi

Otot paha, betis dan pergelangan kaki berkontraksi/berkonsentrasi, akibatnya sulit untuk melakukan gerakan

yang lemah dan beraturan, kaki kanan menekan pedal gas (tidak terkendali) atau pedal rem terlalu dalam/berlebihan (kendaraan berguncang ketika diberhentikan), kaki kiri menekan atau mengangkat pedal kopling bergetar (dapat mengakibatkan mati mesin ketika mulai menggerakkan atau memberhentikan). Setelah mengemudi ketika turun dari kendaraan kaki menjadi pegal atau lelah.

Kesulitan-kesulitan akibat konsentrasi

1. salah memasang lampu belok, maksudnya belok kiri, tetapi yang dinyalakan lampu arah belok ke kanan atau sebaliknya.
2. rambu-rambu tidak terlihat (cenderung melakukan pelanggaran yang tidak disadari) atau lampu pengatur lalu lintas menyala merah tidak terlihat.
3. salah menekan pedal maksudnya akan menghentikan kendaraan tetapi yang ditekan pedal gas atau menekan pedal kopling tanpa sadar yang dapat mengakibatkan kendaraan meluncur.
4. salah memutar kemudi, maksudnya hendak belok ke kiri tetapi kenyataannya belok ke kanan.
5. dan kesalahan-kesalahan sepele lainnya yang dapat merugikan atau membahayakan.

Sebagai pengganti konsentrasi

1. Sikap badan ketika duduk rileks dan nyaman.
2. Melihat dekat (mata tidak disorotkan) dan berpikir mengutamakan masalah yang dekat.

3. Bertindak tidak tergeser-gesa (tenang) dan harus dipikirkan dulu sebelumnya.
4. Anggota badan mengoperasikan instrumen tanpa mengeluarkan tenaga.

Hasil positif jika tidak berkonsentrasi

1. Pelajaran dapat diserap dengan baik, karena yang belajar tenang dan dapat mendengar dengan baik apa yang diperintahkan instruktur/pengajar.
2. Hasil maksimal (setara dengan pengemudi yang telah mahir/pengalaman) dapat dicapai dengan waktu yang relatif singkat.
3. Tidak lelah meskipun belajar mengemudi di atas dua jam.
4. Menjadi percaya diri dan menyenangkan.
5. Dapat mengkombinasikan panca indra dengan baik, tepat penggunaan saat diperlukan, dapat menempatkan pada tempatnya, kapan harus digunakan dan bagaimana menggunakannya.

Pendapat yang sulit diterima akal

Setiap orang yang penulis temui sangat sulit untuk menerima pernyataan bahwa "mengemudi sebaiknya tidak berkonsentrasi", penulis sendiri kesulitan untuk mengganti nama "tidak konsentrasi" dengan nama atau istilah lain yang lebih mudah diterima oleh orang lain, sebut misalnya diganti dengan "konsentrasi tidak terpusat" pengertiannya tetap saja konsentrasi dan yang belajar

tetap saja berkonsentrasi, atau diganti dengan "tidak tegang", menurut pengamatan penulis "tegang" timbul karena adanya konsentrasi, untuk itu kami mengharapkan sumbang saran dari pembaca, penulisan apa yang harus diistilahkan atau dinamakan, jika gambarannya seperti yang akan ditulis di bawah ini :

1. Duduk santai dan rileks, paha/pantat jatuh ke jok, punggung bersandar ke jok (dengan posisi badan seperti yang sedang beristirahat).
2. Tangan memegang kemudi hanya menempel dan tangan memindahkan persneling hanya dengan sentuhan-sentuhan halus dan tangan dapat menaik-turunkan kaca jendela, mengoperasikan radio/tape, dapat mengemudi sambil bertelepon dan memutar kemudi dengan gerakan lembut dan beraturan.
3. Mata atau kepala dapat digerakkan ke kiri, ke kanan, ke atas, ke bawah, ke depan, dan ke belakang.
4. Mengemudi sambil mendengarkan musik.
5. Kaki kanan seperti yang menari ketika berpindah antara pedal gas dan pedal rem, kaki kiri banyak beristirahat dan tidak menempel di atas pedal kopling.
6. Perasaan tenang, hati senang dan pikiran jernih.

Gambaran di atas menurut penulis berlawanan dengan pengertian konsentrasi dan ketika mengajar mengemudi penulis mengatakan agar "tidak konsentrasi" kepada

setiap yang belajar, hasilnya sangat di luar dugaan, apa yang dirinci di atas dapat dilaksanakan oleh yang belajar mengemudi tidak sulit, karena mungkin ia sering mendengar cerita orang lain yang kesulitan setelah mencoba belajar mengemudi. Penulis sendiri sebenarnya merasa tidak percaya jika "mengemudi tidak perlu konsentrasi", tetapi bukti inilah yang sebenarnya terjadi.

Permainan yang mengasyikan

Mengemudi ternyata bukan merupakan suatu pekerjaan, tetapi suatu permainan yang mengasyikan (bisa lupa waktu), karena di dalamnya terdapat taktik, strategi, perhitungan, teknik-teknik, kelincahan, aturan, dan sebagainya (yang sulit dilakukan jika dengan konsentrasi). Untuk itu Anda harus siap dan tenang sebelum bermain, kuasai cara bermainnya (teorinya) dan aturan mainnya (prakteknya), agar Anda tidak kalah bermain (celaka). Mengemudi untuk mendukung pekerjaan atau mendukung kegiatan sehari-hari, bukan menjadi tambahan pekerjaan.

FOKUS PANDANG MATA MELIHAT KE JALAN YANG DEKAT

Kesulitan kedua, yang dialami penulis ketika mengajar mengemudi, yaitu memerintahkan supaya fokus pandang mata yang belajar melihat ke jalan yang dekat (antara 5-7 m dari badan pengemudi). Keberhasilan dan keberanian langsung tercapai jika fokus pandang melihat dekat.

Sampai sekarang penulis juga belum menemukan kiat yang efektif untuk membuat atau mengkondisikan fokus pandang yang belajar melihat ke jalan yang dekat, karena hal tersebut tergantung dari kesadaran yang belajar sendiri. Penulis mengamati, setelah yang belajar dapat bertahan untuk melihat ke jalan yang dekat, proses belajar dan mengajar menjadi mudah, segala masalah menjadi mudah diatasi dan pelajaran dapat diterima dengan baik serta yang belajar menjadi berani atau percaya diri.

Takut menabrak atau jaga-jaga

Alasan yang biasanya dikemukakan oleh yang belajar mengemudi tetap melihat jauh, yaitu "takut menabrak", padahal jika terjadi menabrak, obyek yang ditabrak itu berada di jalan atau di daerah yang paling dekat di depan kendaraan. Alasan kedua yaitu "berjaga-jaga" untuk mengantisipasi jika ada kendaraan lain yang muncul tiba-tiba, padahal sebenarnya kendaraan berjalan menyusuri jalan, sebelum sampai ke tempat yang jauh, pasti melalui jalan yang dekat dulu, misalkan ada kendaraan yang tiba-tiba muncul, kendaraan tersebut akan menuju ke jalurnya (tidak akan mengarah ke jalur kita) dan jika melihat jauh sama dengan kendaraan melompati jalan atau terbang.

Mengemudi harus mengutamakan masalah yang paling dekat di hadapan kita dan masalah selanjutnya diatasi secara bertahap satu per satu sambil terus melaju mengikuti arus lalu-lintas atau menyusuri jalan.

Dapat melihat sekitar

Meskipun fokus pandang mata melihat ke jalan yang dekat, obyek yang jauh atau sekitar (sebelah kiri dan kanan) masih tetap terlihat, karena mata tetap dapat menangkap obyek sekitar (jauh-dekat-kiri-kanan), sebagai contoh lampu kendaraan (lampu utama dekat), sorot lampu utamanya diarahkan ke jalan yang dekat (antara 5-7 m dari badan pengemudi), tetapi tetap dapat menerangi situasi sekitar.

Lampu kendaraan - mata pengemudi

Dari keterangan tersebut dapat disimpulkan, bahwa "lampu kendaraan adalah mata pengemudi", agar tercipta kondisi "*sejiwa antara pengemudi dan kendaraan*", yang diinginkan oleh setiap yang belajar mengemudi atau pengemudi sekalipun.

Dengan fokus pandang mata melihat dekat dan melebar (mengutamakan yang dekat) yang belajar akan merasa tenang dan tidak takut.

Kecepatan tinggi tetap melihat dekat

Mengemudi dengan kecepatan tinggi, seperti di jalan tol atau di luar kota tetap melihat dekat, karena meskipun kecepatan tinggi kendaraan tetap menyusuri jalan. Kecelakaan akibat kendaraan menabrak batas pemisah jalan atau keluar dari jalur, kemudian hilang keseimbangan karena pengemudinya melihat jauh ketika menjalankan kendaraan pada kecepatan tinggi. Sebagai

bukti mengemudi kecepatan tinggi harus melihat dekat ialah pembalap mobil Formula, ketika membuntuti pembalap yang di depannya dengan sangat rapat, jika pembalap yang membuntuti melihat jauh, akan menabrak pembalap yang di depannya, padahal kecepatan kendaraannya di atas 200 km/jam!

MELIHAT JAUH MENYEBABKAN TAKUT

Penyebab utama takut yang dialami oleh yang belajar mengemudi, yaitu karena "fokus pandang mata melihat jauh". Kesulitan atau kerugian, jika fokus pandang mata melihat jauh di antaranya:

Banyak yang dilihat, menjadi bingung dan ragu-ragu

Karena fokus pandang mata melihat jauh, jadi banyak yang terlihat (pejalan kaki, berbagai kendaraan seperti sepeda, sepeda motor, mobil dan lain-lain) karena banyak yang terlihat, kemudian menjadi pikiran bagi yang belajar, yang dipikirkannya menjadi banyak, sehingga yang belajar menjadi bingung, terlihat dari sikapnya seperti yang melamun, padahal bukan melamun tetapi karena ia bingung dan putus asa, harus mendahulukan yang mana di antara permasalahan yang banyak itu, akhirnya menjadi takut.

Sementara tujuan utama atau jalan yang akan ditempuh menjadi terbengkalai, karena yang belajar memikirkan urusan orang lain atau kendaraan lain dan biasanya

yang belajar menjadi takut dengan obyek yang dilihatnya (orang, kendaraan, atau obyek lain yang dapat menyebabkan takut).

Seharusnya fokus pandang pengemudi melihat ke tujuan dan jalur jalan yang dekat, karena melihat dekat, jadi tidak banyak yang dilihat dan dipikirkan, karena yang dilihat dan dipikirkan tidak banyak dan tidak bingung, Anda jadi tahu masalah mana yang harus diutamakan. Keberanian akan timbul seketika, jika Anda mengemudi dengan fokus pandang mata melihat dekat.

Sering melakukan kesalahan

Sering salah dalam melakukan tindakan atau pekerjaan, setiap tindakan tidak diawali dengan berpikir, karena yang belajar memikirkan yang jauh, bukan memikirkan urutan tindakan apa saja yang harus dilakukan dan baru menyadari kesalahannya setelah tahu bahwa tindakannya salah.

Sebagai contoh ringan ketika hendak menggerakkan kendaraan, karena melihat jauh yang belajar tidak memikirkan bagaimana cara menggerakkan kendaraan dan ia tersadar setelah mesin kendaraan mati atau akibat lain karena kesalahan tersebut, padahal sebelumnya ia dapat menggerakkan kendaraan dengan benar (karena tanpa disadari fokus pandang matanya sedang melihat dekat), tetapi kenapa pada saat dibutuhkan menjadi tidak benar, jawabannya hanya satu, "karena melihat jauh", bukan karena pedal koplingnya tidak ditahan atau bukan karena sebab yang lainnya.

Sering lupa, karena dihapalkan bukan dimengerti

Mengemudi ternyata tidak memerlukan hapalan, tetapi yang dibutuhkan adalah pemikiran dan pengertian, yang belajar biasanya beranggapan bahwa pelajarannya harus dihapalkan, padahal mengemudi termasuk ilmu pasti yang membutuhkan pengertian, karena jika dihapalkan akan mengakibatkan lupa.

Anda dianjurkan untuk "*tidak menghapalkan pelajaran*" ketika belajar mengemudi, tetapi mengerti dan memahami pelajaran yang dimaksud. Dengan menghapalkan, pelajaran akan hilang tidak berbekas, sekarang bisa, besok sudah lupa lagi, misalnya seseorang menceritakan ketika lima tahun yang lalu bisa mengemudi, tetapi sekarang tidak bisa lagi karena sudah lupa caranya. Sebetulnya alasan orang itu tidak bisa diterima, karena cara mengemudi dari dulu sampai sekarang tidak berubah, meskipun kendaraan berubah-ubah model atau bentuknya (sedan, jeep, minibus, berhidung atau tidak, atau kendaraan besar sekalipun). Berjalan tetap mengikuti jalur dan jalur jalan sampai sekarang masih tetap ada, meskipun pergi ke mana saja. Jadi kalau dimengerti, Anda tidak perlu takut hilang dengan ilmu yang telah Anda dapatkan.

Banyak yang berpendapat jika setelah belajar mengemudi harus terus dipakai setiap hari, jika tidak, akan lupa lagi (tidak hapal lagi). Pendapat tersebut bukan merupakan keharusan, kecuali jika waktu dan kesempatan

memungkinkan, meskipun berlatih setiap hari, jika tidak mengerti akan membuat pusing kepala dan putus asa. Misalnya lupa mengurangi kecepatan di belokan, padahal yang belajar tahu dan mengetahui bahwa jalan di depan berbelok, karena dihapalkan dapat menyebabkan lupa untuk mengurangi kecepatan, sedangkan lupa atau lalai ketika mengemudi dapat menyebabkan kecelakaan.

Belajar ketrampilan mengemudi sebaiknya diusahakan tidak sering melakukan kesalahan, karena jika salah bertindak akan berakibat fatal atau celaka, mungkin belajar ketrampilan lain tidak begitu tinggi resikonya jika terjadi kesalahan, seperti belajar komputer jika melakukan langkah yang salah akan mudah diulangi atau diperbaiki, tetapi belajar mengemudi jika salah belok, misalnya keluar jalur akan berbahaya, menabrak atau ditabrak kendaraan lain, setelah menabrak tidak mudah untuk meralatnya, kendaraan menjadi rusak dan harus diperbaiki yang memerlukan biaya yang tidak murah, berurusan dengan yang berwajib dan masalah-masalah lainnya yang biasanya tidak mudah diselesaikannya.

Penulis menggambarkan kejadian tersebut bukan bermaksud menakut-nakuti, tetapi untuk mengingatkan dan Anda tidak perlu takut, jika telah siap pengetahuan, mental dan teknis pengoperasian kendaraan.

Banyak yang mengeluh, setelah lama tidak mengemudi menjadi "lupa lagi", karena sudah beberapa tahun tidak pernah mengemudi lagi, padahal sebenarnya pedoman dan cara mengemudi tidak berubah, meskipun lama tidak dilakukan, pedomannya tetap mengikuti jalan dan

cara-caranya tetap tidak berubah, misalnya cara menggerakkan kendaraan pada waktu dulu sama dengan cara menggerakkan kendaraan pada waktu sekarang. Tetapi jika mengerti, meskipun lama tidak mengemudi akan tetap bisa mengemudi.

Sulit mengarahkan kendaraan

Dengan melihat jauh, sulit untuk mengarahkan kendaraan (lurus atau belok, arahnya miring atau tidak), ketika berjalan arah kendaraan menjadi ke tengah atau ke luar jalan (keluar dari jalur), karena melihat jauh, tanpa disadari arah kendaraan menjadi keluar jalur dan keluarnya kendaraan dari jalur berada di jalan yang paling dekat di depan kendaraan, jika melihat dekat yang belajar dapat membetulkan sendiri kesalahannya, karena dapat menentukan dan mengetahui arah kendaraan (lurus atau tidak). Kesulitan yang banyak dikeluhkan oleh yang belajar mengemudi yaitu "kesulitan ngepas jalan", kuncinya hanya satu, yaitu "melihat dekat".

Mengemudi sama dengan berjalan kaki

Fokus pandang mata ketika mengemudi sebenarnya sama dengan fokus pandang mata ketika berjalan kaki, ketika Anda berjalan di jalan setapak di tengah sawah, dapat dipastikan bahwa mata Anda melihat ke jalan yang dekat (kepala mendekati menunduk), supaya tidak terpeleset dan kedua kaki tetap di atas jalannya, jika mata Anda diarahkan jauh tentunya akan sulit untuk mempertahankan agar kaki tidak terperosok ke sawah. Itu

adalah salah satu contoh ngepas jalan. Menyeberang jalan ketika berjalan kaki tentunya harus melihat situasi dari kiri atau kanan, begitu juga jika menyeberang saat mengemudi.

Kendaraan melompat di polisi tidur

Karena melihat jauh ketika kendaraan hendak melintasi polisi tidur jadi tidak terlihat dan Anda baru menyadari setelah kendaraan melompat, alasan yang biasa dikemukakan oleh yang belajar mengemudi atau pengemudi sekalipun, karena tidak terlihat, kejadian tersebut wajar terjadi karena pengemudinya melihat jauh, sedangkan polisi tidur berada di jalan yang dekat di depan kendaraan, jika pengemudinya melihat dekat tentu dapat melihat kalau di depannya ada polisi tidur.

Silau ketika mengemudi di malam hari

Jika melihat jauh ketika berkendara di malam hari, akan silau oleh sorot lampu kendaraan yang berlawanan, meskipun fokus pandang matanya tidak diarahkan ke lampu kendaraan lawan. Kondisi tersebut tentunya akan membahayakan, jawabannya tetap melihat dekat, ke lampu utama dekat kendaraan Anda sendiri. Banyak yang mengeluh tidak kuat lama mengemudi di malam hari karena silau oleh lampu kendaraan lawan, keluhan tersebut tidak hanya dialami oleh yang belajar mengemudi, juga dialami oleh pengemudi yang sudah biasa mengemudi.

FOKUS PANDANG MATA MENENTUKAN ARAH KENDARAAN

Fokus pandang mata pengemudi ternyata menentukan arah tujuan kendaraan, jika melihat jauh, arah kendaraan menjadi tidak menentu, salah satu contoh yang sering dijumpai oleh penulis ketika mengajar mengemudi, yaitu ketika yang belajar berpapasan dengan kendaraan yang berlawanan, fokus pandang matanya selalu diarahkan ke kendaraan tersebut, dengan alasan ia takut menabrak kendaraan tersebut, kenyataannya kendaraan kita mengarah ke kendaraan tersebut, baik ketika di jalan lurus atau di belokan.

Kesalahan yang belajar, biasanya yang belajar berpedoman ke tengah jalan, akibatnya kendaraan selalu berada di tengah jalan atau ke sisi jalan yang akibatnya kendaraan selalu keluar jalan. Pedoman yang benar ternyata fokus pandang harus melihat ke jalur kiri, jika ingin berada di jalur kiri, melihat ke tengah jalan, jika ingin kendaraan ke tengah jalan dan ke jalur kanan jika ingin kendaraan berada di jalur kanan. Setelah yang belajar dapat mengarahkan pandangannya dengan benar ia menjadi mudah untuk mengarahkan kendaraan baik di jalan lurus atau di belokan.

Kejadian menabrak kendaraan yang sedang parkir, karena yang belajar melihat atau memperhatikan kendaraan yang parkir tersebut, seharusnya melihat ke jalan yang kosongnya niscaya kendaraan akan mengarah ke jalan yang kosong tersebut atau yang belajar melihat

atau memperhatikan obyek yang ditakutinya (orang pejalan kaki, anak-anak, becak, sepeda, dan sebagainya) akhirnya kendaraan mengarah ke obyek yang dilihatnya (ditakutinya), seharusnya tetap melihat atau memperhatikan jalan yang kosongnya (yang akan dituju).

LEBIH MUDAH BELAJAR MENGENAL DI MALAM HARI

Salah satu cara mudah belajar mengemudi, yaitu belajar di waktu malam hari, karena arah pandang dan fokus pandang mata pengemudi tertuju ke lampu kendaraan Anda sendiri, kecil kemungkinan untuk melihat ke arah yang jauh, karena gelap, sedangkan di siang hari karena terang biasanya arah pandang mata menjadi jauh.

Penulis pernah mengajar di malam hari, hasilnya yang belajar dapat mengikuti pelajaran dengan cepat dan berhasil, tetapi ketika dicoba belajar di siang hari, hasilnya tidak seperti malam hari, ia menjadi sering salah dan rasa takutnya lebih besar, padahal yang belajar masih orang yang itu juga. Setelah diamati ternyata yang belajar ketika belajar di siang hari pandangannya diarahkan ke jalan yang jauh.

Menghadapi persimpangan di malam hari lebih mudah dibandingkan di siang hari, karena jika ada kendaraan lain terlihat dari sinar lampunya, di siang hari, jika menghadapi persimpangan menjadi tanda tanya, apakah aman atau tidak? Apakah ada kendaraan lain atau tidak?

MENGEMUDI TIDAK MENGGUNAKAN PERASAAN

Pendapat umum: mengemudi akan bisa setelah perasaannya betul.

Dalam menentukan posisi kendaraan (di jalur tidaknya), ternyata bukan dengan perasaan, tetapi dengan penglihatan dan perhitungan (pemikiran) secara nyata/ri'il, misalnya jika ingin menentukan posisi kendaraan di jalan yang cukup untuk dua kendaraan berlawanan, pertama tentukan tengah jalannya, sisi kiri jalan dan jalur kirinya, kemudian bandingkan sisi kiri jalan dengan badan kendaraan sebelah kiri (rusuk kaca depan sebelah kiri dapat digunakan sebagai pedoman), tengah jalan dibandingkan dengan badan kendaraan sebelah kanan (rusuk kaca depan sebelah kanan) apakah kendaraan kita di daerah jalur kiri atau tidak, jika masih berada di tengah jalan masukkan ke jalur kiri dan jika terlalu ke sisi jalan pindahkan ke jalur kiri.

Perasaan asalnya dari hati, penilaian dari hati biasanya bersifat khayal (tidak nyata) dan tidak pasti, kira-kira atau tebak-tebakan, jika menentukan posisi kendaraan dengan perasaan hasilnya menjadi tidak pasti untuk menentukan benar atau salahnya, sedangkan mengemudi menuntut kepastian (kenyataan), misalnya menentukan posisi dengan perasaan, yang belajar tidak bisa memastikan apakah kendaraannya di jalur yang benar atau tidak, dirasanya di jalur kiri, padahal kenyataannya di tengah jalan, dirasanya di tengah jalan padahal di jalur kiri, penilaiannya bisa terbalik-balik, dirasanya benar

padahal salah atau dikiranya salah padahal benar, yang menyebabkan tidak percaya diri. Belajar mengemudi dengan pedoman perasaan, membutuhkan waktu yang lama, karena tergantung kepada tajam tidaknya perasaan Anda. Ngepas jalan dengan pedoman perasaan sama dengan mengemudi dengan mata tertutup.

Mengemudi dengan perasaan dapat menimbulkan celaka atau tabrakan, contoh kasus seperti menentukan apakah kendaraan kita masih jauh atau tidak dengan kendaraan di depannya, dapat menyebabkan salah penilaian, dirasanya masih jauh padahal sudah dekat, seharusnya dipastikan, masih jauh atau sudah dekat?

Perasaan, sangat sedikit digunakan pada saat mengemudi, ketika mengoperasikan pedal-pedal, memindahkan tongkat persneling, memutar kemudi dan mengoperasikan instrumen.

Mengapa laki-laki lebih cepat bisa dan berani?

Penyebabnya terletak dari cara berpikirnya, laki-laki berpikir menurut logika, rasio atau kenyataan, lain halnya dengan perempuan berpikirnya lebih berat ke perasaannya. Untuk itu disarankan, jika ingin berani dan cepat bisa belajar mengemudi sebaiknya berpikir dengan kenyataan, logika atau rasio, pernyataan tersebut berlaku bagi laki-laki atau perempuan.

Penakut tidak mutlak milik perempuan dan pemberani tidak mutlak milik lelaki, karena pada kenyataannya ada lelaki yang penakut, karena ketika mengemudi berpikirnya membesarkan perasaan dan ada perempuan yang

berani karena berpikirnya ketika mengemudi menggunakan logika, rasio atau kenyataan.

MENGEMUDI TIDAK MEMERLUKAN GERAK REFLEKS

Pendapat umum : mengemudi akan benar jika kita dapat bergerak refleks.

Pengertian gerak reflek menurut penulis, yaitu gerakan badan yang cepat, tanpa disadari dan di luar pemikiran.

Jika dihubungkan dengan gerakan-gerakan mengemudi, gerakan refleks dapat mencelakakan atau membahayakan, karena ternyata gerakan badan ketika mengemudi tidak satupun dilakukan dengan reflek, tetapi gerakannya tenang, lambat, beraturan dan memakai perhitungan.

Contoh gerak reflek yang membahayakan, membanting kemudi keluar jalur untuk menghindari tabrakan, akibatnya arah kendaraan berubah dengan drastis (tiba-tiba) dan diluar kendali pengemudi (menabrak apa yang ada di sisi jalan atau masuk ke jurang, sawah, tebing, dan sebagainya) seharusnya tetap di jalur dan menghentikan kendaraan dengan segera.

MENGEMUDI TIDAK MENGELUARKAN TENAGA

Pendapat umum : mengemudi melelahkan.

Mengemudi sebenarnya sesuatu yang menyenangkan, jika kita mengetahui aturannya, mengetahui caranya

dan mengetahui ilmunya, ternyata tenaga juga tidak begitu banyak yang diperlukan, terbukti dari sekian banyak yang belajar, tetap tidak merasa lelah selama belajar mengemudi di atas dua jam, baik kaki, tangan, mata atau otak. Penyebab pengemudi yang mengalami kelelahan karena mengemudi, karena posisi duduk yang salah (tidak nyaman), memutar kemudi bertenaga atau sering memperlakukan kemudi yang bukan pada saatnya, sering mengoperasikan perseneling (karena tidak tahu aturan pemakaiannya), kaki kiri selalu menempel di atas pedal kopling, dan pikiran berkonsentrasi.

MENGEMUDI DI JALAN SEPI LEBIH SULIT

Pendapat umum : berkendara di jalan ramai, lebih sulit dibandingkan dengan berkendara di jalan sepi.

Di jalan ramai, fokus pandang mata pengemudi pasti melihat dekat, ke bagian belakang kendaraan di depan yang diikuti, sedangkan jika di depan tidak ada kendaraan yang diikuti, biasanya fokus pandang pengemudi menjadi jauh. Ngepas jalan di jalan ramai lebih mudah, karena berpedoman lurus kepada kendaraan di depan yang diikuti, sedangkan ngepas jalan di jalan sepi harus menentukan sendiri jalur yang harus ditempuh, jadi lebih mudah mengikuti daripada memimpin (berada di urutan paling depan). Di jalan raya batas jalur atau batas lajur terlihat jelas, sedangkan di jalan sepi harus menentukan sendiri, di mana garis tengahnya. Persimpangan di jalan raya ada yang mengatur, lampu lalu-lintas atau

petugas polisi, sedangkan persimpangan di tempat sepi, Anda dituntut waspada karena tidak ada yang membantu apakah aman atau tidak dari arah lain? Belokan di jalan raya bentuknya melengkung dan tidak tajam serta besar jalannya, sedangkan belokan di jalan sepi biasanya belokannya tajam dan jalannya sempit. Rintangannya seperti polisi tidur, patok gawang jalan berlubang, anak-anak yang bermain di jalan biasanya ditemui di jalan sepi, seperti di komplek perumahan, sedangkan di jalan raya, Anda tidak akan menemui rintangan-rintangan tersebut. Kecelakaan parah yang banyak memakan korban, biasanya terjadi ketika tengah malam dan dalam keadaan sepi. Di jalan sepi dapat melenakan pengemudi yang mengakibatkan pengemudi bertindak lalai.

MUNDUR LEBIH MUDAH DIBANDINGKAN MAJU

Pendapat umum : kesulitan ketika memundurkan kendaraan.

Kesulitan mundur yang dialami oleh yang belajar, karena ketika mundur, mata tidak melihat ke kaca spion, melainkan dengan kepala melihat ke belakang melalui kaca jendela atau melihat dari dalam kabin kendaraan atau melihat melalui kaca spion, tetapi tidak paham tentang penggunaannya, sehingga masih ragu tentang perubahan arah mundur kendaraan yang sebenarnya.

Mundur menjadi mudah jika pengemudinya menggunakan kaca spion dan mengetahui penggunaannya, misalnya ketika memundurkan kendaraan di jalur kiri, dari kaca spion terlihat posisi badan kendaraan dengan sisi jalan, apakah sejajar atau tidak, ketika bergerak mundur jelas terlihat perubahan lurus tidaknya dengan sisi jalan, sedangkan ketika bergerak maju yang belajar sering kesulitan menentukan lurus tidaknya kendaraan. Fokus pandang mata ketika mundur menjadi dekat dan terbatas (sebatas bingkai kaca spion), sehingga ketika yang belajar memundurkan kendaraan, jarang yang mati mesin, tetapi ketika maju yang belajar sering yang mati mesin, karena fokus pandangnya melihat ke jalan yang jauh.

Setelah beberapa kali mempraktekan menggerakkan kendaraan maju mundur akhirnya yang belajar percaya, bahwa memang mundur lebih mudah dibandingkan maju, padahal sebelumnya ia merasa sangat kesulitan untuk memundurkan kendaraan.

TIDAK PERLU JAM TERBANG/PENGALAMAN

Pendapat umum : halusnya mengemudi setelah lama bisa mengemudi atau memerlukan waktu bertahun-tahun atau berbulan-bulan.

Dalam mengemudi tidak mengenal istilah pintar atau bodoh, tetapi yang diperlukan adalah kewajaran, ke-

selamatan, kenyamanan, dan keamanan. Cara atau pedoman yang belajar dengan pengemudi yang sudah berpengalaman puluhan tahun tetap sama.

Yang belajar ternyata mampu mensejajarkan dirinya dengan pengemudi yang telah mahir atau berpengalaman dengan waktu singkat dengan hitungan menit, untuk setiap point pelajaran, misalnya untuk menghentikan kendaraan dengan halus dan lembut, yang belajar dapat mencapai tingkat tersebut hanya dengan hitungan menit, malah yang belajar dapat mempermainkan atau mengatur kendaraan, apakah berhentinya akan dibuat berguncang atau dibuat nyaman.

TIDAK PERLU KENAL MEDAN

Jalan sebagai pedoman saat mengemudi, ke mana pun Anda pergi jangan takut atau khawatir selama masih ada jalan di depan, baik di luar kota atau dalam kota, di jalan sepi atau ramai, jalan berbukit, lurus atau berbelok, jalan rusak atau mulus. Misalnya seseorang memberitahukan bahwa jalan yang akan ditempuh berbahaya bagi yang belum pernah melalui jalan tersebut, sebaiknya Anda tidak langsung percaya, apakah ada kendaraan lain yang berjalan ke arah sana, kalau ia bisa kenapa Anda tidak?

PRIVAT MENGENEMUDI

Jalan Kol. Masturi Komp. Rinjani 12 Cimahi Telp. 022.6649752 – 0812.210.3089

Paket pemula (6 jam - 12 jam) dan melancarkan (2 jam - 6 jam)

Sistem belajar mandiri, peserta diarahkan untuk berinisiatif dan berpikir sendiri

Lokasi dan kendaraan belajar sesuai keinginan peserta

Melayani belajar luar kota atau lintas cepat, dapat dipanggil ke luar kota

Menghilangkan atau mengobati trauma karena pernah kecelakaan