

# HOE KRIJG IK MIJN RIJBEWIJS?

---

Handleiding voor de  
Rijvaardigheidsproef

DOOR H. J. PEPPINK

Hoofd-Redacteur van „Autokampioen”

Met een aanbevelend woord van  
H. W. O. DE BRUIJN, Directeur  
„Wegen en Verkeer” van den Koninklijken  
Nederlandschen Toeristenbond A.N.W.B.

DERDE, GEHEEL BIJGEWERKTE DRUK



IN SAMENWERKING MET DEN KON. NEDERL. TOERISTENBOND A.N.W.B.  
UITGEGEVEN DOOR DE N.V. UITGEVERSMIJ „KOSMOS” TE AMSTERDAM

## TER INLEIDING.

Gaarne voldoe ik aan het verzoek van de uitgeefster om bij deze nieuwe „Handleiding voor de Rijvaardigheidsproef” een voorwoord te schrijven. In onze taal bestaan verschillende boeken en werkjes over autorijden; naar mijn meening is er evenwel behoefte aan een leiddraad, welke speciaal samengesteld is voor hen, die „examen gaan doen” voor hun rijbewijs. Een stukje over de autotechniek „in een notedop” — een populairere beschouwing over de verkeerswetten — een vlot geschreven serie instructies voor het rijden zelf en tenslotte eenige wenken uit en voor de praktijk — dat is juist datgene, wat de candidaat weten moet. De schrijver is er zeer goed in geslaagd om het werkje in een aantrekkelijken vorm te gieten; het is eigenlijk alsof de leerling naast hem zit in den leswagen en tijdens den rit van alles leert, wat voor behoorlijk rijden noodig is.

Ik ben er dan ook van overtuigd, dat de a. s. rijbewijsbezitter (of -bezister) een heel eind op den goeden weg is, wanneer hij (zij) dit boekje met aandacht doorgelezen en in zich opgenomen heeft. Daarmede is natuurlijk niet gezegd, dat men na lezing van „Hoe krijg ik mijn rijbewijs?” zonder meer een voorbeeldig chauffeur is — de „hoogeschool” der rijvaardigheid komt pas ná het rijbewijs aan de beurt.

De N.V. Uitg.-Mij „Kosmos” heeft naar mijn meening een nuttig werk verricht door deze handleiding uit te geven en ik twijfel er niet aan of dit boekje zal zijn weg wel vinden.

### Naschrift bij den 3en druk

Dat er ruim anderhalf jaar na de publicatie van den tweeden druk (welke binnen het jaar na de eerste verscheen) alweer een nieuwe oplage noodig is, waarmede nu reeds 15.000 exemplaren van dezen gids uitgegeven zijn, bewijst wel heel duidelijk, dat er groote behoefte bestaat aan een dergelijk boekje!

Den Haag, Augustus 1937.

H. W. O. DE BRUIJN

Directeur „Wegen en Verkeer” van den Konink-  
lijken Nederlandschen Toeristenbond A. N. W. B.

### HOOFDSTUK III AUTORIDJEN IN THEORIE EN PRACTIJK.

Voor het eerst in de stuurcabine.

Ondanks het feit, dat iedereen tegenwoordig wel dikwijls autoritten gemaakt en dus vaak naast den bestuurder gezeten heeft,

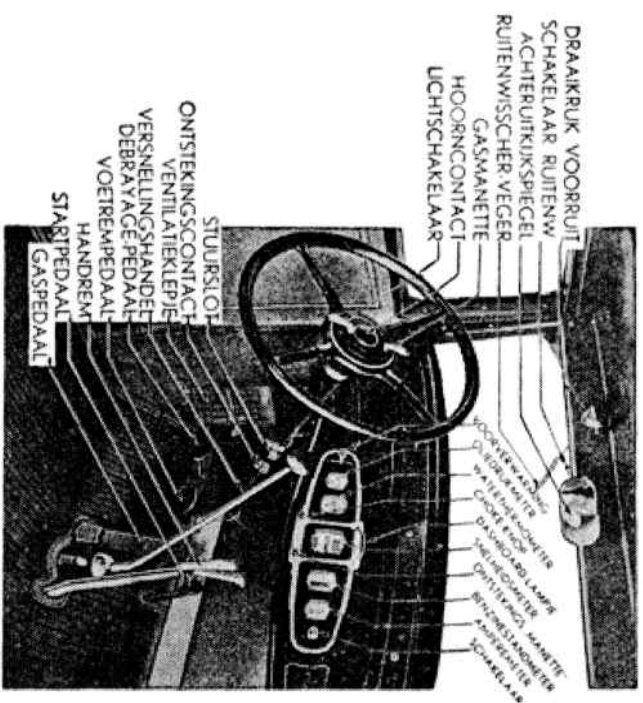


FIG. 38. De bestuursinrichting met een overvloed van knoppen en hefboomen. (In de practijk valt het mee!).

blijft het toch een gedenkwaardig moment, wanneer men eindelijk zelf achter het stuur plaats neemt met de bedoeling voor de eerste maal in zijn leven het automechanisme aan zijn wil te doen gehoorzamen. Ofschoon in vergelijking met vroeger jaren, toen de bestuurscabine van een auto wel wat weg had van de tegenwoordige vliegtuigcockpitten met hun

enorm aantal wijzers, knoppen en bedieningshandels, ondanks de groote vereenvoudiging dus, die de automobiel in het bijzonder in de laatste jaren heeft ondergaan, laten de commando-organen en controle-instrumenten nog steeds niet na eenigen indruk te maken. Maar hierdoor late men zich niet afschrikken: heusch, het valt erg mee, de moderne auto kan het bijna zonder bestuurder af!

U ziet daar in de eerste plaats het stuurwiel, dat op de stuurkolom bevestigd is (fig. 38).

Links en rechts van die kolom ziet gij op den vloer twee groote pedalen: links zit de frictie en rechts de voetrem. In de omgeving van het voetrempedaal is een knop (soms een schoenzoolvormige plank) aangebracht, waarmee men gas geeft. In het midden van de cabine bevindt zich het versnellingshandel en voorts merkt men nog een stang op met een beweegbaar handvat of een indrukbare knop: de handrem. Van belang zijn verder het ontstekingscontact en de startknop, die soms op den vloer, maar dikwijls ook op het dashboard zit (vele wagens hebben tegenwoordig een automatische startinrichting, zoodat men een startknop dan tevergeefs zoekt), terwijl tenslotte de snelheidsmeter, de benzinestandmeter, de oliecontroleur en (op de meeste wagens nog) de choke om de attentie van den bestuurder vragen.

Een zorgzame hand zal inmiddels blokken voor en achter onder de assen hebben geplaatst, zoodat we met de auto kunnen doen wat we willen zonder dat er iets gebeurt. Allereerst moet de a.s. automobilist zich nu vertrouwd maken met het versnellingshandel. Op de meeste auto's is de neutrale stand hiervan te onderkennen aan de mogelijkheid om het handdel alsdan vrij ver ter zijde heen en weer te kunnen bewegen. Links-achter ligt de eerste versnelling (zie fig. 39), daar recht

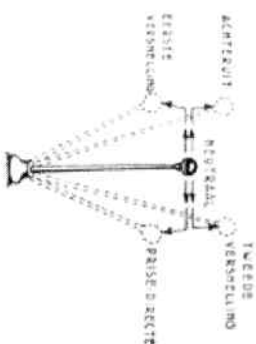
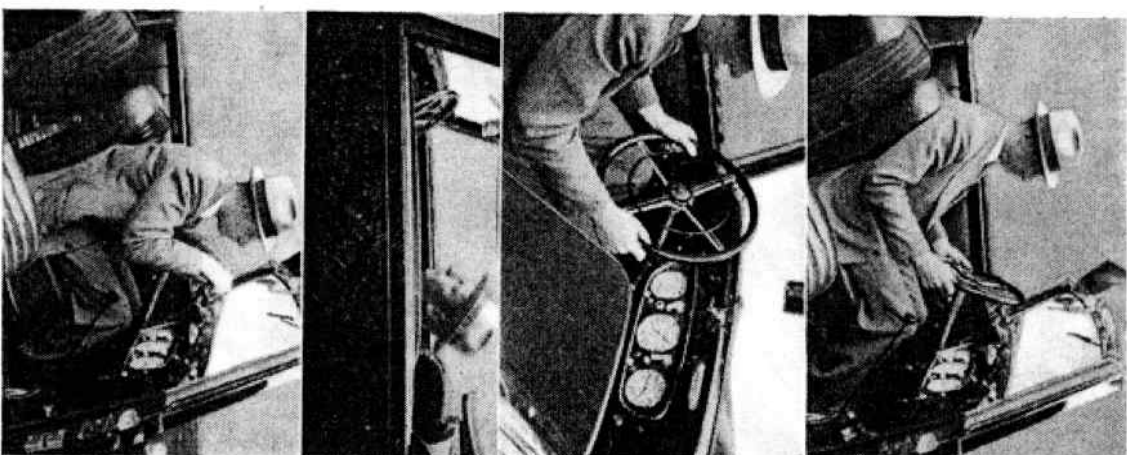


FIG. 39. De standen van het versnellingshandel in de meeste auto's.

tegenover (dus links-voor) de achterruit — rechts-voor is de tweede versnelling en rechts-achter de prise-directe (3e versnelling). Probeer u nu maar eens zelf om het versnellings-handel te bewegen — links-achter: de eerste, nu iets naar voren het handel, neen, pas op! niet te ver, want dan raakt u de achterruit — juist, zoo, nu naar rechts en vervolgens naar voren: thans staat het handel in de tweede versnelling. Daar recht tegenover is immers de „derde“; precies, trekt u het handel maar naar u toe: ziet u: nu is de prise-directe ingeschakeld. Het zou de moeite waard zijn, thans een foto van u te maken! U zit ingespannen achter het stuur en voor u 20 kilometer van huis waart zouden uw handen trillen van vermoeidheid. De juiste houding achter het stuur is van zeer groot belang, ook voor de verkeersveiligheid, aangezien vermoeide rijders in den regel ook slechte rijders zijn. Het stuurwiel moet men altijd losjes vasthouden, het stuurmechanisme loopt zoo licht, dat er heusch geen groote lichaamskracht bij te pas komt. Nimmer mag men het stuur aan de bovenzijde vasthouden aangezien men dan niet voldoende kracht erover heeft. Alleen bij het nemen van bochten verhuist één hand naar boven. De bestuurdersbank moet zoodanig gesteld worden, dat de „chaffeur“ zeer gemakkelijk zit; indien de pedalen te hoog boven den vloer (of des bestuurders voeten onder de maat) zijn, moet men voor gas- en frictiepedaal blokjes maken; er zijn hiervoor ook veerende voetenbankjes in den handel. Bijgande figuren (op pag. 53) toonen hoe men niet en hoe men wel moet zitten achter het auto-stuur. Het versnellings-handel mag men evenmin krampachtig vasthouden, elegant moet het met „n paar“ vingers bediend worden. Bij het overschakelen mag men nimmer „op volle kracht“ werken: heel licht en soepel duwt men het handel in de gewenschte versnelling; mocht dit niet gelukken, dan in geen geval forceeren, maar de manoeuvre overdoen.

### Starten.

Thans moet de motor draaien. Indien de wagen voorzien is van een automatische startinrichting is het voldoende om het



Gemakkelijke houding, waardoor voortijdige vermoeidheid voorkomen wordt — goede manier om het stuurwiel vast te houden (losjes).

Men heeft zoo een uitstekend commando over het stuur en kan onmiddellijk reageeren op alle gebeurtenissen.

Hier is het zitkussen te laag, de bestuurder moet zich afrekken om iets te zien en heeft ook dan nog een onvoldoende uitzicht.

Zeer vermoeiende houding — zwaarlijke manier om het stuur vast te houden, hetwelke men zeer slecht onder z'n commando heeft.

de aspirant gerust eens bruusk remmen, zoodra hij de remkracht kent zal het vanzelf soepeler gaan.

Een volgende belangrijke oefening is het correct stoppen bij een vooraf aangeduide plaats (bv. een lantaarn). Weer worden beide pedalen ingetrapt, maar de leerling voelt thans heel goed, dat wel de frictie ineens mag worden neergetrapt, maar dat de voetrem veel geleidelijker moet pakken. De verdere tijd van de eerste les wordt uitsluitend doorgebracht met herhaling van al deze oefeningen. Natuurlijk mag men hierbij nimmer snel rijden: 20 à 25 km per uur is een pracht van een oefensnelheid.

De linkervoet mag gedurende het rijden nimmer op de frictie rusten: deze ernstige fout zou daardoor maar al te gemakkelijk ingeburgerd raken. De linkervoet moet van het eerste oogeblik af *naast of achter* het frictiepedaal op den vloer rusten.

### Bochten maken.

In Hoofdstuk I is uiteengezet, hoe de stuurinrichting werkt, alvorens thans tot de practijk over te gaan moet vermeld worden, dat de auto bij het draaien een bepaald punt P als middelpunt heeft. Dit ligt op een lijn, welke het verlengde

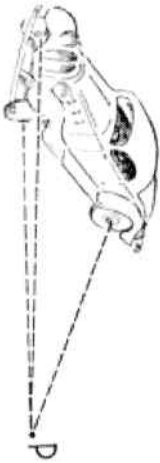


FIG. 41. De draaicitkel van de achterwielen is kleiner dan die van de voorwielen (alle deelen van de auto draaien op het punt P, gelegen op het verlengde van de achtersas).

en de voorwielen kunnen den draai gemakkelijk nemen, dan is het nog geenszins zeker, dat ook de achterwielen in die bocht vrij van den trottoirband zullen blijven. Dit zal slechts dan het geval zijn, wanneer de stoep eenzelfde kromming heeft als de bocht, die de achterwielen zullen beschrijven. In de practijk blijkt dit heel duidelijk bij het nemen van een bocht naar

vormt van de achtersas (zie fig. 41). Hieruit blijkt, dat de draaicitkel van de achterwielen een kleineren straal heeft dan die van de voorwielen. Indien de auto dus bij een hoek van een straat staat met de wielen vlak bij het trottoir

rechts vlak langs het trottoir. Het rechtervoorwiel passeert glansrijk, maar het rechterachterwiel „pikt een stroepje” (zooals dit in het rij-jargon heet). Fig. 42 en 43 en 44 illustreeren dezen gang van zaken.

Wat volgt hieruit? Bij het nemen van een bocht naar rechts moeten men eerst dan het stuur geheel omgoeien, als de bestuurder ter hoogte van den hoek der trottoirbanden is gekomen (Bij linkerbochten is dit niet van belang aangezien men deze altijd ruim neemt). Deze theoretische wetenschap is van veel belang nu wij in de lesauto bochten gaan maken. We beginnen met een bocht naar rechts (fig. 45): langzaam verhuist de rechterhand naar den

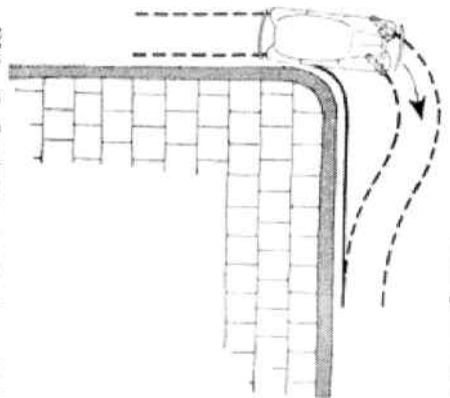


FIG. 42. De juiste manier is om het stuur pas om te gooien als de bestuurderszitplaats ter hoogte van den hoek is gekomen. Denkt aan het lichtig terugdraaien, anders „vliegt” u het trottoir op.

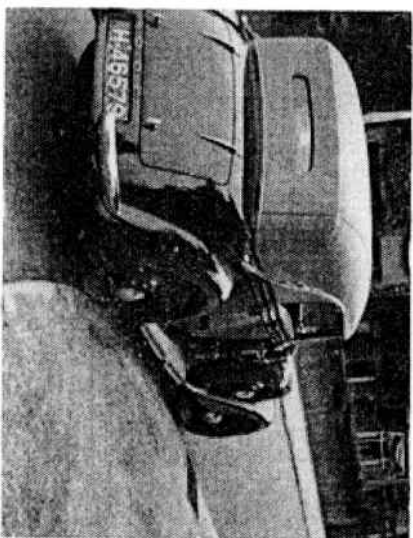


FIG. 43. Een bocht naar rechts kort nemen is goed, te kort is... duur, want de band raakt op deze wijze bekneld, wat den levensduur aanmerkelijk bekort.

bovenkant van het stuurwiel, geleidelijk draaien we dit en de auto geheel oomiddelrijk. Teneinde volkomen zeker van de zaak te zijn, hebben we een eerbiedigen afstand bewaard tusschen trottoirband en autoband. Maar nu komt het erop aan: op 20 cm van