Test-4-X

www.test-4-x.com/cdl

Canada • BC Class 1 (CDL)

British Columbia

Study Guide

KNOWLEDGE POINTS	CHAPTERS	EDITION
768	140	2026-10-18

© 2026 Test4X. All rights reserved.
For personal study use. Not for resale or redistribution.

Questions or corrections: support@test-4-x.com

Disclaimer

This study guide is compiled from official government handbooks and other publicly available sources, for educational purposes only. It is intended to help you study and prepare; it does not constitute legal or professional advice.

Rules and regulations change. Always refer to the official handbook published by your licensing authority for the most current and authoritative information. The publisher assumes no liability for any decision made on the basis of this material.

This publication is independent. It is not affiliated with, endorsed by, or sponsored by any licensing or examining authority. All trademarks are the property of their respective owners.

Edition 2026-10-18 • 768 knowledge points • 140 chapters

Spotted an error, or have a question about this guide?
support@test-4-x.com

Contents

01	Chapter 1 — Getting Your Driver's Licence: Licensing Process	1
02	Chapter 3 — Fire Prevention and Firefighting	2
03	Chapter 5 — Coupling Pintle Hitch Units	4
04	Chapter 5 — Skills for Driving Trucks and Trailers: Dangerous Goods	6
05	Chapter 7 — Hours of Service Requirements	8
06	Components of a Dual Air Brake System	16
07	Chapter 1 — Getting Your Driver's Licence	18
08	Chapter 2 — Heavy Vehicle Braking (continued)	23
09	Chapter 3 — Fire Safety and Firefighting	25
10	Coupling and Uncoupling Pintle Hitch Units	27
11	Dangerous Goods	30
12	Chapter 8 — Air Brakes: Components of a Dual Air Brake System	32
13	Chapter 9 — Air Brake Adjustment: Misconceptions and Review	34
14	Chapter 10 — Class 3 Pre-Trip Inspection	35
15	Chapter 12 — Industrial Roads	37
16	Examiners' Tips for Passing the Road Tests	41
17	What to take to the driver licensing office	43
18	Introduction / Using this guide	46
19	Shifting Skills	48
20	Chapter 3 — Basic Driving Skills: Shifting Gears	50
21	Chapter 8 — Air Brakes: Foundation Brake Types	52
22	Introduction	54
23	Chapter 1: Getting your driver's licence	55
24	Chapter 1 — Road Testing	62
25	Chapter 2 — Heavy Vehicle Braking	64
26	Chapter 5 — Loading and Weight Distribution	71

Contents (cont.)

27	Chapter 5 — Vehicle and Load Dimensions	73
28	Chapter 8 — Air Brakes	75
29	Dual System Failure and Parking Brakes	82
30	Chapter 1: Getting Your Driver's Licence — Licence Classes	85
31	Chapter 1: Getting your driver's licence — Licence classes	87
32	Chapter 3 — Basic Driving Skills	89
33	Loading — Arranging and Distributing Loads	101
34	Vehicle and Load Dimensions	103
35	Chapter 8 — Air Brakes: Dual System Failure	105
36	Chapter 8 — Other Air Brake System Components	106
37	Chapter 10 — Vehicle and Air Brake Pre-Trip Inspections: Responsibility	110
38	Chapter 10 — Bus Pre-Trip Inspection (Class 2 or Class 4 Unrestricted)	111
39	Passing and Being Passed	114
40	Chapter 4 — Fuel-Efficient Driving	115
41	Study + Practice = Success (Re-test waiting periods)	120
42	Chapter 3 — Passing and Being Passed	121
43	Chapter 13 — For More Information	122
44	Identification (ID) Requirements	124
45	Chapter 1 — Road Test Vehicles	125
46	Parking	127
47	Chapter 5 — Skills for Driving Trucks and Trailers	128
48	Chapter 5 — Securing Cargo (North American Standard / Division 35 MVAR)	135
49	Chapter 5 — Oversize and Overload Permits	138
50	Tractor-Trailer Air Brake Systems	141
51	Chapter 2: Heavy vehicle braking	146
52	Chapter 3 — Parking	148

Contents (cont.)

53 Securing Cargo — General Requirements 149

54 Oversize and Overload Permits 150

55 Chapter 8 — Air Brakes: Parking Brakes 153

56 Chapter 9 — Air Brake Adjustment: The Importance and Law 156

57 Chapter 10 — Written Report Requirements 157

58 Index of Key Vehicle Operation Topics 158

59 Chapter 1: Getting Your Driver's Licence — Medical and Vision 160

60 Chapter 1: Getting your driver's licence — Medical and vision 161

61 Chapter 10 — Passenger Vehicle Pre-Trip Inspection (Class 4 Restricted) 162

62 Statement of Limitation 163

63 Chapter 1 — Air Brake Courses and Endorsements 164

64 Crossings and Intersections 165

65 Chapter 5 — Reporting to Weigh Scales 166

66 Chapter 1: Getting Your Driver's Licence — Air Brake Endorsement 167

67 Chapter 3: Basic driving skills 168

68 Chapter 1: Getting your driver's licence — Air brake endorsement 172

69 Chapter 3 — Crossings and Intersections 173

70 General Requirements for Tiedowns 174

71 Reporting to Weigh Scales 177

72 Chapter 8 — Air Brakes: Tractor-Trailer Air Brake Systems 178

73 Chapter 9 — S-Cam Brakes and Pushrod Travel 182

74 Chapter 10 — Conducting a Pre-Trip Inspection: Preparation 183

75 Chapter 10 — Pre-Hill, En Route and Post-Trip Inspections 184

76 Chapter 5 — Front-End Structures 186

77 Hours of Service 187

78 Other Types of Foundation Brakes 188

Contents (cont.)

79	Railway Crossings	189
80	Chapter 5 — Load Projections	191
81	Chapter 1: Getting your driver's licence — Applying for a commercial licence	192
82	Chapter 3 — Railway Crossings	194
83	Skills for Driving Buses, Taxis, Limousines and Ride-Hailing Vehicles	196
84	Chapter 9 — Measuring Brake Adjustment Methods	202
85	Chapter 10 — Class 1 Tractor-Trailer Pre-Trip Inspection	203
86	Chapter 11 — Signs	206
87	Cargo Securement	209
88	Chapter 1 — Keeping and Changing Your Licence	210
89	Chapter 6 — Skills for Driving Buses, Taxis, Limousines and Ride-Hailing Vehicles: Definitions	211
90	Chapter 1: Getting Your Driver's Licence — Commercial Licence Application	212
91	Front-End Structures	215
92	Chapter 4: Fuel-efficient driving	216
93	Chapter 8 — Air Brakes: Other Types of Foundation Brakes	217
94	Chapter 6 — Passenger Safety and Manoeuvring	218
95	Chapter 5: Skills for driving trucks and trailers	220
96	Chapter 1: Getting your driver's licence — MELT	224
97	Chapter 3 — Acts of Nature	225
98	Operating a School Bus	227
99	Chapter 9 — Manual Slack Adjuster Adjustment	229
100	Chapter 10 — Class 3 Single Unit Truck Pre-Trip Inspection	230
101	Chapter 11 — Signals	231
102	Air Brake Systems	232
103	Chapter 2 — Heavy Vehicle Braking: Starting and Stopping	234
104	Acts of Nature	235

Contents (cont.)

105 Chapter 5 — Specific Cargo Types 236

106 Load Projections 239

107 Chapter 2 — Stopping Distance and Following Distance 240

108 Vehicle Safety 242

109 Chapter 5 — Transporting Dangerous Goods 245

110 Chapter 6 — Operating a Passenger Vehicle 246

111 Chapter 3 — Vehicle Safety: Tires and Wheels 249

112 Chapter 9 — Automatic Slack Adjusters 251

113 Chapter 11 — Road Markings 253

114 Pre-Trip and Trip Inspections 254

115 Chapter 6: Skills for driving buses, taxis, limousines and ride-hailing vehicles 255

116 Chapter 1: Getting your driver's licence — Heavy trailer endorsement 257

117 Specific Cargo Types 258

118 Operating Emergency Vehicles 261

119 Chapter 2 — Brake Heat and Retarders 262

120 Chapter 6 — Vehicle Requirements and Emergency Equipment 263

121 Chapter 7: Hours of service requirements 265

122 Chapter 3 — Braking Systems and Warning Devices 268

123 Difficult and Special Loads 269

124 Towing and Combination Vehicles 270

125 Personal Safety 271

126 Chapter 9 — Air Brake Adjustment Misconceptions 274

127 Chapter 6 — Operating a School Bus 275

128 Chapter 8: Air brakes 277

129 Chapter 3 — Personal Safety 282

130 Chapter 2 — Braking Techniques and Conditions 284

Contents (cont.)

131 Passenger Vehicle Operation 285

132 Chapter 2 — Downgrades and Hills 286

133 Chapter 3 — Impairment and Fatigue 288

134 Chapter 6 — Operating Emergency Vehicles 290

135 Signs, Signals and Road Markings 291

136 Chapter 2 — Combination Unit Braking and ABS 292

137 Chapter 3 — Fire Prevention 293

138 Dangerous Goods and Emergencies 294

139 Personal Safety and Conditions 295

140 Medical Fitness and Licensing 296

CHAPTER 1

Chapter 1 — Getting Your Driver's Licence: Licensing Process

1.1 Yêu cầu về Bài kiểm tra Kiến thức

Bạn phải làm bài kiểm tra kiến thức mỗi khi nộp đơn xin giấy phép lái xe mới. Tất cả các bài kiểm tra chỉ được thực hiện bằng tiếng Anh, phải hoàn thành mà không có hỗ trợ, và là trắc nghiệm. Một bài kiểm tra là bài kiểm tra biển báo giao thông. Câu trả lời cho tất cả các câu hỏi trong bài kiểm tra kiến thức có trong tài liệu hướng dẫn học tập.

- ✓ Tất cả các bài kiểm tra kiến thức chỉ được thực hiện bằng tiếng Anh và phải hoàn thành mà không có hỗ trợ
- ✓ Các bài kiểm tra kiến thức đều là trắc nghiệm
- ✓ Bài kiểm tra biển báo giao thông là một trong những bài kiểm tra kiến thức bắt buộc

1.2 Yêu cầu khám sức khỏe cho giấy phép lái xe thương mại

Sau khi vượt qua các bài kiểm tra cấp giấy phép, bạn sẽ nhận được mẫu Báo cáo Khám sức khỏe Tài xế. Hãy mang mẫu này đến một bác sĩ được cấp phép tại B.C. và hiểu rõ tiền sử bệnh của bạn. Bác sĩ điền và gửi mẫu đến RoadSafetyBC, cơ quan xác định việc bạn có đủ điều kiện lái xe thương mại hay không. Giấy phép có ảnh của bạn sẽ được gửi qua thư sau khi tình trạng sức khỏe đủ điều kiện được xác nhận.

- ✓ Mẫu khám sức khỏe phải được hoàn thành bởi bác sĩ được cấp phép tại B.C. và quen thuộc với tiền sử bệnh của bạn
- ✓ RoadSafetyBC xác định liệu bạn có đủ điều kiện lái xe thương mại hay không
- ✓ Phí bác sĩ cho mẫu khám sức khỏe định kỳ không được MSP, ICBC hoặc RoadSafetyBC chi trả

CHAPTER 2

Chapter 3 — Fire Prevention and Firefighting

2.1 Các phương tiện bắt buộc phải mang bình chữa cháy

Một số phương tiện thương mại bắt buộc phải mang thiết bị chữa cháy theo luật định.

- ✓ Phải mang một bình chữa cháy trên các phương tiện chở khách hạn chế có sức chứa ghế được cấp phép trên 10, tất cả phương tiện chở khách công cộng và tất cả xe buýt trường học
- ✓ Bình chữa cháy trên xe buýt trường học phải đáp ứng Tiêu chuẩn D250 của Hiệp hội Tiêu chuẩn Canada (CSA)
- ✓ Phương tiện vận chuyển chất nổ phải mang hai bình chữa cháy

2.2 Các biện pháp phòng chống cháy cho xe thương mại

Các đám cháy có thể bắt đầu từ hút thuốc, nhiệt độ lốp xe và phanh kéo. Người lái xe phải thực hiện các biện pháp chủ động để ngăn ngừa cháy xe.

- ✓ Không hút thuốc trong nhà để xe hoặc gần các khu vực đổ xăng, và không bao giờ ném đầu thuốc lá ra khỏi cửa sổ cabin vì chúng có thể thổi ngược vào bạt hoặc hàng hóa
- ✓ Kiểm tra áp suất lốp thường xuyên — các lốp mềm tạo ra nhiệt và có thể gây cháy; nếu một lốp bị mềm hoặc xẹp, hãy đảm bảo nó lạnh trước khi di chuyển lại
- ✓ Đảm bảo tất cả các phanh bao gồm phanh đỗ xe được giải phóng hoàn toàn khi di chuyển, vì phanh kéo tạo ra nhiệt có thể làm bốc cháy mỡ ở các trục
- ✓ Một sĩ quan an ninh có thể yêu cầu xe của bạn ngừng hoạt động cho đến khi sửa chữa rò rỉ nhiên liệu

2.3 Quy trình chữa cháy và an toàn

Chữa cháy đòi hỏi phải suy nghĩ nhanh và hành động nhanh. Hãy kiểm tra thiết bị chữa cháy hằng ngày và biết cách sử dụng.

- ✓ Đừng liều mạng — cháy nhiên liệu có thể lan nhanh hoặc phát nổ; hãy bảo người chứng kiến đầu tiên gọi sở cứu hỏa
- ✓ Nếu có cháy trên xe tổ hợp, chỉ ngắt đầu kéo khỏi rơ moóc nếu việc đó không khiến bạn gặp nguy hiểm
- ✓ Dập lửa với gió thổi sau lưng để giảm nguy cơ bị ngạt thở
- ✓ Nếu đám cháy bắt đầu dưới nắp ca-pô, hướng bình chữa cháy từ bên dưới hoặc qua bộ tản nhiệt — không mở nắp ca-pô
- ✓ Không dùng nước để dập cháy xăng hoặc dầu — nước làm lửa lan rộng; hãy dùng bình chữa cháy phù hợp, cát hoặc đất

2.4 Các loại bình chữa cháy

Có hai loại chính: bình chữa cháy hóa chất khô đa dụng và bình chữa cháy carbon dioxide (CO2).

- ✓ Bình chữa cháy hóa chất khô có nhãn BC dập tắt các đám cháy do mỡ, dầu, xăng và điện; loại có nhãn ABC cũng dập tắt các đám cháy Loại A như giấy và vải.
- ✓ Bình chữa cháy CO2 cực kỳ hiệu quả nhưng tuyệt đối không được dùng trong không gian kín vì bạn có thể tự làm ngạt bản thân hoặc làm phồng rộp da.
- ✓ Giữ lại một ít chất chữa cháy dự phòng trong trường hợp đám cháy bùng phát trở lại.

CHAPTER 3

Chapter 5 — Coupling Pintle Hitch Units

3.1 Kiểm tra trước khi ghép nối khớp móc pintle

Trước khi ghép nối xe tải và rơ-moóc bằng khớp móc pintle, hãy kéo phanh đỗ xe tải, ra khỏi cabin và kiểm tra các bộ phận chính. Kiểm tra móc pintle và chốt khóa xem có nứt và mòn không, xác nhận phanh lò xo đã hoạt động (nếu có), chèn bánh rơ-moóc, cố định hàng hóa, và kiểm tra mắt móc pintle xem có nứt hoặc mòn quá mức không.

- ✓ Kéo phanh đỗ xe tải và ra khỏi cabin trước khi kiểm tra khớp móc pintle
- ✓ Kiểm tra móc pintle và chốt khóa xem có nứt và mòn không, và kiểm tra mắt móc pintle xem có nứt hoặc mòn quá mức không
- ✓ Chèn bánh rơ-moóc và đảm bảo phanh lò xo đã hoạt động trước khi ghép nối

3.2 Căn thẳng xe tải với rơ-moóc để ghép nối

Đặt xe tải thẳng hàng trực tiếp với rơ-moóc, không nghiêng góc. Dùng gương chiếu hậu bên ngoài để kiểm tra căn thẳng — nếu đã thẳng hàng, bạn sẽ thấy phần bằng nhau của mỗi bên rơ-moóc trong mỗi gương. Lùi xe chậm bằng đèn báo nguy hiểm bốn hướng và còi, dừng lại ngay trước khi móc pintle chạm vào mắt pintle. Đặt một khối gỗ hoặc vật đánh dấu bên cạnh lốp xe tải nhìn thấy trong gương để đo độ chính xác.

- ✓ Bật đèn báo nguy hiểm bốn hướng và bấm còi trước khi lùi xe
- ✓ Khi đã thẳng hàng, bạn sẽ thấy phần bằng nhau của mỗi bên rơ-moóc trong mỗi gương
- ✓ Lùi chậm và dừng lại ngay trước khi móc pintle chạm vào mắt pintle của rơ-moóc

3.3 Kéo phanh rơ moóc trước khi ghép nối

Kéo phanh rơ moóc trước khi ghép nối. Đối với rơ moóc có phanh lò xo, hãy bảo đảm chúng đã được kéo. Đối với rơ moóc không có phanh lò xo, nối các đường khí nén, nạp khí cho hệ thống khí nén của rơ moóc, sau đó kéo phanh rơ moóc trước khi kết nối.

- ✓ Kéo phanh rơ moóc trước khi ghép nối vào rơ moóc
- ✓ Đối với rơ moóc không có phanh lò xo, nối các đường khí nén và nạp khí cho hệ thống trước khi kéo phanh

3.4 Hoàn tất kết nối khớp pintle

Kéo phanh đỗ xe tải, bật đèn, ra khỏi cabin. Hạ mắt pintle xuống móc pintle và đóng chốt an toàn. Gắn cáp và/hoặc xích an toàn, nâng chân đỡ drawbar, kết nối đường khí, cáp điện và đường thủy lực, rồi tháo chèn bánh xe. Kiểm tra mắt đã được cố định, chốt đã khóa, cáp đúng vị trí, chân đỡ đã thu lại và tất cả đường dây được kết nối chắc chắn.

- ✓ Đóng chốt an toàn của móc pintle và gắn cáp/xích an toàn giữa xe tải và rơ-moóc
- ✓ Điều chỉnh chiều cao drawbar để mắt pintle cao hơn móc pintle một chút trước khi kết nối
- ✓ Kiểm tra đèn rơ-moóc (đèn hậu, đèn phanh, đèn biển số, đèn clearance) để xác nhận kết nối điện an toàn

3.5 Kiểm tra trước khi khởi hành và kiểm tra chuyến đi

Trước khi khởi hành, nạp áp lực cho hệ thống phanh rơ-moóc, nâng hệ thống treo khí của rơ-moóc nếu đã hạ xuống, tạo áp suất cho ram nếu có trang bị, và kiểm tra rò rỉ khí. Xác nhận xe tải và rơ-moóc thẳng hàng và mặt đất bằng phẳng. Nhả phanh, khởi hành chậm, và mở van tay rơ-moóc ở tốc độ thấp để kiểm tra hoạt động của phanh service và độ chắc chắn của kết nối. Cần có báo cáo kiểm tra chuyến đi cho mỗi rơ-moóc mới được lấy mỗi ngày.

- ✓ Kiểm tra rò rỉ khí trong hệ thống phanh khí trước khi khởi hành
- ✓ Ở tốc độ thấp, mở van tay rơ-moóc để kiểm tra phanh service và độ chắc chắn của kết nối
- ✓ Cần có báo cáo kiểm tra chuyến đi cho mỗi rơ-moóc mới được lấy mỗi ngày
- ✓ Có dấu hiệu đường khí bị nối chéo nếu phanh rơ-moóc không nhả khi nạp hệ thống

3.6 Ngắt kết nối các bộ khớp pintle

Đặt xe tải thẳng hàng với rơ-moóc. Gài phanh xe tải và rơ-moóc, xả áp suất ram, ra khỏi cabin và chèn bánh rơ-moóc. Ngắt các đường khí/điện/thủy lực, cáp/xích an toàn và chốt an toàn, nhả chốt khớp pintle, hạ chân chống của thanh kéo, và nâng thanh kéo để mắt pintle thoát khỏi móc. Đảm bảo rơ-moóc thăng bằng và được chống đỡ, sau đó từ từ kéo xe đi cho đến khi tách hẳn.

- ✓ Gài phanh xe tải và rơ-moóc và chèn bánh rơ-moóc trước khi ngắt kết nối
- ✓ Gắn các đường khí đã ngắt vào đầu nối cụt (giả) để ngăn bụi bẩn và mài cọ
- ✓ Đảm bảo rơ-moóc thăng bằng và chống đỡ thanh kéo sau khi ngắt kết nối nếu cần
- ✓ Xác nhận qua gương rằng khớp pintle đã được ngắt kết nối trước khi kéo đi

CHAPTER 4

Chapter 5 — Skills for Driving Trucks and Trailers: Dangerous Goods

4.1 Chín loại hàng hóa nguy hiểm

Hàng hóa nguy hiểm được chia thành chín loại: chất nổ (Loại 1), khí (Loại 2 bao gồm khí dễ cháy, khí nén và khí độc), chất lỏng dễ cháy (Loại 3), chất rắn dễ cháy (Loại 4 bao gồm tự bốc cháy và nguy hiểm khi bị ướt), chất oxy hóa và peroxide hữu cơ (Loại 5), chất độc và chất lây nhiễm (Loại 6), vật liệu phóng xạ (Loại 7), chất ăn mòn (Loại 8), và các sản phẩm hoặc chất hỗn hợp khác (Loại 9). Biển báo nguy hiểm xuất hiện ở cả hai bên và cả hai đầu của xe tải vận chuyển.

- ✓ Có chín loại hàng hóa nguy hiểm
- ✓ Biển báo nguy hiểm phải xuất hiện ở cả hai bên và cả hai đầu của xe tải vận chuyển
- ✓ Loại 4.3 chỉ định hàng hóa nguy hiểm khi bị ướt; Loại 4.2 chỉ định tự bốc cháy

4.2 Đào tạo và Chứng nhận đối với Hàng hóa Nguy hiểm

Nếu bạn làm việc với hàng hóa nguy hiểm, người sử dụng lao động hiện tại của bạn phải chứng nhận rằng bạn đã được đào tạo phù hợp. Bạn phải luôn mang theo giấy chứng nhận đào tạo của mình khi vận chuyển hàng hóa nguy hiểm.

- ✓ Người sử dụng lao động hiện tại của bạn phải chứng nhận rằng bạn đã được đào tạo phù hợp
- ✓ Luôn mang theo giấy chứng nhận đào tạo khi vận chuyển hàng hóa nguy hiểm

4.3 Báo cáo sự cố hàng nguy hiểm

Báo cáo ngay lập tức mọi sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm như tràn, rò rỉ, cháy, nổ hoặc thùng chứa bị hư hỏng cho cơ quan cảnh sát gần nhất hoặc Chương trình Khẩn cấp cấp tỉnh. Hành động nhanh chóng có thể ngăn một sự cố trở nên nghiêm trọng. Tại B.C., gọi cảnh sát địa phương hoặc Chương trình Khẩn cấp cấp tỉnh theo số 1-800-663-3456.

- ✓ Báo cáo ngay mọi sự cố hàng nguy hiểm cho cảnh sát hoặc Chương trình Khẩn cấp cấp tỉnh
- ✓ Tại B.C. gọi 1-800-663-3456 cho các sự cố hàng nguy hiểm

4.4 Các tuyến đường được chỉ định cho hàng hóa nguy hiểm

Biển báo chỉ định các tuyến đường mà xe vận chuyển hàng hóa nguy hiểm được phép hoặc không được phép lưu thông. Hãy tuân thủ các biển báo này khi chở hàng hóa nguy hiểm.

- ✓ Một số biển báo chỉ định những tuyến đường mà xe chở hàng hóa nguy hiểm được phép lưu thông
- ✓ Các biển báo khác chỉ định những tuyến đường mà xe chở hàng hóa nguy hiểm không được phép lưu thông

CHAPTER 5

Chapter 7 — Hours of Service Requirements

5.1 Mục đích và phạm vi áp dụng của National Safety Code

National Safety Code (NSC) đặt ra các tiêu chuẩn an toàn tối thiểu cho xe thương mại, tài xế và nhà vận chuyển hoạt động tại Canada. Các nhà vận chuyển phải bảo đảm tài xế và phương tiện của họ đáp ứng các tiêu chuẩn này. NSC áp dụng cho bất kỳ ai điều khiển xe cơ giới dùng để chở người hoặc hàng hóa cho mục đích kinh doanh. Tại B.C., các quy tắc này nằm trong Division 37 của Motor Vehicle Act Regulations.

- ✓ NSC áp dụng cho xe thương mại được cấp phép có GVW trên 5.000 kg
- ✓ NSC áp dụng cho xe hoạt động theo Passenger Transportation Act (taxi, xe buýt, xe limousine)
- ✓ NSC áp dụng cho xe thương mại có sức chứa từ 10 hành khách trở lên, chưa tính tài xế

5.2 Định nghĩa và ví dụ về thời gian làm nhiệm vụ

Thời gian làm nhiệm vụ bắt đầu khi bạn bắt đầu làm việc hoặc khi hãng vận tải yêu cầu bạn sẵn sàng bắt đầu làm việc, và kết thúc khi bạn ngừng làm việc. Bạn đang làm nhiệm vụ khi lái xe hoặc thực hiện các hoạt động liên quan.

- ✓ Thời gian làm nhiệm vụ bao gồm việc kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa, chuẩn bị tình trạng hoặc khởi động xe thương mại
- ✓ Thời gian làm nhiệm vụ bao gồm bốc xếp/dỡ hàng, kiểm tra hàng hóa, và chờ tại hải quan, trạm cân hoặc chờ nhân viên thực thi pháp luật
- ✓ Việc di chuyển với tư cách hành khách đến điểm đến lái xe là thời gian làm nhiệm vụ nếu hãng vận tải yêu cầu chuyến đi VÀ bạn không có 8 giờ liên tục nghỉ nhiệm vụ ngay trước đó
- ✓ Thời gian đi phà không phải là thời gian làm nhiệm vụ trừ khi bạn đang làm việc (ví dụ: tài xế xe buýt bán vé)

5.3 Các yêu cầu về thời gian nghỉ làm việc

Thời gian nghỉ làm việc là bất kỳ thời gian nào bạn không làm việc, bao gồm cả thời gian nghỉ trong khoang ngủ. Các quy định về thời gian nghỉ làm việc bảo vệ bạn và mọi người cùng chia sẻ đường. Người lái xe phải dành thời gian nghỉ làm việc bắt buộc hằng ngày và định kỳ.

- ✓ Tất cả tài xế phải nghỉ làm việc ít nhất 10 giờ mỗi ngày
- ✓ Thời gian nghỉ làm việc vượt quá 8 giờ liên tục bắt buộc có thể được chia thành các khối từ 30 phút trở lên
- ✓ Thời gian nghỉ làm việc hằng ngày phải bao gồm ít nhất 2 giờ không thuộc khoảng thời gian nghỉ làm việc 8 giờ liên tục
- ✓ Tất cả tài xế phải nghỉ làm việc 24 giờ liên tục sau mỗi 14 ngày

5.4 Giới hạn hàng ngày và khái niệm ngày

Một "ngày" là khoảng thời gian 24 giờ bắt đầu từ giờ do nhà vận tải chỉ định. Mỗi ngày độc lập với các giới hạn riêng. Một cách kiểm tra ba điểm đơn giản để tuân thủ hàng ngày là: nghỉ không làm việc trên 10 giờ, lái xe dưới 13 giờ, không lái xe sau 14 giờ làm việc.

- ✓ Mỗi ngày phải có tối thiểu 10 giờ nghỉ không làm việc
- ✓ Bạn được phép lái xe tối đa 13 giờ trong một ngày
- ✓ Bạn không được phép lái xe sau 14 giờ làm việc trong một ngày

5.5 Ca làm việc và Quy tắc 16 giờ

Ca làm việc là khoảng thời gian đã trôi qua giữa hai khoảng thời gian nghỉ làm việc (off-duty) mà mỗi khoảng kéo dài ít nhất tám giờ liên tục. Bạn không được lái xe sau 16 giờ thời gian đã trôi qua cho đến khi bạn nghỉ làm việc (off-duty) ít nhất 8 giờ liên tục. Mọi khoảng thời gian nghỉ làm việc (off-duty) từ 8 giờ liên tục trở lên đều đặt lại ca làm việc.

- ✓ Bạn không được lái xe sau 16 giờ thời gian đã trôi qua trong một ca làm việc
- ✓ Ít nhất 8 giờ liên tục nghỉ làm việc (off-duty) sẽ đặt lại ca làm việc
- ✓ Bạn có thể dành 14 giờ thời gian làm việc (on-duty) mà không lái xe

5.6 Giới hạn giờ làm việc của Chu kỳ 1 và Chu kỳ 2

Tài xế phải theo dõi thời gian bằng một trong hai chu kỳ, mỗi chu kỳ có số giờ làm việc tối đa. Thời điểm bắt đầu giữ nguyên trong suốt một chu kỳ và phải được đặt lại để thay đổi.

- ✓ Chu kỳ 1: không được lái xe sau khi hoàn thành 70 giờ làm việc trong 7 ngày
- ✓ Chu kỳ 2: không được lái xe sau 120 giờ làm việc trong 14 ngày, và phải nghỉ 24 giờ liên tục trước khi tích lũy 70 giờ làm việc
- ✓ Thời điểm bắt đầu giữ nguyên trong suốt mỗi chu kỳ trừ khi chu kỳ được đặt lại

5.7 Bộ luật An toàn Quốc gia và Việc Áp dụng

Bộ luật An toàn Quốc gia (NSC) đặt ra các tiêu chuẩn an toàn tối thiểu cho xe thương mại, tài xế và nhà vận tải hoạt động tại Canada. Các nhà vận tải có trách nhiệm bảo đảm tài xế và xe của họ đáp ứng các tiêu chuẩn này. Tại B.C., NSC được áp dụng thông qua Division 37 của Motor Vehicle Act Regulations.

- ✓ NSC áp dụng nếu bạn điều khiển xe cơ giới được dùng để vận chuyển người hoặc hàng hóa cho bất kỳ mục đích kinh doanh nào
- ✓ NSC bao gồm xe thương mại được cấp phép với GVW trên 5.000 kg
- ✓ NSC bao gồm các phương tiện thuộc Passenger Transportation Act (taxi, xe buýt, xe limousine)
- ✓ NSC bao gồm xe thương mại có sức chứa từ 10 hành khách trở lên, cộng thêm tài xế

5.8 Giới hạn lái xe và thời gian làm việc hàng ngày

Một "ngày" là khoảng thời gian 24 giờ bắt đầu từ giờ do nhà vận tải quy định. Mỗi ngày có các giới hạn cụ thể về thời gian làm việc, thời gian nghỉ và thời gian lái xe phải được tuân thủ.

- ✓ Mỗi ngày phải có ít nhất 10 giờ ngoài ca làm việc
- ✓ Bạn được lái xe tối đa 13 giờ trong một ngày
- ✓ Bạn không được lái xe sau khi đã làm việc 14 giờ trong một ngày
- ✓ Bạn có thể dành 14 giờ trong ca làm việc mà không cần lái xe

5.9 Quy tắc ca làm việc

Ca làm việc là khoảng thời gian đã trôi qua giữa hai khoảng thời gian nghỉ không làm việc kéo dài ít nhất tám giờ liên tục. Mỗi khoảng thời gian nghỉ không làm việc từ 8 giờ liên tục trở lên sẽ đặt lại ca làm việc.

- ✓ Bạn không được lái xe sau 16 giờ thời gian đã trôi qua cho đến khi bạn nghỉ không làm việc ít nhất 8 giờ liên tục.
- ✓ Mỗi khoảng thời gian nghỉ không làm việc từ 8 giờ liên tục trở lên sẽ đặt lại ca làm việc.

5.10 Các chu kỳ hằng ngày (Chu kỳ 1 và Chu kỳ 2)

Bạn phải theo dõi thời gian của mình bằng một trong hai chu kỳ, mỗi chu kỳ có số giờ làm nhiệm vụ tối đa. Thời điểm bắt đầu vẫn giữ nguyên trong suốt mỗi chu kỳ và bạn phải đặt lại chu kỳ để thay đổi thời điểm bắt đầu.

- ✓ Chu kỳ 1: không được lái xe sau khi hoàn thành 70 giờ làm nhiệm vụ trong 7 ngày
- ✓ Chu kỳ 2: không được lái xe sau khi hoàn thành 120 giờ trong 14 ngày, và phải nghỉ ít nhất 24 giờ liên tục ngoài nhiệm vụ trước khi tích lũy 70 giờ làm nhiệm vụ
- ✓ Thời điểm bắt đầu vẫn giữ nguyên trong suốt mỗi chu kỳ trừ khi bạn đặt lại

5.11 Quy định Đặt lại Chu kỳ

Bạn có thể đặt lại một chu kỳ vào bất cứ lúc nào bằng cách nghỉ đủ số giờ liên tục không làm việc theo yêu cầu, điều này cho phép bạn thay đổi thời gian bắt đầu và khởi động lại việc tích lũy giờ làm việc.

- ✓ Nghỉ 36 giờ liên tục không làm việc để đặt lại Chu kỳ 1
- ✓ Nghỉ 72 giờ liên tục không làm việc để đặt lại Chu kỳ 2

5.12 Lưu giữ và nộp RODS

Bạn phải giữ RODS của mình được cập nhật và mang theo bản sao trong một khoảng thời gian quy định, đồng thời nộp chúng cho hãng vận tải của bạn trong khung thời gian bắt buộc. Các viên chức hòa bình có thể yêu cầu xem chúng.

- ✓ Giữ RODS được cập nhật đến lần thay đổi tình trạng nhiệm vụ gần nhất của bạn
- ✓ Mang theo bản sao RODS cho ngày hiện tại và 14 ngày trước đó (24 ngày đối với giờ xe dịch vụ giếng dầu)
- ✓ Nộp RODS của bạn và tất cả hồ sơ hỗ trợ cho hãng vận tải của bạn trong vòng 20 ngày
- ✓ Xuất trình RODS và hồ sơ hỗ trợ (vận đơn, chứng từ vận chuyển, biên lai nhiên liệu/chỗ ở) khi được viên chức hòa bình yêu cầu

5.13 Mục đích của các quy định về giờ làm việc

Các quy định về giờ làm việc được thiết kế để giới hạn thời gian mà tài xế có thể dành cho việc lái xe vì thống kê cho thấy những tài xế mệt mỏi có nhiều khả năng gặp tai nạn hơn. Những quy tắc này đã có hiệu lực từ những năm 1980 và đã được sửa đổi để giảm các vụ tai nạn liên quan đến mệt mỏi bằng cách cho tài xế thêm cơ hội nghỉ ngơi.

- ✓ Các quy tắc về giờ làm việc giới hạn thời gian lái xe để giảm mệt mỏi cho tài xế
- ✓ Theo thống kê, những tài xế mệt mỏi có nhiều khả năng liên quan đến một vụ tai nạn hơn

5.14 Trì hoãn thời gian không làm việc

Bạn có thể giảm yêu cầu thời gian không làm việc 10 giờ mỗi ngày xuống tối đa hai giờ trong các điều kiện cụ thể. Đây được gọi là trì hoãn thời gian không làm việc và phải được ghi chép rõ ràng.

- ✓ 2 giờ được trì hoãn không được là một phần của 8 giờ không làm việc liên tục của bạn.
- ✓ 2 giờ được trì hoãn phải được cộng vào 8 giờ không làm việc liên tục được thực hiện vào ngày hôm sau.
- ✓ Bạn phải ghi rõ việc trì hoãn “Ngày 1” và “Ngày 2” trên RODS của mình.
- ✓ Vào Ngày 2, bạn vẫn phải có 2 giờ không làm việc không thuộc khối 8 giờ bắt buộc.

5.15 Các Quy Định Về Đặt Lại Chu Kỳ

Bạn có thể đặt lại một chu kỳ vào bất kỳ lúc nào bằng cách nghỉ đủ số giờ liên tục không làm việc theo yêu cầu. Việc đặt lại sẽ thay đổi thời điểm bắt đầu chu kỳ và xóa số giờ đã tích lũy.

- ✓ Nghỉ 36 giờ liên tục không làm việc để đặt lại Chu kỳ 1
- ✓ Nghỉ 72 giờ liên tục không làm việc để đặt lại Chu kỳ 2

5.16 Chia tách thời gian nghỉ trong khoang ngủ

Các quy định giống nhau về lái xe và thời gian làm việc áp dụng cho tài xế có khoang ngủ, nhưng thời gian nghỉ có thể được chia tách. Khoang ngủ không bao gồm hàng ghế sau của xe buýt hoặc ghế ngả lưng, vì vậy việc chợp mắt trên ghế ngả lưng không thể được ghi nhận là thời gian trong khoang ngủ.

- ✓ Tài xế lái một mình có thể chia thời gian nghỉ thành hai giai đoạn nếu không giai đoạn nào dưới 2 giờ và tổng thời gian ít nhất là 10 giờ
- ✓ Tài xế theo nhóm có thể chia thời gian nghỉ thành hai giai đoạn nếu không giai đoạn nào dưới 4 giờ, tổng hai giai đoạn ít nhất là 8 giờ, và tổng thời gian nghỉ ít nhất là 10 giờ
- ✓ Khoang ngủ không bao gồm hàng ghế sau của xe buýt hoặc ghế ngả lưng

5.17 Miễn trừ sử dụng cá nhân

Việc lái xe thương mại cho mục đích sử dụng cá nhân không được tính là thời gian làm việc nếu đáp ứng các điều kiện nghiêm ngặt, cho phép đi lại cá nhân có giới hạn mà không tính vào giờ phục vụ.

- ✓ Xe không được sử dụng cho hoạt động kinh doanh của nhà vận tải, phải không chở hàng và không kéo rơ-moóc
- ✓ Xe được phép chạy tối đa 75 km mỗi ngày cho mục đích sử dụng cá nhân
- ✓ Phải ghi lại số đọc đồng hồ đo quãng đường trong RODS và bạn không được nằm trong diện bị tuyên bố ngừng hoạt động

5.18 Thiết bị ghi nhật ký điện tử (ELD)

Kể từ ngày 1 tháng 8 năm 2023, ELD là bắt buộc. ELD tự động ghi thời gian lái xe (không được rút ngắn), hỗ trợ việc ghi hồ sơ trạng thái nhiệm vụ, và phải được chứng nhận và tuân thủ Tiêu chuẩn Kỹ thuật. Các đơn vị vận tải phải bảo đảm ELD được lắp đặt, gắn ở vị trí dễ thấy, và hoạt động tốt.

- ✓ ELD là bắt buộc kể từ ngày 1 tháng 8 năm 2023 trừ khi được miễn trừ.
- ✓ Người lái xe không được sử dụng nhiều hơn một ELD cùng lúc cho cùng một khoảng thời gian.
- ✓ ELD phải được gắn cố định ở vị trí mà người lái xe nhìn thấy được khi ngồi ở tư thế lái bình thường.
- ✓ Nếu ELD bị trục trặc, người lái xe phải thông báo cho đơn vị vận tải ngay khi xe được đỗ và có thể sử dụng RODS thay thế; đơn vị vận tải phải sửa chữa hoặc thay thế trong vòng 14 ngày.

5.19 Nội dung Hồ sơ Trạng thái Nhiệm vụ (RODS)

RODS ghi lại số giờ làm nhiệm vụ, lái xe và nghỉ việc. Hồ sơ phải chứa thông tin nhận dạng và thời gian đầy đủ, và tổng số giờ cho mỗi trạng thái nhiệm vụ phải bằng 24 giờ.

- ✓ RODS phải bao gồm ngày, giờ bắt đầu, tên và chữ ký của tài xế, chỉ số đồng hồ đo quãng đường (odometer), quãng đường đã lái, và số biển số/số đơn vị
- ✓ Tổng số giờ trong mỗi trạng thái nhiệm vụ (on-duty, off-duty, driving, sleeper berth) phải bằng 24 giờ
- ✓ Việc hoãn thời gian off-duty phải được khai báo trong mục Remarks, ghi rõ ‘Day 1’ hoặc ‘Day 2’

5.20 Giữ và nộp RODS

Tài xế phải giữ RODS hiện hành và gần đây trong người và nộp cho hãng vận tải trong thời hạn quy định. Nhân viên thực thi pháp luật (peace officer) có thể kiểm tra RODS và các hồ sơ hỗ trợ.

- ✓ Cập nhật RODS đến lần thay đổi trạng thái làm việc cuối cùng của bạn và giữ bản sao cho ngày hiện tại cộng với 14 ngày trước đó (24 ngày đối với số giờ của xe dịch vụ giếng dầu)
- ✓ Nộp RODS và tất cả hồ sơ hỗ trợ cho hãng vận tải của bạn trong vòng 20 ngày
- ✓ Xuất trình RODS và hồ sơ hỗ trợ (vận đơn, chứng từ vận chuyển, biên lai nhiên liệu và chỗ ở) cho nhân viên thực thi pháp luật (peace officer) khi được yêu cầu

5.21 Đình chỉ lái xe vì vượt quá số giờ

Nhân viên thực thi pháp luật có thể ra lệnh đình chỉ lái xe của bạn nếu bạn lái sau khi đã đạt số giờ làm việc tối đa trong chu kỳ của mình. Chỉ bạn, không phải phương tiện, bị đình chỉ lái xe.

- ✓ Nhân viên thực thi pháp luật có thể tuyên bố đình chỉ lái xe của bạn vì vượt quá số giờ làm việc tối đa
- ✓ Khi bị tuyên bố đình chỉ lái xe, chỉ tài xế bị đình chỉ lái xe, không phải phương tiện

5.22 Miễn trừ Home Terminal 160 km

Người lái xe hoạt động trong phạm vi 160 km tính từ home terminal có thể được miễn duy trì RODS và sử dụng ELD nếu đáp ứng các điều kiện, nhưng hãng vận tải phải lưu giữ hồ sơ hằng ngày.

- ✓ Người lái xe phải hoạt động trong bán kính 160 km tính từ home terminal và phải nghỉ không làm việc 10 giờ trong một ngày
- ✓ Người lái xe phải trở về home terminal mỗi ngày để bắt đầu ít nhất 10 giờ liên tục không làm việc, và thời gian không làm việc không được hoãn lại
- ✓ Hãng vận tải phải lưu giữ hồ sơ về thời gian báo cáo, thời gian rời ca, tổng số giờ làm việc và chu kỳ trong tối thiểu 6 tháng

5.23 Quy định về Sleeper Berth

Các quy định về giờ phục vụ giống nhau đối với việc lái xe và thời gian làm nhiệm vụ cũng áp dụng cho tài xế sử dụng sleeper berth. Sleeper berth không bao gồm ghế sau của xe buýt hoặc ghế ngả lưng. Tài xế đơn và tài xế theo đội có thể chia thời gian nghỉ ngoài nhiệm vụ trong các điều kiện cụ thể.

- ✓ Tài xế đơn có thể chia thời gian nghỉ ngoài nhiệm vụ thành hai khoảng nếu không khoảng nào ít hơn 2 giờ và tổng thời gian ít nhất là 10 giờ
- ✓ Tài xế theo đội có thể chia thời gian nghỉ ngoài nhiệm vụ nếu không khoảng nào ít hơn 4 giờ, tổng hai khoảng ít nhất là 8 giờ, và tổng thời gian nghỉ ngoài nhiệm vụ ít nhất là 10 giờ
- ✓ Sleeper berth không bao gồm ghế sau của xe buýt hoặc ghế ngả lưng
- ✓ Không được lái xe sau giờ thứ 16 kể từ khoảng thời gian nghỉ ở sleeper berth gần nhất

5.24 Giờ Phục Vụ Phía Bắc Vĩ Tuyến 60

Các giờ khác nhau được áp dụng khi vận hành xe thương mại ở Yukon, Northwest Territories hoặc Nunavut, cho phép thời gian lái xe và thời gian làm nhiệm vụ dài hơn.

- ✓ Bạn được lái xe tối đa 15 giờ và không được lái xe sau 18 giờ làm nhiệm vụ
- ✓ Bạn phải nghỉ ít nhất 8 giờ liên tục sau 15 giờ lái xe hoặc 18 giờ làm nhiệm vụ
- ✓ Chu kỳ 1 là 80 giờ làm nhiệm vụ trong 7 ngày; Chu kỳ 2 là 120 giờ làm nhiệm vụ trong 14 ngày, với 24 giờ liên tục nghỉ trước 80 giờ làm nhiệm vụ

5.25 Lái xe vào Hoa Kỳ

Các tài xế Canada phải tuân thủ mọi quy định của Hoa Kỳ khi hoạt động tại đó, vốn khác với các quy tắc của Canada. Một số tình trạng y tế khiến tài xế B.C. không đủ điều kiện hoạt động tại Hoa Kỳ.

- ✓ Bạn có thể lái xe 11 giờ sau 10 giờ nghỉ không làm nhiệm vụ và không được lái xe quá giờ thứ 14 sau khi bắt đầu làm nhiệm vụ.
- ✓ Giới hạn của Hoa Kỳ là 60 giờ làm nhiệm vụ trong 7 ngày hoặc 70 giờ trong 8 ngày; chu kỳ có thể bắt đầu lại sau ít nhất 34 giờ liên tục nghỉ không làm nhiệm vụ.
- ✓ Bạn phải tham gia chương trình xét nghiệm ma túy và rượu do người sử dụng lao động của bạn quản lý.
- ✓ Bạn không được hoạt động tại Hoa Kỳ nếu có tiền sử động kinh, tiểu đường kiểm soát bằng insulin, hoặc nếu bạn không đạt tiêu chuẩn thính giác của Hoa Kỳ.

5.26 Lái xe ở phía bắc Vĩ tuyến 60

Các quy định khác nhau về giờ làm việc được áp dụng khi vận hành xe thương mại ở Yukon, Northwest Territories hoặc Nunavut, cho phép giới hạn thời gian lái xe và thời gian làm việc dài hơn.

- ✓ Được lái tối đa 15 giờ và không được lái sau 18 giờ làm việc
- ✓ Phải nghỉ ít nhất 8 giờ liên tục sau khi lái 15 giờ hoặc làm việc 18 giờ
- ✓ Chu kỳ 1: 80 giờ làm việc trong 7 ngày; Chu kỳ 2: 120 giờ làm việc trong 14 ngày với 24 giờ nghỉ liên tục trước khi tích lũy 80 giờ làm việc

CHAPTER 6

Components of a Dual Air Brake System

6.1 Đồng hồ đo áp suất bình chứa khí

Tất cả xe được trang bị phanh khí nén đều có ít nhất một đồng hồ đo áp suất không khí trên bảng đồng hồ để hiển thị áp suất bình chứa khí phục vụ. Nhiều xe sử dụng một đồng hồ duy nhất có hai kim hiển thị áp suất bình chứa khí sơ cấp và thứ cấp. Phải theo dõi đồng hồ trong khi lái xe và trong quá trình kiểm tra trước chuyến.

- ✓ Tất cả xe được trang bị phanh khí nén phải có ít nhất một đồng hồ đo áp suất không khí trên bảng đồng hồ
- ✓ Kiểm tra đồng hồ thường xuyên để đảm bảo đủ áp suất không khí để đạp phanh
- ✓ Đồng hồ hai kim hiển thị cả áp suất bình chứa khí sơ cấp và thứ cấp

6.2 Thiết bị cảnh báo áp suất khí thấp

Tất cả các xe được trang bị phanh khí nén phải có thiết bị cảnh báo áp suất khí thấp, kích hoạt khi áp suất khí giảm xuống mức nguy hiểm. Thiết bị này phải bật khi áp suất giảm xuống dưới 60 p.s.i. (414 kPa). Cảnh báo có thể là đèn trên bảng đồng hồ, còi báo, hoặc wig-wag. Khi thiết bị kích hoạt, hãy dừng lại và tìm nguyên nhân rò rỉ khí.

- ✓ Thiết bị cảnh báo áp suất khí thấp phải kích hoạt khi áp suất khí giảm xuống dưới 60 p.s.i. (414 kPa)
- ✓ Nếu cảnh báo áp suất khí thấp bật lên, hãy tấp vào lề và dừng lại, không tiếp tục cho đến khi tìm được nguyên nhân và hệ thống được xem là an toàn
- ✓ Khoảng 60 p.s.i. còn lại là đủ để dừng xe nếu bạn xử lý kịp thời

6.3 Bình chứa cung cấp, bình chứa chính và bình chứa phụ

Khí nén từ máy nén có chứa các tạp chất bao gồm hơi nước, sương dầu và hạt carbon. Hầu hết các tạp chất lắng đọng trong bình chứa cung cấp. Bình chứa chính và bình chứa phụ cung cấp không khí sạch hơn cho tất cả các bộ phận phanh khí nén, ngoại trừ van điều tốc.

- ✓ Hầu hết các tạp chất (nước, sương dầu, carbon) lắng đọng trong bình chứa cung cấp
- ✓ Tất cả các bộ phận phanh khí nén, ngoại trừ van điều tốc, được cung cấp không khí sạch hơn từ bình chứa chính và bình chứa phụ
- ✓ Một số bình chứa có nhiều hơn một khoang và nhiều hơn một van xả

6.4 Chức năng của van một chiều

Van một chiều cho phép không khí chỉ chảy theo một hướng từ bình chứa cung cấp đến bình chứa chính và bình chứa phụ. Điều này ngăn không khí trong bình chứa chính và bình chứa phụ chảy ngược và thất thoát nếu có hư hỏng ở máy nén, đường xả, hoặc bình chứa cung cấp.

- ✓ Van một chiều chỉ cho phép không khí chảy theo một hướng.
- ✓ Chúng bảo vệ nguồn cung cấp khí cho bình chứa chính và bình chứa phụ nếu có hư hỏng ở phía thượng nguồn trong hệ thống cung cấp.

6.5 Van nhả nhanh

Van nhả nhanh cho phép phanh nhả nhanh và hoàn toàn bằng cách xả khí nén gần các buồng phanh thay vì dẫn khí quay trở lại cổng xả của van chân. Điều này làm giảm thời gian trễ khi nhả phanh. Chúng có thể được tìm thấy trên phanh trước, phanh sau, phanh đỗ lò xo và các vị trí khác.

- ✓ Van nhả nhanh giảm thời gian trễ bằng cách xả khí gần các buồng phanh
- ✓ Khi phanh nhả, chỉ khí giữa van chân và van nhả nhanh thoát ra tại van chân; lượng khí lớn hơn thoát ra tại van nhả nhanh

6.6 Van rơ-le

Van rơ-le làm giảm thời gian trễ khi phanh được đạp và nhả. Đây là van khí điều khiển từ xa được gắn gần các bầu phanh, được cấp trực tiếp từ bình chứa chính hoặc phụ qua đường ống có đường kính lớn. Áp suất được cung cấp bằng áp suất điều khiển của van chân. Chủ yếu được sử dụng trên phanh cầu sau.

- ✓ Van rơ-le làm giảm thời gian trễ khi đạp và nhả phanh, và thường được gắn gần các bầu phanh.
- ✓ Áp suất cung cấp đến các bầu phanh bằng áp suất điều khiển từ van chân (ví dụ, lần đạp phanh 20 p.s.i. sẽ cung cấp khoảng 20 p.s.i.).
- ✓ Van rơ-le chủ yếu được tìm thấy trên phanh cầu sau.

6.7 Thiết bị cảnh báo Wig-Wag

Một số xe cũ có thiết bị cảnh báo wig-wag gần phía trên kính chắn gió, thiết bị này hạ xuống trong tầm nhìn của tài xế khi áp suất giảm xuống dưới khoảng 60 p.s.i. Một số tự thu lại khi áp suất tăng; những thiết bị khác phải được đẩy thủ công vào vị trí ngoài tầm nhìn.

- ✓ Wig-wag hạ xuống trong tầm nhìn của tài xế khi áp suất không khí giảm xuống dưới khoảng 60 p.s.i.
- ✓ Một số wig-wag tự thu lại; những thiết bị khác phải được đặt lại bằng tay khi áp suất tăng.

CHAPTER 7

Chapter 1 — Getting Your Driver's Licence

7.1 Yêu cầu Khám Sức khỏe đối với Tài xế Thương mại

Tài xế thương mại phải hoàn thành các kỳ khám sức khỏe theo lịch trình định kỳ và mang mẫu Driver's Medical Examination Report đến bác sĩ được cấp phép hành nghề tại B.C. và biết rõ tiền sử bệnh của họ. Bác sĩ hoàn thành và gửi mẫu này đến RoadSafetyBC, cơ quan xác định khả năng lái xe thương mại. Phí bác sĩ không được MSP, ICBC hoặc RoadSafetyBC chi trả.

- ✓ Bác sĩ được cấp phép hành nghề tại B.C. và biết rõ tiền sử bệnh của bạn phải hoàn thành mẫu Driver's Medical Examination Report
- ✓ RoadSafetyBC xác định liệu bạn có đủ điều kiện lái xe thương mại hay không
- ✓ Phí bác sĩ cho báo cáo khám sức khỏe định kỳ không được MSP, ICBC hoặc RoadSafetyBC chi trả
- ✓ Giấy phép lái xe của bạn có thể bị hủy nếu bạn không nộp mẫu khám sức khỏe

7.2 Các Thành phần và Yêu cầu của Bài Kiểm tra Đường bộ

Tất cả các bài kiểm tra đường bộ đều bao gồm kiểm tra trước chuyến đi, kiểm tra trước chuyến đi hệ thống phanh hơi (nếu xe được trang bị phanh hơi), và bài kiểm tra đường bộ. Bạn phải thể hiện kiểm tra trước chuyến đi bao gồm báo cáo bằng văn bản, kỹ năng kiểm soát xe cơ bản, và xử lý trong giao thông. Bài kiểm tra đường bộ Hạng 1 mất khoảng hai giờ; bài kiểm tra Hạng 2, 3, 4 và chứng nhận rơ-moóc hạng nặng mất dưới hai giờ. Đến sớm ít nhất 15 phút.

- ✓ Tất cả các bài kiểm tra đường bộ đều bao gồm kiểm tra trước chuyến đi và bài kiểm tra đường bộ
- ✓ Cần kiểm tra trước chuyến đi hệ thống phanh hơi nếu xe được trang bị phanh hơi
- ✓ Bài kiểm tra đường bộ Hạng 1 mất khoảng hai giờ
- ✓ Đến sớm ít nhất 15 phút cho bài kiểm tra đường bộ của bạn
- ✓ Phải trả phí nếu bạn không thông báo trước 48 giờ hoặc không có lý do hợp lệ cho việc vắng mặt trong bài kiểm tra đường bộ

7.3 Yêu cầu bài thi kiểm tra trước chuyến đi

Bộ luật An toàn Quốc gia yêu cầu hầu hết tài xế thương mại phải hoàn thành việc kiểm tra chuyến đi. Giấy phép hạng 1, 2, 3, 4, chứng nhận xe kéo hạng nặng, xe kéo nhà ở hoặc phanh khí nén yêu cầu kiểm tra trước chuyến đi. Giấy phép không hạn chế hạng 1, 2, 3 hoặc 4 cũng yêu cầu báo cáo kiểm tra chuyến đi bằng văn bản. Việc kiểm tra trước chuyến đi phải luôn được thực hiện trước chuyến chạy đầu tiên trong ngày.

- ✓ Việc kiểm tra trước chuyến đi phải luôn được thực hiện trước chuyến chạy đầu tiên trong ngày
- ✓ Giấy phép không hạn chế hạng 1, 2, 3, 4 yêu cầu báo cáo kiểm tra chuyến đi bằng văn bản
- ✓ Xe có bộ điều chỉnh độ rơ phanh thủ công phải được điều chỉnh phanh như một phần của bài kiểm tra
- ✓ Hãy nói cho giám khảo biết bạn đang kiểm tra điều gì và cách bạn biết mỗi bộ phận đang hoạt động tốt

7.4 Yêu cầu về xe cho bài kiểm tra đường bộ theo hạng giấy phép

Bạn phải cung cấp một loại xe phù hợp đại diện cho hạng giấy phép. Class 4 hạn chế: bất kỳ xe hơi/xe bán tải nào. Class 4 không hạn chế: xe van/xe buýt trường học nhỏ có chỗ ngồi cho 11+ người lớn. Class 3: xe tải lớn có trục sau tandem/tridem. Class 2: xe buýt có chỗ ngồi cho 36+ người lớn. Class 1: xe đầu kéo-sơ mi rơ moóc tandem/tridem có tải, có phanh khí, trọng lượng có tải trên đường ít nhất 28.000 kg, sơ mi rơ moóc ít nhất 13 mét (7,5 m nếu dùng móc pintle).

- ✓ Class 1 yêu cầu xe đầu kéo-sơ mi rơ moóc có tải với phanh khí, trọng lượng trên đường ít nhất 28.000 kg
- ✓ Sơ mi rơ moóc của Class 1 phải dài ít nhất 13 mét (7,5 mét nếu là rơ moóc móc pintle)
- ✓ Class 2 yêu cầu xe buýt có chỗ ngồi cho ít nhất 36 người lớn
- ✓ Class 4 không hạn chế yêu cầu xe van/xe buýt trường học nhỏ có chỗ ngồi cho ít nhất 11 người lớn
- ✓ Chứng nhận kéo rơ moóc hạng nặng (mã 20) yêu cầu xe tải và rơ moóc không có phanh khí có trọng lượng ít nhất 4.600 kg

7.5 Các khóa học phanh khí nén và chứng nhận

Một khóa học phanh khí nén được khuyến nghị cao. Một khóa học được chứng nhận bao gồm 7 giờ lý thuyết trên lớp cộng 4 giờ thực hành về kiểm tra trước chuyến hệ thống phanh khí nén; vượt qua bài đánh giá của đơn vị cung cấp khóa học có thể giúp bạn được miễn bài kiểm tra kiểm tra trước chuyến của ICBC. Một khóa học không được chứng nhận chỉ bao gồm 7 giờ lý thuyết trên lớp. Dù được miễn khóa học, bạn vẫn phải vượt qua bài kiểm tra kiến thức về phanh khí nén và bài kiểm tra kiểm tra trước chuyến.

- ✓ Một khóa học phanh khí nén được chứng nhận bao gồm 7 giờ lý thuyết trên lớp và 4 giờ thực hành
- ✓ Một khóa học không được chứng nhận chỉ bao gồm 7 giờ lý thuyết trên lớp
- ✓ Bạn vẫn phải vượt qua bài kiểm tra kiến thức về phanh khí nén và bài kiểm tra kiểm tra trước chuyến ngay cả khi được miễn khóa học
- ✓ Để tham gia bài kiểm tra lái xe bằng xe có phanh khí nén, bạn cần có chứng nhận hoặc một khóa học được

phê duyệt và đã vượt qua bài kiểm tra kiến thức

7.6 Lịch Báo Cáo Y Tế Theo Độ Tuổi

Bộ luật An toàn Quốc gia yêu cầu tất cả tài xế Hạng 1, 2, 3 và 4 và những người có chứng thực mã 18/19 phanh khí công nghiệp hoặc mã 20 rơ moóc hạng nặng phải nộp báo cáo y tế định kỳ. Báo cáo được yêu cầu ở độ tuổi 25, 30, 35, 40, 45, sau đó là 48, 51, 54, 57, 60, 63 và mỗi năm khi đủ 66 tuổi.

- ✓ Báo cáo y tế được yêu cầu ở độ tuổi 25, 30, 35, 40 và 45
- ✓ Báo cáo y tế được yêu cầu ở độ tuổi 48, 51, 54, 57, 60 và 63
- ✓ Báo cáo y tế được yêu cầu mỗi năm khi đủ 66 tuổi
- ✓ Áp dụng cho tài xế Hạng 1, 2, 3, 4 và người có chứng thực mã 18, 19, 20

7.7 Yêu cầu về bài kiểm tra kiến thức

Bài kiểm tra kiến thức phải được thực hiện mỗi khi xin giấy phép mới. Tất cả các bài kiểm tra chỉ được thực hiện bằng tiếng Anh, là dạng trắc nghiệm, và phải hoàn thành mà không có sự trợ giúp. Một bài kiểm tra là bài kiểm tra biển báo giao thông. Câu trả lời cho tất cả các câu hỏi trong bài kiểm tra kiến thức có trong sách hướng dẫn học tập.

- ✓ Tất cả các bài kiểm tra kiến thức chỉ được thực hiện bằng tiếng Anh
- ✓ Các bài kiểm tra phải được hoàn thành mà không có sự trợ giúp
- ✓ Tất cả các bài kiểm tra kiến thức là dạng trắc nghiệm
- ✓ Bài kiểm tra biển báo giao thông là một trong các bài kiểm tra kiến thức

7.8 Các kỹ năng cần thể hiện trong bài thi đường bộ

Trong bài thi đường bộ, bạn phải thể hiện thành thạo: khởi hành và dừng xe, chuyển số, rẽ, đánh lái, lùi xe, đỗ xe, nhập vào dòng xe trên đường cao tốc, ra khỏi đường cao tốc, và lái xe trong giao thông. Đối với bằng Class 1 hoặc chứng nhận rơ-moóc hạng nặng (mã 20), bạn cũng phải thể hiện việc ghép và tách đầu kéo khỏi rơ-moóc.

- ✓ Phải thể hiện khởi hành, dừng xe, chuyển số, rẽ, đánh lái, lùi xe và đỗ xe
- ✓ Phải thể hiện việc nhập vào và ra khỏi dòng xe trên đường cao tốc
- ✓ Bắt buộc ghép và tách đầu kéo đối với bằng Class 1 hoặc chứng nhận rơ-moóc hạng nặng mã 20
- ✓ Tập trung vào giao thông, không phải vào những gì giám khảo đang ghi chép

7.9 Hàng hóa bị cấm đối với xe thi sát hạch đường bộ

Xe thương mại được sử dụng cho kỳ thi sát hạch đường bộ không được chứa hàng nguy hiểm hoặc chất nổ, chất lỏng không có vách ngăn hoặc hàng khô dạng rời, gia súc, hoặc hàng quá khổ. Mọi hàng hóa phải được cố định đúng cách và không được vượt quá GVWR hoặc GVW được cấp phép của xe. Bài thi Class 1 và chứng thực rơ moóc hạng nặng phải đáp ứng yêu cầu tối thiểu về trọng lượng và tải trọng.

- ✓ Xe thi sát hạch đường bộ không được chứa hàng nguy hiểm, chất nổ, chất lỏng không có vách ngăn hoặc gia súc
- ✓ Không cho phép hàng quá khổ trên xe thi sát hạch đường bộ
- ✓ Tải trọng không được vượt quá GVWR hoặc GVW được cấp phép
- ✓ Hàng hóa phải được cố định đúng cách để không bị rơi ra, dịch chuyển hoặc lắc lư

7.10 Lý do một bài kiểm tra lái xe trên đường có thể bị hủy

Bài kiểm tra lái xe trên đường có thể bị hủy và lên lịch lại nếu xe không an toàn. Các lý do phổ biến gồm: đèn không hoạt động hoặc bị che khuất, phanh hơi không đúng điều chỉnh, kính chắn gió nứt hoặc cửa sổ dán phim không hợp pháp, hàng hóa không được cố định an toàn, giấy phép/bảo hiểm không hợp lệ, dây an toàn bị lỗi, lốp không an toàn, cửa/cửa sổ không hoạt động, hệ thống xả bị lỗi, và không có chèn bánh. Không được phép dán phim cách nhiệt hậu mãi trên kính chắn gió hoặc cửa sổ bên phía trước.

- ✓ Phanh hơi không đúng điều chỉnh sẽ khiến bài kiểm tra lái xe trên đường bị hủy
- ✓ Không được phép dán phim hậu mãi trên kính chắn gió hoặc cửa sổ bên phía trước
- ✓ Lốp dự phòng tạm thời không được sử dụng trong bài kiểm tra lái xe trên đường
- ✓ Cần có chèn bánh để cố định an toàn xe thương mại lớn khi kiểm tra
- ✓ Cả cửa người lái và cửa hành khách cùng dây an toàn phải hoạt động đúng cách

7.11 Dụng cụ và thiết bị cho bài kiểm tra đường bộ

Mang theo dụng cụ và thiết bị để thực hiện kiểm tra trước chuyến đi: cờ lê, xà beng, phấn hoặc bút đánh dấu, và đồng hồ/bộ đếm thời gian để kiểm tra phanh khí. Mặc quần áo chắc chắn, mũ bảo hộ, kính bảo vệ mắt, ủng, và áo phản quang. Đảm bảo bên trong xe sạch sẽ, các vật dụng rời được dọn ra hoặc cất giữ.

- ✓ Mang theo cờ lê, xà beng, phấn/bút đánh dấu, và đồng hồ/bộ đếm thời gian để kiểm tra phanh khí
- ✓ Đội mũ bảo hộ, đeo kính bảo vệ mắt, đi ủng, và mặc áo phản quang
- ✓ Đối với xe có phanh khí với bộ điều chỉnh độ rơ phanh bằng tay, mang theo dụng cụ để điều chỉnh phanh
- ✓ Các vật dụng rời bên trong phải được dọn ra hoặc cất giữ

7.12 Hạn chế về Hộp số Tự động

Nếu bạn thi sát hạch thực hành (road test) hạng 1, 2 hoặc 3 bằng xe số tự động, giấy phép lái xe của bạn sẽ bị hạn chế chỉ được lái xe số tự động.

- ✓ Thi sát hạch thực hành hạng 1, 2 hoặc 3 bằng xe số tự động sẽ hạn chế giấy phép chỉ được lái xe số tự động
- ✓ Hạn chế này áp dụng cho giấy phép hạng 1, 2 và 3

7.13 Nâng cấp và hạ cấp giấy phép

Để nâng cấp một hạng giấy phép thương mại, hãy thực hiện tất cả các bước bao gồm xin giấy phép học lái (learner's licence), và một người giám sát có hạng giấy phép phù hợp phải đi cùng bạn. Để hạ cấp xuống hạng không thương mại hoặc hạng thương mại thấp hơn, hãy đến văn phòng cấp giấy phép lái xe để xin giấy phép mới và đáp ứng các yêu cầu của hạng thấp hơn. Giấy phép của bạn sẽ không bị hạ cấp nếu bạn không nộp báo cáo y tế định kỳ.

- ✓ Nâng cấp đòi hỏi phải thực hiện tất cả các bước bao gồm xin giấy phép học lái (learner's licence)
- ✓ Một người giám sát có hạng giấy phép phù hợp phải đi cùng bạn trong khi luyện tập
- ✓ Giấy phép của bạn sẽ không bị hạ cấp nếu bạn không nộp báo cáo y tế định kỳ
- ✓ Hạ cấp đòi hỏi phải đáp ứng các yêu cầu của hạng giấy phép thấp hơn

7.14 Hạn chế trọng lượng theo mùa

Ministry of Transportation and Infrastructure có thể đăng các hạn chế theo mùa giới hạn trọng lượng trục trên một số tuyến đường. Nếu có hạn chế đang có hiệu lực tại nơi và thời điểm bạn thực hiện bài thi lái xe trên đường, trọng lượng xe bao gồm cả tải trọng không được vượt quá hạn chế theo mùa. Ví dụ: nếu các hạn chế giới hạn ở 50% trọng lượng trục hợp pháp, một tổ hợp năm trục có mức tối đa 40.500 kg sẽ bị hạn chế còn 20.250 kg.

- ✓ Trọng lượng xe thi lái xe trên đường không được vượt quá bất kỳ hạn chế trọng lượng theo mùa nào đang có hiệu lực
- ✓ Các hạn chế theo mùa có thể giới hạn trọng lượng trục theo một tỷ lệ phần trăm của trọng lượng trục hợp pháp
- ✓ Ministry of Transportation and Infrastructure đăng các hạn chế theo mùa

CHAPTER 8

Chapter 2 — Heavy Vehicle Braking (continued)

8.1 Sự thật về Hệ thống chống bó cứng phanh (ABS)

ABS không cho phép bạn lái xe nhanh hơn hoặc dừng sớm hơn. Trên một số bề mặt như sỏi, quãng đường phanh với ABS thực tế có thể dài hơn. ABS giúp ngăn bánh xe bị bó cứng trên bề mặt trơn trượt để bạn có thể phanh mạnh mà không bị trượt và mất kiểm soát lái, và nó có thể giúp ngăn hiện tượng gập đôi (jackknifing). ABS chỉ tốt bằng kỹ thuật của người lái.

- ✓ ABS không làm giảm quãng đường dừng và có thể làm tăng quãng đường phanh trên sỏi
- ✓ ABS ngăn bánh xe bị bó cứng để bạn có thể phanh mạnh mà không mất kiểm soát lái
- ✓ Đọc sách hướng dẫn của nhà sản xuất để học cách sử dụng ABS đúng cách

8.2 Kỹ thuật dừng khẩn cấp với ABS

Khi dừng khẩn cấp với ABS, hãy đạp phanh thật mạnh, dứt khoát và liên tục cho đến khi xe dừng hẳn. Không đạp nhấp nhả phanh, vì việc này bật và tắt hệ thống. Tiếng ồn của phanh, chuyển động hoặc rung giật của bàn đạp là bình thường — hãy tiếp tục đạp phanh mạnh. Hết sức thận trọng khi đánh lái vòng qua chướng ngại vật.

- ✓ Đạp phanh mạnh, dứt khoát và liên tục cho đến khi dừng hẳn — không đạp nhấp nhả phanh
- ✓ Đừng hoảng sợ vì tiếng ồn của phanh, chuyển động hoặc rung giật của bàn đạp; hãy tiếp tục đạp phanh mạnh
- ✓ Việc đánh lái và xử lý xe bị ảnh hưởng bởi kích thước xe, tải trọng và bất kỳ rơ-moóc nào đang được kéo

8.3 Định nghĩa và nguyên nhân của hiện tượng jackknifing

Một cú jackknife hoàn toàn xảy ra khi xe đầu kéo và rơ-moóc tạo thành một góc 90 độ hoặc nhỏ hơn so với nhau. Điều này có thể xảy ra ngay cả ở tốc độ rất thấp. Hiện tượng jackknifing thường do kỹ thuật phanh kém, bao gồm việc sử dụng bộ hãm không đúng cách.

- ✓ Một cú jackknife hoàn toàn là khi xe đầu kéo và rơ-moóc tạo thành một góc 90 độ hoặc nhỏ hơn
- ✓ Hiện tượng jackknifing có thể xảy ra ngay cả ở tốc độ rất thấp
- ✓ Kỹ thuật phanh kém và sử dụng bộ hãm không đúng cách gây ra hiện tượng jackknifing

8.4 ABS trong xe tổ hợp

Khi vận hành xe tổ hợp, hãy biết đơn vị nào có ABS. Nếu đầu kéo và các rơ-moóc không phải tất cả đều có ABS, hãy đạp phanh như thể đang vận hành xe tổ hợp không có ABS.

- ✓ Xác định đơn vị nào của xe tổ hợp có ABS trước khi lái xe
- ✓ Nếu không phải tất cả các đơn vị đều có ABS, hãy phanh như thể đang vận hành không có ABS

8.5 Kiểm soát lực kéo tự động (ATC)

ATC là một bổ sung tùy chọn cho hệ thống ABS, sử dụng tín hiệu dạng xung từ các cảm biến tốc độ của ABS để phát hiện mất độ bám của bánh dẫn động trên bề mặt trơn trượt. Nếu bánh dẫn động bị quay trượt, ATC sẽ phanh bánh đó, truyền lực sang phía đối diện. Trong điều kiện cực kỳ trơn trượt, ATC giảm công suất động cơ để các bánh lấy lại độ bám. Xe có ATC có nhãn dán trên bảng táplô và đèn cảnh báo gắn trên bảng táplô.

- ✓ ATC sử dụng cùng các cảm biến bánh xe như ABS để phát hiện bánh dẫn động bị quay trượt
- ✓ ATC phanh bánh đang quay trượt để truyền lực sang phía đối diện
- ✓ Trong điều kiện cực kỳ trơn trượt, ATC giảm công suất động cơ để lấy lại độ bám

CHAPTER 9

Chapter 3 — Fire Safety and Firefighting

9.1 Các phương tiện bắt buộc phải mang theo bình chữa cháy

Một số phương tiện thương mại bắt buộc phải mang theo thiết bị chữa cháy theo luật. Bình chữa cháy trên xe buýt trường học phải đáp ứng Tiêu chuẩn D250 của Hiệp hội Tiêu chuẩn Canada (CSA). Bạn phải được huấn luyện đầy đủ trước khi vận chuyển bất kỳ hàng hóa nguy hiểm nào.

- ✓ Phải mang theo một bình chữa cháy trên xe chở khách hạn chế có sức chứa ghế được cho phép trên 10, tất cả xe chở khách công cộng và tất cả xe buýt trường học
- ✓ Bình chữa cháy trên xe buýt trường học phải đáp ứng Tiêu chuẩn CSA D250
- ✓ Xe vận chuyển chất nổ phải mang theo hai bình chữa cháy

9.2 Phòng ngừa cháy xe

Việc phòng cháy bao gồm xử lý cẩn thận nhiên liệu và thuốc lá, theo dõi áp suất lốp, và bảo đảm phanh được nhả hoàn toàn. Lốp mềm tích tụ nhiệt và có thể gây cháy. Nhiên liệu diesel độc hại và không bao giờ được chạm vào hoặc lau bằng vải. Rò rỉ nhiên liệu có thể khiến xe bị nhân viên thực thi pháp luật ra lệnh ngừng hoạt động cho đến khi được sửa chữa.

- ✓ Không bao giờ hút thuốc trong gara hoặc gần khu vực tiếp nhiên liệu, và không bao giờ ném mẩu thuốc lá ra khỏi cửa sổ cabin vì chúng có thể bị thổi ngược vào tấm bạt hoặc hàng hóa.
- ✓ Thường xuyên kiểm tra áp suất lốp vì lốp mềm tích tụ nhiệt và có thể gây cháy; nếu lốp mềm hoặc xẹp, hãy bảo đảm lốp đã nguội và kiểm tra áp suất trước khi di chuyển lại.
- ✓ Bảo đảm tất cả phanh, kể cả phanh đỗ, được nhả hoàn toàn khi di chuyển, vì phanh bị kéo lê tạo nhiệt có thể đốt cháy mỡ trong các moay-ơ.
- ✓ Nhân viên thực thi pháp luật có thể ra lệnh ngừng hoạt động xe của bạn cho đến khi rò rỉ nhiên liệu được sửa chữa.

9.3 Quy trình chữa cháy đối với xe bị cháy

Chữa cháy đòi hỏi phải suy nghĩ nhanh và hành động nhanh. Kiểm tra thiết bị chữa cháy hằng ngày và biết cách sử dụng bình chữa cháy cũng như loại đám cháy mà chúng dập được. Đừng bao giờ liều mạng vì đám cháy nhiên liệu lan nhanh hoặc phát nổ. Hãy để người chứng kiến đầu tiên gọi cứu hỏa và cảnh báo người khác về nguy cơ nổ hoặc khí độc.

- ✓ Nếu đám cháy nằm trên một tổ hợp xe, hãy tháo đầu kéo khỏi rơ moóc và tách các phần ra, nhưng chỉ khi việc đó không khiến bạn gặp nguy hiểm
- ✓ Chữa cháy với gió ở sau lưng để giảm nguy cơ bị ngạt thở
- ✓ Nếu đám cháy nằm trong hệ thống điện, hãy ngắt cáp ắc quy
- ✓ Nếu đám cháy bắt đầu dưới nắp ca-pô, hướng bình chữa cháy từ bên dưới hoặc qua bộ tản nhiệt và không mở nắp ca-pô
- ✓ Không dùng nước cho đám cháy xăng hoặc dầu vì nước sẽ làm chúng lan rộng; hãy dùng bình chữa cháy phù hợp, cát hoặc đất để dập tắt bằng cách phủ kín

9.4 Các loại bình chữa cháy

Có hai loại bình chữa cháy chính: bình chữa cháy hóa chất khô đa dụng và bình chữa cháy carbon dioxide (CO2). Bình hóa chất khô dễ sử dụng hơn và an toàn hơn, nhưng bình CO2 hiệu quả hơn. Bình hóa chất khô có các loại BC và ABC.

- ✓ Bình có nhãn BC có thể dập tắt đám cháy do mỡ, dầu, xăng và điện; bình có nhãn ABC cũng dập tắt được đám cháy Loại A như giấy và vải
- ✓ Bình CO2 cực kỳ hiệu quả nhưng không bao giờ được dùng trong không gian kín vì bạn có thể tự làm ngạt thở hoặc làm phồng rộp da
- ✓ Giữ lại một ít chất chữa cháy để dự phòng trường hợp đám cháy bùng phát trở lại

CHAPTER 10

Coupling and Uncoupling Pintle Hitch Units

10.1 Kiểm tra Pintle Hitch trước khi ghép nối

Trước khi ghép nối xe tải và rơ moóc bằng pintle hitch, bạn phải đặt phanh đỗ xe tải, ra khỏi buồng lái và kiểm tra các bộ phận chính. Kiểm tra móc pintle và chốt khóa xem có vết nứt và mòn không, xác nhận phanh lò xo của rơ moóc đã được kích hoạt, chèn bánh xe rơ moóc, bảo đảm hàng hóa được cố định chắc chắn, và kiểm tra mắt pintle xem có vết nứt hoặc mòn quá mức không. Khu vực xung quanh rơ moóc phải trống trải.

- ✓ Kiểm tra móc pintle và chốt khóa xem có vết nứt và mòn trước khi ghép nối
- ✓ Xác nhận phanh lò xo đã được kích hoạt và chèn bánh xe rơ moóc
- ✓ Kiểm tra mắt pintle xem có vết nứt hoặc mòn quá mức
- ✓ Gài phanh rơ moóc trước khi ghép nối với rơ moóc

10.2 Định vị xe tải cho khớp nối Pintle Hitch

Đặt xe tải ngay phía trước và thẳng hàng với rơ-moóc, không đặt nghiêng. Dùng gương chiếu hậu ngoài để kiểm tra căn thẳng — nếu thẳng hàng, bạn sẽ thấy phần bằng nhau của mỗi bên rơ-moóc trong mỗi gương. Bật đèn nháy bốn chiều và bấm còi trước khi lùi. Lùi chậm và dừng lại ngay trước khi móc pintle chạm vào mắt nối pintle của rơ-moóc. Đặt một khối gỗ bên cạnh lốp xe tải hiển thị trong gương giúp ước lượng độ chính xác của vị trí.

- ✓ Xe tải phải thẳng hàng với rơ-moóc, không bị nghiêng
- ✓ Bật đèn nháy bốn chiều và bấm còi trước khi lùi
- ✓ Lùi chậm và dừng lại ngay trước khi móc pintle chạm vào mắt nối pintle
- ✓ Dùng gương — phần bằng nhau của mỗi bên rơ-moóc hiển thị nghĩa là căn thẳng đúng

10.3 Kết nối với rơ-moóc dùng móc pintle

Điều chỉnh chiều cao thanh kéo (drawbar) sao cho mắt pintle cao hơn một chút so với móc pintle. Lùi xe sao cho mắt pintle nằm ngay trên móc pintle, sau đó hạ mắt pintle xuống móc và đóng chốt an toàn. Gắn cáp/xiềng an toàn, nâng chân đỡ thanh kéo, kết nối đường khí nén, cáp điện và đường thủy lực, rồi tháo chèn bánh. Kiểm tra tất cả kết nối đã chắc chắn và kiểm tra đèn rơ-moóc.

- ✓ Điều chỉnh thanh kéo để mắt pintle cao hơn một chút so với móc pintle
- ✓ Đóng chốt an toàn của móc pintle sau khi hạ mắt xuống móc
- ✓ Gắn cáp và/hoặc xiềng an toàn và nâng chân đỡ thanh kéo
- ✓ Kiểm tra đèn rơ-moóc: đèn hậu, đèn phanh, đèn biển số và đèn khoảng cách

10.4 Chuẩn bị khởi hành và kiểm tra lần cuối

Sau khi kết nối, vào lại cabin, nạp hệ thống phanh rơ-moóc, nâng hệ thống treo khí của rơ-moóc nếu đã hạ xuống, và tạo áp suất cho xi-lanh khí nén hoặc thủy lực nếu có trang bị. Nếu phanh rơ-moóc không nhả khi được nạp, các đường ống khí có thể bị đấu chéo. Kiểm tra rò rỉ khí, xác nhận mắt khớp pintle được giữ chắc chắn, và xác nhận căn chỉnh. Ở tốc độ chậm, gạt van tay rơ-moóc để thử phanh dịch vụ và xác nhận kết nối được chắc chắn. Cần có báo cáo kiểm tra chuyến đi cho mỗi rơ-moóc mới được nhận mỗi ngày.

- ✓ Nếu phanh rơ-moóc không nhả khi được nạp, các đường ống khí có thể bị đấu chéo
- ✓ Kiểm tra rò rỉ phanh khí trước khi khởi hành
- ✓ Thử phanh dịch vụ của rơ-moóc ở tốc độ chậm bằng van tay
- ✓ Hoàn thành báo cáo kiểm tra chuyến đi cho mỗi rơ-moóc mới được nhận mỗi ngày

10.5 Tháo khớp các bộ móc pintle

Để tháo khớp, đặt xe tải thẳng hàng trực tiếp với rơ-moóc, kéo phanh cả xe tải và rơ-moóc, nhả áp suất ram, và chêm bánh rơ-moóc. Ngắt các đường khí nén, cáp điện và đường thủy lực, sau đó là cáp/xích an toàn và chốt an toàn, nhả chốt an toàn của móc pintle, hạ chân chống thanh kéo, và nâng thanh kéo để mắt pintle thoát khỏi móc. Đảm bảo rơ-moóc bằng phẳng và được đỡ. Gắn các đường đã ngắt vào đầu nối bịt kín (dummy) để ngăn bụi bẩn xâm nhập và cọ xát.

- ✓ Kéo phanh cả xe tải và rơ-moóc và chêm bánh rơ-moóc trước khi tháo khớp
- ✓ Ngắt các đường, sau đó cáp/xích an toàn trước khi nhả chốt
- ✓ Đảm bảo rơ-moóc bằng phẳng và đỡ thanh kéo sau khi tháo khớp
- ✓ Gắn các đường khí nén đã ngắt vào đầu nối bịt kín để ngăn mảnh vụn và cọ xát

10.6 Rơ moóc không có phanh lò xo

Một số rơ moóc không có phanh lò xo. Với những rơ moóc này, trước khi kết nối, bạn phải kết nối các đường khí nén với rơ moóc, nạp khí cho hệ thống khí nén của rơ moóc, và áp dụng phanh rơ moóc. Điều này bảo đảm rơ moóc không thể di chuyển trong khi bạn hoàn tất quá trình nối ghép.

- ✓ Đối với rơ moóc không có phanh lò xo, hãy kết nối các đường khí nén và nạp khí cho hệ thống trước
- ✓ Áp dụng phanh rơ moóc trước khi kết nối với rơ moóc
- ✓ Luôn bảo đảm rơ moóc không thể di chuyển trước khi nối ghép

CHAPTER 11

Dangerous Goods

11.1 Chín Loại Hàng Hóa Nguy Hiểm

Hàng hóa nguy hiểm được chia thành chín loại, mỗi loại được nhận biết bằng bảng hiệu (placard) hiển thị trên hai bên và cả hai đầu của xe tải vận chuyển. Các loại gồm: chất nổ, khí, chất lỏng dễ cháy, chất rắn dễ cháy, chất oxy hóa và peroxide hữu cơ, chất độc và chất lây nhiễm, vật liệu phóng xạ, chất ăn mòn và các sản phẩm hoặc chất hỗn hợp.

- ✓ Có chín loại hàng hóa nguy hiểm, bao gồm chất nổ (Loại 1), khí (Loại 2), chất lỏng dễ cháy (Loại 3), chất rắn dễ cháy (Loại 4), chất oxy hóa/peroxide hữu cơ (Loại 5), chất độc/chất lây nhiễm (Loại 6), phóng xạ (Loại 7), chất ăn mòn (Loại 8), và hàng hóa hỗn hợp (Loại 9)
- ✓ Bảng hiệu có thể xuất hiện trên hai bên và cả hai đầu của xe tải vận chuyển
- ✓ Loại 4.3 chỉ hàng hóa nguy hiểm khi bị ướt

11.2 Chứng nhận đào tạo hàng hóa nguy hiểm

Bất kỳ ai làm việc với hàng hóa nguy hiểm đều phải có đào tạo phù hợp được chứng nhận bởi người sử dụng lao động hiện tại. Giấy chứng nhận đào tạo phải được mang theo bên mình mọi lúc khi vận chuyển hàng hóa nguy hiểm.

- ✓ Người sử dụng lao động hiện tại của bạn phải chứng nhận rằng bạn đã được đào tạo phù hợp để làm việc với hàng hóa nguy hiểm
- ✓ Luôn mang theo giấy chứng nhận đào tạo bên mình khi vận chuyển hàng hóa nguy hiểm

11.3 Báo cáo sự cố hàng hóa nguy hiểm

Mọi sự cố liên quan đến hàng hóa nguy hiểm như tràn, rò rỉ, hỏa hoạn, nổ hoặc thùng chứa bị hư hỏng phải được báo ngay cho cơ quan cảnh sát gần nhất hoặc Chương trình Ứng phó Khẩn cấp Cấp tỉnh. Hành động nhanh chóng có thể ngăn sự cố trở nên nghiêm trọng.

- ✓ Báo ngay mọi sự cố liên quan đến hàng hóa nguy hiểm tại B.C. bằng cách gọi cảnh sát địa phương hoặc Chương trình Ứng phó Khẩn cấp Cấp tỉnh theo số 1-800-663-3456
- ✓ Báo cáo tràn, rò rỉ, hỏa hoạn, nổ hoặc thùng chứa bị hư hỏng cho cơ quan cảnh sát gần nhất

11.4 Biển báo tuyến đường vận chuyển hàng hóa nguy hiểm

Các biển báo đặc biệt chỉ định những tuyến đường mà xe vận chuyển hàng hóa nguy hiểm được phép đi và những tuyến đường mà xe không được phép sử dụng. Người lái xe phải tuân thủ các hạn chế về tuyến đường này.

- ✓ Một biển báo chỉ định những tuyến đường mà xe vận chuyển hàng hóa nguy hiểm được phép đi
- ✓ Một biển báo khác chỉ định những tuyến đường mà các xe này không được phép đi

CHAPTER 12

Chapter 8 — Air Brakes: Components of a Dual Air Brake System

12.1 Van một chiều

Van một chiều cho phép không khí lưu thông từ bình chứa cung cấp đến bình chứa chính và bình chứa phụ theo một chiều duy nhất. Điều này ngăn không khí trong bình chứa chính và bình chứa phụ chảy ngược và bị mất nếu có sự cố ở máy nén khí, đường xả, hoặc bình chứa cung cấp.

- ✓ Chỉ cho phép không khí lưu thông theo một chiều
- ✓ Ngăn thất thoát khí từ bình chứa chính/phụ nếu có sự cố ở máy nén, đường xả, hoặc bình chứa cung cấp

12.2 Thiết bị cảnh báo khí nén thấp

Tất cả xe được trang bị phanh khí nén phải có thiết bị cảnh báo để chỉ báo nếu áp suất giảm xuống mức nguy hiểm. Điều này có thể xảy ra do rò rỉ khí nén hoặc việc đạp phanh lặp lại nhanh hơn khả năng bù khí của máy nén. Thiết bị thường là đèn trên bảng đồng hồ và/hoặc còi; xe cũ hơn có thể dùng cần gạt báo hiệu (wig-wag) hạ xuống trong tầm nhìn.

- ✓ Thiết bị cảnh báo khí nén thấp phải kích hoạt khi áp suất khí nén giảm xuống dưới 60 p.s.i. (414 kPa)
- ✓ Khi cảnh báo kích hoạt, hãy dừng xe và tìm nguyên nhân mất khí trước khi tiếp tục

12.3 Các bình chứa: Cung cấp, Sơ cấp và Thứ cấp

Khí nén từ máy nén chứa các tạp chất bao gồm hơi nước, sương dầu và hạt carbon. Hầu hết tạp chất lắng đọng trong bình chứa cung cấp. Bình chứa sơ cấp và thứ cấp được thêm vào để tất cả các bộ phận phanh khí nén (trừ van điều áp) nhận được không khí sạch hơn.

- ✓ Hầu hết tạp chất lắng đọng trong bình chứa cung cấp
- ✓ Tất cả các bộ phận phanh khí nén trừ van điều áp đều được cấp không khí sạch hơn từ bình chứa sơ cấp và thứ cấp

12.4 Đồng hồ đo áp suất bình chứa

Tất cả xe được trang bị phanh khí đều có ít nhất một đồng hồ đo áp suất khí trên bảng đồng hồ, hiển thị áp suất trong hệ thống bình chứa phục vụ. Nhiều xe có một đồng hồ duy nhất với hai kim hiển thị áp suất bình chứa sơ cấp và thứ cấp. Các đồng hồ cho phép bạn theo dõi hệ thống khi lái xe và trong quá trình kiểm tra trước chuyến.

- ✓ Tất cả xe được trang bị phanh khí phải có ít nhất một đồng hồ đo áp suất khí
- ✓ Kiểm tra đồng hồ thường xuyên để đảm bảo có đủ áp suất để phanh

12.5 Van xả nhanh

Van xả nhanh cho phép phanh nhả nhanh và hoàn toàn bằng cách cho khí nén xả ra gần các buồng phanh thay vì phải đi ngược hết về van chân. Điều này làm giảm độ trễ khi nhả phanh. Chúng có thể có ở phanh trước, phanh sau, phanh đỗ lò xo và bất kỳ nơi nào cần xả khí nhanh.

- ✓ Giảm độ trễ nhả phanh bằng cách xả khí gần các buồng phanh
- ✓ Khí từ van chân thường chảy qua van này đến các buồng khi đạp phanh

12.6 Van tiếp vận

Van tiếp vận làm giảm độ trễ khi đạp và nhả phanh. Đây là van khí nén điều khiển từ xa, đáp ứng tín hiệu điều khiển từ van chân, được gắn gần các buồng khí và được cấp trực tiếp từ bình chứa chính hoặc phụ qua đường ống có đường kính lớn. Van cung cấp khí từ bình chứa ở cùng áp suất với tín hiệu điều khiển của van chân.

- ✓ Cung cấp khí từ bình chứa ở cùng áp suất với tín hiệu điều khiển của van chân (ví dụ: đạp 20 p.s.i. = ~20 p.s.i. đến các buồng khí)
- ✓ Chủ yếu được tìm thấy trên phanh trục sau và được thiết kế để xử lý hai hoặc bốn buồng khí

CHAPTER 13

Chapter 9 — Air Brake Adjustment: Misconceptions and Review

13.1 Xác minh áp suất khí trước khi kiểm tra điều chỉnh phanh

Van điều khiển phanh đỗ và van cấp khí cho rơ-moóc vẫn mở khi áp suất hệ thống chỉ còn 20 p.s.i. (138 kPa), nhưng phanh lò xo có thể đã được kích hoạt một phần hoặc hoàn toàn. Để kiểm tra điều chỉnh phanh một cách chính xác, áp suất khí của hệ thống phải đủ và tất cả phanh đỗ phải được nhả.

- ✓ Đảm bảo áp suất khí của hệ thống ít nhất từ 90 đến 100 p.s.i. (620 đến 690 kPa) trước khi kiểm tra điều chỉnh phanh
- ✓ Xác nhận tất cả phanh đỗ đã được nhả trước khi kiểm tra điều chỉnh phanh
- ✓ Các van có thể vẫn mở ở mức 20 p.s.i. dù phanh lò xo đã được kích hoạt

13.2 Bộ điều chỉnh độ rơ tự động so với thủ công

Bộ điều chỉnh độ rơ tự động bù đắp độ mòn của phanh khi phanh được sử dụng, trong khi bộ điều chỉnh độ rơ thủ công chỉ điều chỉnh khi được thực hiện bằng tay. Một nghiên cứu của Transport Canada cho thấy các xe có bộ điều chỉnh độ rơ thủ công bị đình chỉ lưu hành với tỷ lệ cao hơn 150 phần trăm so với các xe có bộ điều chỉnh độ rơ tự động.

- ✓ Bộ điều chỉnh độ rơ tự động thực hiện điều chỉnh tự động để bù độ mòn phanh trong quá trình sử dụng
- ✓ Ở B.C., việc cải tạo xe được sản xuất với bộ điều chỉnh độ rơ tự động để lắp bộ điều chỉnh độ rơ thủ công là bất hợp pháp
- ✓ Xe có bộ điều chỉnh độ rơ thủ công có khả năng bị đình chỉ lưu hành cao hơn 150%

CHAPTER 14

Chapter 10 — Class 3 Pre-Trip Inspection

14.1 Kiểm tra tăng áp suất khí nén và thiết bị cảnh báo

Trong quá trình kiểm tra trước chuyến của Hạng 3, hãy xác minh rằng thiết bị cảnh báo áp suất khí nén thấp kích hoạt ở mức 60 p.s.i. (414 kPa) hoặc cao hơn. Bơm giảm áp suất khí nén xuống dưới 50 p.s.i. (345 kPa), sau đó tăng áp suất trở lại để xác nhận máy nén và bộ điều áp hoạt động đúng. Ở một số hệ thống, một bình chứa phục vụ đầy trước (đến khoảng 85-95 p.s.i./586-655 kPa), sau đó bình thứ hai đầy. Bất kể loại hệ thống nào, áp suất phải tăng từ 50 đến 90 p.s.i. trong vòng ba phút.

- ✓ Thiết bị cảnh báo áp suất khí nén thấp phải kích hoạt ở mức 60 p.s.i. (414 kPa) hoặc cao hơn
- ✓ Áp suất khí nén phải tăng từ 50 đến 90 p.s.i. (345 đến 620 kPa) trong vòng ba phút ở chế độ chạy không tải nhanh (1.000-1.200 r.p.m.)
- ✓ Bơm giảm xuống dưới 50 p.s.i. trước khi tăng áp suất trở lại để kiểm tra máy nén

14.2 Kiểm tra vòng quanh xe tải về mặt cơ khí

Rời khỏi ca-bin và kiểm tra bên trái, phía sau, bên phải cùng gầm xe. Kiểm tra gương, bậc lên xuống/tay vịn, bình nhiên liệu và nắp, hệ thống xả (không rò rỉ, tấm chắn chắc chắn), khoang ắc quy (chắc chắn, không ăn mòn hoặc rò rỉ), khoang chứa đồ, thân xe và khung xe xem có hư hỏng, thiết bị cố định hàng hóa, hệ thống treo, lốp/bánh xe/tấm chắn bùn, tấm bảo vệ ca-bin, cửa hàng hóa/cửa nâng/cửa sau, phanh nền, cụm trục, và hệ truyền động (khớp chữ U có độ rơ, không rò rỉ). Kiểm tra xem có decal kiểm định CVIP còn hiệu lực không.

- ✓ Kiểm tra phanh, cụm trục, hệ truyền động, khung, hệ thống treo và lốp/bánh xe ở mọi phía và gầm xe
- ✓ Xác minh hàng hóa được cố định bằng thiết bị cố định hàng hóa đầy đủ và chặt chẽ
- ✓ Kiểm tra hệ thống xả, bình nhiên liệu, ắc quy và khoang chứa đồ đều chắc chắn, không rò rỉ

14.3 Kiểm tra rò rỉ khí nén khi đạp phanh (áp dụng phanh)

Sau khi trở lại ca bin, đảm bảo áp suất khí nén ít nhất 100 p.s.i. (690 kPa) và phanh đỗ đã được nhả. Đạp phanh hoàn toàn (90 đến 100 p.s.i.) và giữ trong một phút. Sau khi áp suất giảm ban đầu, lượng khí nén mất không được vượt quá ba p.s.i. (20.7 kPa) mỗi phút và không được có tiếng rò rỉ. Kiểm tra rò rỉ khí nén khi động cơ tắt để bạn có thể nghe tiếng rò rỉ.

- ✓ Áp suất khí nén phải đạt ít nhất 100 p.s.i. (690 kPa) trước khi kiểm tra
- ✓ Sau khi giảm ban đầu, lượng khí nén mất không được vượt quá 3 p.s.i. (20.7 kPa) mỗi phút khi đạp phanh hoàn toàn và giữ trong một phút
- ✓ Không được có tiếng rò rỉ khí nén

14.4 Kiểm tra phản hồi phanh, kéo thử và độ rơ vô lăng

Khi hộp số ở số trung gian và động cơ đã nổ, bảo đảm áp suất khí nằm trong phạm vi hoạt động. Ở số thấp, kéo nhẹ ngược lại phanh đỗ — phanh phải ngăn xe di chuyển. Nhả tất cả phanh, di chuyển chậm về phía trước, và đạp phanh chân để kiểm tra phản hồi phanh. Di chuyển vô lăng để kiểm tra độ rơ hoặc khe hở quá mức. Bảo đảm đã nhả phanh lò xo trước khi thực hiện các cú đạp phanh mạnh để tránh bị chồng phanh.

- ✓ Phanh đỗ phải ngăn xe di chuyển trong bài kéo thử nhẹ ở số thấp
- ✓ Phải kiểm tra phản hồi phanh chân bằng cách di chuyển chậm về phía trước
- ✓ Phải kiểm tra vô lăng xem có độ rơ hoặc khe hở quá mức và phải nhả phanh lò xo trước khi đạp phanh mạnh

14.5 Quy trình kiểm tra vòng tròn đối với đèn

Để kiểm tra đèn, bật tín hiệu rẽ trái, đèn chiếu gần và đèn clearance, sau đó đi ngược chiều kim đồng hồ quanh xe để đối diện với luồng xe. Kiểm tra tín hiệu rẽ trái, đèn chiếu gần, đèn hậu, đèn biển số và đèn clearance hoạt động. Sau đó kiểm tra tín hiệu rẽ phải và đèn chiếu xa, tiếp theo là đèn phanh. Mang theo một miếng giẻ để lau tất cả thấu kính đèn. Hãy cẩn thận khi đi bộ với lưng quay về phía luồng xe.

- ✓ Đi ngược chiều kim đồng hồ quanh xe để đối diện với luồng xe đang tới
- ✓ Kiểm tra tín hiệu rẽ, đèn pha (cả hai chế độ chiếu), đèn hậu, đèn biển số, đèn clearance và đèn phanh đều hoạt động
- ✓ Thấu kính đèn phải sạch, không nứt, và đúng màu

14.6 Các hạng mục trong cabin cần kiểm tra

Kiểm tra ghế lái và dây an toàn đã được điều chỉnh và các thiết bị cài hoạt động tốt; gương được điều chỉnh, sạch và không nứt; cửa sổ/kính chắn gió sạch, không nứt và hoạt động được. Đảm bảo tất cả giấy tờ đều có mặt, hợp lệ và còn hiệu lực, bao gồm giấy phép xe, đăng ký xe, bảo hiểm, logbook (nếu được yêu cầu), báo cáo kiểm định CVIP và decal CVIP trên kính chắn gió (nếu được yêu cầu).

- ✓ Giấy tờ phải bao gồm giấy phép xe, đăng ký xe, bảo hiểm, logbook, báo cáo CVIP và decal khi được yêu cầu
- ✓ Ghế, dây an toàn, gương và cửa sổ phải được điều chỉnh, hoạt động tốt và không bị nứt

CHAPTER 15

Chapter 12 — Industrial Roads

15.1 Các loại chứng nhận phanh hơi công nghiệp

Chứng nhận phanh hơi công nghiệp (ngoài đường cao tốc) cho phép vận hành các xe không có giấy phép được trang bị phanh hơi dùng để vận chuyển tài nguyên thiên nhiên trên các tuyến đường công nghiệp. Mã 18 bao gồm xe đơn khối không có giấy phép; Mã 19 bao gồm xe đơn khối hoặc xe tổ hợp. Chứng nhận xuất hiện trong phần hạn chế của giấy phép lái xe của bạn.

- ✓ Mã 18 cho phép vận hành xe đơn khối không có giấy phép có phanh hơi trên các tuyến đường công nghiệp
- ✓ Mã 19 cho phép vận hành xe đơn khối HOẶC xe tổ hợp không có giấy phép có phanh hơi trên các tuyến đường công nghiệp
- ✓ Bạn KHÔNG cần chứng nhận công nghiệp để vận hành xe skidder, máy xúc lật, máy san hoặc máy yarder

15.2 Nghĩa vụ của tài xế trong việc kiểm tra phương tiện

Bạn phải xác định rằng phương tiện của mình đang ở tình trạng vận hành an toàn trước khi lái xe. Thực hiện kiểm tra trước chuyến đi hằng ngày trước khi đưa phương tiện vào hoạt động và duy trì sổ nhật ký bảo trì được cập nhật. Báo cáo mọi khiếm khuyết cho bộ phận có thẩm quyền thích hợp của công ty và không bao giờ vận hành phương tiện không an toàn.

- ✓ Thực hiện kiểm tra trước chuyến đi hằng ngày trước khi đưa phương tiện vào hoạt động
- ✓ Duy trì sổ nhật ký bảo trì được cập nhật
- ✓ Báo cáo khiếm khuyết cho bộ phận có thẩm quyền thích hợp của công ty và không vận hành phương tiện không an toàn

15.3 Kiểm tra phanh trên đường công nghiệp

Đường công nghiệp hiếm khi có làn thoát hiểm, vì vậy phanh phải ở trong tình trạng tốt. Kiểm tra phanh trước khi vận chuyển bất kỳ tải nào và thực hiện kiểm tra phanh khi xe lăn bánh trước khi xuống dốc đứng. Nếu phanh không an toàn, hãy dừng ở nơi an toàn, đỗ xe và cố định xe, và không lái cho đến khi được sửa chữa.

- ✓ Kiểm tra phanh trước khi vận chuyển bất kỳ tải nào
- ✓ Thực hiện kiểm tra phanh khi xe lăn bánh trước khi đưa xe có tải xuống dốc đứng
- ✓ Nếu phanh không hoạt động an toàn, hãy dừng lại, đỗ xe an toàn và không lái cho đến khi được sửa chữa

15.4 Quyền ưu tiên trên các đường công nghiệp

Sử dụng chỗ tránh xe (turnout) trên đường hẹp để nhường đường cho xe tải đang chở hàng. Nhường đường cho xe tải đang chở hàng khi xuống dốc đứng. Người lái xe nói chung tuân theo các quy tắc giao thông được quy định trong Motor Vehicle Act, với các điều khoản áp dụng được xác định bởi Industrial Roads Act.

- ✓ Sử dụng chỗ tránh xe để nhường đường cho xe tải đang chở hàng trên đường hẹp
- ✓ Nhường đường cho xe tải đang chở hàng khi xuống dốc đứng
- ✓ Tuân theo các quy tắc giao thông trong Motor Vehicle Act như được áp dụng bởi Industrial Roads Act

15.5 Định nghĩa về đường công nghiệp

Đường công nghiệp tồn tại để vận chuyển tài nguyên thiên nhiên, máy móc, vật liệu hoặc nhân sự, bao gồm cầu của công ty, bến tàu và bãi tập kết gỗ. Đường công nghiệp không bao gồm đường cao tốc công cộng, đường dịch vụ rừng, đường phát triển, đường trại/khu dân cư thuộc sở hữu tư nhân, đường bảo trì điện/thoại/đường ống, đường nhà máy sản xuất và đường tote/cat/access.

- ✓ Đường công nghiệp được sử dụng để vận chuyển tài nguyên thiên nhiên, máy móc, vật liệu hoặc nhân sự
- ✓ Đường cao tốc công cộng, đường dịch vụ rừng và đường phát triển KHÔNG phải là đường công nghiệp
- ✓ Cầu của công ty, bến tàu và bãi tập kết gỗ được tính là đường công nghiệp

15.6 Xin cấp Chứng nhận Phanh Khí Công nghiệp

Nộp đơn tại văn phòng cấp giấy phép lái xe. Bạn phải nộp báo cáo y tế từ bác sĩ được cấp phép tại B.C. và thư xác nhận trình độ từ nhà tuyển dụng hiện tại/trước đây mô tả kinh nghiệm, các loại xe và tổng thời gian vận hành (tối thiểu ba tháng được chấp nhận). Cần có bài kiểm tra trước chuyến đi về phanh khí.

- ✓ Thư xác nhận trình độ yêu cầu tối thiểu ba tháng kinh nghiệm
- ✓ Cần có mẫu báo cáo y tế do bác sĩ được cấp phép tại B.C. hoàn thành
- ✓ Phải hoàn thành thành công bài kiểm tra trước chuyến đi về phanh khí trước khi nhận chứng nhận

15.7 Phanh làm mát bằng nước

Nhiều xe công nghiệp hạng nặng sử dụng nước để ngăn tang trống phanh quá nhiệt. Bật nước ngay sau khi bắt đầu đạp phanh khi tang trống chỉ hơi ấm, và tắt nước ngay trước khi dừng hẳn để tang trống co lại đều. Chỉ làm mát một bên có thể làm nứt tang trống. Bình chứa nước được tăng áp bằng khí nén ít nhất 15 p.s.i. (103 kPa).

- ✓ Bật nước ngay sau khi bắt đầu đạp phanh khi tang trống chỉ hơi ấm
- ✓ Tắt nước ngay trước khi dừng hẳn để tang trống phanh co lại đều
- ✓ Áp suất bình chứa nước phải đạt ít nhất 15 p.s.i. (103 kPa)

15.8 Đỗ xe trên đường công nghiệp

Khi rời khỏi xe đang đỗ mà không có người trông coi, hãy gài phanh cơ khí và cố định xe để xe không cần áp suất khí nén hoặc áp suất chất lỏng để giữ nguyên vị trí. Trống phanh quá nóng giãn nở ra xa guốc phanh, làm giảm hiệu quả phanh.

- ✓ Gài phanh cơ khí khi rời khỏi xe không có người trông coi
- ✓ Cố định xe để xe không phụ thuộc vào áp suất khí nén hoặc áp suất chất lỏng để giữ nguyên vị trí

15.9 Tín hiệu cảnh báo và quy trình lùi xe

Hãy ra tín hiệu về ý định rẽ, dừng hoặc đổi hướng như trên bất kỳ đường công cộng nào. Trước khi lùi bất kỳ xe tải hoặc xe đầu kéo rơ-moóc vào khu vực bốc xếp, hãy bấm còi để cảnh báo người khác và yêu cầu người phụ trách bốc xếp hoặc người có trách nhiệm hướng dẫn bạn sau khi xác nhận không có ai trên đường đi của bạn.

- ✓ Bấm còi để đưa ra cảnh báo trước khi lùi vào khu vực bốc xếp
- ✓ Yêu cầu một người có trách nhiệm hướng dẫn bạn vào khu vực bốc xếp sau khi kiểm tra đường đi đã thông thoáng
- ✓ Ra tín hiệu rẽ, dừng và đổi hướng như trên bất kỳ đường công cộng nào

15.10 Các điểm giao cắt đường sắt trên đường công nghiệp

Khi lái xe chở tổ công tác có hành khách, bạn phải dừng lại trước khi băng qua bất kỳ tuyến đường sắt nào giao với đường công cộng hoặc đường tư nhân và xác nhận không có tàu nào đang tới từ cả hai hướng. Không chuyển số khi băng qua đường ray.

- ✓ Dừng lại trước khi băng qua đường sắt khi lái xe chở tổ công tác có hành khách
- ✓ Xác nhận không có tàu nào đang tới từ cả hai hướng trước khi băng qua
- ✓ Không chuyển số khi băng qua đường ray tàu hỏa

15.11 Giấy phép qua đường bộ

Bạn có thể vận hành xe không có giấy phép trên các đường công nghiệp, nhưng nếu bạn dự định thường xuyên đưa xe không có giấy phép qua đường công cộng, bạn phải xin giấy phép Highway Crossing thông qua Commercial Vehicle Safety and Enforcement Branch (1-800-559-9688) hoặc tại một trạm cân.

- ✓ Cần có giấy phép qua đường bộ để thường xuyên qua đường công cộng bằng xe không có giấy phép
- ✓ Xin giấy phép từ Commercial Vehicle Safety and Enforcement hoặc tại một trạm cân

15.12 Lái xe an toàn và tốc độ trên đường công nghiệp

Tuân thủ mọi biển báo tốc độ đã được gắn và điều chỉnh tốc độ của bạn cho phù hợp với điều kiện đường. Trách nhiệm chính của bạn là sự an toàn của chính bạn, những người sử dụng đường khác, xe và hàng hóa của bạn. Nói chung, hãy lái xe ở bên phải và thận trọng khi vào bất kỳ đường công cộng nào, nơi mọi quy tắc giao thông đều được áp dụng.

- ✓ Tuân thủ biển báo tốc độ đã được gắn và điều chỉnh tốc độ theo điều kiện đường
- ✓ Lái xe ở bên phải đường công nghiệp theo nguyên tắc
- ✓ Tuân thủ mọi quy tắc giao thông khi vào đường công cộng

CHAPTER 16

Examiners' Tips for Passing the Road Tests

16.1 Chuẩn bị cho Bài kiểm tra Kiểm tra Trước chuyến

Thí sinh phải thực hành kiểm tra trước chuyến thật kỹ lưỡng trước kỳ thi của họ. Đảm bảo xe có thể vượt qua kiểm tra an toàn với mọi đèn hoạt động (đặc biệt là đèn phanh rơ-moóc và đèn xi-nhan) và hệ thống phanh khí ở tình trạng tốt. Mang theo dụng cụ phù hợp và có khả năng xác định và giải thích mọi hạng mục kiểm tra.

- ✓ Xác minh tất cả đèn hoạt động, đặc biệt là đèn phanh rơ-moóc và đèn xi-nhan
- ✓ Đảm bảo hệ thống phanh khí ở tình trạng tốt trước bài thi
- ✓ Mang theo dụng cụ phù hợp cho việc kiểm tra trước chuyến
- ✓ Nhờ người khác quan sát phần kiểm tra trước chuyến của bạn để xác nhận rằng bạn hoàn thành đầy đủ và có thể giải thích từng hạng mục

16.2 Hiểu rõ xe dùng cho bài thi đường

Hãy nắm rõ hoàn toàn xe được sử dụng cho bài thi đường, bao gồm khả năng điều khiển, đặc điểm quay đầu/rẽ và thao tác sang số. Trong bài thi đường, bạn sẽ được đánh giá về khả năng sang số mượt mà.

- ✓ Luyện tập lái xe thi để nắm rõ khả năng điều khiển và đặc điểm quay đầu/rẽ của xe
- ✓ Thành thạo thao tác sang số mượt mà vì nội dung này được đánh giá trong bài thi đường

16.3 Kỷ luật về tốc độ và làn đường giao thông

Hãy lái xe theo giới hạn tốc độ được ghi trên biển báo và không bám theo dòng xe chạy quá tốc độ. Hãy chú ý đến khu vực trường học và sân chơi. Sử dụng đúng làn đường giao thông và thực hiện các lượt rẽ đúng cách như mô tả trong hướng dẫn.

- ✓ Lái xe theo giới hạn tốc độ được ghi trên biển báo và không bao giờ bám theo dòng xe chạy quá tốc độ
- ✓ Chú ý và giảm tốc độ trong khu vực trường học và sân chơi
- ✓ Sử dụng đúng làn đường giao thông và thực hiện các lượt rẽ đúng cách

16.4 Dừng, Rẽ và Quan sát

Dừng hẳn tại biển báo dừng đúng vị trí và từ từ nhích ra trong khi quan sát giao lộ khi an toàn. Kiểm tra gương và, nếu có thể, kiểm tra qua vai mỗi khi chuyển làn hoặc đổi hướng. Quan sát giao lộ trước khi đi tiếp ngay cả khi đèn xanh và quan sát cẩn thận khi lùi xe.

- ✓ Dừng hẳn tại biển báo dừng và dừng đúng vị trí
- ✓ Kiểm tra gương và kiểm tra qua vai trước khi chuyển làn hoặc đổi hướng
- ✓ Quan sát giao lộ trước khi đi tiếp ngay cả khi đèn xanh
- ✓ Quan sát cẩn thận khi lùi xe

16.5 Khoảng cách theo sau an toàn và đường ngang đường sắt

Luôn duy trì khoảng cách an toàn với các phương tiện khác. Hãy nắm rõ các quy trình dành cho xe thương mại khi đi qua đường ngang đường sắt.

- ✓ Giữ khoảng cách an toàn với các phương tiện khác
- ✓ Nắm rõ quy trình dành cho xe thương mại khi đi qua đường ngang đường sắt

CHAPTER 17

What to take to the driver licensing office

17.1 Các giấy tờ cần thiết cho bài kiểm tra kiến thức và bài kiểm tra đường bộ

Khi đến văn phòng cấp giấy phép lái xe, thí sinh phải mang theo giấy tờ tùy thân phù hợp và các khoản phí áp dụng. Đối với bài kiểm tra kiến thức, bạn cần giấy tờ tùy thân chính và phụ, giấy phép lái xe hiện tại, và phí cho bài kiểm tra kiến thức cùng mọi khoản nợ chưa thanh toán. Đối với bài kiểm tra đường bộ, bạn còn cần thêm xe an toàn, phù hợp với hạng giấy phép, cùng giấy đăng ký và bảo hiểm, số biển số xe được ghi lại, phí kiểm tra đường bộ và phí giấy phép có ảnh, và kính hoặc kính áp tròng nếu cần.

- ✓ Mang theo giấy tờ tùy thân chính và phụ, giấy phép lái xe hiện tại, và các khoản phí cần thiết cho tất cả các bài kiểm tra.
- ✓ Đối với bài kiểm tra đường bộ, cung cấp xe an toàn, được chấp nhận, có đăng ký và bảo hiểm hợp lệ cho hạng giấy phép đang xin.
- ✓ Mang theo kính hoặc kính áp tròng nếu bạn cần chúng để lái xe.

17.2 Thời gian đến và quy định về lịch hẹn

Thời gian rất quan trọng khi đến dự thi. Hãy đến ít nhất một giờ trước khi văn phòng đóng cửa để làm bài kiểm tra kiến thức, và ít nhất 15 phút trước lịch hẹn thi đường bộ đã định. Tất cả các bài thi đường bộ chỉ được thực hiện theo lịch hẹn và phải đặt trước. Nếu bạn không thể giữ lịch hẹn, bạn phải thông báo cho ICBC. Một khoản phí sẽ được tính nếu bạn không đến và không cung cấp thông báo trước 48 giờ hoặc lý do chính đáng.

- ✓ Đến ít nhất một giờ trước khi đóng cửa để làm bài kiểm tra kiến thức
- ✓ Đến ít nhất 15 phút trước lịch hẹn thi đường bộ
- ✓ Cung cấp thông báo trước ít nhất 48 giờ hoặc lý do chính đáng để tránh phí không đến

17.3 Giấy tờ tùy thân và phí bắt buộc cho các bài thi

Khi xin giấy phép lái xe thương mại, dù là lần đầu, chuyển từ khu vực tài phán khác, hay thi lại, bạn phải mang theo giấy tờ tùy thân hợp lệ và phí. Các yêu cầu khác nhau áp dụng cho bài thi kiến thức so với bài thi đường trường.

- ✓ Luôn mang theo giấy tờ tùy thân chính và phụ, cùng với phí cho các dịch vụ hoặc giấy phép được yêu cầu
- ✓ Đối với bài thi kiến thức, mang theo giấy tờ tùy thân chính và phụ, giấy phép hiện tại, và phí cho bài thi cùng mọi khoản nợ chưa thanh toán
- ✓ Đối với bài thi đường trường, mang theo giấy tờ tùy thân, giấy phép hiện tại, một xe an toàn và được chấp nhận có đăng ký và bảo hiểm, phí, và kính mắt hoặc kính áp tròng nếu cần

17.4 Thời gian đến cho bài kiểm tra kiến thức và bài kiểm tra đường bộ

Bạn phải dành đủ thời gian trước các bài kiểm tra. Đối với bài kiểm tra kiến thức, hãy đến sớm trước giờ đóng cửa; đối với bài kiểm tra đường bộ, hãy đến trước giờ hẹn. Tất cả bài kiểm tra đường bộ đều yêu cầu đặt trước.

- ✓ Đến ít nhất một giờ trước giờ văn phòng đóng cửa để làm bài kiểm tra kiến thức
- ✓ Đến ít nhất 15 phút trước giờ hẹn bài kiểm tra đường bộ
- ✓ Tất cả bài kiểm tra đường bộ chỉ theo lịch hẹn và phải được đặt trước

17.5 Các giấy tờ cần thiết cho bài kiểm tra kiến thức

Khi xin bất kỳ giấy phép lái xe thương mại nào, người nộp đơn phải mang theo giấy tờ tùy thân hợp lệ, giấy phép hiện tại và các khoản phí áp dụng. Đối với bài kiểm tra kiến thức, cần có giấy tờ tùy thân chính và phụ, giấy phép hiện tại và các khoản phí (bao gồm nợ chưa thanh toán).

- ✓ Mang theo giấy tờ tùy thân chính và phụ cùng giấy phép hiện tại của bạn cho bài kiểm tra kiến thức
- ✓ Đến ít nhất một giờ trước khi đóng cửa để làm bài kiểm tra kiến thức
- ✓ Thanh toán phí kiểm tra kiến thức và mọi khoản nợ chưa thanh toán

17.6 Các mục cần thiết cho bài kiểm tra lái xe trên đường

Đối với bài kiểm tra lái xe trên đường, bạn phải mang theo giấy tờ tùy thân chính và phụ, giấy phép lái xe hiện tại, xe hoặc tổ hợp xe an toàn và được chấp nhận cho hạng giấy phép cùng giấy đăng ký và bảo hiểm, lệ phí kiểm tra lái xe trên đường và lệ phí giấy phép có ảnh, và kính hoặc kính áp tròng nếu được yêu cầu.

- ✓ Cung cấp xe hoặc tổ hợp xe an toàn, được chấp nhận cho hạng giấy phép bạn xin, cùng giấy đăng ký và bảo hiểm
- ✓ Ghi lại số biển số xe để cung cấp cho nhân viên
- ✓ Mang theo kính hoặc kính áp tròng nếu được yêu cầu để lái xe
- ✓ Đến sớm ít nhất 15 phút trước giờ hẹn kiểm tra lái xe trên đường

17.7 Cuộc hẹn thi lái xe trên đường và phí vắng mặt

Tất cả bài thi lái xe trên đường chỉ theo cuộc hẹn và phải được đặt trước. Nếu bạn không thể giữ cuộc hẹn, bạn phải thông báo cho ICBC. Một khoản phí được tính cho việc vắng mặt mà không thông báo trước 48 giờ hoặc không có lý do chính đáng.

- ✓ Bài thi lái xe trên đường chỉ theo cuộc hẹn và phải được đặt trước
- ✓ Thông báo cho ICBC nếu bạn không thể giữ cuộc hẹn
- ✓ Phí sẽ được áp dụng nếu bạn bỏ lỡ bài thi mà không thông báo trước 48 giờ hoặc không có lý do chính đáng

17.8 Thời gian chờ thi lại

Nếu bạn không đạt bài thi kiến thức, kiểm tra trước chuyến đi, hoặc bài thi đường, bạn phải chờ trước khi thi lại. Đối với bài thi kiến thức và kiểm tra trước chuyến đi, thời gian chờ là 7 ngày cho mỗi lần thi. Đối với bài thi đường hạng 1-4, thời gian chờ là 14 ngày cho lần thi không đạt đầu tiên và 30 ngày cho lần thứ hai và các lần tiếp theo. Đối với bài thi đường Endorsement 20, thời gian chờ là 14 ngày cho lần thứ nhất, 30 ngày cho lần thứ hai, và 60 ngày cho lần thứ ba và các lần tiếp theo.

- ✓ Bài thi kiến thức và kiểm tra trước chuyến đi yêu cầu chờ 7 ngày sau mỗi lần thi không đạt
- ✓ Bài thi đường hạng 1-4: 14 ngày sau lần không đạt đầu tiên, 30 ngày sau lần không đạt thứ hai và các lần không đạt sau đó
- ✓ Bài thi đường Endorsement 20: 14 ngày, sau đó 30 ngày, sau đó 60 ngày cho lần không đạt thứ ba trở đi

17.9 Phí hủy và không đến dự thi đường bộ

Nếu bạn không thể giữ lịch hẹn thi đường bộ, bạn phải thông báo cho ICBC. Không đến dự thi mà không thông báo đúng cách hoặc không có lý do chính đáng sẽ bị tính phí.

- ✓ Thông báo cho ICBC nếu bạn không thể giữ lịch hẹn thi đường bộ
- ✓ Phí sẽ được tính cho người không đến dự thi mà không thông báo trước 48 giờ hoặc không có lý do chính đáng
- ✓ Ghi lại biển số xe của các xe dùng để thi để cung cấp cho nhân viên

CHAPTER 18

Introduction / Using this guide

18.1 Sử dụng bảng hướng dẫn học giấy phép

Bảng hướng dẫn học chỉ dẫn thí sinh đến các chương cần thiết cho giấy phép hoặc chứng thực cụ thể của họ. Người nộp đơn hạng 1 phải học tất cả các chương được chỉ định và làm bài kiểm tra kiến thức bao gồm toàn bộ tài liệu về phanh khí cho hạng đó — họ không cần bài kiểm tra phanh khí riêng cho xe đơn. Người nộp đơn xin chứng thực phanh khí công nghiệp (Mã 18/19) không làm bài kiểm tra kiến thức nhưng nên học các chương được chỉ định để chuẩn bị cho bài kiểm tra kiểm tra trước chuyến đi.

- ✓ Bài kiểm tra kiến thức hạng 1 bao gồm toàn bộ tài liệu kiến thức về phanh khí cho hạng đó
- ✓ Mã 18 về phanh khí công nghiệp yêu cầu học các chương giống như phanh khí xe đơn, cộng thêm chương 12
- ✓ Người nộp đơn xin chứng thực phanh khí công nghiệp không bắt buộc phải hoàn thành bài kiểm tra kiến thức

18.2 Lỗi của người lái gây ra hầu hết các vụ tai nạn

ICBC, chính phủ và ngành công nghiệp cùng nhau nỗ lực giảm tai nạn, nhưng người lái xe giữ vai trò quan trọng nhất vì hầu hết các vụ tai nạn đều do lỗi của người lái và có thể phòng tránh được. Thái độ chuyên nghiệp là điều thiết yếu để bảo đảm an toàn.

- ✓ Hầu hết các vụ tai nạn xe thương mại là do lỗi của người lái và có thể phòng tránh được
- ✓ Chỉ có kỹ năng và khả năng là chưa đủ — cần có thái độ chuyên nghiệp khi cầm lái để bảo đảm an toàn

18.3 Mục đích của hướng dẫn lái xe thương mại

Hướng dẫn này cung cấp thông tin cơ bản cần thiết để đủ điều kiện nhận giấy phép lái xe thương mại Hạng 1, 2, 3 hoặc 4, chứng nhận phanh khí, chứng nhận phanh khí công nghiệp hoặc chứng nhận rơ moóc hạng nặng (mã 20). Đây là văn bản nguồn nhưng không phải sách hướng dẫn đào tạo — cần có kinh nghiệm thực tế và sự hướng dẫn từ tài xế có giấy phép hoặc cơ sở đào tạo chuyên nghiệp.

- ✓ Hầu hết các vụ tai nạn liên quan đến xe lớn đều do lỗi của tài xế và có thể phòng tránh được
- ✓ Thái độ chuyên nghiệp, cùng với kỹ năng và kiến thức, là điều cần thiết khi ngồi sau tay lái
- ✓ Hướng dẫn bao gồm các thói quen lái xe tiết kiệm nhiên liệu giúp giảm mức tiêu thụ nhiên liệu và khí thải

18.4 Mục đích và phạm vi của hướng dẫn

Hướng dẫn cung cấp thông tin cơ bản cần thiết để đăng ký giấy phép lái xe thương mại Hạng 1, 2, 3 hoặc 4, chứng nhận phanh hơi, chứng nhận phanh hơi công nghiệp hoặc chứng nhận rơ moóc hạng nặng. Đây là văn bản nguồn, không phải sách hướng dẫn đào tạo — cũng cần có kinh nghiệm thực hành và hướng dẫn.

- ✓ Hướng dẫn bao gồm giấy phép lái xe thương mại Hạng 1, 2, 3 và 4 cùng với chứng nhận phanh hơi, phanh hơi công nghiệp và rơ moóc hạng nặng
- ✓ Sau khi có giấy phép học lái, bạn phải tích lũy kinh nghiệm thực hành điều khiển loại xe mà bạn muốn được cấp phép, dưới sự hướng dẫn của người lái xe có giấy phép phù hợp hoặc cơ sở đào tạo

CHAPTER 19

Shifting Skills

19.1 Chuyển số lũy tiến và thời điểm chuyển số

Chuyển số lũy tiến được khuyến nghị cho nhiều xe mới có động cơ mô-men xoắn cao. Số vòng/phút (r.p.m.) mà bạn chuyển số sẽ cao hơn khi bạn chọn các số cao hơn. Đồng hồ đo vòng tua máy giúp xác định thời điểm chuyển số. Các kỹ thuật lái xe thông minh như chuyển số lũy tiến giúp tiết kiệm nhiên liệu.

- ✓ Số vòng/phút chuyển số tăng lên khi bạn chuyển sang các số cao hơn (ví dụ: 1.200 r.p.m. từ số một sang số hai, 1.350 r.p.m. từ số năm sang số sáu)
- ✓ Dùng đồng hồ đo vòng tua máy để xác định các điểm chuyển số
- ✓ Tham khảo hướng dẫn của nhà sản xuất xe để biết phương pháp chuyển số tốt nhất

19.2 Sang số động cơ xăng (không điều tốc)

Khi tăng số cho động cơ chạy bằng xăng: khởi hành ở số thấp chỉ dùng vừa đủ ga để xe di chuyển; nhanh chóng chuyển sang số tiếp theo khi động cơ tăng tốc; cho động cơ phát triển thêm công suất trước mỗi lần sang số khi tốc độ tăng; nhả ly hợp êm và đồng thời tăng ga để tránh sốc hệ thống truyền động.

- ✓ Khởi hành ở số thấp chỉ dùng vừa đủ ga để xe di chuyển
- ✓ Chuyển lên số cao hơn ngay khi đã có đủ công suất
- ✓ Nhả ly hợp êm và đồng thời tăng ga để tránh sốc hệ thống truyền động

19.3 Sang số với động cơ có bộ điều tốc

Bộ điều tốc (governor) kiểm soát nhiên liệu cấp vào động cơ và điều chỉnh tốc độ động cơ, cho phép bạn khởi hành trên mặt đường bằng phẳng và trên dốc mà không cần dùng đến bướm ga. Luôn nhấn nhẹ bướm ga thay vì đạp giật để tăng tốc êm ái. Nếu bạn cần dùng bướm ga để khởi hành xe chở hàng có động cơ diesel, bạn nên ở số thấp hơn.

- ✓ Nhấn nhẹ bướm ga thay vì đạp giật hoặc đâm mạnh để vận hành êm ái
- ✓ Chỉ dùng vừa đủ công suất để sang số tiếp theo
- ✓ Nếu cần bướm ga để khởi hành xe diesel chở hàng, hãy dùng số thấp hơn
- ✓ Nhả côn (clutch) một cách êm ái để tránh gây sốc cho hệ truyền động, hàng hóa hoặc hành khách

19.4 Vào cua

Trước khi vào cua, hãy giảm tốc độ đến mức an toàn và về số thấp hơn để có thể sử dụng lực động cơ trong suốt đoạn cua. Điều này giúp xe ổn định và cung cấp khả năng tăng tốc tốt khi thoát khỏi cua.

- ✓ Giảm tốc độ đến mức an toàn trước khi vào cua
- ✓ Về số thấp hơn để cung cấp lực động cơ trong suốt đoạn cua

CHAPTER 20

Chapter 3 — Basic Driving Skills: Shifting Gears

20.1 Sang số tiệm tiến và các phương pháp sang số

Sang số tiệm tiến được khuyến nghị cho nhiều xe mới có động cơ mô-men xoắn cao. Vòng tua máy cần thiết để sang số tăng lên khi bạn chọn các số cao hơn (ví dụ: từ số một sang số hai ở 1.200 vòng/phút, từ số năm sang số sáu ở 1.350 vòng/phút). Đồng hồ đo vòng tua máy cho biết tốc độ động cơ và giúp bạn quyết định khi nào nên sang số. Một lựa chọn khác là phương pháp chia vòng tua máy tiêu chuẩn. Luôn tham khảo hướng dẫn của nhà sản xuất để biết phương pháp tốt nhất.

- ✓ Dùng sang số tiệm tiến cho động cơ mô-men xoắn cao mới, tăng vòng tua máy ở các số cao hơn
- ✓ Đồng hồ đo vòng tua máy giúp xác định đúng thời điểm sang số
- ✓ Tham khảo sách hướng dẫn của nhà sản xuất xe để biết phương pháp sang số tốt nhất

20.2 Chuyển số đối với động cơ xăng không có bộ điều tốc

Đối với động cơ chạy bằng xăng không có bộ điều tốc, hãy khởi hành ở số thấp chỉ dùng vừa đủ ga để xe di chuyển. Chuyển nhanh sang số tiếp theo khi động cơ tăng tốc, chuyển lên số cao hơn ngay khi đã có đủ lực. Để động cơ tạo thêm lực trước mỗi lần chuyển lên số cao hơn. Nhả côn êm và đạp ga đồng thời để tránh sốc hệ thống truyền lực.

- ✓ Khởi hành ở số thấp, chỉ dùng vừa đủ ga để xe di chuyển
- ✓ Nhả côn êm và đạp ga đồng thời để tránh sốc hệ thống truyền lực

20.3 Chuyển số trên động cơ có bộ điều tốc

Bộ điều tốc kiểm soát lượng nhiên liệu và điều chỉnh tốc độ động cơ, cho phép bạn khởi hành trên mặt phẳng và dốc mà không cần dùng bướm ga. Luôn siết bướm ga một cách êm ái thay vì đâm hoặc chọc vào nó để tăng tốc mượt mà. Chỉ dùng đủ lực để chuyển sang số tiếp theo. Bạn có thể bỏ qua một vài cấp số khi xuống dốc hoặc trên đường bằng phẳng tùy theo trọng lượng và tỷ số truyền. Nếu bạn phải đạp ga để di chuyển xe diesel đang chở hàng, bạn nên ở số thấp hơn.

- ✓ Siết bướm ga một cách êm ái thay vì đâm hoặc chọc vào nó
- ✓ Bộ điều tốc cho phép bạn khởi hành trên mặt phẳng và dốc mà không cần bướm ga
- ✓ Nếu xe diesel đang chở hàng cần ga để di chuyển, hãy dùng số thấp hơn

20.4 Vào khúc cua

Trước khi vào khúc cua, hãy giảm tốc độ đến mức an toàn và về số thấp hơn để có thể sử dụng sức mạnh động cơ trong suốt khúc cua. Điều này giữ xe ổn định và cung cấp khả năng tăng tốc tốt khi ra khỏi khúc cua.

- ✓ Giảm tốc độ đến mức an toàn và về số thấp hơn trước khi vào khúc cua
- ✓ Chọn số cho phép sử dụng sức mạnh động cơ trong suốt khúc cua

CHAPTER 21

Chapter 8 — Air Brakes: Foundation Brake Types

21.1 Vận hành và Điều chỉnh Phanh Nêm

Phanh nêm sử dụng một nêm được ép vào giữa các guốc phanh để kích hoạt phanh. Khác với hệ thống s-cam, tài xế không thể dễ dàng kiểm tra việc điều chỉnh phanh nêm. Khi độ dày má phanh đạt đến một giới hạn cụ thể, bộ tự động điều chỉnh đã hỏng. Chỉ thợ máy đủ trình độ mới nên điều chỉnh hoặc sửa chữa phanh nêm.

- ✓ Tài xế không thể dễ dàng kiểm tra việc điều chỉnh phanh nêm, khác với hệ thống s-cam
- ✓ Phanh nêm chỉ nên được điều chỉnh hoặc sửa chữa bởi thợ máy đủ trình độ
- ✓ Bộ tự động điều chỉnh đã hỏng khi má phanh đạt đến giới hạn inch đối với cả hai má phanh

21.2 Phanh đĩa khí nén

Phanh đĩa khí nén sử dụng một rotor/đĩa gắn vào moay-ơ bánh xe và quay cùng với bánh xe. Hai má phanh ép vào hai bên của rotor, tương tự như một chiếc kẹp chữ C cỡ lớn. Hầu hết đều có cơ cấu tự động điều chỉnh độ mòn má phanh bên trong. Giới hạn hành trình buồng phanh giống như bộ tự động điều chỉnh độ rơ. Tài xế không thể dễ dàng kiểm tra việc điều chỉnh.

- ✓ Phanh đĩa khí nén ép hai má phanh vào rotor giống như kẹp chữ C
- ✓ Giới hạn hành trình buồng phanh giống như đối với bộ tự động điều chỉnh độ rơ
- ✓ Phanh đĩa khí nén chỉ nên được điều chỉnh hoặc sửa chữa bởi thợ cơ khí có đủ trình độ chuyên môn

21.3 Phanh Khí-Thủy Lực

Phanh khí-thủy lực có trên xe tải hạng trung và xe buýt, kết hợp các đặc điểm của phanh khí và phanh thủy lực. Hệ thống gồm máy nén khí, bộ điều tốc, bình chứa khí, van chân và hai bộ tăng áp khí-thủy lực. Áp suất khí kích hoạt động tác phanh trong khi áp suất thủy lực truyền lực phanh. Áp suất tiêu chuẩn khoảng 125 p.s.i. (862 kPa).

- ✓ Áp suất khí kích hoạt việc phanh nhưng áp suất thủy lực truyền lực phanh đến phanh cơ sở
- ✓ Áp suất khí tiêu chuẩn khoảng 125 p.s.i. (862 kPa)
- ✓ Cần có giấy phép có chứng thực phanh khí trừ khi hệ thống không sử dụng bàn đạp khí
- ✓ Người lái xe phải kiểm tra đồng hồ đo áp suất khí thường xuyên vì rò rỉ nghiêm trọng khiến phanh ngừng hoạt động

21.4 Phanh đỗ Air-Over-Hydraulic

Nhiều hệ thống air-over-hydraulic có một buồng phanh đỗ gắn với phanh cơ sở. Khi tác động van điều khiển phanh đỗ gắn trên bảng điều khiển, lò xo trong buồng được kích hoạt, tạo lực ép một nêm vào giữa các má phanh. Khi nhả phanh, áp suất khí được dẫn đến để co nêm và lò xo lại.

- ✓ Phanh đỗ được điều khiển bằng cùng van điều khiển phanh đỗ gắn trên bảng điều khiển như các hệ thống khí nén hoàn toàn
- ✓ Tác động phanh đỗ sẽ ép một nêm vào giữa các má phanh để tác dụng phanh
- ✓ Nhả phanh sẽ dẫn áp suất khí đến để co nêm và lò xo lại

CHAPTER 22

Introduction

22.1 Mục đích và phạm vi của hướng dẫn

Vận hành xe thương mại hoặc xe được trang bị phanh hơi đòi hỏi kiến thức và kỹ năng đặc biệt vì tai nạn liên quan đến xe lớn có thể gây hậu quả thảm khốc. Hầu hết tai nạn là do lỗi của người lái và có thể phòng ngừa được. Hướng dẫn này cung cấp thông tin để xin giấy phép lái xe thương mại Hạng 1, 2, 3 hoặc 4, hoặc chứng nhận phanh hơi, phanh hơi công nghiệp và rơ-moóc hạng nặng.

- ✓ Hầu hết tai nạn xe thương mại là do lỗi của người lái và có thể phòng ngừa được
- ✓ Cần có thái độ chuyên nghiệp, cùng với kiến thức và kỹ năng, để vận hành xe thương mại an toàn
- ✓ Hướng dẫn này là văn bản nguồn, không phải sổ tay đào tạo đầy đủ—kinh nghiệm thực tế và sự hướng dẫn cũng cần thiết

CHAPTER 23

Chapter 1: Getting your driver's licence

23.1 Các hạng giấy phép thương mại và yêu cầu

Chương này bao gồm các hạng giấy phép, thể trạng y tế, tiêu chuẩn thị lực và cách xin giấy phép hạng 1, 2, 3 hoặc 4 cùng các chứng thực. Các loại xe thương mại khác nhau yêu cầu các hạng giấy phép khác nhau, và người nộp đơn phải đáp ứng thể trạng y tế và tiêu chuẩn thị lực để đủ điều kiện. Tài xế hạng 1 phải hoàn thành Khóa Đào tạo Nhập môn Bắt buộc (MELT).

- ✓ Giấy phép hạng 1, 2, 3 và 4 cho phép điều khiển các loại xe thương mại khác nhau
- ✓ Người nộp đơn phải đáp ứng thể trạng y tế và tiêu chuẩn thị lực
- ✓ Người nộp đơn hạng 1 phải hoàn thành Khóa Đào tạo Nhập môn Bắt buộc (MELT)

23.2 Chứng thực phanh khí và rơ-moóc hạng nặng

Cần có chứng thực phanh khí để vận hành xe được trang bị phanh khí. Ngoài ra còn có chứng thực phanh khí công nghiệp và chứng thực rơ-moóc hạng nặng. Thí sinh phải nộp đơn qua ICBC và vượt qua các yêu cầu kiến thức và thực hành liên quan để thêm các chứng thực này vào giấy phép của mình.

- ✓ Cần có chứng thực phanh khí để vận hành xe được trang bị phanh khí
- ✓ Cần có chứng thực rơ-moóc hạng nặng để kéo rơ-moóc hạng nặng
- ✓ Các chứng thực yêu cầu phải vượt qua bài kiểm tra kiến thức và thực hành áp dụng

23.3 Phạm vi giấy phép hạng 1 và độ tuổi tối thiểu

Giấy phép hạng 1 cho phép điều khiển xe tải đầu kéo sơ mi rơ moóc và tất cả các loại xe cơ giới khác hoặc tổ hợp xe, trừ xe mô tô. Độ tuổi tối thiểu là 19. Hạng 1 bao gồm phạm vi phương tiện rộng nhất.

- ✓ Hạng 1 cho phép tất cả xe cơ giới và tổ hợp xe, trừ xe mô tô
- ✓ Độ tuổi tối thiểu cho hạng 1 là 19
- ✓ Bạn phải có giấy phép hạng 5 đầy đủ quyền hạn hoặc tương đương trước khi nộp đơn

23.4 Phạm vi giấy phép hạng 2

Giấy phép hạng 2 cho phép điều khiển xe buýt, bao gồm xe buýt trường học, xe buýt hoạt động đặc biệt và xe đặc biệt. Rơ moóc hoặc xe được kéo không được vượt quá 4.600 kg — chúng chỉ được vượt quá 4.600 kg nếu cả xe buýt và rơ moóc đều không có phanh hơi. Hạng 2 cũng bao gồm mọi xe hạng 4. Độ tuổi tối thiểu là 19.

- ✓ Hạng 2 bao gồm xe buýt, kể cả xe buýt trường học và xe buýt hoạt động đặc biệt
- ✓ Rơ moóc không được vượt quá 4.600 kg trừ khi cả xe buýt và rơ moóc đều không có phanh hơi
- ✓ Độ tuổi tối thiểu cho hạng 2 là 19

23.5 Phạm vi giấy phép hạng 3

Giấy phép hạng 3 cho phép điều khiển xe tải có nhiều hơn hai trục (xe tải ben, xe kéo lớn) nhưng không cho phép xe buýt chở hành khách. Giấy phép này cũng cho phép xe kéo kéo một xe có bất kỳ trọng lượng nào, cần cẩu xe tải di động, và xe hạng 5. Rơ-moóc không được vượt quá 4.600 kg trừ khi cả xe tải lẫn rơ-moóc đều không có phanh hơi. Độ tuổi tối thiểu là 18.

- ✓ Hạng 3 bao gồm xe tải có nhiều hơn hai trục nhưng không bao gồm xe buýt chở hành khách
- ✓ Rơ-moóc không được vượt quá 4.600 kg trừ khi cả xe tải lẫn rơ-moóc đều không có phanh hơi
- ✓ Độ tuổi tối thiểu cho hạng 3 là 18

23.6 Class 4 không hạn chế và có hạn chế

Class 4 không hạn chế cho phép xe buýt có tối đa 25 chỗ ngồi (kể cả tài xế), taxi, xe limousine, xe dịch vụ đặt xe qua ứng dụng và xe cứu thương. Class 4 có hạn chế cho phép taxi, xe limousine, dịch vụ đặt xe qua ứng dụng (tối đa 10 người kể cả tài xế), xe cứu thương và xe đặc biệt cho người khuyết tật (tối đa 10 người). Độ tuổi tối thiểu cho cả hai là 19.

- ✓ Class 4 không hạn chế bao gồm xe buýt tối đa 25 chỗ ngồi kể cả tài xế
- ✓ Class 4 có hạn chế bao gồm xe tối đa 10 người kể cả tài xế
- ✓ Độ tuổi tối thiểu cho Class 4 là 19

23.7 Yêu cầu về chứng nhận phanh khí (mã 15)

Để điều khiển các xe được trang bị phanh khí trên đường cao tốc (trừ xe công trình), bạn phải có giấy phép lái xe B.C. kèm chứng nhận phanh khí (mã 15). Điều này cũng được yêu cầu đối với hầu hết các xe có phanh khí-thủy lực. Mã chứng nhận xuất hiện trong mục hạn chế của giấy phép.

- ✓ Cần có chứng nhận phanh khí (mã 15) để điều khiển xe được trang bị phanh khí trên đường cao tốc
- ✓ Xe có phanh khí-thủy lực cũng cần chứng nhận phanh khí
- ✓ Xe công trình được miễn yêu cầu chứng nhận phanh khí

23.8 Các điều kiện tiên quyết đối với giấy phép thương mại

Trước khi đăng ký, bạn phải đang giữ hoặc đã từng giữ giấy phép Hạng 5 hoặc 6 với đầy đủ quyền hạn (hoặc tương đương từ tỉnh bang khác), có hồ sơ lái xe chấp nhận được với ít hơn bốn lỗi bị trừ điểm trong hai năm trước và không có tiền án liên quan đến xe cơ giới theo Bộ luật Hình sự trong ba năm trước, đáp ứng độ tuổi tối thiểu, không có tiền phạt hoặc nợ chưa thanh toán, và đáp ứng tiêu chuẩn y tế.

- ✓ Ít hơn bốn lỗi bị trừ điểm trong hai năm trước
- ✓ Không có tiền án liên quan đến xe cơ giới theo Bộ luật Hình sự trong ba năm trước
- ✓ Phải đang giữ hoặc đã từng giữ giấy phép Hạng 5 hoặc 6 với đầy đủ quyền hạn hoặc tương đương từ tỉnh bang khác

23.9 Yêu cầu đối với người giám sát của giấy phép học lái

Giấy phép học lái có hiệu lực một năm và cho phép thực hành với người giám sát. Người giám sát phải từ 19 tuổi trở lên và có loại giấy phép phù hợp cho xe. Họ phải ngồi bên cạnh bạn hoặc ngay phía sau và bên phải nếu không có ghế bên cạnh tài xế. Khi điều khiển xe buýt, taxi, xe dịch vụ gọi xe hoặc xe cứu thương, không được phép chở hành khách ngoại trừ người giám sát và những học viên khác cùng hạng.

- ✓ Giấy phép học lái có hiệu lực một năm
- ✓ Người giám sát phải từ 19 tuổi trở lên và có hạng giấy phép phù hợp
- ✓ Không được chở hành khách trên xe buýt/taxi/xe cứu thương ngoại trừ người giám sát và học viên cùng hạng

23.10 Đào tạo Nhập môn Bắt buộc (MELT) cho Hạng 1

MELT trở thành yêu cầu đối với tất cả người nộp đơn xin Hạng 1 mới kể từ ngày 18 tháng 10 năm 2021. Nó phù hợp với tiêu chuẩn đào tạo nhập môn Hạng 1 quốc gia theo Bộ luật An toàn Quốc gia và bao gồm lý thuyết, đào tạo thực hành, lái xe trên đường cao tốc và vận hành phanh khí. Đây là yêu cầu một lần do các trường dạy lái xe được ICBC phê duyệt cung cấp. Người nộp đơn phải đủ điều kiện để có giấy phép học viên Hạng 1 trước khi bắt đầu MELT.

- ✓ MELT là yêu cầu một lần theo luật định đối với tất cả tài xế Hạng 1 mới kể từ ngày 18 tháng 10 năm 2021
- ✓ MELT bao gồm đào tạo vận hành phanh khí
- ✓ Người nộp đơn phải có giấy phép học viên Hạng 1 trước khi bắt đầu MELT

23.11 Các hạng giấy phép thương mại

BC cấp giấy phép lái xe thương mại cho các Hạng 1, 2, 3 và 4 (hạn chế hoặc không hạn chế). Mỗi hạng tương ứng với các loại phương tiện khác nhau và có thể yêu cầu các chứng thực cụ thể như phanh hơi, phanh hơi công nghiệp, hoặc chứng thực rơ-moóc hạng nặng.

- ✓ Giấy phép Hạng 1, 2, 3 và 4 là các hạng thương mại
- ✓ Hạng 4 có thể bị hạn chế hoặc không hạn chế
- ✓ Một số phương tiện yêu cầu thêm chứng thực ngoài hạng giấy phép cơ bản

23.12 Chứng thực phanh khí

Cần có chứng thực phanh khí để vận hành xe được trang bị phanh khí. Ứng viên nộp đơn qua ICBC và có thể hoàn thành khóa học phanh khí được ICBC phê duyệt. Cũng có sẵn chứng thực phanh khí công nghiệp.

- ✓ Cần có chứng thực phanh khí để vận hành xe được trang bị phanh khí
- ✓ Có thể lấy chứng thực phanh khí thông qua các khóa học phanh khí được ICBC phê duyệt
- ✓ Có tùy chọn chứng thực phanh khí công nghiệp

23.13 Yêu cầu về kiểm tra kiến thức và kiểm tra đường bộ

Để có được giấy phép lái xe thương mại, thí sinh phải vượt qua bài kiểm tra kiến thức, bài kiểm tra quy trình kiểm tra trước chuyến đi và bài kiểm tra đường bộ. Xe dùng cho bài kiểm tra đường bộ phải phù hợp với hạng giấy phép được đăng ký. Các thời gian chờ thi lại được áp dụng sau khi thi trượt.

- ✓ Phải vượt qua bài kiểm tra kiến thức trước khi kiểm tra đường bộ.
- ✓ Bài kiểm tra quy trình kiểm tra trước chuyến đi là bắt buộc đối với giấy phép lái xe thương mại.
- ✓ Xe dùng cho bài kiểm tra đường bộ phải đúng với hạng giấy phép đang xin.

23.14 Quy định về bài kiểm tra kiến thức phanh khí

Thí sinh thi trượt bài kiểm tra kiến thức phanh khí sau ba lần thử phải hoàn thành hoặc học lại một khóa đào tạo phanh khí đã được phê duyệt kéo dài 7 giờ. Kết quả bài kiểm tra kiến thức phanh khí chỉ có hiệu lực trong một năm — nếu chứng thực không được ghi vào giấy phép trong vòng một năm, phải thi lại.

- ✓ Ba lần thi trượt bài kiểm tra kiến thức phanh khí yêu cầu phải hoàn thành một khóa học đã được phê duyệt kéo dài 7 giờ
- ✓ Kết quả bài kiểm tra kiến thức phanh khí chỉ có hiệu lực trong một năm
- ✓ Các khóa học phanh khí có thời lượng tối thiểu là 7 giờ

23.15 Các bước xin chứng nhận sử dụng phanh khí

Để xin: hoàn thành khóa học phanh khí tối thiểu 7 giờ và lấy giấy xác nhận, nghiên cứu các phần hướng dẫn liên quan, nộp đơn tại văn phòng cấp giấy phép với giấy tờ tùy thân chính và phụ cùng bằng chứng về kinh nghiệm phanh khí, trả phí và làm bài kiểm tra kiến thức, sau đó làm bài sát hạch kiểm tra trước chuyến về phanh khí. Không cần bài kiểm tra lái đường nhưng bạn phải mang theo xe được trang bị phanh khí.

- ✓ Không cần bài kiểm tra lái đường cho chứng nhận sử dụng phanh khí
- ✓ Bạn phải mang theo xe được trang bị phanh khí cho bài sát hạch kiểm tra trước chuyến
- ✓ Phải mang cùng loại giấy tờ tùy thân đã dùng để nộp đơn đến bài kiểm tra

23.16 Thể lực y tế và tiêu chuẩn thị lực

Tài xế thương mại phải có thể trạng tốt và đáp ứng tiêu chuẩn thị lực cao hơn tài xế Hạng 5. Ứng viên hoàn thành bản khai y tế và mẫu Khám sức khỏe Tài xế do bác sĩ hoàn thành và gửi đến RoadSafetyBC. Sàng lọc thị lực đo độ tinh thị lực, thị trường ngoại vi, nhận thức chiều sâu, nhìn đôi (diplopia) và nhận biết màu sắc (đỏ, xanh lá, hổ phách).

- ✓ Tài xế thương mại phải đáp ứng tiêu chuẩn thị lực cao hơn tài xế Hạng 5
- ✓ Sàng lọc thị lực kiểm tra độ tinh thị lực, thị trường ngoại vi, nhận thức chiều sâu, diplopia và nhận biết màu sắc
- ✓ Ứng viên cần kính điều chỉnh phải đeo kính trong khi sàng lọc thị lực

23.17 MELT cho tài xế chuyển đến B.C.

Tài xế có giấy phép Class 1 của Canada và hơn 24 tháng kinh nghiệm liên tục (chưa hết hạn quá ba năm) không cần MELT. Những người có 12-24 tháng kinh nghiệm mà không có khóa MELT được chấp nhận sẽ được hai lần thi thực hành đường bộ trước khi bị yêu cầu học MELT. Những người có dưới 12 tháng, hoặc bất kỳ giấy phép Class 1 nào do nước ngoài Canada cấp, đều phải học MELT. B.C. chấp nhận MELT từ Saskatchewan, Manitoba, Ontario và Alberta.

- ✓ Hơn 24 tháng kinh nghiệm liên tục với giấy phép Class 1 của Canada sẽ miễn MELT
- ✓ Giấy phép Class 1 do nước ngoài Canada cấp luôn phải học MELT của B.C.
- ✓ B.C. chấp nhận MELT từ Saskatchewan, Manitoba, Ontario và Alberta

23.18 Chứng thực kéo rơ-moóc hạng nặng (mã 20)

Chứng thực kéo rơ-moóc hạng nặng cho giấy phép lái xe hạng 4 hoặc 5 cho phép kéo rơ-moóc ở mọi trọng lượng miễn là xe tải hoặc rơ-moóc không có phanh hơi. Hồ sơ đăng ký yêu cầu học lý thuyết, giấy phép học lái có bài kiểm tra kiến thức và biển báo đường bộ, khám thị lực/y tế, và bài kiểm tra lái xe bao gồm kiểm tra trước chuyến đi. Người giám sát phải ít nhất 19 tuổi và có giấy phép lái xe hạng 1, 2 hoặc 3.

- ✓ Chứng thực kéo rơ-moóc hạng nặng (mã 20) cho phép kéo mọi trọng lượng khi xe tải hoặc rơ-moóc không có phanh hơi
- ✓ Người giám sát phải có giấy phép lái xe hạng 1, 2 hoặc 3
- ✓ Bài kiểm tra lái xe bao gồm phần kiểm tra trước chuyến đi

23.19 Yêu cầu về sức khỏe y tế và thị lực

Tài xế thương mại phải đáp ứng các tiêu chuẩn về sức khỏe y tế và thị lực để đủ điều kiện được cấp và giữ giấy phép lái xe. Việc cấp phép lái xe thương mại yêu cầu khám sức khỏe định kỳ, và phí xử lý được áp dụng cho các cuộc khám sức khỏe của tài xế thương mại.

- ✓ Tài xế thương mại phải đáp ứng các tiêu chuẩn về sức khỏe y tế
- ✓ Tài xế thương mại phải đáp ứng các tiêu chuẩn về thị lực
- ✓ Phí xử lý được áp dụng cho các cuộc khám sức khỏe của tài xế thương mại

23.20 Chứng nhận xe moóc hạng nặng

Cần có chứng nhận xe moóc hạng nặng để kéo một số loại xe moóc hạng nặng nhất định. Người nộp đơn xin qua ICBC và phải đáp ứng các yêu cầu kiểm tra để được cấp chứng nhận.

- ✓ Cần có chứng nhận xe moóc hạng nặng đối với một số tổ hợp xe moóc hạng nặng nhất định
- ✓ Nộp đơn xin chứng nhận xe moóc hạng nặng thông qua ICBC

23.21 Giữ và duy trì giấy phép lái xe của bạn

Tài xế thương mại phải duy trì đủ điều kiện sức khỏe y tế, và lệ phí xử lý khám sức khỏe cho tài xế thương mại được áp dụng. Tài xế có thể nâng lên hạng thương mại cao hơn, hạ xuống giấy phép không thương mại, hoặc hạ xuống hạng thương mại thấp hơn khi hoàn cảnh thay đổi.

- ✓ Tài xế thương mại phải khám sức khỏe định kỳ để giữ giấy phép của họ
- ✓ Lệ phí xử lý khám sức khỏe tài xế thương mại được áp dụng
- ✓ Tài xế có thể nâng hoặc hạ hạng giấy phép thương mại của họ

23.22 Duy trì, nâng cấp và hạ cấp giấy phép

Giấy phép lái xe thương mại phải được duy trì thông qua các yêu cầu liên tục về y tế và thể lực. Người lái xe có thể nâng cấp giấy phép lái xe thương mại của mình, hạ cấp xuống hạng thương mại thấp hơn, hoặc hạ cấp xuống giấy phép không thương mại.

- ✓ Duy trì giấy phép lái xe thương mại đòi hỏi phải đáp ứng các yêu cầu y tế liên tục
- ✓ Người lái xe có thể nâng cấp hoặc hạ cấp hạng giấy phép lái xe thương mại của mình
- ✓ Các lựa chọn hạ cấp bao gồm hạng thương mại thấp hơn hoặc giấy phép không thương mại

23.23 Đăng ký chứng nhận phanh khí

Chứng nhận phanh khí là bắt buộc để vận hành xe được trang bị phanh khí. Có thể có được chứng nhận này thông qua kiểm tra kiến thức và kiểm tra thực hành hoặc một khóa học được phê duyệt.

- ✓ Cần có chứng nhận phanh khí để lái xe được trang bị phanh khí
- ✓ Các chứng nhận liên quan bao gồm chứng nhận phanh khí, phanh khí công nghiệp và chứng nhận rơ moóc hạng nặng

CHAPTER 24

Chapter 1 — Road Testing

24.1 Các Thành phần và Cấu trúc của Bài kiểm tra Trên đường

Tất cả các bài kiểm tra trên đường đều bao gồm kiểm tra trước chuyến, kiểm tra trước chuyến hệ thống phanh khí nén (nếu xe được trang bị phanh khí nén), và bài kiểm tra trên đường. Bạn phải thể hiện kiểm tra trước chuyến (kèm báo cáo bằng văn bản), các kỹ năng điều khiển xe cơ bản, và khả năng xử lý trong giao thông. Bài kiểm tra trên đường hạng 1 mất khoảng hai giờ; bài kiểm tra hạng 2, 3, 4 và chứng nhận rơ-moóc hạng nặng mất dưới hai giờ.

- ✓ Tất cả các bài kiểm tra trên đường đều bao gồm kiểm tra trước chuyến và kiểm tra trước chuyến hệ thống phanh khí nén nếu xe được trang bị phanh khí nén
- ✓ Bài kiểm tra trên đường hạng 1 mất khoảng hai giờ
- ✓ Đến sớm ít nhất 15 phút và thông báo trước 48 giờ hoặc có lý do hợp lệ để tránh phí không đến

24.2 Yêu cầu bài thi kiểm tra trước chuyến đi

Bộ luật An toàn Quốc gia yêu cầu hầu hết tài xế thương mại phải hoàn thành việc kiểm tra chuyến đi. Ứng viên cho Hạng 1, 2, 3, 4, rơ moóc hạng nặng, rơ moóc nhà ở, hoặc chứng nhận phanh khí phải thực hiện kiểm tra trước chuyến đi. Ứng viên cho giấy phép không hạn chế Hạng 1, 2, 3 hoặc 4 cũng phải hoàn thành báo cáo kiểm tra chuyến đi bằng văn bản. Việc kiểm tra trước chuyến đi phải luôn được thực hiện trước chuyến chạy đầu tiên trong ngày.

- ✓ Theo NSC, việc kiểm tra trước chuyến đi phải luôn được thực hiện trước chuyến chạy đầu tiên trong ngày
- ✓ Ứng viên cho giấy phép không hạn chế Hạng 1, 2, 3 hoặc 4 phải hoàn thành và nộp báo cáo kiểm tra chuyến đi bằng văn bản
- ✓ Xe có bộ điều chỉnh độ rơ phanh bằng tay phải được điều chỉnh phanh như một phần của bài thi

24.3 Trình diễn kỹ năng thi lái xe trên đường

Trong kỳ thi lái xe trên đường, bạn phải thể hiện thành thạo: khởi hành và dừng xe, sang số, rẽ, đánh lái, lùi xe, đỗ xe, nhập vào dòng xe trên xa lộ, ra khỏi xa lộ, lái xe trong giao thông, và ghép/ngắt đầu kéo với rơ-moóc (Hạng 1 hoặc chứng nhận rơ-moóc hạng nặng mã 20). Hãy tập trung vào giao thông, không phải vào những gì giám khảo ghi lại.

- ✓ Việc ghép nối và ngắt kết nối đầu kéo với rơ-moóc là bắt buộc đối với kỳ thi lái xe trên đường Hạng 1 hoặc chứng nhận rơ-moóc hạng nặng (mã 20).
- ✓ Bạn phải thể hiện tất cả các kỹ năng điều khiển cơ bản, bao gồm lùi xe, đỗ xe, nhập làn và ra khỏi xa lộ.

24.4 Hạn chế Hộp số Tự động

Nếu bạn tham gia kỳ thi đường bộ Class 1, 2 hoặc 3 bằng hộp số tự động, giấy phép của bạn sẽ bị hạn chế chỉ cho hộp số tự động. Đây là điều quan trọng cần cân nhắc khi chọn xe để thi đường bộ.

- ✓ Tham gia kỳ thi đường bộ Class 1, 2 hoặc 3 bằng hộp số tự động sẽ hạn chế giấy phép của bạn chỉ cho hộp số tự động

CHAPTER 25

Chapter 2 — Heavy Vehicle Braking

25.1 Những điều cơ bản về Hệ thống phanh chống bó cứng (ABS)

ABS không cho phép bạn lái nhanh hơn hoặc dừng sớm hơn. Trên một số bề mặt như sỏi, quãng đường phanh với ABS thực tế có thể dài hơn. ABS giúp ngăn bánh xe bị bó cứng trên bề mặt trơn trượt, cho phép bạn phanh mạnh mà không bị trượt hoặc mất kiểm soát tay lái, và có thể giúp ngăn hiện tượng gập đôi xe. ABS chỉ tốt bằng người lái — hãy học và thực hành kỹ thuật đúng.

- ✓ ABS không cho phép bạn lái nhanh hơn hoặc dừng sớm hơn; trên sỏi, quãng đường phanh có thể dài hơn
- ✓ ABS ngăn bánh xe bị bó cứng để bạn có thể phanh mạnh mà không mất kiểm soát tay lái
- ✓ Đọc sách hướng dẫn của nhà sản xuất xe để học cách sử dụng ABS đúng cách

25.2 Dừng khẩn cấp với ABS

Khi dừng khẩn cấp với ABS, hãy đạp phanh mạnh, dứt khoát và liên tục cho đến khi xe dừng hẳn. Không đạp nhồi phanh vì việc này bật và tắt hệ thống. Tiếng ồn của phanh, chân phanh rung hoặc xe rung giật là bình thường — hãy tiếp tục đạp mạnh. Hết sức thận trọng khi đánh lái tránh chướng ngại vật vì khả năng xử lý phụ thuộc vào kích thước, tải trọng và rơ-moóc.

- ✓ Đạp phanh mạnh, dứt khoát và liên tục cho đến khi dừng hẳn
- ✓ Không đạp nhồi phanh khi có ABS
- ✓ Đừng hoảng sợ vì tiếng ồn phanh, chân phanh rung hoặc xe rung giật — hãy tiếp tục đạp mạnh

25.3 Gập xe

Gập xe toàn phần xảy ra khi đầu kéo và rơ-moóc tạo với nhau một góc 90 độ hoặc nhỏ hơn. Điều này có thể xảy ra ngay cả ở tốc độ rất thấp. Gập xe thường do kỹ thuật phanh kém, bao gồm sử dụng bộ hãm tốc không đúng cách.

- ✓ Gập xe toàn phần là khi đầu kéo và rơ-moóc tạo thành một góc 90 độ hoặc nhỏ hơn
- ✓ Gập xe có thể xảy ra ngay cả ở tốc độ rất thấp
- ✓ Gập xe thường do phanh kém và sử dụng bộ hãm tốc không đúng cách

25.4 Vì sao xe hạng nặng mất nhiều thời gian hơn để dừng

Một đoàn xe đầu kéo rơ-moóc hạng nặng có thể nặng tới 63.500 kg khi đầy tải. Dừng một đoàn xe đầu kéo rơ-moóc ở tốc độ 100 km/h trong tình huống khẩn cấp (khoảng 7 giây) đòi hỏi lực dừng gấp chín lần lực tăng tốc — xấp xỉ 4.000 hp. Mỗi phanh trên xe 8 cầu với 16 phanh cung cấp khoảng 1/16 lực phanh. Nếu phanh không được điều chỉnh đúng hoặc các cầu được chất tải không đều, các phanh khác phải làm việc nhiều hơn, làm tăng quãng đường dừng và tích tụ nhiệt.

- ✓ Một tổ hợp xe đầu kéo rơ-moóc đầy tải có thể nặng tới 63.500 kg
- ✓ Phanh không được điều chỉnh đúng buộc các phanh khác phải làm nhiều hơn phần của chúng, làm tăng quãng đường dừng
- ✓ Các cầu được chất tải không đều có thể khiến các bánh xe chịu tải nhẹ hơn bị trượt
- ✓ Sử dụng phanh quá mức có thể gây tích tụ nhiệt vượt quá khả năng tản nhiệt của phanh, dẫn đến hỏng phanh

25.5 Tổng khoảng cách và thời gian dừng xe

Dừng xe tổng cộng là một quá trình nhìn-nghĩ-làm. Nó bao gồm thời gian nhận biết (nhìn-nghĩ, khoảng 3/4 giây), thời gian phản ứng (làm, khoảng 3/4 giây), thời gian trễ phanh, và thời gian phanh. Phanh khí nén có thời gian trễ phanh khoảng 4/10 giây giữa lúc đạp phanh và lúc phanh hoạt động, khác với ô tô nơi phanh hoạt động gần như tức thì.

- ✓ Tổng thời gian dừng xe = thời gian nhận biết + thời gian phản ứng + thời gian trễ phanh + thời gian phanh
- ✓ Phanh khí nén có thời gian trễ phanh khoảng 4/10 giây
- ✓ Thời gian nhận biết của người lái trung bình là khoảng 3/4 giây và thời gian phản ứng là khoảng 3/4 giây
- ✓ Thời gian dừng xe lâu hơn nếu phanh được điều chỉnh sai hoặc xe đang xuống dốc

25.6 Khoảng cách theo sau đối với xe hạng nặng

Xe con sử dụng quy tắc hai giây. Người lái xe buýt, xe tải và các loại xe lớn hạng nặng khác không bao giờ được ở sau xe phía trước dưới năm giây ở tốc độ đường cao tốc. Hãy giữ khoảng cách xa hơn nữa khi điều kiện không lý tưởng.

- ✓ Người lái xe hạng nặng không bao giờ được ở sau dưới năm giây ở tốc độ đường cao tốc
- ✓ Xe con và xe tải nhẹ sử dụng quy tắc hai giây
- ✓ Hãy giữ khoảng cách xa hơn nữa khi điều kiện không lý tưởng

25.7 Ảnh hưởng của tốc độ và trọng lượng đến việc dừng xe

Tốc độ và trọng lượng ảnh hưởng đến lực dừng cần thiết. Tăng gấp đôi tốc độ xe cần gấp 4 lần lực dừng. Tăng gấp đôi trọng lượng xe cần gấp 2 lần lực dừng. Tăng gấp đôi cả tốc độ và trọng lượng cần gấp 8 lần lực dừng. Độ dốc mặt đường cũng quan trọng — xuống dốc cần khoảng cách dừng dài hơn, lên dốc ngắn hơn.

- ✓ Tốc độ xe gấp 2 lần cần lực dừng gấp 4 lần
- ✓ Trọng lượng xe gấp 2 lần cần lực dừng gấp 2 lần
- ✓ Tốc độ gấp 2 lần và trọng lượng gấp 2 lần cần lực dừng gấp 8 lần
- ✓ Xuống dốc cần khoảng cách dừng dài hơn do trọng lực

25.8 Giới hạn nhiệt của phanh và hiện tượng suy giảm phanh

Khi dừng xe bình thường, các bộ phận phanh nóng lên khoảng 120°C và có thể chịu được tới khoảng 250°C khi phanh gấp. Nhiệt độ quá cao làm tang trống phanh giãn nở ra xa má phanh, dẫn đến suy giảm phanh, hư hỏng hoặc mất phanh. Các bộ phận phanh hoặc lốp có thể bốc cháy. Suy giảm phanh xảy ra khi phanh quá nóng ngừng hoạt động đúng cách, khiến việc dừng xe lâu hơn hoặc không dừng được.

- ✓ Các bộ phận phanh hoạt động tốt nhất ở khoảng 120°C và không được vượt quá 250°C
- ✓ Nhiệt độ quá cao gây suy giảm phanh, hư hỏng phanh hoặc mất phanh
- ✓ Suy giảm phanh xảy ra khi phanh quá nóng và ngừng hoạt động đúng cách
- ✓ Khi tang trống phanh nóng lên, chúng giãn nở ra xa má phanh

25.9 Xuống dốc an toàn

Hầu hết các trường hợp hỏng phanh và tai nạn do xe mất kiểm soát đều do sử dụng phanh vượt quá khả năng chịu nhiệt (kiểm soát tốc độ kém). Hãy xuống dốc chậm hơn các phương tiện giao thông khác. Dùng số thấp hơn khi xuống dốc so với số đã dùng để lên dốc. Không bao giờ chuyển sang số cao hơn khi xuống dốc trừ khi tốc độ có thể được kiểm soát bằng bộ hãm hoặc phanh động cơ. Chọn tốc độ an toàn phù hợp với trọng lượng, chiều dài, độ dốc, thời tiết và điều kiện.

- ✓ Dùng số thấp hơn để xuống dốc so với số đã dùng để lên dốc
- ✓ Không bao giờ chuyển sang số cao hơn khi xuống dốc trừ khi tốc độ có thể được kiểm soát bằng bộ hãm hoặc phanh động cơ
- ✓ Hầu như tất cả các trường hợp hỏng phanh và tai nạn do xe mất kiểm soát đều do sử dụng phanh quá mức (kiểm soát tốc độ kém)
- ✓ Kiểm soát tốc độ để có thể dừng lại bất cứ lúc nào cho tình huống khẩn cấp khi xuống dốc

25.10 Quy trình phanh khi xuống dốc trên đường cao tốc

Nếu tốc độ an toàn đã chọn, số thấp và thiết bị hãm không kiểm soát được tốc độ và tốc độ tăng, hãy đạp phanh đủ mạnh để giảm tốc độ 10 đến 15 km/h khi phanh còn nguội, sau đó về số chính thấp hơn (không dùng van chia số). Tiếp tục dùng phanh bằng nén động cơ, tỷ số truyền và thiết bị hãm. Lặp lại nếu cần. Bật đèn cảnh báo nguy hiểm và giữ ở làn đường ngoài cùng bên phải.

- ✓ Đạp phanh đủ mạnh để giảm tốc độ 10 đến 15 km/h khi phanh còn nguội
- ✓ Về số chính thấp hơn (không dùng van chia số khi xuống dốc)
- ✓ Dùng phanh bằng nén động cơ, tỷ số truyền hộp số và thiết bị hãm để kiểm soát tốc độ
- ✓ Giữ xe ở trong số suốt quãng đường xuống dốc
- ✓ Bật đèn cảnh báo nguy hiểm và giữ ở làn đường ngoài cùng bên phải nếu có thể

25.11 Phanh xe tổ hợp

Với hệ thống phanh hơi, tất cả các phanh đều hoạt động cùng lúc và cùng áp suất khi bạn đạp bàn đạp. Đạp phanh quá mạnh hoặc chỉ dùng phanh rơ-moóc trên đường trơn trượt có thể gây bó cứng bánh xe, trượt hoặc gập xe (jackknife). Hãy đặc biệt thận trọng khi vào cua. Phanh, lốp và hệ thống treo hoạt động tốt nhất khi tải đúng quy định và phân bổ tải đúng cách. Khoang hàng trống không có ABS có thể làm bánh xe nảy và bó cứng.

- ✓ Với hệ thống phanh hơi, tất cả các phanh đều hoạt động cùng lúc và cùng áp suất
- ✓ Chỉ dùng phanh rơ-moóc trên đường trơn trượt có thể gây trượt hoặc gập xe
- ✓ Hãy đặc biệt thận trọng khi đạp phanh trong cua
- ✓ Khoang hàng trống không có ABS có thể làm bánh xe nảy và bó cứng
- ✓ Kéo hai rơ-moóc đòi hỏi sự cẩn thận hơn vì rất khó dừng theo đường thẳng

25.12 Hệ thống phanh chống bó cứng (ABS)

ABS là bắt buộc tại Canada đối với tất cả xe tải và xe buýt trên 4.560 kg được sản xuất từ ngày 1 tháng 4 năm 2000, và đối với tất cả rơ moóc thương mại được trang bị phanh khí nén. ABS là một bổ sung cho hệ thống phanh khí nén thông thường giúp ngăn ngừa bó cứng bánh xe hoặc trượt do phanh quá mức trên bề mặt trơn trượt.

- ✓ ABS là bắt buộc đối với xe tải và xe buýt trên 4.560 kg được sản xuất từ ngày 1 tháng 4 năm 2000
- ✓ ABS là bắt buộc đối với tất cả rơ moóc thương mại được trang bị phanh khí nén
- ✓ ABS là một bổ sung cho hệ thống phanh khí nén thông thường
- ✓ ABS giúp ngăn ngừa bó cứng bánh xe hoặc trượt do phanh quá mức trên bề mặt trơn trượt

25.13 ABS trong Xe tổ hợp

Khi vận hành xe tổ hợp, hãy chắc chắn rằng bạn biết đơn vị nào có ABS. Nếu xe đầu kéo và các rơ-moóc không phải tất cả đều có ABS, hãy đạp phanh như thể bạn đang vận hành một tổ hợp không có ABS.

- ✓ Biết đơn vị nào của tổ hợp có ABS
- ✓ Nếu không phải tất cả các đơn vị đều có ABS, hãy phanh như thể đang vận hành không có ABS

25.14 Kiểm soát lực kéo tự động (ATC)

ATC là một phần bổ sung tùy chọn cho hệ thống ABS. Nó sử dụng tín hiệu dao động từ các cảm biến tốc độ bánh xe của ABS để phát hiện mất lực kéo của bánh dẫn động trên bề mặt trơn trượt. Nếu bánh dẫn động bắt đầu quay trượt, ATC phanh bánh đó, truyền lực sang phía đối diện. Trong điều kiện cực kỳ trơn trượt, ATC giảm công suất động cơ để bánh xe lấy lại lực kéo. Xe có ATC có nhãn dán thông tin trên bảng táp-lô và đèn cảnh báo gắn trên bảng táp-lô.

- ✓ ATC sử dụng cùng các cảm biến bánh xe như ABS để phát hiện bánh dẫn động quay trượt
- ✓ ATC phanh bánh xe đang quay trượt để truyền lực sang phía đối diện
- ✓ Trong điều kiện cực kỳ trơn trượt, ATC giảm công suất động cơ để phục hồi lực kéo

25.15 Các Nguyên Lý Khoa Học Cơ Bản của Việc Phanh

Phanh là một máy chuyển đổi nhiệt hoạt động ngược lại với động cơ. Phanh chuyển đổi năng lượng chuyển động thành năng lượng nhiệt thông qua ma sát giữa tang trống/đĩa phanh và má phanh/lớp lót phanh. Nhiệt được hấp thụ và tản ra môi trường chủ yếu qua tang trống/đĩa phanh. Hiệu quả phanh phụ thuộc vào má phanh/lớp lót tạo ma sát, tang trống tản nhiệt, và lốp bám đường.

- ✓ Phanh chuyển đổi năng lượng chuyển động thành năng lượng nhiệt thông qua ma sát
- ✓ Nhiệt được tản ra chủ yếu qua tang trống/đĩa phanh
- ✓ Phanh phụ thuộc vào ma sát giữa bề mặt má phanh/lớp lót và tang trống/đĩa phanh
- ✓ Lốp mòn hoặc lốp khiếm khuyết có thể làm giảm hiệu quả phanh

25.16 Retarder và Việc Sử Dụng Chúng

Retarder cung cấp khả năng giảm tốc hỗ trợ để kiểm soát tốc độ trên các đoạn đường dốc dài mà không dùng hệ thống phanh chính, giúp tiết kiệm phanh cho tình huống khẩn cấp. Có bốn loại: retarder động cơ, xả, truyền động thủy lực và truyền động điện. Retarder động cơ hiệu quả hơn ở vòng tua máy (r.p.m.) cao hơn và tốc độ xe thấp hơn — chọn đúng số trước khi bắt đầu xuống dốc. Hãy thận trọng trên đường trơn trượt vì retarder có thể khóa bánh dẫn động và gây gập đuôi (jackknifing).

- ✓ Bốn loại là retarder động cơ, xả, truyền động thủy lực và truyền động điện
- ✓ Retarder động cơ hiệu quả nhất ở vòng tua máy cao hơn và khi hộp số ở số thấp
- ✓ Chọn số trước khi bắt đầu xuống dốc, không phải khi đang xuống dốc
- ✓ Retarder trên đường trơn trượt có thể khóa bánh dẫn động và gây mất kiểm soát hoặc gập đuôi
- ✓ Tuân thủ các biển báo hạn chế sử dụng retarder động cơ/phanh động cơ

25.17 Kỹ thuật phanh an toàn

Dừng xe trên đường bằng phẳng bằng cách nhấn dần dần và dứt khoát vào bàn đạp phanh. Ngay trước khi dừng hẳn, giảm áp lực phanh để tránh bị giật ngược. Để dừng an toàn, hãy bảo đảm phanh được điều chỉnh đúng, tải trọng cân bằng, lốp xe trong tình trạng tốt và được bơm căng đúng cách. Lái xe ở tốc độ cho phép bạn nhìn thấy phía trước và duy trì khoảng cách an toàn với xe phía trước.

- ✓ Nhấn dần dần và dứt khoát vào bàn đạp phanh để dừng xe
- ✓ Giảm áp lực phanh ngay trước khi dừng hẳn để tránh bị giật ngược
- ✓ Bảo đảm phanh được điều chỉnh đúng, tải trọng cân bằng và lốp xe trong tình trạng tốt
- ✓ Dừng xe từ từ để tài xế phía sau có đủ thời gian nhận biết

25.18 Phanh trên đường đóng băng

Trên đường đóng băng, hãy dùng áp lực phanh cực nhẹ để kiểm soát tốc độ và ngăn bánh xe bị khóa. Một bánh xe quay chậm có hiệu quả hơn một bánh xe bị khóa trượt. Xe có ABS yêu cầu kỹ thuật khác. Dùng lốp tuyết và/hoặc xích; lắp xích tại khu vực lắp xích được chỉ định trước các dốc đứng. Giảm tốc độ khi lái xe có xích.

- ✓ Dùng áp lực phanh cực nhẹ trên đường đóng băng để ngăn bánh xe bị khóa
- ✓ Một bánh xe quay chậm có hiệu quả hơn một bánh xe bị khóa trượt trên băng
- ✓ Lắp xích lốp tại khu vực lắp xích được chỉ định trước các dốc đứng
- ✓ Không xả bớt hơi lốp để lắp xích; giảm tốc độ khi lái xe có xích

25.19 Nước trên đường và hệ thống phanh

Nước có thể làm giảm hiệu quả phanh. Tránh lái xe qua vùng nước lớn khi có thể. Nếu buộc phải đi qua, hãy để chân trên bàn đạp phanh và duy trì lực phanh nhẹ liên tục trong khi lái xe qua để giảm nước lọt vào tang trống và guốc phanh. Giảm tốc độ trước khi lái xe qua nước. Sau khi lái xe qua nước, kiểm tra phanh bằng cách đạp nhẹ để làm khô phanh.

- ✓ Giảm tốc độ trước khi lái xe qua các vũng nước lớn trên đường
- ✓ Duy trì lực phanh nhẹ liên tục trong khi lái xe qua nước
- ✓ Sau khi lái xe qua nước, đạp phanh nhẹ để làm khô phanh
- ✓ Nước có thể làm giảm hiệu quả phanh

25.20 Làn đường thoát hiểm

Làn đường thoát hiểm nằm bên cạnh đường trên một số đoạn dốc xuống để giúp giảm tốc và dừng các xe bị mất phanh khi xuống dốc. Chỉ nên sử dụng chúng để kiểm soát tốc độ hoặc dừng xe, không vì bất kỳ mục đích nào khác.

- ✓ Làn đường thoát hiểm giúp giảm tốc và dừng các xe bị mất phanh trên các đoạn dốc xuống
- ✓ Chỉ nên sử dụng làn đường thoát hiểm để kiểm soát tốc độ hoặc dừng xe
- ✓ Không sử dụng làn đường thoát hiểm cho bất kỳ mục đích nào khác

25.21 Tiền phạt vì điều chỉnh phanh không đúng cách

Bạn có thể bị phạt tới $2,000 nếu vận hành xe có phanh không được điều chỉnh đúng cách hoặc không hoạt động đủ hiệu quả. Lỗi hệ thống phanh khí phổ biến nhất được phát hiện khi kiểm tra là phanh không được điều chỉnh đúng.

- ✓ Bạn có thể bị phạt tới $2,000 vì vận hành xe với phanh được điều chỉnh không đúng cách
- ✓ Lỗi hệ thống phanh khí phổ biến nhất được phát hiện khi kiểm tra là phanh không được điều chỉnh đúng

CHAPTER 26

Chapter 5 — Loading and Weight Distribution

26.1 Ảnh hưởng của việc phân bố tải trọng đến khả năng điều khiển

Cách phân bố trọng lượng hàng hóa ảnh hưởng đến khả năng điều khiển của xe và tuổi thọ của lốp, khung xe, nhíp, trục xe và vòng bi. Tải trọng phân bố kém có thể làm quá tải một trục xe hoặc một bộ lốp, gây ứng suất lên khung xe, gây hư hỏng vĩnh viễn và lệch hệ thống lái. Việc xếp hàng không đúng cách cũng có thể làm cho tải trọng trở nên quá nặng ở phần trên một cách nguy hiểm.

- ✓ Tải trọng phân bố kém có thể làm quá tải một trục xe, gây ứng suất lên khung xe và gây lệch hệ thống lái
- ✓ Không bao giờ đặt một tải trọng rất tập trung và nặng tựa vào buồng lái vì có thể làm cong khung xe và làm quá tải lốp trước

26.2 Đặt đúng vị trí các tải trọng tập trung

Đặt một tải nặng rất tập trung gần phía sau, nằm trên cạnh dài, một phần nằm trên hoặc ngay phía trước các trục sau để phân bố tải lên lốp đúng cách. Chèn chặn tải chắc chắn để ngăn trượt về phía trước. Xếp tải đều để trọng lượng bằng nhau trên tất cả lốp sau nhằm ngăn khung bị xoắn và trục/vòng bi bị quá tải. Không bao giờ đặt tải lệch một bên (gây quá tải nhíp/lốp) hoặc trên cửa hậu (gây căng thẳng nghiêm trọng).

- ✓ Đặt các tải nặng tập trung một phần nằm trên hoặc ngay phía trước các trục sau, với cạnh dài nhất trên sàn
- ✓ Phân bố trọng lượng bằng nhau trên tất cả lốp sau để ngăn khung bị xoắn và trục bị quá tải
- ✓ Không bao giờ chất hàng lên cửa hậu vì gây căng thẳng thiết bị và có thể gây va chạm
- ✓ Chèn chặn tải chắc chắn để ngăn chúng trượt về phía trước

26.3 Tỷ lệ phần trăm phân bổ trọng lượng lên trục

Các yêu cầu phân bổ trọng lượng khác nhau tùy theo loại xe. Xe tải chở hàng 5 tấn được thiết kế để khoảng 90% trọng lượng hàng hóa đặt trên các trục sau và 10% trên trục lái. Xe trộn bê tông và xe ben: khoảng 70% ở trục sau, 30% ở trục lái. Xe tải dẫn động tridem phải có tổng trọng lượng trục lái ít nhất bằng 25% trọng lượng trục tridem (40% đối với hệ thống lái đôi). Rơ-moóc nên chở khoảng 45% trên trục rơ-moóc, 45% trên trục dẫn động, 10% trên trục lái.

- ✓ Xe tải chở hàng 5 tấn: ~90% trục sau, 10% trục lái
- ✓ Xe trộn bê tông/xe ben: ~70% các trục sau, 30% trục lái
- ✓ Rơ-moóc: ~45% trục rơ-moóc, 45% trục dẫn động, 10% trục lái
- ✓ Trục lái của xe tải dẫn động tridem phải đạt ít nhất 25% trọng lượng trục tridem (40% đối với hệ thống lái đôi)

CHAPTER 27

Chapter 5 — Vehicle and Load Dimensions

27.1 Giới hạn Kích thước của Đạo luật Vận tải Thương mại (Commercial Transport Act)

Đạo luật Vận tải Thương mại (Commercial Transport Act) quy định giới hạn về chiều dài, chiều rộng, chiều cao và trọng lượng của xe thương mại. Bạn phải tuân thủ mọi biển báo của Bộ Giao thông (Ministry of Transportation) giới hạn kích thước hoặc trọng lượng, bất kể giấy phép lái xe hoặc giấy phép bạn có. Các hạn chế trọng lượng bổ sung tạm thời có thể được đặt tại một số thời điểm trong năm.

- ✓ Đạo luật Vận tải Thương mại (Commercial Transport Act) quy định giới hạn về chiều dài, chiều rộng, chiều cao và trọng lượng
- ✓ Tuân thủ mọi biển báo kích thước hoặc trọng lượng, bất kể loại giấy phép lái xe hoặc giấy phép bạn có
- ✓ Các hạn chế trọng lượng tạm thời có thể được đặt theo mùa

27.2 Chiều cao tối đa của xe

Luôn biết chiều cao của xe và hàng hóa của bạn vào mọi lúc. Chiều cao tối đa được phép đối với xe thương mại là 4.15 m trừ khi tài xế có giấy phép chở hàng quá khổ. Các biển báo trên xa lộ trước hầm chui và đường hầm cho biết khoảng trống trên đầu; các thanh kiểm tra trên cao có thể được lắp đặt để kiểm tra khoảng trống.

- ✓ Chiều cao tối đa được phép đối với xe thương mại là 4.15 m nếu không có giấy phép quá khổ
- ✓ Luôn biết chiều cao xe và hàng hóa của bạn
- ✓ Biển báo trên xa lộ trước hầm chui/đường hầm cho biết chiều cao khoảng trống trên đầu

27.3 Chiều rộng tối đa của xe

Chiều rộng hợp pháp tối đa của xe và hàng hóa là 2,6 m trừ khi tài xế có giấy phép chở quá khổ. Một số vật dụng nhất định có thể vượt ra ngoài hai bên tối đa 10 cm mà không tính vào chiều rộng tổng thể: thiết bị chống bắn/tóe nước, thiết bị cố định hàng hóa, thang, bảng báo hàng nguy hiểm, khớp nối glad hand và đầu nối khí, đầu nối điện/thủy lực, và đèn chiếu sáng viền. Gương chiếu hậu hai bên có thể vượt ra ngoài tối đa 20 cm; vượt quá 20 cm sẽ được tính vào chiều rộng tổng thể. Cỏ khô/rơm/thức ăn gia súc rời có thể được xếp lên xe với chiều rộng tổng thể tối đa 3,1 m.

- ✓ Chiều rộng hợp pháp tối đa của xe và hàng hóa là 2,6 m khi không có giấy phép quá khổ
- ✓ Một số vật dụng nhất định có thể vượt ra ngoài hai bên tối đa 10 cm mà không tính vào chiều rộng
- ✓ Gương chiếu hậu hai bên có thể vượt ra ngoài tối đa 20 cm trước khi được tính vào chiều rộng tổng thể
- ✓ Cỏ khô/rơm/thức ăn gia súc rời có thể được xếp lên xe với chiều rộng tối đa 3,1 m
- ✓ Gương chiếu hậu hai bên phải luôn vượt ra ngoài hàng hóa của bạn ngay cả khi quá khổ

27.4 Thuật ngữ trọng lượng xe và GVW

Xe thương mại được cấp phép theo tổng trọng lượng xe (GVW). GVW là tổng trọng lượng của xe và tải trọng. GVWR (mức đánh giá tổng trọng lượng xe) là mức đánh giá của nhà sản xuất về xe và tải trọng tối đa mà xe nên chở. GVW được cấp phép là tổng trọng lượng của xe và tải trọng tối đa mà xe được cấp phép chở hoặc kéo. GVW được cấp phép tối thiểu của hầu hết xe thương mại là 1,5 lần trọng lượng tịnh của xe.

- ✓ GVW là tổng trọng lượng của xe và tải trọng
- ✓ GVWR là mức đánh giá của nhà sản xuất về xe cộng với tải trọng tối đa
- ✓ GVW được cấp phép tối thiểu của hầu hết xe thương mại là 1,5 lần trọng lượng tịnh của xe
- ✓ Chú ý các biển báo trọng lượng tối đa cho phép khi đến gần cầu

27.5 Nhận thức về chiều dài phương tiện

Luôn nhận biết chiều dài của xe và chiều dài hàng hóa của bạn, đặc biệt khi vào cua trên đường hẹp và trong ngõ hẻm. Chừa đủ khoảng cách để tránh đâm vào cột, xe đỗ và các tòa nhà. Tổng chiều dài của xe tải lạnh hoặc rơ-moóc có thể được kéo dài để bao gồm thiết bị làm lạnh hoặc sưởi.

- ✓ Nhận biết chiều dài xe và hàng hóa khi vào cua trên đường hẹp và ngõ hẻm
- ✓ Chiều dài xe tải lạnh/rơ-moóc có thể được kéo dài để bao gồm thiết bị làm lạnh hoặc sưởi

CHAPTER 28

Chapter 8 — Air Brakes

28.1 Các thành phần cơ bản của phanh khí

Hệ thống phanh khí đơn giản nhất gồm một máy nén khí có bộ điều tốc, các đường ống dẫn khí, một bình chứa, bàn đạp phanh (van chân), và các phanh cơ bản. Các thành phần này phối hợp với nhau để lưu trữ khí nén và chuyển đổi nó thành lực phanh.

- ✓ Máy nén khí bơm khí và bộ điều tốc điều khiển máy nén khí
- ✓ Bình chứa lưu trữ khí nén và van chân dẫn khí đến các phanh
- ✓ Phanh cơ bản bao gồm buồng phanh, bộ điều chỉnh độ rơ, má phanh và tang trống hoặc đĩa phanh

28.2 Vận hành buồng phanh khí nén

Buồng phanh khí nén chuyển lực của khí nén thành lực cơ học mạnh thông qua cần đẩy và bộ điều chỉnh độ rơ. Nó gồm một màng ngăn dẻo được kẹp giữa hai vỏ thép, cùng với cần đẩy, cụm tấm đỡ và lò xo hồi vị. Khi khí được nạp vào, màng ngăn căng phồng và đẩy cần đẩy ra ngoài.

- ✓ Buồng phanh khí nén chuyển lực khí nén thành lực cơ học thông qua cần đẩy và bộ điều chỉnh độ rơ
- ✓ Lực của cần đẩy được quyết định bởi áp suất khí và diện tích bề mặt hiệu dụng của màng ngăn
- ✓ Khi bộ điều chỉnh độ rơ nằm khoảng 90 độ so với cần đẩy, nó tạo ra đòn bẩy tối ưu

28.3 Vận hành Phanh Cơ Sở S-Cam

Phanh cơ sở là cụm phanh tại mỗi bánh xe do hệ thống phanh khí nén điều khiển. Loại phổ biến nhất là phanh tang trống S-cam. Áp suất khí nén đẩy thanh đẩy, làm quay bộ điều chỉnh độ rơ và S-cam, ép má phanh vào tang trống để tạo ma sát và dừng bánh xe.

- ✓ Phanh tang trống S-cam là loại phanh cơ sở phổ biến nhất
- ✓ Áp suất khí nén đẩy thanh đẩy, thanh này làm quay bộ điều chỉnh độ rơ và S-cam để ép má phanh vào tang trống
- ✓ Lò xo hồi guốc phanh giữ má phanh cách xa tang trống khi áp suất khí nén được xả ra

28.4 Hoạt động của bộ điều tốc

Bộ điều tốc dừng máy nén khí bơm khí khi đạt đến áp suất cài đặt (giai đoạn xả tải) và khởi động lại khi áp suất giảm. Điều này kiểm soát áp suất hệ thống trong phạm vi làm việc.

- ✓ Bộ điều tốc thường xả tải máy nén ở khoảng 125 p.s.i. (mức tối đa thay đổi 105–135 p.s.i.)
- ✓ Phạm vi cut-in/cut-out phải vào khoảng 20 p.s.i. (138 kPa)
- ✓ Bộ điều tốc phải khởi động lại máy nén nếu áp suất giảm xuống dưới 80 p.s.i. (552 kPa)

28.5 Bình chứa và van an toàn

Các bình thép gọi là bình chứa lưu trữ khí nén. Van an toàn trên bình chứa đầu tiên bảo vệ chống quá áp. Bình chứa cung cấp (bình ướt) thu gom hơi nước, dầu và carbon tạo thành cặn bùn, vì vậy van xả được dùng để loại bỏ chúng.

- ✓ Van an toàn (van xả áp) thường được đặt để xả áp suất dư ở khoảng 150 p.s.i. (1.034 kPa)
- ✓ Nếu van an toàn giải phóng áp suất, bộ điều chỉnh (governor) hoặc máy nén cần được thợ cơ khí đủ trình độ bảo dưỡng
- ✓ Hầu hết các nhà sản xuất khuyến nghị xả bình chứa hàng ngày để loại bỏ cặn bùn và nước
- ✓ Tránh xa đường trực tiếp của khí nén khi xả bình chứa

28.6 Vận hành Van chân (Bàn đạp)

Nhấn bàn đạp phanh (bàn đạp van chân) sẽ kích hoạt phanh khí. Đây là bộ điều áp điều khiển bằng chân; bạn nhấn sâu hơn, không phải mạnh hơn, để tạo lực phanh lớn hơn. Giữ nguyên ở một vị trí sẽ duy trì áp suất không đổi và tự động bù các rò rỉ nhỏ. Nhả ra sẽ xả khí cấp phanh ra khí quyển.

- ✓ Để tạo lực phanh lớn hơn, bạn nhấn van chân sâu hơn, không phải mạnh hơn
- ✓ Giữ bàn đạp ở một vị trí sẽ giữ áp suất khí được cấp không đổi và bù các rò rỉ nhỏ ở phía hạ lưu
- ✓ Mức cấp phanh tối đa không thể vượt quá áp suất trong các bình chứa

28.7 Cách hoạt động phanh hơi khi đạp và nhả

Khi đạp van chân, khí nén từ bình chứa chảy đến các buồng hơi, tạo áp suất để má phanh tiếp xúc với tang trống. Khi nhả, một cửa xả mở ra, khí thoát ra ngoài, và các lò xo hồi vị kéo thanh đẩy, bộ điều chỉnh độ rơ, s-cam và má phanh trở lại.

- ✓ Đạp van chân dẫn khí đến các buồng hơi để má phanh tiếp xúc với tang trống
- ✓ Nhả van chân mở cửa xả để khí trong buồng thoát ra khí quyển
- ✓ Lò xo hồi vị đưa thanh đẩy và s-cam trở lại, còn lò xo hồi vị guốc phanh kéo má phanh về vị trí cũ

28.8 Hệ thống phanh khí nén kép

Hệ thống phanh khí nén kép, được sử dụng từ giữa thập niên 1970, dùng van đạp kép hoạt động như hai van điều khiển độc lập được vận hành bằng một bàn đạp. Hệ thống này chia thành khoang sơ cấp và thứ cấp, mỗi khoang có nguồn cấp, phân phối và xả riêng, nên vẫn có thể dừng xe có kiểm soát nếu một khoang bị hỏng.

- ✓ Van đạp kép có khoang sơ cấp và thứ cấp; khoang sơ cấp gần bàn đạp nhất và thường điều khiển phanh cầu chủ động, khoang thứ cấp thường điều khiển phanh cầu dẫn hướng
- ✓ Hầu hết hệ thống kép dùng ba bình chứa: một bình cấp và hai bình phục vụ (sơ cấp và thứ cấp), mỗi bình được nạp qua van một chiều
- ✓ Nếu một khoang hỏng hoàn toàn, tài xế vẫn có thể dừng xe có kiểm soát với lực phanh giảm

28.9 Buồng phanh khí và sự nhân lực

Buồng phanh khí chuyển đổi lực của khí nén thành lực cơ học mạnh thông qua thanh đẩy và bộ điều chỉnh độ rơ. Bộ điều chỉnh độ rơ hoạt động như một đòn bẩy, tạo ra tác dụng đòn bẩy (nhân lực).

- ✓ Buồng loại 30 ở 100 p.s.i. (690 kPa) tạo ra lực đẩy trên thanh đẩy là 3,000 pound
- ✓ Bộ điều chỉnh độ rơ hoạt động như một đòn bẩy để nhân lực, và cũng điều chỉnh cho độ mòn của phanh
- ✓ Buồng phanh khí bao gồm một màng ngăn linh hoạt được kẹp giữa hai vỏ thép, cùng với thanh đẩy, cụm đĩa và lò xo hồi vị

28.10 Phanh nền S-Cam

Phanh nền là cụm phanh tại mỗi bánh xe. Loại phổ biến nhất là phanh tang trống S-cam, trong đó khí nén làm di chuyển cần đẩy, làm quay cơ cấu điều chỉnh khe hở và S-cam để ép các má phanh vào tang trống.

- ✓ Khí nén làm di chuyển cần đẩy, khiến cơ cấu điều chỉnh khe hở quay S-cam, ép các má phanh vào tang trống để tạo ma sát
- ✓ Cơ cấu điều chỉnh khe hở được dùng để điều chỉnh phanh nhằm bù cho sự mài mòn của má phanh và tang trống
- ✓ Các lò xo hồi vị guốc phanh giữ cho má phanh cách xa tang trống khi khí nén được xả ra

28.11 Hoạt động của máy nén khí

Máy nén khí lấy không khí trong khí quyển và nén lại, bơm qua đường ống khí đến bình chứa cung cấp. Máy chạy bất cứ khi nào động cơ đang chạy và hoạt động theo hành trình hút và nén.

- ✓ Máy nén khí chạy chừng nào động cơ còn chạy.
- ✓ Máy nén khí phải tạo áp suất trong các bình chứa từ 50 đến 90 p.s.i. trong vòng 3 phút ở chế độ chạy không tải nhanh (1.000–1.200 vòng/phút).
- ✓ Ở hành trình hút, không khí được hút vào; ở hành trình nén, van nạp đóng lại và van xả mở ra để cấp khí nén đến bình chứa.
- ✓ Kiểm tra bộ lọc khí và nguồn dầu máy nén khí thường xuyên; kiểm tra độ căng dây đai.

28.12 Chức năng của bộ điều áp

Bộ điều áp kiểm soát thời điểm máy nén bơm khí. Khi áp suất tăng đủ, bộ điều áp khiến máy nén ngắt tải; khi áp suất giảm, nó khởi động lại quá trình nén.

- ✓ Các bộ điều áp thường được đặt để ngắt tải máy nén ở khoảng 125 p.s.i. (mức tối đa thay đổi từ 105–135 p.s.i.)
- ✓ Khoảng chênh lệch giữa cut-in và cut-out phải xấp xỉ 20 p.s.i. (138 kPa).
- ✓ Tiêu chuẩn an toàn xe yêu cầu bộ điều áp cho phép máy nén nén trở lại nếu áp suất giảm xuống dưới 80 p.s.i. (552 kPa).

28.13 Vận hành van chân

Van chân (bàn đạp phanh) tác động phanh khí và hoạt động như bộ điều chỉnh áp suất điều khiển bằng chân, cho phép bạn chọn áp suất tác động cần thiết cho việc dừng xe nhẹ nhàng hoặc nhanh chóng.

- ✓ Bạn không ấn mạnh hơn để có lực phanh lớn hơn; bạn ấn sâu hơn để tăng áp suất tác động
- ✓ Giữ van chân ở một vị trí giữ cho áp suất khí được cung cấp không đổi
- ✓ Mức tác động phanh tối đa sẽ không vượt quá áp suất trong các bình chứa
- ✓ Nhả van chân sẽ xả khí tác động qua các cổng xả ra khí quyển

28.14 Tại sao sử dụng phanh khí nén

Hệ thống phanh khí nén tạo ra lực lớn hơn nhiều so với hệ thống phanh thủy lực, điều này cần thiết để đối phó với tải trọng nặng của xe thương mại. Chúng cũng chịu được các rò rỉ nhỏ tốt hơn, những rò rỉ có thể gây hỏng hệ thống thủy lực, vì máy nén tạo thêm khí nén khi cần.

- ✓ Phanh khí nén tạo ra lực lớn hơn phanh thủy lực để xử lý tải trọng thương mại nặng
- ✓ Hệ thống phanh khí nén chịu được các rò rỉ nhỏ tốt hơn vì máy nén bổ sung khí
- ✓ Phanh khí nén có khả năng dừng xe thương mại hạng nặng một cách an toàn

28.15 Khí nén và áp suất

Không khí có thể được nén vào một không gian nhỏ hơn, làm tăng lực cản của nó và tạo ra áp suất chuyển thành lực cơ học để phanh. Áp suất được đo bằng lực trên một đơn vị diện tích, chẳng hạn như pound trên inch vuông (p.s.i.) hoặc kilopascal (kPa).

- ✓ 10 pound lực trên một inch vuông bằng 10 p.s.i. hoặc 68,9 kPa
- ✓ Áp suất không khí càng lớn thì lực tác dụng để phanh càng lớn.

28.16 Khuếch đại lực và Bộ điều chỉnh độ rơ

Lực tại bánh xe để dừng lại lớn hơn nhiều so với lực tác dụng lên bàn đạp phanh. Bộ điều chỉnh độ rơ hoạt động như một đòn bẩy, cung cấp khả năng khuếch đại lực (đòn bẩy), và cũng điều chỉnh cho sự mài mòn phanh. Xe tải và xe buýt nặng hơn cần nhiều lợi thế cơ học hơn so với ô tô.

- ✓ Bộ điều chỉnh độ rơ hoạt động như một đòn bẩy để khuếch đại lực phanh và điều chỉnh cho sự mài mòn phanh
- ✓ Đòn bẩy là một dạng khuếch đại lực cần thiết cho các phương tiện hạng nặng

28.17 Kích thước và lực của buồng khí

Buồng khí được chế tạo với nhiều kích cỡ khác nhau để phù hợp với sức chịu tải của trục, nhờ đó không trục nào bị phanh không đủ hoặc phanh quá mức. Buồng Type 30 phổ biến có diện tích màng hiệu dụng 30 inch vuông và tạo ra lực mạnh ở áp suất hệ thống.

- ✓ Buồng Type 30 được cấp 100 p.s.i. (690 kPa) tạo ra lực đẩy của thanh đẩy là 3.000 pound
- ✓ Buồng khí có dải từ Type 9 (9 inch vuông) đến Type 36 (36 inch vuông) để phù hợp với sức chịu tải của trục
- ✓ Các lần dừng bình thường thường sử dụng áp suất tác động dưới 20 p.s.i. (138 kPa)

28.18 Buồng phanh hành trình dài so với buồng phanh thông thường

Nhiều hệ thống phanh khí mới sử dụng buồng phanh hành trình dài, loại có hành trình thanh đẩy dài hơn buồng phanh tiêu chuẩn. Có thể nhận biết chúng bằng các dấu hiệu cụ thể.

- ✓ Buồng phanh hành trình dài có hành trình thanh đẩy dài hơn buồng phanh tiêu chuẩn
- ✓ Có thể nhận biết buồng phanh hành trình dài bằng cổng nạp hình vuông và/hoặc nhãn tên hình thang trên bu lông kẹp

28.19 Chức năng của máy nén khí

Máy nén khí hút khí quyển, nén khí đó, và bơm vào một bình chứa cung cấp. Nó được gắn trên động cơ và được dẫn động bởi động cơ (bánh răng hoặc dây curoa) và chạy bất cứ khi nào động cơ chạy. Nó hoạt động theo hành trình hút và nén giống như động cơ ô tô.

- ✓ Máy nén khí chạy bất cứ khi nào động cơ đang chạy
- ✓ Tất cả xe tải đều sử dụng máy nén khí kiểu piston có một, hai hoặc bốn xi-lanh
- ✓ Không khí rời máy nén ở nhiệt độ trên 204°C (400°F) tại 120 p.s.i. (827 kPa)
- ✓ Máy nén phải tạo áp suất từ 50 đến 90 p.s.i. trong vòng ba phút ở chế độ chạy không tải nhanh (1.000–1.200 r.p.m.)

28.20 Ưu điểm của Hệ thống Phanh khí nén

Hệ thống phanh khí nén sử dụng lực lớn hơn hệ thống phanh thủy lực, chịu được rò rỉ nhỏ tốt hơn và có thể dừng an toàn các xe thương mại hạng nặng. Máy nén khí tạo thêm khí nén khi cần thiết.

- ✓ Phanh khí nén sử dụng lực lớn hơn nhiều để tác động phanh so với hệ thống phanh thủy lực, cần thiết cho tải trọng nặng
- ✓ Phanh khí nén chịu được rò rỉ nhỏ tốt hơn vì máy nén khí tạo thêm khí khi cần thiết
- ✓ Phanh khí nén tạo ra lực phanh lớn hơn phanh thủy lực

28.21 Khí nén và lực

Không khí có thể được nén vào một không gian nhỏ hơn, làm tăng sức cản và tạo ra áp suất. Áp suất này được chuyển thành lực cơ học để vận hành phanh. Áp suất được đo bằng p.s.i. hoặc kPa.

- ✓ 10 p.s.i. bằng 68.9 kPa; 100 p.s.i. bằng 690 kPa
- ✓ Áp suất không khí càng lớn thì lực tác dụng lên một bề mặt càng lớn.

28.22 Buồng phanh hành trình dài so với buồng phanh hành trình tiêu chuẩn

Nhiều hệ thống phanh khí mới sử dụng buồng phanh hành trình dài, có hành trình cần đẩy dài hơn buồng phanh tiêu chuẩn và có thể được nhận biết bằng hình dạng của chúng.

- ✓ Buồng phanh hành trình dài có hành trình cần đẩy dài hơn buồng phanh tiêu chuẩn
- ✓ Buồng phanh hành trình dài có thể được nhận biết bằng cổng vào hình vuông và/hoặc thẻ tên hình thang trên bu lông kẹp

28.23 Kích thước và áp suất buồng khí

Buồng khí có nhiều kích thước khác nhau để phù hợp lực phanh với khả năng chịu tải của trục. Mặc dù áp suất hệ thống là 100 p.s.i. hoặc cao hơn, áp suất thấp hơn nhiều được sử dụng cho các lần dừng thông thường.

- ✓ Buồng kiểu kẹp Type 30 có diện tích màng hiệu dụng 30 inch vuông và phổ biến nhất trên trục dẫn động và trục rơ-moóc.
- ✓ Các buồng có dải từ Type 9 (9 inch vuông) đến Type 36 (36 inch vuông) để phù hợp với khả năng chịu tải của trục.
- ✓ Các lần dừng thông thường thường dùng áp suất tác dụng dưới 20 p.s.i. (138 kPa).

28.24 Làm mát, Bôi trơn và Cấp Khí cho Máy nén khí

Để ngăn ngừa quá nhiệt, máy nén khí được làm mát bằng cách tuần hoàn dung dịch làm mát động cơ hoặc bằng làm mát bằng không khí. Dầu bôi trơn và giúp làm mát các bộ phận chuyển động, thường lấy từ nguồn dầu động cơ. Không khí sạch được cấp qua bộ lọc khí là cần thiết để vận hành đúng cách.

- ✓ Máy nén khí được làm mát bằng cách tuần hoàn dung dịch làm mát động cơ hoặc bằng làm mát bằng không khí
- ✓ Kiểm tra rằng máy nén khí có đủ nguồn dầu để bôi trơn và làm mát
- ✓ Bộ lọc khí phải được kiểm tra thường xuyên để đảm bảo không bị tắc
- ✓ Kiểm tra độ căng dây đai: nếu dây đai lún vào nhiều hơn gấp đôi chiều rộng dây đai, hãy điều chỉnh

CHAPTER 29

Dual System Failure and Parking Brakes

29.1 Hệ thống đôi khi hệ thống chính bị hỏng

Trong trường hợp xấu nhất, đường ống bị vỡ gây mất hoàn toàn áp suất bình chứa chính, bình chứa phụ được bảo vệ bằng van một chiều. Cảnh báo áp suất khí thấp phải kích hoạt khi bất kỳ bình chứa nào giảm xuống dưới 60 p.s.i. Chỉ phanh cầu dẫn hướng hoạt động, quãng đường dừng xe dài hơn. Nếu hệ thống phụ bị hỏng, chỉ phanh cầu sau hoạt động.

- ✓ Hệ thống cảnh báo áp suất khí thấp phải kích hoạt khi áp suất trong bất kỳ bình chứa nào giảm xuống dưới 60 p.s.i. (414 kPa)
- ✓ Khi hệ thống chính bị hỏng, chỉ phanh cầu dẫn hướng hoạt động và quãng đường dừng xe dài hơn
- ✓ Nếu cảnh báo áp suất khí thấp kích hoạt, hãy dừng ngay và không tiếp tục cho đến khi được sửa chữa

29.2 Phanh đỗ phải là loại cơ khí

Áp suất khí nén không đáng tin cậy và không hợp pháp để đỗ xe vì bất kỳ rò rỉ khí nào cũng có thể khiến xe trôi đi. Các quy định yêu cầu lực phanh đỗ phải được duy trì bằng phương tiện cơ khí và không bị ảnh hưởng khi mất áp suất khí nén. Loại phổ biến nhất là phanh đỗ kiểu lò xo; loại thứ hai là bộ truyền động an toàn.

- ✓ Việc đỗ xe chỉ bằng phanh khí nén là không hợp pháp
- ✓ Lực phanh đỗ phải được duy trì bằng phương tiện cơ khí và không bị ảnh hưởng khi mất áp suất khí nén
- ✓ Phanh đỗ kiểu lò xo là loại phổ biến nhất; bộ truyền động an toàn có trên một số xe buýt và xe khách

29.3 Vận hành Phanh Đỗ Dùng Lò Xo

Phanh đỗ dùng lò xo sử dụng một lò xo cuộn mạnh (lực 1.500 đến 2.000 lbs) trong một khoang gắn kèm phía sau khoang phanh công tác, chỉ được lắp trên các trục sau. Chúng được áp dụng và duy trì trạng thái áp dụng bằng áp lực lò xo cơ khí, không phải bằng áp lực khí. Khí nén nén lò xo để nhả phanh; nếu mất khí, lò xo sẽ áp dụng phanh.

- ✓ Phanh đỗ dùng lò xo chỉ được lắp trên các trục sau, không lắp trên trục lái
- ✓ Lò xo cuộn có thể tạo lực từ 1.500 đến 2.000 pound
- ✓ Phanh đỗ dùng lò xo được giữ ở trạng thái nhả bằng áp lực khí và áp dụng khi mất khí
- ✓ Các cụm phanh đỗ dùng lò xo chỉ nên được bảo dưỡng bởi nhân viên đủ trình độ do áp lực lò xo cực lớn

29.4 Gài và nhả phanh đỗ kiểu lò xo

Phanh lò xo thường được gài và nhả bằng van điều khiển phanh đỗ (thường là nút màu vàng) trên bảng điều khiển. Ấn vào để nhả; kéo ra để gài. Nếu áp suất khí nén giảm xuống dưới khoảng 60 p.s.i., chúng có thể bị bó, và ở mức 20 đến 45 p.s.i. (138 đến 310 kPa) chúng có thể tự động gài hoàn toàn.

- ✓ Phanh lò xo được điều khiển bằng van điều khiển phanh đỗ trên bảng điều khiển (thường là nút màu vàng)
- ✓ Ở mức 20 đến 45 p.s.i. (138 đến 310 kPa), phanh đỗ lò xo có thể tự động gài hoàn toàn
- ✓ Dưới khoảng 60 p.s.i., phanh lò xo có thể bắt đầu bị bó

29.5 Sự cộng dồn phanh

Luôn nhả phanh đỗ bằng lò xo trước khi thực hiện các lần đạp phanh dịch vụ mạnh. Khi phanh lò xo được áp dụng (tới 2.000 lbs), một lần đạp phanh dịch vụ mạnh sẽ cộng thêm lực khí nén (tới 3.000 lbs nữa, tổng cộng 5.000 lbs). Sự cộng dồn này có thể làm hỏng slack adjusters, s-cams, bu lông lắp, con lăn, guốc phanh và tang trống. Các lần đạp phanh nhẹ dưới 30-40 p.s.i. không gây hại.

- ✓ Luôn nhả phanh đỗ bằng lò xo trước khi thực hiện một lần đạp phanh dịch vụ mạnh
- ✓ Cộng dồn sẽ thêm lực lò xo và lực khí nén, có thể đạt tới 5.000 lbs và làm hỏng các bộ phận phanh
- ✓ Các lần đạp phanh nhẹ dưới 30 đến 40 p.s.i. (207 đến 276 kPa) để ngăn xe lăn bánh là không gây hại

29.6 Giải phóng thủ công (Caging) phanh lò xo

Hầu hết các buồng phanh đỗ dùng lò xo đều có thể được giải phóng thủ công (caging) bằng bu lông nhả, chỉ thợ máy sử dụng khi sửa chữa hoặc để kéo xe sau khi mất toàn bộ khí nén. Luôn chèn bánh xe trước khi caging. Sau khi đã caging, không còn lực phanh đỗ tại bánh xe đó. Gọi xe kéo để di chuyển xe đã caging.

- ✓ Chỉ nên caging phanh đỗ lò xo trong trường hợp khẩn cấp (ví dụ: để kéo xe sau khi mất toàn bộ khí nén)
- ✓ Luôn chèn bánh xe trước khi caging phanh đỗ lò xo
- ✓ Sau khi buồng phanh lò xo đã được caging, không còn lực phanh đỗ tại bánh xe đó

29.7 Van kiểm tra hai chiều và khí pha trộn

Trong các hệ thống kép, van kiểm tra hai chiều cung cấp khí cho bộ điều khiển phanh tay từ bình chứa có áp suất cao nhất (gọi là khí pha trộn). Van có hai cổng vào và một cổng ra với một con trượt tự do. Điều này ngăn phanh tay lò xo tự động kích hoạt nếu một bình chứa mất toàn bộ áp suất.

- ✓ Van kiểm tra hai chiều lấy khí từ bình chứa có áp suất cao nhất (khí pha trộn)
- ✓ Nó đảm bảo phanh tay lò xo sẽ không tự động kích hoạt nếu có tổn thất hoàn toàn khí trong một trong hai bình chứa
- ✓ Có thể kiểm tra bằng cách xả bình chứa chính và kiểm tra áp suất bình phụ không bị hồi ngược

29.8 Phanh Đỗ Dùng Bộ Chấp Hành An Toàn

Được sử dụng trên nhiều xe buýt và xe khách đường dài, bộ chấp hành an toàn dùng cơ cấu khóa một chiều thay vì lò xo cuộn, với hai màng (màng phanh công tác và màng phanh đỗ) và một bình chứa riêng cho phanh đỗ. Kéo điều khiển trên bảng táp-lô sẽ cấp khí và gài khóa. Chúng không thể bị cộng dồn lực. Chúng chỉ tự động hoạt động nếu bình chứa phanh đỗ mất áp suất.

- ✓ Phanh đỗ dùng bộ chấp hành an toàn sử dụng cơ cấu khóa, không phải lò xo cuộn, và không thể bị cộng dồn lực
- ✓ Nếu mất hơn 4 p.s.i. (27.6 kPa) từ bình chứa phanh đỗ, phanh đỗ sẽ không nhả nếu không tác động phanh công tác mạnh
- ✓ Phanh bộ chấp hành an toàn chỉ tự động hoạt động khi bình chứa phanh đỗ mất áp suất, không phải khi bình chứa phanh công tác mất áp suất

29.9 Bộ điều biến phanh lò xo

Một số xe có hệ thống khí nén kép có bộ điều biến phanh lò xo tùy chọn, bộ này cảm nhận mất áp suất hệ thống chính và xả khí khỏi phanh đỗ lò xo tương ứng với tác động phanh công tác, cho phép tài xế điều khiển lực lò xo để giúp phanh trước dừng xe có kiểm soát. Tất cả xe phải đáp ứng Tiêu chuẩn An toàn Xe Cơ giới Canada về dừng khẩn cấp.

- ✓ Bộ điều biến phanh lò xo cảm nhận mất áp suất hệ thống chính và xả khí phanh lò xo tương ứng với tác động phanh công tác
- ✓ Tất cả xe phải có lực phanh đủ ngay cả khi hệ thống khí nén bị hỏng một phần theo Tiêu chuẩn An toàn Xe Cơ giới Canada

CHAPTER 30

Chapter 1: Getting Your Driver's Licence — Licence Classes

30.1 Các loại xe và độ tuổi đối với Giấy phép Hạng 1

Giấy phép Hạng 1 cho phép điều khiển xe tải đầu kéo sơ mi rơ moóc và tất cả các loại xe cơ giới khác hoặc tổ hợp xe, trừ xe mô tô. Độ tuổi tối thiểu là 19. Giấy phép Hạng 1 bao gồm tất cả các hạng thương mại thấp hơn.

- ✓ Hạng 1 bao gồm xe tải đầu kéo sơ mi rơ moóc và tất cả các tổ hợp xe, trừ xe mô tô
- ✓ Độ tuổi tối thiểu đối với Hạng 1 là 19
- ✓ Bài kiểm tra kiến thức Hạng 1 bao gồm tất cả tài liệu về phanh khí nén cho hạng đó

30.2 Yêu cầu giấy phép lái xe buýt Hạng 2

Giấy phép Hạng 2 cho phép lái xe buýt, bao gồm xe buýt trường học, xe buýt hoạt động đặc biệt và xe đặc biệt. Rơ-moóc hoặc xe được kéo không được vượt quá 4.600 kg, trừ khi cả xe buýt lẫn rơ-moóc đều không có phanh hơi. Giấy phép này cũng bao gồm mọi xe Hạng 4. Độ tuổi tối thiểu là 19.

- ✓ Hạng 2 cho phép lái xe buýt, xe buýt trường học, xe buýt hoạt động đặc biệt và xe đặc biệt
- ✓ Xe được kéo không được vượt quá 4.600 kg trừ khi cả xe buýt và rơ-moóc đều không có phanh hơi
- ✓ Độ tuổi tối thiểu cho Hạng 2 là 19

30.3 Các loại xe của Giấy phép hạng 3

Giấy phép hạng 3 cho phép điều khiển xe tải có nhiều hơn hai trục như xe ben và xe kéo lớn, nhưng không bao gồm xe buýt chở khách. Rơ moóc không được vượt quá 4.600 kg trừ khi xe tải và rơ moóc không có phanh hơi. Cũng cho phép xe kéo ô tô kéo mọi trọng lượng, cần cẩu xe tải di động và xe hạng 5. Độ tuổi tối thiểu là 18.

- ✓ Hạng 3 bao gồm xe tải có nhiều hơn hai trục (xe ben, xe kéo lớn)
- ✓ Rơ moóc không được vượt quá 4.600 kg trừ khi xe tải và rơ moóc không có phanh hơi
- ✓ Độ tuổi tối thiểu cho hạng 3 là 18; không bao gồm xe buýt chở khách

30.4 Hạng 4 Không hạn chế so với Có hạn chế

Hạng 4 không hạn chế cho phép xe buýt có tối đa 25 chỗ ngồi (bao gồm tài xế), taxi, xe limousine, xe dịch vụ gọi xe, và xe cứu thương. Hạng 4 hạn chế cho phép taxi, xe limousine, xe dịch vụ gọi xe (tối đa 10 người bao gồm tài xế), xe cứu thương, và xe đặc biệt có không quá 10 chỗ ngồi. Cả hai đều yêu cầu độ tuổi tối thiểu là 19.

- ✓ Hạng 4 không hạn chế cho phép xe buýt có tối đa 25 chỗ ngồi bao gồm tài xế
- ✓ Hạng 4 hạn chế giới hạn taxi, limousine, xe dịch vụ gọi xe ở mức 10 người bao gồm tài xế
- ✓ Độ tuổi tối thiểu cho cả hai loại Hạng 4 là 19

30.5 Chứng thực Xe moóc hạng nặng và Xe moóc nhà

Chứng thực xe moóc hạng nặng (mã 20) cho Hạng 4 hoặc 5 cho phép kéo xe moóc vượt quá 4.600 kg với điều kiện cả xe tải lẫn xe moóc đều không có phanh hơi. Chứng thực xe moóc nhà (mã 07, trước đây là mã 51) cho phép kéo xe moóc giải trí vượt quá 4.600 kg với điều kiện cả hai đều không có phanh hơi. Độ tuổi tối thiểu cho cả hai là 18.

- ✓ Chứng thực xe moóc hạng nặng (mã 20) cho phép kéo trên 4.600 kg chỉ khi cả hai đơn vị không có phanh hơi
- ✓ Chứng thực xe moóc nhà (mã 07) áp dụng cho xe moóc giải trí trên 4.600 kg không có phanh hơi
- ✓ Độ tuổi tối thiểu cho cả hai chứng thực là 18

30.6 Giấy phép Lớp 5 là Điều kiện Tiên quyết

Bạn phải có giấy phép Lớp 5 đầy đủ quyền hạn hoặc giấy phép tương đương trước khi xin giấy phép thương mại, chứng nhận kéo rơ-moóc hạng nặng hoặc chứng nhận kéo nhà di động.

- ✓ Phải có giấy phép Lớp 5 đầy đủ quyền hạn hoặc tương đương trước khi xin giấy phép thương mại hoặc chứng nhận kéo rơ-moóc
- ✓ Lái xe không đúng hạng giấy phép có thể làm vô hiệu phạm vi bảo hiểm khi xảy ra tai nạn

CHAPTER 31

Chapter 1: Getting your driver's licence — Licence classes

31.1 Các loại xe được phép điều khiển bằng giấy phép hạng 1 và độ tuổi

Giấy phép hạng 1 cho phép điều khiển xe tải đầu kéo rơ-moóc và tất cả các loại xe cơ giới khác hoặc tổ hợp xe, ngoại trừ xe mô tô. Độ tuổi tối thiểu là 19.

- ✓ Hạng 1 cho phép điều khiển xe tải đầu kéo rơ-moóc và tất cả các loại xe cơ giới khác hoặc tổ hợp xe, ngoại trừ xe mô tô
- ✓ Độ tuổi tối thiểu cho giấy phép hạng 1 là 19

31.2 Xe thuộc giấy phép Class 2 và độ tuổi

Giấy phép Class 2 cho phép điều khiển xe buýt, bao gồm xe buýt trường học, xe buýt hoạt động đặc biệt và xe đặc biệt. Rơ-moóc hoặc xe được kéo không được vượt quá 4.600 kg — chỉ được vượt quá 4.600 kg nếu cả xe buýt và rơ-moóc đều không có phanh hơi. Bao gồm mọi phương tiện Class 4. Độ tuổi tối thiểu 19.

- ✓ Class 2 cho phép xe buýt, bao gồm xe buýt trường học, xe buýt hoạt động đặc biệt và xe đặc biệt
- ✓ Rơ-moóc hoặc xe được kéo không được vượt quá 4.600 kg trừ khi cả xe buýt lẫn rơ-moóc đều không có phanh hơi; độ tuổi tối thiểu 19

31.3 Xe thuộc giấy phép lái xe hạng 3 và độ tuổi

Giấy phép lái xe hạng 3 cho phép điều khiển xe tải có nhiều hơn hai trục (xe ben, xe kéo lớn) nhưng không bao gồm xe buýt chở khách. Rơ moóc không được vượt quá 4.600 kg trừ khi cả xe tải lẫn rơ moóc đều không có phanh khí. Bao gồm xe kéo có thể kéo bất kỳ trọng lượng nào, cần cẩu xe tải di động và xe hạng 5. Độ tuổi tối thiểu là 18.

- ✓ Giấy phép hạng 3 bao gồm xe tải có nhiều hơn hai trục như xe ben và xe kéo lớn, nhưng không bao gồm xe buýt chở khách.
- ✓ Rơ moóc hoặc xe được kéo không được vượt quá 4.600 kg trừ khi cả xe tải và rơ moóc đều không có phanh khí; độ tuổi tối thiểu là 18.

31.4 Lớp 4 không hạn chế và có hạn chế

Lớp 4 (không hạn chế) cho phép xe buýt chở tối đa 25 người (kể cả tài xế), taxi, xe limousine, xe dịch vụ đặt xe qua ứng dụng và xe cứu thương. Lớp 4 (có hạn chế) cho phép taxi, xe limousine, dịch vụ đặt xe qua ứng dụng (tối đa 10 người kể cả tài xế), xe cứu thương và xe chuyên dụng cho người khuyết tật có không quá 10 chỗ ngồi. Độ tuổi tối thiểu là 19 cho cả hai.

- ✓ Lớp 4 không hạn chế cho phép xe buýt chở tối đa 25 người kể cả tài xế
- ✓ Lớp 4 có hạn chế cho phép taxi, xe limousine và xe dịch vụ đặt xe qua ứng dụng chở tối đa 10 người kể cả tài xế; độ tuổi tối thiểu là 19

31.5 Chứng thực xe kéo hạng nặng và xe kéo nhà

Chứng thực xe kéo hạng nặng (mã 20) trên Class 4 hoặc 5 cho phép kéo xe kéo vượt quá 4.600 kg với điều kiện cả xe tải và xe kéo đều không có phanh khí nén. Chứng thực xe kéo nhà (mã 07) cho phép kéo xe kéo giải trí vượt quá 4.600 kg trong cùng điều kiện về phanh khí nén. Độ tuổi tối thiểu là 18.

- ✓ Chứng thực xe kéo hạng nặng (mã 20) cho phép kéo xe kéo trên 4.600 kg chỉ khi cả xe tải và xe kéo đều không có phanh khí nén
- ✓ Chứng thực xe kéo nhà (mã 07) áp dụng cho xe kéo giải trí trên 4.600 kg trong cùng điều kiện không có phanh khí nén

31.6 Điều kiện tiên quyết: giấy phép có đầy đủ quyền hạn

Bạn phải có giấy phép Hạng 5 có đầy đủ quyền hạn hoặc tương đương trước khi có thể xin giấy phép thương mại, chứng nhận rơ-moóc hạng nặng, hoặc chứng nhận rơ-moóc nhà ở.

- ✓ Phải có giấy phép Hạng 5 có đầy đủ quyền hạn hoặc tương đương trước khi xin giấy phép thương mại hoặc chứng nhận rơ-moóc hạng nặng/nhà ở
- ✓ Hạng 7 và Hạng 8 là các giấy phép thuộc chương trình cấp phép theo giai đoạn

CHAPTER 32

Chapter 3 — Basic Driving Skills

32.1 Quy tắc khoảng cách theo sau hai giây và năm giây

Người lái xe ô tô chở khách, taxi, limousine, xe dịch vụ gọi xe, xe cứu thương hoặc xe van nên áp dụng quy tắc hai giây: quan sát xe phía trước đi qua một điểm mốc và đếm một nghìn lẻ một, một nghìn lẻ hai. Nếu bạn đến điểm mốc trước khi đếm xong, hãy giảm tốc và lùi lại xa hơn. Xe buýt, xe tải và các xe hạng nặng khác cần khoảng cách theo sau ít nhất năm giây. Tăng số giây khi điều kiện không lý tưởng. Giữ khoảng cách xa hơn nữa khi đi sau xe mô tô.

- ✓ Giữ khoảng cách theo sau tối thiểu hai giây đối với ô tô, taxi, xe van và xe cứu thương
- ✓ Giữ khoảng cách theo sau tối thiểu năm giây đối với xe buýt, xe tải và xe hạng nặng
- ✓ Giữ khoảng cách xa hơn khi đi sau xe mô tô vì chúng có thể dừng lại nhanh chóng

32.2 Hiểu về Vùng Nguy Hiểm

Vùng nguy hiểm là đoạn đường mà xe đi qua trước khi có thể dừng lại, nơi mà về mặt vật lý không thể dừng kịp để tránh va chạm. Khi tốc độ tăng, chiều dài vùng nguy hiểm cũng tăng; điều kiện đường xấu (mưa, tuyết, băng, sỏi) càng làm tăng thêm. Hãy giảm vùng nguy hiểm của bạn bằng cách giảm tốc độ và bằng cách đặt chân lên bàn đạp phanh khi bạn thấy mối nguy tiềm ẩn.

- ✓ Chiều dài vùng nguy hiểm tăng theo tốc độ và điều kiện đường xấu
- ✓ Giảm vùng nguy hiểm của bạn bằng cách giảm tốc độ
- ✓ Đặt chân lên bàn đạp phanh khi mối nguy tiềm ẩn xuất hiện để giảm thời gian phản ứng

32.3 Bán kính quay vòng và lệch vệt bánh

Bánh xe phía trong quay gắt hơn và có bán kính quay vòng ngắn hơn bánh xe phía ngoài. Lệch vệt bánh là sự khác biệt giữa đường đi của bánh trước và đường đi của bánh sau khi qua một đường cong. Khoảng cách lớn hơn giữa bánh trước và bánh sau (chiều dài cơ sở dài hơn) làm tăng lệch vệt bánh. Xe tổ hợp thường bị lệch vệt bánh nhiều hơn xe đơn.

- ✓ Bánh xe ở phía trong của khúc cua có bán kính quay vòng ngắn hơn bánh xe phía ngoài
- ✓ Lệch vệt bánh là sự khác biệt giữa đường đi của bánh trước và bánh sau trong một đường cong
- ✓ Chiều dài cơ sở dài hơn và xe tổ hợp tạo ra nhiều lệch vệt bánh hơn

32.4 Quán tính và độ bám đường trong các khúc cua

Quán tính là xu hướng của xe đang di chuyển muốn tiếp tục đi theo đường thẳng; khi phanh, quán tính giữ cho xe tiếp tục di chuyển, và trong khúc cua, nó đẩy xe ra khỏi quỹ đạo của khúc cua. Xe càng nhanh và càng nặng thì quán tính càng lớn. Sức bám là khả năng bám của lốp xe trên mặt đường. Giảm tốc độ trước khi vào khúc cua; vào cua ở tốc độ không cần phanh và cho phép tăng ga từ từ. Phanh trong khúc cua có thể gây trượt bánh, lật xe hoặc gập đôi xe.

- ✓ Giảm tốc độ trước khi vào khúc cua, không phải trong khi đang ở trong khúc cua
- ✓ Vào khúc cua ở tốc độ cho phép tăng ga từ từ mà không cần phanh
- ✓ Tuân thủ biển báo tốc độ đề nghị trên khúc cua để tránh bị lật

32.5 Rẽ phải an toàn

Khi rẽ phải, hãy xem xét chiều dài xe bao gồm cả rơ-moóc, độ lệch bánh sau (off-tracking), cách bố trí đường phố và giao thông. Nếu vòng cua quá hẹp, hiện tượng off-tracking có thể khiến bánh rơ-moóc cọ vào lề đường, chen lấn người đi xe đạp, hoặc đâm vào cột. Kiểm tra các xe nhỏ hơn, xe mô tô, người đi xe đạp và người đi bộ ở bên phải. Điểm nguy hiểm nhất là khi đầu kéo đã rẽ nhưng rơ-moóc chưa rẽ, khiến gương phải gần như vô dụng. Giữ phần đuôi xe sát lề đường để ngăn xe khác vượt bên phải; nếu buộc phải rẽ rộng, hãy quan sát xe ngược chiều và không được lùi.

- ✓ Kiểm tra bên phải để phát hiện người đi xe đạp, xe mô tô và người đi bộ trước khi rẽ phải
- ✓ Giữ phần đuôi xe của bạn sát lề đường để ngăn xe khác vượt bên phải
- ✓ Tuyệt đối không lùi xe để lấy chỗ trong khi rẽ — bạn có thể đâm vào người phía sau

32.6 Xử lý người bám đuôi

Người lái xe lớn dựa vào gương chiếu hậu bên ngoài và có thể không thấy người bám đuôi ở điểm mù ngay phía sau. Hãy để người bám đuôi vượt qua. Hãy dừng từ từ để giảm tác động. Giữ khoảng cách ít nhất 60 m (200 ft) giữa xe của bạn và các xe thương mại lớn khác trên đường cao tốc. Sử dụng làn bên phải khi đi chậm hơn, và sử dụng đèn nháy bốn chiều khi lên hoặc xuống dốc chậm.

- ✓ Giữ khoảng cách ít nhất 60 m (200 ft) giữa xe của bạn và các xe thương mại lớn khác trên đường cao tốc
- ✓ Để người bám đuôi vượt qua và dừng từ từ
- ✓ Sử dụng làn bên phải và đèn nháy bốn chiều khi lên hoặc xuống dốc chậm

32.7 Biển báo xe di chuyển chậm

Các phương tiện, máy móc hoặc tổ hợp di chuyển dưới 40 km/h phải trưng bày biển báo hình tam giác đỏ dành cho xe di chuyển chậm. Không đặt biển báo này trên bất kỳ vật thể đứng yên hoặc trên bất kỳ phương tiện nào di chuyển nhanh hơn 40 km/h.

- ✓ Trưng bày biển báo hình tam giác đỏ dành cho xe di chuyển chậm trên các phương tiện di chuyển dưới 40 km/h
- ✓ Không bao giờ đặt biển báo trên vật thể đứng yên hoặc phương tiện di chuyển nhanh hơn 40 km/h

32.8 Cấu hình xe và góc nhìn khi đánh lái

Việc đánh lái và xử lý xe khác nhau giữa các thiết kế conventional, cab-over và forward-control. Trong thiết kế conventional, ghế người lái nằm sau trục đánh lái; trong cab-over, ghế nằm trên trục đánh lái; trong forward-control, ghế nằm trước trục đánh lái. Vị trí ghế ảnh hưởng đến góc nhìn khi vào cua và điểm bắt đầu vào cua của bạn. Chiều dài xe và số điểm khớp nối cũng ảnh hưởng đến điểm bắt đầu vào cua.

- ✓ Vị trí ghế người lái (conventional, cab-over, forward-control) ảnh hưởng đến điểm bắt đầu vào cua
- ✓ Chiều dài xe và các điểm khớp nối ảnh hưởng đến nơi bạn bắt đầu vào cua
- ✓ Cân nhắc những khác biệt này khi chuyển đổi giữa các loại xe

32.9 Các yếu tố gây lệch vệt trong tổ hợp xe

Mỗi đơn vị có nhiều hơn một bộ bánh xe có bán kính quay vòng và kiểu lệch vệt riêng. Độ lệch vệt phụ thuộc vào chiều dài cơ sở và vị trí các điểm xoay (kết nối thanh kéo hoặc mâm kéo). Chiều dài cơ sở càng dài, thanh kéo càng dài, hoặc mâm kéo được gắn càng lùi về phía sau thì độ lệch vệt càng lớn.

- ✓ Chiều dài cơ sở dài hơn, thanh kéo dài hơn hoặc mâm kéo lùi về sau làm tăng độ lệch vệt
- ✓ Bánh sau của rơ moóc lệch vệt nhiều hơn bánh của đầu kéo

32.10 Định vị bánh xe trong các khúc cua

Khi rẽ phải, giữ bánh trước gần vạch giữa để bánh sau không rơi khỏi mặt đường hoặc xuống lề đường. Khi rẽ trái, giữ bánh trước gần mép phải của làn đường để bánh sau bên phía người lái không lấn sang làn kế bên. Đối với cầu hẹp có đường dẫn cong, hãy biết độ lệch vệt bánh của xe và điều chỉnh tốc độ cùng cách tiếp cận.

- ✓ Khi rẽ phải, giữ bánh trước gần vạch giữa để bánh sau nằm trên mặt đường
- ✓ Khi rẽ trái, giữ bánh trước gần mép phải để bánh sau ở trong làn của bạn
- ✓ Điều chỉnh tốc độ và cách tiếp cận cho cầu hẹp dựa trên độ lệch vệt bánh của xe

32.11 Rẽ Trái An Toàn

Đảm bảo cung rẽ đủ lớn để tránh cắt góc; rẽ quá sớm có thể khiến bên trái va vào xe khác hoặc cán qua dải phân cách do hiện tượng bánh sau ăn vào trong (off-tracking). Trên đường nhiều làn, bạn có thể rẽ vào một làn bên phải nếu an toàn. Khi có hai làn rẽ, hãy rẽ từ làn rẽ bên phải để bù cho hiện tượng off-tracking. Kiểm tra người đi bộ và người đi xe đạp.

- ✓ Làm cho cung rẽ đủ lớn để tránh cắt góc và cán qua dải phân cách
- ✓ Rẽ từ làn rẽ bên phải khi có hai làn rẽ
- ✓ Kiểm tra người đi bộ và người đi xe đạp khi rẽ trái

32.12 Chọn làn đường cho xe lớn

Chọn làn đường mang lại tầm nhìn tốt nhất, cho phép bạn đi đến nơi bạn muốn và hòa nhập với dòng xe. Làn bên phải là tốt nhất trên xa lộ nhiều làn có dải phân cách, đặc biệt khi lái xe chậm. Trên đường cao tốc, hãy lái ở làn ngoài cùng bên phải hoặc làn giữa, nhường làn bên trái cho xe tốc độ cao hơn và xe vượt. Ít chuyển làn giúp giảm nguy cơ va chạm và tiêu thụ nhiên liệu.

- ✓ Sử dụng làn bên phải trên xa lộ nhiều làn có dải phân cách, đặc biệt khi chậm hơn dòng xe
- ✓ Trên đường cao tốc, lái ở làn ngoài cùng bên phải hoặc làn giữa, nhường làn bên trái cho việc vượt
- ✓ Hạn chế chuyển làn để giảm nguy cơ va chạm và mức tiêu thụ nhiên liệu

32.13 Hộp số sàn và kỹ thuật đạp côn hai lần

Xe thương mại có thể có hộp số sàn với 10 cấp trở lên, thường là động cơ diesel có bộ điều tốc nhiên liệu. Hầu hết hộp số sàn hạng nặng không có bộ đồng tốc, nên bạn phải đạp côn hai lần — đạp bàn đạp côn hai lần khi chuyển số. Tăng số để đi nhanh hơn; giảm số để chậm lại. Hãy nắm rõ sơ đồ sang số và điểm sang số trước chuyến đi.

- ✓ Đạp côn hai lần (đạp bàn đạp côn hai lần) để chuyển số ở hộp số không có bộ đồng tốc
- ✓ Tăng số để đi nhanh hơn và giảm số khi bạn chậm lại
- ✓ Nắm rõ sơ đồ sang số và điểm sang số của xe trước khi bắt đầu chuyến đi

32.14 Các bước tăng số và giảm số bằng kỹ thuật đạp côn hai lần

Để tăng số: nhả bàn đạp ga, đạp côn và chuyển về số trung gian, nhả côn, để động cơ/hộp số giảm tốc độ đến vòng/phút phù hợp với số cao hơn kế tiếp, đạp côn và sang số lên, sau đó nhả côn trong khi vẫn đạp ga. Để giảm số: nhả bàn đạp ga, đạp côn và chuyển về số trung gian, nhả côn, tăng tốc độ động cơ để khớp với vòng/phút của số thấp hơn, đạp côn và sang số xuống, sau đó nhả côn trong khi giữ áp lực bàn đạp ga ổn định. Nếu khó sang số sau khi ở số trung gian quá lâu, không nên ép buộc — trở về số trung gian, nhả côn, khớp tốc độ động cơ với tốc độ đường và thử lại.

- ✓ Khi tăng số, để vòng/phút động cơ giảm cho khớp với số cao hơn trước khi sang số
- ✓ Khi giảm số, tăng tốc độ động cơ để khớp với vòng/phút của số thấp hơn
- ✓ Không ép buộc sang số; trở về số trung gian, khớp tốc độ và thử lại

32.15 Biết Khi Nào Nên Sang Số — Mô-men xoắn và Mã lực

Mô-men xoắn làm xe di chuyển; mã lực tạo ra tốc độ. Mô-men xoắn cực đại xuất hiện ở tốc độ động cơ thấp hơn mã lực cực đại. Vận hành xe trong khoảng giữa mô-men xoắn cực đại và mã lực cực đại — dải vòng tua máy (r.p.m.) hoạt động bình thường. Sang số dần dần, chỉ dùng đủ mô-men xoắn để xe bắt đầu chuyển động trước khi lên số. Hiện tượng ép máy (lugging) xảy ra khi động cơ hoạt động dưới mô-men xoắn cực đại trong bất kỳ khoảng thời gian nào.

- ✓ Vận hành động cơ trong khoảng giữa mô-men xoắn cực đại và mã lực cực đại (dải hoạt động bình thường)
- ✓ Sang số dần dần, chỉ dùng đủ mô-men xoắn để đưa xe vào chuyển động
- ✓ Tránh ép máy — vận hành động cơ dưới mô-men xoắn cực đại trong thời gian dài

32.16 Các Nguyên Tắc Cơ Bản Về Khoảng Cách Theo Sau

Bạn có thể thiết lập khoảng cách theo sau an toàn bằng các quy tắc khác nhau tùy thuộc vào loại xe. Tất cả các quy tắc khoảng cách theo sau áp dụng cho điều kiện lý tưởng; khi điều kiện không lý tưởng, hãy tăng khoảng cách theo sau của bạn. Điều kiện lái xe bị ảnh hưởng bởi đường sá, xe cộ, thể chất/tinh thần, giao thông, ánh sáng và thời tiết.

- ✓ Các quy tắc khoảng cách theo sau giả định điều kiện lái xe lý tưởng
- ✓ Tăng khoảng cách theo sau khi điều kiện không lý tưởng
- ✓ Các điều kiện ảnh hưởng đến việc lái xe bao gồm đường sá, xe cộ, tài xế, giao thông, ánh sáng và thời tiết

32.17 Quy tắc hai giây và năm giây

Người lái xe ô tô chở khách và xe tải nhẹ (taxi, limousine, dịch vụ gọi xe qua ứng dụng, xe cứu thương, xe van) nên áp dụng quy tắc hai giây: quan sát xe phía trước vượt qua một điểm mốc và đếm "một nghìn lẻ một, một nghìn lẻ hai." Nếu bạn đến điểm mốc trước khi đếm xong, hãy giảm tốc và tăng khoảng cách. Xe buýt, xe tải và các xe hạng nặng khác cần khoảng cách theo sau ít nhất năm giây vì chúng cần nhiều thời gian và quãng đường hơn để dừng lại. Hãy để khoảng cách xa hơn nữa phía sau xe mô tô vì chúng dừng lại nhanh.

- ✓ Dùng khoảng cách theo sau hai giây đối với taxi, limousine, xe cứu thương và xe van
- ✓ Giữ khoảng cách theo sau ít nhất năm giây đối với xe buýt, xe tải và xe hạng nặng
- ✓ Tăng số giây khi điều kiện không lý tưởng
- ✓ Để thêm khoảng cách theo sau phía sau xe mô tô

32.18 Vùng nguy hiểm

Đoạn đường mà xe đi qua trước khi có thể dừng lại được gọi là vùng nguy hiểm, vì về mặt vật lý không thể dừng kịp để tránh va chạm với bất kỳ vật thể nào trong vùng đó. Khi tốc độ tăng, vùng nguy hiểm kéo dài ra; điều kiện đường sá xấu càng làm tăng thêm. Hãy giảm vùng nguy hiểm bằng cách giảm tốc độ và đặt chân lên bàn đạp phanh khi bạn thấy mối nguy tiềm ẩn, điều này giúp giảm thời gian phản ứng.

- ✓ Vùng nguy hiểm là khoảng cách xe đi được trước khi có thể dừng lại
- ✓ Vùng nguy hiểm tăng lên theo tốc độ và điều kiện đường sá xấu
- ✓ Giảm vùng nguy hiểm bằng cách giảm tốc độ và đặt chân lên bàn đạp phanh khi có mối nguy xuất hiện

32.19 Lệch đường (Off Track) và Bán kính quay vòng

Bánh xe phía trong khi rẽ có bán kính quay vòng ngắn hơn và quay gắt hơn bánh xe phía ngoài. Lệch đường (off track) là sự khác biệt giữa đường đi của bánh trước và đường đi của bánh sau khi qua khúc cua. Chiều dài cơ sở (wheelbase), chiều dài thanh kéo (drawbar) càng lớn hoặc mâm kéo (fifth wheel) được gắn càng lùi về sau thì mức lệch đường càng lớn. Xe tổ hợp (combination vehicle) có mức lệch đường nhiều hơn xe đơn nguyên (single-unit vehicle) và thể hiện nhiều kiểu lệch đường khác nhau.

- ✓ Bánh xe ở phía trong khi rẽ có bán kính quay vòng ngắn hơn bánh xe phía ngoài
- ✓ Lệch đường là sự khác biệt giữa đường đi của bánh trước và bánh sau
- ✓ Chiều dài cơ sở, thanh kéo hoặc mâm kéo lùi về sau càng lớn thì mức lệch đường càng tăng
- ✓ Xe tổ hợp có mức lệch đường nhiều hơn xe đơn nguyên

32.20 Đường cong — Quán tính và Độ bám

Quán tính là xu hướng của xe đang di chuyển tiếp tục đi theo đường thẳng; xe càng nhanh và càng nặng thì quán tính càng đẩy xe ra khỏi đường cong. Độ bám là mức độ bám của lốp xe trên mặt đường và quyết định khả năng kiểm soát. Vào cua quá nhanh và phanh có thể gây mất độ bám, trượt bánh, lật xe hoặc gập đôi xe (jackknifing). Giảm tốc độ trước khi vào cua và tăng ga từ từ trong suốt cua; tuân thủ biển báo tốc độ đề xuất cho cua để tránh bị lật.

- ✓ Giảm tốc độ trước khi vào cua, không phải trong khi vào cua
- ✓ Vào cua ở tốc độ không cần phanh và cho phép tăng ga từ từ
- ✓ Tuân thủ biển báo tốc độ đề xuất trong cua để tránh bị lật
- ✓ Phanh trong cua có thể gây trượt bánh, lật xe hoặc gập đôi xe

32.21 Rẽ phải

Khi rẽ phải, hãy xem xét chiều dài xe, độ lệch vệt bánh sau, bố cục đường phố và giao thông. Nếu cung rẽ của bánh trước quá nhỏ, hiện tượng lệch vệt có thể khiến bánh sau của rơ-moóc cọ vào lề đường hoặc rời khỏi đường, chen lấn người đi xe đạp ở bên phải. Kiểm tra các xe nhỏ hơn, xe mô tô, người đi xe đạp và người đi bộ trước khi rẽ. Điểm nguy hiểm nhất là khi đầu kéo đã rẽ nhưng rơ-moóc chưa rẽ — gương bên phải gần như trở nên vô dụng. Giữ phần sau xe sát lề đường để ngăn việc vượt bên phải; không lùi xe để nhường đường cho xe ngược chiều.

- ✓ Giữ phần sau xe sát lề đường để ngăn việc vượt bên phải
- ✓ Kiểm tra người đi xe đạp, xe mô tô và người đi bộ ở bên phải trước khi rẽ
- ✓ Điểm nguy hiểm nhất là khi đầu kéo đã rẽ nhưng rơ-moóc chưa rẽ
- ✓ Không lùi xe để nhường đường cho xe ngược chiều khi rẽ phải rộng

32.22 Lùi xe an toàn

Lùi xe phải luôn được thực hiện hết sức thận trọng; trừ một vài ngoại lệ, bạn chịu trách nhiệm cho bất kỳ vụ va chạm nào khi lùi xe. Tránh lùi xe khi có thể; nếu buộc phải lùi, hãy lên kế hoạch giảm thiểu quãng đường và bảo đảm khu vực trống. Sử dụng người hướng dẫn bất cứ khi nào có thể, hoặc xuống xe và đi vòng quanh xe trước khi lùi và sau mỗi chiều dài xe. Bấm còi ít nhất một lần sau mỗi chiều dài xe. Lùi ra khỏi luồng giao thông thay vì lùi vào luồng giao thông, và lùi về phía bên nhìn thấy được thay vì phía điểm mù.

- ✓ Bạn chịu trách nhiệm cho hầu hết các vụ va chạm xảy ra khi lùi xe
- ✓ Tránh lùi xe khi có thể; sử dụng người hướng dẫn hoặc đi vòng quanh xe trước
- ✓ Bấm còi ít nhất một lần sau mỗi chiều dài xe khi lùi
- ✓ Lùi ra khỏi luồng giao thông và lùi về phía bên nhìn thấy, không phải phía điểm mù

32.23 Điểm mù và Nhìn/Được nhìn thấy

Xe lớn có những điểm mù nguy hiểm, bao gồm khu vực ngay phía trước (dài hơn khi nắp ca-pô dài hơn), dọc bên hông ở phía hành khách, và ngay phía sau. Kiểm tra kỹ các xe và xe đạp trong điểm mù, đặc biệt ở khu vực đô thị có tốc độ chậm. Gương cầu hoặc gương điểm mù làm cho vật thể trông nhỏ hơn và xa hơn. Đừng bao giờ cho rằng tài xế khác đã nhìn thấy bạn.

- ✓ Xe lớn có điểm mù ở phía trước, dọc bên hông (đặc biệt phía hành khách) và ngay phía sau
- ✓ Gương cầu hoặc gương điểm mù làm cho vật thể trông nhỏ hơn và xa hơn so với thực tế
- ✓ Đừng bao giờ cho rằng tài xế khác đã nhìn thấy bạn

32.24 Nhường đường cho xe khẩn cấp

Nhường đường cho các xe đang dùng đèn đỏ hoặc xanh lam nhấp nháy và còi hú: lái song song và càng sát càng tốt với mép hoặc lề đường gần nhất, dừng xe tránh xa mọi giao lộ, và tiếp tục dừng cho đến khi xe khẩn cấp đi qua. Đừng cho rằng chỉ có một xe khẩn cấp. Trên đường cao tốc phân cách có dải phân cách, nếu đang ở làn trái/làn nhanh, hãy tấp sang trái; mép gần nhất có thể là lề trái.

- ✓ Tấp vào mép hoặc lề đường gần nhất, dừng xe tránh xa các giao lộ, và tiếp tục dừng cho đến khi xe khẩn cấp đi qua
- ✓ Quan sát và lắng nghe để phát hiện nhiều hơn một xe khẩn cấp
- ✓ Trên đường cao tốc phân cách, mép gần nhất có thể là lề trái

32.25 Vượt qua các xe đã dừng có đèn nháy

Hãy giảm tốc độ và chừa khoảng trống khi vượt qua các xe đã dừng đang bật đèn nháy màu vàng, đỏ, trắng hoặc xanh dương (cảnh sát, xe kéo, bảo trì, tiện ích, v.v.). Không lái nhanh hơn 70 km/h nơi giới hạn tốc độ là 80 km/h hoặc cao hơn, và không nhanh hơn 40 km/h nơi giới hạn dưới 80 km/h. Chuyển làn để tạo khoảng trống nếu bạn đang ở làn gần nhất và việc đó an toàn. Ngoại lệ: không áp dụng trên đường cao tốc có dải phân cách khi đang đến từ hướng ngược lại.

- ✓ Giảm tốc độ xuống không quá 70 km/h nơi giới hạn là 80 km/h hoặc cao hơn khi vượt qua xe có đèn nháy
- ✓ Giảm tốc độ xuống không quá 40 km/h nơi giới hạn dưới 80 km/h
- ✓ Chuyển làn ra xa xe đã dừng nếu an toàn để làm như vậy
- ✓ Không giảm tốc hoặc không chuyển làn có thể dẫn đến vi phạm và điểm phạt

32.26 Phù hợp với luồng giao thông

Hãy điều chỉnh tốc độ di chuyển của bạn cho phù hợp với luồng giao thông trong khi vẫn giữ trong giới hạn tốc độ. Lái xe nhanh hơn luồng giao thông làm tăng nguy cơ va chạm, không duy trì được khoảng cách bám theo an toàn, đòi hỏi phải chuyển làn nhiều hơn và gây mệt mỏi. Lái xe chậm hơn luồng giao thông làm tăng nguy cơ va chạm với các phương tiện phía sau hoặc bên cạnh bạn. Các phương tiện lớn không thể theo kịp luồng giao thông phải di chuyển ở làn bên phải.

- ✓ Điều chỉnh tốc độ di chuyển cho phù hợp với luồng giao thông trong khi vẫn giữ trong giới hạn tốc độ
- ✓ Khi không thể theo kịp luồng giao thông, hãy di chuyển ở làn bên phải
- ✓ Duy trì tốc độ ổn định giúp cải thiện thời gian phản ứng và tiết kiệm nhiên liệu

32.27 Xử lý người bám đuôi và xe di chuyển chậm

Tài xế xe lớn dựa vào gương ngoài và có thể không thấy người bám đuôi trong điểm mù phía sau. Hãy để người bám đuôi vượt qua và giảm dần khi dừng để giảm va chạm. Trên đường cao tốc, giữ khoảng cách ít nhất 60 m (200 ft) giữa xe thương mại lớn của bạn và các xe thương mại lớn khác. Dùng đèn nháy bốn chiều khi chạy chậm lên hoặc xuống dốc. Xe di chuyển dưới 40 km/h phải gắn biển báo tam giác đỏ dành cho xe di chuyển chậm — không bao giờ gắn trên vật đứng yên hoặc xe chạy nhanh hơn 40 km/h.

- ✓ Trên đường cao tốc, giữ khoảng cách ít nhất 60 m (200 ft) giữa xe thương mại lớn của bạn và các xe thương mại lớn khác
- ✓ Cho người bám đuôi vượt qua và dừng xe từ từ
- ✓ Xe di chuyển dưới 40 km/h phải gắn biển báo tam giác đỏ dành cho xe di chuyển chậm
- ✓ Không gắn biển báo xe di chuyển chậm trên vật đứng yên hoặc xe chạy trên 40 km/h

32.28 Khu vực thi công

Hãy chú ý các khu vực thi công phía trước cùng nhân viên điều khiển giao thông, công nhân và thiết bị, cả ngày lẫn đêm. Bạn có thể phải chờ xe dẫn đường (pilot car) hộ tống bạn qua khu vực. Hãy giữ khoảng cách theo sau đầy đủ, tránh chuyển làn và chừa khoảng trống giữa bạn với tổ công tác và thiết bị. Kiểm tra báo cáo giao thông và cân nhắc tuyến đường thay thế.

- ✓ Tránh chuyển làn trong khu vực thi công
- ✓ Giữ khoảng cách theo sau đầy đủ và khoảng trống xung quanh tổ công tác và thiết bị thi công
- ✓ Chờ xe dẫn đường hộ tống bạn qua khi được yêu cầu

32.29 Định vị trong đường cong

Khi rẽ phải, giữ bánh trước sát vạch giữa để bánh sau không rơi khỏi mặt đường hoặc xuống lề đường. Khi rẽ trái, giữ bánh trước sát mép phải của làn đường để bánh sau bên người lái không lấn sang làn kế bên. Đi qua cầu hẹp có lối vào cong đòi hỏi phải biết độ lệch quỹ đạo của xe.

- ✓ Khi rẽ phải, giữ bánh trước sát vạch giữa
- ✓ Khi rẽ trái, giữ bánh trước sát mép phải của làn đường
- ✓ Điều chỉnh tốc độ và cách tiếp cận dựa trên độ lệch quỹ đạo của xe trên cầu hẹp

32.30 Rẽ Phải Gắt và Phương Pháp Đánh Lái

Đối với một khúc rẽ phải gắt (đặc biệt với xe điều khiển phía trước như xe buýt), hãy đặt xe cách lề đường từ một đến hai mét khi đến gần, chạy thẳng cho đến khi nhìn thấy vạch lề của đường nhánh, sau đó vào cua ở tốc độ thấp. Dùng phương pháp đánh lái tay nối tay khi phải đánh lái nhiều: kéo nửa bên phải của vô lăng cho các cú rẽ phải, nửa bên trái cho các cú rẽ trái. Không nắm vào mặt trong của vô lăng và luôn sử dụng cả hai tay.

- ✓ Đặt xe cách lề đường từ một đến hai mét khi đến gần một khúc rẽ phải gắt
- ✓ Vào cua ở tốc độ thấp để việc đánh lái mượt mà hơn
- ✓ Dùng phương pháp đánh lái tay nối tay và luôn đánh lái bằng cả hai tay
- ✓ Không nắm vào mặt trong của vô lăng

32.31 Rẽ Trái

Đảm bảo cung rẽ của bạn đủ lớn để tránh cắt góc; rẽ quá sớm có thể đâm vào xe khác hoặc chạy qua dải phân cách do hiện tượng off-tracking. Trên đường có nhiều làn, bạn có thể cần rẽ vào làn bên phải thay vì làn ngoài cùng bên trái. Nếu có hai làn rẽ trái, hãy rẽ từ làn rẽ trái phía bên phải để xử lý hiện tượng off-tracking. Kiểm tra người đi bộ và người đi xe đạp.

- ✓ Đảm bảo cung rẽ của bạn đủ lớn để tránh cắt góc
- ✓ Rẽ từ làn rẽ trái phía bên phải khi có hai làn rẽ trái để xử lý hiện tượng off-tracking
- ✓ Kiểm tra người đi bộ và người đi xe đạp khi rẽ trái

32.32 Vòng xoay giao thông và vòng xuyến

Giảm tốc độ khi đến gần, nhường đường cho bất kỳ xe nào đã ở trong vòng xuyến, nhường đường cho xe bên phải nếu đến cùng lúc, và đi vòng theo chiều ngược kim đồng hồ (rẽ phải để vào và ra). Vòng xoay giao thông dành cho đường khu dân cư; xe tải/xe buýt lớn có thể lấn vào dải phân cách. Tại các vòng xuyến nhiều làn, hãy ở đúng làn trước khi vào; do bánh xe sau lệch vào trong (off track), bạn có thể cần nhiều hơn một làn. Bật tín hiệu rẽ phải trước khi ra khỏi vòng xuyến. Xe lớn có thể sử dụng phần đường dành cho xe tải (truck apron) quanh đảo trung tâm.

- ✓ Nhường đường cho xe đã ở trong vòng xuyến và cho xe bên phải của bạn
- ✓ Đi vòng quanh vòng xuyến về phía bên phải (ngược chiều kim đồng hồ)
- ✓ Xe lớn có thể cần nhiều hơn một làn do bánh xe sau lệch vào trong (off track)
- ✓ Bật tín hiệu rẽ phải trước khi ra khỏi vòng xuyến

32.33 Lùi Xe Có và Không Có Người Hướng Dẫn

Đặt người hướng dẫn ở nơi họ có tầm nhìn rõ ràng và liên tục về đường lùi xe, đồng thời là nơi bạn có thể nhìn thấy họ trong suốt quá trình lùi. Không có người hướng dẫn, hãy bước ra khỏi xe để kiểm tra các mối nguy ở trên, dưới, hai bên, phía sau và phía trước; sau đó bấm còi và lùi thật chậm trong khi quan sát cả hai gương; dừng lại và kiểm tra lại định kỳ. Một loạt các thao tác lùi ngắn an toàn hơn một thao tác lùi dài.

- ✓ Đặt người hướng dẫn ở nơi bạn có thể nhìn thấy họ và họ có thể nhìn thấy đường lùi xe
- ✓ Không có người hướng dẫn, kiểm tra tất cả khoảng cách an toàn trước khi lùi và lùi chậm trong khi quan sát cả hai gương
- ✓ Một loạt các thao tác lùi ngắn an toàn hơn một thao tác lùi dài

32.34 Sử dụng gương và nhìn về phía trước

Liên tục quan sát giao thông phía trước, phía sau và hai bên. Thường xuyên kiểm tra gương để phát hiện tài xế đang vượt qua và phương tiện phía sau. Chú ý giao thông phía trước từ xa để nhận biết đèn, tín hiệu, người đi bộ và việc chuyển làn. Đèn đã giữ nguyên một màu trong một lúc có thể chuyển màu — hãy sẵn sàng dừng lại. Hãy báo trước thật rõ cho mọi tài xế trước khi dừng hoặc chuyển làn.

- ✓ Liên tục quan sát phía trước, phía sau và hai bên, đồng thời thường xuyên kiểm tra gương
- ✓ Coi đèn xanh đã sáng lâu là có khả năng chuyển màu và sẵn sàng dừng lại
- ✓ Báo trước thật rõ trước khi dừng, rẽ hoặc chuyển làn

32.35 Lựa chọn làn đường cho xe lớn

Chọn làn đường cho tầm nhìn tốt nhất, cho phép bạn đi đến nơi mình muốn và hòa nhập với dòng xe. Làn bên phải là tốt nhất trên đường nhiều làn có dải phân cách, đặc biệt khi chạy chậm hơn các xe khác. Trên xa lộ, hãy chạy ở làn ngoài cùng bên phải hoặc làn giữa, để làn bên trái cho các xe chạy tốc độ cao hơn và vượt xe. Ít chuyển làn giúp giảm nguy cơ va chạm và tiết kiệm nhiên liệu.

- ✓ Sử dụng làn bên phải trên đường nhiều làn có dải phân cách, đặc biệt khi chạy chậm hơn dòng xe
- ✓ Trên xa lộ, chạy ở làn ngoài cùng bên phải hoặc làn giữa, để làn bên trái cho việc vượt xe
- ✓ Hạn chế chuyển làn để giảm nguy cơ va chạm và mức tiêu thụ nhiên liệu

32.36 Chuyển số và đạp côn hai lần

Xe thương mại có thể có hộp số sàn với 10 số trở lên và thường chạy bằng động cơ diesel có bộ điều tốc nhiên liệu. Hầu hết xe hạng nặng không có bánh răng đồng tốc, vì vậy việc đạp côn hai lần (đạp bàn đạp côn hai lần khi chuyển số) là thiết yếu. Tăng số là chuyển lên số cao hơn để đi nhanh hơn; giảm số là chuyển xuống số thấp hơn khi bạn giảm tốc. Hãy nắm rõ sơ đồ chuyển số và các điểm chuyển số trước chuyến đi.

- ✓ Hầu hết hộp số sàn hạng nặng không có bộ đồng tốc, nên cần đạp côn hai lần thành thạo
- ✓ Đạp côn hai lần nghĩa là đạp bàn đạp côn hai lần khi chuyển số
- ✓ Tăng số để đi nhanh hơn; giảm số khi bạn giảm tốc
- ✓ Không ép chuyển số — trả về số mo, khớp tốc độ động cơ, rồi thử lại

32.37 Biết khi nào nên chuyển số

Động cơ tạo ra mô-men xoắn (khả năng làm xe di chuyển) và mã lực (dùng để tạo tốc độ). Mô-men xoắn cực đại xuất hiện ở tốc độ động cơ thấp hơn so với mã lực cực đại. Vận hành trong khoảng giữa mô-men xoắn cực đại và mã lực cực đại — dải vòng tua máy hoạt động bình thường. Chuyển số dần dần, chỉ sử dụng đủ mô-men xoắn để bắt đầu di chuyển trước khi lên số. Hiện tượng ép máy (lugging) xảy ra khi động cơ chạy dưới mô-men xoắn cực đại quá lâu.

- ✓ Vận hành động cơ trong khoảng giữa mô-men xoắn cực đại và mã lực cực đại (dải vòng tua máy hoạt động bình thường)
- ✓ Mô-men xoắn cực đại xuất hiện ở tốc độ động cơ thấp hơn so với mã lực cực đại
- ✓ Chuyển số dần dần, chỉ sử dụng đủ mô-men xoắn để bắt đầu di chuyển trước khi lên số
- ✓ Hiện tượng ép máy (lugging) xảy ra khi động cơ chạy dưới mô-men xoắn cực đại quá lâu

CHAPTER 33

Loading — Arranging and Distributing Loads

33.1 Ảnh hưởng của phân bố trọng lượng lên xe

Cách phân bố trọng lượng hàng hóa ảnh hưởng đến khả năng điều khiển xe và tuổi thọ của lốp, khung xe, nhíp, trục xe và vòng bi. Tải trọng phân bố kém có thể làm quá tải một trục xe hoặc một bộ lốp, gây áp lực lên khung xe, gây hư hỏng vĩnh viễn và lệch hệ thống lái. Xếp hàng đúng cách là điều thiết yếu để đảm bảo an toàn.

- ✓ Phân bố trọng lượng kém có thể làm quá tải trục xe và lốp
- ✓ Xếp hàng không đúng cách có thể làm cong vĩnh viễn khung xe và gây lệch hệ thống lái
- ✓ Phân bố trọng lượng để bảo vệ lốp, khung xe, nhíp, trục xe và vòng bi

33.2 Cách đặt đúng các tải trọng tập trung

Không đặt một tải trọng nặng rất tập trung tựa vào ca-bin, vì việc này có thể làm cong khung xe vĩnh viễn, làm quá tải lốp trước, khiến việc lái xe trở nên khó khăn và làm trọng tâm hàng hóa cao quá mức. Đặt các tải trọng nặng tập trung gần phía sau, nằm một phần trên hoặc ngay trước các trục sau, ở mặt dài nhất, và chèn chặt để ngăn trượt về phía trước. Không bao giờ chất hàng lên cửa sau.

- ✓ Không đặt tải trọng nặng tập trung tựa vào ca-bin
- ✓ Đặt tải trọng nặng tập trung nằm một phần trên hoặc ngay trước các trục sau
- ✓ Đặt mặt dài nhất xuống sàn và chèn chặt
- ✓ Không bao giờ chất hàng lên cửa sau

33.3 Cân bằng tải trọng hai bên

Không đặt tải rất nặng lệch về một bên, vì việc này làm quá tải lò xo và lốp ở bên đó và có thể khiến phanh của bên chịu tải nhẹ bị khóa và trượt trên bề mặt ướt, đồng thời gây ra các điểm phẳng trên lốp. Hãy chất tải sao cho trọng lượng được phân bổ đều trên tất cả các lốp sau để loại bỏ sự vặn xoắn và ứng suất lên khung xe, đồng thời ngăn ngừa quá tải vỏ trục và vòng bi bánh xe.

- ✓ Không đặt tải nặng chỉ ở một bên
- ✓ Phân bổ trọng lượng đều trên tất cả các lốp sau
- ✓ Chất tải không đều hai bên có thể gây khóa bánh, trượt bánh và các điểm phẳng trên lốp

33.4 Tỷ lệ phần trăm phân bổ trọng lượng lên cầu xe

Phân bổ trọng lượng tốt nhất phụ thuộc vào cấu hình xe. Xe tải chở hàng 5 tấn được thiết kế để khoảng 90% trọng lượng hàng hóa đặt trên cầu sau và 10% trên cầu dẫn hướng. Xe trộn bê tông và xe ben được thiết kế để khoảng 70% trên cầu sau và 30% trên cầu dẫn hướng. Rơ-moóc nên chở khoảng 45% trên cụm cầu rơ-moóc, 45% trên cụm cầu chủ động và 10% trên cầu dẫn hướng.

- ✓ Xe tải chở hàng 5 tấn: ~90% cầu sau, 10% cầu dẫn hướng
- ✓ Xe trộn bê tông/xe ben: ~70% cầu sau, 30% cầu dẫn hướng
- ✓ Rơ-moóc: ~45% cầu rơ-moóc, 45% cầu chủ động, 10% cầu dẫn hướng

33.5 Yêu cầu trọng lượng tối thiểu của trục lái

Xe tải tridem drive hoặc đầu kéo xe tải khi chở hàng phải có tổng trọng lượng trục lái ít nhất bằng 25% trọng lượng trục tridem, hoặc 40% trong trường hợp trục lái đôi. Đặt hàng hóa trên trailer ở chính giữa khoảng cách giữa cụm trục sau và cụm trục dẫn động để phân bổ trọng lượng đồng đều.

- ✓ Xe tridem drive: trọng lượng trục lái ít nhất 25% trọng lượng trục tridem
- ✓ Trục lái đôi: ít nhất 40% trọng lượng trục tridem
- ✓ Đặt hàng hóa trên trailer ở chính giữa khoảng cách giữa cụm trục sau và cụm trục dẫn động

33.6 Sử dụng đúng loại xe cho hàng hóa

Luôn sử dụng đúng loại xe cho công việc. Hàng hóa dài, nặng cần tổ hợp xe đầu kéo và sơ mi rơ moóc. Trên đường gồ ghề, xe chở hàng không đúng cách có thể xoay quanh bánh sau, làm nhấc bánh trước khỏi mặt đường. Đối với sơ mi rơ moóc, hàng hóa nên được đặt ở giữa để phân bổ trọng lượng lên các lốp; sơ mi rơ moóc thông thường có điểm phân bổ trọng lượng trung tâm ở khoảng giữa rơ moóc.

- ✓ Sử dụng tổ hợp xe đầu kéo và sơ mi rơ moóc cho hàng hóa dài, nặng
- ✓ Đặt hàng hóa trên sơ mi rơ moóc ở khoảng giữa rơ moóc
- ✓ Chở hàng không đúng cách có thể làm nhấc bánh trước khỏi mặt đường trên địa hình gồ ghề

CHAPTER 34

Vehicle and Load Dimensions

34.1 Giới hạn kích thước theo Đạo luật Vận tải Thương mại

Đạo luật Vận tải Thương mại quy định giới hạn về chiều dài, chiều rộng, chiều cao và trọng lượng của xe thương mại. Người lái xe phải tuân thủ mọi biển báo của Ministry of Transportation (Bộ Giao thông) giới hạn kích thước hoặc trọng lượng, bất kể giấy phép lái xe hoặc giấy phép đang có. Các hạn chế trọng lượng bổ sung tạm thời có thể được đặt vào một số thời điểm trong năm.

- ✓ Tuân thủ mọi biển báo của Ministry of Transportation giới hạn kích thước hoặc trọng lượng bất kể giấy phép lái xe hoặc giấy phép bạn đang mang
- ✓ Các hạn chế trọng lượng bổ sung tạm thời có thể được đặt vào một số thời điểm trong năm
- ✓ Biển báo giúp tránh làm hư hại xe của bạn, hàng hóa trên xe, đường sá hoặc những người sử dụng đường cao tốc khác

34.2 Yêu cầu về Chiều cao Tối đa

Bạn phải luôn biết chiều cao của xe và hàng hóa của mình. Chiều cao tối đa được phép đối với xe thương mại là 4,15 m trừ khi bạn có giấy phép chở quá khổ. Biển báo đường bộ trước các hầm chui và đường hầm cho biết chiều cao khoảng không phía trên, và các thanh kiểm tra/thiết bị cảnh báo giúp kiểm tra khoảng không.

- ✓ Chiều cao tối đa được phép đối với xe thương mại là 4,15 m trừ khi tài xế có giấy phép chở quá khổ
- ✓ Luôn biết chiều cao của xe và hàng hóa của mình
- ✓ Biển báo hình thoi cảnh báo khoảng không thấp phía trước; biển báo hình chữ nhật có thể được gắn trên kết cấu

34.3 Yêu cầu về chiều rộng tối đa

Chiều rộng hợp pháp tối đa của xe và hàng hóa là 2,6 m trừ khi bạn có giấy phép chở hàng quá khổ. Một số vật dụng có thể vượt quá hai bên hông tối đa 10 cm mà không bị tính vào tổng chiều rộng. Các loại hàng cỏ khô, rơm hoặc thức ăn gia súc để rời có thể rộng tới 3,1 m. Gương chiếu hậu bên hông phải luôn vượt ra ngoài hàng hóa của bạn.

- ✓ Chiều rộng hợp pháp tối đa của xe và hàng hóa là 2,6 m trừ khi tài xế có giấy phép chở hàng quá khổ
- ✓ Các vật dụng như thiết bị chống bắn tóe, thiết bị cố định hàng hóa, thang, bảng hiệu, khớp nối khí, đầu nối và đèn báo khoảng cách có thể vượt quá hai bên hông tối đa 10 cm
- ✓ Xe vận chuyển cỏ khô, rơm hoặc thức ăn gia súc để rời có thể được xếp tới chiều rộng tổng tối đa 3,1 m
- ✓ Gương chiếu hậu bên hông có thể vượt quá hông xe tối đa 20 cm; nếu vượt quá 20 cm thì được tính vào tổng chiều rộng
- ✓ Gương chiếu hậu bên hông phải luôn vượt ra ngoài hàng hóa của bạn để bạn có thể nhìn thấy phía sau

34.4 Định nghĩa trọng lượng xe

Xe thương mại được cấp phép theo tổng trọng lượng xe (GVW). Bạn phải biết trọng lượng xe và tải trọng của mình để tránh vượt quá giới hạn. GVW là tổng trọng lượng của xe và tải trọng; GVWR là định mức của nhà sản xuất; Licensed GVW là trọng lượng tối đa được cấp phép để chở hoặc kéo.

- ✓ GVW (tổng trọng lượng xe) là tổng trọng lượng của xe và tải trọng của xe
- ✓ GVWR (định mức tổng trọng lượng xe) là định mức của nhà sản xuất xác định trọng lượng xe và tải trọng tối đa
- ✓ Licensed GVW là tổng trọng lượng được cấp phép để chở hoặc kéo; Licensed GVW tối thiểu của hầu hết xe thương mại là 1,5 lần trọng lượng tịnh của xe
- ✓ Chú ý các biển báo trọng lượng tối đa cho phép khi đến gần cầu

34.5 Nhận Thức Về Chiều Dài Xe

Luôn ý thức về chiều dài xe và chiều dài hàng hóa của bạn. Đặc biệt thận trọng khi vào cua trên đường hẹp và trong ngõ hẻm. Chừa đủ khoảng trống để tránh va vào các vật thể như cột, xe đậu và tòa nhà.

- ✓ Đặc biệt thận trọng khi vào cua trên đường hẹp và trong ngõ hẻm
- ✓ Chừa đủ khoảng trống để tránh va vào các vật thể như cột, xe đậu và tòa nhà
- ✓ Tổng chiều dài của xe lạnh hoặc rơ-moóc có thể được kéo dài để bao gồm bộ phận làm lạnh hoặc sưởi

CHAPTER 35

Chapter 8 — Air Brakes: Dual System Failure

35.1 Hệ thống kép với hư hỏng hệ thống chính

Nếu đường ống bị vỡ gây mất hoàn toàn áp suất bình chứa chính, bình chứa phụ được bảo vệ bởi van một chiều. Chỉ phanh cầu dẫn hướng sẽ hoạt động, cho phép dừng xe có kiểm soát với quãng đường dừng dài hơn. Nếu hư hỏng nằm ở hệ thống phụ, phanh cầu sau vẫn duy trì nhưng phanh cầu dẫn hướng sẽ không hoạt động.

- ✓ Khi hệ thống chính hỏng, chỉ phanh cầu dẫn hướng (cầu trước) hoạt động và quãng đường dừng tăng lên
- ✓ Nếu cảnh báo khí nén yếu kích hoạt, hãy dừng ngay và không tiếp tục cho đến khi được sửa chữa

CHAPTER 36

Chapter 8 — Other Air Brake System Components

36.1 Hệ thống phanh chống bó cứng (ABS)

ABS có ba phần: cảm biến tốc độ, ra quyết định và nhả/điều chỉnh phanh. Các cảm biến từ tính cảm nhận tốc độ bánh xe qua các vành răng. Khi xảy ra bó cứng, ECU phát tín hiệu đến các van điện từ (bộ điều biến) để xả áp suất khí nén. Hệ thống có thể thực hiện chu kỳ tối đa năm lần mỗi giây. Để dừng với quãng đường ngắn nhất trên bề mặt trơn trượt, hãy đạp phanh với lực chắc, liên tục và ổn định. ABS ngăn bó cứng, duy trì khả năng điều khiển lái.

- ✓ Đạp và duy trì lực đạp chắc, liên tục lên bàn đạp phanh để ABS hoạt động
- ✓ ABS có thể thực hiện chu kỳ phanh tối đa năm lần mỗi giây
- ✓ Nếu đèn ABS sáng mãi hoặc bật sáng trong khi vận hành, chỉ tính năng chống bó cứng bị vô hiệu hóa — phanh thường vẫn hoạt động
- ✓ ABS ngăn phanh trục bị bó cứng, cho phép tài xế duy trì khả năng điều khiển lái

36.2 Máy sấy khí

Máy sấy khí được lắp trong đường xả của máy nén giữa máy nén và bình chứa đầu tiên. Chúng loại bỏ hơi nước, sương dầu và các hạt carbon khỏi không khí. Khi bình chứa đạt áp suất đầy, cổng xả sẽ mở để đẩy các chất bẩn ra ngoài. Quy trình súc rửa ngược làm sạch các bộ lọc. Trong các hệ thống có máy sấy khí, van an toàn thường được lắp tại máy sấy. Một số máy có bộ phận gia nhiệt bằng điện để ngăn đóng băng.

- ✓ Máy sấy khí được lắp giữa máy nén và bình chứa đầu tiên
- ✓ Vẫn nên xả nước khỏi bình chứa khí thường xuyên ngay cả khi có máy sấy khí
- ✓ Có nhiều hơn vài giọt nước cho thấy máy sấy khí hoặc máy nén cần được bảo dưỡng
- ✓ Trong các hệ thống có máy sấy, van an toàn thường nằm ở máy sấy khí thay vì bình chứa cấp

36.3 Hệ thống giới hạn bánh trước

Những hệ thống tùy chọn này giúp giảm khóa phanh trục lái trên bề mặt trơn trượt. Hệ thống tự động sử dụng van giới hạn/tỷ lệ gần trục lái mà không có điều khiển trên bảng táplô. Dưới 40 p.s.i. khi đạp phanh, áp suất trục lái xấp xỉ 50% áp suất trục dẫn động. Trên 40 p.s.i., tỷ lệ phần trăm tăng lên cho đến khi ở áp suất dừng khẩn cấp (60-70 p.s.i.) cả hai trục nhận áp suất bằng nhau.

- ✓ Dưới 40 p.s.i. khi đạp phanh, áp suất phanh trục lái xấp xỉ 50% áp suất trục dẫn động
- ✓ Ở áp suất dừng khẩn cấp (60-70 p.s.i.), trục lái và trục dẫn động nhận áp suất bằng nhau
- ✓ Hệ thống tự động không có điều khiển trên bảng táplô; sử dụng van giới hạn/tỷ lệ gần trục lái

36.4 Hệ thống giới hạn bánh trước loại thủ công

Không còn được lắp trên xe mới, các hệ thống này sử dụng van xả nhanh giới hạn và van điều khiển gắn trên bảng táplô. Vị trí “Dry” tác dụng áp suất bằng nhau lên cầu lái và cầu truyền động. Vị trí “Slippery” giới hạn cầu lái ở 50% cầu truyền động. Theo Luật Xe cơ giới, vị trí trơn trượt chỉ được sử dụng khi điều kiện thời tiết khiến việc sử dụng nó là cần thiết cho an toàn.

- ✓ Vị trí trơn trượt/giảm áp chỉ được sử dụng khi điều kiện thời tiết khiến việc sử dụng nó là cần thiết cho an toàn
- ✓ Vị trí Dry tác dụng áp suất đầy đủ/bằng nhau lên phanh cầu lái
- ✓ Giữ bộ điều khiển ở vị trí Dry Road bình thường để có hiệu quả phanh bình thường

36.5 Van bảo vệ áp suất

Được lắp giữa các bình chứa phanh công tác (service brake reservoirs) và các phụ kiện khí nén không thiết yếu như ghế hơi, còi, cần gạt nước, hệ thống treo, con trượt mâm xoay thứ năm, và sang số khí. Chúng ngắt nguồn khí nếu một phụ kiện bị hỏng làm áp suất bình chứa phanh công tác giảm xuống dưới mức đặt trước, bảo đảm đủ áp suất để dừng an toàn. Áp suất ngắt thay đổi từ 60 đến 90 p.s.i.

- ✓ Chúng ngắt khí cấp cho các phụ kiện nếu áp suất bình chứa phanh công tác giảm xuống dưới mức đặt trước
- ✓ Áp suất ngắt thay đổi từ 60 đến 90 p.s.i. (414 và 620 kPa)
- ✓ Chúng bảo đảm duy trì đủ áp suất để dừng an toàn

36.6 Tự kiểm tra đèn cảnh báo ABS

Xe tải và máy kéo có đèn cảnh báo lỗi ABS gắn trên bảng đồng hồ. Khi bật khóa điện, hệ thống tự kiểm tra — đèn có thể sáng, nháy ngắn rồi vẫn sáng cho đến khi đạt 7-11 km/h, hoặc sáng một lúc rồi tắt. Nếu đèn không tắt hoặc sáng lên khi đang lái xe, thì có lỗi ABS và xe vẫn có thể được lái đến trạm dịch vụ.

- ✓ Đèn ABS thực hiện tự kiểm tra khi lần đầu bật khóa điện
- ✓ Đèn có thể vẫn sáng cho đến khi tốc độ xe đạt 7-11 km/h rồi tắt
- ✓ Nếu đèn không tắt, có lỗi ABS nhưng phanh thường vẫn hoạt động

36.7 Hệ thống ABS của rơ-moóc

Hệ thống ABS của rơ-moóc sử dụng các bộ phận tương tự như xe tải/đầu kéo. ECU có thể được cấp nguồn từ mạch đèn phanh hoặc một nguồn riêng. Rơ-moóc có bộ chỉ báo có thể nhìn thấy trong gương của đầu kéo nếu hệ thống bị trục trặc, được gắn ở phía trước hoặc phía sau bên trái. Một số đầu kéo có đèn báo ABS rơ-moóc trên bảng táp-lô. Luôn kiểm tra xem rơ-moóc có ABS hay không khi ghép nối.

- ✓ Đèn cảnh báo ABS của rơ-moóc có thể nhìn thấy trong gương chiếu hậu bên hông của đầu kéo
- ✓ Luôn kiểm tra xem rơ-moóc có được trang bị ABS hay không khi ghép nối
- ✓ Việc dừng khẩn cấp khác nhau giữa tổ hợp toàn ABS và tổ hợp không ABS

36.8 Hệ thống máy sấy khí tích hợp

Các hệ thống máy sấy khí tích hợp hiện đại kết hợp bộ lọc vặn vào, máy sấy và bộ điều áp thành một khối với bình chứa xả. Không cần bình chứa ướt/cấp khí. Các van bảo vệ áp suất bảo vệ bình chứa phục vụ chính và phụ. Một bình chứa phục vụ được nạp trước; ở khoảng 100 psi thì bình còn lại bắt đầu được nạp. Áp suất tối đa có thể lên tới 135 psi.

- ✓ Van bảo vệ áp suất được đặt tại nhà máy và không nên điều chỉnh
- ✓ Một bình chứa phục vụ được nạp trước, sau đó ở khoảng 100 psi thì bình còn lại được nạp
- ✓ Áp suất tối đa có thể lên tới 135 psi

36.9 Bộ bay hơi và bộ phun cồn

Các thiết bị tùy chọn này đưa hơi cồn vào, hòa trộn với hơi ẩm, hoạt động như chất chống đông để hạ điểm đóng băng. Bộ bay hơi kết nối với cửa nạp máy nén; bộ phun được lắp trong đường xả bằng ống venturi. Giữ bình chứa cồn luôn đầy bằng methyl hydrate vào mùa đông, bắt đầu trước đợt đóng băng đầu tiên.

- ✓ Vẫn phải xả các bình chứa khí nén định kỳ ngay cả khi có bộ bay hơi hoặc bộ phun cồn
- ✓ Chỉ sử dụng methyl hydrate được pha chế riêng để dùng cho các hệ thống này
- ✓ Bắt đầu châm thêm trước đợt đóng băng đầu tiên trong mùa

36.10 Van xả tự động

Van xả tự động (van spitter) xả không liên tục chất bẩn tích tụ. Hầu hết mở trong chốc lát mỗi khi áp suất bình chứa giảm hai hoặc ba p.s.i., nhưng một số kết nối với bộ điều áp (governor) và mở mỗi chu kỳ máy nén. Một số có bộ phận gia nhiệt bằng điện. Vẫn nên mở van xả thủ công định kỳ để kiểm tra nước.

- ✓ Hầu hết mở khi áp suất bình chứa giảm hai hoặc ba p.s.i. (13.8 hoặc 20.7 kPa)
- ✓ Nên mở van xả thủ công định kỳ để kiểm tra nước
- ✓ Chất bẩn hoặc nước cho thấy máy nén, bộ sấy khô không khí, hoặc van xả có thể cần được bảo dưỡng

36.11 Hệ thống nhả khẩn cấp phanh đỗ xe lò xo

Hệ thống này cung cấp một bình nhả khẩn cấp để nhả phanh đỗ xe lò xo nếu mất áp suất bình chứa chính và phải di chuyển một xe bị hỏng. Một van điều khiển thứ hai trên bảng điều khiển điều hướng khí từ bình khẩn cấp. Thường là loại “dead man” phải được giữ trong khi xe di chuyển. Còn được gọi là “hệ thống phanh đỗ xe lò xo California”.

- ✓ Van điều khiển thường là loại “dead man” phải được giữ trong khi xe di chuyển
- ✓ Nhả áp lực tay sẽ tái áp dụng phanh đỗ xe lò xo
- ✓ Được dùng trên xe buýt công cộng, xe buýt trường học và xe cứu hỏa

CHAPTER 37

Chapter 10 — Vehicle and Air Brake Pre-Trip Inspections: Responsibility

37.1 Trách nhiệm của người lái xe đối với an toàn phương tiện

Người lái xe phải xác định phương tiện đang ở tình trạng vận hành an toàn trước khi lái. Bộ luật An toàn Quốc gia (NSC) yêu cầu hầu hết xe thương mại phải được kiểm tra hằng ngày. Cả người lái xe và đơn vị vận tải đều chia sẻ trách nhiệm về việc kiểm tra đúng cách.

- ✓ Bạn phải xác định rằng phương tiện của mình đang ở tình trạng vận hành an toàn trước khi lái.
- ✓ Xe thuộc NSC phải được kiểm tra trước khi sử dụng mỗi ngày (trước chuyến đi) và vào cuối chuyến đi cuối cùng của mỗi ngày (sau chuyến đi).
- ✓ Việc kiểm tra có thể do bạn hoặc người khác do đơn vị vận tải chỉ định thực hiện; người lái xe và đơn vị vận tải chia sẻ trách nhiệm.

37.2 Các phương tiện cần báo cáo kiểm tra bằng văn bản hàng ngày

Một số phương tiện thương mại cần báo cáo kiểm tra bằng văn bản hàng ngày dựa trên loại và trọng lượng, bao gồm xe chở khách lớn và xe tải/xe đầu kéo hạng nặng.

- ✓ Xe buýt/limousine có sức chứa chỗ ngồi trên 10 người kể cả tài xế cần báo cáo bằng văn bản
- ✓ Xe tải hoặc xe đầu kéo hai cầu có GVW được cấp phép lớn hơn 14.600 kg cần báo cáo bằng văn bản
- ✓ Xe tải hoặc xe đầu kéo kéo rơ-moóc có GVW được cấp phép lớn hơn 8.200 kg cần báo cáo bằng văn bản

37.3 Yêu cầu kiểm tra việc cố định hàng hóa

Theo NSC, tất cả xe vận chuyển hàng hóa trên đường cao tốc, bất kể GVW, đều phải được kiểm tra việc cố định hàng hóa. Hàng hóa phải được kiểm tra lại theo các khoảng thời gian định sẵn trong chuyến đi.

- ✓ Kiểm tra lại việc cố định hàng hóa trong vòng 80 km kể từ điểm xếp hàng
- ✓ Kiểm tra lại vào thời điểm sớm nhất trong số: thay đổi trạng thái làm việc của tài xế, ba giờ lái xe, hoặc 240 km kể từ lần kiểm tra trước
- ✓ Ghi lại các lần kiểm tra việc cố định hàng hóa vào nhật ký hàng ngày của bạn
- ✓ Không cần kiểm tra nếu hàng hóa được niêm phong với lệnh không được kiểm tra, hoặc nếu hàng hóa không thể tiếp cận

CHAPTER 38

Chapter 10 — Bus Pre-Trip Inspection (Class 2 or Class 4 Unrestricted)

38.1 Kiểm tra khoang động cơ

Nhìn xuống dưới xe để tìm chỗ rò rỉ khi bạn đến gần. Kiểm tra mức và tình trạng chất lỏng (dầu động cơ, nước làm mát, dầu trợ lực lái, dầu phanh, nước rửa kính). Kiểm tra dây đai về độ căng và vết nứt, ống dẫn về kết nối chắc chắn và không rò rỉ, cùng các bộ phận lái (trục lái, hộp lái, thanh giằng lái, tay đòn lái) về độ chắc chắn và không bị cong/nứt. Kiểm tra hệ thống treo ở tất cả các bánh về lò xo bị nứt/mất, thanh xoắn, dầm cân bằng, bu lông chữ U và túi khí. Kiểm tra khung xe về vết nứt/lỗ thủng. Kiểm tra lốp, bánh xe và chắn bùn.

- ✓ Kiểm tra tất cả mức và tình trạng chất lỏng, dây đai, ống dẫn và các bộ phận lái
- ✓ Kiểm tra hệ thống treo về lò xo bị hỏng/mất, bu lông chữ U và túi khí; khung xe về vết nứt và mối hàn bị gãy
- ✓ Kiểm tra lốp về áp suất hơi, chỗ phồng, độ sâu gai lốp, bánh xe về vết nứt và đai ốc chắc chắn; vệt gỉ sét có thể cho thấy đai ốc bánh xe bị lỏng

38.2 Giới hạn thời gian và việc thiết lập kiểm tra trước chuyến của xe buýt

Một bài kiểm tra trước chuyến hạng 2 phải hoàn thành trong vòng dưới 30 phút; hạng 4 (không hạn chế) trong vòng dưới 20 phút. Nếu xe buýt có phanh khí, hãy hoàn thành cả quy trình phanh khí hạng 3, và bạn phải trình diễn việc thiết lập bộ điều chỉnh độ rơ (slack adjuster). Trước khi bắt đầu: kéo phanh đỗ, tắt động cơ và chèn bánh xe. Rút chìa khóa khỏi ổ điện khi kiểm tra bên dưới.

- ✓ Hoàn thành kiểm tra hạng 2 trong vòng dưới 30 phút; hạng 4 không hạn chế trong vòng dưới 20 phút
- ✓ Kéo phanh đỗ, tắt động cơ và chèn bánh xe trước khi bắt đầu
- ✓ Nếu trang bị phanh khí, trình diễn việc thiết lập bộ điều chỉnh độ rơ (slack adjuster) và tuân theo quy trình phanh khí hạng 3

38.3 Kiểm tra bảng đồng hồ và đồng hồ đo

Bật ignition và khởi động động cơ. Kiểm tra các đồng hồ đo/đèn cảnh báo phản hồi đúng: mức sạc (vôn kế/ampe kế), áp suất dầu (bình thường ngay sau khi khởi động), nhiệt độ nước làm mát (tăng đến mức bình thường, đèn tắt sau khi khởi động), và đồng hồ nhiên liệu cho thấy đủ nhiên liệu. Kiểm tra đèn bảng đồng hồ, cần gạt nước/vòi phun rửa kính chắn gió, máy sưởi/sấy kính, đèn nội thất (đèn trần, đèn cửa, đèn bậc lên xuống), còi, đèn nháy bốn chiều và biển báo dừng xe buýt trường học nếu được trang bị.

- ✓ Áp suất dầu phải hiển thị bình thường ngay sau khi khởi động; đèn nhiệt độ nước làm mát phải tắt sau khi khởi động.
- ✓ Mức sạc, đồng hồ nhiên liệu, đèn bảng đồng hồ, cần gạt nước, sấy kính, còi và đèn nháy đều phải hoạt động.
- ✓ Biển báo dừng xe buýt trường học (nếu được trang bị) phải hoạt động và được gắn chắc chắn.

38.4 Thiết bị khẩn cấp trên xe buýt

Kiểm tra rằng thiết bị khẩn cấp đang ở tình trạng hoạt động tốt: thiết bị cảnh báo (cờ hoặc pháo hiệu), bình chữa cháy có ngày hợp lệ trên nhãn, và bộ sơ cứu có đủ nội dung. Một nhân viên công lực (peace officer) có thể đình chỉ lưu hành xe nếu bố phanh tang trống (drum brake linings) dày dưới 1/4 inch (6.4 mm) hoặc má phanh đĩa khí nén (air disc brake pads) dày dưới 1/8 inch (3.2 mm).

- ✓ Thiết bị cảnh báo, bình chữa cháy (ngày còn hợp lệ) và bộ sơ cứu (đủ nội dung) phải hiện diện và hoạt động được
- ✓ Bố phanh tang trống dưới 1/4 inch (6.4 mm) hoặc má phanh đĩa khí nén dưới 1/8 inch (3.2 mm) có thể dẫn đến việc xe bị đình chỉ lưu hành

38.5 Kiểm tra khoang hành khách

Kiểm tra ghế hành khách được gắn chắc chắn, không có khung bị hỏng, dây an toàn nếu có và độ sạch sẽ. Đảm bảo cửa hành khách và lối vào mở đóng đúng cách, đèn bậc lên xuống hoạt động và tay vịn được chắc chắn. Xác minh cửa sổ thoát hiểm được chắc chắn và mở các lối thoát hiểm nếu có thể để xác nhận chuông báo động thoát hiểm kêu.

- ✓ Ghế hành khách phải chắc chắn, không có khung bị hỏng; cửa, đèn bậc lên xuống và tay vịn phải hoạt động
- ✓ Cửa sổ thoát hiểm và lối thoát hiểm phải chắc chắn, và việc mở lối thoát hiểm phải kích hoạt chuông báo động

38.6 Các bài kiểm tra phản hồi phanh và độ rơ của xe buýt

Khi động cơ đã nổ, ở số thấp, nhẹ nhàng kéo ngược lại phanh đỗ — phanh phải giữ cho xe buýt không di chuyển. Nhả phanh, cho xe buýt tiến chậm về phía trước và đạp phanh chân để kiểm tra phản hồi. Xoay vô lăng để kiểm tra độ rơ hoặc độ lỏng quá mức. Tháo các chèn bánh xe khi phanh đỗ đã được kéo trước khi bắt đầu.

- ✓ Phanh đỗ phải giữ được xe buýt trong bài kiểm tra kéo nhẹ ở số thấp
- ✓ Kiểm tra phản hồi phanh chân bằng cách tiến chậm về phía trước và kiểm tra vô lăng xem có độ rơ quá mức không

CHAPTER 39

Passing and Being Passed

39.1 Nguy hiểm do nhiễu động không khí

Các xe lớn chạy ở tốc độ cao tạo ra nhiễu động không khí nguy hiểm cho các xe nhỏ hơn. Xe càng lớn thì nhiễu động gió càng nhiều. Người tham gia giao thông ở ngay phía trước xe tải, bên cạnh ca-bin, ở phía sau rơ-moóc, hoặc ngay phía sau rơ-moóc nằm trong vùng nhiễu động không khí và có thể bị đẩy văng khỏi đường hoặc bị hút vào xe.

- ✓ Các xe lớn hơn tạo ra nhiều nhiễu động gió hơn
- ✓ Nếu một xe nhỏ hơn chạy trong vùng nhiễu động của bạn, hãy giảm tốc độ cho đến khi xe đó ra khỏi vùng nhiễu động
- ✓ Hãy cảnh giác với người đi xe đạp vì họ có thể mất kiểm soát trong vùng nhiễu động không khí của bạn

39.2 Vượt xe và bị vượt một cách an toàn

Tài xế thường nghĩ xe lớn đang chạy nhanh hơn thực tế. Khi vượt xe, hãy tuân thủ giới hạn tốc độ và tránh làm giật mình những tài xế đang lo lắng. Đừng chiếm làn đường nhanh một cách không cần thiết khi vượt một xe thương mại khác. Khi tài xế khác muốn vượt, hãy giúp bằng cách giảm tốc độ và nhường khoảng trống, nhưng đừng hướng dẫn họ thực hiện một cú vượt không an toàn.

- ✓ Tuân thủ giới hạn tốc độ và tránh làm giật mình tài xế thiếu kinh nghiệm khi vượt xe
- ✓ Không chiếm làn đường nhanh khi không thật sự cần thiết
- ✓ Giảm tốc độ và nhường khoảng trống để giúp người khác vượt an toàn
- ✓ Dùng đèn báo nguy hiểm bốn chiều để cảnh báo tài xế nếu bạn không thể theo kịp giao thông

CHAPTER 40

Chapter 4 — Fuel-Efficient Driving

40.1 Kỹ thuật khởi động động cơ đúng cách

Hiệu quả nhiên liệu bắt đầu từ khi khởi động động cơ; việc làm ấm đúng cách giúp bôi trơn các bộ phận và tiết kiệm nhiên liệu.

- ✓ Giữ ga ở mức không khi khởi động — không nhồi ga vì gây lãng phí nhiên liệu và không hiệu quả
- ✓ Chỉ để động cơ làm ấm từ ba đến năm phút, hoặc bảy đến 10 phút nếu dưới 0°C — lâu hơn sẽ lãng phí nhiên liệu và có thể gây hư hỏng
- ✓ Chỉ dùng ether một cách hạn chế khi vận hành trong nhiệt độ lạnh và chỉ khi sách hướng dẫn của chủ xe cho phép, vì ether có thể làm hỏng động cơ
- ✓ Kiểm tra rằng áp suất dầu và không khí tăng đến phạm vi hoạt động bình thường của chúng

40.2 Lái xe thông minh và kỹ thuật sang số

Lái xe đúng cách giữ cho bạn an toàn và giảm tiêu thụ nhiên liệu nhờ tăng tốc êm ái và sử dụng số đúng cách.

- ✓ Tăng tốc từ từ, giữ vòng tua máy thấp; luyện tập sang số tăng dần (sang số trước khi đạt vòng tua tối đa được giới hạn)
- ✓ Chạy động cơ ở dải số cao nhất để giữ vòng tua thấp và luôn sử dụng ly hợp để tránh mài mòn răng hộp số
- ✓ Giảm ga khi qua đỉnh dốc và chọn số thấp hơn để xuống dốc; sử dụng thiết bị hãm đúng cách và tắt khi không cần thiết
- ✓ Sử dụng phương pháp nhìn-nghĩ-làm để lường trước nguy hiểm và duy trì tốc độ không đổi — công suất không dùng là nhiên liệu không bị đốt cháy

40.3 Giảm chạy không tải

Tắt động cơ khi không lái xe tiết kiệm hơn so với để động cơ chạy. Chạy không tải gây lãng phí nhiên liệu và tiền bạc.

- ✓ Tắt động cơ khi dừng xe trong bất kỳ khoảng thời gian nào để tiết kiệm nhiên liệu, giảm bảo trì, kéo dài tuổi thọ động cơ và ngăn ngừa khí thải
- ✓ Chạy không tải có thể đốt tới bốn lít nhiên liệu mỗi giờ
- ✓ Nhiều xe tải có bộ nguồn phụ để chạy điều hòa hoặc hệ thống làm lạnh mà không cần để động cơ chạy không tải

40.4 Bảo trì để tiết kiệm nhiên liệu

Bảo trì thường xuyên giữ cho xe chạy tốt và duy trì hiệu suất nhiên liệu.

- ✓ Giữ lốp xe bơm căng theo khuyến nghị của nhà sản xuất — cứ mỗi 10 p.s.i. (69 kPa) dưới áp suất, sẽ lãng phí một phần trăm nhiên liệu
- ✓ Điều luật bắt buộc phải kiểm tra trước khi lái xe; tiến hành kiểm tra trong quá trình lái xe bao gồm lốp và hàng hóa ít nhất mỗi ba giờ
- ✓ Kiểm tra rò rỉ khí nén làm giảm hiệu quả phanh và làm cho máy nén chạy lâu hơn, giảm hiệu suất nhiên liệu
- ✓ Chất bôi trơn độ nhớt thấp như dầu động cơ tổng hợp có thể cải thiện tiết kiệm xăng tối đa bốn phần trăm

40.5 Kỹ thuật khởi động động cơ đúng cách

Hiệu quả nhiên liệu bắt đầu khi bạn khởi động động cơ. Việc hâm nóng đúng cách giúp bôi trơn các bộ phận, giảm mài mòn và rò rỉ, đồng thời tiết kiệm nhiên liệu. Để chân ga ở mức không và không nhồi ga. Chỉ dùng ether với lượng nhỏ trong thời tiết lạnh vì nó có thể làm hỏng động cơ.

- ✓ Để chân ga ở mức không khi khởi động và không nhồi ga vì việc này gây lãng phí nhiên liệu
- ✓ Chỉ để động cơ làm ấm từ ba đến năm phút, hoặc bảy đến 10 phút nếu nhiệt độ dưới 0°C
- ✓ Kiểm tra rằng áp suất dầu và khí nén tăng đến phạm vi hoạt động bình thường trước khi lái xe
- ✓ Nếu thêm ether trong thời tiết lạnh, chỉ dùng với lượng nhỏ và kiểm tra sách hướng dẫn sử dụng để xem có được phép hay không

40.6 Kỹ thuật lái xe thông minh để tiết kiệm nhiên liệu

Lái xe đúng cách giúp giảm tiêu thụ nhiên liệu. Tăng tốc từ từ, chọn đúng số, dùng cách chuyển số tiệm tiến và nhả ga. Sử dụng phương pháp nhìn – nghĩ – làm để lường trước nguy hiểm và duy trì tốc độ ổn định, giữ đà xe.

- ✓ Thực hành chuyển số tiệm tiến (chuyển số trước khi đạt vòng tua tối đa cho phép) để giảm hao mòn, giảm tiếng ồn và tiết kiệm nhiên liệu
- ✓ Luôn sử dụng ly hợp, vì không sử dụng ly hợp sẽ làm mòn răng của bánh răng hộp số
- ✓ Nhả ga khi vượt qua đỉnh dốc và chọn số thấp hơn để xuống dốc
- ✓ Chuyển số mượt mà có thể cải thiện chi phí vận hành 30 phần trăm

40.7 Đường sá, Điều kiện Giao thông và Khoảng cách Theo sau

Điều chỉnh việc lái xe theo tầm nhìn, giữ ghế ngồi được điều chỉnh phù hợp, liên tục đảo mắt để kiểm tra các mối nguy, và duy trì khoảng cách theo sau an toàn. Lường trước các điểm dừng và đèn giao thông để tránh phanh không cần thiết.

- ✓ Người lái xe buýt, xe tải và các loại xe lớn, nặng khác không bao giờ được ở cách xe phía trước dưới năm giây khi chạy ở tốc độ xa lộ.
- ✓ Tiết kiệm nhiên liệu hơn khi nhả ga để giảm tốc từ từ so với đạp phanh vào phút cuối.
- ✓ Lường trước đèn đỏ bằng cách giảm tốc từ từ để tránh phải dừng hẳn khi đèn có thể chuyển xanh.

40.8 Bảo dưỡng phương tiện để tiết kiệm nhiên liệu

Bảo dưỡng thường xuyên giúp xe vận hành tốt và duy trì hiệu quả nhiên liệu. Áp suất lốp và mức chất lỏng đúng rất quan trọng. Kiểm tra trước chuyến, trong chuyến và sau chuyến giúp tránh hư hỏng và phát hiện các vấn đề ảnh hưởng đến việc dùng nhiên liệu.

- ✓ Cứ mỗi 10 p.s.i. (69 kPa) lốp non hơi, một phần trăm nhiên liệu bị lãng phí
- ✓ Theo luật, phải kiểm tra trước chuyến trước khi lái xe
- ✓ Thực hiện kiểm tra trong chuyến bao gồm lốp và hàng hóa ít nhất mỗi ba giờ
- ✓ Kiểm tra rò rỉ khí nén, vì chúng ảnh hưởng đến hiệu quả phanh khí và khiến máy nén chạy lâu hơn, làm giảm hiệu quả nhiên liệu

40.9 Tầm quan trọng của hiệu quả nhiên liệu

Lái xe tiết kiệm nhiên liệu giúp kiểm soát chi phí và giảm tác động đến môi trường. Gần 30 phần trăm khí thải nhà kính của Canada đến từ các phương tiện cơ giới.

- ✓ Các kỹ thuật lái xe tiết kiệm nhiên liệu có thể cải thiện hiệu suất nhiên liệu lên đến 30 phần trăm
- ✓ Lái xe tiết kiệm nhiên liệu cũng là lái xe an toàn — nhìn về phía trước và giữ khoảng cách an toàn hợp lý giúp tránh dừng đột ngột và thay đổi tốc độ

40.10 Lựa chọn nhiên liệu và lập kế hoạch tuyến đường

Chọn đúng loại nhiên liệu theo mùa và lập kế hoạch tuyến đường hiệu quả giúp giảm mức tiêu thụ nhiên liệu.

- ✓ Sử dụng đúng loại nhiên liệu cho từng mùa — nhiên liệu mùa hè cải thiện mức tiết kiệm nhiên liệu lên tới 3 phần trăm nhưng có thể gây vấn đề cho động cơ trong thời tiết lạnh
- ✓ Lập kế hoạch tuyến đường để tránh giao thông đông đúc của người đi làm, việc lái xe đông đúc trong thành phố và các đoạn đồi; các tuyến đường cao tốc bằng phẳng tiết kiệm nhiên liệu hơn so với tuyến đường miền núi hoặc tắc nghẽn
- ✓ Cân nhắc sử dụng dầu diesel sinh học, loại nhiên liệu cung cấp công suất tương tự nhưng thải ra ít carbon

dioxide và lưu huỳnh hơn

- ✓ Đường phủ tuyết có thể làm tăng mức tiêu thụ nhiên liệu từ 15 đến 20 phần trăm

40.11 Trang thiết bị tiết kiệm nhiên liệu của xe và khí động học

Các lựa chọn trang thiết bị và đặc điểm khí động học ảnh hưởng đáng kể đến mức tiêu thụ nhiên liệu, đặc biệt ở tốc độ đường cao tốc.

- ✓ Ở tốc độ 90 đến 100 km/h, khoảng 50 phần trăm nhiên liệu tiêu thụ được dùng để vượt qua lực cản của không khí; các đặc điểm khí động học có thể cải thiện mức tiết kiệm nhiên liệu từ 15 đến 20 phần trăm
- ✓ Lốp có gai dạng rib (rib tread) tiết kiệm nhiên liệu hơn lốp có gai dạng lug (lug tread) trên trục dẫn động và trục lái; lốp super-single có lực cản lăn thấp hơn
- ✓ Giữ tải trên xe phẳng (flatbed) ở mức thấp và che bằng bạt tarpaulin để cải thiện khí động học
- ✓ Lực cản khí động học tăng nếu các bánh của xe đầu kéo - sơ mi rơ moóc không được căn chỉnh đúng và không chạy song song với hướng di chuyển

40.12 Ưu tiên hiệu quả nhiên liệu và những lựa chọn thông minh

Kỹ thuật lái xe tiết kiệm nhiên liệu có thể cải thiện mức tiêu thụ nhiên liệu lên đến 30 phần trăm. Gần 30 phần trăm tổng lượng phát thải khí nhà kính ở Canada là do xe cộ tạo ra. Lái xe tiết kiệm nhiên liệu cũng là lái xe an toàn nhờ nhìn xa, giữ khoảng cách an toàn tốt và lường trước nguy hiểm.

- ✓ Kỹ thuật lái xe tiết kiệm nhiên liệu có thể cải thiện mức tiêu thụ nhiên liệu lên đến 30 phần trăm
- ✓ Lái xe tiết kiệm nhiên liệu thông minh bao gồm lập kế hoạch chuyến đi, bảo dưỡng đúng cách, kỹ thuật khởi động đúng, kỹ thuật lái xe đúng và giảm thời gian chạy không tải

40.13 Chọn nhiên liệu và lập kế hoạch tuyến đường

Sử dụng đúng loại nhiên liệu cho mùa; nhiên liệu mùa hè có thể cải thiện mức tiết kiệm nhiên liệu tới ba phần trăm nhưng gây ra vấn đề trong thời tiết lạnh. Hãy cân nhắc dùng diesel sinh học, loại nhiên liệu tạo ra ít carbon dioxide và lưu huỳnh hơn. Lập kế hoạch tuyến đường để tránh giao thông đông đúc, lái xe trong thành phố và đồi dốc.

- ✓ Sử dụng đúng loại nhiên liệu cho mùa và địa điểm vì nhiên liệu mùa hè có thể gây vấn đề cho động cơ trong thời tiết lạnh
- ✓ Các tuyến đường bằng phẳng tiết kiệm nhiên liệu hơn các tuyến đường đồi núi, và lái xe trên đường cao tốc hiệu quả hơn so với đường phố đông đúc trong thành phố
- ✓ Lái xe trên đường phủ tuyết có thể làm tăng mức tiêu thụ nhiên liệu từ 15 đến 20 phần trăm

40.14 Giảm nổ máy không tải

Tắt động cơ khi không lái xe thì tiết kiệm hơn so với để động cơ chạy. Nổ máy không tải gây lãng phí nhiên liệu và tiền bạc. Nhiều xe tải có bộ nguồn phụ để chạy điều hòa hoặc hệ thống làm lạnh.

- ✓ Tắt động cơ khi dừng xe trong bất kỳ khoảng thời gian nào để tiết kiệm nhiên liệu, giảm bảo trì, kéo dài tuổi thọ động cơ và ngăn ngừa khí thải
- ✓ Nổ máy không tải có thể đốt tới bốn lít nhiên liệu mỗi giờ

40.15 Khí động học và các tính năng xe tiết kiệm nhiên liệu

Ở tốc độ 90 đến 100 km/h, khoảng 50 phần trăm nhiên liệu được dùng để vượt qua lực cản không khí. Các tính năng khí động học như mũi xe dốc, cản va bo tròn, tấm chắn gió trên nóc, ốp bên hông và tấm chắn khí phía sau giúp giảm đáng kể việc sử dụng nhiên liệu. Việc chọn lốp và phụ kiện cũng quan trọng.

- ✓ Các tính năng khí động học có thể cải thiện mức tiết kiệm nhiên liệu từ 15 đến 20 phần trăm
- ✓ Giữ hàng hóa trên xe sàn phẳng ở mức thấp và phủ bạt để cải thiện khí động học
- ✓ Lốp có gai dọc tiết kiệm nhiên liệu hơn lốp có gai ngang trên trục dẫn động và trục lái
- ✓ Lực cản khí động học tăng nếu các bánh không được căn chỉnh đúng và không thẳng hàng song song với hướng di chuyển

CHAPTER 41

Study + Practice = Success (Re-test waiting periods)

41.1 Thời gian chờ thi lại sau các lần thi không đạt

Nếu bạn không đạt bài thi kiến thức, phần kiểm tra trước chuyến hoặc bài thi trên đường, bạn phải chờ một khoảng thời gian nhất định trước khi thi lại. Thời gian chờ tăng theo số lần thi không đạt lặp lại và thay đổi tùy theo loại bài thi.

- ✓ Bài thi kiến thức và phần kiểm tra trước chuyến yêu cầu chờ 7 ngày sau mỗi lần thi không đạt
- ✓ Bài thi trên đường hạng 1–4 yêu cầu chờ 14 ngày sau lần thi không đạt thứ nhất và 30 ngày sau lần thứ hai và các lần tiếp theo
- ✓ Bài thi trên đường cho Chứng thực 20 yêu cầu chờ 14 ngày sau lần thứ nhất, 30 ngày sau lần thứ hai, và 60 ngày sau lần thứ ba trở lên

CHAPTER 42

Chapter 3 — Passing and Being Passed

42.1 Nhiễu động không khí xung quanh xe lớn

Xe lớn chạy ở tốc độ cao tạo ra nhiễu động không khí nguy hiểm cho xe nhỏ hơn; xe của bạn càng lớn thì nhiễu động càng nhiều. Ô tô, xe đạp hoặc phương tiện khác ở phía trước xe tải, bên cạnh cabin, gần phía sau rơ-moóc hoặc ngay phía sau đều nằm trong vùng nhiễu động và có thể bị đẩy văng khỏi đường hoặc bị hút vào xe của bạn. Nếu một xe nhỏ hơn chạy trong vùng nhiễu động của bạn, hãy giảm tốc độ cho đến khi xe đó ra khỏi vùng nhiễu động.

- ✓ Xe càng lớn thì nhiễu động gió do xe tạo ra càng mạnh
- ✓ Giảm tốc độ cho đến khi xe nhỏ hơn chạy trong vùng nhiễu động của bạn đã ra khỏi vùng đó

42.2 Vượt các xe khác một cách an toàn

Các tài xế thường nghĩ rằng xe lớn đang chạy nhanh hơn so với thực tế. Khi vượt xe chở khách, hãy tuân thủ giới hạn tốc độ và tránh làm giật mình những tài xế thiếu kinh nghiệm. Tránh chiếm làn đường nhanh một cách không cần thiết khi vượt một xe tải chậm khác, vì điều này gây tắc nghẽn giao thông. Sử dụng đèn nháy bốn chiều để cảnh báo các tài xế nếu bạn không thể theo kịp dòng giao thông.

- ✓ Tuân thủ giới hạn tốc độ khi vượt và tránh làm giật mình các tài xế khác
- ✓ Không chiếm làn đường nhanh một cách không cần thiết khi vượt ở tốc độ tương tự
- ✓ Sử dụng đèn nháy bốn chiều nếu bạn không thể theo kịp dòng giao thông

42.3 Khi người khác vượt xe bạn

Khi tài xế khác ra hiệu muốn vượt, hãy giúp họ vượt an toàn bằng cách giảm tốc độ và nhường đường. Đừng vẫy tay ra hiệu cho người khác vượt, vì điều này có thể khuyến khích một cú vượt mà họ không thể hoàn thành an toàn.

- ✓ Giảm tốc độ và nhường đường khi tài xế khác muốn vượt
- ✓ Không hướng dẫn hoặc ra hiệu cho người khác vượt, vì có thể khuyến khích một cú vượt không an toàn

CHAPTER 43

Chapter 13 — For More Information

43.1 Thông báo khẩn cấp về Hàng hóa nguy hiểm

Khi đang kiểm soát hàng hóa nguy hiểm trong trường hợp tràn đổ hoặc sự cố nguy hiểm, hãy thông báo ngay cho Trung tâm Điều phối Chương trình Ứng phó Khẩn cấp Tỉnh bang (PEP) theo số 1-800-663-3456 hoặc cảnh sát địa phương, sau đó cũng thông báo cho chủ lao động, chủ xe và người gửi hàng/chủ sở hữu hàng hóa. Đối với Chất lây nhiễm Nhóm 6.2 hoặc sự cố bình chứa khí thảm khốc, hãy gọi CANUTEC theo số 613-996-6666 dưới hình thức gọi collect.

- ✓ Thông báo ngay cho PEP (1-800-663-3456) hoặc cảnh sát địa phương khi có tràn đổ hàng hóa nguy hiểm
- ✓ Cũng thông báo cho chủ lao động, chủ xe và người gửi hàng/chủ sở hữu hàng hóa
- ✓ Đối với Chất lây nhiễm Nhóm 6.2, hãy gọi CANUTEC theo số 613-996-6666

43.2 Trách nhiệm của người lái xe trong các sự cố hàng hóa nguy hiểm

Người lái xe có trách nhiệm ngay lập tức thực hiện mọi biện pháp khẩn cấp hợp lý để sửa chữa, khắc phục hoặc giảm thiểu bất kỳ nguy hiểm nào đối với tính mạng, sức khỏe, tài sản hoặc môi trường mỗi khi xảy ra sự cố hàng hóa nguy hiểm. Trung tâm Điều phối PEP có nhân viên trực 24 giờ mỗi ngày, 365 ngày mỗi năm.

- ✓ Người lái xe phải ngay lập tức thực hiện mọi biện pháp khẩn cấp hợp lý trong một sự cố hàng hóa nguy hiểm
- ✓ Trung tâm Điều phối PEP sẵn sàng 24 giờ mỗi ngày, 365 ngày mỗi năm

43.3 Hỗ trợ khẩn cấp CANUTEC

Trung tâm Khẩn cấp Vận tải Canada (CANUTEC) cung cấp tư vấn kỹ thuật về hàng hóa nguy hiểm, giải đáp thắc mắc về đặc tính vật liệu, lưu trữ và dọn dẹp, đồng thời giới thiệu các công ty dọn dẹp. Khẩn cấp 24 giờ: 613-996-6666 (gọi collect); điện thoại di động *666; không khẩn cấp 613-992-4624.

- ✓ CANUTEC cung cấp tư vấn kỹ thuật về đặc tính và việc dọn dẹp hàng hóa nguy hiểm
- ✓ Đường dây khẩn cấp 24 giờ của CANUTEC là 613-996-6666 (gọi collect)

43.4 Chuyển đổi hệ mét (p.s.i. sang kPa)

Áp suất phanh hơi được biểu thị bằng cả p.s.i. và kilopascal (kPa). Các chuyển đổi chính bao gồm 15 p.s.i. = 103 kPa, 30 p.s.i. = 207 kPa, 60 p.s.i. = 414 kPa và 100 p.s.i. = 689 kPa. Hiểu các chuyển đổi này giúp giải thích số đọc đồng hồ đo và yêu cầu về áp suất.

- ✓ 15 p.s.i. xấp xỉ bằng 103 kPa
- ✓ 100 p.s.i. xấp xỉ bằng 689 kPa
- ✓ Áp suất phanh hơi có thể được biểu thị bằng p.s.i. hoặc kPa

43.5 Liên hệ Báo cáo và Cấp phép

Báo cáo vi phạm an toàn xe thương mại 24 giờ mỗi ngày theo số 1-888-775-8785. Đặt lịch thi lái xe tại icbc.com/roadtest; đặt lịch miễn phí. Giấy phép xe thương mại có sẵn 24 giờ qua Permit Line 1-800-559-9688. RoadSafetyBC đánh giá thể lực y tế của tài xế (250-387-7747).

- ✓ Báo cáo vi phạm an toàn xe thương mại theo số 1-888-775-8785 (24 giờ)
- ✓ Permit Line xe thương mại 1-800-559-9688 cung cấp giấy phép quá khổ, quá tải và qua đường
- ✓ Đặt lịch thi lái xe ICBC không mất phí

CHAPTER 44

Identification (ID) Requirements

44.1 Yêu cầu về giấy tờ tùy thân chính và phụ

Mỗi lần đến văn phòng cấp giấy phép lái xe đều cần một giấy tờ tùy thân chính và một giấy tờ tùy thân phụ. Giấy phép lái xe và thẻ nhận dạng B.C. chỉ được cấp theo tên hợp pháp. Nếu tên của bạn khác với giấy tờ tùy thân chính, bạn phải cung cấp tất cả giấy tờ đổi tên liên kết trở lại giấy tờ tùy thân chính. Bản photocopy không được chấp nhận trừ khi được cơ quan chính phủ đã cấp giấy tờ đó chứng nhận là bản sao đúng.

- ✓ Mang theo một giấy tờ tùy thân chính và một giấy tờ tùy thân phụ mỗi lần đến văn phòng cấp giấy phép
- ✓ Giấy phép chỉ được cấp theo tên hợp pháp; cung cấp tất cả giấy tờ đổi tên nếu tên khác nhau
- ✓ Bản photocopy không được chấp nhận trừ khi được cơ quan đã cấp chứng nhận là bản sao đúng
- ✓ Thẻ kết hợp BCDL/BCSC chỉ được tính là một giấy tờ tùy thân

44.2 Thời gian chờ thi lại

Nếu bạn trượt bài kiểm tra kiến thức, bạn phải chờ bảy ngày trước khi được thi lại. Đối với bài kiểm tra trên đường, thời gian chờ thi lại là 14 ngày sau lần thi đầu tiên, 30 ngày sau lần thi thứ hai, và 60 ngày cho bất kỳ lần thi tiếp theo nào.

- ✓ Thi lại bài kiểm tra kiến thức yêu cầu chờ bảy ngày
- ✓ Thời gian chờ thi lại bài kiểm tra trên đường là 14 ngày sau lần trượt đầu tiên, 30 ngày sau lần thứ hai, và 60 ngày cho các lần tiếp theo

44.3 Giấy tờ nhận dạng chính được chấp nhận

Giấy tờ nhận dạng chính được chấp nhận bao gồm Bằng lái xe BC, Thẻ nhận dạng BC, hoặc Thẻ Dịch vụ BC có ảnh (không quá hạn hơn 3 năm), Hộ chiếu Canada còn hiệu lực, Giấy khai sinh Canada, Thẻ/Giấy chứng nhận quốc tịch Canada, Thẻ thường trú nhân, Record of Landing, giấy phép nhập cư (IMM1442), hoặc Giấy chứng nhận tình trạng Indian Status (thẻ laser trắng).

- ✓ BCDL, BCID và Thẻ Dịch vụ BC không được quá hạn hơn 3 năm.
- ✓ Giấy chứng nhận rửa tội và Giấy chứng nhận sinh sống không được chấp nhận làm giấy tờ nhận dạng chính.
- ✓ Thẻ thường trú nhân và giấy phép nhập cư không được hết hạn.

CHAPTER 45

Chapter 1 — Road Test Vehicles

45.1 Yêu cầu về xe theo Hạng Giấy phép

Bạn phải cung cấp một phương tiện phù hợp đại diện cho hạng giấy phép. Hạng 4 hạn chế: bất kỳ xe hơi/xe bán tải nào. Hạng 4 không hạn chế: xe van chở khách hoặc xe buýt trường học nhỏ có chỗ ngồi cho ít nhất 11 người lớn. Hạng 3: xe tải lớn có cầu sau tandem/tridem. Hạng 2: xe buýt có chỗ ngồi cho ít nhất 36 người lớn (hoặc 25-34 với hạn chế 51). Hạng 1: đầu kéo rơ-moóc tandem/tridem có tải, có phanh hơi, trọng lượng có tải ít nhất 28,000 kg, sơ mi rơ-moóc dài ít nhất 13 mét (7.5 mét nếu dùng móc pintle). Chứng nhận rơ-moóc hạng nặng mã 20: xe tải và rơ-moóc không có phanh hơi, rơ-moóc có tải ít nhất 4,600 kg.

- ✓ Bài kiểm tra thực hành Hạng 1 yêu cầu xe đầu kéo-sơ mi rơ moóc có tải, có phanh hơi, có trọng lượng ít nhất 28,000 kg, với sơ mi rơ moóc dài ít nhất 13 mét (7.5 mét nếu dùng móc pintle)
- ✓ Chứng nhận rơ moóc hạng nặng (mã 20) yêu cầu tổ hợp xe tải và rơ moóc không có phanh hơi, với rơ moóc và tải có trọng lượng ít nhất 4,600 kg
- ✓ Hạng 2 yêu cầu xe buýt có chỗ ngồi cho ít nhất 36 người lớn, hoặc 25-34 người lớn với hạn chế 51 được thêm vào

45.2 Lý do một kỳ thi sát hạch lái xe trên đường có thể bị hủy

Kỳ thi sát hạch lái xe trên đường có thể bị hủy vì các điều kiện không an toàn: đèn phanh/xi-nhan/đèn pha không hoạt động hoặc bị che khuất, phanh khí nén không được điều chỉnh đúng, kính chắn gió nứt hoặc dán phim không hợp pháp, hàng hóa không được cố định chắc chắn, giấy phép/bảo hiểm không hợp lệ, dây an toàn bị lỗi, lốp không an toàn, cửa/cửa sổ không hoạt động, hệ thống xả bị lỗi, hoặc thiếu chèn bánh. Hãy thực hiện kiểm tra trước chuyến đi để phát hiện và khắc phục các lỗi.

- ✓ Phanh khí nén phải ở tình trạng hoạt động tốt và được điều chỉnh đúng, nếu không kỳ thi có thể bị hủy
- ✓ Không được sử dụng lốp dự phòng tạm thời trong kỳ thi trên đường
- ✓ Cần có chèn bánh để cố định an toàn xe thương mại lớn trong quá trình kiểm tra trước chuyến đi
- ✓ Không cho phép dán phim cách nhiệt hậu mãi trên kính chắn gió hoặc cửa sổ bên phía trước

45.3 Hàng hóa và nội dung bị cấm đối với bài kiểm tra trên đường

Xe thương mại dùng cho bài kiểm tra trên đường không được chứa hàng nguy hiểm hoặc chất nổ, chất lỏng không có vách ngăn hoặc hàng rời khô, vật nuôi, hoặc hàng quá khổ. Tải trọng không được vượt quá GVWR của xe hoặc GVW được cấp phép. Phải tuân thủ các giới hạn trọng lượng theo mùa đối với trục xe—trọng lượng xe bao gồm hàng hóa không được vượt quá giới hạn theo mùa.

- ✓ Xe dùng cho bài kiểm tra trên đường không được chứa hàng nguy hiểm, chất nổ, chất lỏng/hàng rời khô không có vách ngăn, vật nuôi, hoặc hàng quá khổ
- ✓ Tải trọng không được vượt quá GVWR của xe hoặc GVW được cấp phép
- ✓ Trọng lượng xe không được vượt quá bất kỳ giới hạn trọng lượng theo mùa nào đang có hiệu lực tại địa điểm và thời điểm diễn ra bài kiểm tra

45.4 Dụng cụ và thiết bị an toàn bắt buộc

Mang theo dụng cụ và thiết bị để thực hiện kiểm tra trước chuyến đi, bao gồm cờ lê, xà beng, phấn hoặc bút đánh dấu, và đồng hồ/bộ hẹn giờ để kiểm tra phanh khí. Mặc quần áo chắc chắn, mũ bảo hộ, kính bảo vệ mắt, giày ủng và áo bảo hộ phản quang. Giữ xe sạch sẽ và loại bỏ hoặc cất giữ các vật dụng rời có thể gây nguy hiểm khi dừng đột ngột.

- ✓ Mang theo cờ lê, xà beng, phấn hoặc bút đánh dấu, và đồng hồ/bộ hẹn giờ để kiểm tra phanh khí
- ✓ Mặc quần áo chắc chắn, mũ bảo hộ, kính bảo vệ mắt, giày ủng và áo bảo hộ phản quang cho việc kiểm tra

CHAPTER 46

Parking

46.1 Ngăn ngừa xe tự lăn

Để giữ xe đã đỗ cố định: kéo phanh đỗ của đầu kéo; đặt hộp số ở số tiến thấp nhất (khi lên dốc) hoặc số lùi (khi xuống dốc), hoặc vị trí đỗ với xe số tự động; kéo phanh đỗ trên cả đầu kéo và rơ-moóc. Hầu hết rơ-moóc phanh khí có phanh lò xo; nếu không, hãy kéo phanh rơ-moóc và chèn bánh xe vì áp suất khí có thể giảm xuống và nhả phanh.

- ✓ Kéo phanh đỗ ở đầu kéo
- ✓ Lên dốc: số tiến thấp nhất; xuống dốc: số lùi; số tự động: vị trí đỗ
- ✓ Nếu có hai hộp số, đặt cả hai vào số; cầu hai tốc độ phải ở dải thấp
- ✓ Kéo phanh đỗ trên cả đầu kéo và rơ-moóc
- ✓ Chèn bánh xe nếu rơ-moóc không có phanh lò xo; không bao giờ dùng van tay của rơ-moóc để giữ một tổ hợp xe không có người trông coi

46.2 Quay Bánh Xe Khi Đỗ Xe Trên Đường Dốc

Vị trí bánh xe khi đỗ phụ thuộc vào độ dốc và loại xe. Chèn bánh xe của bất kỳ xe lớn nào đỗ trên dốc dù chỉ hơi dốc. Tắt động cơ, khóa hệ thống đánh lửa và rút chìa khóa.

- ✓ Xe đơn lên dốc có lề đường: quay bánh xe sang trái về phía giữa đường
- ✓ Xe đơn lên dốc không có lề đường: quay bánh xe sang phải về phía mép đường
- ✓ Xe đầu kéo rơ-moóc lên dốc (có lề đường hay không): luôn quay bánh xe sang trái về phía giữa đường
- ✓ Bất kỳ xe nào xuống dốc: quay bánh xe sang phải về phía mép đường
- ✓ Chèn bánh xe trên bất kỳ độ dốc nào và rút chìa khóa điện

CHAPTER 47

Chapter 5 — Skills for Driving Trucks and Trailers

47.1 Lùi xe đầu kéo với sơ mi rơ moóc

Việc lùi xe đầu kéo-rơ moóc rất phức tạp do có điểm khớp nối nơi các phần xoay quanh nhau, khác với lùi xe một khối liền.

- ✓ Đánh vô lăng theo hướng ngược lại với hướng bạn muốn rơ moóc di chuyển khi bắt đầu lùi
- ✓ Đánh vô lăng theo hướng còn lại ngay khi rơ moóc bắt đầu quay, điều chỉnh đường đi của đầu kéo khớp với đường đi của rơ moóc để tránh hiện tượng gập khúc
- ✓ Xe đầu kéo-rơ moóc khi lùi vào một khúc cua vuông góc thông thường sẽ đi theo đường cong hình chữ S

47.2 Phòng ngừa lật rơ-moóc

Một chuyển động đột ngột có thể khiến rơ-moóc bị lật, một nguyên nhân tử vong hàng đầu ở tài xế xe tải. Xe chở hàng dễ bị lật hơn xe không tải.

- ✓ Lái chậm khi vào cua và chuyển hướng từ từ — tình trạng lật xảy ra khi bạn cua quá nhanh
- ✓ Giữ hàng hóa gần trung tâm của tổ hợp xe để không làm rơ-moóc nghiêng, và dàn đều hàng thấp trên sàn để hạ thấp trọng tâm
- ✓ Xe có trọng tâm cao hơn dễ bị lật hơn

47.3 Kéo hai rơ-moóc

Kéo hai rơ-moóc làm tăng nguy cơ bị gập xe (jackknife) hoặc lật xe; rơ-moóc cuối cùng dễ bị lật nhất.

- ✓ Lái xe êm ái — tăng tốc, phanh và đánh lái mượt mà, đồng thời chừa thêm khoảng cách bám đuôi và thời gian khi tăng tốc, vượt qua hoặc vượt xe khác
- ✓ Ghép rơ-moóc có tải nặng hơn vào đầu kéo, với rơ-moóc nhẹ hơn ở phía sau
- ✓ Có nhiều hiện tượng lệch đường (offtrack) hơn khi kéo hai rơ-moóc, vì vậy hãy giữ ở giữa làn và nhớ rằng chiều dài và khớp nối tăng thêm có thể lấn sang làn bên cạnh
- ✓ Không bao giờ mở khóa móc pintle khi xe dolly vẫn còn ở dưới rơ-moóc phía sau, vì thanh kéo có thể bật lên gây thương tích

47.4 Ghép nối với mâm xoay (fifth wheel)

Việc ghép nối đòi hỏi sự cẩn thận cao độ để bảo vệ an toàn của bạn, hàng hóa của bạn và những người khác. Thực hiện các bước theo thứ tự để kiểm tra, định vị, kết nối và thử nghiệm.

- ✓ Kiểm tra mâm xoay xem có hư hỏng hoặc tình trạng bôi trơn không, đảm bảo nó được khóa chặt vào khung, nghiêng xuống về phía sau, và hàm khớp nối đang mở
- ✓ Chèn bánh xe trailer và đảm bảo phanh lò xo đã được kích hoạt (hoặc kết nối khí, nạp khí và kích hoạt phanh nếu không có phanh lò xo) trước khi lùi vào bên dưới
- ✓ Lùi xe sao cho mâm xoay chỉ vừa chạm vào tấm apron của trailer ngay phía trên các điểm xoay; dùng số lùi thấp nhất và dừng lại khi chốt vua khóa vào
- ✓ Sau khi kết nối, không được có khe hở hoặc ánh sáng lọt qua giữa mâm xoay và tấm apron của trailer, và tay gạt nhả phải được khóa

47.5 Cố định và kiểm tra kéo kết nối

Sau khi kết nối, cố định các đường khí và điện và xác minh khớp nối bằng kiểm tra bằng mắt và thử kéo.

- ✓ Dùng đèn pin để kiểm tra các ngàm khóa đã đóng chắc quanh kingpin, và rút chìa khóa để không ai di chuyển đầu kéo khi bạn đang ở bên dưới.
- ✓ Nâng chân hạ cánh cho đến khi các chân hơi nhấc khỏi mặt đất, sau đó kéo nhẹ ngược lại với phanh đỗ của rơ moóc để kiểm tra kết nối có giữ vững không.
- ✓ Kiểm tra khoảng trống quay vòng giữa phía sau đầu kéo và chân hạ cánh của rơ moóc, và giữa ca-bin đầu kéo và phía trước rơ moóc.
- ✓ Ở tốc độ chậm, vận hành van tay rơ moóc để kiểm tra hoạt động phanh công tác của rơ moóc trước khi kéo đi.

47.6 Tách đầu kéo và rơ moóc

Việc tách đầu kéo và rơ moóc đòi hỏi phải định vị đúng, giảm áp lực lên hàm khóa, và hạ chân chống an toàn trước khi tách các bộ phận.

- ✓ Xếp thẳng đầu kéo và rơ moóc và bảo đảm mặt đất bằng phẳng và đủ khả năng đỡ rơ moóc
- ✓ Giảm áp lực lên hàm khóa mâm kéo bằng cách lùi xe nhẹ nhàng, sau đó đặt phanh đỗ trong khi vẫn đang đẩy vào rơ moóc
- ✓ Chèn bánh rơ moóc và hạ chân chống cho đến khi cả hai chân chống chạm đất và không còn áp lực lên mâm kéo trước khi kéo tay nhả khóa
- ✓ Tránh xa bánh xe đầu kéo khi tách vì chúng có thể lăn nhẹ khi hàm khóa mở; xả hệ thống treo khí nén nếu có trang bị

47.7 Lùi xe đầu kéo với sơ mi rơ moóc

Lùi xe đầu kéo với sơ mi rơ moóc khác với xe đơn vì có điểm khớp nối nơi xe xoay. Phải đánh lái ngược hướng với nơi bạn muốn rơ moóc đi, sau đó đánh lái trở lại khi rơ moóc bắt đầu quay. Xe đầu kéo-rơ moóc lùi vào một khúc cua vuông góc sẽ đi theo đường cong hình chữ S.

- ✓ Đánh vô lăng ngược hướng bạn muốn rơ moóc đi khi bắt đầu lùi xe.
- ✓ Đánh vô lăng theo hướng ngược lại ngay khi rơ moóc bắt đầu quay, để bạn đánh lái cùng hướng rơ moóc đang di chuyển.
- ✓ Xe đầu kéo phải đi theo đường đi khớp với đường đi của rơ moóc, nếu không sẽ có nguy cơ bị jackknife.

47.8 Kéo Rơ-moóc và Phòng Chống Lật Xe

Việc kéo rơ-moóc đòi hỏi nhiều kỹ năng hơn so với một xe đơn. Những chuyển động đột ngột có thể khiến rơ-moóc bị lật, một nguyên nhân tử vong hàng đầu ở tài xế xe tải. Xe chở hàng dễ bị lật hơn xe không tải. Xếp hàng đúng cách và trọng tâm thấp giúp ngăn ngừa lật xe.

- ✓ Lái chậm khi qua đường cong và quẹo từ từ vì lật xe xảy ra khi quẹo quá nhanh
- ✓ Giữ hàng hóa gần trọng tâm của tổ hợp xe, phân bố đều, và càng sát sàn rơ-moóc càng tốt để hạ thấp trọng tâm
- ✓ Xe có trọng tâm cao hơn dễ bị lật hơn

47.9 Kéo Rơ-moóc Đôi An Toàn

Kéo hai rơ-moóc làm tăng nguy cơ gập xe hoặc lật xe, trong đó rơ-moóc cuối cùng dễ bị lật nhất. Lái xe êm ái, giữ khoảng cách theo sau xa hơn, và nhớ rằng tốc độ an toàn cho một rơ-moóc có thể quá nhanh khi kéo nhiều rơ-moóc. Độ lệch quỹ đạo nhiều hơn xảy ra khi kéo hai rơ-moóc.

- ✓ Nối rơ-moóc được chở nặng hơn vào đầu kéo, với rơ-moóc nhẹ hơn ở phía sau
- ✓ Khi nối nhiều rơ-moóc, bảo đảm phanh lò xo đã được kích hoạt, hoặc chèn bánh rơ-moóc nếu rơ-moóc không có phanh lò xo
- ✓ Không bao giờ mở khóa móc pintle khi dolly vẫn còn nằm dưới rơ-moóc phía sau, vì thanh kéo có thể bật lên gây thương tích
- ✓ Rơ-moóc cuối cùng trong một tổ hợp là rơ-moóc dễ bị lật nhất

47.10 Rơ-moóc bị lạng lách và vung văng

Hiện tượng vung văng hoặc lạng lách xảy ra khi rơ-moóc di chuyển nhanh và độc lập với đầu kéo trên mặt đường. Điều này cực kỳ nguy hiểm và phải được xử lý ngay bằng cách giảm tốc độ và dừng lại để kiểm tra.

- ✓ Vung văng và lạng lách có thể do chạy quá nhanh, thay đổi tay lái đột ngột, kết nối không đúng, hàng hóa dịch chuyển, phanh bị kẹt hoặc lốp xẹp
- ✓ Nếu rơ-moóc vung văng hoặc lạng lách, hãy giảm tốc độ và dừng lại ngay khi an toàn, sau đó dừng lại và kiểm tra xe và hàng hóa kể cả khi hiện tượng lạng lách đã dừng

47.11 Đỗ xe moóc

Chèn các bánh xe của xe moóc đã đỗ để xe không thể lăn bánh. Áp suất không khí trong bình chứa khí của xe moóc sẽ giảm dần theo thời gian tùy thuộc vào các điểm rò rỉ của hệ thống. Hoạt động phanh của xe moóc phụ thuộc vào việc có được trang bị phanh lò xo hay không.

- ✓ Chèn các bánh xe của xe moóc đã đỗ để xe không thể lăn bánh
- ✓ Nếu xe moóc không có phanh lò xo bị xả hết khí trong bình chứa, phanh xe moóc sẽ nhả; nếu được trang bị phanh lò xo, phanh sẽ vẫn duy trì trạng thái ăn phanh
- ✓ Phanh phải được điều chỉnh đúng để phanh lò xo vẫn duy trì trạng thái ăn phanh và hoạt động hiệu quả

47.12 Ghép nối với Mâm kéo - Kiểm tra

Việc ghép nối phải được thực hiện hết sức cẩn thận. Trước khi ghép nối, hãy kiểm tra mâm kéo xem có hư hỏng, được bôi trơn và chắc chắn không, đảm bảo mâm kéo nghiêng xuống dưới và hàm khớp nối đang mở, đồng thời kiểm tra rơ-moóc bao gồm chốt vua, tấm yếm và an toàn hàng hóa.

- ✓ Kéo phanh đỗ xe đầu kéo và kiểm tra mâm kéo xem có hư hỏng, được bôi trơn và chắc chắn không, đảm bảo mâm kéo nghiêng xuống phía sau và hàm khớp nối đang mở
- ✓ Chèn bánh rơ-moóc và nếu có phanh lò xo, hãy đảm bảo phanh đã được kích hoạt; kiểm tra chốt vua không bị cong hoặc gãy và tấm yếm phẳng
- ✓ Đảm bảo dây hơi và cáp điện được đỡ và đi dây sao cho chúng không cản trở khi lùi xe vào dưới rơ-moóc

47.13 Ghép nối với Fifth Wheel - Định vị và Kết nối

Đặt xe đầu kéo ngay phía trước và thẳng hàng với rơ-moóc, dùng gương để xác minh độ thẳng hàng. Lùi xe chậm, dừng lại khi mâm kéo chỉ vừa chạm vào tấm đỡ (apron) của rơ-moóc, sau đó kiểm tra chiều cao và độ thẳng hàng trước khi kết nối hoàn toàn.

- ✓ Khi thẳng hàng, bạn phải thấy phần bằng nhau của mỗi bên rơ-moóc trong mỗi gương.
- ✓ Dừng lại khi mâm kéo chỉ vừa chạm vào tấm đỡ (apron) của rơ-moóc và không lùi quá xa hoặc lùi xiên góc.
- ✓ Tấm đỡ (apron) của rơ-moóc phải chạm trực tiếp phía trên các điểm trục quay của mâm kéo; nếu chạm ở phía sau hoặc phía trước, hãy điều chỉnh chiều cao rơ-moóc bằng chân chống hoặc hệ thống treo khí.
- ✓ Dùng số lùi thấp nhất để lùi thật chậm và dừng lại khi chốt kingpin khóa vào hàm kẹp của mâm kéo.

47.14 Ghép nối - Kiểm tra kết nối và cố định

Sau khi kết nối, hãy xác minh rằng các hàm kẹp của mâm xoay đã khớp vào chốt chính mà không có khe hở hoặc ánh sáng lọt qua giữa mâm xoay và tấm ốp đầu rơ-moóc, và tay khóa nhả đã được khóa. Kết nối các đường ống khí và cáp điện, kiểm tra đèn rơ-moóc, và chui xuống gầm để xác nhận bằng mắt rằng các hàm khóa đã đóng chắc chắn.

- ✓ Xác nhận không có khe hở hoặc ánh sáng lọt qua giữa mâm xoay và tấm ốp đầu rơ-moóc và tay khóa nhả ở vị trí khóa
- ✓ Dùng đèn pin để kiểm tra các hàm khóa đã đóng chắc chắn quanh chốt chính, và tháo chìa khóa khỏi ổ điện trước khi chui xuống gầm
- ✓ Kiểm tra kết nối điện của rơ-moóc bằng cách xác minh đèn hậu, đèn phanh, đèn biển số và đèn đánh dấu
- ✓ Cần có báo cáo kiểm tra chuyến cho mỗi rơ-moóc mới mà bạn nhận mỗi ngày

47.15 Ghép nối - Kiểm tra kéo và Khởi hành

Sau khi cố định, nâng nhẹ chân chống (landing gear), nhả phanh đầu kéo và kéo nhẹ đối kháng với phanh đỗ của rơ-moóc để xác nhận kết nối giữ vững. Kiểm tra khoảng trống khi quay đầu, sau đó nâng hoàn toàn chân chống trước khi khởi hành. Kiểm tra van tay của rơ-moóc ở tốc độ chậm.

- ✓ Thực hiện kiểm tra kéo bằng cách kéo nhẹ đối kháng với phanh đỗ của rơ-moóc để xác nhận chốt vua (kingpin) được giữ chắc chắn bởi hàm kẹp mâm xoay (fifth wheel jaws)
- ✓ Kiểm tra khoảng trống giữa phía sau đầu kéo và chân chống rơ-moóc, và giữa phía sau cabin và phía trước rơ-moóc
- ✓ Nâng hoàn toàn chân chống và đảm bảo tay quay được khóa vào bánh răng trước khi khởi hành, sau đó kiểm tra phanh công tác của rơ-moóc bằng van tay ở tốc độ chậm

47.16 Tháo kết nối đầu kéo và rơ-moóc

Để tháo kết nối, hãy căn thẳng đầu kéo và rơ-moóc, giảm áp lực lên hàm khóa của mâm kéo fifth wheel bằng cách lùi xe nhẹ nhàng, chèn bánh rơ-moóc, hạ landing gear cho đến khi các chân chống chạm đất, ngắt các đường dây kết nối, kéo cần nhả khóa, và từ từ di chuyển đầu kéo ra xa.

- ✓ Đảm bảo đầu kéo và rơ-moóc thẳng hàng (không bị nghiêng góc) và mặt đất bằng phẳng, chắc chắn để đỡ rơ-moóc
- ✓ Cả hai chân chống của landing gear phải chạm đất để đỡ rơ-moóc
- ✓ Tránh xa bánh xe đầu kéo trong khi tháo kết nối vì chúng có thể lăn nhẹ khi hàm khóa mâm kéo fifth wheel mở ra
- ✓ Đối với rơ-moóc có hệ thống treo khí, xả khí cấp cho hệ thống treo trước khi để rơ-moóc đỗ lại

47.17 Pintle Hitch và Các Thiết Bị Khớp Nối Khác

Pintle hitch sử dụng một móc trên xe phía trước và một khoen ở phía sau. Khi sử dụng bất kỳ thiết bị khớp nối nào khác ngoài fifth wheel, phải dùng xích hoặc cáp. Converter dolly có trục, fifth wheel và bộ móc nối được dùng khi kéo nhiều hơn một trailer.

- ✓ Khi sử dụng bất kỳ thiết bị khớp nối nào khác ngoài fifth wheel, bạn phải dùng xích hoặc cáp kim loại có độ bền tương đương với thiết bị khớp nối
- ✓ Thanh kéo hoặc kết nối giữa xe cơ giới và trailer không được vượt quá năm mét trừ khi đang kéo pole trailer
- ✓ Dùng chốt an toàn để cố định kết nối pintle hitch cùng với xích an toàn và/hoặc cáp
- ✓ Các thiết bị khớp nối phải đủ chắc để giữ các xe có tải gắn với nhau và được bắt chặt vào một phần khung đủ kết cấu của mỗi xe

47.18 Rơ moóc bị lạng và bị quật

Hiện tượng quật hoặc lạng xảy ra khi rơ moóc di chuyển độc lập với đầu kéo qua lại trên mặt đường; điều này cực kỳ nguy hiểm.

- ✓ Quật/lạng có thể do chạy quá nhanh, đánh lái đột ngột, kết nối không đúng, hàng hóa dịch chuyển, phanh bị kẹt, hoặc lốp xẹp
- ✓ Nếu rơ moóc bị quật hoặc lạng, hãy giảm tốc độ và dừng lại ngay khi an toàn, sau đó dừng lại và kiểm tra xe cùng hàng hóa ngay cả khi hiện tượng lạng đã dừng

47.19 Đỗ rơ-moóc an toàn

Áp suất khí của rơ-moóc giảm dần theo thời gian khi đỗ, ảnh hưởng đến phanh tùy thuộc vào việc có được trang bị phanh lò xo hay không.

- ✓ Chèn bánh của rơ-moóc đang đỗ để rơ-moóc không thể lăn bánh.
- ✓ Nếu một rơ-moóc không có phanh lò xo bị xả hết bình khí, phanh rơ-moóc sẽ nhả; nếu được trang bị phanh lò xo, phanh vẫn tiếp tục được kích hoạt.
- ✓ Phanh phải được điều chỉnh đúng để phanh lò xo tiếp tục được kích hoạt và hoạt động hiệu quả.

47.20 Pintle hitch và các kết nối khác

Pintle hitch sử dụng một móc trên xe phía trước và một vòng mắt trên xe phía sau; converter dolly được dùng khi kéo nhiều rơ-moóc.

- ✓ Với bất kỳ thiết bị nối nào khác ngoài fifth wheel, bạn cũng phải sử dụng xích hoặc cáp kim loại có độ bền tương đương thiết bị nối.
- ✓ Thanh kéo hoặc kết nối giữa xe cơ giới và rơ-moóc không được vượt quá năm mét trừ khi kéo pole trailer.
- ✓ Sử dụng chốt an toàn để cố định kết nối pintle hitch cùng với xích/cáp an toàn.
- ✓ Thiết bị nối phải đủ chắc để giữ xe đã chất hàng và được gắn vào phần khung đủ kết cấu của mỗi khung.

CHAPTER 48

Chapter 5 — Securing Cargo (North American Standard / Division 35 MVAR)

48.1 Khuôn khổ pháp lý về chằng buộc hàng hóa

Không được vận hành xe trừ khi hàng hóa được chằng buộc đúng cách. Mục 35 của Quy định Luật Xe cơ giới bao gồm gỗ tròn/cột, vật che cho hàng rời, kết cấu đầu xe và hành lý xe buýt. B.C. đã áp dụng Tiêu chuẩn Bắc Mỹ về chằng buộc hàng hóa, áp dụng cho tất cả hàng hóa với các yêu cầu chung và cụ thể. Cả Mục 35 và Tiêu chuẩn đều áp dụng cho tất cả xe chở hàng trên đường cao tốc bất kể tổng trọng lượng xe.

- ✓ Không được vận hành xe trừ khi hàng hóa của xe được chằng buộc đúng cách
- ✓ Cả Mục 35 và Tiêu chuẩn Bắc Mỹ đều áp dụng bất kể tổng trọng lượng của xe
- ✓ Trừ khi có quy định khác, cả các yêu cầu chung và cụ thể đều được áp dụng

48.2 Yêu cầu về lực của hệ thống chằng buộc

Hệ thống chằng buộc (kết cấu xe, chèn/chống, dây chằng) phải phù hợp với hàng hóa và chịu được giảm tốc 0,8g về phía trước, giảm tốc 0,5g về phía sau, gia tốc 0,5g theo một trong hai hướng ngang, và lực hướng xuống ít nhất bằng 20% trọng lượng hàng hóa. Tải trọng trên mỗi bộ phận không được vượt quá giới hạn tải làm việc của nó, và các bộ phận phải ở trong tình trạng hoạt động tốt.

- ✓ Hệ thống phải chịu được lực 0,8g về phía trước, 0,5g về phía sau và 0,5g theo hướng ngang
- ✓ Hệ thống phải chịu được lực hướng xuống ít nhất bằng 20% trọng lượng hàng hóa
- ✓ Tải trọng trên mỗi bộ phận không được vượt quá giới hạn tải làm việc của nó và các bộ phận phải không bị hư hỏng

48.3 Yêu cầu chung đối với dây chằng cố định hàng hóa

Dây chằng phải có thể được tài xế siết chặt (trừ dây đai thép), phải luôn căng, và không được trượt, lỏng, bung, mở hoặc tuột ra trong quá trình vận hành. Sử dụng miếng bảo vệ cạnh ở những nơi dây chằng có thể bị cắt hoặc bị cọ xát, và nếu có thể, hãy đặt dây chằng ở phía trong thanh chắn hông (rub rails). Không được dùng thanh chắn hông làm điểm neo. Một sợi xích dài có thể được dùng như hai dây chằng nếu mỗi dây có một thiết bị tăng căng độc lập.

- ✓ Dây chằng phải siết chặt được, luôn căng, và không được trượt, lỏng hoặc tuột ra trong khi vận hành
- ✓ Sử dụng miếng bảo vệ cạnh ở nơi dây chằng có thể bị hàng hóa cắt hoặc cọ xát
- ✓ Không được dùng thanh chắn hông làm điểm neo

48.4 Số lượng dây buộc tối thiểu được yêu cầu

Đối với hàng hóa không được ngăn chặn di chuyển về phía trước: 1 dây buộc cho các vật phẩm dài 1,52 m trở xuống và nặng 500 kg trở xuống; 2 dây buộc nếu dài 1,52 m trở xuống nhưng nặng trên 500 kg; 2 dây buộc cho các vật phẩm dài trên 1,52 m đến 3,04 m; và đối với các vật phẩm dài hơn 3,04 m, 2 dây buộc cộng thêm 1 dây buộc cho mỗi 3,04 m bổ sung hoặc phần của nó. Hướng dẫn tương đối là hai dây buộc cho 3,04 m đầu tiên và một dây buộc cho mỗi 3,04 m tiếp theo. Khi hàng hóa được ngăn chặn di chuyển về phía trước, sử dụng một dây buộc cho mỗi 3,04 m chiều dài.

- ✓ Một dây buộc cho hàng hóa dài 1,52 m trở xuống và nặng 500 kg trở xuống
- ✓ Hai dây buộc cho hàng hóa nặng trên 500 kg (dài 1,52 m trở xuống) và cho hàng hóa dài trên 1,52 m đến 3,04 m
- ✓ Dài hơn 3,04 m: hai dây buộc cộng thêm một dây buộc cho mỗi 3,04 m bổ sung hoặc phần của nó
- ✓ Nếu hàng hóa được ngăn chặn di chuyển về phía trước, sử dụng một dây buộc cho mỗi 3,04 m chiều dài

48.5 Sức bền và Giới hạn tải trọng làm việc của dây neo buộc

Tổng giới hạn tải trọng làm việc của các dây neo buộc phải đạt ít nhất 50% trọng lượng hàng hóa. Ví dụ: một mặt hàng 600 kg cần tổng WLL ít nhất 300 kg; nếu dùng ba dây neo buộc, mỗi dây phải đạt ít nhất 100 kg. Tiêu chuẩn quy định cả số lượng tối thiểu và độ bền tối thiểu — phải đáp ứng cả hai. Nhà sản xuất ghi WLL trên bộ phận; cấm dùng dây neo buộc không có nhãn (kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2010). Tiêu chuẩn 10 cung cấp WLL mặc định cho xích, dây đai vải, cáp thép, dây thừng manila, dây thừng sợi tổng hợp và đai thép.

- ✓ Tổng giới hạn tải trọng làm việc của các dây neo buộc phải đạt ít nhất 50% trọng lượng hàng hóa
- ✓ Đáp ứng cả số lượng dây neo buộc tối thiểu và yêu cầu độ bền tối thiểu
- ✓ Cấm dùng dây neo buộc không có nhãn kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2010

48.6 Dây chằng bị hỏng không được sử dụng

Không được sử dụng dây chằng nếu xích có mối hàn nứt, mắt xích, hoặc mắt xích bị cong/xoắn/giãn/sụp; mắt xích bị yếu do vết cắt sâu, vết khía hoặc rỗ; sửa chữa không đúng cách; mài mòn rõ rệt; nút thắt trong xích, dây cáp hoặc dây đai; móc ngoạm bị xòe hoặc xê dịch; dây đai nylon có vết cắt/vết khía/vết tách; cáp kim loại bị thiếu sợi hoặc thiếu vòng quấn; hoặc điểm neo bị yếu do nứt, gãy hoặc biến dạng.

- ✓ Không sử dụng xích có mối hàn nứt, mắt xích bị cong/xoắn/giãn, hoặc nút thắt
- ✓ Không sử dụng dây đai nylon có vết cắt, vết khía hoặc vết tách, hoặc cáp kim loại bị thiếu sợi
- ✓ Không sử dụng dây chằng có điểm neo bị yếu do nứt, gãy hoặc biến dạng

48.7 Bộ siết hàng, Mắt nối xích và Thảm ma sát

Các mắt nối xích phải tương thích với cấp của xích — xích chỉ mạnh bằng mắt yếu nhất của nó. Khớp nối nhanh không phù hợp cho hoạt động hạng nặng. Giả định các cụm ràng buộc (bao gồm móc và bộ siết hàng) thuộc cấp thấp nhất trừ khi có đánh dấu. Bảo vệ mọi cụm khỏi bị mài mòn, không dùng cụm đã mòn, và khóa mọi tay cầm bộ siết hàng bằng dây thừng, dây kim loại, xích hoặc cơ cấu khóa. Thảm ma sát không có đánh dấu được giả định cung cấp lực cản ngang bằng 50% trọng lượng hàng hóa đặt trên đó.

- ✓ Các mắt nối xích phải tương thích với cấp của xích được sử dụng
- ✓ Giả định các cụm ràng buộc thuộc cấp thấp nhất trừ khi được đánh dấu rõ ràng khác
- ✓ Khóa mọi tay cầm bộ siết hàng để ngăn nó bị mở khóa
- ✓ Thảm ma sát không có đánh dấu được giả định chống lại chuyển động ngang bằng 50% trọng lượng hàng hóa trên đó

48.8 Vật chèn lót, Hàng rời và Hàng lăn

Gỗ dùng làm vật chèn lót, chèn bánh hoặc giá đỡ phải đủ chắc để không bị tách hoặc bị nghiền nát dưới hàng hóa hoặc dây neo. Các loại hàng rời (cát, sỏi, dăm gỗ) không thể giữ bằng thành xe hoặc dây neo và có khả năng nảy, bay hoặc rơi phải được phủ bạt. Các vật xếp cạnh nhau được cố định bằng dây neo chung phải tiếp xúc với nhau hoặc phải được ngăn không cho di chuyển về phía nhau. Hàng lăn phải được hạn chế bằng chèn bánh, nêm hoặc giá đỡ; hàng trên con lăn cần ít nhất một con lăn được khóa cùng với dây neo đầy đủ.

- ✓ Dùng tấm phủ hoặc bạt cho hàng rời có thể nảy, bay hoặc rơi khỏi xe
- ✓ Hạn chế mọi hàng hóa có thể lăn bằng chèn bánh, nêm hoặc giá đỡ
- ✓ Đối với hàng trên con lăn, khóa ít nhất một con lăn và dùng dây neo đầy đủ
- ✓ Gỗ chèn lót phải đủ chắc để không bị tách hoặc bị nghiền nát bởi hàng hóa hoặc dây neo

CHAPTER 49

Chapter 5 — Oversize and Overload Permits

49.1 Khi Nào Cần Giấy Phép Quá Khổ/Quá Tải

Nếu không thể giảm tải trọng và hàng hóa của bạn lớn hơn hoặc nặng hơn mức quy định cho phép, bạn có thể mua giấy phép quá khổ. Bạn có thể xin giấy phép cho các loại hàng quá rộng, quá nặng, quá dài hoặc quá cao. Giấy phép được cấp theo Commercial Transport Regulations. Bạn phải có giấy phép trước khi đưa xe quá khổ ra đường. Để di chuyển hàng hóa quá khổ/quá tải trên đường thành phố hoặc đường thuộc chính quyền địa phương, bạn có thể cần giấy phép từ chính quyền địa phương.

- ✓ Bạn phải có giấy phép trước khi đưa xe quá khổ ra đường
- ✓ Giấy phép có sẵn cho các loại hàng quá rộng, quá nặng, quá dài hoặc quá cao
- ✓ Giấy phép cho xe có tải chỉ được cấp khi không thể giảm tải
- ✓ Có thể cần giấy phép của chính quyền địa phương cho đường thành phố/đường đô thị

49.2 Khi Xe Bị Quá Tải

Xe hoặc đoàn xe bị quá tải khi vượt quá GVW được cho phép theo Quy định Vận tải Thương mại, nặng hơn GVW được cấp phép của xe, hoặc vượt quá mức trọng lượng tối đa cho phép trên bất kỳ trục đơn hoặc nhóm trục nào. Quá tải làm cho việc lái, phanh và kiểm soát tốc độ trở nên khó khăn hơn; hãy lái chậm khi lên dốc và kiểm soát tốc độ khi xuống dốc. Giấy phép quá tải chỉ được cấp khi không thể giảm tải hoặc xe không được cấp phép đến mức trọng lượng cho phép.

- ✓ Quá tải nếu xe hoặc tải vượt quá GVW được cho phép theo quy định
- ✓ Quá tải nếu trọng lượng vượt quá GVW được cấp phép
- ✓ Quá tải nếu vượt quá mức trọng lượng tối đa cho phép trên bất kỳ trục hoặc nhóm trục nào
- ✓ Quá tải làm cho việc lái, phanh và kiểm soát tốc độ trở nên khó khăn hơn

49.3 Yêu cầu về Giấy phép Quá khổ và Đánh dấu

Nếu xe của bạn rộng hơn, dài hơn hoặc cao hơn mức quy định cho phép, bạn phải có giấy phép quá khổ trước khi lưu thông trên bất kỳ đường bộ nào, dù có tải hay không. Giấy phép thường không được cấp cho tải hoặc xe rộng hơn 4,4 m. Các đầu mút của tất cả xe/tải quá khổ phải được đánh dấu bằng cờ đỏ ít nhất 30 cm x 30 cm. Khi di chuyển ban đêm, phải có đèn ở các đầu mút — đèn màu hổ phách ở phía trước và đèn đỏ ở phía sau.

- ✓ Phải có giấy phép quá khổ trước khi lưu thông trên bất kỳ đường bộ nào, dù có tải hay không
- ✓ Giấy phép thường không được cấp cho tải/xe rộng hơn 4,4 m
- ✓ Các đầu mút phải được đánh dấu bằng cờ đỏ ít nhất 30 cm x 30 cm
- ✓ Di chuyển ban đêm yêu cầu đèn màu hổ phách ở phía trước và đèn đỏ ở phía sau tại các đầu mút

49.4 Các yêu cầu đối với hồ sơ xin giấy phép

Khi xin giấy phép, bạn phải cung cấp giấy tờ đăng ký và bảo hiểm cho cả xe kéo và xe moóc hoặc các xe moóc, thông tin cụ thể về hàng hóa, chi tiết về tuyến đường và điểm đến dự kiến, và thời gian dự kiến di chuyển hàng hóa. Đối với giấy phép quá tải, bạn cũng phải xác định trọng lượng trên mỗi trục. Điều kiện giấy phép có thể yêu cầu xe hộ tống, cờ, biển báo, đèn, thời gian hoặc ngày di chuyển, và tuyến đường bắt buộc.

- ✓ Cung cấp giấy đăng ký và bảo hiểm cho cả xe kéo và xe moóc hoặc các xe moóc
- ✓ Cung cấp thông tin cụ thể về hàng hóa, tuyến đường, điểm đến và thời gian di chuyển
- ✓ Đối với giấy phép quá tải, xác định trọng lượng trên mỗi trục
- ✓ Điều kiện giấy phép có thể quy định xe hộ tống, cờ, biển báo, đèn, thời gian, ngày và tuyến đường

49.5 Xe pilot car và các yêu cầu về khoảng cách

Xe pilot car có thể được yêu cầu như một điều kiện của giấy phép vận chuyển quá khổ hoặc quá tải để cảnh báo những người lái xe khác về chiếc xe lớn hơn mức bình thường. Có thể cần nhiều hơn một xe pilot car tùy theo tuyến đường và tải trọng. Xe pilot car phải di chuyển trong khoảng từ 100 đến 500 m phía sau hoặc phía trước xe quá khổ. Khi được yêu cầu, xe pilot car phải mang biển báo D (over dimension). Các quy định về biển báo xe pilot car nằm trong Division 8 của Commercial Transport Regulations.

- ✓ Xe pilot car phải di chuyển trong khoảng từ 100 đến 500 m phía trước hoặc phía sau xe quá khổ
- ✓ Xe pilot car phải mang biển báo D (over dimension) khi được yêu cầu
- ✓ Có thể cần nhiều hơn một xe pilot car tùy theo tuyến đường và tải trọng

49.6 Hiển thị biển báo hàng quá khổ

Bạn phải hiển thị các biển báo thích hợp mỗi khi vận chuyển hàng quá khổ — chẳng hạn như biển báo hàng quá rộng, hàng quá dài hoặc hàng quá khổ. Những biển báo này cảnh báo các tài xế khác về hàng hóa đang được vận chuyển.

- ✓ Hiển thị biển báo hàng quá khổ/quá rộng/quá dài thích hợp khi vận chuyển hàng quá khổ
- ✓ Không hiển thị biển báo hàng quá rộng khi thực tế không vận chuyển hàng quá rộng

CHAPTER 50

Tractor-Trailer Air Brake Systems

50.1 Kiến thức cơ bản về hệ thống khí nén của rơ moóc

Hệ thống của rơ moóc có phanh nền, bầu phanh khí, bình chứa và van điều khiển, nhưng không có máy nén khí. Nó dựa vào đầu kéo để cung cấp khí nén (qua đường cấp khí) và tín hiệu điều khiển (qua đường điều khiển). Các đường khí kết nối bằng khớp nối nhanh glad hand, được mã màu xanh dương cho điều khiển và đỏ cho cấp khí.

- ✓ Thành phần chính duy nhất không có trên hệ thống khí nén của rơ moóc là máy nén khí
- ✓ Đường cấp khí (còn gọi là đường khẩn cấp) làm đầy các bình chứa của rơ moóc; đường điều khiển (còn gọi là đường phục vụ) mang tín hiệu điều khiển
- ✓ Các glad hand được mã màu: xanh dương cho đường điều khiển, đỏ cho đường cấp khí

50.2 Dừng Khẩn Cấp và Dynamiting cho Trailer

Mọi hệ thống trailer phải có hệ thống dừng khẩn cấp để kích hoạt hoàn toàn phanh trailer nếu trailer tách ra. Trailer không có phanh đỗ bằng lò xo sử dụng van khẩn cấp relay, van này cảm nhận mất áp suất đường cấp và tác động toàn bộ áp suất bình chứa lên phanh (dynamiting). Trailer được trang bị phanh lò xo sử dụng lực lò xo để dynamite.

- ✓ Mọi hệ thống trailer phải có hệ thống dừng khẩn cấp để kích hoạt hoàn toàn phanh trailer nếu trailer tách khỏi đầu kéo
- ✓ Van khẩn cấp relay tác động toàn bộ áp suất bình chứa của trailer (dynamites phanh) nếu cảm nhận mất áp suất đường cấp
- ✓ Trailer có phanh đỗ bằng lò xo sử dụng lực lò xo để dynamite phanh

50.3 Dynamiting và Tiêu chuẩn 15 Phút

Phanh rơ-moóc bị dynamited khi đường ống cấp khí bị vỡ, khi các khớp glad hand bị ngắt kết nối, hoặc khi tài xế đóng van cấp khí của rơ-moóc. Các tiêu chuẩn an toàn xe cơ giới yêu cầu phanh đã bị dynamited phải tiếp tục được áp dụng trong tối thiểu 15 phút. Rò rỉ nhỏ trong các hệ thống không dùng phanh lò xo có thể khiến rơ-moóc đang đỗ bị lăn đi.

- ✓ Phanh rơ-moóc bị dynamited khi đường ống cấp khí bị vỡ, các khớp glad hand bị ngắt kết nối, hoặc van cấp khí của rơ-moóc bị đóng
- ✓ Phanh rơ-moóc đã bị dynamited phải tiếp tục được áp dụng trong tối thiểu 15 phút theo tiêu chuẩn an toàn
- ✓ Luôn chèn bánh xe của rơ-moóc đang đỗ để nó không thể lăn đi

50.4 Hệ thống van phanh lò xo của rơ moóc

Rơ moóc có phanh đỗ lò xo sử dụng van tiếp vận cho phanh công tác và van phanh lò xo của rơ moóc để nạp bình chứa và điều khiển phanh đỗ lò xo. Có hai loại: một loại nạp bình chứa trước khi nhả phanh lò xo; loại kia nhả phanh lò xo trước rồi mới nạp bình chứa. Luôn thực hiện kiểm tra kéo sau khi ghép nối.

- ✓ Van phanh lò xo của rơ moóc nạp bình chứa và điều khiển phanh đỗ lò xo
- ✓ Luôn thực hiện kiểm tra kéo sau khi ghép đầu kéo với rơ moóc
- ✓ Trước khi kiểm tra kéo, hãy kiểm tra bằng mắt với đèn pin rằng hàm khóa của mâm xoay thứ năm đã đóng và khóa

50.5 Hệ thống bảo vệ đầu kéo

Nếu rơ-moóc tách ra, các đường ống khí kết nối sẽ đứt và khí nén của đầu kéo có thể bị mất. Hệ thống bảo vệ đầu kéo (van cấp khí cho rơ-moóc trên bảng táplô và van bảo vệ đầu kéo phía sau ca-bin) sẽ tự động ngắt việc mất khí, giữ áp suất để dừng xe an toàn. Một số ngắt ngay lập tức, một số cho phép giảm xuống thấp tới 20 p.s.i.

- ✓ Hệ thống bảo vệ đầu kéo gồm van cấp khí cho rơ-moóc trên bảng táplô và van bảo vệ đầu kéo phía sau ca-bin
- ✓ Hệ thống tự động ngắt việc mất khí của đầu kéo khi bị tách rời để giữ áp suất cho việc dừng xe an toàn
- ✓ Một nhân viên thực thi pháp luật (peace officer) có thể cho xe ngừng hoạt động nếu hệ thống cho phép áp suất đầu kéo giảm xuống dưới 20 p.s.i. (138 kPa) mà van cấp khí cho rơ-moóc không tự động đóng

50.6 Van Cấp Khí Cho Rơ-moóc

Van cấp khí cho rơ-moóc gắn trên táp-lô (thường là nút màu đỏ hình bát giác) dẫn áp suất khí đến đường cấp khí của rơ-moóc. Van cảm nhận áp suất đường cấp và tự động đóng khi xảy ra đứt kết nối. Khi không có rơ-moóc được kết nối, van vẫn đóng để chạy bobtail.

- ✓ Van cấp khí cho rơ-moóc thường là nút màu đỏ hình bát giác điều khiển khí đến rơ-moóc.
- ✓ Nhân viên thực thi pháp luật có thể cho ngừng hoạt động rơ-moóc nếu phanh rơ-moóc không hoạt động khi van cấp khí cho rơ-moóc đóng.
- ✓ Khi không có rơ-moóc được kết nối, van cấp khí cho rơ-moóc vẫn đóng để chạy bobtail.

50.7 Van tay (Van Trolley)

Van tay cho phép phanh rơ-moóc được tác động độc lập với đầu kéo, hữu ích khi ghép nối. Không nên dùng van này để phanh thường hoặc phanh khẩn cấp; luôn dùng van chân. Hầu hết van tay đều có lò xo và tự trở về trạng thái nhả. Không bao giờ dùng van tay để đỗ xe.

- ✓ Van tay chỉ tác động phanh rơ-moóc một cách độc lập với đầu kéo
- ✓ Không dùng van tay để phanh thường hoặc phanh khẩn cấp; luôn dùng van chân
- ✓ Không dùng van tay để đỗ xe; kéo phanh đỗ của đầu kéo, đóng van cấp khí cho rơ-moóc và chèn bánh rơ-moóc

50.8 Các Thành Phần Của Hệ Thống Kéo Trailer Với Hai Hệ Thống Không Khí

Một máy kéo hai hệ thống không khí kéo một trailer bổ sung một van cấp không khí trailer, van bảo vệ máy kéo, van điều khiển tay cầm, và một cặp van kiểm tra hai chiều. Các van kiểm tra hai chiều gửi tín hiệu điều khiển đến trailer cho dù van chân hoặc van tay cầm được kích hoạt. Van điều khiển phanh đỗ xe thường được khóa liên động với van cấp trailer.

- ✓ Các thành phần được thêm vào để kéo trailer bao gồm van cấp không khí trailer, van bảo vệ máy kéo, van điều khiển tay cầm, và hai van kiểm tra hai chiều
- ✓ Van điều khiển phanh đỗ xe (nút vàng) thường được khóa liên động với van cấp trailer (nút đỏ) để phanh đỗ xe của cả máy kéo và trailer hoạt động cùng lúc
- ✓ Các van kiểm tra hai chiều gửi tín hiệu điều khiển đến trailer cho dù van chân hoặc van tay cầm được kích hoạt

50.9 Sự cố Hệ thống Chính của Tractor-Trailer Đôi

Khi hệ thống khí chính trên tractor bị hỏng, cảnh báo khí yếu sẽ báo cho tài xế. Việc tác động van chân sẽ kích hoạt phanh trước (thứ cấp) và đưa khí qua cả hai van kiểm tra hai chiều để báo hiệu phanh rơ moóc. Việc tự động ngắt nguồn cung cấp khí cho rơ moóc xảy ra khi bình chứa có áp suất cao nhất giảm xuống trong khoảng 20 đến 45 p.s.i.

- ✓ Khi hỏng hệ thống chính, việc tác động van chân sẽ kích hoạt phanh trước của tractor và báo hiệu phanh rơ moóc
- ✓ Việc tự động ngắt nguồn cung cấp khí cho rơ moóc xảy ra khi áp suất được giảm xuống trong khoảng 20 đến 45 p.s.i. (138 và 310 kPa)
- ✓ Với khí hỗn hợp, việc ngắt sẽ không xảy ra cho đến khi bình chứa có áp suất cao nhất giảm vào khoảng 20-45 p.s.i.
- ✓ Việc tự động ngắt phải được kiểm tra trong quá trình kiểm tra trước chuyến; nếu không hoạt động, xe phải được đưa ra khỏi hoạt động

50.10 Bảo vệ chống tách rời rơ moóc

Khi xảy ra tách rời, việc mất khí đột ngột qua đường cấp khí bị đứt làm van cấp khí cho rơ moóc tự động đóng lại. Van bảo vệ đầu kéo đóng đường dẫn đến đường điều khiển rơ moóc để không lãng phí khí tác động phanh. Nếu chỉ đường điều khiển bị tách rời, không có gì xảy ra cho đến khi phanh rơ moóc được đạp, lúc đó bảo vệ sẽ kích hoạt.

- ✓ Mất khí đột ngột khi tách rời làm van cấp khí cho rơ moóc tự động đóng lại
- ✓ Van bảo vệ đầu kéo đóng đường dẫn đến đường điều khiển rơ moóc để ngăn lãng phí khí
- ✓ Nếu chỉ đường điều khiển bị tách rời, bảo vệ sẽ kích hoạt khi đạp phanh rơ moóc

50.11 Chăm sóc Glad Hand

Khi không sử dụng, các glad hand phải được gắn vào các khớp nối cụt (giả) hoặc gắn vào nhau để ngăn bụi bẩn và mảnh vụn xâm nhập vào đường ống khí, và phải được cố định để ngăn cọ xát hoặc nảy.

- ✓ Khi không sử dụng, glad hand phải được gắn vào khớp nối cụt hoặc vào nhau
- ✓ Cố định glad hand để ngăn đường ống cọ xát vào các bộ phận hoặc nảy khỏi xe

50.12 Triệu chứng khi đường cấp và đường service bị đảo ngược

Nếu các kết nối đường cấp và đường service (điều khiển) bị đảo ngược trong khi ghép nối, phanh đỗ lò xo sẽ không nhả ngay cả khi dùng điều khiển trên bảng táp-lô, và phanh service của rơ-moóc sẽ không hoạt động. Tránh điều này bằng cách cẩn thận khi ghép nối.

- ✓ Kết nối đường bị đảo ngược khiến phanh đỗ lò xo không nhả và phanh service không hoạt động
- ✓ Cẩn thận khi ghép nối để tránh đảo ngược các kết nối đường cấp và đường service

50.13 Van kiểm tra hai chiều (Điều khiển rơ moóc)

Van kiểm tra hai chiều dẫn áp suất đạp phanh cao nhất từ van tay hoặc van chân đến phanh rơ moóc, cho phép đạp phanh rơ moóc độc lập. Cấu tạo của nó giống hệt với loại được dùng trong các hệ thống phanh đỗ bằng lò xo.

- ✓ Van kiểm tra hai chiều dẫn áp suất đạp phanh cao nhất (từ van tay hoặc van chân) đến phanh rơ moóc
- ✓ Nó cho phép phanh rơ moóc được đạp độc lập

50.14 Bobtailing và Bobtail Proportioning

Lái xe đầu kéo mà không có rơ-moóc được gọi là bobtailing. Với rất ít trọng lượng trên các trục sau, phanh sau dễ bị bó cứng. Hệ thống phân bổ phanh bobtail làm giảm áp suất phanh trục truyền động tới 75 phần trăm khi bobtailing, đồng thời cung cấp áp suất đầy đủ cho phanh trục lái, giúp cải thiện khả năng kiểm soát và rút ngắn quãng đường dừng. Cần nhấn bàn đạp mạnh hơn.

- ✓ Lái xe đầu kéo mà không gắn rơ-moóc được gọi là bobtailing
- ✓ Hệ thống phân bổ phanh bobtail làm giảm áp suất phanh trục truyền động tới 75 phần trăm khi bobtailing
- ✓ Vì phanh trục lái thực hiện phần lớn việc phanh khi bobtailing, cần nhấn bàn đạp mạnh hơn mức bình thường

CHAPTER 51

Chapter 2: Heavy vehicle braking

51.1 Giới hạn nhiệt của phanh và hiện tượng suy giảm phanh

Phanh chuyển đổi động năng thành nhiệt và chỉ có thể chịu được một lượng nhiệt giới hạn trước khi mất hiệu quả (suy giảm phanh). Phanh quá nóng có thể bị hỏng, đặc biệt là khi xuống dốc dài.

- ✓ Phanh có khả năng chịu nhiệt giới hạn trước khi bị suy giảm
- ✓ Nhiệt phanh quá mức gây suy giảm phanh và có thể dẫn đến hỏng phanh
- ✓ Quản lý sự tích tụ nhiệt, đặc biệt là trên các đoạn xuống dốc

51.2 Phanh trên đường đóng băng và đường có nước

Phanh trên đường đóng băng và đường bị nước bao phủ đòi hỏi phải phanh nhẹ nhàng, có kiểm soát để duy trì độ bám. Nước trên mặt đường có thể gây trượt nước và làm giảm hiệu quả phanh.

- ✓ Phanh nhẹ nhàng trên đường đóng băng để duy trì độ bám
- ✓ Nước trên mặt đường làm giảm hiệu quả phanh và có thể gây trượt nước
- ✓ Giảm tốc độ trong điều kiện ướt hoặc đóng băng

51.3 Phanh tổ hợp xe

Việc phanh một tổ hợp xe đòi hỏi phải hiểu cách phanh của đầu kéo và rơ moóc phối hợp với nhau để duy trì sự ổn định và ngăn ngừa hiện tượng gập xe hoặc lắc đuôi rơ moóc.

- ✓ Tổ hợp xe cần phanh phối hợp giữa đầu kéo và rơ moóc
- ✓ Phanh không đúng cách có thể gây gập xe hoặc lắc đuôi rơ moóc

51.4 Sức mạnh để di chuyển và sức mạnh để dừng lại

Xe hạng nặng cần nhiều năng lượng và quãng đường hơn nhiều để dừng lại so với khi bắt đầu di chuyển. Việc hiểu rõ quãng đường và thời gian dừng là điều tối quan trọng để vận hành an toàn xe thương mại chở đầy hàng.

- ✓ Quãng đường dừng và thời gian dừng tăng vọt theo tốc độ và trọng lượng
- ✓ Xe hạng nặng cần quãng đường dừng lớn hơn nhiều so với xe nhẹ hơn

51.5 Nhiệt và khả năng của phanh

Phanh chuyển động năng thành nhiệt, và có giới hạn về lượng nhiệt mà phanh có thể chịu được trước khi bị chai phanh. Việc phanh quá nhiều khi xuống dốc dài có thể làm phanh quá nóng và gây mất phanh.

- ✓ Phanh có giới hạn về lượng nhiệt có thể chịu được trước khi bị chai
- ✓ Sử dụng quá mức phanh công tác khi xuống dốc gây chai phanh

51.6 Phanh khi xuống dốc

Trên những đoạn dốc dài, tài xế nên chọn số thấp phù hợp và sử dụng phanh có kiểm soát để tránh quá nhiệt. Các kỹ thuật khác nhau được áp dụng trên đường cao tốc so với trong thị trấn.

- ✓ Chọn số thấp hơn trước khi xuống một đoạn dốc dài
- ✓ Sử dụng phanh có kiểm soát hoặc ngắt quãng để tránh làm phanh quá nhiệt khi xuống dốc

51.7 Sử dụng thiết bị giảm tốc

Thiết bị giảm tốc giúp làm chậm xe hạng nặng mà không dùng phanh chính, giúp giảm mài mòn phanh và tích tụ nhiệt. Phải sử dụng thận trọng trên bề mặt trơn trượt.

- ✓ Thiết bị giảm tốc giúp giảm sự phụ thuộc vào phanh chính và giúp kiểm soát tốc độ khi xuống dốc
- ✓ Sử dụng thiết bị giảm tốc một cách thận trọng trên đường đóng băng hoặc ướt để tránh mất độ bám

51.8 Làn thoát hiểm và đường có băng

Làn thoát hiểm cung cấp lối thoát cho xe mất phanh trên dốc đứng. Trên đường có băng, phải đạp phanh nhẹ nhàng để duy trì độ bám.

- ✓ Sử dụng làn thoát hiểm nếu mất kiểm soát phanh trên đoạn xuống dốc đứng
- ✓ Đạp phanh nhẹ nhàng trên đường có băng để tránh khóa bánh xe và trượt bánh

51.9 Hệ thống phanh chống bó cứng (ABS)

ABS ngăn bánh xe bị bó cứng khi phanh mạnh, giúp tài xế duy trì khả năng kiểm soát lái. Hệ thống kiểm soát lực kéo tự động giúp ngăn bánh xe quay trượt khi tăng tốc.

- ✓ ABS ngăn bánh xe bị bó cứng và giúp duy trì khả năng kiểm soát lái khi phanh mạnh
- ✓ Kiểm soát lực kéo tự động giảm tình trạng bánh xe quay trượt khi tăng tốc trên bề mặt trơn trượt

CHAPTER 52

Chapter 3 — Parking

52.1 Ngăn chặn xe đỗ bị trôi

Để ngăn chặn xe bị trôi: kéo phanh đỗ ở đầu kéo; đặt hộp số vào số tiến thấp nhất nếu quay đầu lên dốc, số lùi nếu quay đầu xuống dốc, hoặc số đỗ (P) đối với xe tự động. Với hộp số chính và hộp số phụ, đặt cả hai vào số; cầu hai tốc độ phải ở dải thấp. Kéo phanh đỗ trên cả đầu kéo và rơ-moóc. Tắt động cơ, khóa điện và rút chìa khóa.

- ✓ Kéo phanh đỗ ở đầu kéo và kéo phanh đỗ trên cả đầu kéo và rơ-moóc
- ✓ Đặt hộp số vào số tiến thấp nhất khi quay đầu lên dốc, số lùi khi quay đầu xuống dốc
- ✓ Cầu hai tốc độ phải ở dải thấp và cả hộp số chính/phụ đều phải vào số
- ✓ Tắt động cơ, khóa điện và rút chìa khóa

52.2 Phanh rơ-moóc và chèn bánh xe khi đỗ

Hầu hết rơ-moóc có phanh khí đều có phanh lò xo. Nếu rơ-moóc của bạn không có phanh lò xo, hãy sử dụng phanh rơ-moóc và chèn bánh xe vì áp suất khí có thể giảm xuống và nhả phanh rơ-moóc. Không bao giờ dùng van tay rơ-moóc để giữ một tổ hợp xe không có người trông coi — khí có thể xả hết và phanh có thể nhả. Chèn bánh xe của bất kỳ xe lớn nào đỗ trên dốc dù chỉ hơi dốc. Phanh lò xo chỉ hiệu quả khi phanh được điều chỉnh đúng cách.

- ✓ Nếu rơ-moóc không có phanh lò xo, hãy sử dụng phanh rơ-moóc và chèn bánh xe
- ✓ Không bao giờ dùng van tay rơ-moóc để giữ một tổ hợp xe không có người trông coi
- ✓ Chèn bánh xe của bất kỳ xe lớn nào đỗ trên dốc dù chỉ hơi dốc
- ✓ Phanh lò xo chỉ hiệu quả khi phanh được điều chỉnh đúng cách

52.3 Quay bánh xe khi đỗ trên đường dốc

Khi lên dốc có lề đường (xe đơn nguyên), quay bánh xe sang trái về phía giữa đường. Khi lên dốc không có lề đường (xe đơn nguyên), quay bánh xe sang phải về phía mép đường. Đối với tổ hợp xe đầu kéo - sơ mi rơ moóc khi lên dốc (có hoặc không có lề đường), luôn quay bánh xe sang trái về phía giữa đường. Trên bất kỳ đoạn xuống dốc nào, luôn quay bánh xe sang phải về phía mép đường.

- ✓ Xe đơn nguyên lên dốc có lề đường: quay bánh xe sang trái về phía giữa đường
- ✓ Xe đơn nguyên lên dốc không có lề đường: quay bánh xe sang phải về phía mép đường
- ✓ Xe đầu kéo - sơ mi rơ moóc lên dốc (có lề đường hoặc không): luôn quay bánh xe sang trái về phía giữa đường
- ✓ Mọi xe khi xuống dốc: quay bánh xe sang phải về phía mép đường

CHAPTER 53

Securing Cargo — General Requirements

53.1 Cơ sở pháp lý cho việc bảo đảm hàng hóa

Division 35 của Motor Vehicle Act Regulations (MVAR) quy định các yêu cầu đối với việc vận chuyển gỗ tròn/cột, tấm phủ cho hàng rời, kết cấu đầu xe và hành lý xe buýt. B.C. đã áp dụng Tiêu chuẩn Bắc Mỹ về bảo đảm hàng hóa, áp dụng cho tất cả các loại hàng hóa với các yêu cầu cụ thể đối với một số mặt hàng nhất định. Cả Division 35 và Tiêu chuẩn đều áp dụng cho mọi xe chở hàng trên đường bộ bất kể trọng lượng toàn bộ xe. Trừ khi Tiêu chuẩn quy định khác, các yêu cầu chung và cụ thể đều được áp dụng.

- ✓ Division 35 của MVAR và Tiêu chuẩn Bắc Mỹ đều áp dụng cho việc bảo đảm hàng hóa
- ✓ Các quy tắc áp dụng cho mọi xe chở hàng bất kể trọng lượng toàn bộ xe
- ✓ Các yêu cầu chung và cụ thể đều được áp dụng trừ khi có quy định khác
- ✓ Không vận hành xe trừ khi hàng hóa được bảo đảm đúng cách

53.2 Các lực mà hệ thống chằng buộc hàng hóa phải chịu được

Hệ thống chằng buộc hàng hóa phải phù hợp với kích thước, hình dạng, độ bền và đặc tính của hàng hóa, và có thể bao gồm kết cấu xe, thiết bị chặn/gia cố và các thiết bị cố định như dây chằng. Hệ thống phải chịu được lực giảm tốc 0.8g về phía trước, lực giảm tốc 0.5g về phía sau, gia tốc 0.5g theo một trong hai hướng ngang, và lực hướng xuống ít nhất bằng 20% trọng lượng hàng hóa. Tải trọng lên mỗi bộ phận không được vượt quá giới hạn tải làm việc của nó.

- ✓ Phải chịu được lực giảm tốc 0.8g về phía trước
- ✓ Phải chịu được lực giảm tốc 0.5g về phía sau và 0.5g theo một trong hai hướng ngang
- ✓ Phải chịu được lực hướng xuống ít nhất bằng 20% trọng lượng hàng hóa
- ✓ Tải trọng lên mỗi bộ phận không được vượt quá giới hạn tải làm việc của nó

53.3 Tình trạng của các bộ phận chằng buộc hàng hóa

Các bộ phận của hệ thống chằng buộc hàng hóa phải ở trong tình trạng hoạt động tốt — không bị hư hỏng, nứt, cắt hoặc suy yếu — và phù hợp với mục đích dự định. Không được sử dụng các bộ phận có tình trạng kém.

- ✓ Các bộ phận không được bị hư hỏng, nứt, cắt hoặc suy yếu
- ✓ Các bộ phận phải phù hợp với mục đích mà chúng được sử dụng

CHAPTER 54

Oversize and Overload Permits

54.1 Xin giấy phép cho xe quá khổ và quá tải

Nếu không thể giảm tải và hàng hóa lớn hơn hoặc nặng hơn mức quy định cho phép, bạn có thể mua giấy phép cho hàng hóa quá rộng, quá nặng, quá dài hoặc quá cao. Nộp đơn qua Commercial Vehicle Permit Line. Bạn phải cung cấp giấy tờ đăng ký/bảo hiểm, thông tin chi tiết về hàng hóa, chi tiết tuyến đường/điểm đến và thời gian di chuyển. Người xin giấy phép quá tải phải xác định trọng lượng trên mỗi trục.

- ✓ Bạn phải có giấy phép trước khi đưa xe quá khổ ra đường
- ✓ Cung cấp giấy tờ đăng ký và bảo hiểm cho cả xe kéo và (các) rơ-moóc, thông tin chi tiết về hàng hóa, chi tiết tuyến đường và thời gian di chuyển
- ✓ Đối với giấy phép quá tải, bạn phải xác định mức trọng lượng trên mỗi trục
- ✓ Để di chuyển hàng hóa quá khổ/quá tải trên đường thành phố hoặc đường đô thị, bạn có thể cần giấy phép từ chính quyền địa phương

54.2 Điều kiện Giấy phép Chở quá tải

Chở quá tải khiến việc lái, phanh và kiểm soát tốc độ trở nên khó khăn hơn. Xe bị chở quá tải khi vượt quá GVW được quy định cho phép, vượt quá GVW được cấp phép của xe, hoặc vượt quá trọng lượng tối đa cho phép trên bất kỳ trục đơn hoặc nhóm trục nào. Giấy phép chở quá tải chỉ được cấp khi không thể giảm tải hoặc xe không được cấp phép đến trọng lượng cho phép.

- ✓ Xe bị chở quá tải khi vượt quá GVW theo quy định, GVW được cấp phép của xe, hoặc trọng lượng tối đa trên bất kỳ trục đơn hoặc nhóm trục nào
- ✓ Giấy phép chở quá tải chỉ được cấp khi không thể giảm tải hoặc xe không được cấp phép đến trọng lượng cho phép
- ✓ Lái chậm khi lên dốc và cẩn thận không để mất kiểm soát tốc độ khi xuống dốc nếu chở quá tải

54.3 Điều kiện Giấy phép Quá khổ

Nếu xe của bạn rộng hơn, dài hơn hoặc cao hơn mức quy định cho phép, bạn phải có giấy phép quá khổ trước khi vận hành trên bất kỳ đường công cộng nào, dù có tải hay không. Giấy phép cho xe có tải chỉ được cấp khi không thể giảm bớt tải. Giấy phép thường không được cấp cho hàng hóa rộng hơn 4,4 m. Các đầu mút quá khổ phải được đánh dấu bằng cờ đỏ ít nhất 30 cm x 30 cm, với đèn màu hổ phách phía trước và đèn đỏ phía sau khi di chuyển ban đêm.

- ✓ Bạn phải có giấy phép quá khổ trước khi vận hành trên bất kỳ đường công cộng nào, dù có tải hay không
- ✓ Giấy phép thường không được cấp cho hàng hóa hoặc xe rộng hơn 4,4 m
- ✓ Các đầu mút của xe quá khổ phải được đánh dấu bằng cờ đỏ ít nhất 30 cm x 30 cm
- ✓ Đối với di chuyển ban đêm, cần có đèn màu hổ phách phía trước và đèn đỏ phía sau tại các đầu mút

54.4 Yêu cầu và Điều kiện về Giấy phép

Khi bạn nhận được giấy phép, bạn sẽ được cung cấp danh sách các yêu cầu cần thực hiện, có thể bao gồm xe dẫn đường, cờ, biển báo, đèn, thời gian được phép trong ngày, những ngày trong tuần bạn được phép di chuyển và tuyến đường bạn phải sử dụng.

- ✓ Các yêu cầu của giấy phép có thể bao gồm xe dẫn đường, cờ, biển báo, đèn, thời gian/ngày bị hạn chế và tuyến đường cụ thể
- ✓ Bạn phải thực hiện tất cả các yêu cầu được liệt kê khi vận hành theo giấy phép

54.5 Yêu cầu đối với xe dẫn đường

Có thể yêu cầu xe dẫn đường như một điều kiện của giấy phép quá khổ hoặc quá tải để cảnh báo các tài xế khác về xe lớn hơn mức bình thường. Có thể cần nhiều hơn một xe dẫn đường tùy theo tuyến đường và tải trọng. Xe dẫn đường phải di chuyển trong khoảng từ 100 đến 500 m phía sau hoặc phía trước xe quá khổ. Khi được yêu cầu, xe dẫn đường phải mang biển báo D (over dimension / quá khổ).

- ✓ Xe dẫn đường cảnh báo các tài xế khác về một xe lớn hơn mức bình thường đang tới gần
- ✓ Xe dẫn đường phải di chuyển trong khoảng từ 100 đến 500 m phía sau hoặc phía trước xe quá khổ
- ✓ Khi được yêu cầu, xe dẫn đường phải mang biển báo D (viết tắt của over dimension / quá khổ)
- ✓ Có thể cần nhiều hơn một xe dẫn đường tùy theo tuyến đường và tải trọng

54.6 Biển báo Hàng quá khổ

Bạn phải gắn biển báo thích hợp mỗi khi vận chuyển hàng quá khổ. Các biển báo khác nhau cảnh báo về hàng quá rộng, hàng quá dài hoặc hàng quá khổ đang được chuyên chở.

- ✓ Gắn biển báo thích hợp mỗi khi vận chuyển hàng quá khổ
- ✓ Biển báo cho biết đang chuyên chở hàng quá rộng, hàng quá dài hay hàng quá khổ

CHAPTER 55

Chapter 8 — Air Brakes: Parking Brakes

55.1 Yêu cầu về phanh đỗ xe

Chỉ dùng áp suất khí nén là không đáng tin cậy và không hợp pháp để đỗ xe vì bất kỳ rò rỉ hoặc hỏng hóc nào cũng có thể gây mất áp suất và xe tự lăn. Các quy định yêu cầu lực phanh đỗ phải được duy trì bằng phương tiện cơ khí, không bị ảnh hưởng khi mất áp suất khí nén. Hai loại là phanh đỗ lò xo và bộ chấp hành an toàn.

- ✓ Lực phanh đỗ phải được duy trì bằng phương tiện cơ khí và không bị ảnh hưởng khi mất áp suất khí nén
- ✓ Chỉ sử dụng phanh khí để đỗ xe là trái pháp luật và không an toàn

55.2 Phanh đỗ dùng lò xo

Hầu hết phanh đỗ dùng lò xo gồm một buồng phụ gắn phía sau buồng phanh công tác, chứa một lò xo xoắn mạnh (lực từ 1.500 đến 2.000 pound lực). Lò xo tác động phanh thông qua cần đẩy của buồng phanh công tác. Phanh đỗ dùng lò xo chỉ được gắn trên cầu sau, không gắn trên cầu dẫn hướng. Chúng được kích hoạt và giữ phanh bằng áp lực cơ học của lò xo, không phải bằng khí nén.

- ✓ Phanh đỗ dùng lò xo chỉ được gắn trên cầu sau, không gắn trên cầu dẫn hướng
- ✓ Lò xo xoắn tạo lực từ 1.500 đến 2.000 pound lực và giữ phanh được tác động bằng áp lực cơ học, không phải bằng khí nén
- ✓ Các cụm phanh lò xo chỉ nên được bảo dưỡng bởi nhân viên đủ trình độ do áp lực lò xo cực lớn

55.3 Gài và Nhả Phanh Đỗ Lò Xo

Phanh lò xo thường được gài và nhả bằng van điều khiển phanh đỗ (thường là nút màu vàng) trên bảng điều khiển. Nhấn vào để cấp khí nhả phanh; kéo ra để xả khí gài phanh. Nếu áp suất khí giảm xuống dưới khoảng 60 p.s.i., phanh có thể bắt đầu cọ nhẹ, và ở 20 đến 45 p.s.i. (138 đến 310 kPa) phanh lò xo có thể tự động gài hoàn toàn.

- ✓ Kéo van điều khiển phanh đỗ ra để gài (xả khí), nhấn vào để nhả (cấp khí)
- ✓ Ở 20 đến 45 p.s.i. (138 đến 310 kPa) phanh lò xo có thể tự động gài; phanh có thể bắt đầu cọ nhẹ dưới khoảng 60 p.s.i.

55.4 Sự chồng lực của phanh

Khi phanh đỗ lò xo được kích hoạt (lực lên đến 2.000 lbs) và thực hiện một lần đạp phanh công tác mạnh, lực khí nén (lên đến 3.000 lbs) được cộng thêm vào lực lò xo, tổng cộng lên đến 5.000 lbs. Sự chồng lực này có thể làm hỏng bộ điều chỉnh độ rơ, cam chữ S, bu lông lắp, con lăn, má phanh và tang trống. Luôn nhả phanh lò xo trước khi đạp phanh công tác mạnh.

- ✓ Luôn nhả phanh đỗ lò xo trước khi thực hiện một lần đạp phanh công tác mạnh
- ✓ Các lần đạp phanh nhẹ dưới 30 đến 40 p.s.i. (207 đến 276 kPa) để giữ xe trong khi nhả/áp dụng phanh đỗ lò xo không gây hại

55.5 Nhả thủ công (Caging) Phanh Lò Xo

Các buồng phanh đỗ lò xo có thể được nhả thủ công hoặc “caged” bằng bu lông nhả, đai ốc và vòng đệm. Việc này chỉ nên được thực hiện bởi thợ máy trong khi sửa chữa hoặc trong trường hợp khẩn cấp (ví dụ: để kéo xe khi mất toàn bộ khí nén). Sau khi đã “caged”, không còn lực phanh đỗ tại bánh xe đó.

- ✓ Luôn chèn bánh xe trước khi “caging” phanh đỗ lò xo.
- ✓ Sau khi một buồng phanh lò xo được “caged”, không còn lực phanh đỗ tại bánh xe đó.

55.6 Phanh đỗ lò xo trong hệ thống khí nén kép / Khí trộn

Van kiểm tra hai chiều cung cấp khí cho điều khiển phanh đỗ trên bảng táplô từ bình chứa có áp suất cao nhất — gọi là khí trộn. Van có hai cổng vào và một cổng ra với một con trượt tự do di chuyển ra xa cổng vào có áp suất cao hơn. Điều này đảm bảo phanh lò xo sẽ không tự động kích hoạt nếu chỉ một bình chứa bị mất khí.

- ✓ Van kiểm tra hai chiều lấy khí từ bình chứa có áp suất cao nhất (khí trộn)
- ✓ Điều này đảm bảo phanh đỗ lò xo sẽ không tự động kích hoạt nếu chỉ một bình chứa bị mất khí hoàn toàn

55.7 Bộ điều biến phanh lò xo

Bộ điều biến phanh lò xo tùy chọn cảm nhận mất áp suất trong hệ thống chính, và khi tài xế đạp phanh công tác, nó xả khí từ phanh đỗ lò xo theo tỷ lệ trực tiếp với mức đạp phanh. Điều này cho phép tài xế kiểm soát lực lò xo để giúp phanh trước thực hiện dừng có kiểm soát.

- ✓ Cảm nhận mất áp suất hệ thống chính và điều biến tác động phanh lò xo theo tỷ lệ với tác động lên van bàn đạp
- ✓ Mọi xe phải đáp ứng Tiêu chuẩn An toàn Xe cơ giới Canada về dừng khẩn cấp ngay cả khi hệ thống bị hỏng một phần

55.8 Phanh đỗ dùng bộ chấp hành an toàn

Được sử dụng trên nhiều xe buýt và xe khách đường dài, các bộ chấp hành an toàn dùng cơ cấu khóa một chiều thay vì lò xo cuộn. Chúng có hai màng (màng phanh chính và màng phanh đỗ) và một bình chứa khí phanh đỗ riêng. Kéo núm điều khiển trên táp-lô sẽ cấp khí cho màng phanh đỗ và kích hoạt cơ cấu khóa, giữ thanh đẩy ở vị trí đã tác động ngay cả khi mất toàn bộ khí.

- ✓ Phanh đỗ dùng bộ chấp hành an toàn không thể được kết hợp vì không sử dụng lực lò xo
- ✓ Chúng sẽ không tự động tác động ngay cả khi áp suất bình chứa khí phanh chính giảm xuống 0 — chỉ khi mất áp suất bình chứa khí phanh đỗ mới gây ra tác động tự động
- ✓ Nếu mất hơn 4 p.s.i. (27.6 kPa) từ bình chứa khí phanh đỗ, phải thực hiện một lần tác động phanh chính mạnh để nhả chúng

CHAPTER 56

Chapter 9 — Air Brake Adjustment: The Importance and Law

56.1 Tầm quan trọng và trách nhiệm của việc điều chỉnh phanh

Phanh nền là bộ phận quan trọng nhất của bất kỳ hệ thống phanh nào; nếu không được điều chỉnh đúng cách, ngay cả hệ thống tốt nhất cũng không thể dừng xe an toàn. Hỏng phanh và xe mất kiểm soát hầu như không bao giờ do hỏng hệ thống khí nén — thường là do thiếu bảo dưỡng hoặc không kiểm tra phanh hằng ngày. Người lái xe là người chịu trách nhiệm cuối cùng trước khi xe di chuyển.

- ✓ Bắt buộc kiểm tra trước và sau chuyến đi hằng ngày, bao gồm kiểm tra và điều chỉnh phanh
- ✓ Người lái xe có thể bị quy trách nhiệm nếu phanh được điều chỉnh sai hoặc không hoạt động
- ✓ Một người chịu trách nhiệm cuối cùng — người đó là người lái xe

56.2 Điều chỉnh phanh — Luật định

Luật liên bang và cấp tỉnh yêu cầu kiểm tra bộ điều chỉnh độ rơ thủ công và tự động mỗi ngày trong quá trình kiểm tra trước chuyến đi. Tài xế cũng phải kiểm tra phanh trước khi lái xe xuống các dốc đứng có biển báo quy định. Bạn có thể bị phạt tới $2,000 vì vận hành xe có phanh bị lỗi, bao gồm hành trình cần đẩy buồng phanh vượt mức.

- ✓ Luật liên bang và cấp tỉnh yêu cầu kiểm tra bộ điều chỉnh độ rơ hàng ngày trong quá trình kiểm tra trước chuyến đi
- ✓ Bạn phải kiểm tra phanh trước khi lái xe xuống các dốc đứng có biển báo quy định
- ✓ Bạn có thể bị phạt tới $2,000 vì vận hành với phanh bị lỗi

CHAPTER 57

Chapter 10 — Written Report Requirements

57.1 Nội dung của Báo cáo Kiểm tra Chuyến đi bằng văn bản

Mỗi báo cáo kiểm tra chuyến đi bằng văn bản phải chứa thông tin bắt buộc cụ thể và phải được hoàn thành và ký trước chuyến đi đầu tiên trong ngày.

- ✓ Báo cáo phải bao gồm số biển số xe/số đơn vị, tất cả các khiếm khuyết (hoặc ghi rõ không phát hiện khiếm khuyết), ngày tháng và chữ ký
- ✓ Báo cáo phải được hoàn thành trước chuyến đi đầu tiên trong ngày
- ✓ Các báo cáo mới phải được hoàn thành không muộn hơn điểm dừng nghỉ đầu tiên của mỗi ngày tiếp theo đối với các chuyến đi nhiều ngày
- ✓ Tất cả báo cáo kiểm tra chuyến đi phải được giao cho nhà vận chuyển trong vòng 20 ngày

57.2 Nhiều Tài xế và Rơ moóc được Ghép nối

Khi nhiều tài xế dùng chung một xe, một chữ ký là đủ trừ khi có bất đồng về các khiếm khuyết. Khi ghép nối với rơ moóc, tài xế phải lấy hoặc hoàn thành báo cáo kiểm tra chuyến đi cho rơ moóc đó.

- ✓ Chỉ một tài xế cần ký nếu không có bất đồng về khiếm khuyết
- ✓ Nếu có bất đồng, tất cả tài xế phải ký và nêu rõ bản chất của bất đồng
- ✓ Khi ghép nối với rơ moóc, phải lấy và mang theo báo cáo kiểm tra chuyến đi của rơ moóc đó hoặc hoàn thành một báo cáo
- ✓ Đối với mỗi khiếm khuyết, nêu rõ rằng đã được sửa chữa hoặc không cần sửa chữa

57.3 Tiền phạt và hậu quả bị đình chỉ lưu hành

Không mang theo báo cáo kiểm tra chuyến đi hoặc vận hành xe không an toàn có thể dẫn đến tiền phạt và việc xe bị đình chỉ lưu hành.

- ✓ Bạn có thể bị phạt nếu không mang theo báo cáo kiểm tra chuyến đi
- ✓ Vận hành xe không an toàn có thể dẫn đến tiền phạt và/hoặc xe bị đình chỉ lưu hành
- ✓ Khuyết điểm không ảnh hưởng đến vận hành an toàn có thể được hoãn sửa chữa nhưng phải được ghi lại và ghi chú là không cần sửa chữa ngay lập tức

CHAPTER 58

Index of Key Vehicle Operation Topics

58.1 Khoảng cách theo sau và quy tắc hai giây

Duy trì khoảng cách theo sau an toàn bằng quy tắc hai giây, điều chỉnh cho xe lớn hơn, thời tiết và tải trọng. Tổng quãng đường dừng bao gồm quãng đường nhận biết, phản ứng và phanh. Xe van, taxi và xe buýt có những cân nhắc cụ thể về khoảng cách theo sau.

- ✓ Áp dụng quy tắc hai giây để duy trì khoảng cách theo sau an toàn
- ✓ Tổng quãng đường dừng bao gồm quãng đường nhận biết, phản ứng và phanh
- ✓ Tăng khoảng cách theo sau đối với tải nặng hơn và điều kiện xấu

58.2 Tốc độ, Trọng lượng và Khả năng Dừng xe

Tốc độ và trọng lượng của xe ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng dừng xe và khoảng cách dừng xe. Xe nặng hơn và chạy nhanh hơn cần khoảng cách lớn hơn để dừng an toàn, vì vậy phải lên kế hoạch phanh từ sớm.

- ✓ Tốc độ và trọng lượng càng lớn càng làm tăng khoảng cách dừng xe
- ✓ Điều chỉnh phanh và tốc độ để duy trì khả năng dừng xe đủ

58.3 Off-Tracking và Bán kính quay vòng

Xe lớn bị off-tracking, nghĩa là bánh sau đi theo quỹ đạo hẹp hơn bánh trước khi quay vòng. Bán kính quay vòng và chiều dài cơ sở quyết định lượng không gian cần thiết. Tài xế phải đặt bánh xe đúng cách và tính đến off-tracking khi quay vòng.

- ✓ Bánh sau chạy lệch vào trong quỹ đạo của bánh trước khi quay vòng (off-tracking)
- ✓ Tính đến bán kính quay vòng và chiều dài cơ sở khi quay vòng
- ✓ Đặt xe sao cho có đủ chỗ cho off-tracking

58.4 Chuyển số và tránh hiện tượng máy bị ì (lugging)

Việc chọn số đúng là rất quan trọng; sang số mượt mà và tránh làm máy bị ì (hoạt động ở vòng tua máy quá thấp so với tải). Hiểu về vòng tua máy (rpm), bộ hãm tốc (retarder) và cầu sau nhiều cấp số.

- ✓ Tránh hiện tượng máy bị ì bằng cách giữ vòng tua máy trong phạm vi hoạt động thích hợp.
- ✓ Sang số mượt mà và chọn số phù hợp với độ dốc và tải trọng.
- ✓ Sử dụng bộ hãm tốc (retarder) đúng cách để kiểm soát tốc độ.

58.5 Các điểm giao cắt đường sắt và vòng xuyến

Tài xế thương mại phải tuân theo các quy trình cụ thể tại các điểm giao cắt đường sắt và di chuyển an toàn qua các vòng xuyến/vòng xoay giao thông. Xe buýt và một số loại xe nhất định có thể được yêu cầu dừng lại tại các điểm giao cắt.

- ✓ Tuân theo quy trình dành cho xe thương mại tại các điểm giao cắt đường sắt
- ✓ Di chuyển an toàn qua vòng xuyến và vòng xoay giao thông với việc sử dụng làn đường đúng cách

CHAPTER 59

Chapter 1: Getting Your Driver's Licence — Medical and Vision

59.1 Yêu cầu về Điều kiện Sức khỏe Y tế

Tài xế lái xe thương mại phải có thể trạng tốt. Khi nộp đơn, bạn phải trả lời các câu hỏi về tình trạng y tế, hoàn thành mẫu khai báo và để bác sĩ hoàn thành mẫu Driver's Medical Examination gửi đến RoadSafetyBC, cơ quan xác định sự phù hợp. Phí bác sĩ không do MSP, ICBC hoặc RoadSafetyBC chi trả.

- ✓ Mẫu Driver's Medical Examination phải được bác sĩ có giấy phép hành nghề tại B.C. hoàn thành và gửi đến RoadSafetyBC.
- ✓ Ứng viên phải khai báo mọi tình trạng y tế đã biết vì lý do an toàn.
- ✓ Superintendent xem xét mẫu y tế để xác định sự phù hợp để giữ giấy phép lái xe thương mại.

59.2 Tiêu chuẩn thị lực đối với tài xế thương mại

Tài xế thương mại phải đáp ứng tiêu chuẩn thị lực cao hơn tài xế hạng Class 5. Thị lực được kiểm tra khi xin giấy phép học lái. Việc kiểm tra đo độ tinh thị giác, thị trường ngoại vi, nhận thức chiều sâu, nhìn đôi (diplopia) và nhận biết màu sắc (đỏ, xanh lục, vàng hổ phách). Người nộp đơn cần kính điều chỉnh phải đeo kính trong khi kiểm tra.

- ✓ Tài xế thương mại phải đáp ứng tiêu chuẩn thị lực cao hơn tài xế hạng Class 5
- ✓ Kiểm tra thị lực bao gồm độ tinh thị giác, thị trường ngoại vi, nhận thức chiều sâu, nhìn đôi và nhận biết màu sắc
- ✓ Phải đeo kính điều chỉnh trong khi kiểm tra thị lực nếu cần để đáp ứng tiêu chuẩn

CHAPTER 60

Chapter 1: Getting your driver's licence — Medical and vision

60.1 Yêu cầu về thể trạng y tế

Tài xế thương mại phải có thể trạng thể chất tốt. Khi nộp đơn, bạn phải khai báo một số tình trạng y tế, hoàn thành mẫu khai báo, và để bác sĩ hoàn thành mẫu Driver’ s Medical Examination gửi đến RoadSafetyBC, cơ quan xác định sự đủ điều kiện. Phí bác sĩ không được MSP, ICBC hoặc RoadSafetyBC chi trả.

- ✓ Ứng viên phải khai báo các tình trạng y tế đã biết và hoàn thành mẫu khai báo y tế
- ✓ Bác sĩ được cấp phép hành nghề tại B.C. phải hoàn thành mẫu Driver’ s Medical Examination và gửi đến RoadSafetyBC, cơ quan xác định đủ điều kiện để giữ giấy phép lái xe thương mại

60.2 Tiêu chuẩn thị lực cho tài xế thương mại

Tài xế thương mại phải đáp ứng tiêu chuẩn thị lực cao hơn tài xế hạng 5. Thị lực được kiểm tra tại văn phòng cấp giấy phép lái xe bằng cách đo thị lực, thị trường ngoại vi, nhận thức chiều sâu, nhìn đôi (diplopia) và nhận biết màu sắc (đỏ, xanh lá, vàng hổ phách). Phải đeo tròng kính chỉnh thị nếu cần trong khi kiểm tra.

- ✓ Tài xế thương mại phải đáp ứng tiêu chuẩn thị lực cao hơn tài xế hạng 5
- ✓ Kiểm tra thị giác bao gồm thị lực, thị trường ngoại vi, nhận thức chiều sâu, nhìn đôi (diplopia) và nhận biết màu sắc đỏ, xanh lá và vàng hổ phách; phải đeo tròng kính chỉnh thị trong khi kiểm tra

CHAPTER 61

Chapter 10 — Passenger Vehicle Pre-Trip Inspection (Class 4 Restricted)

61.1 Tổng quan kiểm tra hạn chế Class 4

Việc kiểm tra trước chuyến đối với Class 4 (hạn chế) phải được hoàn thành trong vòng dưới 15 phút. Dưới nắp ca-pô, hãy tìm dấu hiệu rò rỉ, kiểm tra mức và tình trạng chất lỏng (dầu máy, nước làm mát, dầu trợ lực lái, dầu phanh, nước rửa kính), dây đai, ống dẫn, ắc quy (gỉ sét, đầu cực và giá đỡ chắc chắn, mức chất lỏng) và kiểm tra rò rỉ nhiên liệu/dầu/nước làm mát. Đóng và cố định nắp ca-pô.

- ✓ Hoàn thành kiểm tra trước chuyến đối với Class 4 hạn chế trong vòng dưới 15 phút
- ✓ Kiểm tra chất lỏng, dây đai, ống dẫn, ắc quy và rò rỉ trong khoang động cơ dưới nắp ca-pô

61.2 Kiểm tra khoang hành khách và bảng đồng hồ

Kiểm tra điều chỉnh ghế lái và tất cả dây an toàn hoạt động và trong tình trạng tốt; gương được điều chỉnh và không nứt; cửa sổ/kính chắn gió sạch và hoạt động được. Đảm bảo giấy tờ hợp lệ và cập nhật. Khởi động động cơ và kiểm tra bảng đồng hồ: tốc độ sạc, áp suất dầu (bình thường ngay sau khi khởi động), nhiệt độ nước làm mát, đồng hồ nhiên liệu và đèn báo bảng đồng hồ. Kiểm tra cần gạt nước/vòi phun nước rửa kính, máy sưởi/khử sương, đèn nội thất, đèn nháy bốn chiều, còi và lắng nghe tiếng động cơ bất thường.

- ✓ Tất cả dây an toàn phải trong tình trạng tốt và hoạt động; giấy tờ phải hợp lệ và cập nhật
- ✓ Các đồng hồ trên bảng đồng hồ phải phản hồi đúng khi động cơ ấm lên

61.3 Kiểm tra vòng quanh và thử phanh Class 4 restricted

Bật đèn xi-nhan trái và đèn pha chiếu gần, đi ngược chiều kim đồng hồ từ phía trước để đối diện với dòng xe, và xác nhận đèn xi-nhan trái, đèn chiếu gần, đèn hậu và đèn biển số hoạt động. Kiểm tra đèn xi-nhan phải và đèn chiếu xa. Kiểm tra lốp/bánh xe, biển số và cốp xe (lốp dự phòng, kích, bình propane được cố định/không rò rỉ nếu có). Đối với bài thử phanh: đạp bàn đạp phanh, chuyển sang số thấp, kéo nhẹ chống lại phanh tay (phanh phải giữ được xe), nhả ra, sau đó di chuyển về phía trước và đạp phanh chân. Nhờ người phụ kiểm tra đèn phanh khi có thể.

- ✓ Phanh tay phải giữ được xe trong bài thử kéo khi ở số thấp
- ✓ Kiểm tra lốp về áp suất, vết phồng, độ sâu gai lốp và độ chắc của đai ốc bánh xe
- ✓ Nhờ người phụ xác nhận đèn phanh bất cứ khi nào có thể

CHAPTER 62

Statement of Limitation

62.1 Mục đích và thẩm quyền pháp lý của sách hướng dẫn

Sách hướng dẫn Driving Commercial Vehicles giúp các cá nhân học để thi lấy giấy phép hạng 1, 2, 3 hoặc 4, chứng nhận phanh khí, chứng nhận phanh khí công nghiệp, hoặc chứng nhận rơ moóc hạng nặng. Sách phản ánh luật của BC nhưng các đạo luật và quy định thực tế có hiệu lực cao hơn sách hướng dẫn.

- ✓ Sách hướng dẫn hỗ trợ việc học để thi lấy giấy phép hạng 1, 2, 3 hoặc 4 và chứng nhận phanh khí, chứng nhận phanh khí công nghiệp, hoặc chứng nhận rơ moóc hạng nặng
- ✓ Nếu có sự khác biệt giữa sách hướng dẫn và các đạo luật hoặc quy định, thì các đạo luật hoặc quy định sẽ được áp dụng
- ✓ Sách hướng dẫn không thay thế cho đào tạo chuyên nghiệp và không bảo đảm thành công trong kỳ thi

CHAPTER 63

Chapter 1 — Air Brake Courses and Endorsements

63.1 Các loại khóa học phanh hơi và yêu cầu

Để đăng ký chứng nhận phanh hơi, bạn cần bằng chứng đã hoàn thành khóa học phanh hơi. Khóa học được chứng nhận bao gồm 7 giờ lý thuyết trên lớp cộng với 4 giờ đào tạo thực hành về kiểm tra trước chuyến đi đối với phanh hơi—việc vượt qua đánh giá của nhà cung cấp có thể giúp bạn được miễn bài kiểm tra trước chuyến đi của ICBC. Khóa học không được chứng nhận chỉ bao gồm 7 giờ lý thuyết trên lớp. Bạn có thể được miễn nếu chứng minh được đủ kinh nghiệm, nhưng vẫn phải vượt qua bài kiểm tra kiến thức về phanh hơi và bài kiểm tra trước chuyến đi.

- ✓ Khóa học phanh hơi được chứng nhận bao gồm 7 giờ lý thuyết trên lớp cộng với 4 giờ đào tạo thực hành
- ✓ Khóa học không được chứng nhận chỉ bao gồm 7 giờ lý thuyết trên lớp
- ✓ Ngay cả khi được miễn khóa học, bạn vẫn phải vượt qua bài kiểm tra kiến thức về phanh hơi và bài kiểm tra trước chuyến đi
- ✓ Việc tham gia bài kiểm tra lái xe trên đường bằng xe có phanh hơi đòi hỏi phải có chứng nhận phanh hơi hoặc đã hoàn thành khóa học được phê duyệt và vượt qua bài kiểm tra kiến thức

CHAPTER 64

Crossings and Intersections

64.1 Thực hành tốt nhất tại giao lộ

Đừng bao giờ cho rằng mình có quyền ưu tiên, ngay cả khi được điều khiển bằng biển báo hoặc tín hiệu. Vào đúng làn đường và xi-nhan từ sớm trước khi rẽ. Nhìn trái và phải, lường trước việc tài xế vượt đèn hoặc không tuân thủ biển báo, chú ý đèn xanh đã sáng quá lâu, và vào giao lộ bị hạn chế tầm nhìn với tốc độ cho phép bạn dừng lại. Đừng dùng kích thước xe để ép người khác nhường đường.

- ✓ Đừng cho rằng mình có quyền ưu tiên ngay cả khi có tín hiệu hoặc biển báo
- ✓ Vào đúng làn đường và xi-nhan từ sớm trước giao lộ
- ✓ Vào giao lộ bị hạn chế tầm nhìn với tốc độ cho phép bạn dừng lại
- ✓ Không chuyển làn, vượt qua hoặc vượt xe khi đến gần hoặc đi qua giao lộ
- ✓ Nhường quyền ưu tiên; đừng cố giành lấy nó

64.2 Hẻm, Ngõ và Đường Nhánh

Khi lái xe từ hẻm, ngõ hoặc đường nhánh ra đường công cộng, bạn phải dừng lại trước khi băng qua khu vực vỉa hè và nhường đường cho người đi bộ và xe cộ trên đường công cộng. Tốc độ tối đa trong ngõ hoặc hẻm là 20 km/h trừ khi có biển báo khác.

- ✓ Dừng lại trước khi lái xe băng qua khu vực vỉa hè
- ✓ Nhường đường cho người đi bộ trong khu vực vỉa hè và xe cơ giới trên đường công cộng
- ✓ Tốc độ tối đa trong ngõ hoặc hẻm là 20 km/h trừ khi có biển báo khác

CHAPTER 65

Chapter 5 — Reporting to Weigh Scales

65.1 Yêu cầu trình diện tại trạm cân

Các trạm cân cố định và di động được đặt khắp B.C. Nếu bạn lái xe thương mại có GVW được cấp phép trên 5,500 kg, bạn phải trình diện tại trạm cân bất cứ khi nào được chỉ dẫn bởi biển báo, sĩ quan cảnh sát hoặc người có thẩm quyền. Xe của bạn sẽ được cân và kiểm tra. Thanh tra viên có thể yêu cầu bạn đỗ xe và mang theo giấy đăng ký và giấy phép, sổ nhật ký và báo cáo kiểm tra chuyến đi.

- ✓ Xe có GVW được cấp phép trên 5,500 kg phải trình diện tại trạm cân khi được chỉ dẫn
- ✓ Trình diện khi được chỉ dẫn bởi biển báo, sĩ quan cảnh sát hoặc người có thẩm quyền
- ✓ Mang theo giấy đăng ký, giấy phép, sổ nhật ký và báo cáo kiểm tra chuyến đi nếu được yêu cầu

65.2 Trạm cân cố định và di động

Các trạm cân cố định được đặt thường xuyên khắp B.C. với biển báo đường cao tốc hướng dẫn tài xế. Lái xe vào trạm cân khi vào bãi; viên chức thực thi pháp luật kiểm tra lốp và đo xe và tải. Tuân theo chỉ dẫn trên bảng đèn. Các trạm cân di động đi khắp B.C. và có thể gặp trên bất kỳ đường công cộng nào — được dựng bên lề đường nơi bạn được ra hiệu dừng, hoặc xe có đèn nhấp nháy có thể hướng dẫn bạn tấp vào lề.

- ✓ Tại trạm cân cố định, tuân theo chỉ dẫn trên bảng đèn
- ✓ Trạm cân di động có thể được tìm thấy trên bất kỳ đường công cộng nào
- ✓ Xe có đèn nhấp nháy có thể hướng dẫn bạn tấp vào lề để kiểm tra bằng trạm cân di động

CHAPTER 66

Chapter 1: Getting Your Driver's Licence — Air Brake Endorsement

66.1 Khi Nào Cần Có Chứng Nhận Phanh Hơi

Để vận hành xe được trang bị phanh hơi trên đường bộ công cộng (không kể xe công trình), bạn phải có giấy phép lái xe B.C. kèm chứng nhận phanh hơi (mã 15). Giấy phép này cũng được yêu cầu đối với hầu hết xe có phanh hơi-thủy lực. Mã 15 xuất hiện trong phần hạn chế của giấy phép.

- ✓ Cần có chứng nhận phanh hơi (mã 15) để vận hành xe được trang bị phanh hơi trên đường bộ công cộng
- ✓ Xe có phanh hơi-thủy lực cũng thường yêu cầu chứng nhận phanh hơi
- ✓ Xe công trình được miễn yêu cầu chứng nhận phanh hơi

66.2 Đăng ký Chứng thực Phanh khí

Để đăng ký: hoàn thành khóa học phanh khí tối thiểu 7 giờ, nghiên cứu cẩm nang, đăng ký tại văn phòng cấp phép với giấy tờ tùy thân chính và phụ, cung cấp bằng chứng về kinh nghiệm phanh khí, trả phí thi kiến thức, làm bài thi kiến thức về phanh khí, sau đó làm bài thi kiểm tra trước chuyến đi về phanh khí. Không cần thi đường, nhưng bạn phải mang xe được trang bị phanh khí cho bài thi kiểm tra trước chuyến đi.

- ✓ Các khóa học phanh khí có thời lượng tối thiểu 7 giờ
- ✓ Chứng thực phanh khí yêu cầu vượt qua bài thi kiến thức và bài thi kiểm tra trước chuyến đi, nhưng không có bài thi đường
- ✓ Bạn phải mang xe được trang bị phanh khí đến bài thi kiểm tra trước chuyến đi

66.3 Hiệu lực và việc thi lại bài kiểm tra kiến thức về phanh khí

Thí sinh thi trượt bài kiểm tra kiến thức về phanh khí sau ba lần dự thi phải hoàn thành hoặc học lại một khóa đào tạo về phanh khí đã được phê duyệt kéo dài 7 giờ. Kết quả bài kiểm tra kiến thức về phanh khí có hiệu lực trong một năm; nếu chứng thực không được ghi trên giấy phép trong vòng một năm, thí sinh phải thi lại bài kiểm tra.

- ✓ Thi trượt bài kiểm tra kiến thức về phanh khí ba lần thì phải hoàn thành hoặc học lại khóa học 7 giờ
- ✓ Kết quả bài kiểm tra kiến thức về phanh khí chỉ có hiệu lực trong một năm

CHAPTER 67

Chapter 3: Basic driving skills

67.1 Độ lệch vệt bánh và bán kính quay vòng

Khi xe lớn rẽ, bánh sau đi theo một đường ngắn hơn bánh trước (độ lệch vệt bánh). Người lái xe phải tính đến bán kính quay vòng và độ lệch vệt bánh để tránh va vào lề đường, đồ vật hoặc xe khác.

- ✓ Bánh sau lệch vào trong đường đi của bánh trước khi rẽ.
- ✓ Phải tính đến độ lệch vệt bánh khi rẽ để tránh lề đường và chướng ngại vật.
- ✓ Rẽ phải gấp cần thêm không gian cho độ lệch vệt bánh.

67.2 Quản lý dòng xe và người bám đuôi

Người lái xe nên bám theo dòng xe ở nơi an toàn; lái nhanh hơn hoặc chậm hơn dòng xe sẽ tạo ra nguy hiểm. Khi bị bám đuôi, người lái xe nên tăng khoảng cách theo sau của chính mình và tránh phanh đột ngột.

- ✓ Tránh lái nhanh hơn hoặc chậm hơn đáng kể so với dòng xe
- ✓ Khi bị bám đuôi, hãy tăng khoảng cách theo sau phía trước của bạn
- ✓ Không phanh đột ngột khi bị bám đuôi

67.3 Xe khẩn cấp và xe đã dừng

Người lái xe phải nhường đường cho xe khẩn cấp và giảm tốc độ hoặc chuyển làn cho xe đã dừng có đèn nhấp nháy.

- ✓ Nhường đường cho xe khẩn cấp có đèn và còi hú
- ✓ Giảm tốc độ và chuyển làn cho xe đã dừng có đèn nhấp nháy

67.4 Suy giảm khả năng, mệt mỏi và các hình phạt khi lái xe

Lái xe trong tình trạng suy giảm khả năng phải chịu các hình phạt theo Bộ luật Hình sự, tạm giữ phương tiện và các chi phí khác. Thuốc kê đơn và thuốc không kê đơn, mệt mỏi và cảm xúc cũng có thể làm suy giảm khả năng lái xe.

- ✓ Lái xe trong tình trạng suy giảm khả năng dẫn đến các hình phạt theo Bộ luật Hình sự và tạm giữ phương tiện
- ✓ Thuốc kê đơn và thuốc không kê đơn có thể làm suy giảm khả năng lái xe
- ✓ Mệt mỏi và cảm xúc mạnh làm suy giảm khả năng lái xe an toàn

67.5 Thiết bị an toàn cá nhân

Dây an toàn, túi khí và tựa đầu bảo vệ người ngồi trên xe và phải được sử dụng đúng cách. Ngộ độc khí carbon monoxide là mối nguy mà tài xế phải đề phòng. Việc sử dụng điện thoại di động và thiết bị khi lái xe bị hạn chế.

- ✓ Thắt dây an toàn và sử dụng tựa đầu đúng cách
- ✓ Đề phòng ngộ độc khí carbon monoxide trong cabin xe
- ✓ Không sử dụng điện thoại di động cầm tay hoặc thiết bị khi lái xe

67.6 Vòng xuyến giao thông và bùng binh

Người lái xe lớn phải điều khiển qua vòng xuyến giao thông và bùng binh một cách cẩn thận, nhường đường khi cần thiết và tính đến kích thước của xe và độ lệch quỹ đạo.

- ✓ Nhường đường khi cần thiết khi vào vòng xuyến giao thông và bùng binh
- ✓ Tính đến kích thước xe và độ lệch quỹ đạo trong bùng binh

67.7 Khoảng cách theo sau đối với xe hạng nặng

Xe hạng nặng cần khoảng cách theo sau lớn hơn ô tô con vì quãng đường dừng xe dài hơn. Các loại xe khác nhau yêu cầu khoảng cách theo sau tối thiểu khác nhau.

- ✓ Xe buýt, xe tải và xe hạng nặng cần khoảng cách theo sau lớn hơn xe nhỏ hơn
- ✓ Duy trì khoảng trống phía trước đầy đủ để cho phép quãng đường dừng xe dài hơn của xe hạng nặng

67.8 Off tracking và bán kính quay vòng

Khi một xe lớn hoặc tổ hợp xe quay vòng, bánh sau đi theo vệt hẹp hơn bánh trước, hiện tượng này được gọi là off tracking. Người lái xe phải tính đến điều này khi quay vòng và khi xử lý các không gian hẹp.

- ✓ Bánh sau đi theo vệt ngắn hơn bánh trước khi quay vòng (off tracking)
- ✓ Phải tính đến off tracking khi thực hiện quay vòng phải gấp và khi qua cầu hẹp

67.9 Rẽ phải và rẽ trái

Xe lớn cần thêm không gian để rẽ. Các cú rẽ phải gấp cần định vị đặc biệt để tránh hiện tượng lệch quỹ đạo bánh xe lên lề đường, và người lái phải chú ý đến người đi xe đạp và người đi bộ.

- ✓ Đặt xe vào vị trí để tính đến hiện tượng lệch quỹ đạo khi rẽ phải gấp
- ✓ Kiểm tra gương và điểm mù để phát hiện người đi xe đạp và người đi bộ trước khi rẽ

67.10 Lùi xe an toàn

Lùi xe lớn rất nguy hiểm do tầm nhìn hạn chế. Hãy dùng người hướng dẫn khi có thể; nếu không, hãy xuống xe và kiểm tra phía sau xe trước khi lùi.

- ✓ Dùng người hướng dẫn (spotter) khi lùi xe bất cứ khi nào có thể
- ✓ Khi lùi xe mà không có người hướng dẫn, hãy xuống xe và kiểm tra khu vực phía sau xe trước

67.11 Nhìn thấy và được nhìn thấy

Việc sử dụng đúng gương và nhìn xa về phía trước giúp tài xế dự đoán nguy hiểm. Sử dụng làn đường đúng cách giúp tăng khả năng quan sát và an toàn.

- ✓ Thường xuyên kiểm tra gương và nhìn xa về phía trước để phát hiện nguy hiểm sớm
- ✓ Chọn làn đường phù hợp với tốc độ và lộ trình của bạn

67.12 Xe khẩn cấp và xe dừng đỗ có đèn nhấp nháy

Người lái xe phải phản ứng thích hợp với xe khẩn cấp và xe dừng đỗ có đèn nhấp nháy, bao gồm giảm tốc độ và chuyển làn.

- ✓ Nhường đường cho xe khẩn cấp có đèn và còi hú
- ✓ Giảm tốc độ và chuyển làn cho xe dừng đỗ có đèn nhấp nháy

67.13 Sang số và double-clutching

Việc sang số đúng cách là điều thiết yếu ở xe thương mại. Double-clutching được dùng trên nhiều hộp số sàn, và việc biết khi nào nên sang số rất quan trọng đối với động cơ có bộ điều tốc và động cơ không có bộ điều tốc.

- ✓ Sử dụng kỹ thuật double-clutching khi được yêu cầu đối với hộp số sàn
- ✓ Sang số tại các điểm thích hợp đối với động cơ diesel có bộ điều tốc so với động cơ xăng không có bộ điều tốc

67.14 Các điểm giao cắt đường sắt đối với xe lớn

Xe lớn và xe dài cần đặc biệt cẩn thận tại các điểm giao cắt đường sắt để đảm bảo có thể vượt qua đường ray hoàn toàn. Cả giao cắt có kiểm soát và không kiểm soát đều cần thận trọng.

- ✓ Đảm bảo có đủ khoảng trống để vượt qua hoàn toàn đường ray trước khi bắt đầu đi qua điểm giao cắt đường sắt
- ✓ Tiếp cận cả giao cắt có kiểm soát và không kiểm soát một cách thận trọng khi điều khiển xe lớn

67.15 An toàn lốp và bánh xe

Áp suất lốp đúng, kiểm tra độ mòn và tình trạng, cùng việc theo dõi các vấn đề của bánh xe đĩa và bánh xe nan hoa đúc là những yếu tố thiết yếu để vận hành xe thương mại an toàn.

- ✓ Duy trì áp suất lốp đúng và kiểm tra lốp để phát hiện độ mòn và hư hỏng
- ✓ Kiểm tra bánh xe đĩa và bánh xe nan hoa đúc để tìm vết nứt, thiếu bộ phận hoặc các vấn đề khác

67.16 Suy giảm khả năng lái xe và việc tạm giữ xe

Lái xe trong tình trạng suy giảm khả năng chịu các hình phạt theo Bộ luật Hình sự, chi phí bổ sung và việc tạm giữ xe. Thuốc kê đơn và thuốc không kê đơn, sự mệt mỏi và cảm xúc cũng có thể làm suy giảm khả năng lái xe.

- ✓ Lái xe trong tình trạng suy giảm khả năng dẫn đến các hình phạt theo Bộ luật Hình sự và có thể bị tạm giữ xe
- ✓ Thuốc kê đơn/không kê đơn, sự mệt mỏi và cảm xúc có thể làm suy giảm khả năng lái xe

67.17 An toàn phòng cháy và bình chữa cháy

Người lái xe phải nắm được những kiến thức cơ bản về chữa cháy và cách sử dụng bình chữa cháy. Một số loại xe được luật pháp yêu cầu phải mang theo bình chữa cháy.

- ✓ Nắm được cách sử dụng bình chữa cháy khi xe bị cháy
- ✓ Một số loại xe thương mại được luật pháp yêu cầu phải mang theo bình chữa cháy

CHAPTER 68

Chapter 1: Getting your driver's licence — Air brake endorsement

68.1 Khi nào cần chứng thực phanh khí

Để vận hành xe được trang bị phanh khí trên đường bộ (không phải xe công trình), bạn phải có giấy phép lái xe B.C. kèm chứng thực phanh khí (mã 15). Yêu cầu này cũng áp dụng cho hầu hết xe có phanh thủy lực trợ lực khí. Mã 15 xuất hiện trong phần hạn chế của giấy phép.

- ✓ Cần có chứng thực phanh khí (mã 15) để vận hành xe được trang bị phanh khí trên đường bộ, trừ xe công trình
- ✓ Hầu hết xe có phanh thủy lực trợ lực khí cũng cần chứng thực phanh khí

68.2 Quy định về bài kiểm tra kiến thức phanh hơi

Thí sinh thi trượt bài kiểm tra kiến thức phanh hơi ba lần phải hoàn thành hoặc học lại khóa đào tạo phanh hơi 7 giờ đã được phê duyệt. Kết quả bài kiểm tra kiến thức phanh hơi chỉ có hiệu lực trong một năm — nếu chứng nhận không được ghi vào giấy phép trong vòng một năm kể từ khi thi đỗ, thí sinh phải thi lại.

- ✓ Thi trượt bài kiểm tra kiến thức phanh hơi ba lần thì phải hoàn thành hoặc học lại khóa học phanh hơi 7 giờ đã được phê duyệt
- ✓ Kết quả bài kiểm tra kiến thức phanh hơi chỉ có hiệu lực trong một năm

68.3 Đăng ký chứng nhận phanh hơi

Các bước: hoàn thành khóa học phanh hơi tối thiểu 7 giờ; nghiên cứu sách hướng dẫn; nộp đơn tại văn phòng cấp giấy phép lái xe và xuất trình giấy tờ tùy thân chính và phụ, bằng chứng về kinh nghiệm phanh hơi, trả phí và làm bài kiểm tra kiến thức; sau đó làm bài kiểm tra kỹ thuật trước chuyến đối với phanh hơi. Không yêu cầu bài kiểm tra lái trên đường, nhưng bạn phải mang theo xe được trang bị phanh hơi.

- ✓ Khóa học phanh hơi phải có thời lượng tối thiểu 7 giờ
- ✓ Chứng nhận phanh hơi yêu cầu vượt qua bài kiểm tra kiến thức và bài kiểm tra kỹ thuật trước chuyến (không có bài kiểm tra lái trên đường), sử dụng xe được trang bị phanh hơi

CHAPTER 69

Chapter 3 — Crossings and Intersections

69.1 Thực hành tốt nhất tại giao lộ

Đừng cho rằng bạn có quyền ưu tiên ngay cả khi được kiểm soát bằng biển báo hoặc tín hiệu. Vào đúng làn đường và bật tín hiệu thật sớm trước khi rẽ, giảm tốc độ từ từ và chỉ rẽ khi đường đi đã an toàn. Nhìn trái và phải và đề phòng có người vượt đèn hoặc biển báo. Đi vào giao lộ có tầm nhìn hạn chế với tốc độ cho phép bạn dừng lại. Coi chừng đèn xanh đã sáng quá lâu. Không chuyển làn, vượt qua hoặc vượt xe khác gần hoặc trong giao lộ. Nhường quyền ưu tiên; đừng cố giành lấy bằng kích thước xe của bạn.

- ✓ Đừng cho rằng bạn có quyền ưu tiên ngay cả khi tín hiệu có lợi cho bạn
- ✓ Vào đúng làn đường và bật tín hiệu trước giao lộ một quãng đủ xa
- ✓ Không chuyển làn, vượt qua hoặc vượt xe khác khi đến gần hoặc trong giao lộ
- ✓ Nhường quyền ưu tiên; không bao giờ dùng kích thước xe để ép người khác

69.2 Hẻm, làn đường và đường nhánh

Khi lái xe từ hẻm, làn đường hoặc đường nhánh ra đường cao tốc, bạn phải dừng lại trước khi băng qua khu vực vỉa hè và nhường quyền ưu tiên cho người đi bộ trong khu vực vỉa hè và cho xe cơ giới trên đường cao tốc. Tốc độ tối đa trong một làn đường hoặc hẻm là 20 km/h trừ khi có biển báo khác.

- ✓ Dừng lại trước khi băng qua khu vực vỉa hè khi ra khỏi hẻm, làn đường hoặc đường nhánh
- ✓ Nhường quyền ưu tiên cho người đi bộ trong khu vực vỉa hè và cho xe cơ giới trên đường cao tốc
- ✓ Tốc độ tối đa trong một làn đường hoặc hẻm là 20 km/h trừ khi có biển báo khác

CHAPTER 70

General Requirements for Tiedowns

70.1 Yêu cầu về thiết kế và vận hành dây chằng

Dây chằng phải được thiết kế, chế tạo và bảo dưỡng sao cho tài xế có thể siết chặt chúng (trừ dây đai thép). Chúng phải căng và không được trượt, bị lỏng, bung, mở hoặc tuột ra khi xe đang vận hành. Sử dụng miếng bảo vệ cạnh ở nơi dây chằng có thể bị cắt hoặc bị cọ xát vào hàng hóa, và đặt dây chằng vào phía trong của thanh chống cọ (rub rails) nếu có thể. Một dây xích dài có thể dùng làm hai dây chằng chỉ khi mỗi dây có thiết bị căng độc lập để việc một dây hỏng không làm dây kia hỏng.

- ✓ Dây chằng phải có thể được siết chặt bởi tài xế (trừ dây đai thép)
- ✓ Dây chằng phải luôn căng và không được trượt, lỏng hoặc tuột ra khi vận hành
- ✓ Sử dụng miếng bảo vệ cạnh ở nơi dây chằng có thể bị cắt hoặc bị cọ xát
- ✓ Một dây xích dài dùng làm hai dây chằng cần một thiết bị căng độc lập cho mỗi dây

70.2 Các Khiếm Phát Cấm Sử Dụng Tiedown

Không được sử dụng tiedown nếu chuỗi có hàn bị nứt, các khâu bị hỏng, hoặc các khâu bị cong/xoắn/kéo dãn/sập, các khâu bị yếu do các vết sâu/xước/hố, được sửa chữa không đúng cách, hoặc mất độ bền. Cũng bị cấm: các nút thắt trong chuỗi/dây cáp/dải vải, móc nắm bị trải rộng hoặc rối loạn, dải vải nylon có vết cắt/xước/tróc, cáp dây thép có thiếu sợi/vòng, hoặc điểm neo bị yếu do các vết nứt/gãy/biến dạng.

- ✓ Không sử dụng chuỗi có các khâu bị nứt, cong, xoắn, kéo dãn hoặc sập
- ✓ Không sử dụng tiedown có các nút thắt trong chuỗi, dây cáp hoặc dải vải
- ✓ Không sử dụng dải vải nylon có vết cắt, xước hoặc tróc hoặc cáp dây thép có thiếu sợi
- ✓ Không sử dụng tiedown được neo tại các điểm neo yếu hoặc bị hỏng

70.3 Số lượng dây buộc tối thiểu

Khi hàng hóa không được ngăn di chuyển về phía trước: các vật phẩm dài 1.52 m trở xuống và nặng 500 kg trở xuống cần 1 dây buộc; dài 1.52 m trở xuống và trên 500 kg cần 2; dài hơn 1.52 m đến 3.04 m cần 2; dài hơn 3.04 m cần 2 cộng thêm 1 dây buộc cho mỗi 3.04 m tiếp theo hoặc phần của khoảng đó. Khi hàng hóa được ngăn di chuyển về phía trước, dùng một dây buộc cho mỗi 3.04 m chiều dài. Hướng dẫn tạm tính là hai dây buộc cho 3.04 m đầu tiên và một dây cho mỗi 3.04 m sau đó.

- ✓ Vật phẩm ⩽1.52 m và ⩽500 kg: 1 dây buộc
- ✓ Vật phẩm ⩽1.52 m và >500 kg, hoặc >1.52 m đến 3.04 m: 2 dây buộc
- ✓ Vật phẩm >3.04 m: 2 dây buộc cộng 1 cho mỗi 3.04 m tiếp theo hoặc phần của khoảng đó
- ✓ Nếu được ngăn di chuyển về phía trước: 1 dây buộc mỗi 3.04 m chiều dài

70.4 Độ bền của dây buộc

Tổng giới hạn tải trọng làm việc của các dây buộc dùng để cố định hàng hóa phải đạt ít nhất 50% trọng lượng hàng hóa. Ví dụ: một kiện hàng nặng 600 kg cần các dây buộc có tổng giới hạn tải trọng làm việc ít nhất 300 kg. Nếu kiện hàng dài 3,65 m và không được chặn không cho di chuyển về phía trước, cần ba dây buộc, vì vậy mỗi dây phải có giới hạn tải trọng làm việc ít nhất 100 kg. Nếu chỉ có dây buộc loại 50 kg, hãy dùng sáu dây. Tiêu chuẩn quy định cả số lượng tối thiểu và độ bền tối thiểu.

- ✓ Tổng giới hạn tải trọng làm việc phải đạt ít nhất 50% trọng lượng hàng hóa
- ✓ Chia tổng WLL cần thiết cho số lượng dây buộc để tìm yêu cầu mỗi dây
- ✓ Phải đáp ứng cả yêu cầu về số lượng tối thiểu và độ bền tối thiểu
- ✓ Thêm nhiều dây buộc hơn nếu khả năng chịu tải của từng dây thấp

70.5 Xác định Giới hạn tải làm việc

Giới hạn tải làm việc được nhà sản xuất ghi trên bộ phận. Kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2010, Tiêu chuẩn cấm sử dụng dây buộc không có nhãn. Tiêu chuẩn 10 cung cấp giới hạn tải làm việc mặc định cho xích, dây đai tổng hợp, dây cáp, dây thừng manila, dây thừng sợi tổng hợp và đai thép. Mắt nối xích phải tương thích với cấp của xích đang dùng — xích chỉ bền chắc bằng mắt yếu nhất của nó.

- ✓ Giới hạn tải làm việc phải được nhà sản xuất đánh dấu
- ✓ Dây buộc không được đánh dấu bị cấm kể từ ngày 1 tháng 1 năm 2010
- ✓ Mắt nối xích phải khớp với cấp của xích đang dùng
- ✓ Tiêu chuẩn 10 cung cấp giới hạn tải làm việc mặc định theo loại vật liệu

70.6 Bộ khóa siết hàng và các giả định về cụm dây buộc

Khi sử dụng load binder, bạn phải bảo đảm các cụm dây buộc đủ chắc — hãy giả định chúng thuộc cấp thấp nhất theo kích cỡ trừ khi được đánh dấu rõ ràng khác đi. Bảo vệ mọi cụm khỏi mài mòn, không dùng cụm đã mòn vượt quá giới hạn mài mòn của nhà sản xuất, và khóa mọi tay cầm load binder cố định bằng dây thừng, dây kim loại, xích hoặc cơ cấu khóa (đầu tự do của xích là đủ). Bảo đảm mọi dây buộc có thể được siết chặt trừ khi dùng đai thép/đai sợi/đai tổng hợp, trong trường hợp đó phải bảo đảm đai căng. Một tấm chống trượt không có nhãn được giả định cung cấp lực cản bằng 50% trọng lượng hàng hóa đè lên nó. Gỗ chèn phải không bị tách hoặc bẹp dưới tải. Không được dùng thanh chống va (rub rail) làm điểm neo.

- ✓ Giả định các cụm dây buộc thuộc cấp thấp nhất trừ khi được đánh dấu khác
- ✓ Khóa mọi tay cầm load binder cố định để tránh bị mở khóa
- ✓ Bảo vệ cụm khỏi mài mòn và không dùng cụm đã mòn
- ✓ Không bao giờ được dùng thanh chống va (rub rail) làm điểm neo

70.7 Hàng cốt liệu và hàng lăn

Hàng cốt liệu là một tập hợp các vật nhỏ như cát, sỏi, giấy hoặc dăm gỗ. Nếu hàng hóa làm bằng vật liệu cốt liệu và có khả năng nảy, bay hoặc rơi khỏi xe đang di chuyển, bạn phải dùng mui hoặc bạt che. Các vật đặt cạnh nhau và được giữ bằng dây buộc vắt qua hai vật trở lên phải tiếp xúc trực tiếp hoặc được ngăn không cho di chuyển về phía nhau. Hàng hóa có thể lăn phải được giữ bằng chèn, nêm, giá đỡ hoặc thiết bị giữ khác. Sản phẩm đựng trong bao trên pallet cần dây buộc và vật lót — chỉ khóa các bao vào nhau và chèn pallet là không đủ. Hàng trên con lăn cần ít nhất một con lăn được khóa cùng dây buộc đầy đủ.

- ✓ Dùng mui hoặc bạt che cho hàng cốt liệu có khả năng nảy, bay hoặc rơi
- ✓ Các vật dưới dây buộc chung phải tiếp xúc trực tiếp hoặc được ngăn không cho dịch chuyển về phía nhau
- ✓ Giữ hàng có thể lăn bằng chèn, nêm hoặc giá đỡ
- ✓ Khóa ít nhất một con lăn khi hàng được đỡ trên con lăn

CHAPTER 71

Reporting to Weigh Scales

71.1 Yêu cầu báo cáo tại trạm cân

Các trạm cân cố định và di động có ở khắp B.C. Nếu bạn lái xe thương mại có GVW được cấp phép trên 5.500 kg, bạn phải trình diện tại trạm cân bất cứ khi nào được chỉ dẫn bởi biển báo, cảnh sát hoặc người có thẩm quyền. Xe của bạn sẽ được cân và kiểm tra. Bạn có thể được yêu cầu mang giấy đăng ký, giấy phép, sổ nhật ký và báo cáo kiểm tra chuyến đi vào văn phòng.

- ✓ Nếu xe thương mại của bạn có GVW được cấp phép trên 5.500 kg, bạn phải trình diện tại trạm cân khi được chỉ dẫn bởi biển báo, cảnh sát hoặc người có thẩm quyền
- ✓ Xe của bạn sẽ được cân và kiểm tra tại trạm cân
- ✓ Mang theo tất cả giấy đăng ký và giấy phép, sổ nhật ký và báo cáo kiểm tra chuyến đi nếu được yêu cầu đến văn phòng

71.2 Cân trọng lượng cố định và di động

Cân trọng lượng cố định được đặt cố định khắp B.C. với các biển báo trên đường cao tốc hướng dẫn tài xế. Cân đo trọng lượng trên các trục/bộ trục và một nhân viên kiểm tra lốp xe và đo kích thước xe. Cân trọng lượng di động đi khắp B.C. và có thể được tìm thấy trên bất kỳ đường công cộng nào, hoặc được đặt bên lề đường hoặc trên một xe có đèn nháy hướng dẫn bạn tấp vào lề.

- ✓ Tại cân cố định, hãy tuân theo hướng dẫn trên bảng đèn và lái xe lên cân khi vào sân.
- ✓ Cân trọng lượng di động có thể được đặt bên lề của bất kỳ đường công cộng nào và bạn có thể được ra hiệu dừng lại.
- ✓ Xe có đèn nháy có thể hướng dẫn bạn tấp vào lề nơi thanh tra viên có thể thiết lập cân.

CHAPTER 72

Chapter 8 — Air Brakes: Tractor-Trailer Air Brake Systems

72.1 Kiến thức cơ bản về hệ thống khí nén của rơ-moóc

Hệ thống của rơ-moóc có phanh bánh xe, bầu phanh khí, bình chứa và van điều khiển giống như xe tải, nhưng không có máy nén khí. Nó dựa vào đầu kéo để làm đầy các bình chứa của rơ-moóc và ra lệnh tác động/nhả phanh. Hai kết nối đường ống khí liên kết đầu kéo và rơ-moóc: đường cấp và đường điều khiển.

- ✓ Rơ-moóc không có máy nén khí và dựa vào đầu kéo để cung cấp khí nén và lệnh phanh
- ✓ Đường cấp, còn gọi là đường khẩn cấp, làm đầy các bình chứa của rơ-moóc; đường điều khiển, còn gọi là đường dịch vụ, mang tín hiệu điều khiển phanh

72.2 Glad Hands và Mã Màu Đường Dây

Các đường ống khí nén kết nối đầu kéo và rơ-moóc sử dụng thiết bị khớp nối nhanh gọi là glad hands. Chúng được mã hóa bằng màu: xanh dương biểu thị đường điều khiển, đỏ biểu thị đường cấp. Khi không sử dụng, các glad hand nên được gắn vào khớp nối giả hoặc gắn vào nhau để ngăn bụi bẩn và mảnh vụn xâm nhập và tránh cọ xát.

- ✓ Xanh dương biểu thị đường điều khiển (service); đỏ biểu thị đường cấp (emergency)
- ✓ Khi không sử dụng, gắn glad hand vào khớp nối cụt hoặc vào nhau để ngăn bụi bẩn xâm nhập vào đường dây

72.3 Dừng Khẩn Cấp / Dynamiting Phanh Rơ-moóc

Tất cả hệ thống rơ-moóc phải có hệ thống dừng khẩn cấp để tác động hoàn toàn lên phanh rơ-moóc nếu rơ-moóc bị tách ra. Rơ-moóc không có phanh đỗ bằng lò xo sử dụng van khẩn cấp rơ-le để cảm nhận sự tách rời và tác động phanh dịch vụ với áp suất bình chứa đầy đủ — gọi là dynamiting. Rơ-moóc có phanh đỗ bằng lò xo sử dụng lực lò xo để dynamiting phanh.

- ✓ Tất cả hệ thống rơ-moóc phải có hệ thống dừng khẩn cấp để tác động hoàn toàn lên phanh rơ-moóc khi rơ-moóc bị tách rời
- ✓ Van khẩn cấp rơ-le dynamiting phanh bằng cách sử dụng áp suất bình chứa rơ-moóc đầy đủ khi nó phát hiện mất áp suất đường cung cấp

72.4 Vận hành van rơ-le khẩn cấp

Trong quá trình nạp khí, không khí đi từ đầu kéo qua đường ống cung cấp để làm đầy bình chứa của rơ-moóc. Khi đạp phanh công tác, tín hiệu điều khiển đến van rơ-le khẩn cấp, van này cấp khí từ bình chứa đến các buồng phanh công tác ở áp suất xấp xỉ bằng áp suất tín hiệu điều khiển. Khi đường ống cung cấp bị đứt, van cấp toàn bộ áp suất bình chứa, kích hoạt phanh khẩn cấp.

- ✓ Phanh rơ-moóc được kích hoạt khẩn cấp khi đường ống cung cấp bị đứt, khớp nối glad hand bị ngắt, hoặc van cung cấp của rơ-moóc bị đóng
- ✓ Tiêu chuẩn an toàn xe cơ giới yêu cầu các hệ thống được kích hoạt khẩn cấp phải duy trì trạng thái phanh trong tối thiểu 15 phút

72.5 Rơ moóc có phanh đỗ dùng lò xo

Hầu hết các rơ moóc hiện nay sử dụng phanh đỗ dùng lò xo để đỗ xe và dừng khi bị tách rời. Một hệ thống phổ biến sử dụng một bình chứa khí, một van relay cho phanh công tác và một van phanh lò xo của rơ moóc có nhiệm vụ nạp đầy bình chứa và điều khiển phanh lò xo. Một số hệ thống nạp đầy bình chứa trước khi nhả phanh lò xo; những hệ thống khác nhả phanh lò xo trước.

- ✓ Luôn thực hiện kiểm tra kéo sau khi ghép đầu kéo với rơ moóc
- ✓ Nếu đường cấp khí và đường phanh công tác bị đảo ngược, phanh lò xo sẽ không nhả và phanh công tác sẽ không hoạt động

72.6 Hệ thống bảo vệ đầu kéo

Nếu rơ-moóc tách ra và các đường ống khí nén bị đứt, khí nén của đầu kéo sẽ thoát ra ngoài qua các đường ống bị đứt. Hệ thống bảo vệ đầu kéo — gồm van cấp khí nén cho rơ-moóc trên bảng đồng hồ và van bảo vệ đầu kéo phía sau cabin — tự động ngắt thất thoát khí để duy trì đủ áp suất cho việc dừng an toàn.

- ✓ Hệ thống bảo vệ đầu kéo tự động ngắt thất thoát khí khi bị tách rời; một số hệ thống cho phép áp suất giảm xuống thấp tới 20 p.s.i. (138 kPa) trước khi ngắt.
- ✓ Nhân viên thực thi pháp luật có thể cho xe của bạn ngừng lưu hành nếu xe cho phép áp suất đầu kéo giảm xuống dưới 20 p.s.i. (138 kPa) mà van cấp khí nén cho rơ-moóc không đóng.

72.7 Van Cấp Khí cho Rơ-moóc

Van cấp khí cho rơ-moóc gắn trên táp-lô điều hướng áp suất khí đến rơ-moóc và cảm nhận áp suất đường cấp. Hầu hết là nút màu đỏ hình bát giác. Khi không có rơ-moóc kết nối, van vẫn ở vị trí đóng để không thất thoát khí qua các khớp nối glad hand đã ngắt kết nối trong khi chạy đầu kéo không kéo rơ-moóc (bobtail).

- ✓ Van cấp khí cho rơ-moóc thường là nút màu đỏ hình bát giác trên táp-lô
- ✓ Khi chạy đầu kéo không kéo rơ-moóc (bobtailing), phải đóng van cấp khí cho rơ-moóc để tránh thất thoát khí

72.8 Van Tay

Van tay cho phép tài xế tác dụng phanh rơ-moóc độc lập với đầu kéo, hữu ích khi ghép nối. Van có lò xo hồi vị và tự trở về trạng thái nhả khi buông ra. Van chân tác dụng áp suất gần như tương đương lên cả phanh đầu kéo và phanh rơ-moóc.

- ✓ Không bao giờ dùng van tay để đỗ xe hoặc để phanh thường/phanh khẩn cấp — luôn dùng van chân để phanh khi vận hành
- ✓ Để đỗ xe, hãy kéo phanh đỗ của đầu kéo, đóng van cấp khí cho rơ-moóc, và chèn bánh xe rơ-moóc

72.9 Vận hành hệ thống khí nén kép của xe đầu kéo – rơ moóc

Xe đầu kéo khí nén kép để kéo rơ moóc bổ sung van cấp khí cho rơ moóc, van bảo vệ xe đầu kéo, van điều khiển bằng tay và một cặp van kiểm tra hai chiều. Trong hầu hết các hệ thống, bộ điều khiển phanh đỗ (nút màu vàng) được khóa liên động với van cấp khí cho rơ moóc (nút màu đỏ), do đó khi tác động điều khiển phanh đỗ, tất cả phanh đỗ của xe đầu kéo và rơ moóc đều được áp dụng.

- ✓ Các van kiểm tra hai chiều được lắp đặt sao cho bất kỳ phanh nào được áp dụng (van chân hoặc van tay) đều gửi tín hiệu điều khiển đến rơ moóc.
- ✓ Việc tự động ngắt cấp khí cho rơ moóc xảy ra khi bình chứa có áp suất cao nhất giảm xuống trong khoảng 20 đến 45 p.s.i. (138 đến 310 kPa) — hãy kiểm tra điều này trong kiểm tra trước chuyến.

72.10 Hư hỏng Hệ thống Chính/Phụ của Xe Đầu Kéo Rơ Moóc Đôi

Với hệ thống khí nén kép, nếu hệ thống chính bị hỏng, cảnh báo khí nén yếu sẽ báo cho tài xế và đồng hồ đo xác nhận chỉ mất một phần. Khi sử dụng van chân, phanh trước được áp dụng và khí đi qua cả hai van kiểm tra hai chiều để phát tín hiệu đến phanh rơ moóc. Nếu hệ thống phụ bị hỏng, phanh sau được áp dụng và vẫn phát tín hiệu đến rơ moóc.

- ✓ Ngay cả khi hệ thống chính hoặc phụ bị hỏng, tài xế vẫn có thể dừng xe có kiểm soát và vẫn phát tín hiệu đến phanh rơ moóc
- ✓ Yêu cầu tự động ngắt nguồn cấp khí cho rơ moóc phải được kiểm tra trong quá trình kiểm tra trước chuyến; nếu không hoạt động, xe phải được đưa ra khỏi trạng thái hoạt động

72.11 Van kiểm tra hai chiều (Điều khiển rơ-moóc)

Van kiểm tra hai chiều cho phép van tay hoặc van chân — bên nào có áp suất tác động cao hơn — gửi tín hiệu điều khiển đến phanh rơ-moóc. Cấu tạo của nó giống hệt loại được dùng trong các hệ thống phanh đỗ lò xo.

- ✓ Dẫn áp suất tác động cao nhất từ van tay hoặc van chân đến phanh rơ-moóc
- ✓ Van kiểm tra hai chiều đảm bảo tín hiệu điều khiển đến được rơ-moóc dù van chân hay van tay được sử dụng

72.12 Xe đầu kéo Bobtail và Hệ thống Phân phối Lực phanh

Lái xe đầu kéo không có rơ-moóc được gọi là bobtailing. Vì có ít trọng lượng đè lên các trục dẫn động, phanh sau dễ bị bó cứng. Hệ thống phân phối lực phanh cho bobtail giảm áp suất phanh ở trục dẫn động tới 75% khi chạy bobtail, đồng thời cấp áp suất đầy đủ cho trục lái, giúp cải thiện khả năng kiểm soát và quãng đường dừng.

- ✓ Khi chạy bobtail, áp suất phanh ở trục dẫn động được giảm tới 75% để ngăn bó cứng
- ✓ Cần đạp phanh mạnh hơn bình thường khi chạy bobtail vì phanh trục lái thực hiện phần lớn việc phanh

CHAPTER 73

Chapter 9 — S-Cam Brakes and Pushrod Travel

73.1 Điều chỉnh phanh và tác động của nhiệt

Khi bầu phanh có hành trình ít hơn một nửa hành trình tối đa, phanh được điều chỉnh đúng. Hành trình vượt quá một nửa cho thấy hành trình quá lớn cần điều chỉnh. Tang trống phanh bằng gang giãn nở khi bị nung nóng, khiến bầu phanh có hành trình xa hơn. Trên các đoạn dốc xuống dài, sự giãn nở của tang trống nóng có thể gây mất phanh hoàn toàn và xe chạy mất kiểm soát.

- ✓ Hành trình ít hơn một nửa mức tối đa cho thấy phanh được điều chỉnh đúng
- ✓ Tang trống phanh bằng gang giãn nở khi bị nung nóng, khiến bầu phanh có hành trình xa hơn
- ✓ Sự giãn nở của tang trống nóng trên các đoạn dốc xuống dài có thể gây mất phanh hoàn toàn và xe chạy mất kiểm soát

73.2 Chuẩn bị Kiểm tra Phanh S-Cam

Đảm bảo xe được đỗ an toàn với bánh xe được chèn, hệ thống khí nén ở áp suất đầy đủ và phanh đỗ lò xo đã được nhả. Tắt động cơ để nghe rò rỉ khí. Mỗi phanh trên một trục phải có hành trình cần đẩy tương tự nhau — bên trái phải tương tự bên phải.

- ✓ Luôn chèn bánh xe trước khi kiểm tra bất kỳ phanh nào
- ✓ Tắt động cơ để bạn có thể nghe thấy rò rỉ khí
- ✓ Mỗi phanh trên một trục phải được điều chỉnh để có hành trình cần đẩy tương tự nhau ở bên trái và bên phải

73.3 Bầu phanh khí Type 30 và hành trình

Bầu phanh khí phổ biến nhất là Type 30, với hành trình khả dụng tối đa là 2½ inch (65 mm). Loại Type 30 hành trình dài được ký hiệu là Type 30LS với hành trình khả dụng tối đa là ba inch. Khi được điều chỉnh đúng, khe hở làm việc giữa má phanh và tang trống chỉ vài phần nghìn inch.

- ✓ Bầu Type 30 có hành trình khả dụng tối đa là 2½ inch (65 mm)
- ✓ Type 30LS hành trình dài có hành trình khả dụng tối đa là ba inch
- ✓ Khi đúng, khe hở làm việc chỉ vài phần nghìn inch

CHAPTER 74

Chapter 10 — Conducting a Pre-Trip Inspection: Preparation

74.1 Chuẩn bị an toàn trước khi kiểm tra

Trước khi bắt đầu kiểm tra trước chuyến đi, hãy đỗ xe an toàn, cố định xe và chuẩn bị đi vòng kiểm tra theo hướng đối diện với dòng xe đang tới.

- ✓ Chọn vị trí an toàn tránh xa giao thông và đỗ trên mặt đất bằng phẳng nếu có thể
- ✓ Kéo phanh đỗ, tắt động cơ và chèn bánh xe của xe thương mại lớn
- ✓ Đi ngược chiều kim đồng hồ để kiểm tra vòng quanh sao cho bạn đối mặt với dòng xe đang tới
- ✓ Rút chìa khóa khỏi ổ khóa điện để ngăn người khác di chuyển xe trong khi kiểm tra bên dưới

74.2 Thứ tự kiểm tra và giới hạn thời gian

Có thể thực hiện kiểm tra trước chuyến theo bất kỳ thứ tự nào nhưng nên tuân theo cùng một quy trình mỗi lần. Kiểm tra xe đầu kéo-rơ moóc Hạng 1 nên mất dưới 45 phút; xe tải một khối Hạng 3 nên mất dưới 30 phút.

- ✓ Kiểm tra trước chuyến đối với xe đầu kéo-rơ moóc Hạng 1 phải hoàn thành trong dưới 45 phút
- ✓ Kiểm tra trước chuyến đối với xe tải một khối Hạng 3 phải hoàn thành trong dưới 30 phút
- ✓ Thực hiện kiểm tra theo cùng một thứ tự mỗi lần để tránh bỏ sót các mục
- ✓ Bước cuối cùng là nhích xe về phía trước một cách chậm rãi để kiểm tra phản ứng phanh và lái

74.3 Dụng cụ cần thiết cho kiểm tra trước chuyến

Cần có những dụng cụ cụ thể để thực hiện đúng việc kiểm tra trước chuyến, đặc biệt là để kiểm tra lốp, hành trình thanh đẩy và phanh khí.

- ✓ Mang theo đèn pin, đồng hồ đo áp suất lốp, phấn hoặc bút đánh dấu, thước, dụng cụ bẩy, cờ lê và thiết bị bấm giờ
- ✓ Mặc quần áo chắc chắn, đội mũ bảo hộ và đeo kính bảo vệ mắt
- ✓ Thiết bị bấm giờ được dùng để kiểm tra rò rỉ phanh khí và thời gian tích tụ khí

CHAPTER 75

Chapter 10 — Pre-Hill, En Route and Post-Trip Inspections

75.1 Yêu cầu kiểm tra trước khi xuống dốc

B.C. có nhiều đường núi với biển báo được đặt trước các đoạn xuống dốc đứng hoặc dài. Bạn phải dừng ở khu vực pullout và kiểm tra hệ thống phanh trước khi tiếp tục, đồng thời kiểm tra độ an toàn của hàng hóa. Xác nhận máy nén duy trì áp suất bình chứa đầy đủ, không nghe thấy rò rỉ khí, glad hands và đường ống khí được cố định, tang trống phanh và moay-ơ không quá nóng, và hành trình cần đẩy trong giới hạn — ngay cả với bộ điều chỉnh khe hở tự động. Đối với phanh thủy lực, kiểm tra độ dự trữ bàn đạp đầy đủ, tang trống không quá nóng và không rò rỉ dầu phanh. Bạn có thể bị phạt nếu không dừng.

- ✓ Bạn phải dừng ở khu vực pullout và kiểm tra hệ thống phanh và hàng hóa trước đoạn xuống dốc đứng
- ✓ Phải kiểm tra hành trình cần đẩy ngay cả trên xe có bộ điều chỉnh khe hở tự động
- ✓ Việc không dừng để thực hiện kiểm tra phanh trước dốc theo yêu cầu có thể dẫn đến bị phạt

75.2 Tái kiểm tra việc cố định hàng hóa trên đường

Khi bạn lái xe, tình trạng xe có thể thay đổi, vì vậy hãy kiểm tra định kỳ. NSC yêu cầu kiểm tra lại hệ thống cố định hàng hóa trong vòng 80 km kể từ điểm xếp hàng, và định kỳ trong suốt chuyến đi ở mốc sớm nhất trong số: thay đổi trạng thái làm việc, ba giờ lái xe, hoặc 240 km lái xe kể từ lần kiểm tra trước. Ghi việc cố định hàng hóa vào nhật ký hàng ngày của bạn. Bạn không cần kiểm tra hàng hóa đã niêm phong mà bạn được lệnh không được kiểm tra, hoặc hàng hóa không thể tiếp cận. Kiểm tra lốp/bánh xe, phanh/trục bánh, khớp nối rơ-moóc, biển báo hàng hóa/hàng nguy hiểm, hệ thống treo và hệ dẫn động.

- ✓ Kiểm tra lại việc cố định hàng hóa trong vòng 80 km kể từ khi xếp hàng
- ✓ Kiểm tra lại ở mốc sớm nhất khi thay đổi trạng thái làm việc, sau ba giờ lái xe, hoặc 240 km kể từ lần kiểm tra trước
- ✓ Ghi việc cố định hàng hóa vào nhật ký hàng ngày của bạn

75.3 Kiểm tra phanh trong khi lái xe

Luôn nhận biết tình trạng của hệ thống phanh mọi lúc bằng cách thường xuyên kiểm tra đồng hồ đo áp suất khí nén, theo dõi đèn cảnh báo áp suất khí nén thấp trên bảng điều khiển, và cảm nhận phản ứng của phanh mỗi khi đạp phanh. Không tiếp tục lái xe nếu có khói phát ra từ may-ơ chứa dầu hoặc may-ơ quá nóng đến mức không thể chạm vào.

- ✓ Thường xuyên kiểm tra đồng hồ đo áp suất khí nén và đèn cảnh báo áp suất khí nén thấp trong khi lái xe
- ✓ Không tiếp tục lái xe nếu may-ơ đang bốc khói hoặc quá nóng đến mức không thể chạm vào

75.4 Kiểm tra sau chuyến đi và báo cáo kiểm tra chuyến đi

Vào cuối chuyến đi cuối cùng trong ngày, bạn phải kiểm tra xe thương mại và hoàn thành báo cáo kiểm tra chuyến đi, ghi lại mọi khiếm khuyết được phát hiện. Báo cáo này có thể được thêm vào báo cáo kiểm tra trước chuyến của cùng xe đã hoàn thành trước đó. Kiểm tra đèn và bộ phản quang trong mỗi lần kiểm tra về màu sắc, hoạt động, lắp đặt và khả năng nhìn thấy đúng quy định, theo Motor Vehicle Act Regulations. Rơ moóc thương mại rộng 2.05 m hoặc hơn cần có dấu hiệu phản quang ở phía sau và hai bên.

- ✓ Phải hoàn thành báo cáo kiểm tra chuyến đi và phải ghi lại tất cả khiếm khuyết được phát hiện
- ✓ Phải kiểm tra đèn và bộ phản quang về màu sắc, hoạt động, lắp đặt và khả năng nhìn thấy đúng quy định
- ✓ Rơ moóc thương mại rộng 2.05 m hoặc hơn cần có dấu hiệu phản quang ở phía sau và hai bên

CHAPTER 76

Chapter 5 — Front-End Structures

76.1 Sức bền và kích thước của kết cấu phía trước

Kết cấu phía trước là một rào chắn thẳng đứng ngang qua phía trước sàn chở hàng, ngăn hàng hóa di chuyển về phía trước (tấm chắn/hộp bảo vệ cabin không phải là kết cấu phía trước theo Standard 10, mặc dù WorkSafe BC yêu cầu tấm chắn bảo vệ cabin trên xe tải chở gỗ). Nếu thấp hơn 1,83 m, kết cấu này phải chịu được tải trọng tĩnh ít nhất bằng 50% tổng trọng lượng hàng hóa; nếu cao từ 1,83 m trở lên, ít nhất 40%. Kết cấu không được thấp hơn 122 cm phía trên sàn chở hàng và không được hẹp hơn chiều rộng xe, đồng thời phải chống lại sự xuyên qua của hàng hóa khi giảm tốc 6,1 m/s² mà không có khe hở nào cho hàng hóa lọt qua.

- ✓ Kết cấu phía trước thấp hơn 1,83 m phải chịu được 50% tổng trọng lượng hàng hóa; kết cấu cao từ 1,83 m trở lên phải chịu được 40%
- ✓ Không được thấp hơn 122 cm phía trên sàn chở hàng và không được hẹp hơn chiều rộng xe
- ✓ Phải chống lại sự xuyên qua khi giảm tốc 6,1 m/s² mà không có khe hở nào cho hàng hóa lọt qua

76.2 Ghi dấu kết cấu phía trước và chiều rộng tải trọng

Kết cấu phía trước phải được gắn theo khuyến nghị của nhà sản xuất và được nhận diện bằng dấu vĩnh viễn (số kiểu/số sê-ri, tên/địa chỉ nhà sản xuất, tải trọng định mức) hoặc bằng thư có chữ ký của nhà sản xuất hoặc kỹ sư chuyên nghiệp được mang trong xe. Tải trọng nói chung không được rộng hơn 2,6 m; xe chở cỏ khô hoặc rơm rời không được vượt quá 3,1 m bao gồm cả tải.

- ✓ Tải trọng không được rộng hơn 2,6 m (xe chở cỏ khô/rơm rời và tải tối đa 3,1 m)
- ✓ Kết cấu phía trước phải được đánh dấu vĩnh viễn hoặc đi kèm thư chứng nhận có chữ ký trong xe

CHAPTER 77

Hours of Service

77.1 Sổ ghi nhật ký và Thời gian làm việc/không làm việc

Các tài xế thương mại phải ghi thời gian làm việc và không làm việc vào sổ ghi nhật ký theo Motor Vehicle Act và National Safety Code. Hiểu rõ các loại trạng thái làm việc là điều thiết yếu để tuân thủ, và các quy tắc có thể khác nhau ở những khu vực tài phán khác.

- ✓ Ghi chính xác thời gian làm việc và không làm việc vào sổ ghi nhật ký
- ✓ Tuân thủ các quy tắc giờ làm việc theo Motor Vehicle Act và National Safety Code
- ✓ Lưu ý rằng các quy tắc giờ làm việc có thể khác nhau giữa các khu vực tài phán

CHAPTER 78

Other Types of Foundation Brakes

78.1 Các loại phanh nền

Ngoài phanh S-cam, ba loại phanh nền khác được tìm thấy trên xe sử dụng phanh khí nén là phanh nêm, phanh đĩa khí nén và phanh khí-thủy lực.

- ✓ Các loại phanh nền khác là phanh nêm, phanh đĩa khí nén và phanh khí-thủy lực
- ✓ Chúng có trên xe sử dụng phanh khí nén ngoài phanh S-cam tiêu chuẩn

78.2 Phanh nêm

Phanh nêm sử dụng một hoặc hai buồng khí nhỏ với thanh đẩy hình nêm, thường chỉ có trên trục lái. Khi phanh, khí nén đẩy nêm vào giữa hai con lăn, ép má phanh vào tang trống. Hầu hết có bộ điều chỉnh tự động bên trong. Việc điều chỉnh được kiểm tra qua các lỗ kiểm tra; nếu má phanh di chuyển hơn 1/16 inch thì cần được xử lý.

- ✓ Phanh nêm thường chỉ có trên trục lái
- ✓ Áp suất khí nén đẩy thanh đẩy nêm vào giữa hai con lăn để ép má phanh vào tang trống
- ✓ Hầu hết phanh nêm có bộ điều chỉnh tự động bên trong; việc điều chỉnh được kiểm tra qua các lỗ kiểm tra trên tấm đỡ

CHAPTER 79

Railway Crossings

79.1 Giao cắt đường sắt có kiểm soát và không kiểm soát

Mọi xe phải dừng tại giao cắt có kiểm soát khi có tín hiệu. Giao cắt có kiểm soát có người cầm cờ, biển báo dừng, thanh chắn giao cắt, hoặc tín hiệu điện/cơ. Khi dừng, dừng cách giao cắt 5 đến 15 m, nhìn cả hai hướng và lắng nghe (mở cửa sổ hoặc cửa xe buýt), sau đó tiến lên khi an toàn. Không sang số khi đang qua giao cắt.

- ✓ Dừng cách giao cắt đường sắt 5 đến 15 m
- ✓ Mở cửa sổ tài xế hoặc cửa xe buýt để nghe tàu
- ✓ Không sang số khi đang qua đường ray
- ✓ Không đỗ xe trong phạm vi 15 m tính từ ray gần nhất
- ✓ Không bao giờ qua nếu thanh chắn giao cắt đang hạ xuống

79.2 Các phương tiện bắt buộc dừng tại các đường ngang không kiểm soát

Một số phương tiện phải dừng tại tất cả các đường ngang đường sắt chính không kiểm soát: xe buýt trường học chở trẻ em, xe buýt chở hành khách, và phương tiện vận chuyển chất nổ, chất độc, chất dễ cháy, chất dễ bắt lửa, chất ăn mòn dạng lỏng hoặc khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG), dù không tải hay có tải. Các đường ngang chính không kiểm soát không bao gồm đường ray công nghiệp trong khu vực thương mại hoặc dân cư hay đường nhánh.

- ✓ Xe buýt trường học chở trẻ em và xe buýt chở hành khách phải dừng
- ✓ Phương tiện chở chất nổ, chất dễ cháy, chất ăn mòn hoặc LPG phải dừng, dù không tải hay có tải
- ✓ Đường ngang chính không kiểm soát không bao gồm đường ray công nghiệp và đường nhánh

79.3 Băng qua đường sắt bằng xe lớn

Việc băng qua đường sắt đặc biệt nguy hiểm đối với xe lớn: xe tải dài hơn cần nhiều thời gian hơn để qua khỏi đường ray, xe tải nặng hơn cần nhiều khoảng trống hơn để dừng lại, xe lớn có thể làm tàu trật bánh khi va chạm, và khoảng sáng gầm thấp có thể khiến rơ-moóc bị mắc kẹt. Trước khi băng qua, hãy đảm bảo đường ray đủ trống để có ít nhất 10 giây băng qua, và đảm bảo có khoảng trống ở phía bên kia.

- ✓ Đảm bảo đường ray đủ trống để có ít nhất 10 giây băng qua (nhiều hơn đối với xe dài hơn hoặc nhiều đường ray)
- ✓ Phải chắc chắn có khoảng trống cho xe của bạn ở phía bên kia trước khi băng qua
- ✓ Không bao giờ dừng trên đường ray; không sang số khi đang băng qua
- ✓ Chú ý các giao lộ đường sắt có mô cao (humpback) có thể làm mắc kẹt rơ-moóc có khoảng sáng gầm thấp
- ✓ Đừng cho rằng đoàn tàu bạn nhìn thấy là đoàn tàu duy nhất khi băng qua nhiều đường ray

CHAPTER 80

Chapter 5 — Load Projections

80.1 Giới hạn độ nhô của hàng hóa phía trước và phía sau

Tuân thủ các giới hạn độ nhô tiêu chuẩn trừ khi bạn có giấy phép. Phía trước: hàng hóa không được nhô ra quá một mét ngoài bánh trước hoặc cản trước. Độ nhô phía trước trên rơ-moóc không được vượt quá bán kính hai mét ngoài điểm khớp nối đối với xe TAC (BC), hoặc 2,25 m đối với xe không TAC. Phía sau (xe tải thẳng): không được nhô ra quá bốn mét ngoài tâm quay. Nếu hàng hóa nhô ra hơn 1,2 m phía sau, gắn cờ/vải đỏ vào ban ngày hoặc đèn đỏ vào ban đêm. Chừa thêm khoảng trống cho phần nhô ra khi quay đầu.

- ✓ Hàng hóa phía trước không được nhô ra quá một mét ngoài bánh trước hoặc cản trước
- ✓ Hàng hóa phía sau trên xe tải thẳng không được nhô ra quá bốn mét ngoài tâm quay
- ✓ Nếu hàng hóa nhô ra hơn 1,2 m phía sau, gắn cờ/vải đỏ vào ban ngày hoặc đèn đỏ vào ban đêm

CHAPTER 81

Chapter 1: Getting your driver's licence — Applying for a commercial licence

81.1 Điều kiện tiên quyết cho giấy phép thương mại

Trước khi nộp đơn, bạn phải: có hoặc đã từng có giấy phép hạng 5 hoặc 6 có đầy đủ quyền hạn (hoặc tương đương từ ngoài tỉnh); có hồ sơ lái xe được chấp nhận (dưới bốn vi phạm bị trừ điểm trong hai năm trước và không có tiền án theo Bộ luật Hình sự liên quan đến xe cơ giới trong ba năm trước); đáp ứng độ tuổi tối thiểu; không có tiền phạt/nợ chưa thanh toán; và đáp ứng các tiêu chuẩn y tế.

- ✓ Hồ sơ lái xe được chấp nhận yêu cầu dưới bốn vi phạm bị trừ điểm trong hai năm trước
- ✓ Yêu cầu không có tiền án theo Bộ luật Hình sự liên quan đến xe cơ giới trong ba năm trước, cùng với không có tiền phạt hoặc nợ chưa thanh toán

81.2 Quy định về giấy phép học viên và giám sát

Giấy phép học viên có hiệu lực trong một năm và cho phép thực hành có giám sát. Người giám sát phải từ 19 tuổi trở lên và có hạng giấy phép phù hợp với loại xe. Người giám sát phải ngồi bên cạnh người lái xe, hoặc ngay phía sau và bên phải nếu không có ghế bên cạnh người lái xe.

- ✓ Người giám sát người học lái xe thương mại phải từ 19 tuổi trở lên và có hạng giấy phép phù hợp với loại xe
- ✓ Người giám sát phải ngồi bên cạnh người lái xe, hoặc ngay phía sau và bên phải nếu không có ghế bên cạnh ghế người lái xe

81.3 Các hạn chế về hành khách với giấy phép học lái

Khi điều khiển xe buýt, taxi, xe dịch vụ gọi xe hoặc xe cứu thương bằng giấy phép học lái, không được phép chở hành khách nào ngoài người giám sát của bạn và những người học khác đang được huấn luyện trên cùng loại xe và có cùng loại giấy phép học lái.

- ✓ Không được phép chở hành khách trên xe buýt, taxi, xe dịch vụ gọi xe hoặc xe cứu thương khi điều khiển bằng giấy phép học lái, ngoại trừ người giám sát
- ✓ Những người học khác cùng loại đang được huấn luyện cũng có thể có mặt

81.4 Bài kiểm tra được thực hiện bằng tiếng Anh

Quy trình cấp giấy phép cho giấy phép hạng 1, 2, 3 hoặc 4, chứng nhận rơ-moóc hạng nặng/nhà di động hoặc chứng nhận phanh khí nén được thực hiện hoàn toàn bằng tiếng Anh. Người nộp đơn phải giao tiếp bằng tiếng Anh nói và viết mà không có trợ giúp.

- ✓ Tất cả các bài kiểm tra cấp giấy phép thương mại được thực hiện hoàn toàn bằng tiếng Anh
- ✓ Người nộp đơn phải giao tiếp bằng tiếng Anh nói và viết mà không có trợ giúp

81.5 Kiểm tra hồ sơ nhà vận tải

Mọi nhà vận tải mà bạn làm việc đều phải kiểm tra hồ sơ lái xe của bạn trước khi tuyển dụng và mỗi năm một lần sau khi tuyển dụng. Bạn phải cung cấp bằng chứng về hồ sơ lái xe đạt yêu cầu trước khi nhận được giấy phép lái xe thương mại.

- ✓ Các nhà vận tải phải kiểm tra hồ sơ của tài xế trước khi tuyển dụng và hàng năm sau đó
- ✓ Ứng viên phải cung cấp bằng chứng về hồ sơ lái xe đạt yêu cầu, đồng thời lấy bản trích lục hồ sơ lái xe từ bất kỳ cơ quan cấp phép ngoài tỉnh nào nơi họ đã có giấy phép trong ba năm qua

CHAPTER 82

Chapter 3 — Railway Crossings

82.1 Dừng tại đường ngang đường sắt

Tất cả xe phải dừng tại các đường ngang đường sắt được kiểm soát nếu có tín hiệu. Đường ngang được kiểm soát có người cầm cờ, biển dừng, thanh chắn đường ngang, hoặc thiết bị điện/cơ khí. Khi dừng: dừng cách đường ngang từ 5 đến 15 m, nhìn cả hai hướng và lắng nghe (mở cửa sổ hoặc cửa xe), sau đó tiến lên khi an toàn. Không sang số khi đang băng qua. Tuyệt đối không băng qua nếu thanh chắn đang hạ. Không đỗ xe trong phạm vi 15 m tính từ ray gần nhất.

- ✓ Dừng cách đường ngang đường sắt từ 5 đến 15 m khi được yêu cầu
- ✓ Tuyệt đối không băng qua khi thanh chắn đường ngang đang hạ
- ✓ Không sang số khi băng qua đường ray
- ✓ Không đỗ xe trong phạm vi 15 m tính từ ray gần nhất của đường ngang

82.2 Các phương tiện bắt buộc phải dừng tại các đường ngang đường sắt chính không có kiểm soát

Các phương tiện bắt buộc phải dừng tại tất cả các đường ngang đường sắt chính không có kiểm soát là: xe buýt trường học chở trẻ em; xe buýt chở hành khách; phương tiện vận chuyển chất nổ, chất độc hoặc chất dễ cháy; và phương tiện vận chuyển chất dễ bắt lửa, chất lỏng ăn mòn hoặc khí dầu mỏ hóa lỏng, dù không tải hay có tải. Các đường ngang đường sắt chính không có kiểm soát không bao gồm đường ray công nghiệp trong khu thương mại/khu dân cư hoặc đường nhánh đường sắt.

- ✓ Xe buýt trường học chở trẻ em và xe buýt chở hành khách phải dừng tại các đường ngang đường sắt chính không có kiểm soát
- ✓ Phương tiện chở hàng hóa dễ nổ, dễ cháy, độc hại, ăn mòn hoặc LPG phải dừng, dù không tải hay có tải

82.3 Băng qua đường ray an toàn bằng xe lớn

Việc băng qua đường ray bằng xe lớn rất nguy hiểm: xe tải dài cần nhiều thời gian hơn để vượt qua hẳn, xe tải nặng cần nhiều khoảng cách dừng hơn, xe lớn có thể làm trật bánh tàu khi va chạm, và khoảng sáng gầm thấp có thể khiến rơ-moóc bị mắc kẹt. Kiểm tra đường ray trống ít nhất 10 giây — lâu hơn nếu cần hoặc nếu băng qua nhiều đường ray. Bảo đảm có đủ chỗ ở phía bên kia; không bao giờ dừng trên đường ray. Chú ý các điểm giao cắt dạng gù lưng (humpback) và đặc biệt thận trọng tại các điểm giao cắt ở nông thôn và nhiều đường ray.

- ✓ Bảo đảm đường ray trống ít nhất 10 giây trước khi băng qua
- ✓ Xác nhận có đủ chỗ cho xe ở phía bên kia trước khi bắt đầu băng qua
- ✓ Không bao giờ dừng trên đường ray và không bao giờ sang số khi đang băng qua
- ✓ Chú ý các điểm giao cắt dạng gù lưng có thể làm mắc kẹt rơ-moóc có khoảng sáng gầm thấp

CHAPTER 83

Skills for Driving Buses, Taxis, Limousines and Ride-Hailing Vehicles

83.1 Ưu tiên An toàn Hành khách

Sự an toàn của hành khách phải là mối quan tâm quan trọng nhất của bạn, luôn quan trọng hơn việc đúng lịch trình. Hành khách xe buýt thường bị thương khi tài xế dừng, khởi hành hoặc rẽ quá nhanh, mở/đóng cửa quá nhanh, hoặc không kiểm tra hành khách. Phòng tránh thương tích bằng cách lái xe thông minh, êm ái và giữ khoảng cách an toàn.

- ✓ An toàn hành khách luôn quan trọng hơn việc đúng lịch trình
- ✓ Thương tích hành khách thường do dừng, khởi hành hoặc rẽ quá nhanh hoặc mở/đóng cửa quá nhanh
- ✓ Giữ khoảng cách an toàn để bạn không buộc phải dừng đột ngột
- ✓ Đảm bảo hành khách đã lên hoặc xuống xe hoàn toàn trước khi đóng cửa

83.2 Đón và trả khách

Khi đón hoặc trả khách trên xa lộ: ra tín hiệu để cảnh báo giao thông rằng bạn sắp dừng, dừng ở nơi mà các tài xế khác có thể nhìn thấy xe của bạn từ ít nhất 85 mét phía trước và phía sau, và chừa ít nhất ba mét về bên trái để giao thông có thể đi qua. Khi an toàn, hãy tấp ra khỏi phần đường lưu thông trong lúc khách lên xe.

- ✓ Dừng ở vị trí mà các tài xế khác có thể nhìn thấy xe của bạn từ ít nhất 85 mét (285 ft) phía trước và phía sau
- ✓ Chừa ít nhất ba mét (10 ft) về bên trái xe của bạn để giao thông có thể đi qua
- ✓ Ra tín hiệu để cảnh báo giao thông rằng bạn đang dừng
- ✓ Khi an toàn, hãy tấp ra khỏi phần đường lưu thông trong khi khách lên hoặc xuống xe

83.3 Thiết bị khẩn cấp và lối thoát hiểm

Mọi xe khách thương mại có sức chứa hơn 10 người ngồi kể cả tài xế phải có một bộ sơ cứu đáp ứng hướng dẫn của WorkSafeBC, một lốp dự phòng và ít nhất một bình chữa cháy. Nhà vận chuyển có trách nhiệm bảo đảm thiết bị luôn có sẵn và hoạt động tốt. Xe có chỗ ngồi cho hơn 12 người kể cả tài xế phải có cửa thoát hiểm hoặc cửa sổ thoát hiểm. Xe chở hơn 10 hành khách phải mang theo thiết bị cảnh báo như cờ và pháo hiệu.

- ✓ Xe khách thương mại có chỗ ngồi cho hơn 10 người kể cả tài xế phải có một bộ sơ cứu, một lốp dự phòng và ít nhất một bình chữa cháy
- ✓ Nhà vận chuyển có trách nhiệm bảo đảm thiết bị khẩn cấp luôn có sẵn và trong tình trạng hoạt động tốt
- ✓ Xe có chỗ ngồi cho hơn 12 người kể cả tài xế phải có cửa thoát hiểm hoặc cửa sổ thoát hiểm
- ✓ Xe chở hơn 10 hành khách phải mang theo thiết bị cảnh báo như cờ và pháo hiệu

83.4 Định nghĩa phương tiện Hạng 2 và Hạng 4

Người lái xe phải hiểu các thuật ngữ được định nghĩa trong Luật Xe cơ giới và Luật Vận tải Hành khách. Xe buýt có sức chứa chỗ ngồi trên 10 người kể cả tài xế, được vận hành để cho thuê hoặc vận tải công cộng. Taxi/limousine chở không quá 10 người và có sẵn tài xế để cho thuê. Limousine cỡ lớn chở trên 10 và tối đa 24 người kể cả tài xế.

- ✓ Xe buýt có sức chứa chỗ ngồi trên 10 người kể cả tài xế, được vận hành để cho thuê hoặc vận tải công cộng
- ✓ Taxi hoặc limousine được thiết kế để chở không quá 10 người và có sẵn tài xế để cho thuê
- ✓ Limousine cỡ lớn có khả năng chở trên 10 và tối đa 24 người kể cả tài xế
- ✓ Xe đặc biệt chở không quá 10 người và được thiết kế để vận tải công cộng cho người khuyết tật

83.5 Rời khỏi Lề Đường

Hãy nhìn vào gương chiếu hậu bên hông và qua vai để kiểm tra xe cộ đã thông thoáng trước khi rời khỏi lề đường; đừng chỉ dựa vào gương. Đảm bảo hành khách không di chuyển lung tung, bật tín hiệu, và kiểm tra qua vai một lần nữa. Cẩn thận để phần sau của xe buýt không quét qua vỉa hè và đâm vào người đi bộ, người đi xe đạp, cột điện hoặc biển báo.

- ✓ Nhìn vào gương chiếu hậu bên hông và qua vai trước khi rời khỏi lề đường; đừng chỉ dựa vào gương
- ✓ Đảm bảo phần sau của xe buýt không quét qua vỉa hè và đâm vào người đi bộ, người đi xe đạp, cột điện hoặc biển báo
- ✓ Bật tín hiệu cho các tài xế khác trước khi hòa vào dòng xe cộ

83.6 Quyền ưu tiên của xe buýt

Luật Xe cơ giới cho xe buýt công cộng quyền ưu tiên khi tài xế xe buýt ra tín hiệu chuyển từ làn sát lề đường hoặc trạm xe buýt vào dòng xe và trưng biển nhường đường. Điều này áp dụng ở những khu vực có giới hạn tốc độ dưới 60 km/h. Tài xế xe buýt vẫn phải bảo đảm an toàn trước khi chuyển vào dòng xe.

- ✓ Xe buýt công cộng có quyền ưu tiên khi ra tín hiệu chuyển từ lề đường và trưng biển nhường đường, ở những khu vực có giới hạn tốc độ dưới 60 km/h
- ✓ Tài xế xe buýt vẫn phải bảo đảm an toàn trước khi chuyển từ bên lề đường vào dòng xe
- ✓ Các tài xế khác không phải nhường đường nếu việc đó không an toàn

83.7 Đi qua các xe đỗ

Khi lái xe ngang qua các xe đỗ, hãy chú ý đến xe đang nhập vào dòng giao thông, cửa mở ở phía dòng giao thông, và người đi bộ bước ra từ giữa các xe. Các dấu hiệu của mối nguy tiềm ẩn gồm bánh trước quay hướng ra ngoài, tài xế ngồi sau vô lăng, khói từ ống xả, đèn phanh/đèn lùi/đèn xi-nhan, và người hoặc trẻ em ở gần đường.

- ✓ Chú ý đến xe đang nhập vào dòng giao thông, cửa mở đột ngột và người đi bộ bước ra từ giữa các xe
- ✓ Các dấu hiệu cảnh báo gồm bánh trước quay hướng ra ngoài, tài xế ngồi trên ghế, khói từ ống xả, và đèn phanh/đèn lùi/đèn xi-nhan đang sáng

83.8 Các Quy Định Hạn Chế Hút Thuốc Trong Xe Chở Khách

Việc hút thuốc trong bất kỳ xe cơ giới nào là vi phạm pháp luật khi có hành khách dưới 16 tuổi. Trẻ em đặc biệt dễ bị tổn thương bởi khói thuốc lá thụ động trong không gian kín. Người lái xe không được hút thuốc nếu có hành khách trong xe, dù xe đang di chuyển hay không, và không được ở trong tình trạng bị ảnh hưởng của rượu bia khi đang làm nhiệm vụ.

- ✓ Việc hút thuốc trong bất kỳ xe cơ giới nào là vi phạm pháp luật khi có hành khách dưới 16 tuổi
- ✓ Không hút thuốc nếu có hành khách trong xe của bạn, dù xe đang di chuyển hay không
- ✓ Không ở trong tình trạng bị ảnh hưởng của rượu bia khi đang làm nhiệm vụ

83.9 Tập trung lái xe

Bất cứ khi nào xe đang di chuyển, bạn không được thu tiền vé, thối tiền, hoặc cho hành khách lên/xuống xe. Hãy để những cuộc trò chuyện không cần thiết đến khi dừng lại. Bạn phải nhìn rõ phía trước và hai bên, đồng thời có thể cử động tay chân và với tới thiết bị khẩn cấp. Tối đa hai hành khách có thể ngồi bên phải bạn trong xe loại sedan chỉ khi có đủ chỗ để vận hành an toàn và có các vị trí ngồi được chỉ định có dây an toàn.

- ✓ Không được thu tiền vé, thối tiền, hoặc cho hành khách lên/xuống xe khi xe đang di chuyển
- ✓ Bạn có thể có tối đa hai hành khách ở bên phải trong xe loại sedan chỉ khi có đủ chỗ để vận hành an toàn và có các vị trí đai an toàn được chỉ định
- ✓ Bạn phải luôn có thể cử động tay chân và với tới thiết bị khẩn cấp

83.10 Hành khách đứng

Hành khách không được đứng khi xe đang di chuyển trừ khi giấy phép vận tải hành khách cho phép hành khách đứng, và giấy phép này giới hạn số lượng được phép. Sức chứa hành khách đứng phải được hiển thị ở vị trí dễ thấy. Không cho phép hành khách đứng ở nơi họ có thể che khuất tầm nhìn hoặc cản trở việc di chuyển của bạn.

- ✓ Hành khách không được đứng khi xe đang di chuyển trừ khi giấy phép vận tải hành khách cho phép hành khách đứng
- ✓ Sức chứa hành khách đứng phải được hiển thị ở vị trí dễ thấy trong xe
- ✓ Không cho phép bất kỳ hành khách nào đứng ở nơi có thể khiến bạn khó nhìn hoặc khó di chuyển

83.11 Từ chối vận chuyển hành khách

Bạn phải cung cấp dịch vụ vận chuyển cho tất cả khách hàng trả tiền, nhưng có thể từ chối nếu xe của bạn đã chở đủ số lượng hành khách tối đa, hoặc nếu hành khách đang hút thuốc, sử dụng ngôn ngữ tục tĩu/xúc phạm, hoặc có hành vi mất trật tự hoặc gây khó chịu cho người khác. Nếu bạn yêu cầu một người rời xe, bạn phải bảo đảm họ có thể xuống xe an toàn tại nơi họ có thể tìm được phương tiện thay thế một cách hợp lý.

- ✓ Bạn có thể từ chối vận chuyển hành khách nếu xe đã đạt sức chứa tối đa hoặc hành khách đang hút thuốc, sử dụng ngôn ngữ xúc phạm, hoặc có hành vi mất trật tự
- ✓ Nếu bạn yêu cầu một người rời xe, hãy bảo đảm họ có thể xuống xe an toàn tại một địa điểm nơi họ có thể tìm được phương tiện thay thế một cách hợp lý

83.12 Vận chuyển người khuyết tật

Bạn không được từ chối vận chuyển một người chỉ vì họ có khuyết tật. Động vật hỗ trợ như chó dẫn đường phải được phép ở trong xe của bạn cùng với chủ của chúng. Hãy nói trực tiếp với người đó, đừng cho rằng họ cần giúp đỡ (luôn hỏi), và hãy kiên nhẫn và linh hoạt. Cố định đúng cách xe lăn, xe scooter và các dụng cụ hỗ trợ di chuyển, đồng thời dành không gian an toàn cho động vật hỗ trợ.

- ✓ Bạn không được từ chối vận chuyển một cá nhân chỉ vì người đó có khuyết tật
- ✓ Bạn phải cho phép động vật hỗ trợ như chó dẫn đường ở trong xe của bạn cùng với chủ của chúng
- ✓ Cố định đúng cách xe lăn, xe scooter và các dụng cụ hỗ trợ di chuyển khác
- ✓ Hãy nói trực tiếp với người khuyết tật và luôn hỏi trước khi giúp đỡ

83.13 Đèn chiếu sáng bên trong và yêu cầu đối với xe

Xe chở khách công cộng có sức chứa chỗ ngồi hơn 12 người bao gồm cả tài xế phải có đèn bên trong chiếu sáng lối đi cho hành khách phía sau tài xế, được bật liên tục từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc. Xe chở khách phải có đèn tại mỗi cửa vào bật lên khi cửa mở. Xe phải sạch sẽ và hợp vệ sinh, dán tem kiểm định hợp lệ và mang theo giấy chứng nhận.

- ✓ Xe chở khách công cộng có sức chứa chỗ ngồi hơn 12 người bao gồm cả tài xế phải có đèn chiếu sáng lối đi cho hành khách phía sau tài xế
- ✓ Đèn bên trong phải được bật liên tục trong khoảng thời gian từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc
- ✓ Xe chở khách phải có đèn tại mỗi cửa vào bật lên khi cửa được mở
- ✓ Phải dán tem kiểm định xe thương mại hợp lệ và mang theo giấy chứng nhận trong xe

83.14 Hư hỏng, Sự cố và Đổ nhiên liệu

Bạn phải kết thúc chuyến đi nếu xe xuất hiện vấn đề gây nguy hiểm cho sự an toàn hoặc sự thoải mái của hành khách, và phải sửa chữa vấn đề đó trước khi tiếp tục. Nếu một vụ tai nạn hoặc hỏng xe khiến không thể tiếp tục, hãy thu xếp đưa hành khách đến điểm đến với thời gian chậm trễ tối thiểu. Không đổ nhiên liệu khi động cơ đang chạy, radio đang truyền, hoặc có lửa trần; giữ vòi nhiên liệu tiếp xúc với ống nạp nhiên liệu để nối đất kết nối.

- ✓ Kết thúc chuyến đi nếu xe xuất hiện vấn đề có thể gây nguy hiểm cho sự an toàn hoặc sự thoải mái của hành khách, và sửa chữa vấn đề đó trước khi tiếp tục
- ✓ Thu xếp đưa hành khách đến điểm đến với thời gian chậm trễ tối thiểu sau khi tai nạn hoặc hỏng xe
- ✓ Không đổ nhiên liệu khi động cơ đang chạy, radio đang truyền, hoặc có lửa trần
- ✓ Giữ vòi nhiên liệu tiếp xúc với ống nạp nhiên liệu mọi lúc để nối đất kết nối

83.15 Xếp hành lý lên xe buýt

Bạn chịu trách nhiệm về tất cả hành lý mà hành khách mang lên xe và phải bảo đảm hành lý được xếp an toàn, không gây cản trở cho hành khách hoặc rơi trúng họ. Hàng hóa phải được chở trong các giá để đồ trên cao được thiết kế phù hợp, cất dưới ghế tựa vào một vách chắn, trong một khoang riêng biệt kín, hoặc trên đùi hành khách. Hành lý không được chặn lối đi hoặc lối thoát hiểm, che khuất tầm nhìn của tài xế, cản trở thiết bị khẩn cấp, hoặc cản trở việc di chuyển của tài xế.

- ✓ Hàng hóa phải được chở trong các giá để đồ trên cao được thiết kế phù hợp, cất dưới ghế tựa vào một vách chắn, trong một khoang kín, hoặc trên đùi hành khách
- ✓ Hành lý hoặc hàng hóa không được chặn hoặc chặn một phần lối đi hoặc lối thoát hiểm
- ✓ Xe buýt không được xếp hàng đến mức che khuất tầm nhìn của tài xế, cản trở việc tiếp cận thiết bị khẩn cấp, hoặc cản trở việc di chuyển của tài xế

83.16 Báo cáo khuyết tật của xe

Bạn phải báo cáo bất kỳ lỗi hoặc khiếm khuyết nào có thể khiến xe của bạn không an toàn. Báo cáo này phải được lập thành văn bản và giao cho đơn vị vận tải mà bạn làm việc vào thời điểm bạn phát hiện lỗi hoặc trước khi kết thúc ngày hôm đó.

- ✓ Báo cáo bất kỳ lỗi hoặc khiếm khuyết nào có thể khiến xe của bạn không an toàn
- ✓ Báo cáo phải được lập thành văn bản và giao cho đơn vị vận tải vào thời điểm bạn phát hiện lỗi hoặc trước khi kết thúc ngày hôm đó

CHAPTER 84

Chapter 9 — Measuring Brake Adjustment Methods

84.1 Phương pháp đo hành trình phanh khi áp dụng

Phương pháp đo hành trình phanh khi áp dụng được các thanh tra viên ven đường sử dụng. Khi nhả phanh, bình chứa ít nhất 100 p.s.i. và động cơ tắt, đánh dấu thanh đẩy hoặc đo chốt clevis đến khoang phanh. Áp dụng và giữ 90-100 p.s.i., sau đó đo lại. Chênh lệch là hành trình phanh khi áp dụng (1 đến 1½ inch / 25-38 mm là khoảng tốt). Hơn 1¾ inch (45 mm) cần điều chỉnh trên bộ điều chỉnh độ rơ thủ công.

- ✓ Thực hiện và giữ một lần tác động phanh hoàn toàn ở 90 đến 100 p.s.i. (620-690 kPa)
- ✓ Khoảng hành trình phanh khi áp dụng tốt là 1 đến 1½ inch (25 đến 38 mm)
- ✓ Bộ điều chỉnh độ rơ thủ công cần điều chỉnh nếu hành trình phanh khi áp dụng vượt quá 1¾ inch (45 mm)
- ✓ Cần hai người trừ khi bạn có thiết bị giữ phanh

84.2 Phương pháp dùng xà beng để đo hành trình tự do

Khi áp suất hệ thống trên 100 p.s.i. và phanh đỗ đã nhả, đẩy thanh đẩy vào hoàn toàn trong khoang phanh và đánh dấu. Kéo thanh đẩy ra bằng xà beng và đo khoảng cách đến mặt khoang phanh. Hành trình tự do này (½ đến ¾ inch / 12-20 mm là khoảng tốt) cần điều chỉnh nếu vượt quá ¾ inch (20 mm).

- ✓ Khoảng hành trình tự do tốt là ½ đến ¾ inch (12 đến 20 mm)
- ✓ Phanh cần được điều chỉnh nếu hành trình tự do vượt quá ¾ inch (20 mm)
- ✓ Đảm bảo áp suất khí hệ thống trên 100 p.s.i. và phanh đỗ đã được nhả

84.3 Các Chỉ Báo Điều Chỉnh Phanh

Cần đẩy mới của buồng phanh khí có vạch dấu (thường màu đỏ) cho biết khi cần điều chỉnh ngay. Nếu vạch đỏ ở mặt buồng phanh nhìn thấy được, phanh đang mất điều chỉnh nguy hiểm và cần được xử lý ngay. Đừng đợi đến khi vạch đỏ lộ ra mới điều chỉnh.

- ✓ Vạch đỏ nhìn thấy được cho thấy phanh đang mất điều chỉnh nguy hiểm
- ✓ Đừng đợi đến khi vạch đỏ lộ ra mới điều chỉnh
- ✓ Vạch dấu thường màu đỏ và cho biết khi hành trình cần đẩy quá mức

CHAPTER 85

Chapter 10 — Class 1 Tractor-Trailer Pre-Trip Inspection

85.1 Dưới nắp ca-pô và xả bình chứa

Bắt đầu bằng việc tìm kiếm rò rỉ, xả bình chứa (chỉ xả bình chứa cung cấp đối với bài kiểm tra đường), và kiểm tra chất lỏng, dây đai, ống mềm, máy nén, các bộ phận lái và hệ thống treo.

- ✓ Tất cả bình chứa phải được xả hằng ngày; xả bình chứa cung cấp trong bài kiểm tra đường
- ✓ Kiểm tra mức và tình trạng chất lỏng: dầu động cơ, dung dịch làm mát, dầu trợ lực lái và dung dịch rửa kính
- ✓ Kiểm tra dây đai về độ căng, vết nứt, dây bị sờn hoặc mất răng
- ✓ Xác minh các bộ phận hệ thống lái được cố định chắc chắn, không bị cong hoặc nứt

85.2 Kiểm tra Phanh Nền (Foundation Brake)

Mỗi phanh nền phải được kiểm tra bao gồm các buồng phanh, máy điều chỉnh độ lỏng, ống dẫn, s-cams, trống và lót phanh. Quãng đường pushrod phải nằm trong giới hạn cho phép.

- ✓ Lắp đặt buồng phanh và kẹp giữ phải an toàn, không có vết nứt, ăn mòn hoặc lỗ hổng
- ✓ Quãng đường pushrod phải nằm trong giới hạn cho phép; kiểm tra máy điều chỉnh độ lỏng, s-cam và bu lông để tìm hiện tượng hao mòn
- ✓ Các đường ống không khí phải an toàn, không có rò rỉ, trầy xước, cắt, vết nứt hoặc xoắn
- ✓ Một cảnh sát có thể đưa phương tiện ra khỏi dịch vụ nếu lót phanh trống nhỏ hơn 1/4 inch (6,4 mm) hoặc má phanh đĩa không khí nhỏ hơn 1/8 inch (3,2 mm)

85.3 Kiểm tra Bộ điều tốc và Ngắt Máy nén

Trong khi áp suất khí tăng trong cab, xác nhận máy nén ngừng bơm (cut-out) trong phạm vi chính xác và các đồng hồ đo phản hồi đúng.

- ✓ Máy nén phải ngừng bơm (ngắt bởi bộ điều tốc) trong khoảng 105 đến 135 p.s.i. (724 đến 931 kPa)
- ✓ Xác nhận chỉ bình chứa cung cấp bị mất khí; các bình chứa khác mất áp suất có thể cho thấy van một chiều kiểm tra bị lỗi
- ✓ Áp suất bình chứa khí phải tăng từ 50 đến 90 p.s.i. (345 đến 620 kPa) trong vòng ba phút ở chế độ chạy không tải nhanh (1,000 đến 1,200 r.p.m.)

85.4 Quy trình kiểm tra hệ thống phanh khí nén Hạng 1

Quy trình kiểm tra hệ thống phanh khí nén theo từng bước xác minh hoạt động cut-in của bộ điều tốc, cảnh báo áp suất khí thấp, hoạt động của van cấp khí cho rơ-moóc, việc kích hoạt phanh rơ-moóc, độ nguyên vẹn của khớp nối glad hand và sự tăng áp suất.

- ✓ Bộ điều tốc phải khiến máy nén cut-in trước khi áp suất giảm xuống dưới 80 p.s.i. (552 kPa)
- ✓ Các thiết bị cảnh báo áp suất khí thấp phải kích hoạt ở mức 60 p.s.i. (414 kPa) hoặc cao hơn
- ✓ Van cấp khí cho rơ-moóc phải đóng khi đồng hồ đo bình chứa cao nhất chỉ từ 20 đến 45 p.s.i. (138 đến 310 kPa)
- ✓ Kiểm tra không có khí rò rỉ từ các khớp nối glad hand khi đã ngắt kết nối, và xác minh phanh rơ-moóc đã được kích hoạt

85.5 Thất Thoát Khí / Kiểm Tra Rò Rỉ Khi Đạp Phanh

Khi đạp phanh hoàn toàn và giữ trong một phút, mức thất thoát khí phải nằm trong giới hạn cho phép để xác nhận hệ thống giữ được áp suất.

- ✓ Đạp phanh hoàn toàn (90 đến 100 p.s.i., 620 đến 690 kPa) và giữ trong một phút
- ✓ Sau lần giảm áp suất ban đầu, mức thất thoát khí không được vượt quá 4 p.s.i. (27.6 kPa) mỗi phút (một rơ-moóc)
- ✓ Mức thất thoát khí không được vượt quá 6 p.s.i. (41.4 kPa) mỗi phút khi có hai rơ-moóc
- ✓ Xác minh không có tiếng rò rỉ khí; lắng nghe khi động cơ tắt

85.6 Kiểm tra Fifth Wheel và Khớp nối Trailer

Phải kiểm tra fifth wheel và khớp nối để đảm bảo kết nối an toàn giữa xe đầu kéo và trailer.

- ✓ Tấm fifth wheel phải áp sát vào apron của trailer, không nhìn thấy ánh sáng lọt qua giữa fifth wheel và apron.
- ✓ Slider phải được khóa và chắc chắn, với locking jaws đóng quanh kingpin của trailer.
- ✓ Pintle hoặc ball hitch không được mòn; cơ cấu khóa phải đóng và chắc chắn; xích/dây cáp không nứt và được gắn chắc chắn.
- ✓ Landing gear phải được nâng hoàn toàn và tay quay được cố định chắc chắn.

85.7 Kiểm tra phản hồi phanh, kéo và độ rơ hệ thống lái

Các bài kiểm tra cuối cùng xác nhận phanh đỗ giữ được, phanh chính và phanh rơ-moóc phản hồi, và hệ thống lái có độ rơ chấp nhận được.

- ✓ Kéo ngược với phanh đỗ rơ-moóc ở số thấp — phanh phải ngăn chuyển động
- ✓ Kéo ngược với phanh đỗ đầu kéo ở số thấp — phanh phải ngăn chuyển động
- ✓ Di chuyển chậm về phía trước và đạp phanh chân và van tay để kiểm tra phản hồi
- ✓ Đối với rơ-moóc dùng phanh điện, xác minh hoạt động breakaway bằng cách ngắt cáp điện và kéo chốt công tắc breakaway

85.8 Kiểm tra vòng quanh xe đối với đèn

Đi ngược chiều kim đồng hồ để kiểm tra tất cả đèn bên ngoài xem có hoạt động không, mặt kính đèn sạch và đúng màu.

- ✓ Kiểm tra tín hiệu rẽ trái, đèn pha chiếu gần, đèn hậu, đèn biển số và đèn khoảng sáng
- ✓ Kiểm tra tín hiệu rẽ phải, đèn pha chiếu xa và đèn phanh
- ✓ Đảm bảo tất cả mặt kính đèn đều sạch, không nứt và đúng màu

CHAPTER 86

Chapter 11 — Signs

86.1 Biển báo quy định

Biển báo quy định cho bạn biết về luật và quy định lái xe; không tuân thủ chúng là hành vi vi phạm theo Đạo luật Xe cơ giới B.C. và có thể bị xử phạt. Ví dụ: dừng (dừng hoàn toàn, chỉ tiếp tục khi an toàn), nhường đường (nhường quyền đi trước), giới hạn tốc độ (tốc độ tối đa hợp pháp khi mặt đường không có tuyết/băng, khô ráo và tầm nhìn tốt), cấm đi vào, đường một chiều, cấm vượt, đi bên phải trừ khi vượt, cấm rẽ phải khi đèn đỏ, bắt buộc dùng lốp hoặc xích mùa đông, và biển báo chỗ tấp vào lề cho xe chạy chậm.

- ✓ Không tuân thủ biển báo quy định là hành vi vi phạm theo Đạo luật Xe cơ giới B.C.
- ✓ Giới hạn tốc độ được ghi trên biển là tốc độ tối đa hợp pháp khi mặt đường không có tuyết/băng, khô ráo và tầm nhìn tốt
- ✓ Phải sử dụng lốp hoặc xích mùa đông khi biển báo được hiển thị

86.2 Biển báo trường học, sân chơi và lối đi bộ qua đường

Những biển báo này cho biết các khu vực cần đặc biệt thận trọng. Giới hạn trong khu vực trường học (có biển phụ) thường có hiệu lực từ 8 giờ sáng đến 5 giờ chiều vào các ngày học; biển phụ 30 km/h nghĩa là 30 km/h trong những giờ đó. Giới hạn 30 km/h trong khu vực sân chơi có hiệu lực mỗi ngày từ bình minh đến hoàng hôn. Lối qua đường ở trường học yêu cầu nhường đường cho người đi bộ và tuân theo mọi hướng dẫn của người điều khiển qua đường. Lối qua đường do người đi bộ kích hoạt yêu cầu chuẩn bị dừng lại khi đèn nhấp nháy.

- ✓ Giới hạn tốc độ trong khu vực trường học có hiệu lực từ 8 giờ sáng đến 5 giờ chiều vào các ngày học trừ khi có biển báo khác
- ✓ Giới hạn 30 km/h trong khu vực sân chơi có hiệu lực mỗi ngày từ bình minh đến hoàng hôn
- ✓ Nhường đường cho người đi bộ tại lối qua đường và tuân theo hướng dẫn của người điều khiển qua đường

86.3 Biển báo đường sắt

Các giao cắt đường sắt/đường bộ công cộng được đánh dấu bằng biển báo hoặc vạch sơn trên mặt đường và có thể có thiết bị cảnh báo cơ khí hoặc điện. Bạn phải luôn nhường đường cho tàu hỏa. Tại các giao cắt, bạn có thể cần dừng lại rồi tiếp tục khi an toàn, và phải tiếp tục dừng cho đến khi bất kỳ thanh chắn nào được nâng lên hoàn toàn.

- ✓ Bạn phải luôn nhường đường cho tàu hỏa tại các giao cắt đường sắt
- ✓ Tiếp tục dừng cho đến khi thanh chắn của giao cắt được nâng lên hoàn toàn trước khi tiếp tục

86.4 Đọc và phân loại biển báo

Có ba cách để đọc biển báo: theo hình dạng, màu sắc và thông điệp in trên biển. Hiểu những điều này giúp giải thích các biển báo xa lạ. Các loại biển báo bao gồm biển quy định, trường học/sân chơi/lối qua đường, sử dụng làn đường, kiểm soát rẽ, đỗ xe, làn dành riêng, cảnh báo, dấu vật thể, công trường, thông tin/điểm đến và biển báo đường sắt. Biển khu vực trường học có màu vàng-xanh lục huỳnh quang.

- ✓ Biển báo được đọc theo hình dạng, màu sắc và thông điệp in trên biển
- ✓ Biển báo trường học và sân chơi có màu vàng-xanh lục huỳnh quang

86.5 Biển báo sử dụng làn đường và kiểm soát rẽ

Biển báo sử dụng làn đường được gắn phía trên hoặc bên cạnh một làn đường trước giao lộ cho biết làn nào được phép rẽ hoặc đi thẳng; trong làn đường được chỉ định, bạn phải tuân theo hướng của mũi tên. Bạn không được chuyển vào hoặc ra khỏi làn đường được chỉ định khi đang ở trong giao lộ. Biển báo kiểm soát rẽ được gắn trực tiếp phía trên giao lộ cũng yêu cầu tuân theo hướng của mũi tên.

- ✓ Trong làn đường được chỉ định, bạn phải tuân theo hướng được chỉ bởi các mũi tên
- ✓ Bạn không được chuyển vào hoặc ra khỏi làn đường được chỉ định khi đang ở trong giao lộ

86.6 Biển báo cảnh báo

Hầu hết các biển báo cảnh báo có màu vàng và hình thoi, cảnh báo về các nguy hiểm phía trước như đường cong, giao thông nhập làn, hết làn, giao thông hai chiều, đường hẹp, đường trơn trượt, dốc đứng, biển báo dừng phía trước, đường ngang đường sắt, vòng xuyến, lối đi bộ qua đường/trường học và động vật qua đường. Biển báo tốc độ ra khỏi đường được khuyến nghị nhắc giảm tốc độ trong điều kiện xấu.

- ✓ Biển báo cảnh báo thường có màu vàng và hình thoi
- ✓ Biển báo cảnh báo cho biết các nguy hiểm tiềm ẩn phía trước cần thận trọng hoặc giảm tốc độ

86.7 Biển báo vật cản và biển báo công trường

Biển báo vật cản được gắn trên các vật cản và cho biết đi bên phải, đi bên trái, hoặc đi bên phải hoặc bên trái. Biển báo công trường cảnh báo về công việc xây dựng/bảo trì; bạn phải tuân theo người điều khiển giao thông, đi trong tốc độ đã ghi, giữ khoảng cách xa với thiết bị và chỉ vượt khi an toàn. Tiền phạt do vượt quá tốc độ được tăng trong khu vực công trường.

- ✓ Biển báo vật cản được gắn trên các vật cản để hướng dẫn giao thông đi vòng qua chúng
- ✓ Tuân theo người điều khiển giao thông và tốc độ đã ghi trong khu vực công trường, chỉ vượt khi an toàn

CHAPTER 87

Cargo Securement

87.1 Dây ràng buộc và Cố định Hàng hóa

Hàng hóa phải được cố định theo Motor Vehicle Act và tiêu chuẩn TAC bằng cách sử dụng dây ràng buộc, đai vải dệt, bạt và thiết bị phù hợp. Kiểm tra hàng hóa xem có bị mài mòn hoặc hư hỏng và cố định đúng cách các loại hàng hóa cụ thể (hàng bên hông, hàng phía sau, hàng cốt liệu, hàng bồn).

- ✓ Cố định hàng hóa bằng dây ràng buộc và đai vải dệt phù hợp đáp ứng tiêu chuẩn TAC
- ✓ Kiểm tra hàng hóa và dây ràng buộc để phát hiện mài mòn trước và trong khi vận chuyển
- ✓ Cố định các loại hàng hóa cụ thể (con lăn, pallet, hàng bồn) bằng phương pháp đúng

87.2 Quá tải, Quá khổ và Trạm cân

Hàng quá khổ và quá tải cần giấy phép và có thể cần xe dẫn đường và biển báo tải dài/rộng. Kích thước xe phải tuân thủ giới hạn pháp lý và tài xế phải trình diện tại trạm cân khi được yêu cầu.

- ✓ Xin giấy phép cho hàng quá khổ và quá tải
- ✓ Sử dụng xe dẫn đường và biển báo tải dài/rộng khi được yêu cầu
- ✓ Dừng tại trạm cân khi được chỉ dẫn

CHAPTER 88

Chapter 1 — Keeping and Changing Your Licence

88.1 Lịch Khám Sức Khỏe cho Tài Xế Thương Mại

RoadSafetyBC yêu cầu khám sức khỏe định kỳ để giữ giấy phép lái xe thương mại. NSC yêu cầu tất cả tài xế hạng 1, 2, 3, 4 và tài xế có mã 18/19 phanh khí công nghiệp hoặc mã 20 chứng nhận rơ-moóc hạng nặng phải nộp báo cáo sức khỏe định kỳ. Biểu mẫu được gửi ở độ tuổi 25, 30, 35, 40, 45, sau đó 48, 51, 54, 57, 60, 63, và hằng năm khi từ 66 tuổi trở lên. Không nộp có thể dẫn đến thu hồi giấy phép.

- ✓ Báo cáo sức khỏe được yêu cầu ở độ tuổi 25, 30, 35, 40, 45, sau đó mỗi 3 năm (48-63), sau đó hằng năm khi từ 66 tuổi trở lên
- ✓ Giấy phép của bạn có thể bị thu hồi nếu bạn không nộp mẫu khám sức khỏe theo yêu cầu
- ✓ Việc khám lại có thể bao gồm kiểm tra thị lực, bài kiểm tra kiến thức và bài thi lái đường

88.2 Nâng cấp và hạ cấp giấy phép lái xe của bạn

Để nâng cấp hạng giấy phép, hãy làm theo tất cả các bước cho hạng mới, bao gồm cả việc xin giấy phép học lái. Người giám sát có hạng giấy phép phù hợp phải đi cùng bạn khi luyện tập. Để hạ cấp xuống hạng phi thương mại hoặc hạng thương mại thấp hơn, hãy đến văn phòng cấp giấy phép lái xe. Giấy phép của bạn sẽ không bị hạ cấp nếu bạn không nộp mẫu khám sức khỏe định kỳ—thay vào đó, bạn phải đến văn phòng để xin giấy phép mới.

- ✓ Việc nâng cấp đòi hỏi phải làm theo tất cả các bước, bao gồm cả việc xin giấy phép học lái
- ✓ Người giám sát có hạng giấy phép phù hợp phải đi cùng bạn trong khi luyện tập
- ✓ Việc hạ cấp đòi hỏi phải đến văn phòng cấp giấy phép lái xe để xin giấy phép mới

CHAPTER 89

Chapter 6 — Skills for Driving Buses, Taxis, Limousines and Ride-Hailing Vehicles: Definitions

89.1 Các định nghĩa chính cho xe hạng 2 và hạng 4

Người lái xe phải hiểu các thuật ngữ theo Motor Vehicle Act và Passenger Transportation Act. Public transportation là việc vận chuyển các nhóm người không phải là cộng sự hay gia đình của bạn. Commercial passenger vehicle vận chuyển hành khách để được trả công. Tiền công bao gồm tiền hoặc phần thưởng khác. Bus có sức chứa chỗ ngồi trên 10 người kể cả tài xế, được vận hành để cho thuê hoặc vận chuyển công cộng. Taxi/limousine chở không quá 10 người và có sẵn cùng tài xế để cho thuê. Limousine sức chứa lớn chở trên 10 và tối đa 24 người kể cả tài xế.

- ✓ Bus có sức chứa chỗ ngồi trên 10 người kể cả tài xế
- ✓ Taxi hoặc limousine chở không quá 10 người
- ✓ Limousine sức chứa lớn chở trên 10 và tối đa 24 người kể cả tài xế
- ✓ Xe đặc biệt chở không quá 10 người và được thiết kế để vận chuyển người khuyết tật

89.2 Yêu cầu về National Safety Mark

Kể từ ngày 29 tháng 3 năm 2005, những xe này có thể hoạt động tại B.C. nếu đã có National Safety Mark thể hiện sự tuân thủ Tiêu chuẩn An toàn Xe cơ giới Canada (CMVSS). Xe được sản xuất trước ngày 1 tháng 1 năm 2005 không tuân thủ cần liên hệ với Commercial Vehicle Safety and Enforcement.

- ✓ Xe phải có National Safety Mark để hoạt động tại B.C. (kể từ ngày 29 tháng 3 năm 2005)
- ✓ Xe không tuân thủ được sản xuất trước ngày 1 tháng 1 năm 2005 cần liên hệ với Commercial Vehicle Safety and Enforcement

CHAPTER 90

Chapter 1: Getting Your Driver's Licence — Commercial Licence Application

90.1 Điều kiện tiên quyết để có Giấy phép thương mại

Trước khi xin giấy phép Hạng 1, 2, 3 hoặc 4, bạn phải đang giữ hoặc đã từng giữ giấy phép Hạng 5 hoặc Hạng 6 đầy đủ quyền hạn (hoặc tương đương từ tỉnh bang khác), có lịch sử lái xe chấp nhận được với ít hơn bốn vi phạm bị trừ điểm trong hai năm trước và không có tiền án theo Bộ luật Hình sự liên quan đến xe cơ giới trong ba năm trước, đáp ứng độ tuổi tối thiểu, không có tiền phạt hoặc nợ chưa thanh toán, và đáp ứng tiêu chuẩn y tế.

- ✓ Chỉ cho phép ít hơn bốn vi phạm bị trừ điểm trong hai năm trước
- ✓ Không cho phép có tiền án theo Bộ luật Hình sự liên quan đến xe cơ giới trong ba năm trước
- ✓ Không được phép có tiền phạt hoặc nợ chưa thanh toán cho Tòa án, Chính phủ hoặc ICBC

90.2 Quy định về Giấy phép học lái và Người giám sát

Giấy phép học lái có hiệu lực một năm và cho phép tập lái với người giám sát. Người giám sát phải ít nhất 19 tuổi và có giấy phép phù hợp cho loại xe đang tập lái, và phải ngồi bên cạnh tài xế hoặc ngay phía sau và bên phải nếu không có ghế liền kề. Khi điều khiển xe buýt, taxi, xe gọi xe qua ứng dụng hoặc xe cứu thương bằng giấy phép học lái, không được chở hành khách nào ngoài người giám sát và những người học lái cùng hạng.

- ✓ Giấy phép học lái có hiệu lực một năm
- ✓ Người giám sát phải ít nhất 19 tuổi và có giấy phép phù hợp cho loại xe đó
- ✓ Không được chở hành khách trên hoạt động học lái xe buýt/taxi/xe gọi xe qua ứng dụng/xe cứu thương, ngoại trừ người giám sát và người học lái cùng hạng

90.3 Bài kiểm tra đường bộ và Kiểm tra trước chuyến đi

Bài kiểm tra đường bộ thương mại bao gồm phần kiểm tra trước chuyến đi và, nếu xe có phanh khí, phần kiểm tra trước chuyến đi đối với phanh khí. Thí sinh phải mang cùng loại giấy tờ tùy thân đã dùng cho giấy phép học lái và trả lệ phí kiểm tra đường bộ. Bài kiểm tra được thực hiện hoàn toàn bằng tiếng Anh—thí sinh phải giao tiếp bằng tiếng Anh nói và viết mà không có trợ giúp.

- ✓ Bài kiểm tra đường bộ bao gồm kiểm tra trước chuyến đi và kiểm tra phanh khí trước chuyến đi nếu xe có phanh khí
- ✓ Toàn bộ quá trình cấp giấy phép được thực hiện bằng tiếng Anh mà không có trợ giúp
- ✓ Phải mang đến bài kiểm tra đường bộ cùng loại giấy tờ tùy thân đã dùng cho giấy phép học lái

90.4 Huấn luyện nhập môn bắt buộc (MELT) cho Hạng 1

Kể từ ngày 18 tháng 10 năm 2021, tất cả người nộp đơn xin Hạng 1 mới phải hoàn thành MELT, một yêu cầu luật định một lần phù hợp với Bộ Quy tắc An toàn Quốc gia. MELT bao gồm lý thuyết, huấn luyện thực hành tại trường dạy lái xe, lái xe trên đường cao tốc và vận hành phanh hơi. Nó được cung cấp bởi các trường dạy lái xe được ICBC phê duyệt. Người nộp đơn trước tiên phải đủ điều kiện để có giấy phép học lái Hạng 1.

- ✓ MELT là yêu cầu bắt buộc một lần đối với tất cả tài xế Hạng 1 mới kể từ ngày 18 tháng 10 năm 2021
- ✓ MELT bao gồm huấn luyện phanh hơi, vì vậy không cần khóa học phanh hơi riêng cho Hạng 1
- ✓ MELT phải được cung cấp bởi một trường dạy lái xe được ICBC phê duyệt

90.5 Đơn xin chứng thực rơ-moóc hạng nặng

Chứng thực rơ-moóc hạng nặng (mã 20) cho Hạng 4 hoặc 5 cho phép kéo rơ-moóc ở bất kỳ trọng lượng nào miễn là cả xe tải và rơ-moóc đều không có phanh hơi. Đơn xin yêu cầu học cẩm nang, nộp đơn với giấy tờ tùy thân chính và phụ, vượt qua các bài kiểm tra kiến thức và biển báo đường bộ, sàng lọc thị lực/y tế, và bài kiểm tra lái xe đường bộ có kiểm tra trước chuyến. Người giám sát phải ít nhất 19 tuổi và có bằng lái Hạng 1, 2 hoặc 3.

- ✓ Chứng thực rơ-moóc hạng nặng (mã 20) cho phép kéo bất kỳ trọng lượng nào chỉ khi cả hai đơn vị đều không có phanh hơi
- ✓ Người giám sát luyện tập rơ-moóc hạng nặng phải có bằng lái Hạng 1, 2 hoặc 3 và ít nhất 19 tuổi
- ✓ Bài kiểm tra lái xe đường bộ cho chứng thực rơ-moóc hạng nặng bao gồm bài kiểm tra trước chuyến

90.6 Các trường hợp miễn MELT cho tài xế từ tỉnh bang khác

Tài xế có giấy phép Class 1 của Canada và hơn 24 tháng liên tục kinh nghiệm (không hết hạn quá ba năm) được miễn MELT. Những người có từ 12-24 tháng nhưng chưa học khóa MELT được chấp nhận sẽ có hai lần dự thi sát hạch đường bộ trước khi bắt buộc phải học MELT. Những người có dưới 12 tháng, hoặc giấy phép được cấp ngoài Canada, phải học MELT của B.C. B.C. chấp nhận MELT từ Saskatchewan, Manitoba, Ontario và Alberta.

- ✓ Kinh nghiệm Class 1 Canada liên tục hơn 24 tháng giúp tài xế được miễn MELT
- ✓ Tài xế có 12-24 tháng kinh nghiệm nhưng chưa có MELT được chấp nhận sẽ có hai lần dự thi sát hạch đường bộ trước khi bắt buộc học MELT
- ✓ Tất cả tài xế Class 1 được cấp phép ngoài Canada phải học MELT của B.C.

CHAPTER 91

Front-End Structures

91.1 Yêu cầu về độ bền của kết cấu phía trước

Kết cấu phía trước là một rào chắn thẳng đứng ngang qua phía trước sàn xe để ngăn hàng hóa di chuyển về phía trước. Các kết cấu thấp hơn 1.83 m phải chịu được tải trọng tĩnh ít nhất 50% tổng trọng lượng hàng hóa phân bố đều; những kết cấu cao từ 1.83 m trở lên phải chịu được 40% tổng trọng lượng hàng hóa. Tấm chắn/ bảo vệ cabin không được coi là kết cấu phía trước theo Standard 10, mặc dù WorkSafe BC yêu cầu tấm bảo vệ cabin trên xe tải chở gỗ.

- ✓ Kết cấu phía trước dưới 1.83 m phải chịu được 50% tổng trọng lượng hàng hóa
- ✓ Kết cấu cao từ 1.83 m trở lên phải chịu được 40% tổng trọng lượng hàng hóa
- ✓ Tấm chắn cabin không phải là kết cấu phía trước theo Standard 10
- ✓ WorkSafe BC yêu cầu tấm bảo vệ cabin trên xe tải chở gỗ

91.2 Kích thước và sự xuyên qua của kết cấu phía trước

Để bảo vệ người điều khiển, kết cấu phía trước phải không thấp hơn 122 cm so với sàn xe (hoặc chiều cao mà tại đó kết cấu ngăn hàng hóa di chuyển về phía trước), và không hẹp hơn chiều rộng của xe (hoặc chiều rộng mà tại đó kết cấu ngăn di chuyển về phía trước). Kết cấu phải chống lại sự xuyên qua của hàng hóa khi xe giảm tốc ở mức 6.1 m/s^2 và không được có lỗ hở hoặc khe hở cho phép hàng hóa đi qua.

- ✓ Kết cấu phía trước phải cao ít nhất 122 cm so với sàn xe
- ✓ Không được hẹp hơn chiều rộng của xe
- ✓ Phải chống xuyên qua khi giảm tốc ở mức 6.1 m/s^2
- ✓ Không được có lỗ hở hoặc khe hở cho phép hàng hóa đi qua

91.3 Đánh dấu kết cấu phía trước và chiều rộng hàng hóa

Kết cấu phía trước phải được gắn theo khuyến nghị của nhà sản xuất và phải được nhận diện bằng cách đánh dấu cố định (số kiểu/số sê-ri, tên và địa chỉ nhà sản xuất, sức chở hàng hóa được định mức) hoặc bằng thư có chữ ký của nhà sản xuất hoặc kỹ sư chuyên nghiệp được mang theo trong xe. Hàng hóa không được vượt quá chiều rộng 2,6 m; xe chở cỏ khô hoặc rơm rạ rời không được vượt quá chiều rộng 3,1 m (xe và hàng hóa).

- ✓ Kết cấu phía trước phải được đánh dấu hoặc chứng nhận bằng thư mang theo trong xe
- ✓ Hàng hóa không được vượt quá chiều rộng 2,6 m
- ✓ Hàng cỏ khô hoặc rơm rạ rời (xe và hàng hóa) không được vượt quá chiều rộng 3,1 m
- ✓ Việc đánh dấu phải bao gồm sức chở trọng lượng hàng hóa được định mức

CHAPTER 92

Chapter 4: Fuel-efficient driving

92.1 Các phương pháp lái xe thông minh để tiết kiệm nhiên liệu

Lái xe tiết kiệm nhiên liệu bao gồm chuẩn bị và lập kế hoạch, khởi hành êm ái, chọn đúng số, nhả nhẹ bàn đạp ga và sử dụng phương pháp see-think-do. Giảm chạy không tải giúp tiết kiệm nhiên liệu.

- ✓ Khởi hành nhẹ nhàng và chọn đúng số để tiết kiệm nhiên liệu
- ✓ Nhả nhẹ bàn đạp ga và dự đoán giao thông bằng phương pháp see-think-do
- ✓ Giảm việc chạy không tải không cần thiết

92.2 Bảo dưỡng xe và các lựa chọn để đạt hiệu quả

Bảo dưỡng xe đúng cách và chọn xe tiết kiệm nhiên liệu có đặc điểm khí động học và lốp phù hợp giúp cải thiện hiệu suất nhiên liệu.

- ✓ Bảo dưỡng đúng cách giúp cải thiện hiệu suất nhiên liệu
- ✓ Đặc điểm khí động học và lựa chọn lốp đúng giúp giảm mức tiêu thụ nhiên liệu

92.3 Kỹ thuật lái xe thông minh để tiết kiệm nhiên liệu

Lái xe tiết kiệm nhiên liệu bao gồm tăng tốc mượt mà, chọn đúng số, nhả ga từ từ và sử dụng phương pháp nhìn-nghĩ-làm. Giảm chạy không tải giúp tiết kiệm đáng kể nhiên liệu.

- ✓ Khởi hành nhẹ nhàng, chọn đúng số và nhả ga từ từ để tiết kiệm nhiên liệu
- ✓ Giảm thời gian chạy không tải không cần thiết để tiết kiệm nhiên liệu

92.4 Lựa chọn xe và bảo dưỡng để đạt hiệu quả

Chọn một chiếc xe tải có thiết kế khí động học, kích thước phù hợp, lốp tiết kiệm nhiên liệu và được bảo dưỡng đúng cách sẽ giúp cải thiện mức tiết kiệm nhiên liệu. Việc lập kế hoạch tuyến đường và chuẩn bị cho thời tiết cũng giúp ích.

- ✓ Bảo dưỡng xe và chọn các đặc điểm khí động học, lốp tiết kiệm nhiên liệu
- ✓ Lập kế hoạch tuyến đường và chuẩn bị cho thời tiết để cải thiện hiệu suất nhiên liệu

CHAPTER 93

Chapter 8 — Air Brakes: Other Types of Foundation Brakes

93.1 Phanh Nêm

Phanh nêm sử dụng một hoặc hai buồng khí nhỏ với thanh đẩy hình nêm, thường chỉ có trên cầu dẫn hướng. Khi phanh, áp suất không khí đẩy nêm vào giữa hai con lăn, ép má phanh ra áp vào tang trống. Hầu hết đều có bộ tự điều chỉnh bên trong, cần tháo nắp lỗ kiểm tra để kiểm tra việc điều chỉnh.

- ✓ Phanh nêm thường chỉ có trên cầu dẫn hướng
- ✓ Việc điều chỉnh vượt quá dung sai nếu má phanh dịch chuyển hơn 1/16 inch mỗi má hoặc tổng cộng 1/8 inch

93.2 Các Loại Phanh Nền Khác

Ngoài phanh s-cam, ba loại phanh nền khác trên xe được trang bị phanh khí là phanh nêm, phanh đĩa khí và phanh khí-thủy lực.

- ✓ Ba loại phanh nền khác là phanh nêm, phanh đĩa khí và phanh khí-thủy lực
- ✓ Các loại phanh nền khác nhau vẫn hoạt động dựa trên cùng các nguyên lý điều khiển phanh khí

CHAPTER 94

Chapter 6 — Passenger Safety and Manoeuvring

94.1 Bảo vệ An toàn Hành khách

An toàn hành khách là mối quan tâm quan trọng nhất của bạn, luôn quan trọng hơn việc đáp ứng lịch trình. Hành khách xe buýt thường bị thương vì tài xế dừng quá nhanh, khởi hành quá nhanh, rẽ quá đột ngột, mở hoặc đóng cửa quá nhanh, hoặc không thường xuyên kiểm tra hành khách. Hãy giữ khoảng cách an toàn với xe phía trước, tránh bị kẹt hoặc bị chặn lối, khởi hành và rẽ mượt mà, và bảo đảm hành khách đã ngồi ổn định và tránh xa cửa trước khi xe di chuyển.

- ✓ An toàn hành khách quan trọng hơn việc đáp ứng lịch trình
- ✓ Khởi hành, dừng và rẽ mượt mà để ngăn ngừa thương tích cho hành khách
- ✓ Bảo đảm hành khách đã lên hoặc xuống hẳn trước khi đóng cửa
- ✓ Giữ khoảng cách an toàn với xe phía trước để tránh dừng đột ngột

94.2 Rời lề đường an toàn

Nhìn vào gương chiếu hậu bên hông và qua vai để kiểm tra giao thông thông thoáng trước khi rời lề đường — đừng chỉ dựa vào gương. Đảm bảo hành khách không di chuyển. Bật tín hiệu để cảnh báo các tài xế khác và kiểm tra qua vai một lần nữa. Cẩn thận để phần sau xe buýt không quét qua vỉa hè và va vào người đi bộ, người đi xe đạp, cột điện hoặc biển báo.

- ✓ Kiểm tra gương chiếu hậu bên hông và nhìn qua vai trước khi rời lề đường
- ✓ Không chỉ dựa vào gương chiếu hậu bên hông
- ✓ Đảm bảo phần sau xe buýt không quét qua vỉa hè và va vào người đi bộ hoặc đồ vật

94.3 Quyền ưu tiên của xe buýt

Luật Xe cơ giới (Motor Vehicle Act) cho xe buýt công cộng quyền ưu tiên khi tài xế ra tín hiệu chuyển từ làn sát lề hoặc trạm dừng xe buýt vào dòng xe và xe buýt có gắn biển nhường đường. Quy định này áp dụng ở nơi giới hạn tốc độ dưới 60 km/h. Tuy nhiên, tài xế vẫn phải bảo đảm an toàn trước khi nhập vào dòng xe; đừng cho rằng mình có quyền ưu tiên vì người khác không buộc phải nhường đường nếu không an toàn.

- ✓ Xe buýt công cộng có quyền ưu tiên khi ra tín hiệu từ điểm dừng và có gắn biển nhường đường
- ✓ Quy định này áp dụng ở nơi giới hạn tốc độ dưới 60 km/h
- ✓ Tài xế xe buýt vẫn phải bảo đảm an toàn trước khi nhập vào dòng xe

94.4 Đi ngang qua xe đậu và các dấu hiệu cảnh báo

Khi lái xe ngang qua các xe đã đậu, hãy chú ý đến xe đang nhập vào dòng giao thông, cửa bất ngờ mở ra phía làn giao thông, và người đi bộ bước ra. Các dấu hiệu cảnh báo gồm bánh trước bẻ hướng ra ngoài, tài xế ngồi sau vô lăng, khói từ ống xả, đèn phanh hoặc đèn lùi hay đèn xi-nhan, và người đi bộ hoặc trẻ em chơi gần đường.

- ✓ Chú ý đến cửa mở, người đi bộ và xe đang ra khỏi chỗ đậu khi đi qua xe đậu
- ✓ Các dấu hiệu cảnh báo gồm bánh trước bẻ hướng ra ngoài, khói ống xả, đèn phanh và tài xế ngồi trong ghế

CHAPTER 95

Chapter 5: Skills for driving trucks and trailers

95.1 Lái xe và kéo rơ-moóc

Kéo rơ-moóc, bao gồm cả rơ-moóc đôi, đòi hỏi kỹ năng đặc biệt để lùi xe, kiểm soát việc lạng lách và văng đuôi, và đỗ xe. Rơ-moóc hoạt động khác với xe tải không kéo rơ-moóc và cần phải dự đoán trước.

- ✓ Lùi rơ-moóc đòi hỏi phải đánh lái ngược với hướng mong muốn của rơ-moóc.
- ✓ Kéo rơ-moóc đôi đòi hỏi kỹ năng cao hơn để kiểm soát việc lạng lách và văng đuôi.
- ✓ Chừa thêm không gian khi đỗ một tổ hợp rơ-moóc.

95.2 Quy trình tháo khớp

Tháo khớp các đơn vị yêu cầu cố định rơ-moóc, hạ chân chống, ngắt các đường dây, nhả khóa mâm xoay, và kéo đầu kéo ra xa an toàn.

- ✓ Hạ chân chống trước khi nhả khóa mâm xoay.
- ✓ Ngắt kết nối dây hơi và dây điện trước khi kéo ra xa.
- ✓ Đảm bảo rơ-moóc ổn định và được chống đỡ trước khi tháo khớp.

95.3 Xếp và phân phối hàng hóa

Hàng hóa phải được sắp xếp và phân phối để duy trì cân bằng và phân bổ trọng lượng đúng trên các trục xe. Việc xếp hàng không đúng cách ảnh hưởng đến độ ổn định, khả năng lái và phanh.

- ✓ Phân phối tải trọng để duy trì trọng lượng trục và cân bằng đúng
- ✓ Phân phối hàng hóa không đúng ảnh hưởng đến độ ổn định và khả năng điều khiển của xe
- ✓ Giữ trọng tâm của hàng hóa thấp và ở vị trí trung tâm

95.4 Yêu cầu chằng buộc hàng hóa

Hàng hóa phải được chằng buộc bằng đủ số lượng thiết bị chằng buộc đáp ứng các yêu cầu chung về số lượng và độ bền. Số lượng thiết bị chằng buộc phụ thuộc vào chiều dài và trọng lượng hàng hóa, và thiết bị chằng buộc phải đáp ứng giới hạn tải trọng làm việc tối thiểu.

- ✓ Sử dụng số lượng thiết bị chằng buộc theo yêu cầu dựa trên chiều dài và trọng lượng hàng hóa
- ✓ Thiết bị chằng buộc phải đáp ứng yêu cầu tối thiểu về độ bền và giới hạn tải trọng làm việc
- ✓ Xác định giới hạn tải trọng làm việc và sử dụng mắt nối xích phù hợp

95.5 Giới hạn tải trọng làm việc và dây ràng buộc

Tổng giới hạn tải trọng làm việc của các dây ràng buộc phải ít nhất bằng một nửa trọng lượng hàng hóa. Cấu trúc phía trước và phần nhô ra của hàng hóa có các yêu cầu cụ thể.

- ✓ Tổng giới hạn tải trọng làm việc phải ít nhất bằng 50% trọng lượng hàng hóa
- ✓ Cấu trúc phía trước phải có khả năng chịu được sự dịch chuyển về phía trước của hàng hóa
- ✓ Phần nhô ra của hàng hóa phải được đánh dấu và cố định theo yêu cầu

95.6 Kích thước xe và hàng hóa

Xe cộ và hàng hóa phải tuân thủ giới hạn pháp lý về chiều cao, chiều rộng, chiều dài và trọng lượng. Vượt quá các giới hạn này cần có giấy phép quá khổ hoặc quá tải.

- ✓ Hàng hóa phải tuân thủ giới hạn pháp lý về chiều cao, chiều rộng, chiều dài và trọng lượng
- ✓ Cần có giấy phép quá khổ hoặc quá tải để vượt quá kích thước pháp lý
- ✓ Phải kiểm tra khoảng trống theo chiều cao để tránh các chướng ngại vật trên cao

95.7 Chằng buộc theo loại hàng hóa cụ thể

Các loại hàng hóa khác nhau — gỗ tròn, sản phẩm xây dựng, cuộn kim loại, cuộn giấy, ống bê tông, container liên vận, xe cộ, đá tảng, gia súc, thịt treo và hàng bồn rời — có các quy tắc chằng buộc cụ thể.

- ✓ Gỗ tròn và cuộn kim loại có các quy tắc chằng buộc cụ thể
- ✓ Container liên vận phải được chằng buộc vào khung xe
- ✓ Hàng bồn chở chất lỏng và hàng bồn rời khô cần chú ý đến sự dịch chuyển hàng hóa và hiện tượng dồn trào

95.8 Giấy phép quá khổ và quá tải

Giấy phép quá khổ và quá tải cho phép vận hành hợp pháp các hàng hóa lớn hơn hoặc nặng hơn. Áp dụng xe dẫn đường, biển báo và khoảng cách bắt buộc với xe quá khổ.

- ✓ Hàng hóa quá tải và quá khổ cần có giấy phép phù hợp
- ✓ Xe dẫn đường và biển báo cảnh báo có thể được yêu cầu đối với hàng hóa quá khổ
- ✓ Duy trì khoảng cách bắt buộc với xe quá khổ

95.9 Ghép nối bằng mâm xoay

Ghép nối đầu kéo với sơ mi rơ moóc bằng mâm xoay đòi hỏi quy trình chính xác và an toàn để bảo đảm kết nối chắc chắn. Ghép nối và tháo nối đúng cách giúp ngăn ngừa tình trạng tách rời nguy hiểm.

- ✓ Tuân theo đúng trình tự ghép nối và xác nhận hàm kẹp của mâm xoay đã khóa quanh chốt kingpin
- ✓ Thực hiện kiểm tra kéo giật và kiểm tra bằng mắt để xác minh kết nối chắc chắn trước khi lái xe

95.10 Sắp xếp và phân phối tải trọng

Hàng hóa phải được sắp xếp và phân phối đúng cách để giữ xe ổn định và trong giới hạn trọng lượng trục. Phân phối kém ảnh hưởng đến khả năng điều khiển và phanh.

- ✓ Phân phối tải trọng để giữ trọng lượng trong giới hạn trục và duy trì sự ổn định
- ✓ Sắp xếp hàng hóa để giữ trọng tâm thấp và cân bằng

95.11 Cố định hàng hóa thông thường và dây chằng buộc

Hàng hóa phải được cố định bằng đủ dây chằng buộc có độ bền phù hợp. Số lượng và độ bền của dây chằng buộc phụ thuộc vào chiều dài, trọng lượng hàng hóa và giới hạn tải trọng làm việc.

- ✓ Sử dụng đủ dây chằng buộc dựa trên chiều dài và trọng lượng hàng hóa theo quy định cố định hàng hóa
- ✓ Tổng giới hạn tải trọng làm việc của dây chằng buộc phải ít nhất bằng một nửa trọng lượng hàng hóa

95.12 Ghép nối bằng khớp pintle

Các kết nối khớp pintle được sử dụng cho một số loại rơ-moóc nhất định và yêu cầu quy trình ghép nối và tháo nối cụ thể để đảm bảo gắn kết an toàn.

- ✓ Đảm bảo móc pintle được đóng hoàn toàn và cố định quanh mắt lunette của rơ-moóc
- ✓ Kiểm tra xích an toàn và các kết nối đã chắc chắn trước khi kéo bằng khớp pintle

95.13 Kéo rơ moóc đôi và lạng lách/quất đuôi

Kéo rơ moóc đôi đòi hỏi kỹ năng đặc biệt vì rơ moóc có thể lạng lách và quất đuôi. Những thao tác đánh lái đột ngột làm tăng độ lắc của rơ moóc.

- ✓ Tránh các thao tác đánh lái đột ngột gây ra tình trạng lạng lách và quất đuôi của rơ moóc
- ✓ Kéo rơ moóc đôi cần thận trọng hơn do độ lắc và mức độ lệch vệt bánh tăng lên

95.14 Giới hạn tải làm việc và độ bền của dây chằng buộc

Giới hạn tải làm việc quyết định khối lượng hàng hóa mà một dây chằng buộc có thể cố định an toàn. Các mắt nối xích và phần cứng phải đáp ứng yêu cầu về độ bền đối với hàng hóa.

- ✓ Xác định giới hạn tải làm việc cho từng dây chằng buộc và từng bộ phận phần cứng
- ✓ Đảm bảo giới hạn tải làm việc kết hợp của các dây chằng buộc đáp ứng yêu cầu tối thiểu cho tải trọng

95.15 Cố định các loại hàng hóa cụ thể

Các loại hàng hóa khác nhau như gỗ tròn, cuộn kim loại, cuộn giấy, ống bê tông và xe cộ có những yêu cầu cố định riêng. Gia súc, thịt treo và chất lỏng dạng khối lượng lớn cũng cần được xử lý đặc biệt.

- ✓ Tuân thủ các quy tắc cố định cụ thể đối với gỗ tròn, cuộn kim loại, cuộn giấy và các loại hàng hóa đặc biệt khác
- ✓ Các tải bồn chứa chất lỏng và hàng khô rời bị xê dịch và đòi hỏi phải xử lý đặc biệt và áp dụng kỹ thuật lái xe riêng

95.16 Kích thước xe và hàng hóa và giấy phép

Xe và hàng hóa phải nằm trong giới hạn hợp pháp về chiều cao, chiều rộng, chiều dài và trọng lượng. Giấy phép quá khổ và quá tải, xe dẫn đường và biển báo là bắt buộc khi vượt quá giới hạn.

- ✓ Hàng hóa phải nằm trong giới hạn hợp pháp về chiều cao, chiều rộng, chiều dài và trọng lượng khi không có giấy phép
- ✓ Giấy phép quá khổ/quá tải, xe dẫn đường và biển báo cảnh báo là bắt buộc khi vượt quá kích thước hợp pháp

95.17 Báo cáo tại các trạm cân

Tài xế thương mại phải báo cáo tại các trạm cân cố định và di động đang mở khi được yêu cầu. Điều này đảm bảo xe tuân thủ giới hạn trọng lượng.

- ✓ Dừng lại và báo cáo tại các trạm cân cố định đang mở khi được yêu cầu
- ✓ Tuân thủ các yêu cầu của trạm cân di động khi được hướng dẫn

95.18 Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm

Vận chuyển hàng hóa nguy hiểm đòi hỏi chứng từ phù hợp, việc gắn biển báo và tuân thủ các quy định. Người lái xe phải được đào tạo và chứng nhận cho loại hàng hóa nguy hiểm mà họ vận chuyển.

- ✓ Mang theo chứng từ vận chuyển phù hợp và trưng biển báo nguy hiểm theo yêu cầu đối với hàng hóa nguy hiểm
- ✓ Người lái xe phải được đào tạo và chứng nhận để vận chuyển hàng hóa nguy hiểm

CHAPTER 96

Chapter 1: Getting your driver's licence — MELT

96.1 Đào tạo nhập môn bắt buộc cho Class 1

Kể từ ngày 18 tháng 10 năm 2021, MELT là yêu cầu luật định đối với tất cả ứng viên Class 1 mới. Chương trình phù hợp với tiêu chuẩn đào tạo nhập môn Class 1 quốc gia, bao gồm lý thuyết, lái xe thực hành và vận hành phanh hơi, và là yêu cầu một lần do các trường được ICBC phê duyệt cung cấp. Bạn phải đủ điều kiện để có giấy phép học lái Class 1 trước khi bắt đầu MELT.

- ✓ MELT là bắt buộc đối với tất cả ứng viên Class 1 mới và là yêu cầu một lần
- ✓ MELT bao gồm đào tạo phanh hơi, vì vậy không cần khóa học phanh hơi riêng cho Class 1, nhưng bạn phải học phanh hơi để vượt qua bài kiểm tra kiến thức

96.2 MELT cho người lái xe chuyển đến B.C.

Người lái xe có giấy phép Class 1 của Canada với hơn 24 tháng kinh nghiệm liên tục (chưa hết hạn quá ba năm) không cần phải tham gia MELT. Những người có 12–24 tháng mà không có MELT được chấp nhận sẽ có hai lần thi thực hành trước khi bắt buộc tham gia MELT; những người dưới 12 tháng phải tham gia MELT. Tất cả người lái xe Class 1 được cấp phép bên ngoài Canada đều phải tham gia MELT của B.C.

- ✓ Người có giấy phép Class 1 Canada với hơn 24 tháng kinh nghiệm liên tục được miễn MELT
- ✓ Tất cả người lái xe Class 1 được cấp phép bên ngoài Canada đều phải tham gia MELT của B.C.

CHAPTER 97

Chapter 3 — Acts of Nature

97.1 Lái xe ban đêm

Bạn không thể nhìn xa như ban ngày khi trời tối; hãy chạy ở tốc độ cho phép bạn dừng lại trong khoảng cách bạn có thể nhìn thấy, kể cả thấp hơn giới hạn ghi trên biển báo. Đèn pha chỉ chiếu sáng khoảng 100 m khi bật đèn chiếu xa và ít hơn khi bật đèn chiếu gần. Một xe tải chở hàng ở tốc độ 80 km/h có thể cần hơn 100 m để dừng lại — xa hơn tầm chiếu của đèn pha. Chuyển từ đèn chiếu xa sang đèn chiếu gần cách ít nhất 150 m đối với xe bạn đang tới gần hoặc bám theo. Việc lái xe ban đêm chỉ dùng đèn đỗ là bất hợp pháp.

- ✓ Chạy ở tốc độ cho phép bạn dừng lại trong khoảng cách bạn có thể nhìn thấy
- ✓ Chuyển từ đèn chiếu xa sang đèn chiếu gần cách ít nhất 150 m đối với xe ngược chiều hoặc xe bạn đang bám theo
- ✓ Việc lái xe ban đêm chỉ dùng đèn đỗ là bất hợp pháp

97.2 Tránh va chạm với động vật

Động vật là mối nguy hiểm lớn ở B.C. Hãy chú ý các biển báo động vật qua đường và giảm tốc độ. Hãy cảnh giác vào lúc chạng vạng và bình minh, cũng như vào mùa xuân và mùa thu. Vào ban đêm, hãy chú ý các điểm phản chiếu từ đèn pha (mắt động vật). Động vật di chuyển theo đàn — nếu bạn thấy một con, hãy dự phòng sẽ có thêm nhiều con nữa. Nếu có động vật ngay phía trước, hãy kiểm tra gương, đánh giá rủi ro, giảm tốc độ nhưng đừng đạp phanh gấp, và giữ khoảng cách rộng. Nếu không thể tránh khỏi va chạm với động vật lớn, hãy đạp phanh dứt khoát, đánh lái để va vào theo góc và nhả phanh ngay trước khi va chạm để đầu xe nâng lên.

- ✓ Giảm tốc độ tại các biển báo động vật qua đường và cảnh giác vào lúc chạng vạng, bình minh, mùa xuân và mùa thu
- ✓ Không đạp phanh gấp vì một con vật — việc đó có thể khiến xe mất kiểm soát
- ✓ Nếu không thể tránh khỏi va chạm với động vật lớn, hãy nhả phanh ngay trước khi va chạm để nâng đầu xe lên

97.3 Lái xe trên băng, mưa tuyết hoặc tuyết

Cảm nhận mặt đường ở tốc độ chậm, kiểm tra hệ thống lái và phanh. Giảm tốc độ cho phù hợp với điều kiện và lắp xích nếu cần. Đạp phanh nhẹ và tránh đánh lái nhanh hoặc đột ngột. Giữ cửa sổ và kính chắn gió sạch cả trong lẫn ngoài, bảo dưỡng gạt mưa và đèn, và dùng sấy kính để ngăn sương mù. Đảm bảo thông gió tốt, không rò rỉ khí thải và luôn cảnh giác với nguy hiểm phía trước.

- ✓ Kiểm tra hệ thống lái và phanh ở tốc độ chậm để cảm nhận mặt đường
- ✓ Giảm tốc độ theo điều kiện và lắp xích nếu cần
- ✓ Đạp phanh nhẹ và tránh đánh lái nhanh hoặc đột ngột

CHAPTER 98

Operating a School Bus

98.1 Yêu cầu vận hành xe buýt trường học

Các yêu cầu đối với việc vận hành xe buýt cũng áp dụng cho xe buýt trường học, và xe buýt trường học phải tuân thủ tất cả các phần của MVAR liên quan đến xe buýt trường học. Nếu thanh tra viên hoặc nhân viên thực thi pháp luật phát hiện xe buýt trường học không đủ điều kiện, bạn không được vận hành xe đó như xe buýt trường học cho đến khi các lỗi được khắc phục. Xe buýt thuê thay thế xe buýt trường học phải tuân thủ tất cả các quy tắc hiện hành, và bạn phải thông báo cho Commercial Vehicle Safety and Enforcement về sự thay đổi.

- ✓ Xe buýt trường học phải tuân thủ tất cả các phần của MVAR liên quan đến xe buýt trường học
- ✓ Bạn không được vận hành xe buýt trường học không đủ điều kiện cho đến khi các lỗi đã được khắc phục
- ✓ Không bao giờ chở hành khách trên xe buýt trường học bị lỗi dưới bất kỳ hình thức nào
- ✓ Thông báo cho Commercial Vehicle Safety and Enforcement khi xe thuê tạm thời thay thế xe buýt trường học

98.2 Yêu cầu về phanh và nhiên liệu của xe buýt trường học

Hãy kiểm tra phanh xe buýt trường học của bạn mỗi ngày; không vận hành bất kỳ xe buýt trường học nào trừ khi phanh an toàn. Đảm bảo tất cả hành khách đã xuống xe và động cơ đã tắt trước khi tiếp nhiên liệu.

- ✓ Kiểm tra phanh xe buýt trường học của bạn mỗi ngày
- ✓ Không vận hành bất kỳ xe buýt trường học nào trừ khi phanh an toàn
- ✓ Đảm bảo tất cả hành khách đã xuống xe và động cơ đã tắt trước khi tiếp nhiên liệu

98.3 Đưa đón hành khách lên và xuống xe buýt trường học

Trước khi mở cửa, hãy bảo đảm xe đã dừng hẳn, có ít nhất ba mét đường ở bên trái, các tài xế khác có thể nhìn thấy xe buýt từ ít nhất 60 mét ở cả hai hướng, và hành khách chỉ lên hoặc xuống từ bên phải. Sử dụng đèn đỏ nhấp nháy luân phiên khi hành khách đang băng qua đường. Tất cả tài xế phải dừng xe khi xe buýt trường học bật đèn đỏ nhấp nháy. Tắt đèn nhấp nháy và thu biển báo dừng vào sau khi hành khách đã lên xe hoặc qua đường an toàn.

- ✓ Trước khi mở cửa, bảo đảm dừng hẳn, có ít nhất ba mét đường ở bên trái và tầm nhìn từ ít nhất 60 mét ở cả hai hướng
- ✓ Hành khách chỉ được lên hoặc xuống xe buýt trường học từ bên phải
- ✓ Sử dụng đèn đỏ nhấp nháy luân phiên mỗi khi hành khách băng qua đường trước khi lên xe hoặc sau khi xuống xe
- ✓ Tất cả tài xế phải dừng xe khi xe buýt trường học bật đèn đỏ nhấp nháy
- ✓ Tắt đèn nhấp nháy và thu biển báo dừng vào sau khi hành khách đã lên xe hoặc qua đường an toàn

98.4 Biển báo và gương của xe buýt trường học

Tất cả xe buýt trường học phải gắn hai biển báo “School Bus” với các chữ cái cao ít nhất 20 cm, màu đen trên nền vàng, được gắn ở phía trước và phía sau (biển phía sau ở trên hoặc dưới cửa sổ sau). Mỗi xe buýt trường học mới phải có hai bộ gương chiếu hậu ở mỗi bên, một gương để nhìn cửa ra vào, và một gương lồi ở phía trước để nhìn đường ngay phía trước.

- ✓ Xe buýt trường học phải gắn hai biển báo “School Bus” với các chữ cái cao ít nhất 20 cm, màu đen trên nền vàng, được gắn ở phía trước và phía sau
- ✓ Xe buýt trường học mới phải có hai bộ gương chiếu hậu ở mỗi bên
- ✓ Xe buýt trường học mới phải có một gương lồi ở phía trước để nhìn đường ngay phía trước

98.5 Trang thiết bị khẩn cấp và vệ sinh xe buýt trường học

Mỗi xe buýt trường học phải được trang bị bình chữa cháy đã được phê duyệt, bộ sơ cứu đã được phê duyệt, và pháo hiệu hoặc cờ hiệu. Xe buýt có chỗ ngồi cho hơn 12 người kể cả tài xế cần cửa thoát hiểm hoặc cửa sổ thoát hiểm; xe có chỗ ngồi cho hơn 10 hành khách phải mang theo thiết bị cảnh báo. Sàn xe phải được rửa bằng dung dịch khử trùng ít nhất mỗi tuần một lần. Hành khách không được đứng và phải ngồi trước khi xe di chuyển.

- ✓ Mỗi xe buýt trường học phải có bình chữa cháy đã được phê duyệt, bộ sơ cứu đã được phê duyệt, và pháo hiệu hoặc cờ hiệu
- ✓ Hành khách không được đứng trên xe buýt trường học; bảo đảm tất cả đã ngồi trước khi xe di chuyển
- ✓ Sàn xe buýt trường học phải được rửa bằng dung dịch khử trùng ít nhất mỗi tuần một lần

CHAPTER 99

Chapter 9 — Manual Slack Adjuster Adjustment

99.1 Giới hạn điều chỉnh bộ điều chỉnh độ rơ bằng tay

Với buồng phanh kiểu kẹp Type 30 điển hình, hãy điều chỉnh phanh nếu hành trình cần đẩy vượt quá ¾ inch (20 mm) bằng phương pháp cạy/hành trình tự do, hoặc hơn 1¾ inch (45 mm) bằng phương pháp hành trình tác dụng. Đây là các số đo tối đa — hãy điều chỉnh nếu các số đo tiến gần đến giới hạn.

- ✓ Điều chỉnh nếu hành trình tự do vượt quá ¾ inch (20 mm)
- ✓ Điều chỉnh nếu hành trình tác dụng vượt quá 1¾ inch (45 mm)
- ✓ Đây là các số đo tối đa — hãy điều chỉnh khi các số đo tiến gần đến giới hạn

99.2 Quy trình điều chỉnh slack thủ công

Nhấn và giữ ống khóa có lò xo rồi xoay bu lông điều chỉnh (thường dùng cờ lê 9/16 inch) trong khi quan sát trục cam. Xoay đúng cách làm cam quay như khi phanh được đạp. Nếu bộ điều chỉnh slack kéo thanh đẩy ra ngoài, bạn đang xoay sai hướng. Xoay cho đến khi gặp lực cản cứng (má phanh tiếp xúc tang trống), sau đó nới lại khoảng 1/3 vòng để có khe hở đúng. Đảm bảo ống khóa ăn khớp lại.

- ✓ Thanh đẩy và tay đòn của bộ điều chỉnh slack không bao giờ được di chuyển vào trong hoặc ra ngoài trong khi xoay bu lông điều chỉnh
- ✓ Xoay cho đến khi gặp lực cản cứng, sau đó nới lại khoảng 1/3 vòng
- ✓ Đảm bảo ống khóa ăn khớp lại để việc điều chỉnh không bị tuột
- ✓ Trên cầu tandem, một cầu có thể điều chỉnh theo chiều kim đồng hồ trong khi cầu kia cần xoay ngược lại

CHAPTER 100

Chapter 10 — Class 3 Single Unit Truck Pre-Trip Inspection

100.1 Kiểm tra dưới nắp ca-pô và trong cabin xe Hạng 3

Quy trình kiểm tra trước chuyến của xe tải một khối Hạng 3 bao gồm chất lỏng dưới nắp ca-pô, dây đai, ống dẫn, máy nén, hệ thống lái, hệ thống treo và khung xe, tiếp theo là kiểm tra lốp, bánh xe, phanh và đồng hồ trong cabin.

- ✓ Xả bình chứa nguồn cung cấp trong quá trình chạy thử trên đường; tất cả bình chứa phải được xả hàng ngày
- ✓ Kiểm tra lốp về áp suất, chỗ phồng, tách hông lốp, vết cắt, độ sâu gai lốp và độ mòn đồng đều
- ✓ Xe có thể bị đình chỉ hoạt động nếu bố thắng tang trống dưới 1/4 inch (6.4 mm) hoặc má thắng đĩa dưới 1/8 inch (3.2 mm)
- ✓ Phải hoàn thành trong vòng dưới 30 phút và bao gồm trình diễn cách thiết lập bộ điều chỉnh độ rơ

100.2 Bài kiểm tra hệ thống phanh khí hạng 3

Bài kiểm tra hệ thống phanh khí hạng 3 bắt đầu bằng việc giảm áp suất để xác nhận hoạt động cut-in của governor và cảnh báo áp suất khí thấp.

- ✓ Giảm áp suất xuống khoảng 80% áp suất tối đa và xác nhận cut-in của governor
- ✓ Governor phải khiến máy nén khởi động (cut in) trước khi áp suất giảm xuống dưới 80 p.s.i. (552 kPa)
- ✓ Máy nén phải ngừng bơm trong khoảng từ 105 đến 135 p.s.i. (724 đến 931 kPa)

CHAPTER 101

Chapter 11 — Signals

101.1 Đèn giao thông và mũi tên

Đèn đỏ nghĩa là dừng; đèn vàng nghĩa là thận trọng; đèn xanh nghĩa là được đi nếu giao lộ trống. Sau khi dừng hẳn khi đèn đỏ liên tục, bạn có thể rẽ phải, hoặc rẽ trái vào đường một chiều, trừ khi có biển báo cấm. Đèn đỏ nhấp nháy nghĩa là dừng rồi tiếp tục khi an toàn; đèn xanh nhấp nháy là đèn do người đi bộ điều khiển (chỉ đi nếu giao lộ trống); đèn vàng nhấp nháy nghĩa là tiếp tục đi với sự thận trọng. Mũi tên xanh cho phép rẽ theo hướng mũi tên; mũi tên vàng nghĩa là pha rẽ trái sớm đang kết thúc. Tín hiệu ưu tiên giao thông công cộng hình chữ nhật màu trắng liên tục chỉ cho phép xe buýt đi.

- ✓ Khi đèn đỏ liên tục, sau khi dừng hẳn, bạn có thể rẽ phải hoặc rẽ trái vào đường một chiều trừ khi có biển báo cấm
- ✓ Đèn đỏ nhấp nháy yêu cầu dừng hẳn rồi tiếp tục khi an toàn; đèn vàng nhấp nháy yêu cầu tiếp tục đi với sự thận trọng
- ✓ Tín hiệu ưu tiên giao thông công cộng hình chữ nhật màu trắng liên tục chỉ cho phép xe buýt đi

101.2 Tín hiệu điều khiển làn đường

Tín hiệu điều khiển làn đường được đặt phía trên các làn đường để chỉ báo làn nào đang mở cho việc lái xe. Dấu X đỏ nghĩa là không được lái xe trong làn đó; mũi tên xanh lá nghĩa là được lái xe trong làn đó; và đèn vàng nhấp nháy nghĩa là phải rời khỏi làn đó để chuyển sang làn có mũi tên xanh lá. Nếu tất cả tín hiệu điều khiển làn đường phía trên các làn đều nhấp nháy vàng, hãy giảm tốc độ và tiếp tục thận trọng.

- ✓ Dấu X đỏ phía trên một làn đường nghĩa là không được lái xe trong làn đó; mũi tên xanh lá nghĩa là làn đường đang mở
- ✓ Mũi tên vàng nhấp nháy nghĩa là phải rời khỏi làn đó; nếu tất cả đều nhấp nháy vàng, hãy giảm tốc độ và tiếp tục thận trọng

CHAPTER 102

Air Brake Systems

102.1 Thiết bị cảnh báo khí nén thấp

Hệ thống phanh khí nén bao gồm thiết bị cảnh báo khí nén thấp (wig-wag hoặc còi/đèn báo) kích hoạt khi áp suất bình chứa giảm quá thấp, cảnh báo tài xế dừng xe an toàn trước khi phanh hỏng.

- ✓ Thiết bị cảnh báo khí nén thấp phải kích hoạt trước khi xảy ra mất áp suất nguy hiểm.
- ✓ Dừng xe an toàn khi thiết bị cảnh báo khí nén thấp kích hoạt.
- ✓ Hiểu chỉ báo khí nén thấp cơ học kiểu wig-wag.

102.2 Các Bình Chứa của Hệ Thống Phanh Khí Nén Kép

Hệ thống phanh khí nén kép sử dụng bình chứa chính và phụ (bình cấp/bình ướt) để tạo dự phòng. Nếu hệ thống khí nén chính hỏng, hệ thống phụ cung cấp khả năng phanh.

- ✓ Hệ thống kép có bình chứa chính và phụ riêng biệt để dự phòng
- ✓ Bình chứa cấp (bình ướt) thu gom hơi ẩm và cấp khí cho các bình chứa khác
- ✓ Phanh vẫn hoạt động nếu một mạch bị hỏng

102.3 Van và các bộ phận của hệ thống phanh khí

Hệ thống phanh khí sử dụng nhiều loại van khác nhau, bao gồm van an toàn (xả áp), van xả nhanh, van tiếp vận, van kiểm tra một chiều và hai chiều, van tiếp vận khẩn cấp, van điều khiển phanh đỗ và van bảo vệ áp suất. Mỗi loại kiểm soát luồng khí để phanh và bảo đảm an toàn.

- ✓ Van an toàn xả áp suất khí dư để bảo vệ hệ thống
- ✓ Van xả nhanh và van tiếp vận giúp tác dụng và nhả phanh nhanh hơn
- ✓ Van kiểm tra ngăn khí chảy ngược giữa các bình chứa

102.4 Phanh lò xo và phanh đỗ

Phanh đỗ lò xo hoạt động bằng cơ học khi mất áp suất khí nén, cung cấp chức năng phanh khẩn cấp và phanh đỗ. Phanh lò xo của rơ-moóc và phanh đỗ có cơ cấu chấp hành an toàn được kích hoạt thông qua van điều khiển phanh đỗ.

- ✓ Phanh lò xo tự động hoạt động khi áp suất khí nén giảm quá thấp
- ✓ Dùng van điều khiển phanh đỗ để đặt phanh đỗ lò xo
- ✓ Phanh lò xo của rơ-moóc cung cấp phanh khẩn cấp khi mất khí nén

102.5 Phanh tang trống S-Cam và bộ điều chỉnh độ rơ

Phanh tang trống S-Cam sử dụng bộ điều chỉnh độ rơ để chuyển đổi chuyển động của thanh đẩy buồng khí nén thành lực phanh. Bộ điều chỉnh độ rơ có thể là loại thủ công hoặc tự động và phải được giữ trong giới hạn hành trình tự do. Hành trình tự do được đo bằng phương pháp cạy.

- ✓ Giữ hành trình tự do của bộ điều chỉnh độ rơ trong giới hạn của nhà sản xuất và pháp luật
- ✓ Điều chỉnh bộ điều chỉnh độ rơ thủ công khi hành trình vượt quá giới hạn
- ✓ Đo hành trình tự do bằng phương pháp cạy trong quá trình kiểm tra

102.6 Hệ thống phanh khí của xe đầu kéo và rơ moóc

Hệ thống phanh khí của xe tổ hợp bao gồm đường cấp (khẩn cấp) và đường điều khiển (service) nối xe đầu kéo với rơ moóc. Van phân phối bobtail và van đường trơn trượt điều chỉnh việc phanh. Hiểu rõ các quy trình xử lý khi hệ thống chính gặp sự cố.

- ✓ Đường cấp/khẩn cấp nạp các bình chứa của rơ moóc và kích hoạt phanh rơ moóc khi bị ngắt kết nối
- ✓ Đường điều khiển/service truyền tín hiệu phanh đến rơ moóc
- ✓ Van tỷ lệ bobtail giới hạn việc phanh xe đầu kéo khi chạy không có rơ moóc

102.7 Các loại phanh khác và cảnh báo hỏng phanh

Ngoài phanh khí, tài xế nên biết về phanh chân không, phanh nêm, phanh làm mát bằng nước và phanh kiểu bánh cóc và chốt hãm. Hệ thống cảnh báo hỏng phanh sẽ báo cho tài xế biết khi có sự cố.

- ✓ Nhận biết các loại phanh khác nhau, bao gồm phanh nêm và phanh chân không
- ✓ Phản ứng ngay lập tức với hệ thống cảnh báo hỏng phanh
- ✓ Sử dụng làn thoát hiểm nếu phanh hỏng khi xuống dốc

CHAPTER 103

Chapter 2 — Heavy Vehicle Braking: Starting and Stopping

103.1 Các nguyên lý khoa học của việc phanh

Động cơ là một máy chuyển đổi nhiệt, chuyển hóa năng lượng nhiệt thành chuyển động. Phanh hoạt động ngược lại, chuyển hóa năng lượng chuyển động trở lại thành nhiệt thông qua ma sát giữa tang trống/đĩa phanh và bố thắng/má phanh. Nhiệt được hấp thụ và tản ra khí quyển chủ yếu qua tang trống/đĩa phanh. Độ bám giữa lốp và mặt đường là yếu tố cuối cùng để dừng xe.

- ✓ Phanh chuyển hóa năng lượng chuyển động thành năng lượng nhiệt thông qua ma sát
- ✓ Nhiệt được tản ra chủ yếu qua tang trống/đĩa phanh
- ✓ Yếu tố cuối cùng để dừng xe là sự tiếp xúc giữa xe và mặt đường thông qua lốp

103.2 Phân bổ trọng lượng và lực phanh

Một xe đầu kéo-rơ moóc hạng nặng có thể nặng tới 63.500 kg khi đầy tải. Dừng lại nhanh chóng đòi hỏi lực dừng gấp chín lần lực tăng tốc (khoảng 4.000 hp). Với 8 trục và 16 phanh, mỗi phanh cung cấp khoảng 1/16 lực phanh. Nếu phanh không được điều chỉnh đúng, các phanh khác phải làm việc nhiều hơn, dẫn đến quãng đường dừng dài hơn và có thể làm phanh quá nóng, hư hỏng và mất tác dụng.

- ✓ Tổ hợp xe đầu kéo-rơ moóc hạng nặng có thể nặng tới 63.500 kg khi đầy tải
- ✓ Nếu phanh không được điều chỉnh đúng, các phanh khác phải làm việc nhiều hơn, dẫn đến quãng đường dừng dài hơn
- ✓ Các trục được chất tải không đều có thể khiến các bánh xe chịu tải nhẹ hơn bị trượt, làm tăng quãng đường dừng

CHAPTER 104

Acts of Nature

104.1 Động vật trên đường

Động vật là mối nguy hiểm lớn ở B.C. Hãy chú ý các biển báo động vật qua đường và giảm tốc độ, cảnh giác lúc chạng vạng và bình minh, chú ý phản chiếu ánh mắt vào ban đêm, và đặc biệt thận trọng vào mùa xuân và mùa thu. Động vật thường di chuyển theo đàn. Nếu có động vật ngay phía trước, hãy kiểm tra gương, đánh giá rủi ro, giảm tốc độ mà không đạp phanh gấp, và giữ khoảng cách rộng.

- ✓ Giảm tốc độ tại biển báo động vật qua đường và khi động vật hoang dã ở gần xa lộ
- ✓ Nếu không thể tránh với động vật lớn, hãy phanh mạnh, đánh lái để va chạm theo góc, và nhả phanh ngay trước khi va chạm để nâng đầu xe lên
- ✓ Không đạp phanh gấp, vì có thể làm xe mất kiểm soát
- ✓ Hãy dự đoán có thêm động vật nếu bạn thấy một con, vì chúng di chuyển theo đàn

104.2 Lái xe trong điều kiện băng, mưa tuyết hoặc tuyết

Cảm nhận mặt đường bằng cách thử vô lăng và phanh ở tốc độ chậm. Giảm tốc độ cho phù hợp với điều kiện và dùng xích nếu cần. Đạp phanh nhẹ và tránh đánh lái nhanh hoặc giật cục. Giữ cửa sổ/kính chắn gió trong suốt và bảo dưỡng cần gạt nước, đèn và máy sấy kính. Đảm bảo thông gió tốt và hệ thống xả không rò rỉ.

- ✓ Thử vô lăng và phanh ở tốc độ chậm khi bắt đầu chạy
- ✓ Giảm tốc độ theo điều kiện và lắp xích nếu cần
- ✓ Đạp phanh nhẹ và tránh đánh lái nhanh hoặc giật cục
- ✓ Giữ cửa sổ trong suốt và không dùng tuần hoàn không khí trong thời tiết lạnh (gây mờ kính)

104.3 Lái xe ban đêm

Bạn không thể nhìn xa bằng khi trời sáng trong bóng tối. Hãy chạy xe ở tốc độ cho phép bạn dừng lại trong khoảng cách bạn có thể nhìn thấy. Hầu hết đèn pha chỉ chiếu sáng được 100 m khi bật đèn chiếu xa. Một xe tải chở hàng ở tốc độ 80 km/h có thể cần hơn 100 m để dừng, xa hơn khoảng cách mà đèn chiếu xa chiếu tới. Giảm tốc độ sau khi mặt trời lặn.

- ✓ Hãy chạy xe ở tốc độ cho phép bạn dừng lại trong khoảng cách bạn có thể nhìn thấy, ngay cả khi thấp hơn giới hạn tốc độ được ghi.
- ✓ Chuyển từ đèn chiếu xa sang đèn chiếu gần ít nhất 150 m trước xe ngược chiều hoặc xe bạn đang theo sau.
- ✓ Việc lái xe ban đêm chỉ dùng đèn đỗ xe là phạm luật.
- ✓ Không nháy đèn vào những tài xế quên hạ đèn chiếu xa; hãy giảm tốc độ và tập trung nhìn vào mép đường bên phải.

CHAPTER 105

Chapter 5 — Specific Cargo Types

105.1 Vận chuyển gỗ tròn và cột

Xe vận chuyển gỗ tròn hoặc cột phải được trang bị bunk, bolster, cọc chống hoặc các phương tiện khác để đỡ gỗ (Standard s.29(1)). Cọc chống và phần mở rộng phải tạo thành góc 90 độ hoặc nhỏ hơn với thanh ngang của bunk (MVAR 35.05). Cọc chống phải được cố định bằng phương pháp do kỹ sư phê duyệt, bằng chốt và dây cọc vòng kín bằng dây cáp thép có đường kính ít nhất 22 mm, hoặc bằng gusset hàn đúng cách. Trước khi vào đường cao tốc từ đường tư nhân, tài xế phải kiểm tra xe, gỗ và các thiết bị cố định và bổ sung thiết bị nếu cần. Gỗ ngắn xếp ngang phải được cố định bằng thiết bị duy trì lực căng và thu dây chùng khi gỗ lắng xuống.

- ✓ Xe phải có bunk, bolster, cọc chống hoặc phương tiện khác để đỡ gỗ
- ✓ Cọc chống phải tạo thành góc 90 độ hoặc nhỏ hơn với thanh ngang của bunk
- ✓ Dây cọc vòng kín phải là dây cáp thép có đường kính ít nhất 22 mm
- ✓ Kiểm tra xe, gỗ và thiết bị cố định trước khi vào đường cao tốc từ đường tư nhân

105.2 Cố định Container liên phương thức

Cố định hàng hóa bên trong container liên phương thức theo yêu cầu chung hoặc yêu cầu riêng cho từng loại hàng. Trên khung gầm container, sử dụng thiết bị khóa gắn liền; xích chỉ có thể là biện pháp tạm thời nếu thiết bị khóa bị hỏng hoặc mất. Trên các xe khác, cố định bằng xích/dây cáp/thiết bị khóa gắn liền được gắn vào tất cả các góc dưới và/hoặc xích chéo được gắn vào tất cả các góc trên, với tổng giới hạn tải làm việc bằng 50% trọng lượng container. Luồn xích vòng quanh toàn bộ mắt xích ở góc, không chỉ xuyên qua nó.

- ✓ Sử dụng thiết bị khóa gắn liền để cố định container trên khung gầm container
- ✓ Tổng giới hạn tải làm việc phải đạt ít nhất 50% trọng lượng container
- ✓ Xích chỉ là biện pháp tạm thời khi thiết bị khóa gắn liền bị hỏng hoặc mất

105.3 Xe cộ làm hàng hóa

Xe có GVW dưới 4.500 kg phải được cố định ở phía trước và phía sau với tối thiểu hai dây chằng (tời có thể đóng vai trò dây chằng phía trước). Xe trên 4.500 kg cần tối thiểu bốn dây chằng, mỗi dây có giới hạn tải làm việc (WLL) ít nhất 2.268 kg, cùng với các dây chằng bổ sung khi cần để đạt tổng WLL ít nhất 50% trọng lượng hàng hóa. Thiết bị phụ trợ (ví dụ: máy xúc thủy lực) phải được hạ xuống và cố định. Xe xếp chồng/bị làm phẳng/bị nghiền nát cần tường chắn và/hoặc dây chằng (WLL ít nhất 2.268 kg, không dùng dây đai tổng hợp) và thiết bị để ngăn các bộ phận rời rơi xuống.

- ✓ Xe dưới 4.500 kg: tối thiểu hai dây chằng ở phía trước và phía sau
- ✓ Xe trên 4.500 kg: tối thiểu bốn dây chằng, mỗi dây có WLL ít nhất 2.268 kg
- ✓ Tổng WLL của dây chằng phải đạt ít nhất 50% trọng lượng hàng hóa
- ✓ Thiết bị phụ trợ như máy xúc thủy lực phải được hạ xuống và cố định

105.4 Tải trọng không ổn định và dịch chuyển

Gia súc có thể di chuyển trong rơ-moóc, khiến việc vào cua trở nên khó khăn và có nguy cơ va chạm hoặc thương tích; sử dụng vách ngăn di động để dồn động vật lại khi chở chưa đầy tải và giảm tốc độ khi vào cua vì động vật có thể nghiêng và dịch chuyển trọng tâm, gây lật xe. Thịt treo đung đưa và có trọng tâm cao — cố định để ngăn dịch chuyển hoặc đung đưa và giảm tốc độ khi vào cua và trên dốc. Hàng lỏng hoặc hàng khô dạng bồn có trọng tâm cao và bị dồn hoặc trào nếu không có vách ngăn chống sóng — giảm tốc độ khi vào cua và cẩn thận khi dừng và khởi hành.

- ✓ Sử dụng vách ngăn di động để dồn gia súc khi chở chưa đầy tải
- ✓ Giảm tốc độ khi vào cua đối với gia súc, thịt treo và hàng bồn chứa vì trọng tâm cao hoặc dịch chuyển
- ✓ Hàng lỏng không có vách ngăn chống sóng sẽ dồn về phía trước, phía sau và hai bên — hãy cẩn thận khi dừng và khởi hành

105.5 Sản phẩm xây dựng và các bó

Các bó gỗ xẻ, tấm thạch cao và ván ép (Phần 2 của Tiêu chuẩn) đặt cạnh nhau phải tiếp xúc với nhau hoặc phải được ngăn không cho dịch chuyển bằng vật lót/khối chặn. Nếu được chặn ngang bằng cọc hoặc thiết bị ma sát, hãy cố định bằng dây buộc qua lớp trên cùng, tối thiểu hai dây cho các bó dài hơn 1,52 m. Nếu xếp chồng trực tiếp, dùng dây buộc qua lớp trên cùng và lớp thứ hai (hoặc ở độ cao 1,85 m trên sàn xe, tùy giá trị nào lớn hơn). Các tầng xếp cao hơn 1,85 m phải được cố định độc lập.

- ✓ Các bó đặt cạnh nhau phải tiếp xúc với nhau hoặc được ngăn không cho dịch chuyển về phía nhau
- ✓ Tối thiểu hai dây buộc cho các bó dài hơn 1,52 m
- ✓ Các tầng xếp vượt quá 1,85 m về chiều cao phải được cố định độc lập theo các yêu cầu chung

105.6 Cuộn kim loại và cuộn giấy

Các yêu cầu cụ thể áp dụng cho cuộn kim loại và cuộn giấy có trọng lượng từ 2,268 kg trở lên. Cuộn có lỗ (eye) thẳng đứng phải được ngăn không cho nghiêng đổ về phía trước, phía sau và sang bên bằng chèn chặn, giằng chống, thảm ma sát hoặc dây ràng; cuộn có lỗ nằm ngang hoặc dọc theo chiều dài phải được cố định để chống lăn và chống di chuyển về phía trước/phía sau. Cuộn giấy trong xe có vách bên cần chèn chặn/giằng chống/thảm ma sát/dây ràng để ngăn trượt, nghiêng đổ hoặc lăn; các chồng xếp và hàng trên sàn phẳng cần thêm biện pháp cố định.

- ✓ Các yêu cầu cụ thể đối với cuộn kim loại/cuộn giấy áp dụng khi lô hàng nặng từ 2,268 kg trở lên
- ✓ Cuộn có lỗ thẳng đứng phải được ngăn không cho nghiêng đổ về phía trước, phía sau và sang bên
- ✓ Cuộn có lỗ nằm ngang hoặc dọc theo chiều dài phải được cố định để chống lăn

105.7 Các Tảng Đá và Thùng Chứa Roll-On/Roll-Off

Cố định các tảng đá trên 5.000 kg hoặc lớn hơn hai mét khối (Sơ cấp 9) trên mặt phẳng nhất/lớn nhất của chúng trên sàn, được hỗ trợ bởi ít nhất hai khối gỗ cứng hoặc một crib, sử dụng ít nhất hai chains; các tảng đá có nền không ổn định cần thêm dây cố định. Các thùng chứa roll-on/roll-off và hook-lift trên các phương tiện không có hệ thống cố định tích hợp hoạt động (Sơ cấp 8) phải được chắn lại chống chuyển động hướng về phía trước, được cố định ở phía trước chống chuyển động ngang/dọc, và được cố định ở phía sau bằng dây cố định, hai dây cố định theo chiều dài, hai móc hoặc các cơ chế tương đương.

- ✓ Cố định các tảng đá trên 5.000 kg hoặc lớn hơn hai mét khối với ít nhất hai chains trên mặt phẳng nhất của chúng
- ✓ Hỗ trợ các tảng đá bằng ít nhất hai khối gỗ cứng hoặc một crib
- ✓ Các thùng chứa roll-on/roll-off không có hệ thống cố định tích hợp phải được chắn lại chống chuyển động hướng về phía trước và được cố định ở phía trước và phía sau

CHAPTER 106

Load Projections

106.1 Giới hạn độ nhô của hàng phía trước

Hàng hóa nhô ra ngoài xe chiếm thêm không gian đường và có thể xâm phạm các làn khác, đặc biệt khi rẽ. Hãy tuân thủ các giới hạn tiêu chuẩn trừ khi bạn có giấy phép. Tải phía trước không được vượt quá một mét ngoài bánh trước, hoặc một mét ngoài cản trước nếu có trang bị. Đối với rơ-moóc TAC (BC), phần nhô phía trước không được vượt quá bán kính hai mét ngoài điểm khớp nối; đối với xe không phải TAC (BC), giới hạn là 2,25 m.

- ✓ Tải phía trước không được vượt quá 1 m ngoài bánh trước hoặc cản trước
- ✓ Độ nhô phía trước của rơ-moóc: tối đa bán kính 2 m từ điểm khớp nối (TAC BC)
- ✓ Xe không phải TAC (BC): độ nhô phía trước tối đa 2,25 m
- ✓ Cần có giấy phép để vượt quá giới hạn nhô tiêu chuẩn

106.2 Độ nhô ra của hàng hóa phía sau và việc đánh dấu

Hàng hóa trên xe tải thẳng không được nhô ra quá bốn mét ngoài tâm quay. Nếu hàng hóa nhô ra hơn 1,2 m về phía sau, hãy gắn cờ đỏ hoặc vải đỏ ở đầu mút vào ban ngày, hoặc đèn đỏ vào ban đêm. Hãy chừa thêm khoảng trống khi vận chuyển hàng hóa nhô ra.

- ✓ Tải phía sau của xe tải thẳng không được vượt quá 4 m ngoài tâm quay
- ✓ Phần nhô ra trên 1,2 m cần có cờ hoặc vải đỏ vào ban ngày
- ✓ Phần nhô ra trên 1,2 m cần có đèn đỏ vào ban đêm

CHAPTER 107

Chapter 2 — Stopping Distance and Following Distance

107.1 Các thành phần của tổng quãng đường dừng xe

Tổng quãng đường dừng xe sử dụng quy trình nhìn-nghĩ-làm: thời gian nhận biết (khoảng 3/4 giây) cộng với thời gian phản ứng (khoảng 3/4 giây), sau đó là phanh. Phanh hơi có thời gian trễ phanh khoảng 4/10 giây giữa lúc đạp phanh và khi phanh hoạt động—khác với phanh ô tô vốn hoạt động gần như tức thì. Tổng thời gian dừng xe = nhận biết + phản ứng + trễ phanh + thời gian phanh.

- ✓ Tổng thời gian dừng xe bao gồm thời gian nhận biết, thời gian phản ứng, thời gian trễ phanh và thời gian phanh
- ✓ Thời gian trễ phanh hơi khoảng 4/10 giây trước khi phanh bắt đầu hoạt động
- ✓ Thời gian nhận biết và thời gian phản ứng trung bình đều khoảng 3/4 giây

107.2 Khoảng cách theo sau an toàn cho xe hạng nặng

Xe con và xe tải nhẹ nên sử dụng quy tắc hai giây. Người lái xe buýt, xe tải và các xe lớn hạng nặng khác không bao giờ được theo sau xe phía trước với khoảng cách dưới năm giây ở tốc độ đường cao tốc. Hãy giữ khoảng cách xa hơn nữa khi điều kiện không lý tưởng.

- ✓ Người lái các xe lớn hạng nặng không bao giờ được theo sau ít hơn năm giây ở tốc độ đường cao tốc
- ✓ Xe con và xe tải nhẹ nên sử dụng quy tắc hai giây
- ✓ Tăng khoảng cách theo sau khi điều kiện không lý tưởng

107.3 Ảnh hưởng của tốc độ và trọng lượng đến khả năng dừng

Tốc độ và trọng lượng ảnh hưởng đến khả năng dừng cần thiết. Tăng gấp đôi tốc độ xe đòi hỏi khả năng dừng gấp 4 lần. Tăng gấp đôi trọng lượng xe đòi hỏi khả năng dừng gấp 2 lần. Tăng gấp đôi cả tốc độ và trọng lượng đòi hỏi khả năng dừng gấp 8 lần. Khả năng dừng sẵn có chỉ có hạn, vì vậy hãy lái xe ở tốc độ và khoảng cách theo sau an toàn.

- ✓ Tốc độ xe gấp 2 lần đòi hỏi khả năng dừng gấp 4 lần
- ✓ Trọng lượng xe gấp 2 lần đòi hỏi khả năng dừng gấp 2 lần
- ✓ Tốc độ gấp 2 lần và trọng lượng gấp 2 lần cùng lúc đòi hỏi khả năng dừng gấp 8 lần

107.4 Ảnh hưởng của độ dốc mặt đường đến việc dừng xe

Độ dốc hay độ nghiêng của mặt đường ảnh hưởng đến khoảng cách dừng. Xe chạy xuống dốc cần khoảng cách dừng dài hơn so với trên mặt đường bằng phẳng do trọng lực. Xe chạy lên dốc dừng trong khoảng cách ngắn hơn so với trên mặt đường bằng phẳng do độ dốc.

- ✓ Xe chạy xuống dốc cần khoảng cách dừng dài hơn do trọng lực
- ✓ Xe chạy lên dốc dừng trong khoảng cách ngắn hơn do độ dốc

CHAPTER 108

Vehicle Safety

108.1 Áp suất lốp và nhiệt

Bánh xe lăn làm lốp biến dạng, tạo ra ma sát và nhiệt. Lốp có đúng kích cỡ và được bơm căng đúng mức trên xe không chở quá tải sẽ tản nhiệt an toàn. Thiếu áp suất lốp, chở quá tải hoặc chạy quá tốc độ làm tăng biến dạng và nhiệt, có thể gây quá nhiệt và nổ lốp. Thiếu áp suất lốp là nguyên nhân chính khiến lốp đắp lại (recap) bị hỏng. Kiểm tra và điều chỉnh áp suất khi lốp còn nguội.

- ✓ Chỉ kiểm tra và điều chỉnh áp suất lốp khi lốp còn nguội, bằng đồng hồ đo áp suất
- ✓ Giữ trọng lượng xe và hàng hóa dưới mức tải trọng cho phép của từng lốp/trục
- ✓ Thiếu áp suất lốp là nguyên nhân chính khiến lốp đắp lại (recap/retread) bị hỏng
- ✓ Không xả bớt áp suất của lốp đang nóng, vì việc đó làm mất cân bằng tản nhiệt

108.2 Tiêu chuẩn lốp bị khuyết tật

Không bao giờ vận hành xe có lốp mòn nhẵn hoặc hư hỏng. Lốp được coi là khuyết tật khi mặt lốp bị hư hỏng (vết cắt, vết nứt, vết rách) dài hơn 2,5 cm và đủ sâu để lộ dây bố lốp. Độ sâu gai lốp tối thiểu thay đổi tùy theo vị trí lốp và trọng lượng xe.

- ✓ 1. Lốp trước trên xe có GVW từ 5.500 kg trở lên: độ sâu gai lốp tối thiểu 3 mm (1/8 inch)
- ✓ 2. Lốp sau trên xe có GVW từ 5.500 kg trở lên: độ sâu gai lốp tối thiểu 1,6 mm (1/16 inch)
- ✓ 3. Lốp xe moóc (trailer): độ sâu gai lốp tối thiểu 1,6 mm (1/16 inch)
- ✓ 4. Lốp mùa đông: độ sâu gai lốp tối thiểu 3,5 mm (3/16 inch)
- ✓ 5. Hư hỏng mặt lốp trên 2,5 cm làm lộ dây bố lốp khiến lốp bị coi là khuyết tật

108.3 Hệ thống phanh và thiết bị cảnh báo

Tất cả xe sử dụng phanh khí hoặc phanh chân không phải có thiết bị cảnh báo để nhắc nhở người lái nếu hệ thống áp suất khí hoặc chân không bị hỏng. Mỗi xe cơ giới phải có ít nhất hai hệ thống phanh riêng biệt, một trong số đó phải là phanh cơ khí (ví dụ: bánh răng cóc và chốt hoặc phanh lò xo). Nếu phanh chân chính bị hỏng, hãy sử dụng phanh cơ khí khẩn cấp, loại phanh này cần nhiều thời gian và quãng đường hơn để dừng lại.

- ✓ Xe sử dụng phanh khí hoặc chân không phải có thiết bị cảnh báo khi hệ thống bị hỏng
- ✓ Mỗi xe phải có ít nhất hai hệ thống phanh riêng biệt, trong đó một hệ thống là phanh cơ khí
- ✓ Phanh khẩn cấp (cơ khí) cần nhiều thời gian và quãng đường hơn để dừng lại

108.4 Mòn lốp do bơm hơi không đúng

Bơm hơi không đúng gây mòn nhanh hơn và làm giảm khả năng kiểm soát lái. Bơm căng quá mức gây mòn quá nhiều ở giữa mặt lốp và giảm tiếp xúc với mặt đường (giảm độ bám). Bơm non hơi gây mòn quá nhiều ở hai mép ngoài và làm tăng nguy cơ trượt nước trong điều kiện ẩm ướt.

- ✓ Bơm căng quá mức gây mòn giữa mặt lốp và giảm độ bám
- ✓ Bơm non hơi gây mòn hai mép ngoài và làm tăng nguy cơ trượt nước
- ✓ Giảm tiếp xúc giữa lốp và mặt đường làm giảm khả năng kiểm soát lái

108.5 Các vấn đề về lốp và việc trộn lốp

Các vấn đề phổ biến về lốp bao gồm áp suất không đúng, mòn/tách mặt lốp, vết cắt, tách thành lốp, phồng lốp, lốp cọ vào nhau hoặc vào xe, và thân van bị nứt/rò rỉ. Lốp radial và bias-ply hoặc các kích cỡ khác nhau có thể được trộn trên cùng một xe nhưng không được trộn trên cùng một trục. Sau khi thay lốp, hãy kiểm tra lại độ chặt của đai ốc bánh xe bằng cờ lê lực.

- ✓ Không bao giờ trộn lốp radial và bias-ply hoặc các kích cỡ khác nhau trên cùng một trục
- ✓ Luôn sử dụng cờ lê lực để siết và kiểm tra đai ốc bánh xe
- ✓ Sau khi thay lốp, dừng lại một lúc để kiểm tra lại độ chặt của đai ốc bánh xe

108.6 Các vấn đề về bánh xe đĩa và bánh xe nan hoa đúc

Kiểm tra bánh xe trước mỗi chuyến. Không lái xe có bánh đĩa với đai ốc bánh xe lỏng/mất, stud bị trờn ren, hoặc vành bị nứt. Không lái xe có bánh nan hoa đúc với đai ốc hoặc kẹp bị mất/lỏng, hoặc vành/moay-ơ bị nứt. Kiểm tra các mảnh kim loại/sơn bong tróc (bánh xe dịch chuyển), dầu/mỡ rò rỉ từ moay-ơ, vệt gỉ sét (đai ốc lỏng/nứt), và mòn vành gần các kẹp.

- ✓ Không lái xe có bánh đĩa với đai ốc bánh xe lỏng/mất, stud bị trờn ren, hoặc vành bị nứt
- ✓ Không lái xe có bánh nan hoa đúc với đai ốc hoặc kẹp bị mất/lỏng, hoặc vành/moay-ơ bị nứt
- ✓ Các mảnh kim loại/sơn bong tróc quanh đai ốc có thể cho thấy bánh xe bị dịch chuyển
- ✓ Vệt gỉ sét trên vành có thể cho thấy đai ốc bánh xe bị lỏng hoặc vành bị nứt
- ✓ Kiểm tra khu vực tang trống phanh nếu dầu hoặc mỡ rò rỉ từ moay-ơ

108.7 Quy định về đèn nháy

Đèn nháy bị hạn chế theo màu: màu đỏ chỉ dùng trên xe khẩn cấp, màu xanh dương chỉ dùng trên xe cảnh sát, và màu hổ phách dùng trên xe công trình, xe kéo, xe dọn tuyết, xe rải cát, xe dẫn đường, và xe quá khổ được cấp phép. Cần có giấy phép từ Commercial Vehicle Safety and Enforcement để gắn đèn nháy màu hổ phách.

- ✓ Đèn nháy màu đỏ chỉ dùng trên xe khẩn cấp; màu xanh dương chỉ dùng trên xe cảnh sát
- ✓ Đèn nháy màu hổ phách được dùng trên xe công trình, xe kéo, xe dọn tuyết, xe rải cát, và xe dẫn đường
- ✓ Cần có giấy phép từ Commercial Vehicle Safety and Enforcement để gắn đèn nháy màu hổ phách

108.8 Xe bị hư hỏng và thiết bị cảnh báo

Các xe bắt buộc phải mang thiết bị cảnh báo: xe có chỗ ngồi cho hơn 10 hành khách, hoặc có chiều rộng toàn bộ hoặc chiều rộng hàng hóa trên 2,3 m. Khi xe bị hư hỏng, hãy di chuyển càng xa khỏi lòng đường càng tốt và đặt thiết bị cảnh báo cách khoảng 30 m về phía trước và 30 m về phía sau. Khi trời tối, cần tối thiểu hai thiết bị cảnh báo.

- ✓ Xe có chỗ ngồi cho hơn 10 người, hoặc có chiều rộng toàn bộ/chiều rộng hàng hóa trên 2,3 m phải mang thiết bị cảnh báo đã được phê duyệt
- ✓ Đặt thiết bị cảnh báo cách xe bị hư hỏng khoảng 30 m về phía trước và 30 m về phía sau
- ✓ Ban ngày: hai cờ đỏ (tối thiểu 30 cm x 30 cm) hoặc hai thiết bị đã được phê duyệt; ban đêm: pháo sáng, pháo hiệu, vật phản quang, đèn lồng đỏ
- ✓ Vào ban đêm, xe bị hư hỏng cần tối thiểu hai thiết bị cảnh báo

CHAPTER 109

Chapter 5 — Transporting Dangerous Goods

109.1 Trách nhiệm về Hàng nguy hiểm

Hàng nguy hiểm gây ra những mối nguy nghiêm trọng cho người xử lý, công chúng và môi trường. Bất kỳ ai liên quan đến hàng nguy hiểm đều có trách nhiệm pháp lý đáng kể và phải được đào tạo đúng cách và chứng nhận phù hợp. Khi vận chuyển những hàng hóa này, mọi chứng từ vận chuyển phải đầy đủ, chính xác và sẵn có trong cabin, và phải đi kèm với lô hàng. Mọi sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm phải được báo cáo ngay lập tức.

- ✓ Người xử lý hàng nguy hiểm phải được đào tạo đúng cách và chứng nhận phù hợp
- ✓ Chứng từ vận chuyển phải đầy đủ, chính xác, sẵn có trong cabin và đi kèm với lô hàng
- ✓ Báo cáo ngay lập tức mọi sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm

CHAPTER 110

Chapter 6 — Operating a Passenger Vehicle

110.1 Đón và Trả Khách trên Xa lộ

Khi đón hoặc trả khách trên xa lộ: ra tín hiệu để cảnh báo giao thông rằng bạn đang dừng, dừng ở nơi các tài xế khác có thể nhìn thấy xe của bạn từ ít nhất 85 mét (285 ft) phía trước và phía sau, và chừa ít nhất ba mét (10 ft) về bên trái để giao thông có thể vượt qua. Khi an toàn, hãy tấp xe ra khỏi phần đường lưu thông của xa lộ trong khi hành khách lên hoặc xuống xe.

- ✓ Dừng ở nơi tài xế có thể nhìn thấy xe từ ít nhất 85 mét phía trước và phía sau
- ✓ Chừa ít nhất ba mét (10 ft) về bên trái cho xe vượt qua
- ✓ Tấp xe ra khỏi phần đường lưu thông của xa lộ khi an toàn

110.2 Yêu cầu về Giấy phép Vận tải Hành khách

Bạn phải có giấy phép vận tải hành khách nếu bạn chịu trách nhiệm về một phương tiện vận chuyển hành khách theo hình thức thu phí, và phải quen thuộc với tất cả các luật và quy định liên quan.

- ✓ Cần có giấy phép vận tải hành khách để vận chuyển hành khách có thu phí
- ✓ Người lái xe phải quen thuộc với tất cả các luật và quy định liên quan

110.3 Hạn chế hút thuốc

Việc hút thuốc là bất hợp pháp trong bất kỳ xe cơ giới nào khi có hành khách dưới 16 tuổi. Trẻ em đặc biệt dễ bị ảnh hưởng bởi khói thuốc thụ động trong không gian kín. Người lái xe không được hút thuốc nếu có hành khách trong xe, dù xe đang di chuyển hay không.

- ✓ Hút thuốc là bất hợp pháp trong xe có hành khách dưới 16 tuổi
- ✓ Người lái xe không được hút thuốc nếu có hành khách trong xe, dù xe đang di chuyển hay không

110.4 Tập trung khi lái xe

Bất cứ khi nào xe đang di chuyển, bạn không được thu tiền vé, thối tiền, hoặc cho hành khách lên/xuống xe. Hãy để những cuộc trò chuyện không cần thiết đến khi xe dừng lại. Bạn phải có thể nhìn rõ phía trước, bên phải và bên trái, cử động được tay và chân, và với tới được thiết bị khẩn cấp. Trong xe loại sedan, bạn chỉ được chở tối đa hai hành khách ở phía bên phải nếu có đủ chỗ để vận hành an toàn và có các vị trí ngồi được chỉ định với dây an toàn.

- ✓ Không thu tiền vé, thối tiền, hoặc cho hành khách lên/xuống xe khi xe đang di chuyển
- ✓ Tối đa hai hành khách chỉ được ngồi ở phía bên phải của xe sedan khi có các vị trí được chỉ định có dây an toàn và đủ chỗ để vận hành an toàn

110.5 Hành khách đứng

Hành khách không được đứng khi xe đang di chuyển, trừ khi giấy phép vận tải hành khách của xe đó cho phép hành khách đứng, và giấy phép này giới hạn số lượng được phép. Sức chứa hành khách đứng phải được hiển thị ở vị trí dễ thấy. Không để hành khách đứng ở nơi cản trở tầm nhìn hoặc sự di chuyển của bạn.

- ✓ Hành khách không được đứng khi xe đang di chuyển, trừ khi giấy phép cho phép
- ✓ Sức chứa hành khách đứng phải được hiển thị ở vị trí dễ thấy

110.6 Từ chối chuyên chở hành khách

Bạn phải cung cấp dịch vụ vận chuyển cho tất cả khách hàng trả tiền, nhưng có thể từ chối nếu xe của bạn đã đạt sức chứa tối đa hoặc nếu hành khách đang hút thuốc, sử dụng ngôn ngữ tục tĩu hoặc xúc phạm, hoặc có hành vi mất trật tự. Nếu bạn yêu cầu một người rời xe, hãy bảo đảm họ có thể xuống xe an toàn tại nơi họ có thể tìm được phương tiện di chuyển khác một cách hợp lý.

- ✓ Có thể từ chối hành khách khi xe đã đạt sức chứa tối đa hoặc khi hành khách đang hút thuốc, có lời lẽ xúc phạm hoặc mất trật tự
- ✓ Việc yêu cầu một người rời xe đòi hỏi phải bảo đảm họ có thể xuống xe an toàn và tìm được phương tiện di chuyển khác

110.7 Vận chuyển người khuyết tật

Bạn cần kỹ năng đặc biệt và sự nhạy cảm, và không được từ chối vận chuyển ai đó chỉ vì họ có khuyết tật. Hãy cho phép động vật hỗ trợ (ví dụ: chó dẫn đường) ở trong xe của bạn. Nói trực tiếp với người đó, đừng cho rằng họ cần giúp đỡ—hãy luôn hỏi, hãy nhớ nhu cầu rất khác nhau, và kiên nhẫn và linh hoạt. Cố định đúng cách xe lăn, xe scooter và dụng cụ hỗ trợ di chuyển và bố trí không gian an toàn cho động vật hỗ trợ phòng khi xảy ra va chạm.

- ✓ Bạn không được từ chối vận chuyển một người chỉ vì họ có khuyết tật
- ✓ Phải cho phép động vật hỗ trợ ở trong xe cùng với chủ của chúng
- ✓ Cố định đúng cách xe lăn, xe scooter và dụng cụ hỗ trợ di chuyển

110.8 Ghế Let-Down hoặc Jump Seats

Theo Đạo luật Vận tải Hành khách, bạn phải có giấy phép hoặc giấy cấp phép trước khi sử dụng ghế let-down hoặc jump seat. Những ghế này chỉ có thể được sử dụng ở phía sau các xe sedan và chỉ khi nhà sản xuất thiết kế xe để chở chúng.

- ✓ Giấy phép hoặc giấy cấp phép được yêu cầu trước khi sử dụng ghế let-down hoặc jump seat
- ✓ Ghế jump chỉ có thể được sử dụng ở phía sau các xe sedan được thiết kế để chở chúng

110.9 Giấy phép hành nghề tài xế

Một số đô thị yêu cầu tất cả tài xế limousine và taxi phải có giấy phép hành nghề tài xế, thường do cảnh sát đô thị cấp. Bạn có thể phải cho phép kiểm tra lý lịch do cảnh sát thực hiện và hoàn thành khóa học về dịch vụ hiếu khách (chẳng hạn như chương trình TaxiHost).

- ✓ Một số đô thị yêu cầu giấy phép hành nghề tài xế đối với tài xế taxi và limousine
- ✓ Có thể yêu cầu kiểm tra lý lịch do cảnh sát thực hiện và khóa học về dịch vụ hiếu khách để được cấp giấy phép

CHAPTER 111

Chapter 3 — Vehicle Safety: Tires and Wheels

111.1 Áp suất lốp và nhiệt

Lốp khi lăn bị uốn cong, tạo ra ma sát và nhiệt. Bơm hơi không đúng, chở quá tải hoặc chạy quá tốc độ làm tăng độ uốn và nhiệt, có thể làm tăng áp suất đến mức lốp nổ. Bơm thiếu hơi là nguyên nhân chính khiến lốp đắp lại (retread) bị hỏng. Kiểm tra và điều chỉnh áp suất lốp khi lốp nguội bằng đồng hồ đo. Không bao giờ xả bớt áp suất của lốp đang nóng — điều đó có thể làm rối loạn cân bằng làm mát. Giữ trọng lượng xe và hàng hóa thấp hơn định mức chịu tải của lốp.

- ✓ Kiểm tra và điều chỉnh áp suất lốp khi lốp nguội bằng đồng hồ đo
- ✓ Bơm thiếu hơi là nguyên nhân chính khiến lốp đắp lại (retread) bị hỏng
- ✓ Không bao giờ xả bớt áp suất của lốp đang nóng vì điều đó làm rối loạn cân bằng làm mát
- ✓ Giữ trọng lượng xe và hàng hóa thấp hơn định mức chịu tải của lốp

111.2 Độ sâu gai lốp tối thiểu và các khuyết tật của lốp

Lốp bị coi là có khuyết tật nếu có hư hỏng ở gai lốp (vết cắt, vết nứt, chỗ rách) dài hơn 2,5 cm và đủ sâu để lộ dây mành (ply cords). Độ sâu gai lốp tối thiểu: 3 mm ở lốp trước và 1,6 mm ở lốp sau (xe có GVW từ 5.500 kg trở lên); 1,6 mm ở rơ-moóc; 3,5 mm đối với lốp mùa đông. Các lốp có kích cỡ khác nhau hoặc lốp radial và lốp bias-ply có thể được dùng lẫn trên một xe nhưng tuyệt đối không được dùng lẫn trên cùng một trục. Sau khi thay lốp, hãy kiểm tra lại các đai ốc bánh xe bằng cờ lê lực.

- ✓ Độ sâu gai lốp tối thiểu của lốp trước là 3 mm và lốp sau là 1,6 mm trên xe có GVW từ 5.500 kg trở lên
- ✓ Độ sâu gai lốp tối thiểu của rơ-moóc là 1,6 mm; tối thiểu của lốp mùa đông là 3,5 mm
- ✓ Không bao giờ dùng lẫn lốp radial và lốp bias-ply hoặc các kích cỡ khác nhau trên cùng một trục
- ✓ Luôn dùng cờ lê lực để siết chặt và kiểm tra lại các đai ốc bánh xe

111.3 Mòn lốp do bơm căng không đúng cách

Bơm quá căng gây mòn quá mức ở giữa mặt lốp và làm giảm độ tiếp xúc với mặt đường cùng độ bám. Bơm thiếu hơi gây mòn quá mức ở hai mép ngoài và làm tăng nguy cơ trượt nước trong điều kiện ướt. Việc giảm tiếp xúc giữa lốp và mặt đường cũng làm giảm khả năng kiểm soát lái.

- ✓ Bơm quá căng làm mòn giữa mặt lốp và giảm độ bám
- ✓ Bơm thiếu hơi làm mòn mép ngoài mặt lốp và tăng nguy cơ trượt nước

111.4 Các vấn đề với bánh xe đĩa và bánh xe nan hoa đúc

Kiểm tra bánh xe trước mỗi chuyến. Đối với bánh xe đĩa, không lái xe khi đai ốc bánh xe bị lỏng hoặc mất, bu lông cấy bị hỏng ren hoặc vành bị nứt; điều tra các mảnh sơn hoặc kim loại bong tróc (bánh xe dịch chuyển) và rò rỉ dầu hoặc mỡ ở may ơ. Đối với bánh xe nan hoa đúc, không lái xe khi đai ốc hoặc kẹp vành bị mất hoặc lỏng, hoặc vành hoặc may ơ bị nứt; điều tra vòng khóa không khớp, cong hoặc nứt, rò rỉ may ơ, và vành bị mòn gần kẹp. Các vệt gỉ sét có thể cho thấy đai ốc bánh xe bị lỏng hoặc vết nứt.

- ✓ Không lái xe khi đai ốc bánh xe bị lỏng hoặc mất, bu lông cấy bị hỏng ren hoặc vành bị nứt
- ✓ Các mảnh kim loại hoặc sơn quanh đai ốc có thể cho thấy bánh xe dịch chuyển
- ✓ Các vệt gỉ sét trên vành có thể cho thấy đai ốc bánh xe bị lỏng hoặc vết nứt

CHAPTER 112

Chapter 9 — Automatic Slack Adjusters

112.1 Kiến thức cơ bản về bộ điều chỉnh độ rơ tự động

Tất cả xe tải thương mại và rơ-moóc có phanh hơi đều được sản xuất với bộ điều chỉnh độ rơ tự động kể từ năm 1996. Chúng tự điều chỉnh trong quá trình đạp phanh bình thường nhưng vẫn phải được kiểm tra trong kiểm tra trước chuyến. Điều chỉnh thủ công rất nguy hiểm — nó tạo cảm giác an toàn giả tạo và có thể gây mài mòn dẫn đến hỏng sớm. Hành trình quá mức thường cho thấy các vấn đề phanh khác cần thợ cơ khí có chuyên môn.

- ✓ Bộ điều chỉnh độ rơ tự động đã là tiêu chuẩn trên xe có phanh hơi kể từ năm 1996
- ✓ Bộ điều chỉnh độ rơ tự động vẫn phải được kiểm tra như một phần của kiểm tra trước chuyến
- ✓ Điều chỉnh thủ công bộ điều chỉnh độ rơ tự động rất nguy hiểm và tạo cảm giác an toàn giả tạo
- ✓ Hành trình quá mức cho thấy bộ điều chỉnh bị hỏng, lắp đặt sai hoặc có vấn đề ở cơ cấu phanh cơ bản

112.2 Bảo dưỡng và giới hạn của bộ điều chỉnh độ rơ tự động

Các nhà sản xuất khuyến nghị bộ điều chỉnh độ rơ tự động phải được thợ máy kiểm tra tại mỗi kỳ bôi trơn, mỗi 40.000 km, hoặc mỗi ba tháng, tùy theo mốc nào đến trước. Hành trình cần đẩy thường hơi dài hơn so với bộ điều chỉnh thủ công được điều chỉnh đúng cách. Với buồng phanh Type 30, phanh cần được sửa chữa nếu hành trình tự do vượt quá ¾ inch (20 mm) hoặc hành trình tác dụng vượt quá hai inch (50 mm).

- ✓ Kiểm tra bởi thợ máy mỗi 40.000 km, mỗi ba tháng, hoặc mỗi kỳ bôi trơn, tùy theo mốc nào đến trước
- ✓ Sửa chữa nếu hành trình tự do vượt quá ¾ inch (20 mm)
- ✓ Sửa chữa nếu hành trình tác dụng vượt quá hai inch (50 mm)

112.3 Điều chỉnh Khẩn cấp Bộ Điều chỉnh Độ rơ Tự động

Quy trình điều chỉnh đối với bộ điều chỉnh độ rơ tự động chỉ là quy trình khẩn cấp — phải sửa chữa hoặc thay thế càng sớm càng tốt. Đỗ xe an toàn với bánh xe được chèn, đủ áp suất khí, và nhả phanh đỗ xe kiểu lò xo. Ghi lại mọi điều chỉnh khẩn cấp vào báo cáo kiểm tra sau chuyến hằng ngày và xác minh khe hở bằng cách đo lại hành trình tự do.

- ✓ Việc điều chỉnh bộ điều chỉnh độ rơ tự động chỉ dành cho trường hợp khẩn cấp; sửa chữa càng sớm càng tốt
- ✓ Ghi lại mọi điều chỉnh khẩn cấp vào báo cáo kiểm tra sau chuyến hằng ngày
- ✓ Xác minh khe hở đủ bằng cách đo lại hành trình tự do sau khi điều chỉnh

112.4 Bu lông điều chỉnh lục giác và vuông

Bu lông điều chỉnh lục giác: thiết lập bằng cách xoay theo chiều kim đồng hồ cho đến khi má phanh tiếp xúc với tang trống, sau đó nới lại ½ vòng (có thể nghe hoặc cảm nhận tiếng bánh cóc, đây là bình thường). Bu lông điều chỉnh vuông: trước tiên hãy tách chốt hãm lò xo (cạy nút lên 1/32 inch hoặc tháo nắp lục giác/lò xo/chốt hãm), thiết lập ngược chiều kim đồng hồ cho đến khi má phanh tiếp xúc với tang trống, sau đó xoay ½ vòng theo chiều kim đồng hồ để khôi phục khe hở.

- ✓ Bu lông lục giác: xoay theo chiều kim đồng hồ để thiết lập, nới lại ½ vòng để khôi phục khe hở
- ✓ Bu lông vuông: tách chốt hãm trước, thiết lập ngược chiều kim đồng hồ, khôi phục khe hở bằng ½ vòng theo chiều kim đồng hồ
- ✓ Tiếng bánh cóc khi nới bu lông lục giác là bình thường

CHAPTER 113

Chapter 11 — Road Markings

113.1 Vạch vàng

Vạch vàng phân chia dòng xe di chuyển theo hai hướng ngược nhau; xe ở phía bên kia của vạch vàng bên trái bạn đang đi về phía bạn. Vạch vàng đứt đoạn cho phép vượt xe khi an toàn; vạch đứt đoạn và liền nét chỉ cho phép vượt xe khi an toàn và vạch đứt đoạn nằm ở phía bên bạn; vạch liền nét đôi nghĩa là không được vượt xe; một vạch vàng đơn cho phép vượt xe nhưng phải hết sức thận trọng. Vạch vàng đứt đoạn đôi đánh dấu làn xe có thể đảo chiều được điều khiển bằng tín hiệu điều khiển làn. Làn rẽ trái hai chiều được dùng chung bởi dòng xe ngược chiều để rẽ trái.

- ✓ Vạch vàng liền nét đôi nghĩa là không được phép vượt xe
- ✓ Với tổ hợp vạch đứt đoạn và liền nét, bạn chỉ được vượt xe khi vạch đứt đoạn nằm ở phía bên bạn và việc đó an toàn
- ✓ Vạch vàng phân chia dòng xe di chuyển theo hai hướng ngược nhau

113.2 Vạch trắng và lối qua đường

Vạch trắng phân chia các làn xe di chuyển cùng chiều và đánh dấu lối qua đường, vị trí dừng và lề đường bên phải. Vạch trắng liền có nghĩa là không được chuyển làn; vạch trắng đứt đoạn cho phép chuyển làn khi an toàn. Dừng trước vạch dừng, và dừng cho người đi bộ tại lối qua đường có đánh dấu hoặc lối qua đường do người đi bộ kích hoạt. Việc lái xe đè lên vạch sơn mặt đường mới sơn, còn ướt là bất hợp pháp.

- ✓ Vạch trắng liền có nghĩa là không được chuyển làn; vạch trắng đứt đoạn cho phép chuyển làn khi an toàn
- ✓ Dừng trước vạch dừng và dừng cho người đi bộ tại lối qua đường
- ✓ Việc lái xe đè lên vạch sơn mặt đường mới sơn, còn ướt là bất hợp pháp

113.3 Làn đường dành riêng và các vạch kẻ khác

Các làn đường dành riêng cho xe HOV, xe buýt và xe đạp được đánh dấu bằng các vạch liền hoặc vạch đứt dày và biểu tượng hình thoi màu trắng; các biển báo bổ sung ghi rõ những loại xe được phép đi vào. Làn đường xe đạp chỉ dành cho người đi xe đạp, những người này phải đi cùng chiều với dòng xe liền kề. Không được lái xe trên hoặc vượt qua các đảo giao thông được sơn — hãy giữ bên phải.

- ✓ Các làn đường dành riêng được đánh dấu bằng hình thoi màu trắng; biển báo ghi rõ những loại xe được phép sử dụng
- ✓ Không lái xe trên hoặc vượt qua các đảo giao thông được sơn — hãy giữ bên phải

CHAPTER 114

Pre-Trip and Trip Inspections

114.1 Kiểm tra Trước Chuyến đi Theo Loại Xe

Yêu cầu kiểm tra trước chuyến khác nhau tùy theo hạng giấy phép lái xe: xe chở khách, xe đầu kéo rơ-moóc Hạng 1, xe tải đơn nguyên Hạng 3, và xe buýt Hạng 2/4. Thí sinh phải hoàn thành kiểm tra vòng quanh xe và kiểm tra dưới nắp ca-pô, đồng thời nộp báo cáo kiểm tra trước chuyến cho bài thi đường bộ.

- ✓ Hoàn thành đúng cuộc kiểm tra trước chuyến cho hạng giấy phép lái xe của bạn
- ✓ Thực hiện kiểm tra cơ học vòng quanh xe và kiểm tra dưới nắp ca-pô
- ✓ Nộp báo cáo kiểm tra trước chuyến trước bài thi đường bộ

114.2 Kiểm tra Trước Khi Xuống Dốc và Sau Chuyến Đi

Trước khi đi xuống các đoạn dốc, người lái xe phải thực hiện kiểm tra trước khi xuống dốc để xác minh phanh đã sẵn sàng, và kiểm tra sau chuyến đi để phát hiện các khiếm khuyết. Các khiếm khuyết hoặc thiếu sót phải được báo cáo.

- ✓ Thực hiện kiểm tra trước khi xuống dốc trước các đoạn dốc dài hoặc dốc đứng
- ✓ Thực hiện kiểm tra sau chuyến đi và báo cáo mọi khiếm khuyết hoặc thiếu sót
- ✓ Không vận hành xe có các khiếm khuyết không an toàn

CHAPTER 115

Chapter 6: Skills for driving buses, taxis, limousines and ride-hailing vehicles

115.1 Vận hành xe buýt và xe chở khách

Người vận hành phải quản lý việc đón và trả khách một cách an toàn, kiểm soát hành khách đứng, tránh xao nhãng, và nắm rõ các quy định về hút thuốc, từ chối hành khách, và vận chuyển người khuyết tật. Có thể cần giấy phép tài xế (chauffeur's permit).

- ✓ Chỉ đón và trả khách tại các địa điểm an toàn
- ✓ Tập trung lái xe và quản lý hành khách đứng một cách an toàn
- ✓ Giấy phép tài xế (chauffeur's permit) là bắt buộc đối với một số hoạt động vận hành xe chở khách nhất định

115.2 Kiểm tra phương tiện và các khiếm khuyết

Người điều khiển xe chở khách phải kiểm tra phương tiện, bảo đảm thiết bị khẩn cấp và lối thoát hiểm hoạt động tốt, và báo cáo các khiếm khuyết hoặc thiếu sót. Không được vận hành phương tiện không đủ điều kiện.

- ✓ Kiểm tra phương tiện và kiểm tra thiết bị khẩn cấp cùng lối thoát hiểm trước khi vận hành
- ✓ Báo cáo các khiếm khuyết hoặc thiếu sót và không vận hành phương tiện không đủ điều kiện
- ✓ Bảo đảm lối thoát hiểm có thể tiếp cận và hoạt động tốt

115.3 Vận hành xe khẩn cấp

Người điều khiển xe khẩn cấp có trách nhiệm và quyền hạn đặc biệt nhưng vẫn phải vận hành với sự cẩn trọng cần thiết và tuân thủ các quy định điều chỉnh hoạt động khẩn cấp.

- ✓ Người điều khiển xe khẩn cấp phải lái xe với sự cẩn trọng và an toàn cần thiết
- ✓ Các đặc quyền khẩn cấp không loại bỏ trách nhiệm vận hành an toàn

115.4 An toàn hành khách và thao tác điều khiển

Người lái xe chở khách phải ưu tiên an toàn khi rời khỏi lề đường, vượt qua xe đỗ và quản lý quyền ưu tiên. Xe buýt có các đặc quyền ưu tiên cụ thể khi rời bến.

- ✓ Bảo đảm an toàn cho hành khách khi rời lề đường và vượt qua xe đỗ
- ✓ Xe buýt có quyền ưu tiên khi tái nhập vào giao thông từ điểm dừng khi luật quy định

115.5 Vận hành xe buýt, taxi, limousine hoặc xe ride-hailing

Người lái xe phải xử lý hành khách một cách an toàn, tập trung vào việc lái xe, tuân thủ các quy định đối với hành khách đứng, và biết khi nào có thể từ chối hành khách. Cần có giấy phép chauffeur's permit.

- ✓ Tập trung vào việc lái xe và xử lý hành khách đứng một cách an toàn theo quy định
- ✓ Cần có giấy phép chauffeur's permit để vận hành xe buýt, taxi, limousine hoặc xe ride-hailing

115.6 Vận hành xe buýt trường học

Việc vận hành xe buýt trường học có các quy định nghiêm ngặt bao gồm kiểm tra phương tiện, bảo dưỡng phanh, sử dụng gương, chỗ ngồi cho hành khách, biển báo xe buýt trường học và thiết bị khẩn cấp.

- ✓ Hành khách trên xe buýt trường học phải ngồi trong khi xe đang chạy
- ✓ Không vận hành xe buýt trường học không đủ điều kiện; phải duy trì phanh, gương và thiết bị khẩn cấp

115.7 Thiết bị khẩn cấp, lối thoát hiểm và báo cáo khiếm khuyết

Xe chở khách phải mang theo thiết bị khẩn cấp và có lối thoát hiểm dễ tiếp cận. Phải báo cáo các khiếm khuyết và hư hỏng, và không được vận hành xe không đủ điều kiện.

- ✓ Duy trì thiết bị khẩn cấp và giữ cho lối thoát hiểm dễ tiếp cận
- ✓ Báo cáo các khiếm khuyết và thiếu sót và không vận hành xe không đủ điều kiện

115.8 Vận chuyển người khuyết tật

Tài xế phải bố trí phù hợp và vận chuyển an toàn người khuyết tật, bao gồm hỗ trợ và cố định khi cần thiết.

- ✓ Cung cấp hỗ trợ và cố định phù hợp cho hành khách khuyết tật
- ✓ Tuân thủ các yêu cầu về khả năng tiếp cận khi vận chuyển người khuyết tật

CHAPTER 116

Chapter 1: Getting your driver's licence — Heavy trailer endorsement

116.1 Nộp đơn xin chứng thực rơ-moóc hạng nặng

Chứng thực rơ-moóc hạng nặng (mã 20) cho giấy phép hạng 4 hoặc 5 cho phép kéo rơ-moóc ở mọi trọng lượng miễn là cả xe tải lẫn rơ-moóc đều không có phanh hơi. Quy trình yêu cầu học tài liệu hướng dẫn, lấy giấy phép học viên, thực hành có giám sát, và đỗ kỳ thi đường bộ bao gồm kiểm tra trước chuyến đi.

- ✓ Chứng thực rơ-moóc hạng nặng (mã 20) yêu cầu cả xe tải lẫn rơ-moóc đều không có phanh hơi
- ✓ Người giám sát học viên phải từ 19 tuổi trở lên và có giấy phép hạng 1, 2 hoặc 3, ngồi bên cạnh hoặc ngay phía sau và bên phải người lái

CHAPTER 117

Specific Cargo Types

117.1 Vận chuyển gỗ tròn và cột

Xe chở gỗ tròn/cột phải được trang bị bunks, bolsters, stakes hoặc các phương tiện khác để đỡ gỗ tròn (Standard section 29(1)). Theo MVAR 35.05, stakes và phần mở rộng phải tạo thành góc 90 độ hoặc nhỏ hơn với thanh ngang bunk cross member. Stakes phải được cố định bằng phương pháp được kỹ sư phê duyệt, bằng chốt và dây cáp thép closed-loop stake lines có đường kính ít nhất 22 mm, hoặc bằng gussets được hàn đúng cách. Trước khi vào đường công cộng từ đường riêng, tài xế phải kiểm tra xe, gỗ tròn và các thiết bị cố định và thêm biện pháp cố định nếu cần. Gỗ tròn ngắn xếp ngang phải sử dụng thiết bị duy trì lực căng và tự động thu dây chùng khi gỗ lắng xuống.

- ✓ Xe chở gỗ tròn phải có bunks, bolsters hoặc stakes để đỡ gỗ tròn
- ✓ Stakes phải tạo thành góc 90 độ hoặc nhỏ hơn với thanh ngang bunk cross member
- ✓ Dây stake lines phải dùng dây cáp thép có đường kính ít nhất 22 mm
- ✓ Kiểm tra gỗ tròn và biện pháp cố định trước khi vào đường công cộng từ đường riêng

117.2 Cố định sản phẩm xây dựng

Các bó gỗ xẻ, tấm thạch cao, ván ép và các sản phẩm tương tự được cố định theo Mục 2 của Phần 2 của Tiêu chuẩn. Các bó đặt cạnh nhau phải tiếp xúc trực tiếp hoặc được ngăn không cho dịch chuyển về phía nhau. Các bó được chặn không cho di chuyển ngang bằng cọc chèn, vật chặn hoặc thiết bị ma sát phải có tối thiểu hai dây buộc phía trên lớp trên cùng đối với các bó dài hơn 1,52 m. Nhiều lớp sử dụng các tổ hợp dây buộc dựa trên ngưỡng chiều cao 1,85 m; các tầng xếp cao trên 1,85 m có thể cần cố định độc lập.

- ✓ Các bó đặt cạnh nhau phải tiếp xúc trực tiếp hoặc được ngăn không cho dịch chuyển về phía nhau.
- ✓ Tối thiểu hai dây buộc phía trên lớp trên cùng đối với các bó dài hơn 1,52 m.
- ✓ Việc cố định lớp được xác định bằng ngưỡng chiều cao 1,85 m.
- ✓ Cố định các bó theo Mục 2 của Phần 2 của Tiêu chuẩn.

117.3 Cuộn kim loại và cuộn giấy

Cuộn kim loại nặng từ 2.268 kg trở lên (Division 3) được vận chuyển với mắt cuộn thẳng đứng phải được ngăn không cho đổ về phía trước, phía sau và sang hai bên bằng cách chèn chặn, giằng đỡ, thảm ma sát hoặc dây buộc; cuộn có mắt cuộn nằm ngang hoặc nằm dọc phải được cố định để không bị lăn. Cuộn giấy nặng từ 2.268 kg trở lên (Division 4) trong xe có thành bên dùng chèn chặn, giằng đỡ, thảm ma sát hoặc dây buộc để ngăn trượt, đổ hoặc lăn, với biện pháp cố định bổ sung cho các chồng và hàng trên xe sàn phẳng.

- ✓ Các quy tắc về cuộn kim loại áp dụng cho các lô hàng từ 2.268 kg trở lên
- ✓ Phải ngăn cuộn có mắt thẳng đứng bị đổ về phía trước, phía sau và sang hai bên
- ✓ Các quy tắc về cuộn giấy áp dụng cho các cuộn từ 2.268 kg trở lên
- ✓ Dùng chèn chặn, giằng đỡ, thảm ma sát hoặc dây buộc để ngăn trượt, đổ hoặc lăn

117.4 Ống Bê Tông và Đá Tảng

Ống bê tông được xếp ngang trên xe tải thùng phẳng (Division 5) phải được nhóm theo kích cỡ và cố định riêng, với các ống phía trước và phía sau được giữ bất động bằng chèn, nêm hoặc kết cấu xe, và dây buộc chạy qua ống phía trước và ống cuối để giữ các ống bên trong. Đá tảng nặng trên 5.000 kg hoặc lớn hơn hai mét khối (Division 9) phải được đặt mặt phẳng nhất/mặt lớn nhất xuống dưới, được đỡ bằng ít nhất hai khối gỗ cứng hoặc một giá kê, và được cố định bằng ít nhất hai xích; đá tảng có đáy không ổn định cần thêm dây buộc.

- ✓ Nhóm ống bê tông theo kích cỡ và cố định riêng
- ✓ Giữ bất động các ống phía trước và phía sau bằng chèn, nêm hoặc kết cấu xe
- ✓ Đá tảng trên 5.000 kg hoặc trên 2 mét khối tuân theo yêu cầu của Division 9
- ✓ Đỡ đá tảng trên ít nhất hai khối gỗ cứng và cố định bằng ít nhất hai xích

117.5 Container liên vận

Container liên vận trên khung gầm container phải được cố định bằng thiết bị khóa tích hợp; có thể dùng xích như biện pháp tạm thời nếu thiết bị khóa bị hỏng hoặc mất. Trên các xe khác, container được cố định bằng xích, cáp thép hoặc thiết bị khóa tích hợp gắn ở tất cả các góc dưới và/hoặc xích chéo ở tất cả các góc trên, với tổng giới hạn tải làm việc bằng 50% trọng lượng container. Móc xích vòng quanh toàn bộ mắt xích ở góc, không chỉ xuyên qua nó.

- ✓ Dùng thiết bị khóa tích hợp cho container trên khung gầm container
- ✓ Tổng giới hạn tải làm việc của thiết bị cố định phải bằng 50% trọng lượng container
- ✓ Gắn thiết bị vào tất cả các góc dưới và/hoặc xích chéo vào tất cả các góc trên
- ✓ Móc xích vòng quanh toàn bộ mắt xích ở góc, không chỉ xuyên qua nó

117.6 Xe cộ là hàng hóa

Theo Division 7, xe dưới 4.500 kg GVW phải được cố định phía trước và phía sau bằng tối thiểu hai dây chằng (tời có thể được dùng làm dây chằng phía trước). Xe hạng nặng trên 4.500 kg yêu cầu tối thiểu bốn dây chằng, mỗi dây có giới hạn tải làm việc (WLL) ít nhất 2.268 kg, và thêm dây chằng để tổng WLL ít nhất bằng 50% trọng lượng hàng hóa. Thiết bị phụ kiện phải được hạ xuống và cố định. Xe bị bẹp/nghiền nát sử dụng tường ngăn và/hoặc dây chằng có WLL ít nhất 2.268 kg (không dùng đai vải tổng hợp), cùng thiết bị để ngăn các bộ phận rời rơi xuống.

- ✓ Xe dưới 4.500 kg: tối thiểu hai dây chằng phía trước và phía sau
- ✓ Xe trên 4.500 kg: tối thiểu bốn dây chằng, mỗi dây có WLL ít nhất 2.268 kg
- ✓ Tổng WLL phải ít nhất bằng 50% trọng lượng hàng hóa
- ✓ Dây chằng cho xe bị nghiền nát không được là đai vải tổng hợp

117.7 Container Roll-On/Roll-Off và Hook-Lift

Các container này thường được chở trên xe có hệ thống cố định tích hợp. Khi thiếu, hỏng hoặc không tương thích bộ chặn phía trước hoặc thiết bị nâng, hãy sử dụng dây cố định lắp thủ công cung cấp mức cố định tương đương. Nếu không có hệ thống tích hợp, container phải được chặn không cho di chuyển về phía trước, được cố định ở phía trước để ngăn di chuyển ngang/thẳng đứng, và được cố định ở phía sau bằng dây cố định giữa khung gầm và container, hai dây cố định theo chiều dọc, hai móc hoặc cơ cấu tương đương.

- ✓ Sử dụng hệ thống cố định tích hợp khi có sẵn (Division 8)
- ✓ Dây cố định lắp thủ công phải tương đương mức cố định của bộ phận mà chúng thay thế
- ✓ Chặn container không cho di chuyển về phía trước và cố định phía trước và phía sau
- ✓ Cố định phía sau bằng một dây cố định, hai dây cố định theo chiều dọc, hai móc hoặc cơ cấu tương đương

CHAPTER 118

Operating Emergency Vehicles

118.1 Vận hành xe khẩn cấp

Tài xế xe cứu thương chỉ sử dụng đèn đỏ nhấp nháy khi đang phản hồi cuộc gọi khẩn cấp hoặc đang vận chuyển bệnh nhân. Bạn có thể vượt quá giới hạn tốc độ niêm yết và chạy qua đèn đỏ hoặc vượt qua biển báo dừng nếu bạn báo hiệu thích hợp cho tài xế khác bằng cả đèn và còi hú. Hãy thận trọng vì tài xế khác có thể không thấy hoặc không nghe thấy cảnh báo của bạn. Cân nhắc tình trạng đường xá, lượng giao thông và mức độ nghiêm trọng của tình huống khẩn cấp khi vượt quá giới hạn.

- ✓ Đèn đỏ nhấp nháy của xe cứu thương chỉ được sử dụng khi phản hồi cuộc gọi khẩn cấp hoặc vận chuyển bệnh nhân
- ✓ Bạn chỉ có thể vượt quá giới hạn tốc độ và chạy qua đèn đỏ hoặc biển báo dừng nếu bạn đưa ra cảnh báo thích hợp bằng cả đèn và còi hú
- ✓ Luôn thận trọng vì tài xế khác có thể không thấy hoặc không nghe thấy cảnh báo của bạn
- ✓ Cân nhắc tình trạng và mức sử dụng đường xá, lượng giao thông và mức độ nghiêm trọng của tình huống khẩn cấp khi vượt quá giới hạn

CHAPTER 119

Chapter 2 — Brake Heat and Retarders

119.1 Giới hạn nhiệt của phanh và hiện tượng mất hiệu lực phanh do nhiệt

Khi dừng xe bình thường, các bộ phận phanh nóng lên khoảng 120°C và có thể chịu được tới khoảng 250°C khi phanh gấp. Phanh gấp quá mức tích tụ nhiệt vượt quá khả năng tản nhiệt của các bộ phận. Khi tang trống phanh nóng lên, chúng giãn nở ra xa má phanh. Quá nhiều nhiệt gây ra hiện tượng mất hiệu lực phanh do nhiệt, hư hỏng phanh và/hoặc hỏng phanh—các bộ phận hoặc lốp có thể bốc cháy.

- ✓ Các bộ phận phanh hoạt động tốt nhất ở khoảng 120°C và không được vượt quá 250°C
- ✓ Hiện tượng mất hiệu lực phanh do nhiệt xảy ra khi phanh quá nóng ngừng hoạt động đúng cách, đòi hỏi khoảng cách dừng xe dài hơn hoặc không dừng được
- ✓ Khi tang trống phanh nóng lên, chúng giãn nở ra xa má phanh, làm giảm hiệu quả phanh

119.2 Retarder và Cách Sử Dụng Chúng

Retarder cung cấp khả năng giảm tốc hỗ trợ để kiểm soát tốc độ trên các đoạn dốc xuống dài mà không dùng hệ thống phanh chính, giúp dành phanh cho các tình huống khẩn cấp. Bốn loại là retarder động cơ, retarder ống xả, retarder truyền động thủy lực và retarder truyền động điện. Retarder động cơ hiệu quả hơn ở vòng tua máy cao hơn và tốc độ thấp hơn—hãy chọn đúng số trước khi bắt đầu xuống dốc. Hãy thận trọng trên bề mặt trơn trượt vì một số loại có thể khóa bánh dẫn động, gây mất kiểm soát hoặc jackknife.

- ✓ Bốn loại retarder chính là retarder động cơ, ống xả, truyền động thủy lực và truyền động điện
- ✓ Retarder động cơ hiệu quả nhất ở vòng tua máy cao hơn khi hộp số ở số thấp
- ✓ Chọn số trước khi bắt đầu xuống dốc, không phải khi đang xuống dốc
- ✓ Thận trọng khi dùng retarder trên bề mặt trơn trượt vì chúng có thể gây khóa bánh dẫn động và jackknifing

CHAPTER 120

Chapter 6 — Vehicle Requirements and Emergency Equipment

120.1 Thiết bị khẩn cấp và lối thoát hiểm

Mỗi xe chở khách thương mại có sức chứa trên 10 chỗ ngồi kể cả tài xế phải có một bộ sơ cứu (đáp ứng hướng dẫn của WorkSafe BC), một lốp dự phòng và ít nhất một bình chữa cháy. Nhà vận tải có trách nhiệm bảo đảm thiết bị này có sẵn và hoạt động. Xe có sức chứa trên 12 chỗ ngồi kể cả tài xế phải có cửa thoát hiểm hoặc cửa sổ thoát hiểm. Xe chở trên 10 hành khách phải mang thiết bị cảnh báo như cờ và pháo hiệu.

- ✓ Xe có sức chứa trên 10 chỗ ngồi kể cả tài xế cần bộ sơ cứu, lốp dự phòng và bình chữa cháy
- ✓ Nhà vận tải có trách nhiệm bảo đảm thiết bị khẩn cấp có sẵn và hoạt động
- ✓ Xe có sức chứa trên 12 chỗ ngồi kể cả tài xế cần cửa thoát hiểm hoặc cửa sổ thoát hiểm
- ✓ Xe chở trên 10 hành khách phải mang cờ và pháo hiệu

120.2 Yêu cầu về đèn bên trong

Xe chở khách công cộng có sức chứa hơn 12 người kể cả tài xế phải có đèn bên trong chiếu sáng lối đi cho hành khách phía sau tài xế. Những đèn này phải bật từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc để hành khách di chuyển an toàn. Xe chở khách cũng phải có đèn tại mỗi lối ra vào bật lên khi cửa mở.

- ✓ Xe có chỗ ngồi cho hơn 12 người kể cả tài xế cần đèn lối đi phía sau tài xế
- ✓ Đèn bên trong phải bật từ lúc mặt trời lặn đến lúc mặt trời mọc
- ✓ Đèn tại mỗi lối ra vào phải bật lên khi cửa mở

120.3 Vệ sinh và kiểm tra xe

Xe buýt hoặc taxi của bạn phải luôn sạch sẽ và hợp vệ sinh. Nếu xe của bạn được đăng ký tại B.C. với biển số vận chuyển hành khách, xe phải dán tem kiểm định xe thương mại còn hiệu lực và bạn phải mang giấy chứng nhận trong xe.

- ✓ Xe buýt và taxi phải luôn sạch sẽ và hợp vệ sinh
- ✓ Xe có biển số vận chuyển hành khách phải dán tem kiểm định còn hiệu lực và mang theo giấy chứng nhận

120.4 Khiếm khuyết, Hư hỏng và Báo cáo

Bạn phải chấm dứt chuyến đi nếu xe của bạn gặp vấn đề có thể gây nguy hiểm cho an toàn hoặc sự thoải mái của hành khách — hãy khắc phục vấn đề trước khi tiếp tục. Nếu một vụ tai nạn hoặc hư hỏng khiến không thể tiếp tục, hãy thu xếp ngay lập tức để vận chuyển hành khách với độ trễ tối thiểu. Báo cáo bằng văn bản cho nhà vận chuyển của bạn về bất kỳ khiếm khuyết hoặc thiếu sót nào có thể khiến xe không an toàn vào thời điểm bạn phát hiện hoặc trước cuối ngày hôm đó.

- ✓ Chấm dứt chuyến đi nếu một vấn đề có thể gây nguy hiểm cho an toàn hoặc sự thoải mái của hành khách
- ✓ Thu xếp ngay lập tức để vận chuyển hành khách sau khi xe hư hỏng
- ✓ Báo cáo bằng văn bản cho nhà vận chuyển mọi khiếm khuyết không an toàn trước cuối ngày hôm đó

120.5 Đổ nhiên liệu cho xe chở khách

Không tiếp nhiên liệu khi động cơ đang chạy, radio trên xe đang phát, hoặc khi có ngọn lửa hở. Giữ vòi nhiên liệu tiếp xúc với ống nạp để nối đất kết nối; nếu có dây nối đất, hãy nối nó vào ống nạp.

- ✓ Không tiếp nhiên liệu khi động cơ đang chạy, radio đang phát, hoặc có ngọn lửa hở
- ✓ Giữ vòi tiếp xúc với ống nạp để nối đất kết nối

120.6 Yêu cầu xếp hành lý

Bạn chịu trách nhiệm đối với tất cả hành lý được mang vào xe của mình và phải xếp hành lý an toàn để hành lý không cản trở hành khách lên xe hoặc rơi xuống bất kỳ hành khách nào. Hàng hóa trên xe buýt phải được đặt trong giá để đồ trên cao được thiết kế đúng cách, cất dưới ghế dựa vào thanh chắn, trong khoang kín riêng biệt, hoặc trên đùi hành khách. Hành lý không được chặn bất kỳ lối đi hoặc lối ra nào, che khuất tầm nhìn của tài xế, cản trở thiết bị khẩn cấp, hoặc cản trở việc di chuyển của tài xế.

- ✓ Tài xế chịu trách nhiệm xếp an toàn tất cả hành lý
- ✓ Hành lý hoặc hàng hóa không được chặn hoặc chặn một phần bất kỳ lối đi hoặc lối ra nào
- ✓ Hành lý không được che khuất tầm nhìn của tài xế hoặc cản trở thiết bị khẩn cấp

CHAPTER 121

Chapter 7: Hours of service requirements

121.1 Bộ luật An toàn Quốc gia và giờ làm việc

Các quy định về giờ làm việc theo Bộ luật An toàn Quốc gia giới hạn thời gian lái xe và thời gian làm việc để giảm mệt mỏi. Tài xế phải theo dõi thời gian làm việc, thời gian nghỉ và giới hạn hàng ngày.

- ✓ Giờ làm việc được điều chỉnh bởi Bộ luật An toàn Quốc gia
- ✓ Tài xế phải theo dõi thời gian làm việc và thời gian nghỉ
- ✓ Không được vượt quá giới hạn lái xe và thời gian làm việc hàng ngày

121.2 Giới hạn hằng ngày và kiểm tra tuân thủ

Việc tuân thủ được kiểm tra bằng phương pháp kiểm tra ba điểm hằng ngày, bao gồm giới hạn ca làm việc, giờ lái xe hằng ngày và chu kỳ. Tài xế phải bảo đảm họ đáp ứng tất cả giới hạn hằng ngày trước và trong khi lái xe.

- ✓ Sử dụng kiểm tra ba điểm để tuân thủ giờ làm việc theo quy định hằng ngày
- ✓ Ca làm việc và giờ lái xe hằng ngày có những giới hạn cụ thể
- ✓ Chu kỳ hằng ngày giới hạn tổng thời gian trực tích lũy

121.3 Trì hoãn thời gian nghỉ làm việc và đặt lại

Tài xế có thể trì hoãn tối đa hai giờ thời gian nghỉ làm việc từ ngày này sang ngày kế tiếp trong những điều kiện cụ thể. Quy định đặt lại sẽ khởi động lại chu kỳ sau khi có đủ thời gian nghỉ làm việc.

- ✓ Tối đa hai giờ thời gian nghỉ làm việc có thể được trì hoãn sang ngày kế tiếp
- ✓ Quy định đặt lại yêu cầu đủ thời gian nghỉ làm việc liên tục
- ✓ Các quy tắc trì hoãn phải được ghi vào hồ sơ trạng thái làm việc

121.4 Sleeper berth và việc sử dụng cá nhân

Các quy định về sleeper berth cho phép tài xế chia nhỏ thời gian nghỉ bắt buộc. Miễn trừ sử dụng cá nhân được áp dụng khi xe được dùng cho mục đích cá nhân theo các điều kiện đã định.

- ✓ Thời gian trong sleeper berth có thể được chia nhỏ theo các quy tắc cụ thể
- ✓ Việc sử dụng cá nhân đối với xe thương mại phải tuân theo giới hạn quãng đường hằng ngày và các điều kiện

121.5 Thiết bị Ghi nhật ký Điện tử và RODS

Tài xế phải duy trì Hồ sơ Trạng thái Nhiệm vụ, thường bằng Thiết bị Ghi nhật ký Điện tử (ELD) hoặc các hình thức khác được cho phép. Tài xế trong phạm vi 160 km tính từ trạm gốc (home terminal) có thể đủ điều kiện được miễn trừ.

- ✓ Tài xế phải duy trì Hồ sơ Trạng thái Nhiệm vụ chính xác
- ✓ ELD là phương pháp tiêu chuẩn để ghi nhận trạng thái nhiệm vụ
- ✓ Tài xế trong phạm vi 160 km tính từ trạm gốc có thể được miễn các yêu cầu về nhật ký

121.6 Giờ làm việc theo National Safety Code

Các tài xế thương mại bị điều chỉnh bởi các quy tắc giờ làm việc của National Safety Code, vốn giới hạn thời gian lái xe và thời gian làm nhiệm vụ, đồng thời yêu cầu nghỉ ngoài nhiệm vụ. Việc hiểu các định nghĩa về thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ ngoài nhiệm vụ và “ngày” là điều thiết yếu.

- ✓ Các quy tắc giờ làm việc giới hạn thời gian lái xe và thời gian làm nhiệm vụ hằng ngày, đồng thời yêu cầu nghỉ ngoài nhiệm vụ
- ✓ Thời gian làm nhiệm vụ, thời gian nghỉ ngoài nhiệm vụ và “ngày” có các định nghĩa cụ thể theo National Safety Code

121.7 Giới hạn hàng ngày và tuân thủ ca làm việc

Có một kiểm tra hàng ngày đơn giản gồm ba điểm để tuân thủ, bao gồm giới hạn ca làm việc và giới hạn số giờ hàng ngày trong chu kỳ. Tài xế không được vượt quá các giới hạn này.

- ✓ Tuân thủ giới hạn hàng ngày về lái xe và thời gian làm việc và mức tối đa của ca làm việc
- ✓ Tuân thủ giới hạn số giờ hàng ngày trong chu kỳ áp dụng

121.8 Hoãn thời gian nghỉ và quy định đặt lại

Tài xế có thể hoãn một lượng giới hạn thời gian nghỉ từ ngày này sang ngày kế tiếp trong các điều kiện cụ thể. Quy định đặt lại cho phép chu kỳ bắt đầu lại sau khi có đủ thời gian nghỉ.

- ✓ Tài xế có thể hoãn tối đa hai giờ thời gian nghỉ từ ngày này sang ngày kế tiếp trong các điều kiện
- ✓ Quy định đặt lại yêu cầu một khoảng thời gian nghỉ tối thiểu để bắt đầu lại chu kỳ

121.9 Giường ngủ và miễn trừ sử dụng cá nhân

Tài xế sử dụng giường ngủ có thể chia thời gian nghỉ bắt buộc theo các quy tắc cụ thể. Miễn trừ sử dụng cá nhân cho phép lái xe cá nhân có giới hạn trong các điều kiện nhất định.

- ✓ Thời gian trên giường ngủ có thể được chia theo các quy định cụ thể về giờ phục vụ
- ✓ Miễn trừ sử dụng cá nhân cho phép lái xe cá nhân có giới hạn trong các điều kiện được quy định

121.10 Thiết bị ghi nhật ký điện tử và Bản ghi tình trạng nhiệm vụ

Người lái xe phải ghi lại tình trạng nhiệm vụ bằng Thiết bị ghi nhật ký điện tử (ELD) hoặc Bản ghi tình trạng nhiệm vụ khác được cho phép. Người lái xe trong phạm vi 160 km tính từ trạm gốc (home terminal) có thể đủ điều kiện được miễn trừ.

- ✓ Duy trì Bản ghi tình trạng nhiệm vụ bằng ELD hoặc hình thức khác được cho phép
- ✓ Người lái xe hoạt động trong phạm vi 160 km tính từ trạm gốc (home terminal) có thể được miễn việc giữ nhật ký

121.11 Lái xe ở các khu vực tài phán khác

Các quy định về giờ làm việc khác nhau được áp dụng khi lái xe ở phía bắc vĩ tuyến 60 hoặc vào Hoa Kỳ. Người lái xe phải biết quy định nào áp dụng ở đâu.

- ✓ Các quy định về giờ làm việc khác nhau được áp dụng ở phía bắc vĩ tuyến 60
- ✓ Các quy định về giờ làm việc của Hoa Kỳ được áp dụng khi lái xe vào Hoa Kỳ

CHAPTER 122

Chapter 3 — Braking Systems and Warning Devices

122.1 Cảnh báo hỏng phanh và hệ thống phanh kép

Tất cả xe sử dụng phanh khí nén hoặc phanh chân không phải có thiết bị cảnh báo giúp tài xế biết khi hệ thống áp suất khí nén hoặc chân không bị hỏng. Mỗi xe cơ giới phải có ít nhất hai hệ thống phanh riêng biệt, một trong số đó phải là loại cơ khí (ví dụ: bánh răng cóc và chốt hãm hoặc phanh lò xo). Nếu phanh chân (chính) bị hỏng, tài xế phải sử dụng phanh khẩn cấp (cơ khí), loại phanh này cần nhiều thời gian và quãng đường hơn để dừng xe.

- ✓ Xe dùng phanh khí nén hoặc chân không phải có thiết bị cảnh báo khi hệ thống bị hỏng
- ✓ Mỗi xe phải có ít nhất hai hệ thống phanh riêng biệt, một hệ thống phải là cơ khí
- ✓ Phanh khẩn cấp (cơ khí) cần nhiều thời gian và quãng đường hơn để dừng xe

122.2 Thiết bị cảnh báo xe bị hỏng

Các thiết bị cảnh báo đã được phê duyệt là bắt buộc đối với xe chở hơn 10 hành khách và xe thương mại có chiều rộng toàn bộ hoặc chiều rộng hàng hóa trên 2,3 m. Di chuyển xe bị hỏng ra xa đường càng nhiều càng tốt. Đặt thiết bị cảnh báo cách khoảng 30 m về phía trước và 30 m về phía sau. Khi đỗ xe trong bóng tối, cần ít nhất hai thiết bị cảnh báo. Vào ban ngày, sử dụng hai lá cờ đỏ có kích thước ít nhất 30 cm x 30 cm hoặc hai thiết bị cảnh báo ban ngày đã được phê duyệt; vào ban đêm, sử dụng pháo hiệu, dây cháy chậm, gương phản chiếu và đèn lồng đỏ.

- ✓ Đặt thiết bị cảnh báo cách xe bị hỏng khoảng 30 m về phía trước và 30 m về phía sau.
- ✓ Vào ban ngày, sử dụng hai lá cờ đỏ có kích thước ít nhất 30 cm x 30 cm hoặc hai thiết bị cảnh báo ban ngày đã được phê duyệt.
- ✓ Vào ban đêm, cần ít nhất hai thiết bị cảnh báo như pháo hiệu, dây cháy chậm, gương phản chiếu hoặc đèn lồng đỏ.

122.3 Đèn nhấp nháy trên xe cơ giới

Đèn đỏ nhấp nháy chỉ được dùng trên xe khẩn cấp; đèn xanh dương chỉ trên xe cảnh sát (xe cảnh sát có cả đèn đỏ và xanh dương); đèn hổ phách nhấp nháy được dùng trên xe công trường, xe kéo, xe dọn tuyết, xe rải cát, xe dẫn đường và xe quá khổ được cấp phép. Cần có giấy phép từ Commercial Vehicle Safety and Enforcement trước khi gắn đèn hổ phách nhấp nháy.

- ✓ Đèn đỏ nhấp nháy chỉ dành cho xe khẩn cấp; đèn xanh dương chỉ dành cho cảnh sát
- ✓ Cần có giấy phép từ Commercial Vehicle Safety and Enforcement để gắn đèn hổ phách nhấp nháy

CHAPTER 123

Difficult and Special Loads

123.1 Vận chuyển hàng nguy hiểm

Hàng nguy hiểm gây ra mối nguy hiểm nghiêm trọng cho người xử lý, công chúng và môi trường. Người xử lý hàng nguy hiểm có trách nhiệm pháp lý đáng kể và phải được đào tạo và chứng nhận đúng cách. Tất cả chứng từ vận chuyển phải đầy đủ, chính xác và sẵn có trong cabin, đi kèm lô hàng. Mọi sự cố liên quan đến hàng nguy hiểm phải được báo cáo ngay lập tức.

- ✓ Người xử lý hàng nguy hiểm phải được đào tạo và chứng nhận đúng cách
- ✓ Chứng từ vận chuyển phải đầy đủ, chính xác và sẵn có trong cabin
- ✓ Chứng từ phải đi kèm lô hàng nguy hiểm
- ✓ Báo cáo ngay mọi sự cố hàng nguy hiểm

123.2 Vận chuyển gia súc và thịt treo

Gia súc có thể di chuyển trong rơ-moóc, khiến việc rẽ khó khăn và có nguy cơ va chạm hoặc làm bị thương động vật. Khi chở chưa đầy tải, hãy dùng vách ngăn giả để giữ động vật tập trung lại. Giảm tốc độ khi vào cua vì động vật nghiêng người, làm dịch chuyển trọng tâm và có nguy cơ lật xe. Thịt treo đung đưa và có trọng tâm cao — cố định các vật treo để chúng không thể dịch chuyển hoặc đung đưa, giảm tốc độ khi vào cua gấp, và đặc biệt cẩn thận trên đường dẫn vào và đường dẫn ra.

- ✓ Dùng vách ngăn giả để dồn gia súc lại khi chở chưa đầy tải
- ✓ Giảm tốc độ khi vào cua — động vật nghiêng người làm dịch chuyển trọng tâm
- ✓ Cố định thịt treo để thịt không thể dịch chuyển hoặc đung đưa
- ✓ Đặc biệt cẩn thận trên các đoạn đường dẫn lên/xuống có tải trọng tâm cao

123.3 Tải bồn chất lỏng và hàng rời khô

Các tải bồn chứa chất lỏng hoặc hàng rời khô thường có trọng tâm cao, làm tăng nguy cơ lật xe. Những tải này bị dịch chuyển, và nếu không có vách ngăn chống sóng thì chúng trào dồn về phía trước, phía sau và sang hai bên. Giảm tốc độ khi vào cua và quẹo gắt, và đặc biệt thận trọng khi dừng và khởi hành.

- ✓ Tải bồn chứa hàng rời có trọng tâm cao làm tăng nguy cơ lật xe
- ✓ Tải chất lỏng không có vách ngăn chống sóng trào dồn theo mọi hướng
- ✓ Giảm tốc độ khi vào cua và quẹo gắt
- ✓ Đặc biệt thận trọng khi dừng xe và khởi hành

CHAPTER 124

Towing and Combination Vehicles

124.1 Kéo xe, Móc kéo và Ghép nối Rơ-moóc

Các xe tổ hợp sử dụng móc kéo như móc pintle và thiết bị như rơ-moóc cột. Việc ghép nối và tháo ghép đúng cách là thiết yếu để ngăn rơ-moóc tách rời. Cần hiểu về hiện tượng lắc đuôi, lật xe và việc đỗ rơ-moóc.

- ✓ Sử dụng đúng móc kéo (ví dụ: móc pintle) được định mức phù hợp với tải trọng
- ✓ Ghép nối và cố định rơ-moóc đúng cách để ngăn tách rời
- ✓ Hiểu rõ nguy cơ lắc đuôi và lật khi kéo xe

124.2 Tính ổn định và đỗ xe của rơ moóc

Rơ moóc có thể bị lắc và lật, đặc biệt khi xếp hàng không đúng cách hoặc chạy quá nhanh khi vào cua. Hãy đỗ rơ moóc an toàn và chèn bánh khi cần thiết. Rơ moóc giải trí và sơ mi rơ moóc có yêu cầu giấy phép cụ thể.

- ✓ Giảm tốc độ trong các khúc cua để tránh rơ moóc bị lật.
- ✓ Xếp hàng lên rơ moóc để giữ trọng tâm thấp và cân bằng.
- ✓ Đỗ và cố định rơ moóc an toàn, dùng chèn bánh khi cần thiết.

CHAPTER 125

Personal Safety

125.1 Ngộ độc khí carbon monoxide

Khí carbon monoxide không mùi, không màu, không vị và có trong khí thải của mọi xe. Nó có thể rò rỉ vào khoang lái gây chóng mặt, buồn ngủ, bất tỉnh và tử vong. Kiểm tra hệ thống xả, không bao giờ nổ máy trong ga-ra kín, và không bám theo quá sát. Nếu bạn cảm thấy chóng mặt hoặc buồn ngủ, hãy tấp xe vào lề và hít thở không khí trong lành.

- ✓ Khí carbon monoxide không mùi, không màu và không vị và có trong mọi khí thải
- ✓ Không bao giờ nổ máy trong ga-ra kín
- ✓ Nếu bạn cảm thấy chóng mặt hoặc buồn ngủ, hãy tấp xe vào lề, dừng lại và hít thở không khí trong lành
- ✓ Kiểm tra hệ thống xả để đảm bảo khói không lọt vào cabin

125.2 Dây an toàn

Dây an toàn cứu mạng sống và giảm nguy cơ đâm vào nội thất, va chạm với hành khách hoặc bị văng ra ngoài. Sử dụng đúng dây an toàn ngang hông và dây an toàn qua vai làm giảm khả năng tử vong khoảng 50 phần trăm. Bạn không thể tự giữ mình lại trong một vụ va chạm. Một số tài xế thường xuyên lên xuống xe có thể được miễn trừ khi chạy ở tốc độ 40 km/h hoặc thấp hơn.

- ✓ Đặt dây an toàn ngang hông thấp qua xương chậu, không phải qua bụng, và giữ dây vừa khít
- ✓ Đảm bảo dây an toàn qua vai vừa khít ngang ngực; không bao giờ để dưới cánh tay hoặc sau lưng
- ✓ Sử dụng đúng dây an toàn ngang hông và qua vai làm giảm khả năng tử vong khoảng 50 phần trăm
- ✓ Một số tài xế thường xuyên lên xuống xe có thể được miễn trừ khi lái xe ở tốc độ 40 km/h hoặc thấp hơn

125.3 Túi khí và tựa đầu

Hầu hết xe tải lớn không có túi khí và tựa đầu. Ngay cả khi có túi khí, bạn vẫn phải thắt dây an toàn, vì túi khí có thể làm bị thương người ngồi không thắt dây. Giữ khoảng cách ít nhất 25 cm giữa xương ức và túi khí trên vô lăng. Điều chỉnh tựa đầu sao cho phần trên của tựa đầu cao ít nhất bằng đỉnh đầu của bạn và cách phía sau đầu bạn dưới 10 cm.

- ✓ Thắt dây an toàn ngay cả khi xe có túi khí
- ✓ Giữ khoảng cách ít nhất 25 cm (10 in) giữa xương ức và túi khí trên vô lăng
- ✓ Phần trên của tựa đầu phải cao ít nhất bằng đỉnh đầu của bạn và cách phía sau đầu bạn dưới 10 cm

125.4 Điện thoại di động và thiết bị điện tử

Tất cả tài xế ở B.C. bị cấm sử dụng thiết bị điện tử cầm tay khi lái xe, bao gồm gọi điện, nhắn tin, email, chơi trò chơi điện tử và tự lập trình GPS. Tài xế GLP cũng bị hạn chế sử dụng thiết bị rảnh tay. Tài xế không thuộc GLP (bao gồm tài xế thương mại) được phép sử dụng thiết bị rảnh tay và thiết bị kích hoạt bằng một nút ở vị trí cố định, cùng với bộ đàm hai chiều và thiết bị đầu cuối dữ liệu di động. Các hạn chế không áp dụng cho việc gọi 9-1-1.

- ✓ Tất cả tài xế ở B.C. bị cấm sử dụng thiết bị điện tử cầm tay khi lái xe
- ✓ Tài xế GLP cũng bị hạn chế sử dụng thiết bị rảnh tay
- ✓ Tài xế không thuộc GLP được phép sử dụng thiết bị rảnh tay, bộ đàm hai chiều và thiết bị đầu cuối dữ liệu di động
- ✓ Các hạn chế không áp dụng khi gọi 9-1-1 để báo cáo trường hợp khẩn cấp

125.5 Suy giảm khả năng lái xe và các hình phạt

Rượu, cần sa, ma túy bất hợp pháp và một số thuốc kê đơn hoặc thuốc giữ tỉnh táo gây suy giảm khả năng lái xe. Các hình phạt được áp dụng theo Luật Xe cơ giới và Bộ luật Hình sự. Bạn có thể bị cấm lái xe nếu cảnh sát cho rằng khả năng của bạn bị ảnh hưởng ngay cả khi nồng độ cồn trong máu BAC không vượt quá .08 hoặc nồng độ ma túy trong máu BDC là 2 nanogram THC. Các hình phạt theo Bộ luật Hình sự tăng nặng đối với tái phạm và bao gồm cấm vĩnh viễn và tù. Cảnh sát có thể tạm giữ xe vì nhiều hành vi vi phạm khác nhau.

- ✓ Các hình phạt áp dụng cho BAC trên .08, BDC từ 2 nanogram THC trở lên, hoặc từ chối cung cấp mẫu
- ✓ Cảnh sát có thể cấm bạn lái xe ngay cả khi chưa đạt đến giới hạn BAC/BDC hợp pháp
- ✓ Cảnh sát có thể tạm giữ xe bảy ngày (tối đa 30/60 ngày đối với người tái phạm) vì lái xe không có giấy phép, bị đình chỉ giấy phép, chạy quá tốc độ nghiêm trọng (vượt 40 km/h trở lên), hoặc lái xe kiểu biểu diễn
- ✓ Chủ xe có trách nhiệm bảo đảm chỉ người có giấy phép lái xe sử dụng xe của họ

125.6 Thuốc được kê đơn, Mệt mỏi và Cảm xúc

Thuốc kháng histamine, thuốc an thần, thuốc trấn tĩnh và một số thuốc trị cảm gây buồn ngủ; hãy đọc nhãn và hỏi dược sĩ. Không có cách thay thế an toàn nào cho việc nghỉ ngơi đầy đủ; thuốc giữ tỉnh táo không làm giảm mệt mỏi tinh thần. Tuân thủ giờ làm việc theo National Safety Code. Những cảm xúc như giận dữ khi lái xe hoặc xao nhãng làm suy giảm khả năng tập trung.

- ✓ Đọc nhãn thuốc để biết các tác dụng phụ làm suy giảm khả năng lái xe và tham khảo ý kiến dược sĩ/bác sĩ
- ✓ Không có cách thay thế an toàn nào cho việc nghỉ ngơi đầy đủ; hãy tấp vào lề và ngủ nếu mệt mỏi
- ✓ Tuân thủ quy định về giờ làm việc của National Safety Code và ngủ đủ giấc mỗi 24 giờ

125.7 Phòng ngừa cháy

Để phòng ngừa cháy: tuyệt đối không khởi động xe bị rò rỉ nhiên liệu (sửa chữa và làm sạch chỗ tràn đúng cách); tắt động cơ khi tiếp nhiên liệu; giữ vòi nhiên liệu tiếp xúc với ống nạp nhiên liệu để nối đất kết nối; kết nối dây nối đất nếu được trang bị. Thiết bị an toàn được khuyến nghị gồm cờ/pháo sáng, bình chữa cháy và bộ sơ cứu.

- ✓ Tuyệt đối không khởi động xe bị rò rỉ nhiên liệu; sửa chữa và làm sạch chỗ tràn
- ✓ Tắt động cơ khi tiếp nhiên liệu
- ✓ Giữ vòi nhiên liệu tiếp xúc với ống nạp nhiên liệu để nối đất kết nối
- ✓ Mang theo thiết bị an toàn được khuyến nghị: pháo sáng, bình chữa cháy và bộ sơ cứu

CHAPTER 126

Chapter 9 — Air Brake Adjustment Misconceptions

126.1 Những hiểu lầm phổ biến về điều chỉnh phanh

Có một số hiểu lầm nguy hiểm. Việc kiểm tra điều chỉnh từ cabin bằng cách quan sát độ giảm áp suất không hiệu quả vì các bình chứa hiện đại rất lớn và đồng hồ đo quá thô. Góc 90 độ của bộ điều chỉnh độ rơ phụ thuộc nhiều vào chiều dài thanh đẩy hơn là việc điều chỉnh. Xoay theo chiều kim đồng hồ không phải lúc nào cũng thiết lập bộ điều chỉnh độ rơ thủ công — hướng phụ thuộc vào cách lắp đặt và khác nhau giữa các cầu tandem. Không có cách thay thế đáng tin cậy nào cho việc kiểm tra điều chỉnh phanh trực tiếp.

- ✓ Không thể kiểm tra điều chỉnh phanh một cách đáng tin cậy từ cabin bằng cách quan sát độ giảm áp suất.
- ✓ Góc 90 độ của bộ điều chỉnh độ rơ không phải là chỉ báo đáng tin cậy cho việc điều chỉnh đúng.
- ✓ Hướng để thiết lập bộ điều chỉnh độ rơ thủ công có thể là theo chiều kim đồng hồ hoặc ngược chiều kim đồng hồ tùy thuộc vào cách lắp đặt.
- ✓ Không có cách thay thế đáng tin cậy nào cho việc kiểm tra điều chỉnh phanh trực tiếp.

CHAPTER 127

Chapter 6 — Operating a School Bus

127.1 Yêu cầu về phanh và khiếm khuyết xe buýt trường học

Hãy kiểm tra phanh trên xe buýt trường học của bạn mỗi ngày và không bao giờ vận hành xe trừ khi phanh an toàn. Không bao giờ chở hành khách trên xe buýt trường học có bất kỳ khiếm khuyết nào — bảo đảm an toàn cho hành khách là trách nhiệm đầu tiên của bạn. Bảo đảm tất cả hành khách đã xuống xe và động cơ đã tắt trước khi tiếp nhiên liệu.

- ✓ Kiểm tra phanh xe buýt trường học mỗi ngày
- ✓ Không bao giờ vận hành xe buýt trường học có phanh không an toàn hoặc bất kỳ khiếm khuyết nào
- ✓ Bảo đảm tất cả hành khách đã xuống xe và động cơ đã tắt trước khi tiếp nhiên liệu

127.2 Lên xuống xe buýt trường học và đèn đỏ nhấp nháy

Trước khi mở cửa, hãy đảm bảo xe đã dừng hẳn, có ít nhất ba mét đường ở bên trái, những người lái xe khác có thể nhìn thấy xe buýt từ ít nhất 60 mét ở cả hai chiều, và hành khách chỉ lên hoặc xuống ở bên phải. Xe buýt trường học có đèn đỏ nhấp nháy xen kẽ, biển báo dừng mở ra và có thể có đèn vàng hổ phách. Sử dụng đèn đỏ nhấp nháy bất cứ khi nào hành khách băng qua đường. Tất cả người lái xe phải dừng lại khi xe buýt trường học hiển thị đèn đỏ nhấp nháy. Xe buýt mới có thể có thanh chắn kiểm soát qua đường. Tắt đèn nhấp nháy và thu biển báo dừng lại khi hành khách đã an toàn.

- ✓ Đảm bảo có ít nhất ba mét đường ở bên trái trước khi cho hành khách lên hoặc xuống
- ✓ Những người lái xe khác phải có thể nhìn thấy xe buýt từ ít nhất 60 mét ở mỗi chiều
- ✓ Hành khách chỉ lên và xuống ở bên phải
- ✓ Tất cả người lái xe phải dừng lại khi xe buýt trường học hiển thị đèn đỏ nhấp nháy

127.3 Tuân thủ xe buýt trường học và xe không đủ điều kiện

Các yêu cầu đối với việc vận hành xe buýt cũng áp dụng cho xe buýt trường học, loại xe này phải tuân thủ tất cả các phần của MVAR liên quan đến xe buýt trường học. Nếu thanh tra cơ khí hoặc nhân viên công lực phát hiện xe buýt trường học không đủ điều kiện, bạn không được vận hành xe đó như xe buýt trường học cho đến khi lỗi được khắc phục. Xe buýt thuê tạm thời thay thế xe buýt trường học phải tuân thủ quy định về xe buýt trường học và bạn phải thông báo cho Commercial Vehicle Safety and Enforcement về thay đổi này càng sớm càng tốt.

- ✓ Xe buýt trường học phải tuân thủ tất cả các quy định về xe buýt trường học của MVAR
- ✓ Không được vận hành xe buýt trường học không đủ điều kiện cho đến khi các lỗi được khắc phục
- ✓ Xe buýt thuê thay thế phải tuân thủ và phải thông báo cho CVSE

127.4 Biển báo và gương của xe buýt trường học

Tất cả xe buýt trường học phải gắn hai biển báo “School Bus” với chữ cao ít nhất 20 cm, màu đen trên nền vàng, gắn ở phía trước và phía sau (biển phía sau ngay trên hoặc dưới cửa sổ sau). Mỗi xe buýt trường học mới phải có hai bộ gương chiếu hậu ở mỗi bên, một gương cho tầm nhìn tốt cửa lên xuống, và một gương lồi phía trước để thấy mặt đường ngay phía trước. Gương phải được điều chỉnh đúng cách.

- ✓ Cần hai biển báo “School Bus”, chữ cao ít nhất 20 cm, màu đen trên nền vàng
- ✓ Biển báo được gắn ở phía trước và phía sau, biển phía sau ở trên hoặc dưới cửa sổ sau
- ✓ Xe buýt trường học mới cần gương chiếu hậu hai bên, gương cửa lên xuống và gương lồi phía trước

127.5 Hành khách trên xe buýt trường học phải ngồi

Hành khách không được phép đứng trên xe buýt trường học. Đảm bảo tất cả hành khách đã ngồi trước khi cho xe di chuyển. Sàn xe buýt trường học phải được lau rửa bằng dung dịch khử trùng ít nhất một lần mỗi tuần.

- ✓ Hành khách không được đứng trên xe buýt trường học
- ✓ Đảm bảo tất cả hành khách đã ngồi trước khi xe di chuyển
- ✓ Lau rửa sàn xe buýt trường học bằng dung dịch khử trùng ít nhất một lần mỗi tuần

CHAPTER 128

Chapter 8: Air brakes

128.1 Vì sao dùng phanh khí nén và khí nén

Phanh khí nén sử dụng khí nén để tạo lực phanh, mang lại ưu điểm cho xe hạng nặng. Khí nén lưu trữ năng lượng được dùng để kích hoạt phanh thông qua các bộ phận khuếch đại lực.

- ✓ Phanh khí nén sử dụng khí nén để kích hoạt lực phanh
- ✓ Khí nén lưu trữ năng lượng được giải phóng khi phanh được áp dụng
- ✓ Phanh khí nén phù hợp với xe hạng nặng nhờ khả năng khuếch đại lực

128.2 Bầu phanh khí nén và các bộ nhân lực

Bầu phanh khí nén chuyển đổi áp suất khí thành lực cơ học. Đòn bẩy và áp suất khí nhân lực phanh. Buồng hành trình dài và hành trình thường khác nhau về giới hạn điều chỉnh.

- ✓ Bầu phanh khí nén chuyển đổi áp suất khí thành lực phanh cơ học.
- ✓ Đòn bẩy và áp suất khí nhân lực phanh thông qua bộ điều chỉnh độ rơ (slack adjuster).
- ✓ Buồng hành trình dài và hành trình thường có giới hạn hành trình tối đa khác nhau.

128.3 Máy nén và bộ điều áp

Máy nén cung cấp khí nén cho hệ thống thông qua các hành trình hút và nén. Bộ điều áp kiểm soát thời điểm máy nén tải (cut-in) và ngắt tải (cut-out) để duy trì áp suất hệ thống.

- ✓ Máy nén cung cấp khí nén qua các hành trình hút và nén
- ✓ Bộ điều áp kiểm soát áp suất cut-in và cut-out của máy nén
- ✓ Bộ điều áp duy trì áp suất bình chứa trong một phạm vi đã đặt

128.4 Cách phanh khí nén tác động và nhả

Khi phanh được tác động, khí nén chảy đến các buồng phanh để tạo lực phanh; khi được nhả, khí được xả ra khỏi các buồng phanh. Hiểu rõ dòng khí là điều thiết yếu để chẩn đoán hoạt động của phanh.

- ✓ Tác động phanh đưa khí nén đến các buồng phanh để tạo lực phanh
- ✓ Nhả phanh xả khí ra khỏi các buồng phanh
- ✓ Hướng dòng khí quyết định việc phanh tác động hay nhả

128.5 Hệ thống phanh hơi kép

Hệ thống phanh hơi kép có các mạch chính và mạch thứ cấp riêng biệt nên khi một mạch bị hỏng, vẫn có thể phanh bằng mạch còn lại. Các bộ phận bao gồm bình chứa cấp khí, bình chứa chính và bình chứa thứ cấp và một van một chiều.

- ✓ Hệ thống kép có các mạch chính và mạch thứ cấp riêng biệt để dự phòng.
- ✓ Van một chiều bảo vệ các bình chứa khi rò rỉ hoặc hỏng hóc.
- ✓ Khi một mạch bị hỏng, vẫn có thể phanh bằng mạch còn lại.

128.6 Cảnh báo áp suất khí nén thấp và đồng hồ đo

Đồng hồ đo áp suất bình chứa hiển thị áp suất hệ thống, và thiết bị cảnh báo áp suất khí nén thấp sẽ cảnh báo tài xế khi áp suất giảm xuống dưới mức an toàn (thường khoảng 55 psi).

- ✓ Thiết bị cảnh báo áp suất khí nén thấp kích hoạt khi áp suất giảm xuống khoảng 55 psi.
- ✓ Đồng hồ đo áp suất bình chứa hiển thị áp suất hệ thống chính và phụ.
- ✓ Không lái xe nếu cảnh báo áp suất khí nén thấp đang hoạt động.

128.7 Khí nén và lý do sử dụng phanh khí

Phanh khí sử dụng khí nén để khuếch đại lực phanh của tài xế, giúp dừng xe hạng nặng một cách hiệu quả. Khí nén là không khí bị nén vào một không gian nhỏ hơn, tích trữ năng lượng.

- ✓ Phanh khí sử dụng khí nén để khuếch đại lực và dừng xe hạng nặng
- ✓ Khí nén tích trữ năng lượng được dùng để tác động phanh

128.8 Buồng phanh khí nén và khuếch đại lực

Buồng phanh khí nén chuyển áp suất khí nén thành lực cơ học, và đòn bẩy thông qua bộ điều chỉnh độ rơ và cam khuếch đại lực đó. Buồng hành trình dài và buồng hành trình tiêu chuẩn khác nhau về hành trình hiệu dụng.

- ✓ Buồng phanh chuyển áp suất khí nén thành lực cơ học để tác dụng phanh
- ✓ Buồng hành trình dài và buồng hành trình tiêu chuẩn có hành trình cần đẩy tối đa cho phép khác nhau

128.9 Phanh cơ sở S-cam

Phanh cơ sở S-cam sử dụng chuyển động quay của cam hình chữ S để ép guốc phanh vào tang trống. Bộ điều chỉnh độ rơ truyền lực từ bầu phanh đến cam.

- ✓ Cam S quay để đẩy guốc phanh vào tang trống khi phanh được áp dụng
- ✓ Bộ điều chỉnh độ rơ kết nối thanh đẩy của bầu phanh với cam S và có thể điều chỉnh khe hở phanh

128.10 Hoạt động của máy nén và bộ điều tốc

Máy nén tạo áp suất khí nén thông qua các hành trình hút và nén, và bộ điều tốc kiểm soát thời điểm máy nén nạp tải và xả tải để duy trì áp suất hệ thống trong phạm vi đã đặt.

- ✓ Máy nén tạo áp suất khí nén và bộ điều tốc kiểm soát áp suất cắt vào và cắt ra.
- ✓ Bộ điều tốc xả tải máy nén ở áp suất cắt ra và nạp tải máy nén ở áp suất cắt vào.

128.11 Bình chứa và van chân

Bình chứa tích trữ khí nén để phanh, và van chân (van tác động) kiểm soát lượng khí được cấp đến phanh dựa trên lực đạp bàn đạp.

- ✓ Bình chứa tích trữ khí nén để cung cấp cho hệ thống phanh
- ✓ Van chân điều tiết lượng khí đến phanh tương ứng với mức đạp bàn đạp

128.12 Cách hoạt động của phanh khí — khi đạp và nhả phanh

Khi đạp phanh, khí nén chảy đến các buồng phanh để đẩy guốc phanh áp vào tang phanh; khi nhả phanh, khí được xả ra và các lò xo đưa guốc phanh trở về vị trí ban đầu. Đây là chu trình hoạt động cơ bản.

- ✓ Đạp phanh đưa khí đến các buồng phanh để đẩy guốc phanh áp vào tang phanh
- ✓ Nhả phanh xả khí và cho phép các lò xo hồi vị kéo guốc phanh trở lại

128.13 Các thành phần hệ thống phanh khí nén kép

Hệ thống phanh khí nén kép có các mạch sơ cấp và thứ cấp riêng biệt được cấp khí từ bình chứa cung cấp, tạo khả năng dự phòng để phanh vẫn hoạt động nếu một mạch bị hỏng. Van một chiều ngăn thất thoát khí.

- ✓ Hệ thống phanh khí nén kép có các mạch sơ cấp và thứ cấp riêng biệt để dự phòng
- ✓ Van một chiều ngăn thất thoát khí từ một mạch nếu mạch khác bị hỏng

128.14 Đồng hồ đo áp suất và thiết bị cảnh báo khí áp suất thấp

Đồng hồ đo áp suất bình chứa hiển thị áp suất khí của hệ thống, và thiết bị cảnh báo khí áp suất thấp sẽ cảnh báo tài xế khi áp suất giảm xuống mức không an toàn. Đây là những chỉ báo an toàn thiết yếu.

- ✓ Đồng hồ đo áp suất bình chứa hiển thị áp suất của hệ thống sơ cấp và thứ cấp
- ✓ Thiết bị cảnh báo khí áp suất thấp phải kích hoạt khi áp suất giảm xuống khoảng 55 psi hoặc thấp hơn

128.15 Phanh đỗ bằng lò xo

Phanh đỗ bằng lò xo sử dụng các lò xo mạnh để tác động phanh khi áp suất khí được giải phóng, cung cấp chức năng đỗ xe và phanh khẩn cấp an toàn kiểu fail-safe.

- ✓ Phanh đỗ bằng lò xo tự động tác động khi áp suất khí được giải phóng hoặc bị mất
- ✓ Áp suất khí giữ cho phanh đỗ bằng lò xo ở trạng thái nhả trong khi lái xe bình thường

128.16 Hệ thống phanh khí của xe đầu kéo-sơ mi rơ moóc

Hệ thống phanh khí của xe đầu kéo-sơ mi rơ moóc bao gồm van khẩn cấp relay hoặc phanh đỗ dùng lò xo trên sơ mi rơ moóc, và hoạt động ở các trạng thái nạp khí, tác động phanh và khẩn cấp (dynamited). Phải nạp khí đúng cách trước khi di chuyển.

- ✓ Sơ mi rơ moóc phải được nạp đầy khí trước khi phanh của sơ mi rơ moóc được nhả.
- ✓ Nếu mất nguồn cấp khí cho sơ mi rơ moóc, phanh khẩn cấp của sơ mi rơ moóc sẽ hoạt động (dynamite).

128.17 Bảo vệ đầu kéo và van cấp khí cho rơ moóc

Hệ thống bảo vệ đầu kéo, bao gồm van cấp khí cho rơ moóc và van tay, bảo vệ nguồn cung cấp khí của đầu kéo nếu rơ moóc bị tách rời hoặc xảy ra rò rỉ khí lớn.

- ✓ Van bảo vệ đầu kéo bảo vệ nguồn cung cấp khí của đầu kéo khi rơ moóc bị tách rời hoặc rò rỉ lớn
- ✓ Van cấp khí cho rơ moóc điều khiển khí đến rơ moóc và áp dụng phanh rơ moóc khi đóng

128.18 Van xả nhanh và van tiếp vận

Van xả nhanh làm tăng tốc độ xả khí từ các buồng phanh, và van tiếp vận làm tăng tốc độ tác động và nhả phanh sau bằng cách sử dụng nguồn khí ở gần.

- ✓ Van xả nhanh làm tăng tốc độ xả khí để nhả phanh nhanh hơn
- ✓ Van tiếp vận làm tăng tốc độ tác động và nhả phanh trên các cầu sau

128.19 Sự chồng lực phanh

Sự chồng lực phanh xảy ra khi phanh đỗ xe kiểu lò xo và phanh dịch vụ được áp dụng đồng thời, làm cộng thêm lực có thể làm hỏng các bộ phận của phanh. Người lái xe phải tránh tình trạng này.

- ✓ Tránh áp dụng phanh dịch vụ trong khi phanh đỗ xe kiểu lò xo đang được áp dụng để ngăn ngừa sự chồng lực phanh
- ✓ Sự chồng lực của các lực phanh có thể làm hỏng các bộ phận của phanh

128.20 Nhả phanh đỗ lò xo bằng tay

Phanh đỗ lò xo có thể được khóa ép (nhả) bằng tay bằng bu lông nhả khi không có áp suất khí, cho phép di chuyển xe để sửa chữa.

- ✓ Phanh đỗ lò xo có thể được khóa ép/nhả bằng tay bằng bu lông nhả
- ✓ Nhả phanh lò xo bằng tay sẽ loại bỏ khả năng phanh đỗ và phanh khẩn cấp

CHAPTER 129

Chapter 3 — Personal Safety

129.1 Điện thoại di động và thiết bị điện tử

Tất cả tài xế ở B.C. bị cấm sử dụng thiết bị điện tử cầm tay khi lái xe, bao gồm cầm điện thoại, nhắn tin/email, chơi game và tự lập trình GPS. Tài xế GLP cũng bị hạn chế sử dụng thiết bị rảnh tay. Người không thuộc GLP, bao gồm tài xế thương mại, được phép sử dụng thiết bị rảnh tay và thiết bị kích hoạt bằng một nút ở vị trí cố định, cùng với GPS lập trình trước/điều khiển bằng giọng nói, bộ đàm hai chiều và thiết bị đầu cuối dữ liệu di động. Các hạn chế không áp dụng khi gọi 9-1-1.

- ✓ Tất cả tài xế bị cấm sử dụng thiết bị điện tử cầm tay khi lái xe
- ✓ Tài xế thương mại không thuộc GLP được phép sử dụng thiết bị rảnh tay và thiết bị một nút ở vị trí cố định
- ✓ Các hạn chế không áp dụng khi gọi 9-1-1 để báo cáo trường hợp khẩn cấp

129.2 Ngộ độc khí carbon monoxide

Khí carbon monoxide không mùi, không màu, không vị và khó phát hiện, và có trong khí thải của mọi xe cộ. Nó có thể khiến bạn chóng mặt, buồn ngủ hoặc bất tỉnh và có thể gây tử vong. Hãy kiểm tra hệ thống xả để khói không lọt vào cabin. Không bao giờ cho động cơ chạy trong gara đóng kín. Không bám quá sát và giữ khoảng cách an toàn khi dừng. Nếu bạn cảm thấy chóng mặt hoặc buồn ngủ, hãy tấp xe vào lề, dừng lại và hít thở không khí trong lành.

- ✓ Không bao giờ cho động cơ chạy trong gara đóng kín
- ✓ Kiểm tra hệ thống xả để đảm bảo khói không lọt vào khoang người lái
- ✓ Nếu bạn cảm thấy chóng mặt hoặc buồn ngủ, hãy tấp xe vào lề, dừng lại và hít thở không khí trong lành

129.3 Dây an toàn và cách điều chỉnh đúng

Dây an toàn cứu mạng sống và giảm nguy cơ bị văng ra ngoài và thương tích. Bạn không thể tự giữ mình lại khi va chạm dù có khỏe đến đâu. Một số công nhân dừng thường xuyên có thể được miễn khi lái xe ở tốc độ 40 km/h hoặc thấp hơn. Điều chỉnh đúng cách: đặt dây an toàn ngang hông thấp qua xương chậu (vừa khít, không đặt trên bụng), giữ dây an toàn vai vừa khít ngang ngực, không bao giờ để dưới cánh tay hoặc sau lưng, và loại bỏ hết độ trùng.

- ✓ Đặt dây an toàn ngang hông thấp qua xương chậu, vừa khít, không đặt trên bụng
- ✓ Giữ dây an toàn vai vừa khít ngang ngực, không bao giờ để dưới cánh tay hoặc sau lưng
- ✓ Một số tài xế dừng thường xuyên có thể được miễn chỉ khi ở tốc độ 40 km/h hoặc thấp hơn

129.4 Túi khí và tựa đầu

Hầu hết xe tải lớn không được trang bị túi khí và tựa đầu. Ngay cả khi có túi khí, hãy thắt dây an toàn, vì túi khí có thể làm bị thương người ngồi không thắt dây. Hãy để ít nhất 25 cm giữa xương ức của bạn và túi khí trên vô lăng. Điều chỉnh tựa đầu sao cho phần trên cao ít nhất bằng đỉnh đầu của bạn và cách phía sau đầu bạn dưới 10 cm để ngăn ngừa chấn thương cổ.

- ✓ Ngay cả khi có túi khí, luôn thắt dây an toàn
- ✓ Để ít nhất 25 cm giữa xương ức của bạn và túi khí trên vô lăng
- ✓ Đặt phần trên của tựa đầu cao ít nhất bằng đỉnh đầu của bạn và trong vòng 10 cm tính từ đầu của bạn

CHAPTER 130

Chapter 2 — Braking Techniques and Conditions

130.1 Kỹ thuật phanh an toàn

Dừng xe bằng cách nhấn dần và dứt khoát vào bàn đạp phanh. Ngay trước khi dừng hẳn, giảm lực nhấn để tránh xe bị giật ngược. Để dừng an toàn, hãy bảo đảm phanh được điều chỉnh đúng, tải trọng cân bằng, lốp xe ở tình trạng tốt và được bơm căng đúng áp suất. Hãy lái ở tốc độ cho phép bạn nhìn thấy khoảng cách an toàn phía trước và duy trì khoảng cách theo sau an toàn.

- ✓ Giảm lực nhấn bàn đạp phanh ngay trước khi dừng hẳn để tránh xe bị giật ngược
- ✓ Phanh dần dần để báo cho tài xế phía sau biết bạn đang giảm tốc độ
- ✓ Bạn có thể bị phạt tới $2,000 nếu vận hành xe với phanh không được điều chỉnh đúng hoặc không hoạt động đủ hiệu quả

130.2 Phanh trên đường đóng băng

Trên đường đóng băng, hãy dùng áp lực phanh cực nhẹ để kiểm soát tốc độ và ngăn bánh xe bị khóa. Bánh xe quay chậm hiệu quả hơn bánh xe bị khóa trượt. Xe trang bị ABS cần kỹ thuật khác. Dùng lốp tuyết và/hoặc xích. Lắp xích tại khu vực lắp xích được chỉ định—đừng đợi đến khi xe quay mất kiểm soát. Không xả hơi lốp để lắp xích, kiểm tra độ căng ở cơ hội an toàn đầu tiên, và giảm tốc độ khi chạy với xích.

- ✓ Dùng áp lực phanh cực nhẹ trên đường đóng băng để ngăn bánh xe bị khóa
- ✓ Bánh xe quay chậm hiệu quả hơn bánh xe bị khóa trượt trên băng
- ✓ Lắp xích lốp tại khu vực lắp xích được chỉ định trước các dốc đứng, không phải trên dốc
- ✓ Không xả hơi lốp để lắp xích, và giảm tốc độ khi lái xe có xích

CHAPTER 131

Passenger Vehicle Operation

131.1 Vận hành Xe buýt, Taxi và Limousine

Người lái xe buýt, taxi và limousine phải tuân thủ các quy định về hút thuốc và rượu bia, từ chối hành khách, vận chuyển hành khách khuyết tật và giấy phép tài xế riêng. Xe buýt có các quy định về quyền ưu tiên và cân nhắc khoảng cách theo sau.

- ✓ Cấm hút thuốc và sử dụng rượu bia khi điều khiển phương tiện chở hành khách
- ✓ Tạo điều kiện cho hành khách khuyết tật theo yêu cầu
- ✓ Xin giấy phép tài xế riêng khi được yêu cầu

131.2 Vận hành xe buýt trường học

Người điều khiển xe buýt trường học phải tuân thủ các yêu cầu cụ thể về gương, biển báo, quản lý hành khách và thiết bị an toàn. Giấy phép lái xe hạng 2 hoặc 4 không hạn chế là bắt buộc đối với một số loại xe buýt.

- ✓ Sử dụng và điều chỉnh gương xe buýt trường học đúng cách
- ✓ Tuân thủ quy trình biển báo và đèn cảnh báo của xe buýt trường học
- ✓ Quản lý an toàn hành khách theo quy định về xe buýt trường học

131.3 Vận hành xe khẩn cấp và xe đặc biệt

Xe khẩn cấp có thể sử dụng đèn nhấp nháy màu hổ phách (khi có giấy phép) và có các quy tắc vận hành cụ thể. Xe buýt hoạt động đặc biệt và xe đặc biệt có định nghĩa và yêu cầu bằng lái xe riêng.

- ✓ Đèn nhấp nháy màu hổ phách cần có giấy phép
- ✓ Tuân thủ các quy tắc cụ thể khi vận hành xe khẩn cấp
- ✓ Nắm rõ yêu cầu bằng lái xe đối với xe buýt hoạt động đặc biệt và xe đặc biệt

CHAPTER 132

Chapter 2 — Downgrades and Hills

132.1 Xuống dốc an toàn

Nhiệt độ phanh cao nhất xảy ra khi phanh từ tốc độ đường cao tốc trên các đoạn dốc dài hoặc do sử dụng phanh lặp lại mà không có thời gian làm mát. Hầu như tất cả các hư hỏng phanh và tai nạn mất kiểm soát đều do điều khiển phanh vượt quá khả năng chịu nhiệt—kiểm soát tốc độ kém. Hãy ở số thấp hơn khi xuống dốc so với khi lên dốc. Không bao giờ chuyển sang số cao hơn khi xuống dốc trừ khi tốc độ có thể được kiểm soát bằng thiết bị hãm hoặc nén động cơ.

- ✓ Dùng số thấp hơn để xuống dốc so với số đã dùng để lên dốc
- ✓ Không bao giờ chuyển sang số cao hơn khi xuống dốc trừ khi tốc độ có thể được kiểm soát bằng thiết bị hãm hoặc nén động cơ
- ✓ Hầu như tất cả các hư hỏng phanh và tai nạn mất kiểm soát đều do điều khiển phanh vượt quá khả năng chịu nhiệt

132.2 Kiểm soát tốc độ khi xuống dốc trên đường cao tốc

Tuân thủ giới hạn tốc độ khuyến nghị cho xe tải. Bật đèn cảnh báo nguy hiểm bốn chiều khi xuống dốc chậm. Giữ làn ngoài cùng bên phải. Chọn tốc độ an toàn theo trọng lượng, chiều dài, độ dốc, thời tiết và điều kiện, dùng số thấp phù hợp, và dùng bộ hãm tốc. Nếu tốc độ tăng, đạp phanh đủ mạnh để giảm tốc độ 10-15 km/h (phanh nguội), về số chính thấp hơn (không dùng van chia số), và giữ xe trong số suốt quãng đường xuống dốc.

- ✓ Nếu tốc độ tăng khi xuống dốc, đạp phanh đủ mạnh để giảm tốc độ từ 10 đến 15 km/h
- ✓ Không dùng van chia số để sang số khi xuống dốc; hãy về số chính thấp hơn
- ✓ Giữ xe trong số suốt quãng đường xuống đồi
- ✓ Bật đèn cảnh báo nguy hiểm bốn chiều và giữ làn ngoài cùng bên phải khi xuống dốc chậm

132.3 Nước trên đường và làn thoát hiểm

Nước làm giảm hiệu quả phanh. Tránh nước sâu khi có thể. Nếu lái xe qua nước, hãy đặt chân trên bàn đạp phanh và rà phanh nhẹ để giảm nước lọt vào phanh. Giảm tốc độ trước khi lái qua vũng nước. Sau khi qua nước, làm khô phanh bằng cách rà nhẹ trong một quãng đường ngắn. Làn thoát hiểm trên dốc xuống giúp làm chậm hoặc dừng xe bị hỏng phanh và chỉ nên dùng để kiểm soát tốc độ hoặc dừng xe.

- ✓ Rà phanh nhẹ khi lái qua nước để giảm nước lọt vào tang trống phanh và guốc phanh
- ✓ Làm khô phanh sau khi qua nước bằng cách rà nhẹ trong một quãng đường ngắn
- ✓ Chỉ dùng làn thoát hiểm để kiểm soát tốc độ hoặc dừng xe, không dùng cho bất kỳ mục đích nào khác

CHAPTER 133

Chapter 3 — Impairment and Fatigue

133.1 Luật và hình phạt về lái xe khi bị suy giảm khả năng

Rượu, cần sa, ma túy bất hợp pháp và một số loại thuốc được kê đơn hoặc thuốc giữ tỉnh táo có thể làm suy giảm khả năng lái xe an toàn của bạn. Có các hình phạt theo Luật Xe cơ giới của B.C. và Bộ luật Hình sự. Các hình phạt tức thời, nghiêm khắc được áp dụng nếu bạn lái xe với một lượng rượu/ma túy nhất định hoặc từ chối mẫu hơi thở, và tái phạm sẽ nặng hơn. Cảnh sát có thể đình chỉ quyền lái xe của bạn ngay cả khi BAC không vượt quá .08 hoặc 2 ng THC nếu họ cho rằng khả năng của bạn bị ảnh hưởng.

- ✓ Các hình phạt được áp dụng khi BAC trên .08, THC từ 2 ng trở lên, hoặc từ chối cung cấp mẫu
- ✓ Cảnh sát có thể đình chỉ quyền lái xe của bạn ngay cả khi không vượt quá giới hạn pháp lý nếu khả năng có vẻ bị suy giảm
- ✓ Các kết án theo Bộ luật Hình sự có thể bao gồm lệnh cấm lái xe suốt đời và án tù

133.2 Các chi phí khác và việc tạm giữ xe

Kết án lái xe trong tình trạng suy giảm khả năng do rượu hoặc ma túy có thể khiến yêu cầu bảo hiểm bị từ chối, tăng phí bảo hiểm, cản trở một số công việc và gây khó khăn khi đi lại đến Hoa Kỳ và Mexico. Cảnh sát có thể tạm giữ xe của bạn vì lái xe không có giấy phép, bị đình chỉ/cấm, chạy quá tốc độ nghiêm trọng (vượt quá giới hạn 40 km/h hoặc hơn), hoặc đua xe đường phố/lái xe biểu diễn — ban đầu bảy ngày, tăng lên 30 hoặc 60 ngày đối với người tái phạm. Chủ xe có trách nhiệm bảo đảm chỉ người có giấy phép lái xe sử dụng xe của mình.

- ✓ Xe có thể bị tạm giữ vì lái xe không có giấy phép, bị cấm, chạy quá tốc độ nghiêm trọng hoặc lái xe biểu diễn
- ✓ Việc tạm giữ ban đầu là bảy ngày, tối đa 30 hoặc 60 ngày đối với người tái phạm
- ✓ Chủ xe có trách nhiệm bảo đảm chỉ người có giấy phép lái xe sử dụng xe của mình

133.3 Mệt mỏi, thuốc và cảm xúc

Thuốc kê đơn và thuốc không kê đơn (thuốc kháng histamine, thuốc an thần, thuốc trấn tĩnh, thuốc trị cảm) có thể gây buồn ngủ — hãy đọc nhãn và hỏi dược sĩ hoặc bác sĩ. Thuốc viên giữ tỉnh táo không làm giảm mệt mỏi tinh thần. Không có cách thay thế an toàn cho việc nghỉ ngơi; hãy tấp vào lề và ngủ nếu mệt mỏi và tuân thủ giờ làm việc theo National Safety Code. Những cảm xúc như nổi giận khi lái xe và những điều gây xao nhãng khiến bạn không thể tập trung — hãy giữ bình tĩnh và tập trung.

- ✓ Đọc nhãn thuốc để biết tác dụng phụ và hỏi dược sĩ hoặc bác sĩ
- ✓ Không có cách thay thế an toàn cho việc nghỉ ngơi đúng cách — hãy tấp vào lề và ngủ nếu mệt mỏi
- ✓ Tuân thủ giờ làm việc theo National Safety Code và ngủ đủ giấc mỗi 24 giờ

CHAPTER 134

Chapter 6 — Operating Emergency Vehicles

134.1 Vận hành xe khẩn cấp

Tài xế xe cứu thương sử dụng đèn đỏ nhấp nháy để cảnh báo các tài xế khác khi họ cần quyền ưu tiên; đèn này chỉ được dùng khi đang phản hồi cuộc gọi khẩn cấp hoặc vận chuyển bệnh nhân. Bạn có thể lái nhanh hơn giới hạn tốc độ được niêm yết và vượt đèn đỏ hoặc biển báo dừng nếu bạn đưa ra cảnh báo phù hợp bằng cả đèn đỏ nhấp nháy và còi hú. Hãy thận trọng vì người khác có thể không thấy hoặc không nghe thấy cảnh báo của bạn. Khi vượt quá giới hạn hoặc chạy qua tín hiệu, hãy xem xét tình trạng và việc sử dụng xa lộ, mức độ giao thông và mức độ nghiêm trọng của tình huống khẩn cấp.

- ✓ Đèn đỏ nhấp nháy của xe cứu thương chỉ được dùng cho các cuộc gọi khẩn cấp hoặc vận chuyển bệnh nhân
- ✓ Xe khẩn cấp chỉ được vượt quá giới hạn tốc độ và vượt đèn đỏ/biển báo dừng khi có cảnh báo phù hợp bằng cả đèn và còi hú
- ✓ Xem xét tình trạng xa lộ, giao thông và mức độ nghiêm trọng của tình huống khẩn cấp trước khi vượt quá giới hạn

CHAPTER 135

Signs, Signals and Road Markings

135.1 Biển báo và tín hiệu giao thông

Người lái xe phải nhận biết các biển báo quy định, cảnh báo, công trường, thông tin/điểm đến, sử dụng làn đường, kiểm soát rẽ, đỗ xe, làn dành riêng, đường sắt, và trường học/sân chơi/lối qua đường, cùng với biển báo vật cản và đèn giao thông.

- ✓ Tuân thủ biển báo quy định và phản ứng với biển báo cảnh báo
- ✓ Tuân theo biển báo sử dụng làn đường, kiểm soát rẽ và làn dành riêng
- ✓ Nhận biết biển báo đường sắt và trường học/sân chơi/lối qua đường

135.2 Vạch kẻ đường và các đường kẻ

Vạch màu vàng phân chia dòng xe ngược chiều và vạch màu trắng phân chia các làn xe cùng chiều. Vạch kẻ làn dành riêng và các vạch kẻ đường khác hướng dẫn việc sử dụng làn xe an toàn và vượt xe.

- ✓ Vạch màu vàng phân chia dòng xe di chuyển theo hướng ngược nhau
- ✓ Vạch màu trắng phân chia các làn xe di chuyển cùng chiều
- ✓ Không được vượt qua vạch liền nơi cấm vượt

CHAPTER 136

Chapter 2 — Combination Unit Braking and ABS

136.1 Phanh xe tổ hợp

Với phanh khí nén, tất cả các phanh đều hoạt động cùng lúc và cùng áp suất khi bạn đạp bàn đạp. Rơ moóc có phanh điện hoặc phanh chân không cũng hoạt động tương tự. Đạp phanh quá mạnh hoặc chỉ phanh rơ moóc trên đường trơn trượt có thể gây khóa bánh, trượt bánh hoặc gập đuôi. Hãy đặc biệt thận trọng khi phanh trong đường cong. Phanh, lốp và hệ thống treo hoạt động tốt nhất khi xe được xếp hàng hợp pháp với phân bổ đúng. Khu vực chở hàng trống không có ABS có thể làm bánh xe nảy và khóa.

- ✓ Với phanh khí nén, tất cả các phanh đều hoạt động cùng lúc và cùng áp suất
- ✓ Đạp phanh quá mạnh hoặc chỉ phanh rơ moóc trên đường trơn trượt có thể gây trượt bánh hoặc gập đuôi
- ✓ Khu vực chở hàng trống không có ABS có thể làm bánh xe nảy và khóa, làm tăng quãng đường dừng
- ✓ Rất khó dừng một đoàn xe tổ hợp gồm nhiều rơ moóc theo đường thẳng trong tình huống khẩn cấp

136.2 Hệ thống phanh chống bó cứng (ABS)

ABS là bắt buộc tại Canada đối với tất cả xe tải và xe buýt trên 4.560 kg được sản xuất từ ngày 1 tháng 4 năm 2000 và đối với tất cả rơ-moóc thương mại được trang bị phanh hơi. ABS là một bổ sung cho hệ thống phanh hơi thông thường, giúp ngăn ngừa bó cứng bánh xe hoặc trượt do phanh quá mức trên bề mặt đường trơn trượt.

- ✓ ABS là bắt buộc trên tất cả xe tải và xe buýt trên 4.560 kg được sản xuất từ ngày 1 tháng 4 năm 2000
- ✓ ABS là bắt buộc trên tất cả rơ-moóc thương mại được trang bị phanh hơi
- ✓ ABS giúp ngăn ngừa bó cứng bánh xe hoặc trượt do phanh quá mức trên bề mặt trơn trượt

CHAPTER 137

Chapter 3 — Fire Prevention

137.1 Phòng ngừa cháy xe và cháy nhiên liệu

Để giúp phòng ngừa hỏa hoạn: tuyệt đối không khởi động xe khi bị rò rỉ nhiên liệu — hãy sửa chữa và thấm hút nhiên liệu tràn, xử lý vật liệu đúng cách. Tắt động cơ khi tiếp nhiên liệu. Giữ vòi nhiên liệu tiếp xúc với ống nạp để nối đất kết nối, và kết nối dây nối đất với ống nạp. Thiết bị an toàn được khuyến nghị gồm cờ hoặc pháo hiệu, bình chữa cháy và bộ sơ cứu.

- ✓ Tuyệt đối không khởi động xe khi bị rò rỉ nhiên liệu; sửa chữa và dọn sạch chỗ tràn
- ✓ Tắt động cơ khi tiếp nhiên liệu
- ✓ Giữ vòi nhiên liệu tiếp xúc với ống nạp để nối đất kết nối

CHAPTER 138

Dangerous Goods and Emergencies

138.1 Vận chuyển Hàng hóa Nguy hiểm và Tràn đổ

Việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm đòi hỏi phải xử lý đúng cách và có kiến thức về quy trình xử lý tràn đổ. Chương trình Ứng phó Khẩn cấp Cấp tỉnh (PEP) được liên hệ khi có sự cố và tràn đổ hàng hóa nguy hiểm.

- ✓ Xử lý và gắn biển báo hàng hóa nguy hiểm theo quy định
- ✓ Báo cáo các vụ tràn đổ hàng hóa nguy hiểm cho Chương trình Ứng phó Khẩn cấp Cấp tỉnh
- ✓ Mang theo thiết bị khẩn cấp cần thiết cho hàng hóa nguy hiểm

CHAPTER 139

Personal Safety and Conditions

139.1 Lái xe trong điều kiện bất lợi

Điều chỉnh việc lái xe cho phù hợp với điều kiện thời tiết và lái xe ban đêm. Sử dụng lốp tuyết và duy trì độ bám. Giảm tốc độ và tăng khoảng cách theo sau khi tầm nhìn kém hoặc điều kiện trơn trượt.

- ✓ Giảm tốc độ và tăng khoảng cách theo sau trong thời tiết xấu
- ✓ Sử dụng lốp tuyết và duy trì độ bám trong điều kiện mùa đông
- ✓ Sử dụng đèn đúng cách và giảm tốc độ khi lái xe ban đêm

139.2 An toàn Cá nhân và Cơn giận khi Lái xe

Tài xế phải sử dụng dây an toàn và thiết bị an toàn, quản lý an toàn cá nhân và tránh cơn giận khi lái xe. Hãy bình tĩnh và không đối đầu với tài xế hung hăng.

- ✓ Thắt dây an toàn và sử dụng thiết bị an toàn theo yêu cầu
- ✓ Tránh và làm dịu các tình huống giận dữ khi lái xe
- ✓ Mang theo thiết bị khẩn cấp và thiết bị cảnh báo cho xe không thể di chuyển

CHAPTER 140

Medical Fitness and Licensing

140.1 Yêu cầu về sức khỏe y tế và thị lực

Tài xế thương mại phải đáp ứng các tiêu chuẩn về sức khỏe y tế và sàng lọc thị lực, với các kỳ khám sức khỏe định kỳ (có phí xử lý). Người có giấy phép lái xe từ tỉnh bang khác phải đáp ứng các yêu cầu của BC và có thể cần được kiểm tra lại.

- ✓ Đáp ứng tiêu chuẩn về sức khỏe y tế và sàng lọc thị lực
- ✓ Trải qua các kỳ khám sức khỏe bắt buộc
- ✓ Giấy phép lái xe từ tỉnh bang khác phải được xác nhận hợp lệ và có thể cần kiểm tra lại