

CÔNG TY TNHH LÂM PHÚ
TRUNG TÂM GIÁO DỤC NGHỀ NGHIỆP ĐÀO TẠO
LÁI XE Ô TÔ-MÔ TÔ SAO VÀNG



GIÁO TRÌNH
KỸ THUẬT LÁI XE MÔ TÔ

Dùng cho các lớp đào tạo lái xe Mô tô

(LƯU HÀNH NỘI BỘ)



CHƯƠNG TRÌNH ĐÀO TẠO LÁI XE MÔ TÔ MÔN HỌC KỸ THUẬT LÁI XE MÔ TÔ

I. Mục đích, yêu cầu

1. Mục đích

Để thiết kế các bài giảng môn học kỹ thuật lái xe, nhằm trang bị cho người học lái xe:

- Các kỹ năng cơ bản lái xe an toàn, kỹ năng lái xe chở hàng, có khả năng điều khiển được xe mô tô các hạng A1 ở các điều kiện giao thông khác nhau.

2. Yêu cầu:

Thông qua môn học kỹ thuật lái xe: người học có kiến thức cơ bản về các bộ phận và kỹ thuật lái xe mô tô các hạng A1. Nắm được các kiến thức và biết vận dụng kỹ năng lái xe an toàn để điều khiển xe trong các điều kiện giao thông khác nhau, xử lý được các tình huống giao thông trên đường an toàn.

II. Nội dung chương trình môn học:

STT	NỘI DUNG
1	CHƯƠNG I: Vị trí, tác dụng các bộ phận chủ yếu của xe mô tô
2	CHƯƠNG II: Kỹ thuật lái xe cơ bản

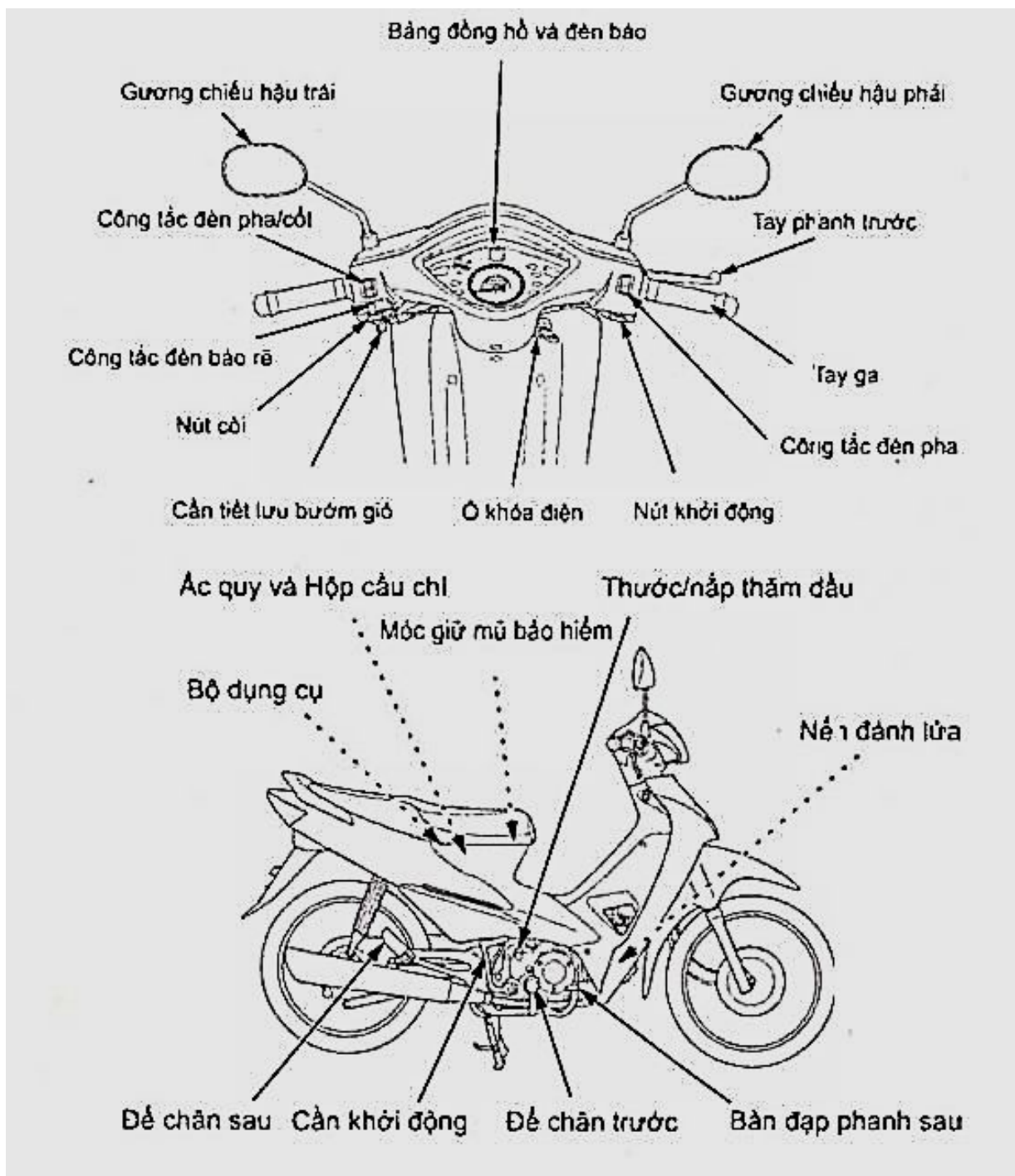


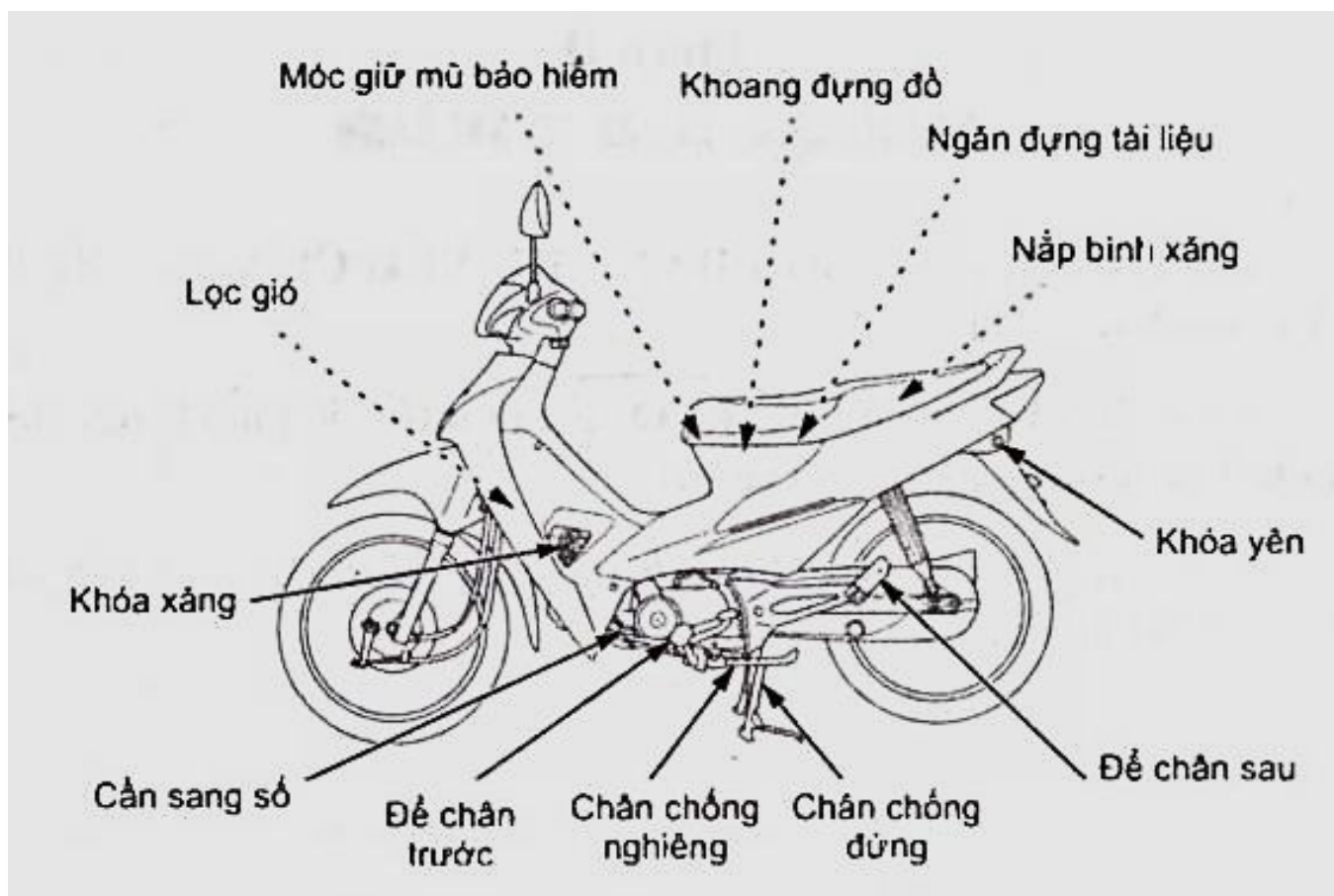
CHƯƠNG I

VỊ TRÍ, TÁC DỤNG CÁC BỘ PHẬN CHỦ YẾU CỦA XE MÔ TÔ

1.1. ĐỐI VỚI XE CÓ THIẾT KẾ TĂNG, GIẢM TỐC ĐỘ PHẢI TĂNG, GIẢM SỐ KẾT HỢP TĂNG, GIẢM GA (XE SỐ)

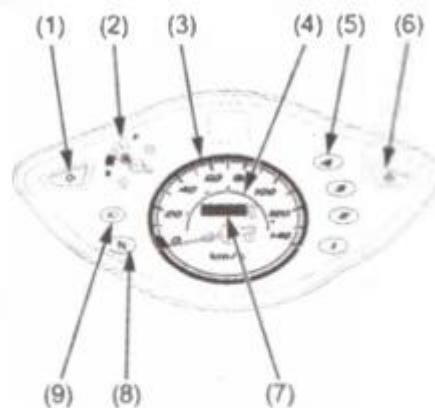
1.1.1. Vị trí các bộ phận chủ yếu của xe Honda Wave AFS100MD





1.1.2. Bảng đồng hồ và đèn báo hiệu xe Honda WAVE AFS100MD

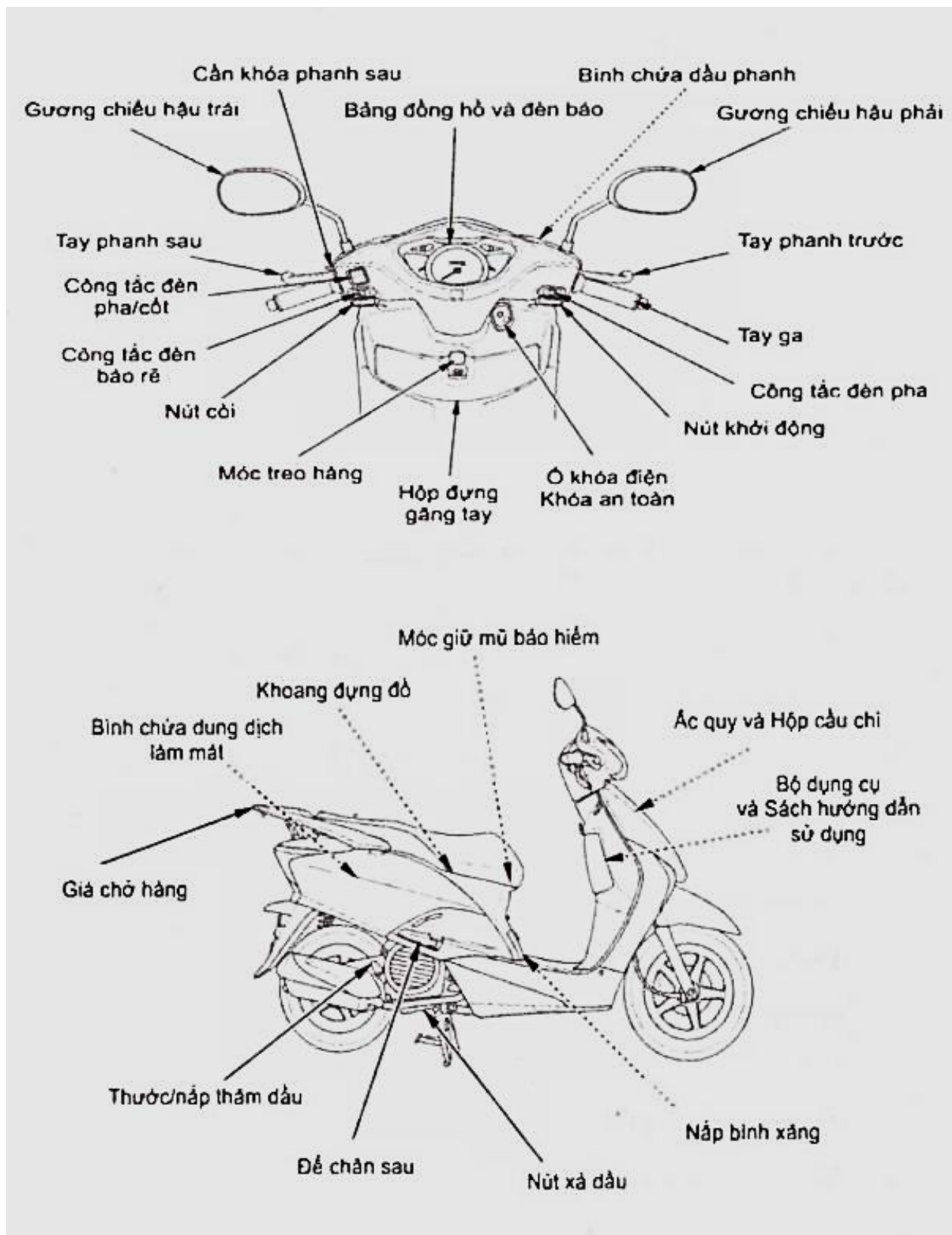
- (1) Đèn báo rẽ trái
- (2) Đồng hồ báo xăng
- (3) Đồng hồ tốc độ
- (4) Mức giới hạn tốc độ các số
- (5) Đèn báo vị trí số
- (6) Đèn báo rẽ phải
- (7) Đồng hồ báo quãng đường đã chạy
- (8) Đèn báo số 0
- (9) Đèn báo bật đèn pha

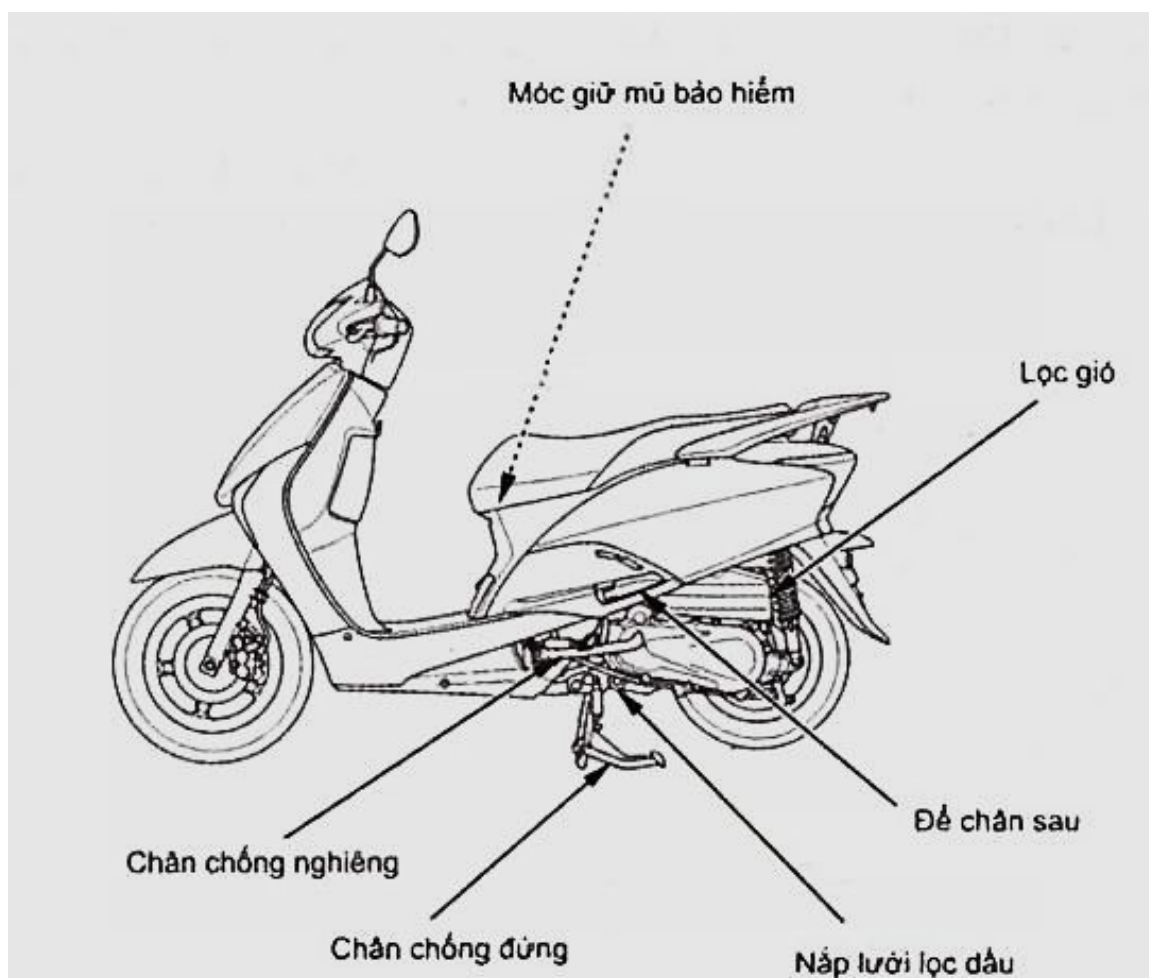




1.2. XE CÓ THIẾT KẾ TĂNG, GIẢM TỐC ĐỘ BẰNG TĂNG, GIẢM GA (XE GA)

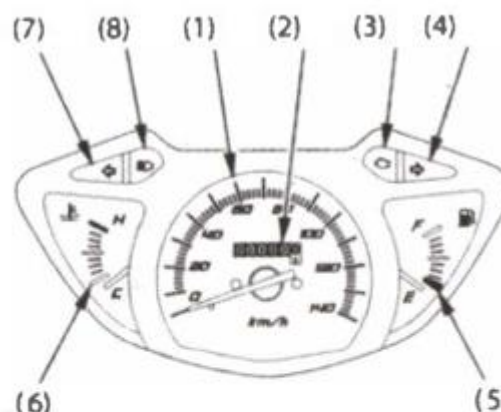
1.2.1. Vị trí các bộ phận chủ yếu của xe Honda LEAD NHX110CCV





1.2.1. Bảng đồng hồ và đèn báo hiệu xe Honda LEAD NHX110CCV

- (1) Đồng hồ tốc độ
- (2) Đồng hồ báo quãng đường đã chạy
- (3) Đèn báo lỗi hệ thống phun xăng (MIL)
- (4) Đèn báo rẽ phải
- (5) Đồng hồ báo mức xăng
- (6) Đồng hồ báo nhiệt độ dung dịch làm mát
- (7) Đèn báo rẽ trái
- (8) Đèn báo pha/cốt





1.3. TÁC DỤNG CÁC BỘ PHẬN CHỦ YẾU

1.3.1. Công tắc máy

Công tắc máy dùng để khởi động hoặc tắt máy bằng cách nổi hoặc ngắt mạch điện từ nguồn (ắc quy, máy phát điện) tới các phụ tải (máy khởi động, hệ thống đánh lửa, hệ thống theo dõi kiểm tra...). Ngoài ra ở một số loại xe hiện nay công tắc máy còn có tác dụng khoá cổ xe.

1.3.2. Công tắc đèn báo rẽ (xin đường)

Công tắc đèn báo rẽ dùng để điều khiển các đèn báo rẽ (ở một số loại xe hiện nay còn có thêm thiết bị điều khiển bộ phận phát ra âm thanh cảnh báo) khi người lái xe thay đổi hướng đi, rẽ trái, rẽ phải, vượt xe, dừng xe. Dịch sang <--- để ra dấu hiệu rẽ trái, dịch sang ---> để ra dấu hiệu rẽ phải, dịch vào giữa để tắt không có dấu hiệu rẽ.

1.3.3. Tay ga

Tay ga dùng để thay đổi tốc độ (hay công suất của động cơ) của xe mô tô theo ý muốn của người lái xe.

1.3.4. Cần tiết lưu bướm gió

Cần tiết lưu bướm gió dùng để điều khiển bướm gió, sử dụng để hạn chế lượng không khí vào bộ chế hòa khí khởi động động cơ mùa trời lạnh, lúc động cơ nguội.

1.3.5. Tay phanh trước

Khi điều khiển tay phanh trước có tác dụng làm giảm tốc độ quay vòng của bánh xe trước hoặc làm dừng hẳn trong những trường hợp cần thiết, cả biệt có trường hợp như ở xe PEUGEOT, VESPA, SPACY tay phanh trước lại có tác dụng làm giảm tốc độ quay vòng của bánh xe sau. Tay phanh trước thường được bố trí ở tay lái phải.

1.3.6. Bàn đạp phanh sau

Bàn đạp phanh sau được bố trí ở vị trí để điều khiển bằng chân phải, có tác dụng làm giảm tốc độ quay vòng của bánh xe sau hoặc làm dừng hẳn trong những trường hợp cần thiết.

1.3.7. Công tắc đèn trước

Công tắc đèn trước có 3 vị trí: + HL(xa-gần): Đèn trước, đèn lái và đèn đồng



hồ sáng + P(sương mù): Đèn sương mù, đèn lái và đèn đồng hồ sáng + OFF(chấm tròn trắng): Tất cả các đèn (đèn sương mù, đèn trước, đèn lái và đèn đồng hồ) đều tắt.

1.3.8. Nút khởi động

Nút khởi động thường bố trí ở tay lái phải, dùng để khởi động động cơ bằng cách ấn nút khi không khởi động bằng cần khởi động đạp chân.

1.3.9. Cần khởi động

Cần khởi động thường bố trí ở vị trí phía dưới bên phải xe. dùng để khởi động động cơ bằng cách đạp chân khi không khởi động bằng nút khởi động trong trường hợp bình điện (ắc quy) bị yếu.

1.3.10. Công tắc đèn cốt/pha

Công tắc đèn cốt/pha dùng để điều khiển đèn trước sáng ở nấc chiếu xa hay chiếu gần nhằm tránh chói sáng bất hợp lý vào người và phương tiện đi ngược chiều. Nhấn công tắc đèn cốt pha vào “HI” để chọn đèn chiếu xa hoặc “LO” để chọn đèn chiếu gần.

1.3.11. Nút bấm còi

Nút bấm còi dùng để điều khiển còi phát ra âm thanh báo hiệu cho người và phương tiện tham gia giao thông biết có xe đang chuyển động tới bằng cách nhấn giữ nút.

1.3.12. Cần sang số

Cần sang số dùng thay đổi tỷ số truyền giữa động cơ và hệ thống truyền động lực ra bánh sau. Cần sang số thường bố trí ở bên trái xe và sang số bằng cách đạp chân với ly hợp tự động. Đối với một số loại xe không dùng ly hợp tự động nhà chế tạo bố trí "tay đóng mở ly hợp" ở bên trái tay lái. Có một số loại xe như VESPA được thay “cần sang số” bằng "tay sang số" bố trí ở bên trái tay lái, điều khiển sang số bằng cách bóp và xoay "tay sang số". Còn với một số loại xe như SPACY dùng ly hợp, số tự động nên trên xe không bố trí “tay đóng mở ly hợp” và "cần sang số"

1.3.13. Khoá xăng

Đối với loại xe có đồng hồ báo xăng khoá xăng có 2 trạng thái Trạng thái



đóng (OFF) xăng không thể chảy từ bình chứa xăng xuống bộ chế hoà khí. Khi không dùng xe, đóng khoá xăng lại để đảm bảo an toàn. Trạng thái mở (ON) xăng sẽ chảy từ bình chứa xăng xuống bộ chế hoà khí. Đối với loại xe không có đồng hồ báo xăng, khoá xăng ngoài 2 trạng thái trên còn có thêm trạng thái tận dụng (RES) nhằm mục đích khi dùng trạng thái mở (ON) hết xăng người lái xe đưa khoá xăng về trạng thái tận dụng để chạy tiếp tới nơi cấp xăng gần nhất.

1.3.14. Bảng đồng hồ (Táp lô)

Trên bảng đồng hồ ở giữa tay lái có bố trí nhiều loại đồng hồ chỉ thị:

- a) Đồng hồ tốc độ: Chỉ thị tốc độ thực tế xe chạy tính bằng Km/h
- b) Đèn báo rẽ trái, phải : Chỉ thị nhấp nháy khi báo rẽ theo từng hướng
- c) Đèn báo xa : Chỉ thị sáng khi đèn trước ở nấc chiếu xa
- d) Đèn báo số cao nhất : Đèn sáng khi hộp số đang ở số cao nhất
- e) Đèn báo số không: Đèn sáng khi hộp số đang ở số không
- g) Đồng hồ báo xăng: Báo mức xăng hiện có trong bình chứa xăng
- h) Chỉ dẫn tốc độ các tay số: Chỉ dẫn đúng tốc độ cho từng tay số
- k) Công tơ mét : Chỉ quãng đường đã vận hành tính bằng Km sai số 50m

1.3.15. Gương chiếu hậu

Gương chiếu hậu giúp cho người lái xe quan sát được phía sau nhằm đảm bảo an toàn khi vận hành. Gương chiếu hậu được bố trí hai bên tay lái, điều chỉnh một cách dễ dàng quanh cán gương nhưng không quá rung lắc, lỏng lẻo khi xe chuyển động. Diện tích cũng như bề mặt của gương phải giúp cho người lái xe dễ dàng quan sát xung quanh xe, phía sau xe rõ ràng, thuận tiện cho việc xử lý tình huống giao thông.

1.3.16. Các phụ kiện khác

Ngoài các bộ phận cơ bản nêu trên, xe mô tô 2 bánh còn được bố trí các phụ kiện như: Móc giữ mũ bảo hiểm, khoá yên, chân chống đứng, chân chống nghiêng, gác chân lái, gác chân sau, giá nâng dặt xe, giá bảo vệ đèn, giá đèn hàng.



CHƯƠNG II

KỸ THUẬT CƠ BẢN LÁI XE MÔ TÔ

2.1. LỰA CHỌN XE, TRANG PHỤC VÀ TƯ THẾ NGỒI LÁI XE MÔ TÔ HAI BÁNH

2.1.1. Lựa chọn xe mô tô hai bánh cho mình sử dụng

Xe mô tô hai bánh duy trì sự thăng bằng và ổn định khi xe chuyển động bằng chính hoạt động của cơ thể người lái xe, nếu ngừng chuyển động thì xe sẽ đổ. Chính vì đặc tính này nên cần phải được bổ sung bằng kỹ năng và sự nỗ lực của người lái xe.

Khi chọn xe mô tô hai bánh cho mình sử dụng, hãy chọn xe phù hợp với thể lực của chính mình bằng cách thử nghiệm các yếu tố sau:

1. Có đủ sức khỏe để nâng xe đó lên một cách dễ dàng, khi dựng chân chống giữa hay không?
2. Các ngón chân (mũi giày, dép) có chạm đất khi ngồi trên yên xe hay không?
3. Có đủ sức để dắt xe khi cần quay đầu xe, cần vòng gấp mà xe đang ở cả hai vị trí trong và ngoài vòng rẽ một cách linh hoạt, dễ dàng hay không?

2.1.2. Lựa chọn trang phục đúng cách

Trước khi lái xe mô tô hai bánh cần lựa chọn trang phục đúng cách, dễ cử động và thuận tiện cho việc lái xe, không cản trở hoạt động của cơ thể, đáp ứng các yêu cầu sau:

-Phải đội mũ bảo hiểm có cài quai đúng quy cách khi lái xe mô tô. Không nên cài quai quá chặt hoặc quá lỏng. Sau khi cài thứ nhất hai ngón tay xuống dưới cằm, nếu nhét được một hoặc hai ngón tay là vừa.

-Luôn mặc quần áo gọn gàng, nên mặc quần áo dài tay để tránh gió thổi vào người gây mỏi mệt và hạn chế say sật trong trường hợp va chạm, bị ngã.

-Khi trời mưa nên mặc áo mưa có tay. Không sử dụng loại áo mưa trùm lên tay lái có thể gây cản trở việc điều khiển xe và che khuất mắt đèn chiếu sáng.

-Nên đi giày khi đi xe mô tô, xe gắn máy. Không đi dép lê vì dễ bị trượt chân khi phanh hay vào số.

-Nên sử dụng găng tay da cỡ vừa tay khi lái xe để hoạt động được thoải mái,



chắc chắn.

2.1.3. Lựa chọn tư thế ngồi lái xe mô tô hai bánh

Tư thế ngồi lái xe liên quan đến việc lái xe an toàn, do đó cần ngồi đúng tư thế để đảm bảo điều khiển xe được thuận tiện và linh hoạt. Ngồi đúng tư thế còn tạo ra dáng vẻ đẹp và khoẻ khi lái xe. Tư thế ngồi lái xe phải thực hiện đúng 7 điểm cơ bản quan trọng sau :

2.1.3.1. Mắt

Khi lái xe, phải tập trung quan sát về phía trước. Nhìn thẳng về phía trước (hướng đi tới) bảo đảm tầm bao quát rộng và xa, dễ dàng phát hiện chướng ngại vật ở cả bên phải và bên trái. Việc quan sát gần hay xa phụ thuộc vào tốc độ xe đang chạy . Nếu xe chạy càng nhanh thì quan sát càng phải xa. Khi lái vòng, phải quan sát về hướng chuẩn bị đi tới để đề phòng những chướng ngại, tình huống bất ngờ.

2.1.3.2. Vai

Đỡ thả lỏng, thoải mái, hai vai thẳng hàng và vuông góc với đường tâm dọc của xe tránh mỗi vai khi lái xe lâu.

2.1.3.3. Khuỷu tay

Khuỷu tay để gập, thả lỏng, hơi khép vào phía trong để tránh xô người về phía trước khi phanh gấp và không bị mỗi khuỷu tay. Tuyệt đối không để thẳng, cứng khuỷu tay vì như vậy sẽ không thể điều khiển được tay lái khi có lực tác động vào bánh trước (chẹt lên hòn đá hoặc ổ gà) hay khi có chướng ngại vật đột ngột

2.1.3.4. Bàn tay

Luôn dùng cả hai bàn tay nắm không quá chặt nhưng chắc chắn tay lái, không đặt 1 hay 2 ngón tay lên tay phanh, tay côn vì khi sử dụng phanh, côn cần phải dùng cả bàn tay để bóp mới đủ lực. Không để mép ngoài bàn tay thò ra ngoài tay lái vì dễ bị chấn thương do va quệt vào tường hay xe khác. Cổ tay để thả lỏng tránh bị mỗi khi lái xe.

2.1.3.5. Hông

Xác định vị trí của hông tức là xác định vị trí ngồi trên xe. Có thể xác định vị trí của hông bằng cách như sau:



- Đứng thẳng người trên giá đỡ chân, buông tay xuống;
- Sau đó từ từ ngồi ngay ngắn xuống yên xe;
- Kiểm tra lại bằng cách: Đặt hai tay lên tay lái rồi lái hết về bên phải và lái hết về bên trái, nếu thấy thoải mái thì đó là vị trí đúng. Trường hợp khuỷu tay chống vào người thì phải ngồi lùi lại phía đằng sau. Trường hợp tay bị vớ quá phải ngồi tiến về phía trước.

Bằng cách này có thể đảm bảo khi ngồi không bị lênh, vẹo về bên phải hay bên trái hoặc gần quá, xa quá. Việc ngồi đúng vị trí sẽ tạo cảm giác thoải mái và thuận tiện khi điều khiển xe.

2.1.3.6. Đầu gối

Để hai đầu gối thẳng về phía trước và cho hai đùi khép nhẹ vào yên. Việc này làm cho người lái và xe tạo thành một khối thống nhất. Tuyệt đối không dang rộng đầu gối vì như vậy người ngồi sẽ không vững dễ bị lắc không giữ cho xe cân bằng được.

2.1.3.7. Bàn chân

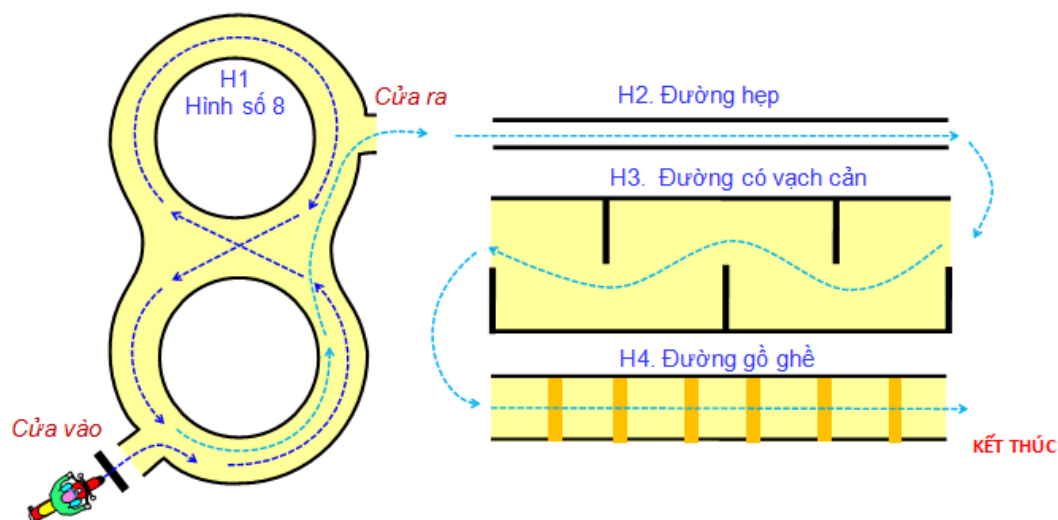
Đặt gan bàn chân lên giá đỡ chân, mũi chân thẳng về phía trước để thuận tiện cho việc sử dụng cần phanh và cần số. Chú ý luôn đặt mũi chân lên bàn đạp phanh để bảo đảm có thể sử dụng phanh bất cứ lúc nào.

2.2 KỸ THUẬT LÁI XE MÔ TÔ HAI BÁNH TRONG HÌNH SÁT HẠCH

Thực hành kỹ thuật lái xe mô tô hai bánh trong hình sát hạch nhằm củng cố, hoàn chỉnh và nâng cao kỹ năng điều khiển xe mô tô hai bánh; xử lý tốt các tình huống giao thông, bảo đảm lái xe mô tô hai bánh an toàn khi tham gia giao thông đường bộ.



2.2.1 Hình sát hạch thực hành kỹ năng lái xe mô tô hai bánh



Bao gồm 04 bài sau:

1. Tiến theo hình số 8 ;
2. Tiến theo đường vạch thẳng;
3. Tiến theo đường có vạch kẻ;
4. Tiến qua đường gồ ghề.

2.2.2 Phương pháp lái xe mô tô hai bánh tiến theo hình số 8

Khi lái xe mô tô hai bánh tiến theo đường tròn, vệt bánh xe phía sau sẽ lẹm vào bên trong vệt bánh xe trước, độ chênh lệch vệt bánh xe có thể đến 0,3 mét. Vì vậy khi tiến theo đường tròn (có chiều rộng 0,7 mét) đôi với hạng A1 cần tính tới sự chênh lệch vệt bánh xe.

Tại vị trí 1 (vạch xuất phát): Từ vạch xuất phát cách cửa vào hình số 8 là 3 mét, khởi động động cơ, vào số phù hợp (số 2 hoặc số 3), điều khiển xe tiến từ từ vào cửa hình số 8, duy trì cự ly bánh xe trước cách đường vào cửa phía bên trái “V1 và đường vòng tròn trong “O1 ” từ 0,15 ~ 0,25 mét. Sau khi bánh xe sau đã qua hết cửa vào hình số 8, chuyển hướng xe bám về bên phải, duy trì cự ly bánh xe trước cách đường bao hình số 8 từ 0,15 ~ 0,25 mét và lái xe đi theo hình số 8.

Tại vị trí 2: Cho xe tiến từ từ vào eo hình số 8, duy trì cự ly bánh xe trước cách đường vòng tròn trong “O2 ” từ 0,15 ~ 0,25 mét.



Tại vị trí 3: Khi bánh xe trước vừa ngang với đường nối tâm “O1, O2 ” chuyển hướng xe và duy trì cự ly bánh xe trước cách đường bao hình số 8 từ 0,15 ~ 0,25 mét rồi lái xe đi theo hình số 8.

Tại vị trí 4: Cho xe tiến từ từ vào eo hình số 8, duy trì cự ly bánh xe trước cách đường vòng tròn trong “O2 ” từ 0,15 ~ 0,25 mét.

Tại vị trí 5: Khi bánh xe trước vừa ngang với đường nối tâm “O1, O2 ” chuyển hướng xe và duy trì cự ly bánh xe trước cách đường bao hình số 8 từ 0,15 ~ 0,25 mét rồi lái xe đi theo hình số 8 (đoạn từ cửa vào “V1 ” đến cửa ra “R1” được coi như đi theo hình số 3).

Tại vị trí 6 (cửa ra hình số 8): Chuyển hướng xe về bên phải, duy trì cự ly bánh xe trước cách đường vòng tròn trong “O2 ” và đường cửa ra phía bên trái “R1 ” từ 0,15 ~ 0,25 mét rồi điều khiển xe ra khỏi hình số 8.

2.2.3 Phương pháp lái xe mô tô hai bánh tiến theo đường vạch thẳng

Tại vị trí 7: Điều khiển xe đi theo trục tâm đường vạch thẳng, giữ tư thế ngồi cho đúng, lái xe chạy với tốc độ đều hết “Đường vạch thẳng”.

2.2.4 Phương pháp lái xe mô tô hai bánh tiến theo đường vạch cản

Tại vị trí 8: Khi tiến qua hết đường vạch thẳng, điều khiển xe vòng phải quay đầu lại với bán kính quay vòng không nhỏ hơn bán kính vòng tròn trong của hình số 8. Khi quay đầu xe xong, điều khiển xe vòng theo khe hở giữa 5 vạch cản, duy trì cự ly bánh xe trước cách đầu vạch cản từ 0,15 ~ 0,25 mét và lần lượt vòng tránh từng vạch cản theo đường lượn với độ uốn nhỏ nhất.

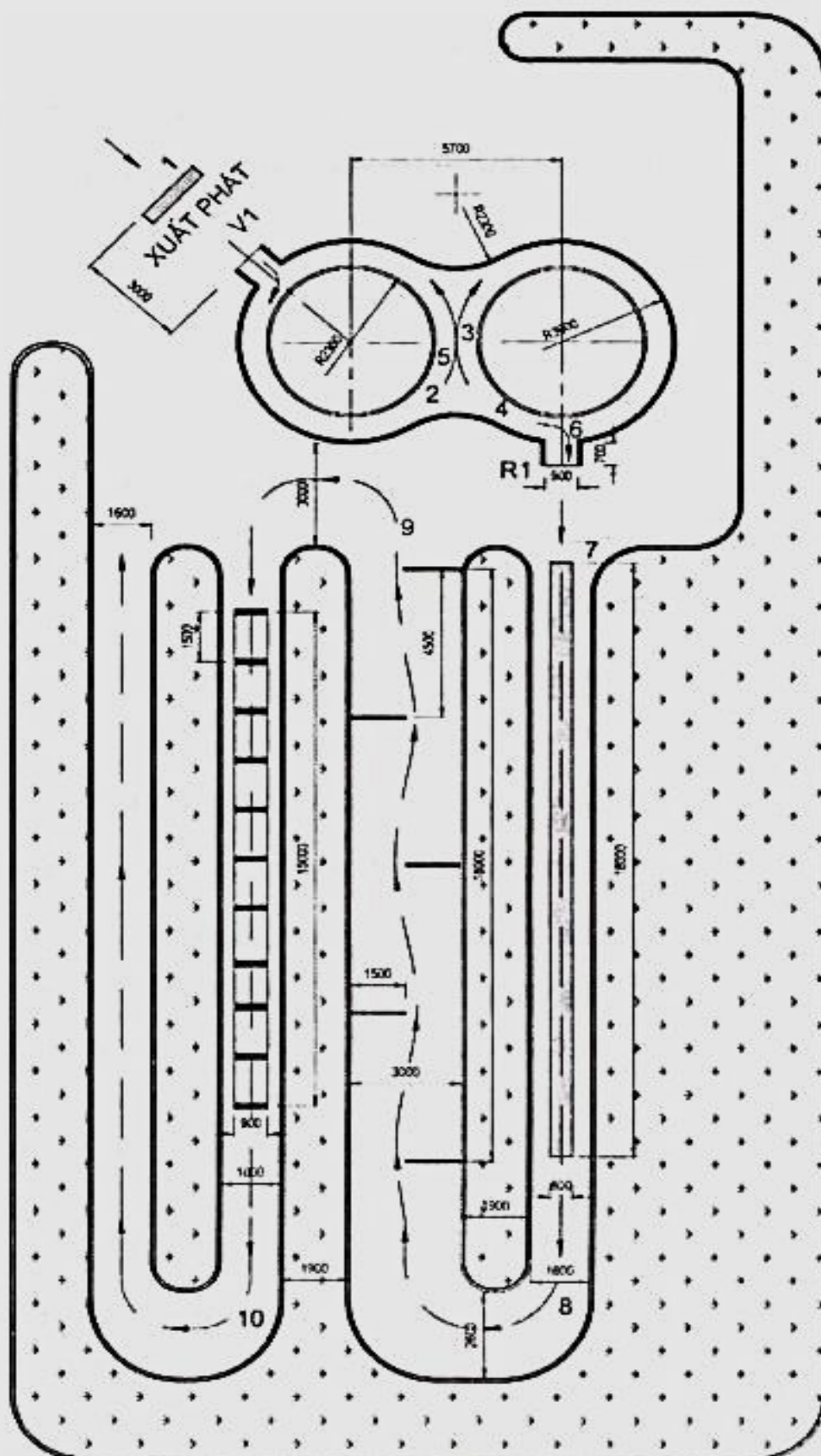
2.2.4 Phương pháp lái xe mô tô hai bánh tiến qua đường gò ghề

Tại vị trí 9: Khi đã ra khỏi vạch cản cuối cùng, điều khiển xe vòng trái quay đầu lại với bán kính quay vòng không nhỏ hơn bán kính vòng tròn trong của hình số 8. Khi quay đầu xe xong, điều khiển xe tiến theo đường trục tâm của đường gò ghề với tốc độ đều và tư thế như tiến theo đường vạch thẳng cho tới khi tiến qua hết đường gò ghề.

Tại vị trí 10: Điều khiển xe tiến đến vị trí số 10 là hoàn thành 04 bài sát hạch, tiếp tục điều khiển xe tiến đến và dừng lại tại vị trí quy định kết thúc bài sát hạch.



HÌNH SÁT HẠCH THỰC HÀNH KỸ NĂNG LÁI XE MÔ TÔ HAI BÁNH HẠNG A1





2.3- KỸ THUẬT LÁI XE MÔ TÔ HAI BÁNH CƠ BẢN KHI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

2.3.1 Quan sát

-Đối với mắt người, góc để quan sát mọi vật một cách rõ ràng là 15 độ về bên trái và bên phải. Những vật nằm trong góc 30 độ này có thể phân biệt được rõ ràng và chính xác về kích thước, màu sắc cùng tốc độ chuyển động của vật thể. Phạm vi nhìn không rõ (mờ, không chính xác) nằm trong khoảng ngoài 200 độ, trong phạm vi này con người không thể phân biệt được chi tiết của vật thể, độ nhạy cảm đối với những vật xuất hiện đột ngột, vật chuyển động khi rõ khi mờ.

- Tuy nhiên, khi xe chuyển động thì khả năng quan sát của mắt sẽ hạn chế hơn. Khi lái xe chạy nhanh, mọi vật ở gần sẽ trở nên không rõ, trong khi đó những vật ở xa có thể quan sát được rõ hơn.

-Do đó, khi lái xe tùy thuộc vào tốc độ xe chạy mà chọn khoảng cách nhìn phù hợp để mở rộng tầm quan sát.

2.3.2. Vào đường vòng, rẽ

Kỹ năng vào đường vòng, rẽ đòi hỏi nắm vững tất cả các yếu tố về điều khiển xe như phanh, tăng và giảm ga, giữ thăng bằng.

Sử dụng ga:

Khi tăng ga thì tăng từ từ (việc tăng nhanh hay chậm tùy thuộc vào tình trạng động cơ của từng xe).

Khi giảm ga thì giảm thật nhanh cho đến khi về hết ga.

Khi giảm ga, giảm tốc độ sẽ làm cho xe có chiều hướng đổ nghiêng và khi tăng ga, tăng tốc độ thì xe có chiều hướng đứng thẳng lên. Do đó luôn luôn giảm ga khi bắt đầu vào đường vòng và tăng ga khi bắt đầu hết đường vòng. Điều khiển xe như vậy sẽ tạo thuận lợi khi vào những đường vòng nhỏ hẹp đồng thời dễ dàng giữ cho xe thăng bằng. Để vào đường vòng tốt hơn cần duy trì đúng tư thế ngồi khi lái xe, đặc biệt cần cho hai đùi khép nhẹ vào yên.

Chú ý là kỹ năng điều khiển xe vào đường vòng, rẽ khi đi hai người có đặc tính khác biệt đặc biệt so với khi đi một người như:

- Khi xe vào đường vòng, rẽ do tự nhiên hoặc chủ ý người ngồi sau chuyển



động ngược lại hoặc bất thường với chiều chuyển động của bản thân người lái gây cho lái xe khó khăn, nguy hiểm;

- Do trọng lượng tăng lên nên việc điều khiển xe để xuất phát, vào đường vòng, rẽ, dừng xe sẽ chậm chạp hơn, giữ thăng bằng xe khó hơn;

- Do đó yêu cầu người ngồi sau không được ngồi tách rời ra khỏi người lái xe, mà nên ngồi ôm chặt lấy ngực của người lái xe và đầu gối khép chặt vào hông của người lái xe để có cùng chuyển động với sự chuyển động của người lái xe.

2.3.3. Kỹ thuật phanh

Việc sử dụng phanh thành thạo và có hiệu quả là kỹ năng quan trọng để đảm bảo lái xe an toàn

2.3.3.1. Kỹ năng phanh:

- Khi phanh, trọng lượng xe dồn về phía trước làm tăng tải trọng lên bánh xe trước, điều này có nghĩa là khi phanh lực ma sát của bánh trước lớn hơn bánh sau. Việc sử dụng riêng phanh trước sẽ tạo ra lực ma sát lớn, tuy nhiên rất nguy hiểm, đặc biệt khi phanh chết bánh xe trước có thể làm văng xe, bị đổ xe. Còn chỉ sử dụng phanh sau thì lực ma sát vều hơn do đó xe sẽ trượt đi dài hơn khi phanh. Về cự ly dừng thì khi sử dụng kết hợp cả 2 phanh cùng một lúc là ngắn nhất so với sử dụng độc lập phanh trước hoặc phanh sau. Do vậy phải sử dụng cả 2 phanh sau và phanh trước cùng một lúc để đạt được hiệu quả phanh cao nhất cho dù ở bất cứ loại đường nào.

- Chỉ phanh khi xe đang đi thẳng và xe không nghiêng, không nên phanh khi xe đang vòng, rẽ, không nên phanh chết bánh xe vì xe có thể bị văng đi mà người lái không thể điều khiển được.

- Cần lưu ý kỹ năng phanh xe khi đi hai người có đặc tính khác biệt đặc biệt so với khi đi một người như:

- + Do có thêm người ngồi phía sau nên sự thay đổi tư thế ngồi của người ngồi sau gây khó khăn cho người điều khiển xe, khi xuất phát phải báo cho người ngồi sau biết để có tâm lý sẵn sàng; Tốt nhất yêu cầu tay và đầu gối người ngồi sau nên giữ chặt lấy người ngồi trước để tạo thành một khối thống nhất.

- + Khi phanh, người lái xe sẽ phải chịu trọng lực của người ngồi sau dồn về



phía trước, nên phải phanh nhẹ hơn và cho phép cự ly dừng lớn hơn chứ không thể phanh mạnh để rút ngắn cự ly dừng được (có khoảng trống dự phòng để phanh khi đi hai người).

+ Do có thêm trọng lượng của người ngồi sau lên bánh sau nên có thể phanh phanh sau mạnh hơn so với khi chỉ đi một người để rút ngắn cự ly dừng.

2.3.3.2. Trình tự phanh:

- Về hết ga;
- Dừng đồng thời cả phanh sau và phanh trước cùng một lúc;
- Đầu tiên phanh nhẹ sau đó tăng dần lực phanh;
- Tiếp tục phanh cho đến khi xe dừng hẳn nếu cần thiết;
- Bóp côn khi xe sắp dừng hẳn (nếu có tay côn);
- Chống chân trái xuống đất trong khi chân phải tiếp tục phanh.

2.3.4. Giữ thẳng bằng xe

Tăng hay giảm ga đúng cách sẽ giúp cho việc duy trì cân bằng khi lái xe

- Giữ thẳng bằng xe khi đi chậm: Cân bằng của xe sẽ không ổn định khi giảm tốc độ hay đi chậm. Tuy nhiên vẫn có thể giữ được thẳng bằng tốt bằng các biện pháp sau đây:

- + Luôn ngồi đúng tư thế lái xe;
- + Đi xe ở số thấp: Trong trường hợp xe đi trên đường trơn trượt (trường hợp trời mưa hay trên đường có cát, sỏi) dễ bị đổ xe thì có thể bằng cách về số thấp để giảm tốc độ nhằm tránh bị đổ, ngã. Trước khi về số thấp nhất cần về dần tuân tự qua các số thấp dần tránh đột ngột có thể làm mất thẳng bằng khi lái xe và làm hư hỏng động cơ.
- + Có thể giữ cho xe thẳng bằng bằng cách đánh tay lái hay di chuyển một phần cơ thể sang bên phải hay bên trái;
- + Sử dụng tay ga: bằng cách tăng chút ga sẽ luôn làm cho xe có xu hướng đứng thẳng lên, do đó có thể giữ thẳng bằng khi xe đi chậm. Giữ thẳng bằng xe khi đi trên đường gồ ghề: Khi đi trên đường gồ ghề, đường xóc, nếu người lái ngồi trên yên xe để đi như bình thường thì xe nảy lên do đường xóc có thể làm cho người lái chóng mặt mệt mỏi và rất khó điều khiển xe. Do đó, trong trường hợp này,



tư thế người lái sơ cần thay đổi như sau:

- + Đứng thẳng trên giá gác chân lái,
- + Đầu gối và hai khuỷu tay để hơn gấp lại. Khi đi trên đường xóc, xe bị nảy lên ta dùng đầu gối và khuỷu tay như một chiếc lò xo gấp vào, nhả ra để cho thân người không bị nảy lên theo xe

- Cách điều khiển

- + Đi chậm để không nảy quá mạnh. Trường hợp đi quá nhanh có thể làm cho xe nảy lên quá mạnh và thậm chí có thể làm bánh xe bay lên, không còn tiếp xúc với mặt đất nữa, khi đó rất khó điều khiển xe,

- + Để đảm bảo cho xe không chạy quá nhanh, nên tăng ga khi phải vượt qua chướng ngại vật và giảm ga khi xe đã vượt qua chướng ngại vật.