Test-4-X

www.test-4-x.com/cdl

Canada • Québec Class 1 (CDL)

Quebec

Study Guide

KNOWLEDGE POINTS	CHAPTERS	EDITION
933	222	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 • 933 knowledge points • 222 chapters

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

Contents

01	Habits You Must Develop	1
02	In the Presence of a Flagperson	5
03	Shifting Gears Efficiently (Chapter 3: Know Your Vehicle)	7
04	Keep Your Eyes Open	9
05	What Should You Do When You Get a Flat Tire?	14
06	General Rules	16
07	Hitching and Unhitching a Tractor and a Semi-Trailer	20
08	Chapter 10 – Driving a Longer Combination Vehicle (LCV): Equipment Requirements	26
09	1 - Coupling Devices	29
10	18 - Hydraulic Brake System	30
11	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses and Motor Coaches	34
12	Shifting Gears Efficiently (Chapter 3 – Know Your Vehicle)	35
13	Chapter 10 - Driving a Longer Combination Vehicle (LCV): Equipment Requirements	36
14	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses	39
15	Introduction and How to Use This Guide	40
16	Rules	41
17	Driver Fatigue	43
18	Downshifting (Chapter 3: Know Your Vehicle)	49
19	Allow Yourself Enough Space	50
20	What Is Hydroplaning and How Should You React?	55
21	Hitching and Unhitching a Double Road Train	56
22	19 - Pneumatic Brake System	60
23	Inspections While on the Road	65
24	Chapter 1 - The Driver's Responsibilities: Habits You Must Develop	66
25	Upshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)	70
26	Minimum Number of Tiedowns	72

Contents (cont.)

27	Special Rules for the Securement of Certain Types of Cargo	74
28	Chapter 10 – Roads Where LCVs Are Authorized and Not Authorized to Travel	77
29	2 - Frame and Cargo Body	78
30	Chapter 10 - Roads Where LCVs Are Authorized and Not Authorized to Travel	80
31	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Motor Coaches	81
32	Negotiating a Curve	82
33	What Causes Skidding?	84
34	Securement Inspection	86
35	Physical Factors That Affect Driving	88
36	Chapter 10 – Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements	90
37	Inspections During Your Trip	91
38	Chapter 1 - Rules	93
39	Downshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)	94
40	Chapter 10 - Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements	95
41	Chapter 12 – Inspections While on the Road	96
42	Spring Thaw Restrictions	97
43	Inattentiveness	98
44	The Right RPM Is Important for Your Engine (Chapter 3)	99
45	3 - Heater/Defroster	101
46	20 - Passenger Transport	102
47	Loading in Closed and Flatbed Vehicles	106
48	Highway Carrier Monitoring	107
49	Distractions	108
50	Turning at an Intersection	109
51	How to Avoid Skidding	114
52	Tips for Proper Load Distribution	115

Contents (cont.)

53	Driving a Double Road Train	117
54	Chapter 10 – Horsepower and Speed	124
55	Roadside Inspections	125
56	How to Recover From a Skid	126
57	Chapter 10 - Horsepower, Speed and Driving Conditions for LCVs	127
58	Chapter 12 – Inspections During Your Trip	129
59	Progressive Shifting and Limiting Speed (Chapter 3)	131
60	4 - Driver Controls	132
61	For a Thorough and Effective Inspection / Tips and Recommendations	133
62	Chapter 1 - Spring Thaw Restrictions	135
63	For a Thorough and Effective Inspection	136
64	Special Rules for Certain Types of Cargo	137
65	Mandatory Stops at Inspection Stations	139
66	Speed	140
67	Brakes / Hydraulic Brake Controls (Chapter 3)	141
68	Braking Distance / How to Bring Your Vehicle to a Stop	143
69	How to Recover from a Skid	146
70	Loads Overhanging the Rear of the Vehicle	147
71	Skidding, Overturning and Jackknifing	148
72	Chapter 10 – Requirements Respecting Driving Days, Hours, and Conditions	151
73	5 - Steering	153
74	Chapter 1 - Highway Carrier Monitoring	155
75	Braking Distance and Bringing Vehicle to a Stop	156
76	What Causes Jackknifing?	159
77	Chapter 12 - What Is the Circle Check and Is It Mandatory	160
78	Tips and Recommendations	161

Contents (cont.)

79	Chapter 12 – Roadside Inspections	162
80	Suggested 10-Step Method	163
81	Negotiating a Curve and Turning at an Intersection	167
82	Inspections at the End of a Trip	169
83	Obligations	170
84	Alcohol	173
85	The Most Popular Brake System (Chapter 4: Pneumatic/Air Brake Systems)	175
86	Backing Up	176
87	Rules for Transporting Dangerous Substances	181
88	6 - Windshield Wiper/Washer	185
89	Inspecting a Pneumatic Brake System (Air Brake System)	186
90	Appendix – Driver's Licence Classes	189
91	Chapter 1 - Mandatory Stops at Inspection Stations	191
92	Brakes – Hydraulic Systems (Chapter 3)	192
93	Chapter 12 - Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check	194
94	Self-Evaluation Exercises	195
95	Chapter 11 – Driving and Off-Duty Time for Heavy Vehicle Drivers	198
96	Chapter 12 – Inspections at the End of a Trip	199
97	In the Event of an Accident	200
98	Controls and Components — Driver's Cab (Chapter 4)	201
99	Changing Lanes	203
100	How to Make an Emergency Stop	204
101	Special Rules for Transporting Dangerous Substances	205
102	Driving a Longer Combination Vehicle (LCV)	208
103	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Purpose and Goals	211
104	Inspecting a Hydraulic Brake System	212

Contents (cont.)

105 Appendix – Lists of Defects: List 1 – Heavy Vehicles 216
106 Chapter 1 - Obligations 220
107 The Most Popular Brake System (Chapter 4 – Pneumatic/Air Brake Systems) 222
108 If Your Brakes Should Fail Despite All Your Efforts 223
109 Chapter 12 - Who Should Perform the Circle Check 226
110 Chapter 12 – Self-Evaluation Exercises (Answer Key) 227
111 Drugs and Medications 228
112 7 - Emergency Material 231
113 Move-Over Law 232
114 Certain Features of Your Vehicle and Their Impact on Your Driving 233
115 Low Air Pressure Indicator & Service Brake Pressure Gauge (Chapter 4) 235
116 Safety Tips for Transporting Certain Categories of Goods 236
117 Special Operating Permit 238
118 Chapter 12 – Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check 239
119 8 - Headlights and Lights 240
120 Chapter 1 - In the Event of an Accident 243
121 Controls and Components – Driver's Cab (Chapter 4) 244
122 Appendices – Driver's Licence Classes: Class 1 246
123 Passing 247
124 Particularities for Inspecting Other Types of Vehicles 249
125 Appendix – Lists of Defects: List 2 – Buses 251
126 If Your Vehicle Catches Fire 252
127 Chapter 12 - Vehicle Used By More Than One Driver 253
128 Driving in Difficult Conditions 255
129 Other Parts — Reservoirs, Compressor & Chambers (Chapter 4) 260
130 Chapter 12 – Who Should Perform the Circle Check 263

Contents (cont.)

131 9 - Tires 264

132 Appendix – Lists of Defects: List 3 – Motor Coaches 266

133 Chapter 1 - Move-Over Law and Road Work 267

134 Air Pressure Gauges and Indicators (Chapter 4) 268

135 Labelling Dangerous Substances 269

136 Chapter 12 - Reporting Defects and When to Perform the Circle Check 270

137 Appendices – Driver's Licence Classes: Class 2 and Class 3 271

138 In the Presence of Road Work 272

139 Driving Uphill 273

140 Reflective Strips 274

141 Types of LCVs Covered by the Regulation 276

142 If an Animal Strays Onto the Road 278

143 Service, Parking & Drum/Disc Brakes (Chapter 4) 279

144 Driving Downhill 281

145 Other Parts of the Vehicle – Reservoirs and Compressor (Chapter 4) 285

146 Chapter 6 Self-Evaluation Key Facts 288

147 Appendices – Licence Endorsements 289

148 If an Animal Strays onto the Road 290

149 Regulation Respecting Environmental Standards for Heavy Vehicles 291

150 Chapter 12 – Vehicle Used by More Than One Driver 293

151 10 - Doors and Other Openings 294

152 Chapter 12 - Special Cases for Circle Check Validity 295

153 Types of Heavy Vehicles 297

154 Appendix – Laws and Regulations 298

155 Dashboard Indicators 299

156 Trailer Brake Hoses (Chapter 4) 300

Contents (cont.)

157 Supplemental Brakes 302

158 Chapter 12 – When Should the Circle Check Be Performed 305

159 Brake Chambers and Brake Types (Chapter 4) 306

160 Chapter 12 - Responsibility for the Condition of the Vehicle 308

161 Appendices – List 1 Heavy Vehicles: Coupling Devices 309

162 Chapter 6 Self-Evaluation Answers 310

163 11 - Glass and Mirrors 311

164 Laws and Regulations (Transportation of Passengers) 313

165 Appendix – Pressure Conversion Table 314

166 How Service Brakes Work (Chapter 4) 315

167 12 - Wheels, Hubs and Fasteners 318

168 Liquids in Tank Trucks 320

169 Chapter 12 - Mechanical Defects: Minor and Major 322

170 Appendices – List 1: Frame, Controls, Steering 323

171 Steering Wheel 324

172 Pulling Over to the Side of the Road 325

173 Transportation of Passengers – Laws and Regulations 327

174 Chapter 12 – Responsibility and Reporting of Defects 328

175 Appendix – Self-Evaluation Answer Key (Chapter 12) 329

176 Number of Passengers 330

177 Braking Power (Chapter 4) 331

178 Chapter 12 – Mechanical Defects: Minor and Major 334

179 13 - Seat 335

180 Level Crossings 336

181 Appendices – List 1: Wipers, Emergency Material, Lights 338

182 Accelerator 339

Contents (cont.)

183 Rules for the Road (Passenger Transport) 340

184 Chapter 12 - Lists of Defects and Components to Inspect 342

185 Types of Transmissions 345

186 How the Parking Brake Works (Chapter 4) 350

187 Rules for the Road (Buses) 352

188 14 - Suspension 354

189 Chapter 12 - The Inspection Report 356

190 Appendices – List 1: Tires, Doors, Glass and Mirrors 358

191 Chapter 12 – Lists of Defects and Obligations 359

192 School Buses 360

193 How the Emergency Brake Works (Chapter 4) 363

194 Self-Evaluation Exercises - Chapter 1 & 2 365

195 Chapter 12 - Component 1: Coupling Devices Inspection 366

196 Appendices – List 1: Wheels, Hubs, Fasteners and Seat 369

197 Chapter 12 – Components to Inspect 370

198 15 - Fuel System 371

199 Securing Baggage 372

200 Chapter 12 – The Inspection Report 373

201 Load Restrictions 375

202 Appendices – List 1: Suspension 377

203 Supplemental Brake Systems (Chapter 4) 378

204 16 - Exhaust System 381

205 Anti-Lock Brakes (Chapter 4) 382

206 Appendices – List 1: Fuel, Exhaust, Electric and Hydraulic Brakes 383

207 Chapter 7 Self-Evaluation Answers 384

208 Chapter 12 – Component 1: Coupling Devices 385

Contents (cont.)

209 17 - Electric Brake System 387

210 Special Travel Permits 388

211 Brake Inspection & Brake Adjustment (Chapter 4) 390

212 Appendices – List 1: Pneumatic Brake System 392

213 Trucking – Load Restrictions 393

214 Safeguarding Bridges and Overpasses 395

215 Brake Inspection and Adjustment (Chapter 4) 397

216 Rules for Securing Cargo 399

217 Driving Know-How and Road Safety (Chapter 5) 401

218 Appendices – List 2 Buses: Distinctive Defects 402

219 Self-Evaluation Key Facts (Chapters 3 & 4) 403

220 Appendices – List 3 Motor Coaches: Distinctive Defects 404

221 Appendices – Laws and Regulations 405

222 Appendices – Conversion Tables 406

CHAPTER 1

Habits You Must Develop

1.1 Mga Kinakailangan sa Seat Belt para sa Mabibigat na Sasakyan

Sa Québec, ang mga tsuper ng mabibigat na sasakyan ay dapat magsuot ng mga seat belt na inilagay ng tagagawa ng sasakyan. Malaki ang naitutulong ng seat belt sa pagbawas ng mga pagkamatay at tindi ng pinsala sa mga aksidente sa pamamagitan ng pagpigil sa mga tsuper mula sa pagbangga sa manibela o windshield at mula sa maipatapon palabas ng sasakyan.

- ✓ Dapat magsuot ang mga tsuper ng mabibigat na sasakyan ng mga seat belt na inilagay ng tagagawa
- ✓ Huwag magmaneho kung nawawala, binago, o hindi gumagana nang maayos ang seat belt

1.2 Mga Limitasyon sa Kapansanan Dulot ng Alkohol at Droga

Ipinagbabawal sa mga driver na magmaneho ng mabigat na sasakyan kapag may kapansanan dulot ng alkohol o droga. Ang antas ng alkohol sa dugo na 80 mg bawat 100 ml ng dugo (0.08) o higit pa habang may kapansanan ay nagreresulta ng mga parusa sa ilalim ng Criminal Code at Highway Safety Code.

- ✓ Ang pagmamaneho na may 0.08 antas ng alkohol sa dugo o higit pa habang may kapansanan ay isang pagkakasalang kriminal
- ✓ Ang alkohol/droga at pagmamaneho ay hindi pinagsasama

1.3 Panuntunan ng Zero Tolerance

Kung mayroon kang anumang alkohol o droga sa iyong dugo, hindi ka maaaring magmaneho o magkaroon ng pangangalaga o kontrol sa isang bus, minibus o taxi. Ang paglabag sa zero-tolerance na tuntuning ito ay nagreresulta sa 24-oras na pagbabawal sa pagmamaneho para sa mga nasabing sasakyan.

- ✓ Zero alkohol o droga ang pinapayagan para sa mga driver ng bus, minibus o taxi
- ✓ Ang paglabag ay nagreresulta sa 24-oras na pagbabawal sa pagmamaneho

1.4 Limitasyon ng Alkohol sa Dugo na 0.05

Ang konsentrasyon ng alkohol sa dugo na 0.05 o higit pa ay nagbabawal sa pagmamaneho o pagkakaroon ng pangangalaga/kontrol sa isang mabigat na sasakyan, tow truck, o sasakyang nangangailangan ng mga placard ng marka ng kaligtasan sa ilalim ng Regulasyon hinggil sa mga mapanganib na materyales. Hindi ito naaangkop sa isang pampasaherong sasakyan na humihila ng trailer ng bahay/tolda o sa isang motor home.

- ✓ Ang 0.05 BAC o higit pa ay nagbabawal sa pagmamaneho ng mabibigat na sasakyan, tow truck, at mga sasakyang may placard
- ✓ Ang eksepsyon ay nalalapat sa mga pampasaherong sasakyan na may trailer ng bahay/tolda at mga motor home

1.5 Mga Elektronikong Kagamitan Habang Nagmamaneho

Ang paghawak ng anumang portableng elektronikong kagamitan habang nagmamaneho ay ilegal, anuman ang gamitin ito. Naaangkop ito sa mga cell phone, MP3/multimedia player, satellite radio, electronic tablet, at mga screen/kagamitang nagpapakita ng impormasyong hindi para sa pagmamaneho, mga email, o internet. Hindi ito naaangkop sa mga drayber ng sasakyang pang-emerhensiya na naka-duty.

- ✓ Ang basta paghawak ng portableng elektronikong kagamitan habang nagmamaneho ay ilegal anuman ang gamitin ito
- ✓ Ang exemption ay para lamang sa mga drayber ng sasakyang pang-emerhensiya na naka-duty

1.6 Pananatiling Alerto at Highway Hypnosis

Ang kawalan ng pansin ang dahilan ng karamihan ng mga aksidenteng may pinsala na kinasasangkutan ng mga trak. Ang pagkapagod ang pangunahing dahilan; nakakadagdag din ang distraksyon, galit, pagkadismaya, stress, alkohol, gamot at droga. Ang monotonong pagmamaneho ay maaaring magdulot ng “highway hypnosis” — huminto sa gilid upang magpahinga at mag-break kada dalawang oras kung maaari.

- ✓ Ang pagkapagod ang pangunahing dahilan ng mga aksidente sa trak na may kaugnayan sa kawalan ng pansin
- ✓ Magpahinga kada dalawang oras o sa tuwing pakiramdam mo na kailangan mong huminto

1.7 Mag-anticipate: I-scan, Tukuyin, Magpasya, Kumilos

Ang pag-anticipate ay nangangahulugan ng pagpaplano nang maaga batay sa kasalukuyang mga kondisyon. I-SCAN at OBSERBAHAN ang kapaligiran (huwag tumutok sa isang punto; tumingin sa unahan, sa gilid, at sa mga salamin). TUKUYIN ang mga panganib sa pamamagitan ng pagbasa ng daan at pagpapanatili ng espasyo. MAGPASYA ng pinakamagandang hakbang. KUMILOS sa pamamagitan ng pagsasagawa ng tamang maniobra sa tamang sandali.

- ✓ Huwag tumingin nang matagal sa isang takdang punto; i-scan ang unahan, gilid, at mga salamin
- ✓ Gamitin ang estratehiyang I-SCAN, TUKUYIN, MAGPASYA, KUMILOS upang mahulaan ang mga panganib

1.8 Mga Screen, GPS at Mga Elektronikong Log Book

Kapaki-pakinabang ang GPS ngunit isa itong pinagmumulan ng distraksyon at dapat gamitin nang may pag-iingat. I-program ang system o ilagay ang impormasyon bago umalis. Ang mga elektronikong log book ay dapat gamitin lamang kapag nakaparada ang sasakyan sa ligtas na lokasyon.

- ✓ I-program ang GPS at ilagay ang impormasyon bago umalis
- ✓ Gamitin lamang ang mga elektronikong log book kapag nakaparada sa ligtas na lokasyon

1.9 Kahulugan ng “Habang Nagmamaneho”

Ang isang tsuper na huminto upang sumunod sa karatula o dahil sa trapiko (pulang ilaw, trapik) ay itinuturing pa ring nagmamaneho at hindi maaaring gumamit ng handheld electronic device. Ang isang tsuper na gumagawa ng ligtas at legal na paghinto sa gilid ng kalsada upang gumamit ng device ay hindi na itinuturing na nagmamaneho, kahit na umaandar ang makina.

- ✓ Ang paghihintay sa pulang ilaw o sa trapiko ay binibilang na pagmamaneho; hindi pinapayagan ang mga handheld device
- ✓ Tanging ang ligtas at legal na paghinto sa gilid ng kalsada ang nagbibigay sa iyo ng eksepsiyon mula sa patakaran na “habang nagmamaneho”

1.10 Pagsasaayos ng Headrest

Ang mga headrest, tulad ng mga seat belt, ay pumipigil sa mga pinsala. Karamihan sa mabibigat na sasakyan ay may mga headrest na hindi natitinag, ngunit ang mga naaayos ay dapat na maayos na isaayos bago magmaneho upang maiwasan ang whiplash o pinsala sa leeg sa isang banggaan.

- ✓ Ayusin nang tama ang headrest na maaaring i-adjust bago magmaneho
- ✓ Ang tamang pagsasaayos ng headrest ay tumutulong maiwasan ang whiplash at mga pinsala sa leeg

1.11 Kooperatibong Pag-uugali sa Pagmamaneho

Dapat ibahagi ng mga driver ang kalsada at makipagtulungan. Ang kooperatibo at magalang na saloobin ay nagpapadali sa pagmamaneho para sa iba at umiiwas sa mga mapanganib o walang-ingat na kilos. Kasama sa mga halimbawa ang pagsasaayos ng bilis upang hayaang sumanib ang iba at paggamit ng kanang lane, habang inilalaan ang kaliwang lane para sa pag-overtake.

- ✓ Ayusin ang bilis upang payagan ang ibang driver na sumanib sa iyong lane
- ✓ Gamitin ang kanang lane at ilaan ang kaliwang lane para sa pag-overtake

1.12 Mga CB Radio na Awtorisado

Ang paghihigpit sa mga elektronikong kagamitan ay hindi nalalapat sa mga kagamitang naka-install sa sasakyan kung saan tanging mikropono o receiver ang hawak. Saklaw nito ang mga shortwave two-way radio na hindi pinapayagan ang sabayang pagsasalita (mga CB o walkie-talkie).

- ✓ Pinapayagan ang mga naka-install na kagamitan kung saan tanging mikropono/receiver ang hawak
- ✓ Awtorisado ang mga CB at walkie-talkie (mga shortwave radio na hindi pinapayagan ang sabayang pag-uusap)

1.13 Pananatiling Kalmado at Pag-iwas sa Komprontasyon

Ang mga propesyonal na drayber ay dapat manatiling kalmado, mahinahon, at matulungin. Kung ang ibang gumagamit ng kalsada ay kumilos nang agresibo, iwasan ang hindi kinakailangang komprontasyon sa pamamagitan ng pananatiling kalmado at pagsunod sa mga tuntunin sa kalsada.

- ✓ Manatiling kalmado at sumunod sa mga patakaran kapag nahaharap sa mga agresibong drayber
- ✓ Iwasan ang hindi kinakailangang komprontasyon sa kalsada

CHAPTER 2

In the Presence of a Flagperson

2.1 Pagtugon sa mga Tanda ng Flagperson

Ang flagperson ay nagtuturo ng trapiko sa mga lugar kung saan isinasagawa ang gawaing konstruksiyon o pagpapanatili. Gumagamit sila ng walong-panig na tanda na may “Arrêt” (Stop) sa isang panig at “Lentement” (Slow) sa kabilang panig. Dapat mong sundin ang mga senyas ng flagperson tulad ng pagsunod mo sa mga hudyat ng trapiko.

- ✓ Kapag ipinakita ang tandang “Arrêt” (Stop), dapat kang huminto at maghintay hanggang senyasan ka ng flagperson na magpatuloy
- ✓ Kapag ipinakita ang tandang “Lentement” (Slow), dapat kang bumagal at magpatuloy nang may pag-iingat
- ✓ Panatilihin ang sapat na distansya mula sa flagperson at huwag ilagay sa panganib ang sinumang tao o sasakyan sa lugar

2.2 Mga Palatandaan sa Direksyon ng Trapiko ng Flagperson

Ang flagperson ay nagbibigay ng direksyon sa trapiko sa mga kalsada kung saan may ginagawang konstruksyon o maintenance. Gumagamit ang flagperson ng senyales na may walong panig na nagpapakita ng “Arrêt” (Stop) sa isang gilid at “Lentement” (Slow) sa kabilang gilid. Dapat tumugon nang naaayon ang mga driver sa bawat gilid.

- ✓ Kapag ipinakita ang senyales na “Arrêt” (Stop), dapat kang tumigil nang tuluyan at hintayin ang flagperson na hudyatan kang tumuloy.
- ✓ Kapag ipinakita ang senyales na “Lentement” (Slow), dapat kang magbagal at magpatuloy nang may pag-iingat.
- ✓ Panatilihin ang sapat na distansya mula sa flagperson at huwag ilagay sa panganib ang sinumang tao o sasakyan sa work site.
- ✓ Tumingin nang malayo para sa mga pagbabago sa trapiko o harang sa kalsada; ang road work ay maaaring magdulot ng two-way traffic sa isang bahagi ng highway.
- ✓ Huwag biglang magpreno kung kailangan mong magpalit ng lane.

2.3 Pagmamaneho sa Mga Sona ng Paggawa sa Kalsada

Tumingin nang malayo sa unahan upang tingnan kung may mga pagbabago sa trapiko o kung may bahagi ng kalsada na sarado. Dahil sa paggawa sa kalsada, ang isang bahagi ng highway ay maaaring pagdaanan ng trapikong dalawang direksyon sa loob ng ilang kilometro.

- ✓ Tumingin nang malayo sa unahan upang matukoy ang mga pagbabago sa trapiko o naharang na daan
- ✓ Huwag biglang magpreno kung kailangan mong lumipat ng linya
- ✓ Maging handa sa trapikong dalawang direksyon sa mga bahagi ng highway habang may paggawa sa kalsada

CHAPTER 3

Shifting Gears Efficiently (Chapter 3: Know Your Vehicle)

3.1 Paglipat pataas sa Ikalawang Gear (Double-Clutching)

Ang paglipat pataas sa ikalawang gear sa isang non-synchromesh transmission ay nangangailangan ng partikular na double-clutching sequence na may neutral at tumpak na kontrol ng RPM.

- ✓ Mag-accelerate hanggang umabot ang makina sa 950 RPM
- ✓ Apakan ang clutch hanggang sa friction point (posisyon 2), pagkatapos hanggang sa lower free play (posisyon 3) habang binibitawan ang accelerator
- ✓ Ilipat sa neutral (N)
- ✓ Bitawan ang clutch hanggang sa upper free play (posisyon 1) upang umabot sa 650 RPM
- ✓ Apakan ang clutch hanggang posisyon 3 at ilipat sa ikalawang gear
- ✓ Dahan-dahang apakan ang accelerator habang binibitawan ang clutch
- ✓ Gamitin ang parehong teknik para sa mas matataas na gear

3.2 Tamang RPM para sa Bawat Gear

Para sa mahusay na pagpapalit ng gear, ang bawat gear ay may target na RPM batay sa mga parameter ng halimbawang sasakyan. Nakakatulong ito upang matukoy ang pinakamainam na sandali para magpalit ng gear gamit ang tachometer.

- ✓ Unang gear: 650 RPM
- ✓ Ikalawang gear: 950 RPM
- ✓ Ikatlong gear: 1,250 RPM
- ✓ Ikaapat na gear: 1,550 RPM
- ✓ Ang bilis ng idle sa halimbawa ay 800 RPM

3.3 Pagtaas ng RPM na Kailangan para sa Pagpapalit ng Gear

Upang lumipat sa mas mataas na gear, kailangan mong maabot ang bilis ng makina na humigit-kumulang 300 RPM na mas mataas kaysa sa bilis ng idling. Mahirap mag-shift kung ang pagkakaiba sa pagitan ng aktwal na RPM at ng RPM na kailangan para sa maniobra ay mas mababa kaysa sa RPM sa bilis ng idling.

- ✓ Magdagdag ng humigit-kumulang 300 RPM sa itaas ng idling upang makapag-shift
- ✓ Ang ideal na shift point para sa pangalawang gear ay 950 RPM (650 + 300)
- ✓ Mahirap mag-shift kung ang pagkakaiba ng RPM ay mas mababa kaysa sa bilis ng idling

3.4 Pag-up-shift sa 1st Gear

Ang pagsisimula ng sasakyan mula sa pagkahinto ay nangangailangan ng wastong pagkontrol sa pedal ng clutch sa mga tinukoy na posisyon upang maiwasan ang pagngangalit at payagan ang maayos na pagkapasok.

- ✓ Pindutin ang clutch para ibaba ang free play (posisyon 3), o clutch brake (posisyon 4) kung may pagngangalit
- ✓ Dahan-dahang bitawan ang clutch hanggang sa friction point (posisyon 2) hanggang sa gumalaw ang sasakyan
- ✓ Unti-unting pindutin ang accelerator habang unti-unting binibitawan ang clutch

3.5 RPM para sa Mas Mataas na Gear at Pinakamainam na Torque

Para makapag-shift sa mas mataas na gear, kailangang taasan ang bilis ng makina upang mapanatili ang pinakamainam na torque pagkatapos ibawas ang RPM na kailangan para sa maniobra.

- ✓ Taasan ang bilis ng makina sa 1,500 RPM para sa mas mataas na gear
- ✓ Panatilihin ang pinakamainam na torque na 1,200 RPM (1,500 - 300 = 1,200)
- ✓ Ibawas ang 300 RPM upang maisagawa ang maniobra

CHAPTER 4

Keep Your Eyes Open

4.1 Pananatiling alerto habang nagmamaneho

Ang distraksyon ng driver ay may papel sa karamihan ng mga aksidente. Upang magmaneho nang ligtas, dapat kang patuloy na magmatyag, mulat sa lahat ng nangyayari sa harap at sa magkabilang gilid ng iyong sasakyan, na may espesyal na atensyon sa mga blind spot at rearview mirror.

- ✓ Ang distraksyon ay isang salik sa karamihan ng mga aksidente
- ✓ Patuloy na subaybayan ang harap, gilid, blind spot at rearview mirror

4.2 Pagtingin nang malayo sa unahan

Ang mga maniobrang ginagawa ng mabibigat na sasakyan tulad ng paghinto o pagpapalit ng lane ay mas matagal at nangangailangan ng mas malaking distansya kaysa sa kotse, kaya dapat kang tumingin nang malayo sa unahan upang matiyak ang sapat na espasyo para maisagawa ang bawat maniobra nang ligtas at mapanatili ang kontrol. Ang pagtingin nang malayo sa unahan ay pumipigil sa biglaang pagsorpresa.

- ✓ Suriin ang distansyang mararating mo sa susunod na 12 hanggang 15 segundo
- ✓ Sa mga highway, tumingin nang humigit-kumulang kalahating kilometro sa unahan
- ✓ Sa mga lungsod at mga pamayanan, tumingin nang humigit-kumulang sa layo sa pagitan ng dalawang interseksyon
- ✓ Iwasang manatiling nakatitig sa malayo

4.3 Pagsuri sa mga blind spot

Kahit may mga convex mirror, may mga bahagi ng kalsada na hindi nakikita, lalo na ang mga blind spot. Tingnan sa likod ang mga bahagi sa kanan at kaliwa na hindi sakop ng mga salamin. Dahil mas malaki ang iyong sasakyan kaysa sa iba, napakahalaga ng pagsuri sa mga blind spot para sa maliliit na sasakyan, mga siklista at pedestrian.

- ✓ Suriin ang mga blind spot bago magpalit ng lane, lumiko, umatras o magsimulang gumalaw
- ✓ Tingnan sa likod ang mga bahagi sa kanan at kaliwa na hindi sakop ng mga rearview mirror
- ✓ Mag-ingat lalo na sa maliliit na sasakyan, mga siklista at pedestrian

4.4 Pagsusuri sa mga rearview mirror

Alamin ang nangyayari sa paligid ng iyong sasakyan sa lahat ng oras. Gamitin ang mga rearview mirror upang suriin ang trapiko sa tabi at likuran mo sa regular na pagitan — tuwing 10 o 12 segundo sa normal na kondisyon at mas madalas sa mga problemang sitwasyon. Mabilisang sulyap lamang sa halip na titigan, dahil ang daan sa harap ay patuloy na nagbabago.

- ✓ Suriin ang mga salamin tuwing 10 hanggang 12 segundo sa normal na kondisyon, mas madalas sa mga problemang sitwasyon
- ✓ Mabilisang sulyap; huwag titigan ang salamin nang masyadong matagal
- ✓ Ang mga convex mirror ay nagbibigay ng malawak na anggulo ng paningin ngunit ginagawang mas maliit at mas malayo ang mga bagay

4.5 Pagpapasenyas ng iyong mga intensyon

Hindi alam ng ibang mga drayber ang iyong mga plano maliban kung magpapasenyas ka. Magpasenyas nang malinaw kapag sigurado ka nang ligtas mong magagawa ang iyong paggalaw upang maiwasan ang mga problema at aksidente.

- ✓ Magpasenyas ng iyong mga intensyon nang malinaw gamit ang mga ilaw ng hudyat ng pagliko
- ✓ Magpasenyas lamang kapag sigurado ka nang ligtas na magagawa ang paggalaw

4.6 Tumingin Nang Malayo sa Unahan Kapag Nagmamaneho

Ang mga manobra ng mabibigat na sasakyan tulad ng paghinto o pagpalit ng lane ay mas matagal at nangangailangan ng mas malaking distansya kaysa sa kotse. Ang pagtingin nang malayo sa unahan ay pumipigil sa iyo na mabigla at tumutulong mapanatili ang kontrol sa lahat ng oras. Dapat mong i-scan ang distansyang sasaklawin mo sa susunod na 12 hanggang 15 segundo nang hindi tulala sa malayo.

- ✓ I-scan ang distansyang sasaklawin mo sa susunod na 12 hanggang 15 segundo
- ✓ Sa mga highway, tumingin nang humigit-kumulang kalahating kilometro sa unahan
- ✓ Sa mga lungsod o lugar na tinitirhan, tumingin nang humigit-kumulang sa distansya sa pagitan ng dalawang interseksyon
- ✓ Gumagana sa lahat ng bilis ang paraan ng agwat ng oras para tantiyahin ang distansya

4.7 Pagsuri sa mga Blind Spot

Kahit may mga convex na rearview mirror, may ilang bahagi ng kalsada na hindi pa rin nakikita, lalo na ang mga blind spot. Para suriin ang mga blind spot, tumingin pabalik sa mga lugar sa likod mo sa kanan at kaliwa na hindi sakop ng mga salamin. Dahil mas malaki ang sasakyan mo, mas mahalaga pang suriin ang mas maliliit na sasakyan, mga siklista o pedestrian.

- ✓ Suriin ang mga blind spot bago magpalit ng lane, lumiko, umatras o magsimulang gumalaw
- ✓ Tumingin pabalik sa mga lugar sa kanan at kaliwa na hindi sakop ng mga salamin
- ✓ Maging lalong alerto sa mas maliliit na sasakyan, mga siklista at pedestrian sa mga blind spot

4.8 Pagsuri sa mga Salamin sa Likod

Dapat mong alam kung ano ang nangyayari sa paligid ng iyong sasakyan sa lahat ng oras. Gamitin ang mga salamin sa likod upang suriin ang trapiko sa tabi at likod mo sa regular na pagitan. Sumulyap nang mabilis, inililipat ang mga mata mula sa daan sa harap patungo sa salamin at pabalik, at iwasang titigan ang salamin nang masyadong mahaba dahil patuloy na nagbabago ang sitwasyon sa harap.

- ✓ Suriin ang mga salamin sa likod tuwing 10 hanggang 12 segundo sa normal na mga kondisyon
- ✓ Suriin nang mas madalas sa mga sitwasyong may problema
- ✓ Sumulyap lamang nang mabilis; huwag titigan ang salamin nang masyadong mahaba

4.9 Pagbibigay-hudyat ng Iyong mga Intensyon

Hindi alam ng ibang mga drayber ang iyong mga plano maliban kung sasabihin mo sa kanila. Magbigay-hudyat ng mga intensyon nang malinaw kapag sigurado ka nang ligtas mong magagawa ang galaw. Kapag liliko, magbigay-hudyat sa sandaling hindi na mapagkakamalan ng ibang drayber ang iyong mga intensyon, iwanan ang hudyat hanggang matapos ang maniobra, at magsimulang magbigay-hudyat bago bumagal (maliban kung ang masyadong maagang pagbagal ay makakalito sa iba).

- ✓ Magbigay-hudyat ng pagliko sa sandaling hindi na mapagkakamalan ng ibang drayber ang iyong mga intensyon
- ✓ Huwag patayin ang hudyat hanggang matapos ang maniobra
- ✓ Magsimulang magbigay-hudyat ng pagliko bago ka bumagal
- ✓ Magbigay-hudyat ng pagpalit ng lane nang maaga bago unti-unting gumalaw papunta sa katabing lane
- ✓ Gamitin ang mga ilaw ng preno upang magbigay-babala ng pagbagal/pagtigil at iwasang biglang magpreno

4.10 Panoorin din ang trapikong malapit sa iyo

Ang pagtingin sa malayo ay hindi nangangahulugang hindi pinapansin ang nangyayari sa mas malapit. Bantayan ang daloy ng trapiko at ang mga sasakyang malapit nang sumanib, magpalit ng lane o lumiko. Ang pag-asang maaga sa mga pangyayari ay nagbibigay-daan upang maiayos ang bilis at maiwasan ang biglaang pagpreno.

- ✓ Subaybayan ang mga sasakyang malapit nang sumanib, magpalit ng lane o lumiko
- ✓ Asahan ang mga pangyayari upang maiwasan ang biglaang pagpreno

4.11 Pag-unawa sa ipinapakita ng mga salamin

Ang mga rearview mirror ay nagbibigay-daan sa iyong mabilis na makita ang isang gulong na nag-o-overheat o nasusunog, at sa ilang sasakyan ay nagpapahintulot sa iyong suriin ang semi-trailer at kargamento upang matiyak na maayos itong nakakabit. Ang mga convex mirror ay nagpapapangit ng distansya at laki, kaya tandaan ito kapag nagbabago ng direksyon.

- ✓ Gamitin ang mga salamin upang matukoy ang nag-o-overheat o nasusunog na gulong at tiyakin na secure ang kargamento
- ✓ Tandaan na ang mga convex mirror ay nagpapamukhang mas maliit at mas malayo ang mga bagay

4.12 Pagbibigay ng senyas kapag lumiliko

Magbigay ng senyas para sa pagliko sa lalong madaling panahon upang ang ibang mga driver ay makapaghanda at maiwasang makaharang sa iyo. I-on ang mga hudyat ng pagliko sa sandaling makatitiyak kang hindi maling aakalain ng iba ang iyong intensyon; iwanan ang mga ito hanggang matapos ang maniobra. Magsimulang magsenyas bago magpabagal, maliban kung ang paggawa nito nang napakaaga ay maaaring makalito sa iba.

- ✓ Magbigay ng senyal sa pagliko sa lalong madaling panahon nang hindi nagdudulot ng kalituhan sa ibang mga driver
- ✓ Iwanan ang senyal hanggang matapos ang maniobra
- ✓ Magsimulang magsenyas bago magpabagal, maliban kung ang paggawa nito nang napakaaga ay makalilito sa iba

4.13 Pagsesenyas kapag nagpapalit ng lane at humihinto

Magbigay ng senyas sa iyong intensyon na magpalit ng lane nang maaga, gawin ang karaniwang mga pagsusuri, pagkatapos ay dahan-dahang lumipat sa katabing lane. Ang mga ilaw ng preno ay nagbababala sa iba kapag bumabagal o humihinto — bigyang-pansin ang ibang mga sasakyan at iwasan ang biglaan o madalas na paghinto.

- ✓ Magbigay ng senyas sa pagpapalit ng lane nang maaga at dahan-dahang lumipat
- ✓ Iwasan ang biglaang pagpreno; ang mga ilaw ng preno ay nagbababala sa iba sa pagbagal o paghinto

4.14 Manatiling Mapagmatyag sa Malapit na Trapiko

Ang pagtingin nang malayo sa unahan ay hindi nangangahulugang binabalewala ang nangyayari malapit sa iyo. Kailangan mong bantayan ang daloy ng trapiko at ang mga sasakyang malapit nang sumanib, magpalit ng lane, o lumiko. Sa pag-asam nang maaga sa mga pangyayari, makakagawa ka ng mga maniobra, maiaayos ang bilis, at maiiwasan ang biglaang pagpreno.

- ✓ Bantayan ang daloy ng trapiko at ang mga sasakyang sumasanib o lumiliko
- ✓ Asahan nang maaga ang mga pangyayari upang maiwasan ang biglaang pagpreno
- ✓ Iayos ang bilis batay sa nakikita mo sa unahan

4.15 Pag-unawa sa mga Convex na Salamin

Ang mga salamin sa likuran ay tumutulong din sa iyo na mabilis na makita ang gulong na nag-o-overheat o nasusunog at masuri ang iyong semi-trailer at kargamento. Karamihan sa mabibigat na sasakyan ay may convex na salamin sa likuran na nagbibigay ng malawak na anggulo ng paningin ngunit ginagawang mas maliit at mas malayo ang lahat.

- ✓ Ginagawang mas maliit at mas malayo ang mga bagay ng convex na salamin
- ✓ Gamitin ang mga salamin upang suriin ang sunog sa gulong at seguridad ng kargamento
- ✓ Isaalang-alang ang distortion ng convex kapag nagbabago ng direksyon

CHAPTER 5

What Should You Do When You Get a Flat Tire?

5.1 Pagtigil sa Pagpapatakbo Matapos ang Flat na Gulong

Kung kumpirmado mong flat ang iyong gulong, ayon sa batas, kinakailangan mong itigil ang pagpapatakbo ng iyong sasakyan hanggang sa maayos o mapalitan ang gulong. Huwag ipagpatuloy ang pagmamaneho sa flat na gulong.

- ✓ Dapat mong itigil ang pagpapatakbo ng iyong sasakyan hanggang sa maayos o mapalitan ang gulong
- ✓ Huminto sa gilid ng daan at personal mong suriin upang malaman kung flat ang gulong

5.2 Flat sa Gulong sa Harap o sa Likod na Gulong ng Sasakyang Isang Gulong

Ang flat sa gulong sa harap, o sa gulong sa likod ng isang sasakyang may isang gulong (malapad ang tread), ay maaaring maging sanhi ng pagkawala ng kontrol. Kapag na-flatan ang gulong sa harap, lumilihis ang sasakyan patungo sa gilid ng nasirang gulong. Ang flat sa likod na gulong ay kadalasang nagpapawala ng katatagan ng sasakyan. Kailangan mong kompensahin ang kawalan ng balanse para maipahinto ang sasakyan nang ligtas.

- ✓ Ang flat sa harap ay nagiging sanhi ng paglihis ng sasakyan patungo sa gilid ng nasirang gulong
- ✓ Ang flat sa likod ng sasakyang may isang gulong ay kadalasang nagpapawala ng katatagan ng sasakyan
- ✓ Mahigpit na hawakan ang manibela para makalabas ng linya ng trapiko
- ✓ Dahan-dahang bitawan ang accelerator at unti-unting magpreno; HUWAG biglang apakan ang preno
- ✓ Panatilihin ang bilis at dahan-dahang lumabas sa kalsada habang unti-unting binabawasan ang bilis

5.3 Flat na Gulong sa Sasakyang may Kambal na Gulong

Ang flat na gulong sa isang semi-trailer na may kambal na gulong ay maaaring may napakaliit na epekto sa pagmamaneho dahil nananatiling matatag ang sasakyan. Gayunpaman, ang dagdag na bigat na naililipat sa kabilang gulong ay maaaring makasira rito. Ang pagsabog ng isa sa mga gulong sa likuran ng traktor ay maaaring magdulot ng pagnginig ng likurang bahagi ng traktor.

- ✓ Ang flat sa sasakyang may kambal na gulong ay may maliit na epekto dahil nananatili ang katatagan
- ✓ Ang dagdag na bigat sa natitirang gulong ay maaaring makasira rito
- ✓ Ang pagsabog ng gulong sa likuran ng traktor ay nagdudulot ng pagnginig ng likurang bahagi
- ✓ Dapat mong itigil ang pagpapatakbo ng sasakyan hanggang sa maayos o mapalitan ang gulong

5.4 Flat na Gulong sa Harap o Panglikod na Gulong ng Isahang Gulong

Ang flat na gulong sa harap o sa likod ng isahang gulong (wide-tread) na sasakyan ay maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol. Ang flat na gulong sa harap ay nagpapalihis ng sasakyan patungo sa nasirang gilid. Ang flat na gulong sa likod ay nagpapawala ng estabilidad ng sasakyan. Kailangan mong iayon ang iyong pagmamaneho upang mabalanse ang hindi pagkapantay at makarating sa ligtas na pagtigil.

- ✓ Ang flat na gulong sa harap ay nagpapalihis ng sasakyan patungo sa nasirang gilid
- ✓ Ang flat na gulong sa likod sa isahang gulong na sasakyan ay nagdudulot ng kawalan ng estabilidad
- ✓ Mahigpit na hawakan ang manibela upang ilabas ang sasakyan sa linya ng trapiko
- ✓ Dahan-dahang bitawan ang accelerator at unti-unting gamitin ang preno upang ligtas na huminto
- ✓ Huwag biglang apakan ang preno; panatilihin ang bilis at dahan-dahang lumabas sa kalsada habang unti-unting bumagal

5.5 Flat na Gulong sa Sasakyang May Doble ang Gulong

Ang flat na gulong sa isang semi-trailer na may doble ang gulong ay karaniwang maliit lang ang epekto sa pagmamaneho dahil nananatiling matatag ang sasakyan. Gayunpaman, ang sobrang bigat na nailipat sa natitirang gulong ay maaaring makasira rito. Ang pagsabog ng isa sa mga likurang gulong ng tractor ay maaaring maging sanhi ng pag-vibrate ng likuran ng tractor.

- ✓ Ang flat sa isang semi-trailer na may doble ang gulong ay nagpapanatili ng katatagan ngunit maaaring makasira sa natitirang gulong dahil sa sobrang bigat
- ✓ Ang pagsabog ng likurang gulong ng tractor ay maaaring maging sanhi ng pag-vibrate ng likuran ng tractor
- ✓ Ang pinakamabuting paraan upang kumpirmahin ang flat, bukod sa ingay o vibration, ay huminto sa gilid at magsuri

5.6 Pagtukoy ng Flat na Gulong

Bukod sa ingay o panginginig, ang pinakamainam na paraan upang matukoy kung flat ang gulong mo ay huminto sa gilid at tiyakin ito nang sarili. Kung flat ang gulong, kailangan mong itigil ang pagpapatakbo ng sasakyan hanggang sa maayos o mapalitan ang gulong.

- ✓ Huminto sa gilid at tiyakin nang sarili upang kumpirmahin ang flat na gulong
- ✓ Magbantay sa ingay o panginginig bilang mga palatandaan ng babala
- ✓ Huwag ipagpatuloy ang pagmamaneho kapag kumpirmadong flat ang gulong

CHAPTER 6

General Rules

6.1 Saklaw ng Regulasyon sa mga Pamantayan ng Pag-secure ng Kargamento

Ang Regulasyon sa mga Pamantayan ng Pag-secure ng Kargamento ay nagtatatag ng mga pangkalahatang pamantayan na naaangkop sa lahat ng uri ng kargamento para sa mga sasakyang pangkalye na may gross vehicle weight rating (GVWR) na 4,500 kg o higit pa. Ang ilang sasakyan at uri ng kargamento ay hindi saklaw kung natutugunan ang mga partikular na kundisyon.

- ✓ Naaangkop ang Regulasyon sa mga sasakyang pangkalye na may GVWR na 4,500 kg o higit pa
- ✓ Ang mga traktorang pangbukid at bulk cargo na dinadala sa mga sasakyang may gilid ay karaniwang hindi saklaw kung natutugunan ang ilang kundisyon
- ✓ May mga espesyal na pamantayan para sa bulk cargo tulad ng lupa, buhangin, graba, asin, bituminous concrete, basura mula sa paggiba ng kalsada, niyebe at yelo

6.2 Mga Kinakailangan sa Pagpigil sa Paggalaw ng Karga

Ang karga ay dapat na mahigpit na naka-secure o napipigilan ang paggalaw sa loob ng sasakyang nagdadala. Ang tiedown system ay dapat tumugon sa mga pamantayan ng pagganap upang kontrahin ang mga puwersang inilalapat sa karga habang naglalakbay.

- ✓ Ang karga ay dapat na mahigpit na naka-secure o napipigilan ang paggalaw sa loob ng sasakyan
- ✓ Ang tiedown system ay dapat labanan ang mga puwersa sa harap, likod, gilid, at patayo
- ✓ Ang mga puwersa ay nagmumula sa mga maniobra ng driver, heometriya ng kalsada, kalagayan ng ibabaw ng kalsada, at hangin

6.3 Mga Paraan ng Pag-secure

Maaaring ma-secure ang karga sa iba't ibang paraan, at ang paggamit ng mga ito ay dapat naaangkop sa mga sukat, hugis, at resistensya ng karga. Ang lahat ng komponente ay dapat nasa maayos na kondisyon ng paggana.

- ✓ Maaaring gumamit ang pag-secure ng mga istrukturang may sapat na lakas, mga sistema ng pagharang, bracing, dunnage o dunnage bag, shoring bar, tiedown, friction mat, o kumbinasyon ng mga ito
- ✓ Dapat naaangkop ang paggamit sa mga sukat, hugis, at resistensya ng karga
- ✓ Ang lahat ng komponente ay dapat nasa maayos na kondisyon ng paggana at walang pinsalang maaaring makahadlang sa pagganap

6.4 Mga Tungkulin sa Inspeksyon ng Driver

Dapat suriin ng mga driver ang kargamento at sistema ng pagtali at gumawa ng naaangkop na pagsasaayos bago umalis at sa iba't ibang sandali sa biyahe, na may ilang pagbubukod.

- ✓ Dapat suriin ng mga driver ang kargamento at sistema ng pagtali bago umalis at sa iba't ibang sandali pagkatapos
- ✓ Hindi kailangang suriin ng mga driver ang kargamento kung ito ay hindi maabot o selyado sa isang sasakyan na may tagubiling huwag itong buksan

6.5 Bilang ng mga Pantali para sa mga Hinarang na Kargamento

Kapag ang isang kargamento ay hinarang o pinigilan sa pagkilos ng isang istruktura sa unahang dulo, bulkhead, isa pang kargamentong hindi makagalaw, o iba pang kagamitang pumipigil sa pag-usad pasulong, ang bilang ng mga pantali ay depende sa haba anuman ang masa.

- ✓ Ang kargamentong hindi hihigit sa 3.04 m ang haba ay nangangailangan ng hindi bababa sa isang pantali.
- ✓ Ang kargamentong mas mahaba sa 3.04 m ay nangangailangan ng isang pantali para sa unang 3.04 m at isang karagdagang pantali para sa bawat karagdagang 3.04 m ng haba o bahagi nito.
- ✓ Nalalapat ang mga panuntunang ito anuman ang masa ng kargamento.

6.6 Bilang ng mga Pantali para sa mga Hindi Nakablock na Artikulo

Kapag ang isang artikulo ay HINDI naharang o hindi napipigilan ang paggalaw ng istrukturang pangharap, sistema ng pagharang, o ibang artikulong maayos na nakatali, ang mga kinakailangan sa pantali ay nakabase sa masa at haba.

- ✓ Ang artikulong may masa na hindi hihigit sa 500 kg at haba na hindi hihigit sa 1.52 m ay nangangailangan ng hindi bababa sa isang pantali.
- ✓ Ang artikulong may haba na hindi hihigit sa 1.52 m ngunit may masa na higit sa 500 kg ay nangangailangan ng hindi bababa sa dalawang pantali.
- ✓ Ang anumang artikulong may haba na higit sa 1.52 m at hindi hihigit sa 3.04 m ay nangangailangan ng hindi bababa sa dalawang pantali anuman ang masa.
- ✓ Ang mga artikulong may haba na higit sa 3.04 m ay nangangailangan ng dalawang pantali para sa unang 3.04 m at isang karagdagang pantali para sa bawat karagdagang 3.04 m o bahagi nito.

6.7 Sertipikasyon ng Working Load Limit (WLL)

Lahat ng tiedown na ginagamit sa ilalim ng Regulasyon ay dapat may sertipikasyon mula sa tagagawa ng kanilang Working Load Limit. Ang WLL ay ang pinakamataas na kargang itinatalaga ng tagagawa para sa normal na paggamit.

- ✓ Lahat ng tiedown (straps, kadena, atbp.) ay dapat may sertipikasyon mula sa tagagawa ng kanilang Working Load Limit (WLL)
- ✓ Ang WLL ay ang pinakamataas na kargang itinatalaga ng tagagawa na maaaring ilapat sa tiedown sa ilalim ng normal na paggamit
- ✓ Ang mga hindi sertipikadong strap ay hindi maaaring gamitin para sa securement sa ilalim ng Regulasyon

6.8 Kabuuang Kinakailangan sa WLL

Ang kabuuan ng lahat ng WLL ng tiedown na ginagamit upang i-secure ang karga ay ang kabuuang WLL, na dapat umabot sa minimum na porsyento ng masa ng karga.

- ✓ Ang kabuuang WLL ng mga tiedown sa isang sistema ay hindi maaaring mas mababa sa 50% ng kabuuang masa ng kargang ini-secure ng sistemang iyon
- ✓ Halimbawa: para sa kargang 2,268 kg, ang sistema ng tiedown ay dapat may kapasidad na 1,134 kg o higit pa

6.9 Pag-secure ng Kargamento sa mga Saradong Sasakyan kumpara sa mga Flatbed na Sasakyan

Ang kargamento sa mga saradong sasakyan ay dapat ipamahagi upang punan ang magagamit na espasyo at maipirmi; ang kargamento sa flatbed ay dapat i-secure gamit ang mga tiedown.

- ✓ Sa isang saradong sasakyan, ang kargamento ay dapat ipamahagi upang masakop ang lahat ng magagamit na espasyo at maipirmi sa pamamagitan ng direktang pagkakadikit sa mga dingding o iba pang kargamento.
- ✓ Kung hindi kayang punan ng kargamento ang espasyo, maaaring gumamit ng mga kagamitan sa pagpirmi (blocking systems, bracing, dunnage/dunnage bags, shoring bars, tiedowns).
- ✓ Sa isang flatbed na sasakyan, dapat gumamit ng mga tiedown upang i-secure ang lahat ng bagay sa sasakyan.
- ✓ Ang kargamento na may panganib na gumalaw ay dapat ipirmi gamit ang chocks, wedges, cradles o iba pang kagamitan.

6.10 Kinakailangan sa Pagkakapirme ng Kargamento

Dapat na matibay na maikabit o mapirme ang kargamento sa loob ng sasakyang panghakot. Ang sistema ng pagkakatali ay dapat sumunod sa mga pamantayan ng pagganap upang labanan ang mga puwersang pangharap, panglikod, panggilid at patayo na nagmumula sa mga maniobra ng tsuper, heometriya ng kalsada, kalagayan ng ibabaw ng kalsada at hangin.

- ✓ Dapat na matibay na maikabit o mapirme ang kargamento sa loob ng sasakyan
- ✓ Dapat labanan ng sistema ng pagkakatali ang mga puwersang pangharap, panglikod, panggilid at patayo
- ✓ Ang mga puwersa ay nagmumula sa mga maniobra, heometriya ng kalsada, kalagayan ng ibabaw ng kalsada at hangin

6.11 Mga Aprubadong Paraan ng Pag-secure

Ang kargamento ay maaaring i-secure o i-immobilize sa pamamagitan ng mga istrukturang may sapat na lakas, blocking systems, bracing, dunnage o dunnage bags, shoring bars, tiedowns, friction mats, o kombinasyon ng mga ito.

- ✓ Mga aprubadong paraan: mga istruktura, blocking systems, bracing, dunnage/dunnage bags, shoring bars, tiedowns, friction mats o mga kombinasyon
- ✓ Ang paggamit ng paraan ay dapat naaangkop sa mga dimensyon, hugis at resistensya ng kargamento
- ✓ Lahat ng bahagi ay dapat nasa maayos na kondisyon sa paggana at walang pinsalang maaaring makasagabal sa pagganap

6.12 Mga Obligasyon ng Driver sa Pagsusuri ng Kargamento

Dapat suriin ng mga driver ang kargamento at ang sistema ng pagkakatali at gumawa ng angkop na pagsasaayos bago umalis at sa iba't ibang sandali pagkatapos. Hindi kailangang inspeksiyunin ng mga driver ang kargamentong hindi maabot o selyado sa isang sasakyan kapag inutusan silang huwag buksan ang sasakyan.

- ✓ Dapat suriin ng mga driver ang kargamento at mga panali bago umalis at sa mga pagitan pagkatapos
- ✓ Hindi kailangan ang inspeksiyon kung ang kargamento ay hindi maabot o selyado at inutusan ang driver na huwag buksan ang sasakyan

CHAPTER 7

Hitching and Unhitching a Tractor and a Semi-Trailer

7.1 Kahalagahan ng Tamang Teknik sa Pagkabit

Dapat na maunawaan ng isang driver ng mabigat na sasakyan ang tamang teknik sa pagkabit ng semi-trailer. Anumang pagkakamali sa proseso ng pagkabit o paggamit ng maling paraan ay maaaring magdulot ng aksidente o pagkasira ng kagamitan. Dapat mong sundin ang parehong mga hakbang at magpatuloy sa parehong paraan sa tuwing magkakabit ka upang makatipid ng oras at matiyak ang ligtas na pagmamaneho.

- ✓ Palaging sundin ang parehong mga hakbang sa parehong paraan sa tuwing magkakabit ka ng semi-trailer
- ✓ Anumang pagkakamali o maling paraan sa panahon ng pagkabit ay maaaring magdulot ng aksidente o pagkasira ng kagamitan
- ✓ Mahalagang maging bihasa ang isang driver ng mabigat na sasakyan sa tamang teknik sa pagkabit

7.2 Pagsusuri sa Fifth Wheel ng Traktor Bago Magkabit

Bago magkabit, siyasatin ang fifth wheel upang matiyak na ito ay maayos ang lubricasyon, walang pinsala, matibay na nakaangkla, at wasto ang posisyon para sa pagkakabit. Sa taglamig, alisin ang naipong niyebe upang tumama nang tama ang lock ng fifth wheel.

- ✓ Tiyakin na ang fifth wheel ay maayos ang lubricasyon at ang mga mekanismo ay walang senyales ng pinsala
- ✓ Tiyakin na ang fifth wheel ay matibay na nakaangkla sa chassis frame ng traktor
- ✓ Ang fifth wheel ay dapat na nakatagilid pababa patungo sa likuran habang ganap na nakabuka ang mga pang-ipit
- ✓ Sa taglamig, alisin ang anumang naipong niyebe upang matiyak na tumama nang tama ang lock ng fifth wheel

7.3 Pagpoposisyon ng Tractor sa Harap ng Semi-Trailer

Suriin ang paligid upang matiyak na ligtas ang lokasyon ng pagkakabit. Ihanay ang tractor nang tuwid sa semi-trailer, ibaba ang bintana upang makinig, at tingnan ang magkabilang gilid sa mga salamin. Huwag magkabit hangga't hindi nakahanay ang tractor, pagkatapos ay dahan-dahang umatras at tiyaking pumapasok ang ehe sa ilalim ng semi-trailer.

- ✓ Ihanay ang tractor nang tuwid sa semi-trailer bago magkabit
- ✓ Ibaba ang bintana upang makinig at tingnan ang magkabilang gilid sa mga panlabas na rearview mirror
- ✓ Huwag ikabit ang semi-trailer hangga't hindi nakahanay ang tractor dito
- ✓ Dahan-dahang umatras at tiyaking pumapasok ang ehe sa ilalim ng semi-trailer

7.4 Pag-aayos ng Taas ng Semi-Trailer para sa Pagkakabit

Ang upper coupler plate ng semi-trailer ay dapat na bahagyang mas mababa kaysa sa fifth wheel plate sa pivot point nito. Kung mas mababa, bahagyang itataas ang semi-trailer kapag nakakabit, kaya mas madaling kumapit ang locking mechanism. Ayusin ang taas gamit ang landing gear o suspensyon ng traktor.

- ✓ Ang upper coupler plate ay dapat na bahagyang mas mababa kaysa sa fifth wheel plate sa pivot point nito
- ✓ Kung masyadong mataas, ibaba ang semi-trailer gamit ang landing gear
- ✓ Kung masyadong mababa, ibaba ang suspensyon ng traktor o itaas ang semi-trailer gamit ang landing gear
- ✓ Suriin ang kondisyon ng kingpin at upper coupler plate; alisin ang latch kung kinakailangan

7.5 Pamamaraang Pangkaligtasan Kapag Lumalabas sa Kubina

Sa tuwing hihinto habang nagkakabit, i-on ang parking brake ng traktora, ilagay sa neutral, buksan ang hazard lights at parking lights, at bumaba mula sa kubina gamit ang tatlong punto ng suporta.

- ✓ I-on ang parking brake ng traktora at ilagay sa neutral bago lumabas sa kubina
- ✓ Buksan ang hazard lights at parking lights
- ✓ Laging bumaba mula sa kubina ng traktora gamit ang tatlong punto ng suporta

7.6 Pagkakabit ng Semi-Trailer

Paatrasin nang dahan-dahan ang tractor head sa ilalim ng semi-trailer, habang sinusuri ang mga salamin, hanggang ang kingpin ay naposisyon sa loob ng fifth wheel. Dapat itong gawin nang tama upang kumapit ang locking mechanism at maiwasan ang matigas na pagtama ng kingpin sa fifth wheel. Subukan ang lock sa pamamagitan ng pagsubok na umabante at huminto agad kapag nakaramdam ka ng resistensiya.

- ✓ Paatrasin nang dahan-dahan hanggang ang upper coupler kingpin ay naposisyon sa loob ng fifth wheel
- ✓ Gawin nang tama upang matiyak na kumakapit ang locking mechanism at maiwasan ang matigas na pagtama ng kingpin
- ✓ Suriin ang lock sa pamamagitan ng pagsubok na paabantein ang tractor head; huminto agad kapag nakaramdam ka ng resistensiya
- ✓ Bago bumaba, i-on ang hazard, parking at clearance lights ng semi-trailer

7.7 Inspeksyon sa Coupling at Pagkumpleto ng Pamamaraan

Tumingin sa ilalim ng semi-trailer upang tingnan kung ang kingpin ay ganap na nakapasok sa mga jaws (gumamit ng flashlight) at kung ang fifth wheel locking mechanism ay nasa lock position. Kung hindi ito kumakandado, magtanong sa isang mekaniko. Ikonekta nang ligtas ang indicator lights at brake hoses, itaas ang landing gear, at i-on ang air suspension kung kailangan.

- ✓ Tingnan na ang kingpin ay ganap na nakapasok sa mga jaws, gumamit ng flashlight kung kailangan
- ✓ Tingnan na ang mekanismo ng pagkandado ng fifth wheel ay nasa posisyon ng pagkandado; kung hindi ito kumakandado, magtanong sa isang mekaniko
- ✓ Ikonekta ang indicator lights at brake hoses nang ligtas upang hindi sila masira ng paggalaw ng sasakyan
- ✓ Itaas ang landing gear at ilagay ang crank sa bracket

7.8 Mga Hakbang sa Paghahanda para sa Pag-unhitch

I-on ang parking brakes ng tractor at semi-trailer, ilipat sa neutral, at bumaba gamit ang tatlong support points. Suriin ang kalagayan ng semi-trailer, ibaba ang landing gear hanggang matibay na nakapatong sa lupa, tanggalin ang mga brake hose at indicator lights na kumokonekta sa mga ito sa dummy couplers, pagkatapos ay hilahin ang fifth wheel release lever(s) papunta sa open position.

- ✓ I-on ang parking brakes ng tractor at semi-trailer at ilipat sa neutral
- ✓ Ibaba ang landing gear hanggang matibay na nakapatong sa lupa
- ✓ Tanggalin ang mga brake hose at indicator lights at ikonekta ang mga ito sa dummy couplers sa likod ng cab
- ✓ Hilahin ang fifth wheel release lever(s) hanggang nasa open position

7.9 Paghihiwalay ng Tractor sa Semi-Trailer

Ilipat ang tractor pasulong nang humigit-kumulang 15 cm upang ma-release ang kingpin at huminto. Ibaba ang air suspension ng tractor at dahan-dahang sumulong, huminto habang ang huling axle ay nasa ilalim pa ng semi-trailer upang masuportahan ito kung ang landing gear ay mabibigo o lulubog. Tiyakin na hindi makagalaw ang semi-trailer bago lumayo, pagkatapos ay i-on muli ang suspension.

- ✓ Ilipat ang tractor pasulong nang humigit-kumulang 15 cm upang ma-release ang kingpin, pagkatapos ay huminto
- ✓ Ibaba ang air suspension ng tractor at dahan-dahang sumulong
- ✓ Huminto habang ang huling axle ay nasa ilalim pa ng semi-trailer upang suportahan ito kung mabibigo ang landing gear
- ✓ Tiyakin na hindi makagalaw ang semi-trailer bago sumulong o bumaba

7.10 Pagsusuri ng Fifth Wheel Bago ang Pagkabit

Bago ikabit ang semi-trailer, dapat suriin ang fifth wheel ng tractor upang matiyak na ligtas ito at handa nang tanggapin ang kingpin. Ang anumang pagkakamali sa yugtong ito ay maaaring magdulot ng aksidente o pagkasira ng kagamitan.

- ✓ Tiyakin na ang fifth wheel ay maayos ang lubricasyon at walang palatandaan ng pinsala
- ✓ Tiyakin na ang fifth wheel ay matibay na nakakabit sa chassis frame ng tractor
- ✓ Ang fifth wheel ay dapat nakatagilid pababa patungo sa likuran at ganap na bukas ang mga jaws
- ✓ Sa taglamig, alisin ang naipong niyebe upang ang fifth wheel ay mag-lock nang tama

7.11 Pagpoposisyon ng Traktor para sa Pagkabit

Dapat na wastong nakaayos ang traktor sa semi-trailer bago umatras sa ilalim nito, gamit ang mga salamin at pandinig upang kumpirmahin ang pagkakahanay sa magkabilang panig.

- ✓ Ihanay ang traktor sa isang tuwid na linya kasama ng semi-trailer
- ✓ Ibaba ang bintana at tingnan ang parehong panlabas na rearview mirror bago umatras
- ✓ Huwag ikabit ang semi-trailer hangga't hindi nakahanay ang traktor dito
- ✓ Umatras nang dahan-dahan at tiyaking umaangkop ang axle sa ilalim ng semi-trailer

7.12 Pagsasagawa ng Hitch

Dapat gawin nang tama ang pag-atras sa ilalim ng semi-trailer upang maiwasan ang pagtama ng kingpin sa fifth wheel at matiyak na kumakapit ang locking mechanism.

- ✓ Bumalik nang mabagal habang sinusuri ang mga panlabas na salamin hanggang ang kingpin ay nasa loob ng fifth wheel
- ✓ Suriin na naka-lock ang fifth wheel sa pamamagitan ng pagsusubok na iabante ang traktor at paghinto kapag may resistensya
- ✓ Ilagay ang parking brake at ilipat sa neutral
- ✓ Bago bumaba, buksan ang hazard, parking, at clearance lights ng semi-trailer
- ✓ Laging bumaba gamit ang tatlong punto ng suporta

7.13 Inspeksyon sa Coupling at Pagkumpleto ng Hitch

Pagkatapos ng paghitch, ang pisikal na inspeksyon sa ilalim ng trailer ay kumukumpirma na ang kingpin ay ganap na nakapasok at naka-set ang lock, sinusundan ng pagkonekta ng mga serbisyo at pagtataas ng landing gear.

- ✓ Tumingin sa ilalim ng semi-trailer upang kumpirmahin na ang kingpin ay ganap na nakapasok sa mga jaws (gumamit ng flashlight)
- ✓ Kumpirmahin na ang mekanismo ng pag-lock ng fifth wheel ay nasa lock position; kung hindi ito naglo-lock, tumawag ng mekaniko
- ✓ Ikonekta ang indicator lights at brake hoses upang hindi sila masira ng paggalaw
- ✓ Itaas ang landing gear at itago ang crank sa bracket
- ✓ Buksan nang manu-mano ang air suspension ng semi-trailer kung kinakailangan

7.14 Paghiwalay ng Semi-Trailer na may Air Suspension

Pumili ng matibay at pantay na lokasyon bago ihiwalay ang semi-trailer upang masuportahan ng lupa ang bigat nito, pagkatapos ay ihanda ang trailer at pakawalan ang fifth wheel.

- ✓ Pumili ng lupang matibay at sapat na pantay upang suportahan ang bigat ng semi-trailer
- ✓ Ituwid ang tractor, itakda ang dalawang parking brake at ilagay sa neutral
- ✓ Ibaba ang landing gear hanggang matibay itong nakasuporta sa lupa
- ✓ Tanggalin ang mga brake hose at indicator light at ikabit ang mga ito sa dummy couplers sa likod ng cab
- ✓ Hilahin ang release lever(s) ng fifth wheel papunta sa bukas na posisyon

7.15 Paglalabas ng Traktor mula sa Semi-Trailer

Inililipat ang traktor nang bahagya pasulong upang ma-release ang kingpin, ibinababa ang suspensyon nito, at pagkatapos ay pinaandar palabas habang pinananatili ang huling axle sa ilalim ng trailer para sa kaligtasan.

- ✓ Igalaw ang traktor pasulong nang humigit-kumulang 15 cm upang ma-release ang kingpin, pagkatapos ay huminto
- ✓ Ibaba ang air suspension ng traktor at dahan-dahang sumulong
- ✓ Huminto habang nasa ilalim pa ng semi-trailer ang huling axle upang suportahan ito kung mabigo ang landing gear
- ✓ Kumpirmahin na hindi gumagalaw ang semi-trailer bago tuluyang umalis
- ✓ Dahan-dahang lumayo at i-on muli ang suspensyon ng traktor

7.16 Pagpili ng Lugar para sa Pag-unhitch

Bago mag-unhitch, tiyakin na nasa maayos na lugar ka. Pumili ng lugar kung saan ang lupa ay sapat na matibay at sapat na pantay upang suportahan ang bigat ng semi-trailer, upang maiwasan ang paglubog ng landing gear.

- ✓ Pumili ng lugar kung saan ang lupa ay sapat na matibay at sapat na pantay upang suportahan ang semi-trailer
- ✓ Ihanay nang tuwid ang tractor sa semi-trailer bago mag-unhitch

CHAPTER 8

Chapter 10 – Driving a Longer Combination Vehicle (LCV): Equipment Requirements

8.1 Paglalagay ng Karga sa Pagitan ng mga Semi-Trailer

Upang mapanatili ang katatagan, ang mas mabigat na semi-trailer na may karga ay dapat ilagay na pinakamalapit sa tractor, maliban kapag halos pantay ang mga timbang.

- ✓ Ang semi-trailer na may pinakamalaking kabuuang masa na may karga ay dapat laging nakakabit sa tractor
- ✓ Nalalapat ang eksepsyon kapag ang pagkakaiba sa timbang ng dalawang semi-trailer ay mas mababa sa 10%

8.2 Mga Limitasyon sa Haba ng Pangalawang Semi-Trailer

Para sa lahat ng uri ng double trains, ang haba ng pangalawang semi-trailer ay mahigpit na kinokontrol sa pagitan ng minimum at maximum na sukat upang matiyak ang katatagan at pagsunod sa batas.

- ✓ Ang maximum na haba ng pangalawang semi-trailer ay 16.2 m
- ✓ Ang minimum na haba ng pangalawang semi-trailer ay 12 m
- ✓ Naaangkop sa lahat ng uri ng double trains

8.3 Kinakailangan sa Sistema ng Pagmamanman sa Driver

Ang isang LCV ay dapat may kagamitang sumusubaybay sa pag-uugali ng driver at nagtatala ng datos ng pagmamaneho. Ginagamit ito ng mga opisyal ng pagpapatupad ng batas upang mapatunayan ang ligtas na operasyon.

- ✓ Ang LCV ay dapat may kagamitan upang subaybayan ang pag-uugali ng driver
- ✓ Ang kagamitan ay dapat magtala ng malalaking pagbabago sa bilis
- ✓ Ang kagamitan ay dapat magtala ng petsa, oras, at datos ng bilis

8.4 Mga Kinakailangan sa Warning Signage na “LONG”

Dapat ilagay ang isang warning sign na may salitang “LONG” sa likod ng pangalawang semi-trailer upang ipaalam sa ibang mga gumagamit ng kalsada ang haba ng sasakyan. May mga partikular na pamantayan sa sukat at kondisyon.

- ✓ Dapat may salitang “LONG” ang sign at dapat itong ilagay sa likod ng pangalawang semi-trailer
- ✓ Dapat 230 hanggang 245 cm x 30 cm ang sukat ng sign
- ✓ Dapat matigas ang sign at walang anumang bagay, substansya, o dumi
- ✓ Hindi kailangan ang sign para sa isang LCV na binubuo ng tractor, semi-trailer, at tandem axle dolly na walang nakakabit na semi-trailer

8.5 Limitasyon sa Pagsubaybay sa Paglalakbay nang Tuwid

Upang matiyak na ang LCV ay sumusubaybay nang tama at ligtas, walang semi-trailer ang maaaring masyadong lumihis sa linya ng tractor kapag naglalakbay nang tuwid.

- ✓ Walang semi-trailer ang maaaring lumihis nang higit sa 80 mm sa linya ng tractor
- ✓ Nalalapat ang limitasyon sa alinmang panig kapag naglalakbay nang tuwid

8.6 Mga Kinakailangan sa Pagpepreno at Kaligtasan ng Dolly

Ang dolly na ginagamit sa isang LCV ay dapat may kagamitang nagpapahusay ng pagpepreno, at ang mga dolly ng C double train ay dapat sumunod sa pederal na pamantayan sa kaligtasan.

- ✓ Dapat may pilot relay valve ang dolly upang palakasin ang signal ng pagpepreno ng ikalawang semi-trailer
- ✓ Para sa isang C double train, dapat sumunod ang dolly sa seksyon 903 ng Motor Vehicle Safety Regulation sa ilalim ng Motor Vehicle Safety Act

8.7 Mga Kinakailangan sa Aksis at Pagitan ng Traktor

Ang traktor ng isang LCV ay dapat may partikular na kaayusan ng aksis at mga sukat ng pagitan upang matiyak ang ligtas na pagpapatakbo ng mahabang kombinasyon.

- ✓ Dapat may single axle sa harap at tandem axle sa likod ang traktor
- ✓ Ang pagitan ng mga aksis ay dapat na hindi bababa sa 3.5 m (axis ng pag-ikot ng single axle hanggang sa axis ng pag-ikot ng unang tandem axle)
- ✓ Ang wheelbase ay dapat na 6.2 m o mas mababa (axis ng pag-ikot ng single axle hanggang sa gitna ng tandem axle)

8.8 Mga Panuntunan sa Konpigurasyon ng Ehe ng Semi-Trailer

Ang una at pangalawang semi-trailer ng iba't ibang uri ng train ay may partikular na mga kinakailangan sa pangkat ng ehe depende sa konpigurasyon ng train at petsa ng paggawa.

- ✓ Ang unang semi-trailer ng isang B train ay dapat may tandem axle o triple axle
- ✓ Ang unang semi-trailer ng isang A o C train ay dapat may tandem axle, triple axle, o four-axle group na may 32,000 kg na limitasyon sa karga (class B.44 o B.45)
- ✓ Ang pangalawang semi-trailer ng lahat ng LCV ay dapat may tandem axle o triple axle
- ✓ Ang agwat sa pagitan ng mga ehe ng tandem/triple axle ay hindi dapat lumampas sa 1.85 m
- ✓ Ang unang semi-trailer ng A o C train na ginawa bago ang Marso 1, 1997 ay maaaring gumamit ng anumang kombinasyon ng tandem/triple at hindi naaangkop ang mga tuntunin sa agwat sa pagitan ng mga ehe

CHAPTER 9

1 - Coupling Devices

9.1 Inspeksyon ng mga Bahagi ng Coupling Device

Saklaw ang lahat ng coupling device maliban sa fifth wheel. Inspeksyunin ang mga bahagi ng coupling device tulad ng drawbar ring at pintle hook. Ang converter dolly ay gumagamit ng dalawang uri ng coupling device: isang fifth wheel device at isang pintle hook/drawbar ring device — dapat suriin ang dalawa. Inspeksyunin sa magkabilang panig ng kombinasyon, nakaharap sa coupling device, sinusuri ang tractor vehicle (pintle hook, locking mechanism) at ang sinasamang sasakyan (ring, drawbar).

- ✓ Defect 1.F (major): Kapag nakakabit ang mga sasakyan, may coupling component na nawawala, hindi wastong napirmi, may bitak, hindi tamang hugis o nasira hanggang sa punto ng panganib ng pagkasira o pagkahiwalay
- ✓ Dapat nasa maayos na kondisyon ng paggana ang locking mechanism ng pintle hook upang maiwasan ang pagkahiwalay ng kombinasyon
- ✓ Ang converter dolly ay nangangailangan ng pagsusuri sa parehong fifth wheel device at pintle hook/ drawbar ring device

9.2 Mga Safety Fastener at mga Bahagi ng Coupling

Suriin ang pagkakaroon at kondisyon ng mga safety fastener o bahagi ng coupling (mga steel cable, chain, hook, ring na pinagkakabitan ng chain). Inspeksyunin ang pagitan ng sasakyang traktora at ng trailer. Mandatory ang mga safety fastener kapag ang trailer ay hindi nilagyan ng emergency brakes na makakapagpahinto dito kung magkaroon ng paghihiwalay.

- ✓ Depektong 1.2 (menor): May nawawala, sira, o hindi wastong nakakabit na safety fastener o bahagi ng coupling
- ✓ Mandatory ang mga safety fastener kapag ang trailer ay walang emergency brakes na kayang huminto dito kapag naghiwalay

CHAPTER 10

18 - Hydraulic Brake System

10.1 Pagsusuri ng Antas ng Fluid sa Reservoir ng Master Cylinder

Dapat suriin ang reservoir ng master cylinder upang tiyakin ang antas ng service brake fluid. Suriin ang antas ng fluid gamit ang indicator sa reservoir. Kung walang indicator, buksan ang reservoir upang suriin ang antas ng fluid. May mga reservoir na nangangailangan ng tool upang mabuksan. Kung ang reservoir ay may dalawang cap, dapat suriin ang parehong kompartamento. Sa isang kombinasyon ng mga sasakyan kung saan ang bawat sasakyan ay may hydraulic brakes, dapat suriin ang reservoir ng bawat sasakyan. Kapag binubuksan ang reservoir, linisin ang paligid ng bukasan upang maiwasan ang mga contaminant, maayos na muling ilagay ang seal, at higpitan ang cap.

- ✓ Pangunahing depekto (18.A): ang antas ng fluid sa master cylinder ay mas mababa sa isang-kapat ng maximum na antas na itinakda ng manufacturer
- ✓ Maliit na depekto (18.1): ang antas ng fluid ay mas mababa sa minimum na itinakdang antas o, kung walang indicator, higit sa 12.5 mm sa ilalim ng gilid ng filler opening
- ✓ Kung ang reservoir ay may dalawang cap, dapat suriin ang parehong kompartamento
- ✓ Sa isang kombinasyon ng mga sasakyan, dapat suriin ang reservoir ng bawat sasakyang may hydraulic brakes

10.2 Maayos na Paggana ng Power Brake Booster

Suriin ang maayos na paggana ng power brake. Hindi masusuri ang power brake gamit ang mga pamamaraang ito kung ito ay may hydraulic assist. Para sa vacuum brake booster: patakbuhin ang makina nang ilang segundo, patayin ito, pindutin ang brake pedal nang ilang beses, ilapat ang katamtamang presyon, i-restart ang makina habang pinapanatili ang presyon, at suriin ang galaw ng brake pedal. Para sa hydraulic brake booster (electric pump): patayin ang makina, ilapat ang katamtamang presyon sa pedal, at pakinggan kung gumagana ang electric pump. Maraming school bus at ilang straight-body truck ang gumagamit ng electric pump boosters.

- ✓ Depekto ng vacuum booster (18.C): hindi bahagyang bumababa ang brake pedal pagkatapos i-restart ang makina
- ✓ Depekto ng hydraulic booster (18.C): hindi gumagana ang electric pump kapag hindi tumatakbo ang makina
- ✓ Hindi masusuri ang power brake gamit ang mga pamamaraang ito kung ito ay may hydraulic assist

10.3 Pagsusuri sa Presyon at Tagas ng Kagamitan sa Pagpepreno

Suriin ang presyon at tagas sa kagamitan sa pagpepreno. Habang umaandar ang makina, pindutin nang mariin (mas malakas kaysa sa normal na pagpreno) ang pedal ng preno nang hindi bababa sa 10 segundo at suriin ang paggalaw ng pedal. Para sa ilang sasakyan na may haydrolikong pampalakas ng preno, hindi maisasagawa ang pagsusuring ito kung hindi umaandar ang makina.

- ✓ Major defect (18.B): umabot sa sahig ang pedal ng preno sa loob ng mas mababa sa 10 segundo
- ✓ Minor defect (18.2): umabot sa sahig ang pedal ng preno sa 10 segundo o higit pa
- ✓ Major defect (18.B): kailangang i-pump nang ilang beses ang pedal ng preno upang mapresyunan ang sirkito, nararamdaman sa resistensya ng pedal

10.4 Pagsusuri ng Pagiging Epektibo ng Service Brake

Suriin ang pagiging epektibo ng service brake mula sa kompartimento ng driver. Simulan ang sasakyan at magmaneho nang bahagya pasulong, pindutin ang pedal ng preno, at tingnan kung mabilis na humihinto ang sasakyan.

- ✓ Major defect (18.D): may makabuluhang pagbaba sa kapasidad ng pagpreno
- ✓ Subukan sa mababang bilis sa pamamagitan ng pagmamaneho nang bahagya pasulong at pagpindot sa pedal ng preno

10.5 Pagiging Epektibo ng Parking Brake (Hydraulic)

Suriin ang pagiging epektibo ng parking brake mula sa kompartamento ng driver habang umaandar ang makina. I-activate ang parking brake at subukang umusad pasulong (automatic: posisyong DRIVE; manual: tamang gear para umusad pasulong) at tingnan kung pinapanatili nitong nakatigil ang sasakyan. Pagkatapos ay bitawan ito at dahan-dahang magmaneho ng ilang metro pasulong habang pinagmamasdan ang pag-ikot ng gulong sa mga salamin. Hindi masusuri ang parking brake sa ilang mabibigat na sasakyan na may automatic transmission na hindi makakapasok sa gear habang nakakapit ang parking brake.

- ✓ Depekto (18.5): hindi napipigilan ng parking brake ang sasakyan na gumalaw kapag sinusubukan ng driver na umusad pasulong
- ✓ Depekto (18.5): hindi pinapayagan ng parking brake ang mga gulong na malayang umikot kapag binitawan
- ✓ Nakakatulong ang pagliko pakaliwa at pakanan upang masuri ang mga gulong ng trailer/semi-trailer sa isang kombinasyon

10.6 Kaayusan ng Paggana ng Power Brake (Booster)

Suriin ang kaayusan ng paggana ng power brake. Hindi masusuri ang power brake gamit ang mga pamamaraang ito kung haydroliko ang asistensya nito. Para sa vacuum brake booster: patakbuhin ang makina nang ilang segundo, patayin ang makina, i-pump ang brake pedal nang maraming beses, ilapat ang katamtamang presyon, simulan muli ang makina habang pinapanatili ang presyon, at suriin ang galaw ng pedal. Para sa hydraulic brake booster (electric pump): patayin ang makina, ilapat ang katamtamang presyon sa pedal, at pakinggan ang electric pump na gumagana. Ang ilang straight-body truck at karamihan ng school bus ay may hydraulic brake booster (electric pump).

- ✓ Depekto sa vacuum booster 18.C (major): hindi bahagyang bumababa ang brake pedal pagkatapos i-restart ang makina
- ✓ Depekto sa hydraulic booster (electric pump) 18.C (major): hindi gumagana ang electric pump kapag hindi tumatakbo ang makina
- ✓ Hindi masusuri ang power brake sa mga pamamaraang ito kung haydroliko ang asistensya nito

10.7 Pagsusuri ng Pagiging Epektibo ng Parking Brake

Suriin ang pagiging epektibo ng parking brake habang umaandar ang makina. Ilagay ang parking brake at subukang umandar pasulong (automatic: ilipat sa DRIVE; manual: piliin ang tamang forward gear) upang kumpirmahin na pinapanatili ng preno na hindi gumagalaw ang sasakyan. Pagkatapos, bitawan ang preno at dahan-dahang magmaneho ng ilang metro, pinapanood ang pag-ikot ng gulong sa mga salamin. Hindi masusuri ang parking brake sa ilang sasakyang may automatic transmission dahil hindi maililipat ang transmission sa gear habang nakalagay ang parking brake.

- ✓ Depekto 18.5 (minor): hindi napipigilan ng parking brake ang sasakyan na gumalaw kapag sinusubukan ng drayber na umandar pasulong
- ✓ Depekto 18.5 (minor): hindi pinapayagan ng parking brake na malayang umikot ang mga gulong kapag binitawan
- ✓ Ang pagliko pakaliwa at pakanan ay nagpapadali sa pagsuri ng mga gulong ng trailer/semi-trailer sa isang kombinasyon

10.8 Pagsusuri sa Ilaw na Babala ng Service Brake

Suriin ang maayos na paggana ng ilaw na babala ng service brake mula sa kompartamento ng tsuper. Bitawan ang parking brake (kung ang ilaw na babala ng service brake ay siya ring ilaw na babala ng parking brake lamang), i-on ang susi ng ignition sa ON o START, suriin kung umiilaw ang ilaw na babala, simulan ang makina, at suriin kung namamatay ang ilaw na babala.

- ✓ Depekto (18.3): hindi umiilaw ang ilaw na babala kapag ang susi ng ignition ay nasa posisyon na ON o START
- ✓ Depekto (18.3): nananatiling nakasindi ang ilaw na babala kapag tumatakbo ang makina
- ✓ Bitawan muna ang parking brake lamang kung ang ilaw na babala ng service brake ay siya ring ilaw na babala ng parking brake

10.9 Pagsusuri sa Ilaw ng Babala ng Parking Brake

Suriin kung gumagana ang ilaw ng babala ng parking brake. I-on ang ignition key sa 'ON' o 'START', gamitin ang parking brake, at suriin kung iilaw ang ilaw ng babala. Pagkatapos, bitawan ang parking brake at suriin kung papatay ang ilaw ng babala.

- ✓ Depekto (18.4): hindi iilaw ang ilaw ng babala kapag ginamit ang parking brake
- ✓ Depekto (18.4): hindi papatay ang ilaw ng babala kapag binitawan ang parking brake

CHAPTER 11

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses and Motor Coaches

11.1 Karagdagang Mga Puntong Dapat Suriin sa Circle Check para sa mga School Bus

Kapag nagsasagawa ng circle check sa isang school bus, gamitin ang paraan para sa straight-body truck at idagdag ang mga karagdagang punto para sa city bus, at suriin ang mga bahaging partikular sa school bus. Kabilang dito ang power steering belts, mga bintana sa lugar ng driver, retractable stop signs, flashing lights, at hydraulic brake systems kung mayroon.

- ✓ Suriin ang power steering belt (madalas na mayroon, item 5.3) at ang mga bintana sa magkabilang panig at sa likod mismo ng kompartimento ng driver (item 11.4)
- ✓ Suriin ang retractable stop sign at ang flashing/alternately flashing lights nito (20.7), ang flashing red lights at alternately flashing yellow lights (20.8), at ang hydraulic brake system kung mayroon (seksyon 18)

11.2 Pagsusuri sa Paligid ng isang Motor Coach

Ang pagsusuri sa paligid ng motor coach ay isang pagsusuri sa mga naa-access na bahagi sa pamamagitan ng paningin at pandinig, gamit ang parehong mga hakbang tulad ng sa city bus. Dahil sa pagkakaayos ng sasakyan, maaaring hindi ma-access ang sistema ng suspensyon, at ang balangkas ng chassis at katawan ay karaniwang monocoque at partikular sa ganitong uri ng sasakyan.

- ✓ Sundin ang parehong mga hakbang sa pagsusuri sa paligid tulad ng sa city bus, sinusuri ang mga naa-access na bahagi sa pamamagitan ng paningin at pandinig
- ✓ Kilalanin na maaaring hindi ma-access ang sistema ng suspensyon at ang mga bahagi ng katawan ay karaniwang monocoque type na partikular sa mga motor coach

CHAPTER 12

Shifting Gears Efficiently (Chapter 3 – Know Your Vehicle)

12.1 Tamang RPM para sa Bawat Gear

Para sa mahusay na pagpapalit ng gear, kailangang maabot ng makina ang mga partikular na saklaw ng RPM bago magpalit ng gear. Ang halimbawang sasakyan ay gumagamit ng tinukoy na mga target na RPM para sa unang apat na gear batay sa bilis ng idle na humigit-kumulang 650 RPM at pangangailangan sa maniobra na 300 RPM na mas mataas kaysa idle.

- ✓ 650 RPM para sa unang gear
- ✓ 950 RPM para sa ikalawang gear
- ✓ 1,250 RPM para sa ikatlong gear
- ✓ 1,550 RPM para sa ikaapat na gear

12.2 Pag-unawa sa Pagkakaiba ng 300 RPM sa Maniobra

Para mag-upshift, ang bilis ng makina ay dapat mga 300 RPM na mas mataas kaysa sa bilis ng idle. Nagiging mahirap ang pag-shift kapag ang pagkakaiba sa pagitan ng kasalukuyang RPM at ng RPM na kailangan para sa maniobra ay bumaba nang mas mababa kaysa sa idle RPM (hal., 800 RPM – 300 RPM = 500 RPM).

- ✓ Ang maniobra ay nangangailangan ng humigit-kumulang 300 RPM na mas mataas sa bilis ng idle
- ✓ Ang ideal na sandali para mag-shift sa ika-2 gear ay kapag umabot ang makina sa 950 RPM
- ✓ Ang pagkakaiba na mas mababa kaysa sa idle RPM ay nagpapahirap sa pag-shift

CHAPTER 13

Chapter 10 - Driving a Longer Combination Vehicle (LCV): Equipment Requirements

13.1 Panandang Babala na LONG

Ang panandang babala na may salitang “LONG” ay dapat na nakapaskil sa likuran ng ikalawang semi-trailer, na tumutugon sa mga kinakailangan sa sukat at kalinisan ayon sa Regulasyon sa Mga Permit sa Pagpapatakbo ng Espesyal na Road Train.

- ✓ Ang pananda ay dapat may salitang “LONG” sa likuran ng ikalawang semi-trailer
- ✓ Ang pananda ay dapat may sukat na 230 hanggang 245 cm ang lapad at 30 cm ang taas
- ✓ Ang pananda ay dapat matibay at walang anumang bagay, substansiya o dumi
- ✓ Hindi kailangan ang pananda para sa isang LCV na binubuo ng traktor, semi-trailer at tandem axle dolly na walang nakakabit na semi-trailer

13.2 Paglalagay ng Karga sa Pagitan ng mga Semi-Trailer

Ang mas mabigat na semi-trailer ay dapat na nakaposisyon nang direkta sa likod ng tractor para sa katatagan, maliban kung napakaliit ang pagkakaiba sa timbang.

- ✓ Ang semi-trailer na may pinakamalaking kabuuang masa ng kargamento ay dapat palaging ikabit sa tractor
- ✓ May pagbubukod kapag ang pagkakaiba sa timbang ng dalawang semi-trailer ay mas mababa sa 10%

13.3 Haba ng Pangalawang Semi-Trailer

Para sa lahat ng uri ng double train, ang pangalawang semi-trailer ay dapat na nasa loob ng itinakdang mga limitasyon sa haba. Tinitiyak nito ang wastong paghawak at pagsunod sa batas para sa mga LCV.

- ✓ Ang maximum na haba ng pangalawang semi-trailer ay 16.2 m
- ✓ Ang minimum na haba ng pangalawang semi-trailer ay 12 m
- ✓ Ang mga limitasyong ito ay nalalapat sa lahat ng uri ng double train

13.4 Kinakailangan sa Sistema ng Pagsubaybay sa Driver

Ang isang LCV ay dapat may kagamitan na sumusubaybay sa pag-uugali ng driver. Ang kagamitang ito ay sumusuporta sa pagsubaybay sa kaligtasan at pagsunod sa pagpapatupad.

- ✓ Dapat may kagamitan ang LCV upang subaybayan ang pag-uugali ng driver
- ✓ Dapat itala ng kagamitan ang malawak na pagbabago sa bilis
- ✓ Dapat itala ng kagamitan ang datos ng petsa, oras, at bilis

13.5 Toleransya sa Paglalakbay sa Tuwid na Linya

Kapag ang isang LCV ay naglalakbay sa isang tuwid na linya, hindi maaaring lumihis nang patagilid ang alinman sa mga semi-trailer nang higit sa itinakdang hangganan, upang matiyak ang tamang pagsubaybay.

- ✓ Hindi maaaring sumway ang alinman sa mga semi-trailer nang higit sa 80 mm mula sa linya ng tractor sa alinmang panig
- ✓ Nalalapat ito kapag ang LCV ay naglalakbay sa tuwid na linya

13.6 Mga Kinakailangan sa Dolly para sa mga LCV

Kung may kasamang dolly ang isang LCV, dapat mayroon itong pilot relay valve upang palakasin ang braking signal ng ikalawang semi-trailer. Ang mga dolly ng C double train ay may karagdagang pederal na mga kinakailangan.

- ✓ Dapat nilagyan ang dolly ng pilot relay valve upang palakasin ang braking signal ng ikalawang semi-trailer
- ✓ Para sa C double train, dapat matugunan ng dolly ang seksyon 903 ng Motor Vehicle Safety Regulation sa ilalim ng Motor Vehicle Safety Act

13.7 Pagkakaayos ng Ehe ng Traktora para sa mga LCV

Ang traktora ng isang LCV ay dapat may partikular na mga sukat ng ehe at pagitan upang matiyak ang katatagan at legal na operasyon.

- ✓ Ang traktora ay dapat may solong ehe sa harap at tandem na ehe sa likod.
- ✓ Ang agwat ng mga ehe ay dapat hindi bababa sa 3.5 m (mula sa axis ng pag-ikot ng solong ehe hanggang sa axis ng pag-ikot ng unang tandem na ehe).
- ✓ Ang wheelbase ay dapat 6.2 m o mas mababa (mula sa axis ng pag-ikot ng solong ehe hanggang sa gitna ng tandem na ehe).

13.8 Mga Kinakailangan sa Ehe ng Semi-Trailer

Ang una at ikalawang semi-trailer ng mga LCV ay may mga partikular na kinakailangang kaayusan ng ehe depende sa uri ng train (A, B, o C).

- ✓ Ang unang semi-trailer ng B train ay dapat may tandem o triple axle
- ✓ Ang unang semi-trailer ng A o C train ay dapat may tandem axle, triple axle o grupo ng apat na ehe na may hangganan ng kargang 32,000 kg (klase B.44 o B.45)
- ✓ Ang ikalawang semi-trailer para sa lahat ng uri ng LCV ay dapat may tandem o triple axle
- ✓ Ang agwat sa pagitan ng mga ehe ng tandem/triple axle ay hindi dapat lumampas sa 1.85 m
- ✓ Ang unang semi-trailer ng A o C train na ginawa bago ang Marso 1, 1997 ay maaaring may anumang kombinasyon ng tandem o triple axle, at hindi inilalapat ang mga tuntunin sa agwat sa pagitan ng mga ehe

CHAPTER 14

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses

14.1 Karagdagang Mga Punto sa Circle Check para sa Mga School Bus

Para sa school bus, gamitin ang paraan ng circle check para sa straight-body truck at idagdag ang mga punto ng city bus at mga partikular na bahagi ng school bus. Kabilang dito ang power steering belt, mga bintana sa lugar ng driver, ang retractable stop sign na may mga flashing light, pulang flashing light, salit-salit na dilaw na flashing light, at ang hydraulic brake system kung mayroon.

- ✓ Suriin ang power steering belt (kadalasang naroroon, depende sa kagamitan) (5.3)
- ✓ Suriin ang mga bintana sa magkabilang gilid at direktang likod ng kompartamento ng driver (11.4)
- ✓ Suriin ang retractable stop sign at ang mga ilaw nitong kumikislap at kumikislap nang salit-salit (20.7)
- ✓ Suriin ang pulang kumikislap na mga ilaw at ang dilaw na kumikislap nang salit-salit na mga ilaw (20.8)
- ✓ Suriin ang hydraulic brake system kung mayroon (seksyon 18)

CHAPTER 15

Introduction and How to Use This Guide

15.1 Layunin ng Gabay para sa Mabibigat na Sasakyan

Ang gabay na ito ay nagbubuod sa mga pamantayan at tuntunin ng asal na naaangkop sa pagmamaneho ng mabigat na sasakyan sa Québec. Inilalahad nito ang mga pangunahing obligasyon ng mga driver ng mabibigat na sasakyan, mga teknik sa pagmamaneho at mga pamantayan sa kaligtasan. Para sa legal na sanggunian, dapat tingnan ng mga driver ang Highway Safety Code at ang mga regulasyon nito.

- ✓ Ang pagbabahagi ng kalsada ay nangangailangan ng kagandahang-asal at paggalang sa isa't isa mula sa lahat ng gumagamit ng kalsada.
- ✓ Dapat malaman ng mga propesyonal na driver ang kanilang mga karapatan at obligasyon at magpakita ng ligtas at kooperatibong pag-uugali.
- ✓ Tingnan ang Highway Safety Code at ang mga kaakibat na regulasyon para sa legal na sanggunian.

15.2 Mga Simbolo ng Gabay at ang Kahulugan ng mga Ito

Gumagamit ang gabay ng mga icon upang matulungan ang mga kandidato: MAHALAGA (mahalagang impormasyon sa kaligtasan), PAG-ISIPAN ITO (mga bagay na kailangan upang maging kompetente), KAHON NG KASANGKAPAN (karagdagang impormasyon), at MGA TEORETIKAL NA EHERSISYO (pagsusuri sa sarili sa pagkatuto).

- ✓ Ang icon na MAHALAGA ay nagmamarka ng kritikal na impormasyon sa kaligtasan
- ✓ Ang icon na MGA TEORETIKAL NA EHERSISYO ay nagmamarka ng mga ehersisyo sa pagsusuri sa sarili

CHAPTER 16

Rules

16.1 Pagsusuri sa Paligid ng Sasakyan at mga Regulasyon sa Oras ng Pagmamaneho

Sa ilalim ng Highway Safety Code, dapat tiyakin ng mga drayber na ang sasakyan ay sumasailalim sa inspeksyon araw-araw at sa mga itinakdang agwat (circle check). Ang Regulasyon hinggil sa oras ng pagmamaneho at pahinga ng mga drayber ng mabibigat na sasakyan ay naglalayong bawasan ang panganib ng aksidente at may epekto rin sa mga operator na dapat tiyakin na ang mga drayber ay nakakapagmaneho nang ligtas.

- ✓ Kinakailangan ang araw-araw na inspeksyon ng circle check sa ilalim ng Highway Safety Code
- ✓ Naaangkop ang mga regulasyon sa oras ng pagmamaneho at pahinga sa parehong mga drayber at operator

16.2 Regulasyon sa mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan

Itinatakda ng regulasyong ito ang mga pamantayang naglilimita sa sukat, karga bawat pangkat ng ehe, at kabuuang bigat ng kargada sa mga pampublikong kalsada. Ang mga sasakyang hindi tumutugma sa mga pamantayan ay itinuturing na labis ang sukat o labis ang karga at hindi maaaring gumamit ng mga pampublikong kalsada nang walang espesyal na permit.

- ✓ Ang mga sasakyang lumalampas sa mga limitasyon ng sukat o karga ay labis ang sukat o labis ang karga
- ✓ Ang mga sasakyang labis ang sukat o labis ang karga ay nangangailangan ng espesyal na permit upang gumamit ng mga pampublikong kalsada

16.3 Mga Kinakailangan sa Pagsasanay para sa Espesyal na Kargamento at mga Pasahero

Ang mga driver na nagdadala ng mga mapanganib na sangkap ay dapat na sinanay at magdala ng sertipiko mula sa employer na nagpapatunay ng pagsasanay. Ang mga driver ng school bus ay dapat makatanggap ng pagsasanay tungkol sa kaligtasan ng mga batang nag-aaral at magkaroon ng sertipiko ng kakayahan.

- ✓ Ang mga driver na nagdadala ng mapanganib na sangkap ay kailangan ng pagsasanay at sertipiko mula sa employer
- ✓ Ang mga driver ng school bus ay kailangan ng pagsasanay at sertipiko ng kakayahan

16.4 Pagmamaneho sa Labas ng Québec

Kapag nagmamaneho sa labas ng Québec, maging pamilyar sa mga batas at regulasyon sa ibang mga estado/lalawigan. Ang mga nagmamaneho ng mabibigat na sasakyan sa Estados Unidos ay dapat na hindi bababa sa 21 taong gulang. Ang mga kinakailangan sa oras ng pagmamaneho at mga klasipikasyon ng depekto ay maaaring magkaiba sa ilang hurisdiksyon.

- ✓ Ang mga nagmamaneho ng mabibigat na sasakyan sa US ay dapat na hindi bababa sa 21 taong gulang
- ✓ Ang mga oras ng pagmamaneho at mga klasipikasyon ng depekto ay maaaring magkaiba sa pagitan ng mga hurisdiksyon

CHAPTER 17

Driver Fatigue

17.1 Pagkapagod bilang Nangungunang Sanhi ng Aksidente

Ang pagkapagod ng driver ay isa sa mga pangunahing sanhi ng aksidente sa trapiko, kasama ang sobrang bilis, distraksyon at alkohol. Ipinapakita ng isang pag-aaral sa Estados Unidos na ang pagkapagod ay pangunahing sanhi ng mga nakamamatay na aksidente para sa mga driver ng mabibigat na sasakyan, at ang mga problemang pangkalusugan na may kaugnayan sa kakulangan o mahinang kalidad ng tulog ay nag-aambag sa maraming pagkamatay.

- ✓ Ang pagkapagod ay isa sa mga pangunahing sanhi ng aksidente sa trapiko kasama ang sobrang bilis, distraksyon at alkohol
- ✓ Ang pagkapagod ay pangunahing sanhi ng mga nakamamatay na aksidente sa mga driver ng mabibigat na sasakyan
- ✓ Ang pag-regulate lamang ng oras ng pagmamaneho/pahinga ay hindi sapat upang maalis ang panganib ng aksidenteng may kaugnayan sa pagkapagod

17.2 Mga Epekto ng Pagkapagod sa Pagmamaneho

Nagiging problema ang pagkapagod kapag naaapektuhan nito ang kakayahan mong gawin ang mga gawaing nangangailangan ng atensyon, paghatol, at mabilis na reflexes. Maaari itong humantong sa pagkaantok, mga panandaliang pagkaidlip, at pagkatulog habang nasa manibela.

- ✓ Binabawasan ng pagkapagod ang kaalerto, konsentrasyon, at atensyon
- ✓ Binabago ng pagkapagod ang paghatol at paggawa ng desisyon, pinapabagal ang oras ng reaksyon, at pinapahina ang memorya
- ✓ Maaaring humantong ang pagkapagod sa pagkaantok, mga panandaliang pagkaidlip, at pagkatulog habang nasa manibela

17.3 Pagkilala sa mga Palatandaan ng Babala ng Pagkapagod

Ang mga palatandaan ng babala ng pagkapagod ay iba-iba sa bawat tao ngunit dapat palaging seryosohin. Kapag lumitaw ang mga unang palatandaan, dapat kang huminto kaagad sa isang ligtas na lokasyon upang magpahinga.

- ✓ Kasama sa mga palatandaan ng babala ang madalas na paghikab, labis na pagkukurap, pag-antok, at paglihis papunta sa katabing linya
- ✓ Kasama rin sa iba pang mga palatandaan ang mabagal na pagpreno, kahirapan sa pagpapanatili ng pare-parehong bilis, hindi pag-alala sa huling ilang kilometro, at pagkaligta sa isang exit
- ✓ Kapag lumitaw ang mga unang palatandaan ng pagkapagod, huminto kaagad sa isang ligtas na lokasyon

upang magpahinga

17.4 Oras ng Araw at Panganib ng Pagkapagod

Ang katawan ay sumusunod sa pang-araw-araw na biolohikal na siklo na may mga panahon ng “down” kung kailan bumabagal ang metabolismo, bumababa ang pagiging alerto, at nagsisimula ang pagkapagod. May mga partikular na panahon na may pinakamataas na panganib na makatulog habang nagmamaneho.

- ✓ Pinakamalaki ang panganib na makatulog sa unang bahagi ng hapon, sa pagitan ng 1:00 p.m. at 3:00 p.m.
- ✓ Pinakamalaki rin ang panganib sa gabi, sa pagitan ng hatinggabi at 6:00 a.m.
- ✓ Kung posible, iwasan ang pagmamaneho sa mga panahong may mataas na panganib.

17.5 Bilang ng Oras na Walang Tulog

Mabilis na bumababa ang pisikal at mental na pagganap pagkatapos ng matagal na panahong walang tulog, na nagiging katulad ng epekto ng alak.

- ✓ Pagkatapos ng 17 oras na walang tulog, mabilis na bumababa ang pisikal at mental na pagganap
- ✓ Pagkatapos ng 17 hanggang 19 oras na walang tulog, ang iyong kakayahan ay katumbas ng konsentrasyon ng alkohol sa dugo na 0.05
- ✓ Pagkatapos ng 24 oras na walang tulog, ang iyong kakayahan ay katumbas ng konsentrasyon ng alkohol sa dugo na 0.10

17.6 Mga Rekomendasyon para sa Pamamahala ng Pagkapagod sa Kalsada

Sa kalsada, magplano ng pahinga at iakma ang pagmamaneho upang maiwasan ang pagkapagod. Ang pagkapagod ay hindi isang bagay na maaari mong labanan.

- ✓ Simulan ang araw ng trabaho nang sapat ang pahinga at magpahinga tuwing dalawang oras, kabilang ang pag-idlip kapag kailangan
- ✓ Iwasan ang pagmamaneho sa mga oras na may mataas na panganib (hatinggabi hanggang ika-6 ng umaga at ika-1 hanggang ika-3 ng hapon) at bumagal upang mabawasan ang labis na impormasyon
- ✓ Suriin ang antas ng iyong pagkapagod at huminto sa ligtas na lugar sa mga unang senyales upang magpahinga

17.7 Pagkilala sa mga Palatandaan ng Pagkapagod

Dapat seryosohin ang mga babalang palatandaan ng pagkapagod. Dapat kang huminto agad sa isang ligtas na lugar upang magpahinga kapag lumitaw ang mga unang palatandaan. Nagkakaiba-iba ang mga palatandaan sa bawat indibidwal ngunit dapat matutunan at makilala.

- ✓ Huminto agad sa isang ligtas na lugar upang magpahinga kapag lumitaw ang mga unang palatandaan ng pagkapagod
- ✓ Kasama sa mga palatandaan ang madalas na paghikab, labis na pagkurap, pagtungo-tungo o pag-idlip, at pagpasok sa katabing linya
- ✓ Kasama sa mga palatandaan ang pagbagal sa pagpreno, kahirapan sa pagpapanatili ng tuloy-tuloy na bilis, pagkaligta sa isang labasan, at hindi pag-alala sa huling ilang kilometro na nilakbay
- ✓ Kasama sa mga palatandaan ang pagiging iritable, mga halusinasyon, at pagkabigong suriin ang mga rearview mirror

17.8 Oras ng Araw at Biyolohikal na Orasan

Ang panganib na makatulog habang nagmamaneho ay pinakamalaki sa unang bahagi ng hapon sa pagitan ng 1:00 p.m. at 3:00 p.m. at sa gabi sa pagitan ng hatinggabi at 6:00 a.m. Ang katawan ay sumusunod sa pang-araw-araw na siklo na may mga panahong “down” kung saan bumagal ang metabolismo at bumababa ang alerto.

- ✓ Ang pinakamataas na panganib ng aksidente dahil sa pagkapagod ay nangyayari sa gabi sa pagitan ng hatinggabi at 6:00 a.m.
- ✓ May mataas ding panganib ng pagkapagod sa hapon sa pagitan ng 1:00 p.m. at 3:00 p.m.
- ✓ Sa mga panahong “down,” bumagal ang metabolismo, bumababa ang alerto, at nagsisimula ang pagkapagod.

17.9 Mga Rekomendasyon para sa Pamamahala ng Pagkapagod

Ang pagkapagod ay dapat pangasiwaan kapwa sa bahay at sa daan. Sa bahay: unahin ang tulog, magplano ng oras ng pahinga, mag-ehersisyo, kumain nang maayos, bantayan ang caffeine/alkohol, pamahalaan ang stress. Sa daan: magsimula nang sapat ang pahinga, magplano ng ruta na may mga hintuan ng pahinga, iwasan ang mga oras na may mataas na panganib, bawasan ang bilis, iwasan ang pagkapagod ng mata. Hindi kayang labanan ang pagkapagod—igalan ang iyong mga limitasyon.

- ✓ Sa bahay, unahin ang tulog, mag-ehersisyo nang regular at bantayan ang pag-inom ng caffeine at alkohol
- ✓ Sa daan, magsimula ng araw ng trabaho nang sapat ang pahinga at magpahinga tuwing dalawang oras na may pag-idlip kung kailangan
- ✓ Iwasan ang pagmamaneho sa gabi mula hatinggabi hanggang 6:00 a.m. at sa araw mula 1:00 p.m. hanggang 3:00 p.m.
- ✓ Hindi kayang labanan ang pagkapagod; huminto sa ligtas na lugar sa sandaling lumitaw ang mga unang

senyales

17.10 Tatlong Salik na Tumutukoy sa Pagkapagod

Tatlong pangunahing salik ang tumutukoy sa pagkapagod ng isang indibidwal: ang drayber, ang kapaligiran sa trabaho, at ang pisikal na kapaligiran.

- ✓ Kasama sa salik ng drayber ang kalusugan, mga karamdaman sa pagtulog, kalidad ng pagtulog, edad, emosyonal na kalagayan, diyeta, at fitness.
- ✓ Kasama sa salik ng kapaligiran sa trabaho ang mga pagbabago sa iskedyul, mahabang biyahe, trabaho sa gabi, oras ng paghihintay, at haba ng araw ng trabaho.
- ✓ Kasama sa salik ng pisikal na kapaligiran ang panahon, kalagayan ng kalsada, pagkakaroon ng lugar na pahingahan, ingay, ilaw, temperatura ng cab, at ergonomiya.

17.11 Naipong Utang sa Tulog

Kung hindi ka nakakakuha ng sapat na tulog, nagkakaroon ka ng “utang sa tulog.” Maaaring maapektuhan ang pagganap kahit isang gabi pa lamang ng kulang na tulog. Ang tanging lunas ay sapat na tulog.

- ✓ Karamihan sa mga nasa hustong gulang ay nangangailangan ng 7 hanggang 9 oras na tulog bawat gabi upang makaramdam ng pahinga at pagiging alerto
- ✓ Maaaring magsimulang maapektuhan ang pagganap kahit isang gabi pa lamang na walang sapat na tulog
- ✓ Ang tanging paraan upang malunasan ang utang sa tulog ay ang makakuha ng sapat na tulog; hindi kayang bumawi ng katawan sa pangmatagalan

17.12 Sleep Apnea at mga Karamdaman sa Pagtulog

Ang obstructive sleep apnea ay nakakaapekto sa hindi bababa sa 10% ng populasyon at nailalarawan ng pagbara sa lalamunan na paulit-ulit sa gabi, na nagpapababa ng oxygen sa dugo at nakakagambala sa pagtulog. Maraming may karamdaman nito ang hindi alam ang kanilang kondisyon.

- ✓ Kasama sa mga sintomas ang paghilik, hindi mapayapang pagtulog at madalas na paggising dahil sa pakiramdam ng pagsasakal
- ✓ Kasama sa mga sintomas sa araw ang antok, kawalan ng enerhiya, sakit ng ulo sa umaga at mga problema sa memorya/pansin
- ✓ Ang mga kondisyon tulad ng diabetes tipo II, altapresyon, depresyon at sakit sa puso at mga ugat ay maaaring humantong sa sleep apnea; kumonsulta sa iyong doktor upang gamutin ito

17.13 Alkohol, Gamot at Pagkapagod

Ang pagkonsumo ng alkohol, mga gamot o droga ay lubos na nagpapalakas ng mga epekto ng pagkapagod at ng pag-iipon ng utang sa tulog.

- ✓ Ang alkohol, mga gamot o droga ay lubos na nagpapalakas ng mga epekto ng pagkapagod
- ✓ Ang mga sangkap na ito ay nagpapalala ng pag-iipon ng utang sa tulog

17.14 Mga Rekomendasyon para sa Pamamahala ng Pagkapagod sa Tahanan

Nagsisimula sa tahanan ang pamamahala ng pagkapagod sa pamamagitan ng pagbibigay-priyoridad sa tulog, ehersisyo, pagkain at pamamahala ng stress.

- ✓ Gawing priyoridad ang tulog, magplano ng libreng oras para sa nakakapagpanibagong tulog at hilingin sa pamilya na huwag ka guluhin
- ✓ Mag-ehersisyo nang regular (kahit 15 minuto/araw), bantayan ang pagkain, caffeine at pag-inom ng alcohol
- ✓ Kumonsulta sa iyong doktor kung kailangan mo ng tulong sa mga sakit sa pagtulog

17.15 Mga Karamdaman sa Pagtulog at Sleep Apnea

Mayroong dose-dosenang mga karamdaman sa pagtulog na maaaring gawing abnormal ang pagkapagod ng isang tao. Ang obstructive sleep apnea ay nakakaapekto sa hindi bababa sa 10% ng populasyon at kadalasan ay hindi natutukoy. Kabilang dito ang paulit-ulit na pagbabara sa lalamunan na nagpapababa ng oxygen sa dugo at nakakagambala sa pagtulog, na pumipigil sa malalim na nakapagpapagaling na pagtulog.

- ✓ Ang obstructive sleep apnea ay nakakaapekto sa hindi bababa sa 10% ng populasyon at madalas na hindi natutukoy
- ✓ Kasama sa mga sintomas ng sleep apnea ang paghilik, hindi mapakaling pagtulog, paggising na may pakiramdam ng pagsasakal, antok sa araw at sakit ng ulo sa umaga
- ✓ Ang mga sakit tulad ng diabetes type II, altapresyon, depresyon at sakit sa puso at mga daluyan ng dugo ay maaaring humantong sa sleep apnea
- ✓ Kumonsulta sa iyong doktor upang gamutin ang mga karamdaman sa pagtulog

17.16 Pinalalakas ng Alkohol/Droga ang Pagod at mga Epekto ng Ingay

Ang pagkonsumo ng alkohol, mga gamot o droga ay lubos na nagpapalakas sa mga epekto ng pagod at utang sa tulog. Ang ingay mula sa makina, gulong, tambutso, radyo o mismong cabin ay nagpapalala ng pagod ng driver, na lalong lumalala dahil sa mahinang soundproofing, mataas na bilis at malakas na radyo.

- ✓ Ang alkohol, mga gamot o droga ay lubos na nagpapalakas ng mga epekto ng pagod at utang sa tulog
- ✓ Ang ingay mula sa makina, gulong, tambutso, radyo o cabin ay nag-aambag sa pagod ng driver
- ✓ Ang hindi sapat na soundproofing, mataas na bilis ng sasakyan at malakas na radyo ay pawang nagpapataas ng pagod na may kaugnayan sa ingay

17.17 Ingay bilang Salik ng Pagkapagod

Ang ingay ay nagpapalaki ng pagkapagod at nag-iiba ayon sa kapaligiran at uri ng sasakyan. Kabilang sa mga pinagmumulan ang makina, gulong, tambutso, radyo at cabin.

- ✓ Ang hindi sapat na soundproofing ng cabin, mataas na bilis at malakas na radyo ay nakakadagdag sa antas ng ingay at pagkapagod ng driver.
- ✓ Ang pagbabawas ng mga pinagmumulan ng ingay ay tumutulong na mabawasan ang pagkapagod.

CHAPTER 18

Downshifting (Chapter 3: Know Your Vehicle)

18.1 Kinakailangan ang Double-Declutching

Ang pag-downshift ay nangangailangan ng teknikang double-declutching upang maiwasan ang friction sa pagitan ng mga bahagi ng non-synchromesh manual transmission at protektahan ang mekanismo laban sa maagang pagkasira. Hindi tulad ng upshifting, kailangang taasan ang bilis ng makina bago mag-downshift.

- ✓ Dapat gamitin ang double-declutching para mag-downshift
- ✓ Pinipigilan ang pagkasira ng non-synchromesh transmission
- ✓ Nangangailangan ng pag-shift sa neutral
- ✓ Kailangang taasan ang bilis ng makina bago mag-downshift

18.2 Teknik sa Pagbaba ng Gear (Downshifting)

Para mag-downshift, pabagalin ang sasakyan gamit ang preno ng serbisyo upang bawasan at patatagin ang RPM ng makina, pagkatapos ay sundin ang eksaktong pagkakasunod-sunod. Dapat bawasan ang bilis ng makina upang hindi lumampas sa maximum RPM nito kapag nasa neutral. Halimbawa: pag-downshift mula 5th papuntang 4th gear.

- ✓ Pabagalin ang sasakyan hanggang ang gauge ay magbasa ng 1,200 RPM, itulak ang clutch hanggang sa friction point (posisyon 2)
- ✓ Panatilihin ang parehong bilis ng makina, itulak ang clutch pababa sa lower free play (posisyon 3) habang inilalabas ang accelerator
- ✓ Ilipat sa neutral (N)
- ✓ Ilabas ang clutch pataas sa upper free play (posisyon 1)
- ✓ Itulak ang accelerator upang dagdagan ang bilis ng makina ng 300 RPM upang umabot sa 1,500 RPM
- ✓ Ilabas ang accelerator, itulak ang clutch sa posisyon 3, ilipat sa 4th gear
- ✓ Ilabas ang clutch upang tapusin ang maniobra
- ✓ Magsanay ng double-clutching sa patag na lupain

CHAPTER 19

Allow Yourself Enough Space

19.1 Pagbilang ng mga segundo para sa distansya ng pagsunod

Gamitin ang paraan ng pagbilang upang itakda ang distansya ng pagsunod: maglaan ng isang segundo para sa bawat tatlong metro ng haba ng sasakyan sa tuyong daan. Ang 12 m na mabigat na sasakyan ay nangangailangan ng 4 na segundo; ang 18 m na trak na may treyler ay nangangailangan ng 6 na segundo. Gumagana ang paraang ito sa lahat ng bilis.

- ✓ Maglaan ng isang segundo para sa bawat 3 metro ng haba ng sasakyan sa tuyong daan
- ✓ 12 m na sasakyan = 4 na segundo; 18 m na trak na may treyler = 6 na segundo
- ✓ Pumili ng takdang punto ng sanggunian at bilangin ang “isang libo at isa...” kapag dumaan dito ang likod ng sasakyang nasa unahan

19.2 Pag-aayos ng distansyang pagsunod ayon sa mga kondisyon

Dagdagan ang distansyang pagsunod kapag lumalampas sa 60 km/h o nagmamaneho sa gabi. Paramihin ang distansya para sa masasamang kondisyon ng kalsada.

- ✓ Dagdagan ang distansya sa bilis na higit sa 60 km/h at sa gabi
- ✓ Doblehin ang distansya sa basang daan
- ✓ Gawing tatlong beses ang distansya sa niyebe at apat na beses sa nagyeyelong daan

19.3 Clearance sa Itaas

Alamin ang taas ng iyong sasakyan (kasama ang kargada) upang maiwasang tumama sa mga tulay o overpass. Huwag ipagpalagay na tama ang mga nakapaskil na taas — ang muling paglalagay ng aspalto, yelo o siksik na niyebe ay maaaring magbawas ng clearance. Mas mataas ang walang laman na trailer kaysa sa may kargada.

- ✓ Huwag ipagpalagay na tama ang mga nakapaskil na taas ng tulay o overpass; huminto at suriin kung hindi sigurado
- ✓ Ang mga muling naaspaltuhang kalsada, yelo o siksik na niyebe ay nagbabawas ng clearance
- ✓ Mas mataas ang walang laman na trailer kaysa sa may kargada
- ✓ Mag-ingat sa mga hilig na kalsada at mga bagay sa itaas kapag dumadaan sa mga karatula, puno o kapag umaatras

19.4 Distansya sa Pagsunod - Pagbilang ng mga Segundo

Upang sumunod sa ligtas na distansya, maglaan ng isang segundo para sa bawat tatlong metro ng haba ng sasakyan sa tuyong simento. Ang sasakyang 12 m ay nangangailangan ng 4 na segundo; ang 18 m na tractor-trailer ay nangangailangan ng 6 na segundo. Pumili ng hindi gumagalaw na reference point at bilangin ang “isang libo at isa” habang dumaraan dito ang sasakyan sa unahan.

- ✓ Maglaan ng isang segundo para sa bawat tatlong metro ng haba ng sasakyan sa tuyong simento
- ✓ Ang 12 m na mabigat na sasakyan ay nangangailangan ng 4 na segundo na distansya sa pagsunod
- ✓ Ang 18 m na tractor-trailer ay nangangailangan ng 6 na segundo na distansya sa pagsunod
- ✓ Kung nalampasan mo ang reference point bago matapos ang pagbilang, sumusunod ka nang masyadong malapit

19.5 Pagsasaayos ng Distansya ng Pagsunod Ayon sa Mga Kondisyon

Ang baseng distansya ng pagsunod ay dapat dagdagan para sa mas mataas na bilis, pagmamaneho sa gabi, at masasamang kondisyon. Ang bilis na lampas 60 km/h o pagmamaneho sa gabi ay nangangailangan ng mas malaking distansya; doblehin sa basang daan, triplehin sa niyebe, at gawing apat na beses sa yelo.

- ✓ Dagdagan ang distansya kapag lampas 60 km/h ang bilis o kapag nagmamaneho sa gabi
- ✓ Doblehin ang distansya sa basang daan
- ✓ Triplehin ang distansya kapag nagmamaneho sa niyebe
- ✓ Gawing apat na beses ang distansya sa nagyeyelong daan

19.6 Espasyo sa Itaas

Alamin ang taas ng iyong sasakyan at kargamento upang maiwasang bumangga sa mga tulay at overpass. Huwag ipagpalagay na tama ang nakasaad na clearance—ang muling paglalagay ng aspalto, yelo o siksik na niyebe ay nagpapababa ng clearance. Ang bigat ng kargamento ay nakakaapekto sa taas, dahil ang walang laman na trailer ay mas mataas kaysa sa may karga.

- ✓ Huwag ipagpalagay na tama ang nakasaad na taas ng tulay/overpass
- ✓ Huminto at magsuri kung hindi sigurado na sapat ang clearance sa itaas
- ✓ Tandaan na ang walang laman na trailer ay mas mataas kaysa sa may karga
- ✓ Suriin ang itaas para sa mga kable, sanga at bagay bago umatras

19.7 Espasyo sa unahan kapag nakatigil at nagmamaneho

Kapag tumigil sa likod ng ibang sasakyan, mag-iwan ng sapat na espasyo upang makalibot dito nang hindi umaatras. Kapag nagmamaneho, laging maglaan ng sapat na espasyo sa unahan upang madali kang makapag-preno o makahinto kung may biglang panganib.

- ✓ Mag-iwan ng sapat na espasyo upang makalibot sa sasakyang nasa unahan nang hindi umaatras
- ✓ Laging panatilihin ang sapat na espasyo sa unahan upang makapag-preno o makahinto para sa mga panganib

19.8 Pagbibigay-kahulugan sa resulta ng pagbilang

Kung naabot mo ang reference point pagkatapos bilangin ang buong bilang ng mga segundo, sumusunod ka sa tamang distansya sa normal na mga kondisyon. Kung naabot mo ito bago matapos ang pagbilang, sumusunod ka nang masyadong malapit.

- ✓ Ang pag-abot sa punto pagkatapos ng buong pagbilang = ligtas na distansya
- ✓ Ang pag-abot sa punto bago matapos ang pagbilang = masyadong malapit, dagdagan ang distansya

19.9 Espasyo sa likuran at tailgating

Sa karamihan ng mabibigat na sasakyan, halos imposibleng makita ang mga sasakyang sumusunod nang malapit sa likuran. Kapag napipilitang magmaneho nang mabagal, madalas dumikit ang mga motorista. Dahil hindi mo maiiwasan ang tailgating, maglaan ng allowance para sa kanilang presensya.

- ✓ Maging handa sa lahat ng oras na tumugon sa nagbabagong sitwasyon
- ✓ Iwasan ang biglaang maniobra kapag nagpapalit ng lane o lumiliko
- ✓ Mag-signal nang maaga at bago magpreno
- ✓ Dagdagan ang distansya mula sa sasakyan sa unahan para makabalik sa lane ang sasakyang umoobertake
- ✓ Huwag gamitin ang brake lights para babalaan ang isang tailgater

19.10 Espasyo sa magkabilang gilid

Ang mabigat na sasakyan ay halos sumasakop sa buong lapad ng lane. Manatiling nasa gitna ng iyong lane at iwasang lumihis papunta sa ibang lane sa pamamagitan ng pagtingin nang malayo sa gitna ng iyong lane. Magmaneho nang depensibo at tiyaking nakikita ka ng ibang mga driver.

- ✓ Panatilihing nasa gitna ng lane ang iyong sasakyan
- ✓ Tumingin nang malayo sa gitna ng iyong lane upang mapanatili ang posisyon
- ✓ Magmaneho nang depensibo at tiyaking nakikita ka ng ibang mga driver

19.11 Mga crosswind at pinababang visibility

Ang malakas na hangin o nagliliparang niyebe ay maaaring magpahirap sa iyo na manatili sa iyong lane. Ang reaksyon ng iyong sasakyan sa crosswind ay nag-iiba depende sa karga, ibabaw ng kalsada, at mga sitwasyon tulad ng paglabas mula sa tunnel o pagdaan sa ilalim ng overpass. Bumagal sa malakas na hangin at magbantay sa mga babalang karatula.

- ✓ Bumagal sa malakas na hangin
- ✓ Mag-ingat sa crosswind kapag lumalabas mula sa tunnel o dumadaan sa ilalim ng overpass
- ✓ Magbantay sa mga karatulang nagpapakita ng malakas na hangin o nagliliparang niyebe (VISIBILITÉ RÉDUITE)

19.12 Sistema ng babala sa nakataas na dump body

Mula noong 2019, lahat ng dump truck at road tractor na may dalang dump trailer o semi dump trailer ay dapat may kagamitang pangbabala na awtomatikong gumagana hanggang ang dump body ay lubusang maibaba. May multa kung wala ang safety feature na ito.

- ✓ Ang mga dump truck at dump-trailer tractor ay dapat may raised-body warning system mula noong 2019
- ✓ Nananatiling aktibo ang babala hanggang ang dump body ay lubusang maibaba; may multa sa hindi pagsunod

19.13 Espasyo sa Harapan Kapag Nakatigil at Nagmamaneho

Kapag tumitigil sa likod ng ibang sasakyan, mag-iwan ng sapat na espasyo upang makalibot dito nang hindi umaatras. Kapag nagmamaneho, palaging mag-iwan ng sapat na espasyo sa harapan upang madali kang makapag-preno o makahinto kung may biglang panganib.

- ✓ Mag-iwan ng sapat na espasyo kapag nakatigil upang makalibot sa sasakyan sa unahan nang hindi umaatras
- ✓ Palaging mag-iwan ng sapat na espasyo sa harapan upang makapag-preno o makahinto para sa mga panganib

19.14 Espasyo sa Likod at mga Bumabuntot nang Masyadong Malapit

Karamihan sa mga mabibigat na sasakyan ay halos hindi makita ang mga sasakyang sumusunod nang malapit, at ang mga motorista ay madalas sumunod nang malapit kapag mabagal ang takbo mo. Dahil hindi mo mapipigilan ang pagsunod nang masyadong malapit, bigyan ito ng konsiderasyon sa pamamagitan ng pagiging alerto, pag-iwas sa biglaang pagmaniobra, at pagpapalaki ng espasyo sa harap mo.

- ✓ Iwasan ang biglaang pagmaniobra kapag nagpapalit ng lane o lumiliko kung may bumabuntot sa iyo
- ✓ Magbigay ng senyales ng iyong gagawin nang maaga at bago magpreno
- ✓ Dagdagan ang distansya sa nasa unahang sasakyan upang magkaroon ng puwang para sa mga lalampas na sasakyan na makasingit
- ✓ Huwag gamitin ang mga ilaw ng preno mo para babalaan ang bumabuntot na huwag sumunod nang masyadong malapit

19.15 Espasyo sa mga Gilid

Ang mabigat na sasakyan ay halos sumasakop sa buong lapad ng lane. Panatilihin ang iyong sasakyan sa gitna ng lane at iwasang lumihis. Tumingin nang malayo sa gitna ng iyong lane upang makatulong na mapanatili ang posisyon. Ang malakas na hangin o nagliliparang niyebe ay maaaring itulak ka palabas ng iyong lane, lalo na kapag lumalabas mula sa mga tunnel o sa ilalim ng mga overpass.

- ✓ Panatilihing nasa gitna ng lane ang sasakyan at iwasang lumihis papunta sa ibang lane
- ✓ Tumingin sa gitna ng iyong lane nang malayo sa unahan upang mapanatili ang posisyon sa lane
- ✓ Bumagal kapag malakas ang hangin at magbantay sa mga palatandaan ng babala para sa malakas na hangin o nagliliparang niyebe
- ✓ Ang epekto ng crosswind ay nag-iiba ayon sa karga at mas malala sa mga kalsadang may niyebe o yelo

19.16 Sistema ng Babala para sa Nakataas na Dump Body

Mula noong 2019, lahat ng dump truck at road tractor na may dalang dump trailer o semi dump trailer ay dapat na may sistemang babala na awtomatikong umaandar hanggang sa ganap na maibaba ang dump body. May mga multa kung walang ganitong katangiang pangkaligtasan ang sasakyan.

- ✓ Ang mga dump truck at kombinasyon ng dump trailer ay dapat may sistema ng babala para sa nakataas na dump body (mula noong 2019)
- ✓ Nananatiling aktibo ang sistema ng babala hanggang sa ganap na maibaba ang dump body
- ✓ May mga multa para sa mga sasakyang walang ganitong katangian

CHAPTER 20

What Is Hydroplaning and How Should You React?

20.1 Pag-unawa sa Hydroplaning

Ang hydroplaning ay nangyayari kapag nawawalan ng traction ang mga gulong, lalo na kapag nabubuo ang mga puddle sa panahon ng ulan. Nabubuo ang manipis na patong ng tubig sa pagitan ng gulong at kalsada, na nagiging sanhi ng pagkawala ng grip ng gulong. Mas malala ito kapag kulang sa hangin ang mga gulong o pudpod ang tread.

- ✓ Nagaganap ang hydroplaning kapag nabuo ang isang patong ng tubig sa pagitan ng gulong at kalsada, na nagdudulot ng pagkawala ng grip
- ✓ Mas lumalala ang hydroplaning kapag kulang sa hangin ang mga gulong at pudpod ang tread

20.2 Pagtugon sa Hydroplaning

Upang mapanatili ang kontrol habang nag-hydroplaning, alisin ang paa sa accelerator at iwasang mag-brake, na maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol. Kapag nabawi na ang kontrol, ipagpatuloy ang normal na bilis.

- ✓ Alisin ang paa sa accelerator
- ✓ Iwasang mag-brake, dahil maaari itong magdulot ng pagkawala ng kontrol
- ✓ Ipagpatuloy ang normal na bilis pagkatapos lamang mabawi ang kontrol

CHAPTER 21

Hitching and Unhitching a Double Road Train

21.1 Kagamitang Ginagamit sa Pagkabit ng Pangalawang Semi-Trailer

Ang pangalawang semi-trailer ay maaaring ikabit gamit ang iba't ibang kagamitan depende sa uri ng train: isang A converter dolly na may isang pintle eye (A train); isang sliding o stationary fifth wheel (B train); o isang tandem-axle B converter dolly na may 2 pintle eyes (C train).

- ✓ Ang A train ay gumagamit ng A converter dolly na may isang pintle eye
- ✓ Ang B train ay gumagamit ng sliding fifth wheel sa ilalim ng unang semi-trailer o stationary fifth wheel sa likuran
- ✓ Ang C train ay gumagamit ng tandem-axle B converter dolly na may 2 pintle eyes

21.2 Pagkabit ng B-Train

Ihapit muna ang unang semi-trailer sa tractor. Pagkatapos, iposisyon ang kombinasyon sa harap ng ikalawang semi-trailer, umatras hanggang ang kingpin ay nasa loob ng fifth wheel, subukan ang lock, inspeksyunin ang coupling, ikonekta ang mga ilaw at hose, buksan ang mga shut-off valve ng brake line ng unang semi-trailer, at itaas ang landing gear.

- ✓ Ihapit ang unang semi-trailer sa tractor bago mag-posisyon para sa pangalawa
- ✓ Umatras hanggang ang kingpin ay nasa loob ng fifth wheel at subukan sa pamamagitan ng pag-usad pasulong hanggang may resistensya
- ✓ Buksan ang mga shut-off valve ng brake line ng unang semi-trailer
- ✓ Suriin na ang kingpin ay ganap na nakapasok at ang locking mechanism ay nasa lock position

21.3 Pagkabit ng A o C Train gamit ang Dolly

Ikabit ang unang semi-trailer, pagkatapos ay umatras upang ihanay ang pintle eye ng dolly sa pintle hook ng unang semi-trailer. Ikabit ang dolly, ibaba ang drawbar at ilagay ang safety catch sa lugar, ikonekta ang mga brake hose, indicator light at safety chain, buksan ang mga shut-off valve, at suriin ang pangkalahatang kondisyon ng dolly bago ikabit ang pangalawang semi-trailer.

- ✓ Ihanay nang tuwid ang pintle eye ng dolly sa pintle hook ng unang semi-trailer
- ✓ Ibaba ang drawbar ng dolly at ilagay ang safety catch sa lugar pagkatapos ikabit
- ✓ Ikonekta ang mga brake hose, indicator light ng dolly at ikabit ang mga safety chain
- ✓ Buksan ang mga shut-off valve ng brake line mula sa unang semi-trailer patungo sa dolly

21.4 Pagkakabit ng Dolly sa Pangalawang Semi-Trailer

Siguraduhing ang upper coupler ng pangalawang semi-trailer ay bahagyang mas mababa kaysa sa fifth wheel plate ng dolly sa pivot point nito upang bahagyang tumaas ito kapag isinabit. Bumalik nang dahan-dahan hanggang ang kingpin ay nasa loob ng fifth wheel, subukan ang lock sa pamamagitan ng pag-usad pasulong hanggang may maramdaman na resistensya, pagkatapos ay inspeksyunin nang biswal at ikonekta ang brake hoses at indicator lights.

- ✓ Ang upper coupler ng pangalawang semi-trailer ay dapat bahagyang mas mababa kaysa sa fifth wheel plate ng dolly
- ✓ Bumalik hanggang ang kingpin ay nakaposisyon sa loob ng fifth wheel
- ✓ Subukan ang locking mechanism sa pamamagitan ng pag-usad ng kombinasyon pasulong hanggang makaramdam ng resistensya
- ✓ Inspeksyunin nang biswal ang locking mechanism gamit ang flashlight kung kinakailangan

21.5 Pag-unhitch ng Isang Double Road Train

Upang i-unhitch ang isang A, B, o C train, sundin ang pamamaraan para sa isahang semi-trailer. Para sa B train, maglagay ng karagdagang landing gear sa ilalim ng pangalawang semi-trailer upang maiwasan itong tumaob. Para sa A o C train, iparada nang tuwid sa matibay at patag na lupa, isara ang mga air shut-off, i-unhitch ang pangalawang semi-trailer, pagkatapos ay i-unhook nang ligtas ang dolly.

- ✓ Iparada ang double road train sa isang tuwid na linya sa matibay at patag na ibabaw na may sapat na espasyo
- ✓ Para sa B train, maglagay ng karagdagang landing gear sa ilalim ng pangalawang semi-trailer upang maiwasan itong tumaob
- ✓ Isara ang mga air shut-off mula sa dolly patungo sa unang semi-trailer bago i-unhitch
- ✓ Huwag kailanman i-unlock ang heel ng tow hook habang nasa ilalim pa ng pangalawang semi-trailer ang dolly, dahil maaaring tumalon pataas ang drawbar

21.6 Panghuling Pagsusuri sa Paligid Pagkatapos ng Pagkakabit

Kahit maraming pagsusuri ang ginagawa sa buong proseso ng pagkakabit, kailangan mong magsagawa ng pagsusuri sa paligid ng buong kombinasyon ng mga sasakyan kapag nakakabit na ang lahat at handa nang umalis. Ito ang panghuling pagsusuri sa sistema ng pagkakabit bago lumarga.

- ✓ Magsagawa ng pagsusuri sa paligid ng buong kombinasyon ng mga sasakyan kapag nakakabit na at handa nang umalis
- ✓ Ang pagsusuri sa paligid ay ang panghuling pagkakataon upang beripikahin ang sistema ng pagkakabit bago magmaneho

21.7 Kagamitan para sa Pagkakabit ng Pangalawang Semi-Trailer

Ang pangalawang semi-trailer ay kinakabit sa una gamit ang partikular na kagamitan depende sa uri ng train (A, B o C).

- ✓ Ang A train ay gumagamit ng A converter dolly na may isang pintle eye
- ✓ Ang B train ay gumagamit ng sliding fifth wheel sa ilalim ng unang semi-trailer o ng stationary fifth wheel sa likuran nito
- ✓ Ang C train ay gumagamit ng tandem-axle B converter dolly na may dalawang pintle eye

21.8 Pagkakabit ng A o C Train Gamit ang Dolly

Para sa mga A/C train, ang pintle eye ng dolly ay itututok nang tuwid at ikakabit sa pintle hook ng unang semi-trailer, pagkatapos ay iatras ang kombinasyon sa ilalim ng pangalawang semi-trailer.

- ✓ Itutok nang tuwid ang pintle eye ng dolly sa pintle hook ng unang semi-trailer
- ✓ Igitna ang pintle eye sa hook upang makabit ang dolly
- ✓ Ibaba ang drawbar ng dolly at ilagay sa tamang posisyon ang safety catch
- ✓ Ikonekta ang mga brake hose at indicator light ng dolly, at ikabit ang mga safety chain
- ✓ Buksan ang mga shut-off valve ng brake line mula sa unang semi-trailer patungo sa dolly
- ✓ Umatras hanggang mga 30 cm sa harap ng pangalawang semi-trailer bago ang huling pagkabit

21.9 Alternatibong Paraang Dolly-Muna para sa Maiikling Tren

Para sa mga double road train na 25 m o mas maikli, ang ilang driver ay inilalagay muna ang dolly sa harap ng ikalawang semi-trailer bago ikabit ang unang trailer.

- ✓ Ikabit ang dolly sa tractor sa pamamagitan ng drawbar at ilagay ito mga 30 cm sa harap ng ikalawang trailer
- ✓ Huwag ikabit ang dolly sa ikalawang trailer sa yugtong ito ng pagpoposisyon
- ✓ Ikabit ang unang semi-trailer, pagkatapos ay ikabit ang dolly dito, pagkatapos ay umatras para ikabit ang ikalawang trailer
- ✓ Huwag kalimutang suriin ang dolly, mga brake hose, mga indicator light at mga safety chain

21.10 Huling Pagsusuri sa Paligid Bago Umalis

Kahit may mga pagsusuring ginawa habang nagkakabit, kailangan pa rin ang buong pagsusuri sa paligid ng buong kombinasyon kapag nakakabit na at handa nang umalis.

- ✓ Magsagawa ng pagsusuri sa paligid sa buong kombinasyon ng sasakyan kapag nakakabit na at handa na
- ✓ Ito ang huling pagsusuri sa sistemang pang-kabit bago tumungo sa kalsada

21.11 Alternatibong Paraan ng Pagkabit na Dolly-Muna

Para sa mga double road train na 25 m o mas maikli, ang ilang driver ay ikinakabit muna ang dolly sa tractor head upang mailagay ito sa harap ng ikalawang semi-trailer. Ang dolly ay inilalagay mga 30 cm sa harap ng ikalawang semi-trailer, pagkatapos ay iniurong ang kombinasyon upang ikabit.

- ✓ Ginagamit ang paraang ito para sa mga double road train na 25 m ang haba o mas maikli
- ✓ Ilagay ang dolly mga 30 cm sa harap ng ikalawang semi-trailer nang hindi pa ito ikinakabit
- ✓ Huwag kalimutang suriin ang dolly, mga hose ng preno, mga ilaw ng indicator at mga kadena ng kaligtasan

CHAPTER 22

19 - Pneumatic Brake System

22.1 Pagsusuri sa Low Air Pressure Warning Device

Suriin ang paggana ng service brake low air pressure warning device(s), na maaaring visual (wigwag), ilaw, o buzzer. Ilagay ang switch sa “ON” at suriin ang pressure gauge. Kung ang pressure ay higit sa 380 kPa (55 psi), bitawan ang parking brake at bomba ang brake pedal hanggang umandar ang warning device. Kung mas mababa sa 380 kPa, simulan ang makina upang taasan ang pressure at kumpirmahin na gumagana ang mga warning device hanggang umabot ang pressure sa hindi bababa sa 380 kPa (55 psi). Tiyakin na gumagana ang mga air line at buksan ang suspension lines kung may air springs.

- ✓ Major defect (19.A): walang gumagana sa mga low pressure warning device kapag ang air pressure ay mas mababa sa 380 kPa (55 psi)
- ✓ Minor defect (19.1): hindi gumagana ang low pressure warning buzzer kapag ang pressure ay mas mababa sa 380 kPa (55 psi) - para lamang sa mga sasakyang may higit sa isang warning device
- ✓ Minor defect (19.2): hindi gumagana ang visual at ilaw na warning device kapag ang pressure ay mas mababa sa 380 kPa (55 psi)
- ✓ Mas mainam na bitawan ang parking brake maliban kung walang anti-compounding brake device ang sasakyan upang maiwasan ang pagkasira ng brake chambers.

22.2 Pagsusuri ng Pagganap ng Compressor

Suriin kung ang pagganap ng compressor ay nagpapahintulot sa service brake na gumana nang maayos. Palaging i-release ang parking brake upang ang lahat ng air brake circuit ay naka-engage. I-release ang parking brake, at habang naka-idle ang makina, kumpirmahin na gumagana ang compressor sa pamamagitan ng pagmamasid sa pagtaas ng needle/gauge. Pindutin ang brake pedal at obserbahan ang mga gauge upang suriin kung kayang maabot at mapanatili ng compressor ang itinakdang pressure threshold.

- ✓ Major defect (19.B): hindi kayang maabot o mapanatili ng air compressor ang air pressure na hindi bababa sa 620 kPa (90 psi)
- ✓ Palaging i-release ang parking brake upang ma-engage ang lahat ng air brake circuit sa pagsusuring ito

22.3 Regulador ng Presyon - Paghinto ng Compressor

Suriin ang presyon kung saan humihinto ang compressor (cut-out). Habang sinusubaybayan ang mga gauge ng presyon, patakbuhin ang makina sa humigit-kumulang 1,000 rpm hanggang sa tumigil ang pagtaas ng presyon ng hangin, pagkatapos kumuha ng reading ng presyon ng hangin. Ang reading sa 1,000 rpm ay nagbibigay ng tumpak na resulta habang nililimitahan ang pagkonsumo ng gasolina.

- ✓ Depekto (19.3): hindi tumitigil ang compressor kapag ang presyon ng hangin ay nasa pagitan ng 805 kPa (117 psi) at 945 kPa (137 psi)
- ✓ Patakbuhin ang makina sa humigit-kumulang 1,000 rpm upang makakuha ng tumpak na reading ng cut-out

22.4 Regulator ng Presyon - Pag-cut-in ng Kompresor

Suriin ang presyon kung saan nagsisimula ang kompresor (cut-in). Bitawan ang parking brake, at habang umaandar ang makina, panoorin ang mga gauge hanggang tumigil sa pagtaas ang presyon. Bombahin ang pedal ng preno hanggang magsimula ang kompresor, pagkatapos ay kumuha ng reading sa pressure gauge.

- ✓ Depekto (19.3): nagsisimula ang kompresor kapag ang presyon ay mas mababa sa o katumbas ng 550 kPa (80 psi)
- ✓ Bombahin ang pedal ng preno hanggang muling mag-cut-in ang kompresor at itala ang reading

22.5 Pagsusuri ng Tagas sa Sistemang Air Brake

Suriin ang pagtagas ng hangin. Laging makinig para sa pagtagas. Bitawan ang parking brake, patakbuhin ang makina hanggang sa umabot sa pinakamataas ang presyon ng hangin, patayin ang makina, pindutin nang sagad pababa ang pedal ng preno, at bantayan ang panukat ng presyon. Kung may tuloy-tuloy na pagbaba, panatilihing sagad na nakapindot ang pedal nang hindi bababa sa 1 minuto at suriin kung ang depekto ay major o minor. Nagkakaiba ang mga limitasyon ng tindi ng tagas depende sa bilang ng mga yunit sa kombinasyon.

- ✓ Sasakyang may isang yunit: minor na depekto (19.4) kung ang pagkawala ay lumalampas sa 20 kPa (3 psi)/min; major na depekto (19.C) kung lumalampas sa 40 kPa (6 psi)/min
- ✓ Sasakyang may dalawang yunit: minor na depekto (19.4) kung ang pagkawala ay lumalampas sa 28 kPa (4 psi)/min; major na depekto (19.C) kung lumalampas sa 48 kPa (7 psi)/min
- ✓ Sasakyang may tatlong yunit: minor na depekto (19.4) kung ang pagkawala ay lumalampas sa 35 kPa (5 psi)/min; major na depekto (19.C) kung lumalampas sa 62 kPa (9 psi)/min
- ✓ Panatilihing sagad na nakapindot ang pedal ng preno nang hindi bababa sa 1 minuto upang sukatin ang pagkawala ng hangin

22.6 Epektibidad ng Service Brake (Pneumatic)

Suriin ang epektibidad ng service brake mula sa kompartamento ng driver. Simulan ang sasakyan at magmaneho nang bahagya pasulong, pindutin ang pedal ng preno, at suriin kung mabilis na humihinto ang sasakyan.

- ✓ Malaking depekto (19.D): may makabuluhang pagbaba sa kakayahan ng pagpreno
- ✓ Subukan sa mababang bilis sa pamamagitan ng bahagyang pagmamaneho pasulong at pagpindot sa preno

22.7 Epektibidad ng Parking Brake (Pneumatic)

Suriin ang epektibidad ng parking brake mula sa cabin ng driver habang umaandar ang makina. Para sa isang combination, dapat suriin ang parking brake ng bawat sasakyan. Para i-apply: i-apply ang parking brake, subukang magpatakbo pasulong (automatic: “DRIVE”; manual: tamang gear) at tiyaking nananatili itong nakatigil. Para i-release: i-release ang parking brake, tiyaking may hindi bababa sa 483 kPa (70 psi) sa circuit ng hangin para ganap na ma-release ang spring brakes at maiwasan ang pagbaluktot ng resulta, pagkatapos ay dahan-dahang magmaneho ng ilang metro habang pinagmamasdan ang pag-ikot ng gulong.

- ✓ Depekto (19.5): hindi pinipigilan ng parking brake ang sasakyan sa paggalaw kapag sinusubukan ng driver na magpatakbo pasulong
- ✓ Depekto (19.5): hindi pinapayagan ng parking brake ang mga gulong na malayang umikot kapag ni-release
- ✓ Tiyaking may hindi bababa sa 483 kPa (70 psi) sa circuit ng hangin para ganap na ma-release ang spring brakes bago subukan ang release
- ✓ Para sa isang combination, dapat suriin ang parking brake ng bawat sasakyan

22.8 Regulator ng Presyon - Pagtigil ng Compressor (Huminto)

Suriin ang presyon kung saan humihinto ang compressor. Habang sinusubaybayan ang mga gauge ng presyon, patakbuhin ang makina sa humigit-kumulang 1,000 rpm hanggang sa tumigil ang pagtaas ng presyon ng hangin, pagkatapos ay kumuha ng pagbasa. Ang pagbasa sa 1,000 rpm ay nagbibigay ng tumpak na pagbasa ng pagganap habang nililimitahan ang pagkonsumo ng gasolina.

- ✓ Depekto 19.3 (menor): hindi nag-o-off ang compressor kapag ang presyon ng hangin ay nasa pagitan ng 805 kPa (117 psi) at 945 kPa (137 psi)
- ✓ Kumuha ng pagbasa ng presyon sa humigit-kumulang 1,000 rpm kapag tumigil na ang pagtaas ng presyon

22.9 Regulator ng Presyon - Cut-In ng Compressor (Pagsisimula)

Suriin ang presyon kung saan nagsisimula ang compressor. Bitawan ang parking brake, habang umaandar ang makina panoorin ang mga gauge, kumpirmahin na huminto na ang pagtaas ng presyon, pump ang brake pedal hanggang sa magsimula ang compressor, at kumuha ng reading.

- ✓ Depekto 19.3 (menor): nagsisimula ang compressor kapag ang presyon ay mas mababa sa o katumbas ng 550 kPa (80 psi)
- ✓ Dapat mag-cut in ang compressor bago bumaba ang presyon sa 550 kPa (80 psi)

22.10 Pagsusuri ng Tagas ng Hangin sa Kagamitan ng Preno

Suriin ang mga tagas sa kagamitan ng preno. Bitawan ang parking brake, patakbuhin ang makina upang maabot ang pinakamataas na presyon, patayin ang makina, pindutin nang tuluyan ang pedal ng preno, at bantayan ang panukat ng presyon. Kung tuloy-tuloy ang pagbaba, hawakan ang pedal nang ganap na nakapindot nang hindi bababa sa 1 minuto at suriin kung ang depekto ay minor o major. Ang pinapayagang pagkawala ng hangin bawat minuto ay nag-iiba ayon sa bilang ng mga yunit.

- ✓ Single-unit na sasakyan: minor na depekto 19.4 kung ang pagkawala ay lumampas sa 20 kPa (3 psi); major na depekto 19.C kung ang pagkawala ay lumampas sa 40 kPa (6 psi)
- ✓ Two-unit na sasakyan: minor na depekto 19.4 kung ang pagkawala ay lumampas sa 28 kPa (4 psi); major na depekto 19.C kung ang pagkawala ay lumampas sa 48 kPa (7 psi)
- ✓ Three-unit na sasakyan: minor na depekto 19.4 kung ang pagkawala ay lumampas sa 35 kPa (5 psi); major na depekto 19.C kung ang pagkawala ay lumampas sa 62 kPa (9 psi)
- ✓ Panatilihing ganap na nakapindot ang pedal ng preno nang hindi bababa sa 1 minuto upang masukat ang pagtagas

22.11 Pagiging Epektibo ng Pneumatic Service Brake

Suriin ang pagiging epektibo ng service brake sa pamamagitan ng pag-start ng sasakyan, bahagyang pagpapatakbo pasulong, pagpindot sa brake pedal, at pagkumpirma na mabilis na huminto ang sasakyan.

- ✓ Depekto 19.D (major): may makabuluhang pagbaba sa kakayahan ng pagpreno
- ✓ Kumpirmahin ang mabilis na paghinto kapag pinindot ang brake pedal

22.12 Epektibidad ng Pneumatic Parking Brake

Suriin ang pagiging epektibo ng parking brake habang umaandar ang makina. I-apply ang parking brake at subukang magpatakbo pasulong (automatic: DRIVE; manual: tamang forward gear) upang kumpirmahin na hawak nito ang sasakyan. Pagkatapos, pakawalan ang parking brake, tiyakin na may sapat na presyon sa circuit (483 kPa o 70 psi) upang ganap na makawala ang spring brakes at maiwasan ang pagbaluktot ng resulta, at dahan-dahang magpatakbo pasulong habang pinagmamasdan ang pag-ikot ng gulong. Para sa kombinasyon ng mga sasakyan, dapat suriin ang parking brake ng bawat sasakyan.

- ✓ Depekto 19.5 (minor): hindi pinipigilan ng parking brake ang sasakyan na gumalaw kapag sinusubukan ng driver na magpatakbo pasulong
- ✓ Depekto 19.5 (minor): hindi pinapayagan ng parking brake ang mga gulong na umikot nang malaya kapag nakawala
- ✓ Tiyakin na may hindi bababa sa 483 kPa (70 psi) sa circuit upang ganap na makawala ang parking brake springs bago suriin ang pag-release
- ✓ Para sa kombinasyon ng mga sasakyan, dapat suriin ang parking brake ng bawat sasakyan

CHAPTER 23

Inspections While on the Road

23.1 Mga Nakaiskedyul na Pagitan ng Inspeksyon sa Ruta

Dapat magsagawa ang mga driver ng bagong inspeksyon 80 kilometro pagkatapos umalis, dahil ang lahat ng sistema ay karaniwang nagamit na sa oras na iyon. Pagkatapos, mag-inspeksyon tuwing 160 kilometro o tuwing dalawang oras, sinusuri ang mga gulong, preno, ilaw, mekanismo ng pagkakabit, at pagsisiguro ng kargamento.

- ✓ Magsagawa ng bagong inspeksyon 80 km pagkatapos umalis sa biyahe
- ✓ Pagkatapos, mag-inspeksyon tuwing 160 km o tuwing dalawang oras, mas mabuti habang nagpapahinga sa mga lugar ng serbisyo
- ✓ Suriin ang mga kritikal na sistema: mga gulong, preno, ilaw, mekanismo ng pagkakabit, at pagsisiguro ng kargamento

23.2 Patuloy na Pagiging Alisto sa Kalagayan ng Sasakyan

Ang kaligtasan ng sasakyan ay hindi lamang nakadepende sa pagmementina at pagsusuri sa paligid ng sasakyan; ang isang bahagi ay maaaring lumala anumang oras. Dapat bantayan ng mga driver ang mga palatandaan ng pagkasira o paghina ng pagkakatali ng kargamento at huminto nang ligtas upang suriin kapag napansin ang hindi pangkaraniwang ingay, reaksyon, o ilaw na babala.

- ✓ Maging alisto sa anumang palatandaan ng posibleng pagkasira o paghina ng pagkakatali ng kargamento habang nagmamaneho
- ✓ Huminto sa ligtas at angkop na lokasyon upang suriin kung napansin mo ang hindi pangkaraniwang ingay, reaksyon, o pagsindi ng ilaw na babala

CHAPTER 24

Chapter 1 - The Driver's Responsibilities: Habits You Must Develop

24.1 Kinakailangan sa Seat Belt

Sa Québec, ang mga drayber ng mabibigat na sasakyan ay dapat magsuot ng seat belt na inilagay ng tagagawa ng sasakyan. Ang mga seat belt ay lubos na nagpapababa ng mga pagkamatay at kalubhaan ng mga pinsala sa pamamagitan ng pagpigil sa mga drayber na tumama sa manibela o windshield at maipatapon mula sa sasakyan.

- ✓ Ang mga drayber ng mabibigat na sasakyan ay dapat magsuot ng seat belt na inilagay ng tagagawa
- ✓ Huwag magmaneho kung ang seat belt ay nawawala, binago, o hindi gumagana
- ✓ Ang mga seat belt ay pumipigil sa pagkahagis palabas at pagtama sa manibela/windshield

24.2 Mga Limitasyon sa Pagkalasing sa Alkohol at Droga

Ipinagbabawal sa mga driver ang pagmamaneho ng mabigat na sasakyan habang lasing sa alkohol o droga. Ang antas ng alkohol sa dugo na 80 mg bawat 100 ml ng dugo (0.08) o higit pa habang lasing ay nagdudulot ng mga parusa sa ilalim ng Criminal Code at Highway Safety Code.

- ✓ Ipinagbabawal ang pagmamaneho ng mabigat na sasakyan kapag lasing sa alkohol o droga
- ✓ Ang antas ng alkohol sa dugo na 0.08 o higit pa habang lasing ay napapailalim sa mga parusa ng Criminal Code at Highway Safety Code
- ✓ Ang alkohol o droga at pagmamaneho ay hindi pinagsasama

24.3 Panuntunan ng Zero Tolerance para sa mga Bus, Minibus at Taxi

Kung mayroon kang anumang alkohol o droga sa iyong dugo, hindi ka maaaring magmaneho o magkaroon ng pangangalaga o kontrol sa isang bus, minibus o taxi. Ang paglabag sa zero-tolerance na panuntunang ito ay nagreresulta sa 24-oras na pagbabawal sa pagmamaneho para sa mga nasabing sasakyan.

- ✓ Zero tolerance: walang alkohol o droga sa dugo kapag nagmamaneho ng bus, minibus o taxi
- ✓ Ang paglabag ay nagreresulta sa 24-oras na pagbabawal mula sa pagmamaneho ng mga nasabing sasakyan
- ✓ Nalalapat ang panuntunan sa pagkakaroon ng sasakyan sa iyong pangangalaga o kontrol

24.4 0.05 Limitasyon ng Alkohol sa Dugo para sa Mabibigat na Sasakyan

Ang konsentrasyon ng alkohol sa dugo na 0.05 o higit pa ay nagbabawal sa pagmamaneho ng mabigat na sasakyan (hindi saklaw ng zero-tolerance), truck na panghila, o sasakyang nangangailangan ng mga placard ng marka ng kaligtasan alinsunod sa Regulasyon tungkol sa mga mapanganib na materyales. Hindi ka rin maaaring magkaroon ng pangangalaga o pagkontrol sa mga naturang sasakyan. Pagbubukod: isang pampasaherong sasakyan na humihila ng trailer ng bahay/tolda, o isang motor home.

- ✓ Ang 0.05 BAC o higit pa ay nagbabawal sa pagmamaneho ng mabigat na sasakyan, truck na panghila o sasakyang may placard
- ✓ Kasama sa pagbabawal ang pagkakaroon ng pangangalaga o pagkontrol sa mga naturang sasakyan
- ✓ Nalalapat ang pagbubukod sa pampasaherong sasakyan na humihila ng trailer ng bahay/tolda o isang motor home

24.5 Ipinagbabawal ang mga Elektronikong Kagamitan

Labag sa batas ang basta paghawak ng anumang portable electronic device sa kamay habang nagmamaneho, anuman ang paggamit nito. Naaangkop ito sa mga cell phone, MP3/multimedia player, satellite radio, tablet, mga screen na hindi nauugnay sa pagmamaneho, at mga kagamitan para sa email/internet. Eksepsiyon: mga driver ng sasakyang pang-emerhensiya na nasa tungkulin.

- ✓ Labag sa batas ang paghawak ng anumang portable electronic device habang nagmamaneho, anuman ang paggamit nito
- ✓ Naaangkop ang batas kahit ginagamit o hindi ginagamit ang device
- ✓ Ang eksepsiyon ay para lamang sa mga driver ng sasakyang pang-emerhensiya na nasa tungkulin

24.6 Mga Screen, GPS at mga Electronic Log Book

Ang GPS ay kapaki-pakinabang ngunit maaaring maging sagabal at dapat gamitin nang may wastong pagpapasya; i-program ito bago umalis. Ang mga electronic log book ay dapat gamitin lamang kapag ang sasakyan ay nakaparada sa isang ligtas na lugar.

- ✓ I-program ang GPS o ilagay ang impormasyon bago umalis, hindi habang nagmamaneho
- ✓ Maaari lamang gamitin ang mga electronic log book kapag nakaparada sa isang ligtas na lugar

24.7 Kahulugan ng “Habang Nagmamaneho”

Ang tsuper na huminto upang sumunod sa karatula o dahil sa trapiko (pulang ilaw o pagsisikip ng trapiko) ay itinuturing pa ring nagmamaneho at hindi maaaring gumamit ng handheld device. Ang paghinto ng sasakyan nang ligtas at legal sa gilid ng kalsada ay nangangahulugang hindi ka na nagmamaneho, kahit na umaandar pa ang makina.

- ✓ Ang paghinto sa pulang ilaw o sa trapiko ay itinuturing pa ring pagmamaneho
- ✓ Ang ligtas at legal na paghinto sa gilid ng kalsada ay nangangahulugang hindi ka na itinuturing na nagmamaneho kahit na umaandar ang makina
- ✓ Hindi maaaring gamitin ang mga handheld electronic device habang naghihintay sa pulang ilaw

24.8 Pagsasaayos ng Headrest

Ang mga headrest, tulad ng mga seat belt, ay pumipigil sa mga pinsala. Karamihan sa mabibigat na sasakyan ay may hindi naaayos na headrest, ngunit kung adjustable, dapat ayusin ito nang maayos ng driver bago magmaneho upang maiwasan ang whiplash o pinsala sa leeg sa isang banggaan.

- ✓ Ayusin nang maayos ang adjustable na headrest bago bumiyahe sa kalsada
- ✓ Ang tamang pagsasaayos ng headrest ay tumutulong na maiwasan ang whiplash sa isang banggaan

24.9 Mga Propesyonal na Saloobin sa Pagmamaneho: Makipagtulungan at Manatiling Kalmado

Dapat makipagtulungan at magalang ang mga propesyonal na driver - inaayos ang bilis upang payagan ang iba na sumanib, ginagamit ang kanang linya at inilalaan ang kaliwa para sa pag-overtake. Dapat silang manatiling kalmado at mahinahon, iniiwasan ang walang kailangang pagtatalo sa mga agresibong gumagamit ng kalsada sa pamamagitan ng pagsunod sa mga tuntunin sa kalsada.

- ✓ Gamitin ang kanang linya at ilaan ang kaliwang linya para sa pag-overtake
- ✓ Ayusin ang bilis upang matulungan ang iba na sumanib sa iyong linya
- ✓ Manatiling kalmado at iwasan ang pagtatalo sa mga agresibong gumagamit ng kalsada

24.10 Manatiling Alerto at Highway Hypnosis

Ang kawalan ng pansin ang pangunahing sanhi ng mga aksidenteng may pinsala na kinasasangkutan ng mga trak, at ang pagkapagod ang nangungunang sanhi. Ang monotonong pagmamaneho, pamilyar na mga ruta, at mahabang oras ay maaaring magdulot ng highway hypnosis. Kung mangyari ito, huminto sa gilid upang magpahinga at kumuha ng pahinga tuwing dalawang oras o kapag kailangan.

- ✓ Ang pagkapagod ay kinikilala bilang pangunahing sanhi ng kawalan ng pansin ng drayber
- ✓ Magpahinga paminsan-minsan, tuwing dalawang oras kung maaari
- ✓ Huminto sa gilid at magpahinga kung nakakaranas ka ng highway hypnosis

24.11 Mag-anticipate: Mag-scan, Tukuyin, Magpasya, Kumilos

Ang pag-anticipate ay nangangahulugang pagpaplano nang maaga. I-SCAN at I-OBSERBA ang iyong kapaligiran (huwag tumitig sa isang punto; tumingin sa unahan, sa mga gilid, at sa mga salamin). TUKUYIN ang mga potensyal na panganib sa pamamagitan ng pagbasa sa daan at pagpapanatili ng espasyo. MAGPASYA sa pinakamainam na hakbang upang maiwasan ang banggaan. KUMILOS gamit ang tamang maniobra sa tamang sandali.

- ✓ Mag-scan sa unahan, sa mga gilid, at sa mga salamin sa halip na tumitig sa isang punto
- ✓ Panatilihin ang sapat na espasyo upang magkaroon ng oras na tumugon sa mga panganib
- ✓ Alamin ang iyong ruta, kargamento, at kalagayan ng daan bago bumyahe

24.12 Mga CB at Two-Way Radio na Pinahihintulutan

Hindi nalalapat ang paghihigpit sa aparato sa mga aparatong nakalagay sa sasakyan kung ang mikropono o receiver lamang ang hawak sa kamay. Saklaw nito ang shortwave two-way radios (CBs/ walkie-talkies) na hindi nagpapahintulot sa dalawang panig na magsalita nang sabay.

- ✓ Pinahihintulutan ang mga naka-install na aparato kung ang mic/receiver lamang ang hinahawakan sa kamay
- ✓ Pinahihintulutan ang mga CB at walkie-talkie (two-way radios na hindi sabayang pagsasalita)

CHAPTER 25

Upshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)

25.1 Ipinaliwanag ang mga Posisyon ng Pedal ng Clutch

Ang pedal ng clutch ay may apat na pangunahing posisyon na ginagamit kapag naglilipat ng gear: malayang paggalaw sa itaas (posisyon 1), punto ng pagkiskis (posisyon 2), malayang paggalaw sa ibaba (posisyon 3), at preno ng clutch (posisyon 4). Mahalagang malaman ang mga posisyong ito upang makapagbago ng gear nang maayos sa isang transmisyon na hindi synchromesh.

- ✓ Posisyon 1 = malayang paggalaw sa itaas (upper free play)
- ✓ Posisyon 2 = punto ng pagkiskis (friction point)
- ✓ Posisyon 3 = malayang paggalaw sa ibaba (lower free play)
- ✓ Posisyon 4 = preno ng clutch (clutch brake)

25.2 Pag-up-shift sa 1st Gear

Para umandar sa 1st gear, pindutin pababa ang clutch hanggang sa lower free play (posisyon 3), o hanggang sa clutch brake (posisyon 4) kung may grinding. Dahan-dahang bitawan hanggang sa friction point hanggang gumalaw ang sasakyan, pagkatapos ay unti-unting pindutin ang accelerator habang binibitawan ang clutch.

- ✓ Pindutin ang clutch sa posisyon 3, o posisyon 4 kung may grinding
- ✓ Bitawan ang clutch hanggang sa friction point (posisyon 2) hanggang gumalaw ang sasakyan
- ✓ Unti-unting apakan ang accelerator habang binibitawan ang clutch

25.3 Pag-shift pataas sa 2nd Gear (Double-Clutching)

Para mag-shift pataas sa 2nd gear: magpabilis hanggang 950 RPM, pindutin ang clutch hanggang sa friction point pagkatapos ay hanggang position 3 habang binibitawan ang accelerator, i-shift sa neutral, bitawan ang clutch hanggang position 1 para bumaba ang makina sa 650 RPM, pindutin ang clutch hanggang position 3 at i-shift sa 2nd, pagkatapos ay unti-unting magpabilis habang binibitawan ang clutch. Ganoon din ang teknik sa mas matataas na gear.

- ✓ Umabot sa 950 RPM bago mag-shift
- ✓ Dumaan sa neutral (N) habang nagshi-shift
- ✓ Pabayaan bumaba ang makina sa 650 RPM sa neutral bago i-engage ang 2nd
- ✓ Gamitin ang parehong teknik sa lahat ng mas matataas na gear

25.4 Kinakailangan sa RPM para sa Mas Matataas na Gear

Para sa mas matataas na gear, taasan ang bilis ng makina sa 1,500 RPM upang mapanatili ang pinakamainam na torque na 1,200 RPM pagkatapos ibawas ang 300 RPM na kailangan para sa manobra (1,500 – 300 = 1,200 RPM).

- ✓ Taasan sa 1,500 RPM para sa mas matataas na gear
- ✓ Ang pinakamainam na torque ay 1,200 RPM pagkatapos ibawas ang 300 RPM
- ✓ Pormula: 1,500 RPM – 300 RPM = 1,200 RPM

CHAPTER 26

Minimum Number of Tiedowns

26.1 Mga Pamigkis para sa mga Artikulong Naharang/Naka-immobilisa

Kapag ang isang artikulo ay naharang o naka-immobilisa ng istruktura sa harap, bulkhead, isa pang naka-immobilisang artikulo, o iba pang kagamitang pumipigil sa pag-usad pasulong, ang mga kinakailangan sa pamigkis ay nakadepende lamang sa haba anuman ang masa.

- ✓ Artikulong hindi lalampas sa 3.04 m: gumamit ng hindi bababa sa isang pamigkis
- ✓ Artikulong mas mahaba sa 3.04 m: isang pamigkis para sa unang 3.04 m at karagdagang pamigkis para sa bawat karagdagang 3.04 m o bahagi nito
- ✓ Nalalapat ang mga tuntuning ito anuman ang masa ng artikulo kapag ito ay naharang/naka-immobilisa

26.2 Mga Tiedown para sa mga Hindi Naka-block na Artikulo

Kapag ang isang artikulo ay HINDI naka-block o naka-immobilize ng istruktura ng harapang dulo, sistema ng pagharang, o ibang secured na artikulo, ang mga kinakailangan sa tiedown ay depende sa bigat at haba.

- ✓ Artikulo hanggang 500 kg at hanggang 1.52 m ang haba: hindi bababa sa isang tiedown
- ✓ Pareho ang haba pero ang bigat ay higit sa 500 kg: hindi bababa sa dalawang tiedown
- ✓ Artikulo na mas mahaba sa 1.52 m at hanggang 3.04 m: hindi bababa sa dalawang tiedown anuman ang bigat
- ✓ Artikulo na mas mahaba sa 3.04 m: dalawang tiedown para sa unang 3.04 m at dagdag na isa para sa bawat karagdagang 3.04 m o bahagi nito

26.3 Sertipikasyon ng Working Load Limit (WLL)

Ang lahat ng tiedown (mga strap, kadena, at iba pa) na ginagamit sa ilalim ng Regulasyon ay dapat magtaglay ng sertipikasyon ng tagagawa para sa Working Load Limit (WLL). Ang WLL ay ang pinakamataas na kargada na itinakda ng tagagawa na maaaring ilapat sa tiedown device o sistema sa ilalim ng normal na paggamit.

- ✓ Lahat ng tiedown ay dapat magtaglay ng sertipikasyon ng WLL mula sa tagagawa
- ✓ Ang WLL ay ang pinakamataas na kargada na kayang tiisin ng tiedown sa ilalim ng normal na paggamit
- ✓ Ang mga strap na walang sertipikasyon ay hindi sumusunod sa Regulasyon

26.4 Panuntunan ng 50% para sa Kabuuang WLL

Ang kabuuan ng lahat ng WLL ng tiedown na nagse-secure sa isang bagay o grupo ng mga bagay ay ang kabuuang WLL. Ang kabuuang WLL ay hindi maaaring mas mababa sa 50% ng kabuuang masa ng kargamentong siniseguro ng sistema.

- ✓ Ang kabuuang WLL ay dapat na hindi bababa sa 50% ng kabuuang masa ng kargamentong siniseguro
- ✓ Halimbawa: ang kargamento na 2,268 kg ay nangangailangan ng kapasidad ng tiedown system na 1,134 kg o higit pa

CHAPTER 27

Special Rules for the Securement of Certain Types of Cargo

27.1 Layunin ng mga Espesyal na Tuntunin sa Pag-secure

Ang mga espesyal na tuntunin ay tumutugon sa mga partikular na katangian ng iba’ t ibang uri ng kargamento. Dapat malaman ng mga driver kung paano maayos na i-secure ang bawat uri ng karga upang maiwasan ang pagkalas ng mga gamit.

- ✓ Dapat kang sumunod sa mga espesyal na tuntunin na naaangkop sa bawat uri ng kargang dinadala
- ✓ Ang mga espesyal na tuntunin ay itinatag upang tumugon sa partikular na uri ng mga gamit sa karga
- ✓ Sumangguni sa Cargo Securement Standards Regulation para sa detalyadong pag-secure ng bawat uri ng kargamento

27.2 Pag-secure ng mga Log

Ang log ay isang pinutol at nilinis na katawan ng puno o bahagi nito, kabilang ang mga poste ng utility at mga poste para sa roundwood construction. Ang mga log ay silindriko at patulis, kaya nangangailangan ng espesyal na pag-secure.

- ✓ Ang wastong pag-secure ng mga log ay nangangailangan ng kombinasyon ng mga tiedown at blocking system tulad ng mga poste at bunk.
- ✓ Kasama sa terminong log ang mga public utility pole, butt-treated pole, at mga posteng ginagamit sa roundwood buildings.

27.3 Pag-secure ng Pinakinis na Tabla

Ang mga bigkis ng pinakinis na tabla ay karaniwang isinasalansan at siniseguro gamit ang mga pamigkis na dumadaan sa itaas, na nagreresulta sa mas mataas na sentro ng grabidad at nabawasang bisa ng pamigkis.

- ✓ Ang pagsasalansan ng mga bigkis ay nagpapataas ng sentro ng grabidad at nagpapababa ng bisa ng pamigkis.
- ✓ Ang Regulasyon ay nagtatakda ng mga espesyal na pamantayan sa pag-secure para sa mga bigkis ng pinakinis na tabla na isinalansan nang higit sa isang suson ang taas.

27.4 Mga Rolyo ng Metal at mga Rolyo ng Papel

Ang mga rolyo ng metal at mga rolyo ng papel ay mabibigat na bagay na hugis-silindro na nangangailangan ng epektibong pagpigil; ang mga rolyo ng papel ay marupok at karaniwang dinadala sa mga van o container.

- ✓ Ang mga rolyo ng metal, nakarga man nang patayo o pahiga, ay nangangailangan ng epektibong kagamitan sa pagpigil at minimum na bilang ng tiedown para sa bawat rolyo
- ✓ Ang mga rolyo ng papel ay karaniwang dinadala sa loob ng van o intermodal container na may espesyal na mga tuntunin sa pagpigil
- ✓ May mga espesyal na pamantayan sa securement na nalalapat sa mga rolyo ng papel na dinadala sa mga flatbed na sasakyan na walang gilid

27.5 Mga Sasakyang Dinadala bilang Kargamento

Ang mga sasakyang dinadala bilang kargamento ay may gumagalaw na bahagi (gulong, suspensyon) na nagpapahintulot ng malayang patayong paggalaw, kaya nangangailangan ng espesyal na sistema ng pagseseguro, maging nasa ilalim o nasa itaas ng 4,500 kg.

- ✓ Ang mga sasakyang may bahaging nagpapahintulot ng malayang patayong paggalaw (gulong, suspensyon) ay nangangailangan ng espesyal na sistema ng pagseseguro
- ✓ Ang mga pinatag o dinurog na sasakyan ay maaaring maglaglag ng natanggal na bahagi dahil sa pwersa habang dinadala at nangangailangan ng espesyal na pamantayan sa pagseseguro
- ✓ Ang mga sasakyang lampas 4,500 kg, kabilang ang makinarya/kagamitang may mga track, ay nangangailangan ng espesyal na sistema ng pagseseguro

27.6 Pag-secure ng mga Tubong Konkreto

Ang mga tubong konkreto ay silindrikal at may mataas na koepisyent ng alitan. Ang malalaking tubo (malaking diyametro) ay maaaring dalhin nang isa bawat sasakyan; ang maliliit na tubo ay maaaring kargahan nang marami sa isang sasakyan, suportahan at isalansan.

- ✓ Dapat i-secure ang mga tubong konkreto upang maiwasan ang paggalaw o paggulong.
- ✓ May mga espesyal na pamantayan sa pag-secure para sa mga kargada ng maliliit at malalaking tubong konkreto.

27.7 Mga Intermodal at Roll-on/Roll-off na Container

Ang mga intermodal container ay may pinagsamang kagamitan sa pag-lock para i-secure sa chassis o flatbed; ang roll-on/roll-off container ay may mga roller at dinadala sa mga sasakyang espesyal na inangkop.

- ✓ Ang mga intermodal container ay ini-secure sa container chassis o flatbed vehicle gamit ang pinagsamang kagamitan sa pag-lock
- ✓ Ang roll-on/roll-off (removable) containers ay dinadala sa mga sasakyang espesyal na inangkop upang i-secure ang container sa harap at likod
- ✓ Itinatakda ng Regulasyon ang mga espesyal na pamantayan ng securement para sa dalawang uri ng container

27.8 Pag-secure ng Malalaking Bato

Ang boulder ay isang malaki at hindi regular ang hugis na bato, bawat isa ay may natatanging katangian. Naaangkop ang mga tuntunin sa pag-secure batay sa mga hangganan ng masa at volume.

- ✓ Ang mga regulasyon sa pag-secure ng boulder ay tumutukoy sa mga boulder na may masa na higit sa 5,000 kg o volume na higit sa 2 m^3
- ✓ Ang mga boulder na may masa na higit sa 100 kg at mas mababa sa 5,000 kg ay maaari ding i-secure sa ilalim ng parehong mga probisyon
- ✓ Ang Regulasyon ay naglalaman ng mga espesyal na pamantayan sa pag-secure para sa pagdadala ng mga boulder

27.9 Pag-secure ng Bulk Cargo

Saklaw ng bulk ang mga produkto (aggregates, likido, gas, granular na produkto) na itinatambak para sa transportasyon, kadalasan sa mga bukas-ang-itaas na lalagyan na nangangailangan ng espesyal na pamantayan sa pagtatakip.

- ✓ Ang bulk cargo na dinadala sa dump trucks, containers o mga lalagyang may bukas na itaas na bahagi ay dapat sumunod sa espesyal na pamantayan sa pagtatakip.
- ✓ Ang terminong “bulk” ay sumasaklaw sa aggregates, likido, gas at granular na produkto na itinatambak para sa transportasyon.

CHAPTER 28

Chapter 10 – Roads Where LCVs Are Authorized and Not Authorized to Travel

28.1 Mga Pinahintulutang Kalsada para sa Paglalakbay ng LCV

Ang mga LCV ay limitado sa mga partikular na uri ng kalsada, pangunahin sa mga divided highway at maiikling koneksyon sa pagpasok, upang mabawasan ang interaksyon sa iba pang trapiko.

- ✓ Pinapayagan sa mga highway na may dibididong lane at sa mga ramp ng pasukan/paglabas ng highway
- ✓ Pinapayagan sa mga segment ng kalsada na nag-uugnay sa mga ramp ng pasukan at paglabas ng highway na patungo sa magkasalungat na direksyon
- ✓ Pinapayagan na makapasok sa isang munisipal na industrial park mula sa ramp ng highway nang hindi hihigit sa 2 km
- ✓ Pinapayagan sa iba pang mga kalsada mula sa ramp ng highway nang hindi hihigit sa 500 m (hal. papuntang restawran)
- ✓ Pinapayagan sa mga kalsada sa loob ng munisipal na industrial park at sa Route 271 (Laurier-Station/Saint-Flavien) sa loob ng 2 km patimog mula sa boulevard Laurier

28.2 Mga Ipinagbabawal na Labasan sa Highway 40

Kahit may espesyal na permit sa pagpapatakbo, ang ilang labasan sa highway ay mahigpit na ipinagbabawal para sa mga LCV.

- ✓ Hindi maaaring gamitin ang exit 174 sa highway 40 upang pumasok o lumabas
- ✓ Hindi maaaring gamitin ang exit 203 sa highway 40 upang pumasok o lumabas
- ✓ Nalalapat ang pagbabawal kahit may espesyal na permit sa pagpapatakbo

CHAPTER 29

2 - Frame and Cargo Body

29.1 Mga Side Rail at Cross Member

Suriin ang tibay at kondisyon ng mga side rail at cross member (joists). Inspeksyunin ang mga nakikitang bahagi sa paligid ng sasakyan para sa mga bitak at basag. Ang side rail ay may web at flange. Ang gasgas ay hindi bitak; kung hindi sigurado kung gaano kalubha ang bitak, kumonsulta sa taong namamahala sa mechanical inspection.

- ✓ Depekto 2.A (major): Ang side rail ay nasa panganib na mabali
- ✓ Depekto 2.B (major): Ang side rail o cross member ay lumundo kaya ang gumagalaw na bahagi (gulong, wheel, manibela, suspensyon) ay tumatama sa katawan ng sasakyan
- ✓ Depekto 2.1 (minor): Ang web ng side rail ay may bitak, ang flange ay may bitak, o ang cross member ay may bitak o basag

29.2 Mga Locking Pin ng Sliding Bogie

Suriin kung naroroon at naka-lock ang mga locking pin na nagse-secure sa sliding bogie sa ilalim ng semi-trailer. Suriin sa labas ng sasakyan sa magkabilang gilid ng mga gulong sa likuran ng semi-trailer, tiyaking naroroon ang mga pin at nasa naka-lock na posisyon.

- ✓ Depekto 2.C (major): Mahigit 25% ng mga locking pin ang nawawala o wala sa naka-lock na posisyon
- ✓ Suriin ang sliding bogie mula sa magkabilang gilid ng mga gulong sa likuran ng semi-trailer

29.3 Mga Nakapirming Bahagi ng Kaha ng Sasakyan

Suriin kung naroroon at matibay na nakakabit ang mga nakapirming bahagi ng kaha ng sasakyan (hood, mga panel ng kaha, fenders, bumpers). Suriin ang paligid ng sasakyan.

- ✓ Depekto 2.2 (menor): May nawawala o hindi maayos na nakakabit na nakapirming bahagi ng kaha
- ✓ Saklaw ang hood, mga panel ng kaha, fenders, at bumpers

29.4 Mga Pinto ng Bagahe/Pantulong na Kompartamento ng Bus

Karagdagang pagsusuri para sa mga bus kabilang ang mga motor coach. Suriin ang pagkakaroon at katibayan ng mga panlabas na pinto ng mga kompartamento ng bagahe at pantulong (tulad ng kompartamento ng baterya). Hindi sapat ang isang pinto kapag hindi ito nagsasara o hindi gumagana nang maayos.

- ✓ Depekto 2.3 (menor): Ang panlabas na pinto ng kompartamento ng bagahe o pantulong ay hindi sapat o hindi wastong nakakabit
- ✓ Hindi sapat ang isang pinto kapag hindi ito nagsasara o hindi gumagana nang maayos

CHAPTER 30

Chapter 10 - Roads Where LCVs Are Authorized and Not Authorized to Travel

30.1 Mga Awtorisadong Kalsada para sa mga LCV

Ang mga LCV ay pinapayagang bumiyahe lamang sa mga partikular na awtorisadong uri ng kalsada, pangunahin sa mga highway at maiikling access route.

- ✓ Pinapayagan sa mga divided lane highway at sa mga ramp ng pasukan/paglabasan ng highway
- ✓ Pinapayagan sa mga segment ng kalsada na nag-uugnay sa mga ramp ng pasukan at paglabasan na patungo sa magkasalungat na direksyon
- ✓ Pinapayagan na makapasok sa municipal industrial park mula sa ramp ng highway nang hindi hihigit sa 2 km
- ✓ Pinapayagan sa iba pang kalsada mula sa ramp ng highway nang hindi hihigit sa 500 m (halimbawa, papunta sa restawran)
- ✓ Pinapayagan sa mga kalsada sa loob ng municipal industrial park at sa Route 271 sa Laurier-Station/Saint-Flavien nang 2 km patimog mula sa boulevard Laurier

30.2 Mga Ipinagbabawal na Kalsada para sa mga LCV

Kahit may espesyal na permit sa pagpapatakbo, may mga partikular na labasan sa highway na hindi pa rin pinapayagan ang mga LCV.

- ✓ Hindi pinapayagang gamitin ang labasan 174 sa highway 40 upang pumasok o lumabas sa highway
- ✓ Hindi pinapayagang gamitin ang labasan 203 sa highway 40 upang pumasok o lumabas sa highway

CHAPTER 31

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Motor Coaches

31.1 Pagsusuri sa Paligid ng Isang Motor Coach

Ang circle check ng motor coach ay pagsusuri sa pamamagitan ng paningin at pandinig ng mga naa-access na bahagi, na sumusunod sa parehong mga hakbang tulad ng sa city bus. Gayunpaman, ang pagkakaayos ng sasakyan ay maaaring maging dahilan upang hindi ma-access ang suspension system, at ang chassis frame at mga bahagi ng katawan ay karaniwang monocoque, na nagiging dahilan upang ang mga piyesa at accessories ay espesipiko sa ganitong uri ng sasakyan.

- ✓ Sundin ang parehong mga hakbang sa circle check tulad ng sa city bus
- ✓ Maaaring hindi ma-access ang suspension system dahil sa pagkakaayos ng sasakyan
- ✓ Ang chassis frame at katawan ay karaniwang monocoque type na may espesipikong mga piyesa

CHAPTER 32

Negotiating a Curve

32.1 Paglapit at pagkontrol sa bilis sa mga kurba

Suriin kung gaano katalim ang kurba sa pinakamaagang panahon na posible. Hindi mo mababago ang kurba o simento, ngunit kontrolado mo ang iyong bilis — ang pinakamahalagang salik. Upang bumagal, dahan-dahang bitawan ang silinyador o magbaba ng gear; kung kailangan mong magpreno, gawin ito bago ang kurba habang tuwid pa ang takbo. Pumili ng gear na nagpapahintulot ng bahagyang pagbilis sa kurba upang manatiling matatag ang sasakyan.

- ✓ Ang bilis ang pinakamahalagang salik kapag dumadaan sa kurba
- ✓ Magpreno bago pumasok sa kurba habang tuwid ang takbo, hindi sa loob ng kurba
- ✓ Piliin ang tamang gear bago ang kurba at iwasang magpreno o magbaba ng gear sa loob ng kurba

32.2 Panganib ng mataas na sentro ng grabidad

Dahil ang karamihan ng mabibigat na sasakyan ay may mataas na sentro ng grabidad, ang pagpasok sa kurba nang mabilis ay maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol, paglihis, o pagtaob. Kailangan ang mataas na kasanayan sa pagmamaneho.

- ✓ Ang mabibigat na sasakyan ay may mataas na sentro ng grabidad at maaaring tumaob kung masyadong mataas ang bilis
- ✓ Bawasan ang bilis bago ang mga kurba upang maiwasan ang pagkawala ng kontrol o pagtaob

32.3 Pagkontrol ng Bilis sa mga Kurbada

Ang bilis ay ang mahalagang salik sa mga kurbada. Biswal na suriin ang katalasan ng kurbada nang pinakamaaga hangga't maaari. Kung kailangan mong magpreno, gawin ito bago ang kurbada habang tumatakbo sa tuwid na linya, at pumili ng gear na magpapahintulot sa iyo na bahagyang magpabilis sa kurbada upang mapanatiling matatag ang sasakyan.

- ✓ Magpreno bago ang kurbada habang tumatakbo sa tuwid na linya, hindi sa loob ng kurbada
- ✓ Iwasan ang pagpreno o pagbaba ng gear habang nasa kurbada
- ✓ Nasa tamang gear bago pumasok sa kurbada
- ✓ Bahagyang magpabilis sa buong kurbada upang mapanatiling matatag ang sasakyan

32.4 Panganib ng Mataas na Sentro ng Grabidad

Karamihan ng mabibigat na sasakyan ay may mataas na sentro ng grabidad, kaya kailangan ng mga driver ng mataas na kasanayan sa mga kurba. Ang pagpasok sa kurba nang mabilis ay maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol, paglihis, o pagtaob.

- ✓ Ang pagpasok sa kurba nang masyadong mabilis ay maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol, paglihis, o pagtaob
- ✓ Ang mataas na sentro ng grabidad ay nagpapataas ng panganib ng pagtaob sa mga kurba

32.5 Pagpoposisyon sa linya sa mga kurbada

Panoorin ang mga sasakyang paparating na lumilihis malapit sa gitnang linya. Para sa kanang kurbada, dumikit patungo sa gitnang linya/pinakamalayong kaliwa ng iyong linya, manatili hanggang sa lumabas ka, pagkatapos ay bumalik sa gitna. Para sa kaliwang kurbada, dumikit sa kanang bahagi ng iyong linya, manatili hanggang sa lumabas, pagkatapos ay bumalik sa gitna. Dahan-dahang magpabilis habang lumalabas.

- ✓ Kanang kurbada: posisyon malapit sa gitnang linya/kaliwang bahagi ng linya
- ✓ Kaliwang kurbada: posisyon patungo sa kanang bahagi ng linya
- ✓ Panatilihin ang posisyon hanggang sa paglabas, pagkatapos ay bumalik sa gitna ng linya at dahan-dahang magpabilis

32.6 Posisyon sa Lane Habang Dumadaan sa mga Kurba

Bantayan ang mga kasalubong na sasakyan kung lumilihis patungo sa gitnang linya. Bago ang kurbang pakanan, dumikit sa pinakadulong kaliwa ng iyong lane (malapit sa gitnang linya) at manatili roon hanggang sa paglabas, pagkatapos ay bumalik sa gitna. Bago ang kurbang pakaliwa, dumikit sa kanang bahagi ng lane at manatili hanggang sa paglabas. Dahan-dahang magpabilis kapag palabas na.

- ✓ Bago ang kurbang pakanan, dumikit patungo sa gitnang linya/pinakadulong kaliwa ng iyong lane
- ✓ Bago ang kurbang pakaliwa, dumikit sa kanang bahagi ng iyong lane
- ✓ Panatilihin ang posisyon hanggang sa lumabas ka sa kurba, pagkatapos ay bumalik sa gitna ng lane
- ✓ Dahan-dahang magpabilis habang palabas ka sa kurba

CHAPTER 33

What Causes Skidding?

33.1 Mga Sanhi ng Pagdulas

Ang pagdulas ay kadalasang sanhi ng masyadong mabilis na pagmamaneho sa sira, madulas, o nababalutan ng niyebe na mga ibabaw, na nagiging dahilan ng pagkawala ng pagkapit ng mga gulong. Maaari itong mangyari dahil sa biglaang pagpreno, masyadong mabilis na pagliko, o pag-akyat o pagbaba sa isang burol.

- ✓ Ang pagdulas ay kadalasang sanhi ng masyadong mabilis na pagmamaneho para sa kondisyon ng kalsada
- ✓ Mga karaniwang sanhi: biglaang pagpreno, masyadong mabilis na pagliko, pag-akyat o pagbaba sa mga burol

33.2 Mga Paraan upang Maiwasan ang Pagdulas

Napakahirap maibalik ang kontrol ng isang mabigat na sasakyan kapag ito ay dumulas, kaya magmaneho nang defensibo upang maiwasan ang pagdulas. Bawasan ang bilis ayon sa kalagayan ng kalsada, panatilihin ang ligtas na distansya sa sinusundan, tingnan ang semi-trailer sa mga rearview mirror kapag nagpreno, at huwag gamitin ang hand brake upang pabagalin ang sasakyan.

- ✓ Bawasan ang bilis ayon sa hinihingi ng kalagayan at pagkakaayos ng kalsada
- ✓ Panatilihin ang sapat na distansya mula sa iba pang gumagamit ng kalsada upang maiwasan ang biglaang pagpreno
- ✓ Tingnan ang semi-trailer sa mga rearview mirror sa bawat pagpreno at bitawan ang preno kung magsisimula itong dumulas
- ✓ HUWAG gamitin ang hand brake upang pabagalin ang sasakyan

33.3 Pag-skid Mula sa Biglaang Pagpreno

Ang pagpreno ay maaaring mag-lock ng mga gulong at magdulot ng pag-skid ng sasakyan. Sa sasakyang HINDI nilagyan ng ABS, ang mga naka-lock na gulong ay nagpapababa ng traksyon at nagdudulot ng pag-skid, na nangangailangan ng mas mahabang distansya ng paghinto. Kailangan mong iakma ang pagmamaneho upang mapanatili ang kontrol.

- ✓ Ang mga naka-lock na gulong (walang ABS) ay nagpapababa ng traksyon at nagpapataas ng distansya ng paghinto
- ✓ Ang biglaang pagpreno ay maaaring maging sanhi ng pag-lock at pag-skid ng mga gulong

33.4 Pag-skid sa mga Burol

Maaaring mangyari ang pag-skid paakyat o pababa ng burol kapag ang puwersa ng akselerasyon ay lumampas sa traksyon, lalo na sa madulas na simento o kapag masyadong mabilis. Paakyat sa burol, umiikot ang mga gulong sa puwesto at tumatabingi ang likuran sa gilid. Pababa, mas mataas ang panganib ng pag-skid sa madulas na simento o kapag nagpe-preno.

- ✓ Pag-skid paakyat: umiikot ang mga gulong sa puwesto at tumatabingi ang likuran sa gilid
- ✓ Mas mataas ang panganib ng pag-skid pababa sa madulas na simento o kapag nagpe-preno upang bumagal

33.5 Pag-skid Habang Nagmamaneho Pataas o Pababa ng Burol

Maaaring mangyari ang pag-skid kapag ang puwersa ng pagbilis ay lumampas sa pagkakapit ng mga gulong sa simento, lalo na sa madulas na mga ibabaw o kapag masyadong mabilis ang takbo. Kapag pataas, umiikot ang mga gulong nang hindi umaabante at lumilihis sa gilid ang likurang bahagi ng sasakyan. Kapag pababa, mas malaki ang panganib kung madulas ang simento o kung pumreno ka upang bumagal.

- ✓ Nagaganap ang pag-skid kapag ang puwersa ng pagbilis ay lumampas sa pagkakapit ng gulong
- ✓ Pataas: umiikot nang hindi umaabante ang mga gulong at lumilihis sa gilid ang likurang bahagi ng sasakyan
- ✓ Pababa: ang pagpreno sa madulas na simento ay nagpapataas ng panganib ng pag-skid
- ✓ Ilapat ang tamang mga pamamaraan sa pagmamaneho sa burol mula sa Kabanata 5

CHAPTER 34

Securement Inspection

34.1 Biswal na Inspeksyon Bago Umalis

Dapat magsagawa ang mga drayber ng biswal na inspeksyon sa mga bahaging panseguro ng sasakyan at tiyakin na ang kargamento ay hindi nakakasagabal sa pagmamaneho o paglabas sa cab.

- ✓ Tiyakin na ang tailgate, tailboard, mga pinto, tarpaulin, ekstrang gulong, tire rack, at iba pang kagamitang pang-operasyon ay naka-secure.
- ✓ Tiyakin na ang kargamento ay hindi nakakasagabal sa iyong kakayahang magmaneho ng sasakyan nang ligtas.
- ✓ Tiyakin na ang kargamento ay hindi humaharang sa sinumang tao na malayang lumabas sa cab o kompartamento ng drayber.

34.2 Oras ng Pag-inspeksyon ng Sistema ng Pag-secure ng Kargamento

Dapat suriin at i-adjust ng mga driver ang sistema ng pag-secure ng kargamento bago magmaneho at ilang sandali pagkatapos ng pagkakarga.

- ✓ Suriin at gawin ang mga kinakailangang pagsasaayos bago magmaneho ng sasakyan
- ✓ Suriin at gawin ang mga pagsasaayos nang hindi lalampas sa 80 km mula sa punto kung saan ikinarga ang kargamento

34.3 Mga Sanhi ng Muling Inspeksyon

Ang kargamento at sistema ng pagkakasa ay dapat regular na muling inspeksyunin, kasama ang mga pagsasaayos tulad ng pagdaragdag ng mga tiedown, kapag nangyari ang mga partikular na kondisyon.

- ✓ Muling inspeksyunin kapag nagbago ang iyong mga gawain o katayuan sa tungkulin
- ✓ Muling inspeksyunin kapag ang sasakyan ay naipatakbo nang 3 oras
- ✓ Muling inspeksyunin kapag ang sasakyan ay nakapaglakbay nang 240 km
- ✓ Gawin ang mga kinakailangang pagsasaayos kabilang ang pagdaragdag ng mas maraming tiedown kung kailangan

34.4 Mga Eksepsyon sa Inspeksyon

Ang mga drayber ay may eksepsyon sa pag-inspeksyon ng kargamento at sistema ng pag-secure nito sa dalawang partikular na sitwasyon lamang sa ilalim ng Regulasyon.

- ✓ May eksepsyon kapag ang kargamento ay selyado sa loob ng sasakyan at ang drayber ay inutusan na huwag itong buksan
- ✓ May eksepsyon kapag ang sasakyan ay ikinarga sa paraang humahadlang sa pag-access sa kargamento o mga bahagi nito

34.5 Oras ng Inspeksyon ng Pag-secure ng Karga

Dapat suriin ng mga driver ang karga at ang sistema ng pag-secure at gumawa ng mga pagsasaayos bago magmaneho at muli sa loob ng hindi hihigit sa 80 km mula sa loading point. Kinakailangan ang regular na muling pagsusuri na may mga pagsasaayos (kabilang ang pagdadagdag ng mga tiedown) sa mga tiyak na sitwasyon.

- ✓ Suriin bago magmaneho at muli sa loob ng 80 km mula sa loading point
- ✓ Muling suriin kapag nagbago ang iyong mga aktibidad o katayuan sa tungkulin
- ✓ Muling suriin pagkatapos magmaneho ang sasakyan nang 3 oras
- ✓ Muling suriin pagkatapos maglakbay ang sasakyan nang 240 km

34.6 Biswal na Inspeksyon Bago Umalis

Bago umalis at habang nasa biyahe, dapat biswal na inspeksyunin ng mga driver na ang tailgate, tailboard, mga pinto, tarpaulin, ekstrang gulong, tire rack at iba pang kagamitan ay nakakabit nang matibay, at tiyakin na ang kargamento ay hindi nakakasagabal sa ligtas na pagmamaneho o humaharang sa paglabas mula sa cab.

- ✓ Tiyakin na ang tailgate, tailboard, mga pinto, tarpaulin, ekstrang gulong, tire rack at iba pang kagamitan ay nakakabit nang matibay
- ✓ Ang kargamento ay hindi dapat makagambala sa kakayahang magmaneho nang ligtas
- ✓ Ang kargamento ay hindi dapat humadlang sa isang tao na malayang lumabas sa cab o kompartamento ng driver

CHAPTER 35

Physical Factors That Affect Driving

35.1 Pamamahagi ng Karga sa Sasakyan

Ang hindi tamang pamamahagi ng karga ay maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol kapag mabilis na tumutugon. Upang mapabuti ang katatagan at maiwasan ang pagtaob, panatilihing kasingbaba hangga't maaari ang sentro ng grabidad. Ang karga sa bawat semi-trailer ay dapat na maayos na ipamahagi sa mga pangkat ng ehe alinsunod sa Regulasyon sa mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan.

- ✓ Ipamahagi nang pantay ang karga upang maiwasan ang pagkawala ng kontrol sa mabilis na reaksyon
- ✓ Panatilihing kasingbaba hangga't maaari ang sentro ng grabidad upang mapabuti ang katatagan at maiwasan ang pagtaob
- ✓ Ipamahagi nang maayos ang karga sa bawat semi-trailer sa mga pangkat ng ehe ayon sa Regulasyon sa mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan

35.2 Pagpoposisyon ng mga Semi-Trailer ayon sa Timbang

Ang pinakamahaba at pinakamabigat na semi-trailer ay dapat ikabit sa traktor. Kung ang mga semi-trailer ay hindi nakaposisyon sa ganitong pagkakasunod-sunod, maaari kang mawalan ng kontrol sa pangalawang semi-trailer kapag nagpreno.

- ✓ Ang pinakamahaba at pinakamabigat na semi-trailer ay dapat ikabit sa traktor (unang posisyon)
- ✓ Ang maling posisyon ay maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol sa pangalawang semi-trailer kapag nagpreno

35.3 Epekto ng Karga sa Pagbilis

Ang pagdaragdag ng karga sa sasakyan ay nagpapababa ng puwersa ng pagbilis nito. Ang isang double road train ay nangangailangan ng mas mahabang oras upang makapasok sa trapiko o maibalik ang bilis pagkatapos huminto, at ang dagdag na karga ay nagpipilit sa iyo na lalo pang bawasan ang bilis sa mga kurba.

- ✓ Ang tumaas na karga ay nagpapababa ng puwersa ng pagbilis, kaya nangangailangan ng mas mahabang oras upang makapasok sa trapiko o maibalik ang bilis
- ✓ Ang dagdag na karga ay nagpipilit sa iyo na lalo pang bawasan ang bilis sa mga kurba

35.4 Haba ng Double Road Train

Dahil sa haba nito, mahirap para sa isang double road train ang pag-overtake o paggawa ng mga evasive manoeuvre. Pinalalala ng crosswinds ang problemang ito, lalo na sa mga kurba. Kailangan mong asahan kung paano magrereaksiyon ang sasakyan upang mapanatili ang kontrol.

- ✓ Ang double road train ay hindi kasinghusay ng mas maiikling sasakyan kapag nag-overtake o gumagawa ng evasive manoeuvre
- ✓ Pinalalala ng crosswinds ang mga problema sa pagmamaneho, lalo na kapag dumadaan sa kurba
- ✓ Asahan ang reaksiyon ng sasakyan upang makatugon sa oras at mapanatili ang kontrol

35.5 Bilang ng mga Artikulasyon

Ang espasyong kailangan para sa mga maniobra ay depende sa bilang at posisyon ng mga axle, haba ng traktor at mga semi-trailer, at bilang ng mga artikulasyon. Ang mas maraming artikulasyon ay nagpapataas ng panganib na ang pangalawang semi-trailer ay pumapaling-paling, lumilihis sa landas ng traktor, tumatawid sa mga lane, at tumataob.

- ✓ Kung mas maraming artikulasyon ang isang kombinasyon, mas malaki ang panganib na pumapaling-paling ang pangalawang semi-trailer
- ✓ Ang pangalawang semi-trailer na pumapaling-paling ay maaaring lumihis sa landas ng traktor at tumawid sa ibang lane
- ✓ Ang mga dobleng road train ay umookupa ng maraming espasyo sa kalsada, na nagpapataas ng panganib ng banggaan sa mga instalasyon, sasakyan at pedestrian

35.6 Haba at Bilang ng mga Articulation

Ang haba at maraming articulation ng isang double road train ay nagpapababa ng kakayahan nitong mag-overtake o gumawa ng mga maniobrang pag-iwas at nagpapataas ng panganib na maglihis-lihis ang trailer sa likuran.

- ✓ Ang mahabang haba ay nagpapababa ng kakayahan sa pag-overtake at pag-iwas; pinalalala ito ng crosswinds, lalo na sa mga kurba
- ✓ Ang mas maraming articulation ay nagpapataas ng panganib na maglihis-lihis ang ikalawang semi-trailer at tumawid sa mga lane
- ✓ Isaalang-alang ang bilang/posisyon ng mga axle, haba ng tractor at mga trailer, at bilang ng mga articulation kapag lumiliko
- ✓ Malaki ang espasyong nakukuha ng mga double road train, na nagpapataas ng panganib ng banggaan sa mga instalasyon, nakaparadang sasakyan, at mga pedestrian

CHAPTER 36

Chapter 10 – Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements

36.1 Mga Kinakailangan sa Lisensya sa Pagmamaneho at T Endorsement

Ang pagpapatakbo ng LCV ay nangangailangan ng pinakamataas na klase ng lisensya na may karagdagang endorsement na may mahigpit na paunang kinakailangan sa karanasan at pagsasanay.

- ✓ Dapat may hawak ng Class 1 na lisensya sa pagmamaneho na may T endorsement.
- ✓ Dapat may hawak ng Class 1 na lisensya nang hindi bababa sa 5 taon upang makuha ang T endorsement.
- ✓ Dapat kumpletuhin ang sapilitang programang pagsasanay sa LCV (mga sasakyang mas mahaba sa 25 m) sa isang sentro ng pagsasanay sa transportasyong panglansangan (Charlesbourg o Saint-Jérôme).

36.2 Mga Obligasyon ng Mayhawak ng Espesyal na Permit

Ang may hawak ng espesyal na permit sa pagpapatakbo ng LCV ay may ilang patuloy na legal na responsibilidad tungkol sa data, pag-uulat ng insidente, at pagsunod ng driver.

- ✓ Dapat magbigay ng data ng sistema ng pagsubaybay sa driver kapag hiniling ng opisyal ng pagpapatupad ng batas sa mga carrier o opisyal ng kapayapaan
- ✓ Dapat ipaalam sa Ministère des Transports du Québec ang anumang aksidente o pagbara ng trapiko na dulot ng LCV sa loob ng dalawang araw
- ✓ Dapat patakbuhin ang traktor bilang operator sa ilalim ng Batas hinggil sa mga may-ari, operator, at driver ng mabibigat na sasakyan
- ✓ Dapat tiyakin na ang driver ay sumusunod sa lahat ng paghihigpit sa pagmamaneho sa mga kalsada, oras, at kondisyon ng panahon

CHAPTER 37

Inspections During Your Trip

37.1 Sapilitang Pagsubok ng Brake sa mga Itinalagang Lugar

Sa isang biyahe, kailangan mong magsagawa ng ilang sapilitang inspeksyon, kabilang ang paghinto sa mga lugar na itinalaga ng road sign para sa brake-check upang subukan ang iyong brake. Dapat mo ring muling inspeksyunin ang braking system tulad ng ginagawa sa circle check; tumatagal lamang ito ng ilang minuto at maaaring gawin mula sa loob ng cab.

- ✓ Huminto sa mga lugar na itinalaga ng road sign para sa brake-check upang subukan ang iyong brake
- ✓ Magsagawa ng inspeksyon ng braking system tulad ng ginagawa sa circle check, na maaaring gawin sa loob ng cab sa loob ng ilang minuto

37.2 Pagsuri ng Temperatura ng Gulong at mga Hub

Sa biyahe, suriin ang temperatura ng gulong upang kumpirmahin ang tamang pagsasaayos ng preno at mabawasan ang panganib na mawalan ng gulong. Hanapin ang mga bakas ng lubricant malapit sa mga hub, matinding init, usok, o amoy sunog. Ang lubricant malapit sa hub ay maaaring mangahulugan ng sirang hub ring seal o bearing na malapit nang dumulas palabas ng cup.

- ✓ Suriin ang temperatura ng gulong upang matiyak ang sapat na pagsasaayos ng preno at walang panganib na mawalan ng gulong
- ✓ Suriin ang mga bakas ng lubricant malapit sa mga hub ng gulong, matinding init, usok, o amoy sunog bago magpatuloy
- ✓ Ang mga bakas ng lubricant malapit sa hub ay maaaring magpahiwatig ng sirang hub ring seal o bearing na malapit nang dumulas palabas ng cup

37.3 Pag-diagnose ng Gulong na Nag-iinit

Kung ang isang gulong ay gumagawa ng mas maraming init kaysa sa iba, maaaring may sira ang bearing ng gulong o mali ang pagkaka-adjust ng preno. Hintayin na lumamig ang gulong bago magsagawa ng masusing pagsusuri upang matukoy ang sanhi at matiyak ang ligtas na pagpapatuloy.

- ✓ Ang gulong na mas mainit kaysa sa iba ay maaaring senyales ng sirang bearing o maling pagkaka-adjust ng preno
- ✓ Hintayin na lumamig ang gulong bago ang masusing pagsusuri at kumpirmahin na maaari kang magpatuloy nang ligtas

37.4 Muling Paghihigpit ng mga Gulong na Kamakailan Lang Pinalitan

Kung ang isang gulong ay kamakailan lang pinalitan, tiyakin na ito ay sapat ang higpit pagkatapos maglakbay nang 80 hanggang 160 km. Mas mabuti kung ang mga gulong ay pahihigpitin ng mekaniko ayon sa mga pamantayan ng tagagawa.

- ✓ Muling suriin ang higpit ng isang gulong na kamakailan lang pinalitan pagkatapos maglakbay nang 80 hanggang 160 km
- ✓ Mas mabuti kung ang mga gulong ay pahihigpitin ng mekaniko ayon sa mga pamantayan ng tagagawa

CHAPTER 38

Chapter 1 - Rules

38.1 Circle Check at mga Regulasyon sa Oras ng Pagmamaneho

Sa ilalim ng Highway Safety Code, kailangang inspeksyunin ng mga driver ang kanilang sasakyan araw-araw at sa mga agwat (circle check). Ang Regulasyon tungkol sa oras ng pagmamaneho at pahinga ng mga driver ng mabibigat na sasakyan ay nakababawas sa panganib ng aksidente; dapat tiyakin ng mga operator na kayang magmaneho nang ligtas ang kanilang mga driver.

- ✓ Dapat sumailalim ang mga sasakyan sa pang-araw-araw na inspeksyon na tinatawag na circle check
- ✓ Ang Regulasyon tungkol sa oras ng pagmamaneho at pahinga ay naaangkop sa mga driver at operator
- ✓ Dapat tiyakin ng mga operator na kayang magmaneho nang ligtas ang kanilang mga driver

38.2 Regulasyon sa Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan

Ang Regulasyon sa Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan ay nagtatakda ng mga pamantayang naglilimita sa sukat, karga sa bawat grupo ng ehe, at kabuuang masa ng kargada sa mga pampublikong daan. Ang mga sasakyang hindi tumutugon sa mga pamantayang ito ay labis ang sukat o sobra ang karga at hindi maaaring gumamit ng mga pampublikong daan nang walang espesyal na permit.

- ✓ Nililimita ng regulasyon ang sukat, karga sa bawat grupo ng ehe, at kabuuang masa ng kargada
- ✓ Ang mga sasakyang labis ang sukat o sobra ang karga ay nangangailangan ng espesyal na permit upang gumamit ng mga pampublikong daan
- ✓ Kausapin ang Ministère des Transports para sa impormasyon tungkol sa espesyal na permit

38.3 Mga Kinakailangan sa Pagsasanay para sa Espesyal na Kargamento at Pagmamaneho sa Pagtawid ng Hangganan

Ang mga driver ng mapanganib na substansya ay dapat sinanay at may dalang sertipiko mula sa employer. Ang mga driver ng school bus ay dapat sinanay sa kaligtasan ng mga batang mag-aaral at may sertipiko ng kakayahan. Ang mga driver sa labas ng Québec ay dapat alam ang mga lokal na batas; ang mga driver ng heavy vehicle sa Estados Unidos ay dapat hindi bababa sa 21 taong gulang, at maaaring magkaiba ang mga patakaran sa oras ng pagmamaneho at klasipikasyon ng depekto.

- ✓ Ang mga driver ng mapanganib na substansya ay nangangailangan ng pagsasanay at sertipiko mula sa employer
- ✓ Ang mga driver ng school bus ay nangangailangan ng pagsasanay at sertipiko ng kakayahan sa kaligtasan ng bata
- ✓ Ang mga driver ng heavy vehicle sa Estados Unidos ay dapat hindi bababa sa 21 taong gulang

CHAPTER 39

Downshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)

39.1 Pangangailangan ng Teknik na Double-Declutching

Kapag nag-downshift ng manu-manong transmisyon na walang synchromesh, kailangan mong gamitin ang double-declutching upang maiwasan ang pagkikiskisan ng mga bahagi at maagang pagkasira. Kailangan nitong ilagay sa neutral at taasan ang bilis ng makina bago isanla ang mas mababang gear.

- ✓ Gamitin ang double-declutching upang protektahan ang transmisyon na walang synchromesh
- ✓ Dapat ilagay sa neutral
- ✓ Dapat taasan ang bilis ng makina bago mag-downshift

39.2 Pamamaraan ng Teknik sa Downshifting (Ika-5 hanggang Ika-4)

Bumagal gamit ang service brake hanggang 1,200 RPM at itulak ang clutch hanggang friction point; panatilihing steady ang RPM at itulak ang clutch sa posisyon 3 habang binibitawan ang accelerator; ilipat sa neutral; bitawan ang clutch sa posisyon 1; pindutin ang accelerator para itaas ang bilis ng makina nang 300 RPM para umabot sa 1,500 RPM; bitawan ang accelerator habang itinutulak ang clutch sa posisyon 3 at ilipat sa ika-4; bitawan ang clutch para matapos.

- ✓ Bawasan ang bilis ng makina nang hindi lalampas sa maximum RPM nito sa neutral
- ✓ Bumagal gamit ang service brake hanggang 1,200 RPM bago magsimula
- ✓ Dagdagan ang RPM nang 300 (hanggang 1,500) bago i-engage ang mas mababang gear
- ✓ Magsanay ng double-clutching sa patag na lupain

CHAPTER 40

Chapter 10 - Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements

40.1 Mga Kinakailangan sa Lisensya ng Driver at T Endorsement

Ang pagpapatakbo ng LCV ay nangangailangan ng Class 1 na lisensya na may espesyal na T endorsement, na nakukuha pagkatapos ng karanasan at mandatoryong pagsasanay.

- ✓ Dapat may hawak na Class 1 na lisensya ng driver na may T endorsement upang magpatakbo ng LCV
- ✓ Dapat na may hawak ng Class 1 na lisensya ng driver nang hindi bababa sa 5 taon upang makakuha ng T endorsement
- ✓ Dapat tapusin ang mandatoryong programa ng pagsasanay para sa mga driver ng LCV (mas mahaba sa 25 m) sa mga sentro ng pagsasanay sa Charlesbourg o Saint-Jérôme

40.2 Mga Responsibilidad ng mga May Hawak ng Espesyal na Permit

Ang mga may hawak ng espesyal na permit sa pagpapatakbo ng LCV ay may ilang obligasyon tungkol sa pagbibigay ng datos, pag-uulat ng insidente, at pangangasiwa sa pagsunod.

- ✓ Dapat ibigay ang datos ng sistema ng pagsubaybay sa driver kapag hiniling ng carrier enforcement officer o peace officer.
- ✓ Dapat ipaalam sa Ministère des Transports du Québec ang anumang aksidente o pagkakabara ng trapiko na dulot ng LCV sa loob ng dalawang araw.
- ✓ Dapat patakbuhin ang traktor bilang operator sa ilalim ng Act respecting owners, operators and drivers of heavy vehicles.
- ✓ Dapat tiyakin na sumusunod ang driver sa mga paghihigpit sa pagmamaneho sa mga kalsada, oras, at lagay ng panahon.

CHAPTER 41

Chapter 12 – Inspections While on the Road

41.1 Mga Nakatakdang Pagitan ng Inspeksyon

Magsagawa ng bagong inspeksyon 80 kilometro pagkatapos magsimula ng biyahe, dahil karaniwang nagamit na ang lahat ng sistema sa oras na iyon. Pagkatapos nito, mag-inspeksyon bawat 160 kilometro o bawat dalawang oras, at suriin ang mga kritikal na sistema: gulong, preno, ilaw, mekanismo ng pagkakabit, at pag-secure ng kargamento.

- ✓ Magsagawa ng bagong inspeksyon 80 km pagkatapos magsimula ng biyahe
- ✓ Pagkatapos nito, mag-inspeksyon bawat 160 km o bawat dalawang oras
- ✓ Suriin ang gulong, preno, ilaw, mekanismo ng pagkakabit, at pag-secure ng kargamento
- ✓ Magsagawa ng pagsusuri habang nagpapahinga at piliin ang mga lugar ng serbisyo para sa kaligtasan

41.2 Patuloy na Pagsubaybay sa Kalagayan ng Sasakyan

Ang kaligtasan ng sasakyan ay nakasalalay sa higit pa sa maintenance at paikot na pagsusuri; maaaring lumala ang kalagayan ng mga piyesa anumang oras. Dapat maging maingat ang mga driver sa mga palatandaan ng pagkasira o paghina ng pagkakasiguro ng kargamento at dapat huminto sa ligtas na lugar upang inspeksyunin kung napapansin nila ang hindi karaniwang ingay, reaksyon, o mga ilaw ng babala.

- ✓ Huminto sa ligtas at angkop na lugar kung napapansin mo ang hindi karaniwang ingay o reaksyon
- ✓ Huminto at inspeksyunin kung bumukas ang ilaw ng babala
- ✓ Maging maingat sa mga palatandaan ng posibleng pagkasira o paghina ng pagkakasiguro

CHAPTER 42

Spring Thaw Restrictions

42.1 Kahinaan ng Kalsada sa Pagtunaw ng Yelo sa Tagsibol

Sa panahon ng pagtunaw ng yelo sa tagsibol, bumababa nang 40% ang resistensya ng kalsada at nagiging lalo pang mahina ang mga kalsada sa bigat ng mabibigat na sasakyan. Ang bawat pagdaan ng trak sa panahon ng pagtunaw ay may epekto sa simento na katulad ng ilang trak sa normal na kondisyon, kaya kritikal ang paglilimita ng karga. Mas mahigpit na limitasyon sa karga ang ipinapatupad sa panahong ito.

- ✓ Bumababa nang 40% ang resistensya ng kalsada sa panahon ng pagtunaw ng yelo sa tagsibol
- ✓ Mas mahigpit na limitasyon sa karga ang ipinapatupad sa panahon ng pagtunaw ng yelo sa tagsibol

42.2 Panahon ng Paghihigpit sa Karga at Mga Sona

Ang panahon ng paghihigpit sa karga ay karaniwang Marso hanggang Mayo, at ang mga petsa ay maaaring i-adjust ayon sa panahon. Ang Québec ay nahahati sa tatlong sona: Sona 1 (timog na Québec hanggang Rivière-du-Loup), Sona 2 (hilaga ng Sona 1), Sona 3 (hilaga ng Sona 2). Lahat ng mabibigat na sasakyan ay sakop ng mga pansamantalang paghihigpit sa timbang batay sa kumpigurasyon at uri ng ehe.

- ✓ Ang panahon ng paghihigpit sa karga ay karaniwang tumatakbo mula Marso hanggang Mayo, na maaaring i-adjust ayon sa panahon
- ✓ Lahat ng mabibigat na sasakyan ay dapat sumunod sa mga paghihigpit sa timbang sa pagtunaw ng yelo sa tagsibol ayon sa sona

42.3 Pagkonsulta sa Impormasyon ng Limitasyon ng Karga

Ang mga sona at panahon ng pagkatunaw ng yelo sa tagsibol ay maaaring magbago bawat taon. Dapat kumonsulta ang mga tsuper sa serbisyo ng impormasyon at mga bulletin ng Transport Québec para sa mga detalye tungkol sa mga limitasyon ng karga. Ang mga awtorisadong limitasyon ng karga ay nakalista sa Regulasyon sa Mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan.

- ✓ Kumonsulta sa mga bulletin ng Transport Québec para sa taunang mga limitasyon ng karga sa panahon ng pagkatunaw ng yelo sa tagsibol
- ✓ Ang mga awtorisadong limitasyon ng karga ay nasa Regulasyon sa Mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan

CHAPTER 43

Inattentiveness

43.1 Highway Hypnosis

Ang kawalan ng pansin kapag nagmamaneho sa mga monotonong kalsada na kakaunti ang pagmamaniobra ay maaaring humantong sa highway hypnosis at maaari ka pang makatulog habang nasa manibela.

- ✓ Ang mga monotonong kapaligiran at mga kalsadang kakaunti ang pagmamaniobra ay maaaring magdulot ng highway hypnosis
- ✓ Ang highway hypnosis ay maaaring maging dahilan ng pagkatulog mo habang nasa manibela
- ✓ Bigyang-pansin ang mga babalang senyales ng pagod na ipinapadama ng iyong katawan

43.2 Highway Hypnosis at Kawalan ng Atensyon

Ang pagod na mga driver ay nagkakamali at maaaring magdulot ng malubhang aksidente, kaya dapat mong bigyang-pansin ang mga babalang palatandaan ng pagkapagod. Ang pagmamaneho sa mga monotonong kalsada na nangangailangan ng kaunting maniobra ay maaaring magdulot ng “highway hypnosis” at maging dahilan ng pagkatulog mo habang nasa manibela.

- ✓ Bigyang-pansin ang mga babalang palatandaan ng pagkapagod na ipinapadala ng iyong katawan.
- ✓ Ang monotonong kapaligiran na nangangailangan ng kaunting maniobra ay maaaring humantong sa “highway hypnosis”.
- ✓ Ang highway hypnosis ay maaaring maging dahilan ng pagkatulog mo habang nasa manibela.

CHAPTER 44

The Right RPM Is Important for Your Engine (Chapter 3)

44.1 Mga Epekto ng Maling RPM

Ang makinang umiikot nang napakabagal ay may hilig na maglukso-lukso at maaaring makapinsala sa sasakyan. Ang makinang umiikot nang napakabilis ay kumakain ng gasolina nang walang saysay at hindi nagbibigay ng karagdagang lakas. Konsultahin ang manwal ng tagagawa para sa inirerekomendang mga saklaw ng RPM.

- ✓ Ang masyadong mababang RPM ay nagdudulot ng paglukso-lukso at posibleng pinsala
- ✓ Ang masyadong mataas na RPM ay nag-aaksaya ng gasolina nang hindi nagdaragdag ng lakas
- ✓ Konsultahin ang manwal ng tagagawa para sa mga saklaw ng RPM

44.2 Progresibong Pagpapalit ng Gear at Paggamit ng Tachometer

Lahat ng makina ay may pinakamataas na RPM. Ang pagpapalit ng gear bago maabot ang limitasyong iyon (progresibong pagpapalit ng gear) ay nakakatipid sa gasolina. Ang tachometer ay mas maaasahang paraan upang malaman kung kailan magpapalit ng gear kaysa sa pakikinig sa makina o pagtingin sa bilis.

- ✓ Magpalit ng gear bago maabot ng makina ang pinakamataas na RPM nito
- ✓ Ang progresibong pagpapalit ng gear ay nakakatipid sa gasolina
- ✓ Ang tachometer ay mas maaasahan kaysa sa tunog ng makina o bilis para sa timing ng pagpapalit ng gear

44.3 Mga Kahihinatnan ng Maling RPM

Ang makina na umiikot nang masyadong mabagal ay kumakadyot at maaaring makasira sa sasakyan. Ang makina na umiikot nang masyadong mabilis ay nagsasayang ng gasolina at hindi nagbibigay ng karagdagang lakas. Sumangguni sa manwal ng tagagawa para sa mga inirerekomendang saklaw ng RPM.

- ✓ Ang masyadong mababang RPM ay nagdudulot ng pagkakadyot at pinsala sa sasakyan
- ✓ Ang masyadong mataas na RPM ay nagsasayang ng gasolina nang walang karagdagang lakas
- ✓ Sumangguni sa manwal ng tagagawa para sa mga saklaw ng RPM

44.4 Paggamit ng Tachometer sa Pagpapalit ng Gear

Lahat ng makina ay may pinakamataas na RPM; magpalit ng gear bago ito maabot (progressive shifting) upang makatipid sa gasolina. Mas maaasahan ang pagtingin sa tachometer kaysa sa pakikinig sa makina o pagsuri sa bilis.

- ✓ Magpalit ng gear bago maabot ang pinakamataas na RPM
- ✓ Mas maaasahan ang tachometer kaysa sa tunog ng makina o bilis para sa pagpapalit ng gear
- ✓ Nakakatipid ng gasolina ang progressive shifting

CHAPTER 45

3 - Heater/Defroster

45.1 Tamang Paggana ng Blower ng Windshield

Suriin ang tamang paggana ng blower ng windshield. Sa loob ng cab, buksan ang blower, itutok ang daloy ng hangin patungo sa windshield, at suriin kung may hangin na umiihip dito. Mga bahaging ibinigay lamang ng tagagawa ang saklaw; hindi saklaw ang mga auxiliary system. Sa ilalim ng seksyon 265 ng Highway Safety Code, ang windshield ay dapat walang anumang materyal (kasama ang fog) na nakakabawas sa visibility ng drayber.

- ✓ Depekto 3.1 (menor): Hindi gumagana ang blower ng windshield
- ✓ Hindi saklaw ng depekto ang temperatura ng hangin, ngunit sa taglamig dapat sapat ang init ng hangin upang mag-defrost para sa pinakamahusay na visibility
- ✓ Sa ilalim ng seksyon 265 ng Highway Safety Code, ang windshield ay dapat walang anumang materyal (binibilang ang fog) na nakakabawas sa visibility

CHAPTER 46

20 - Passenger Transport

46.1 Mga Stanchion, Pahalang na Bar, Grab Handle at Guard Panel

Ang Seksyon 20 ay tumutukoy nang eksklusibo sa mga bus at minibus na inayos upang magdala ng mga pasahero at ito ay karagdagan sa mga naunang seksyon. Suriin ang mga stanchion, pahalang na bar, grab handle, guard panel, at anumang shock-absorbing material na ibinigay ng tagagawa mula sa loob ng sasakyan (hal., mula sa gitnang pasilyo sa sasakyang nagdadala ng higit sa 24 na pasahero). Bagama't ang circle check ay pangunahing nakabatay sa paningin at pandinig, maglapat ng bahagyang presyon kung may duda tungkol sa tibay.

- ✓ Depekto (20.1): ang mga stanchion, pahalang na bar, grab handle at guard panel ay hindi matibay ang pagkakakabit
- ✓ Depekto (20.2): ang shock-absorbing material na ibinigay ng tagagawa sa mga stanchion ay nawawala o hindi sapat (sira/nasira hanggang sa hindi na nagbibigay ng proteksyon)

46.2 Sahig at mga Baytang sa Kompartamento ng mga Pasahero

Suriin ang kalagayan ng sahig at mga baytang. Suriin ang mga baytang sa labas bago pumasok at suriin ang nakikitang ibabaw ng sahig sa loob, lalo na ang gitnang daanan at mga lugar sa pagitan ng mga upuan. May depekto kapag ang kalagayan ng sahig ay nagdudulot ng panganib sa mga sakay.

- ✓ Depekto (20.3): ang sahig o isang baytang sa kompartamento ng mga pasahero ay may bitak, may maling hugis, o may butas
- ✓ May depekto lamang kapag ang kalagayan ng sahig ay nagdudulot ng panganib sa mga sakay

46.3 Ilaw ng Gitnang Pasilyo at Pasukan

Suriin kung maayos na gumagana ang mga sistema ng ilaw ng gitnang pasilyo at pasukan ng mga pasahero. I-on ang switch ng ilaw para sa gitnang pasilyo, mga baitang ng pasukan at labasan, at espasyo ng pagsakay, at tiyakin na naililiwanag ang mga ito.

- ✓ Depekto (20.4): hindi naililiwanag ang gitnang pasilyo, mga baitang ng pasukan o labasan, o espasyo ng pagsakay

46.4 Mga Lalagyan ng Bagahe sa Itaas at mga Upuan ng Pasahero

Suriin ang tibay at kondisyon ng mga lalagyan/kompartamento ng bagahe sa itaas at ng mga upuan at bangko ng pasahero. Inspeksyunin ang mga lalagyan upang matiyak na maayos ang pagkakakabit at kayang hawakan ang bagahe. Maglakad sa gitnang pasilyo upang inspeksyunin ang posisyon at kondisyon ng upuan/bangko, kabilang ang mga natitiklop (one-man) na upuan. Magdiin nang bahagya kung may pagdududa sa tibay.

- ✓ Depekto (20.5): ang pang-itaas na lalagyan ng bagahe o kompartamento ay hindi maayos ang pagkakakabit o hindi kayang hawakan ang bagahe
- ✓ Depekto (20.6): ang upuan o bangko ay hindi sapat (hindi maayos ang paggana hanggang sa punto na hindi ligtas)

46.5 Palatandaan ng Paghinto na Maaaring Ilabas at Itiklop ng School Bus

Para sa mga school bus, suriin ang kondisyon ng palatandaan ng paghinto na maaaring ilabas at itiklop. I-activate ang paglabas ng palatandaan ng paghinto na maaaring ilabas at itiklop sa kaliwang bahagi ng kompartamento ng driver at suriin ang posisyon nito kaugnay ng gilid ng bus mula sa labas. Bagama't ang maliit na depekto ay hindi nagbabawal sa operasyon, ang Highway Safety Code ay nangangailangan sa mga driver na gamitin ang palatandaan ng paghinto upang pasakayin o ibaba ang mga batang estudyante o mga taong wala pang 18 taong gulang; kung may depekto at hindi mailabas, hindi maaaring pasakayin o ibaba ng driver ang mga naturang tao.

- ✓ Depekto (20.7): hindi gumagalaw ang palatandaan ng paghinto sa posisyong perpendikular sa bus
- ✓ Kung hindi mailabas ang palatandaan ng paghinto, hindi maaaring pasakayin o ibaba ng driver ang mga batang estudyante o mga taong wala pang 18 taong gulang
- ✓ Ang hindi paggamit ng palatandaan ng paghinto ay paglabag sa seksyon 456 ng Highway Safety Code (multa $600 hanggang $2,000)

46.6 Mga Kumikislap na Pulang Ilaw ng School Bus

Para sa mga school bus, suriin ang maayos na paggana ng mga kumikislap na pulang ilaw. Buksan ang mga ito at suriin mula sa labas ang kanang harap, kaliwang harap, kanang likod, at kaliwang likod na mga ilaw. Ang Highway Safety Code ay nangangailangan sa mga driver na i-activate ang mga kumikislap na pulang ilaw upang magsakay o magbaba ng mga batang nag-aaral o mga taong wala pang 18 taong gulang.

- ✓ Depekto (20.8): isa o higit pang kumikislap na pulang ilaw sa harap at likod ang hindi gumagana kapag binuksan
- ✓ Kung ang parehong likod o parehong harap na kumikislap na ilaw ay sira, hindi maaaring magsakay o magbaba ang driver ng mga batang nag-aaral o mga taong wala pang 18 taong gulang
- ✓ Ang hindi pag-activate ng mga kumikislap na pulang ilaw ay isang paglabag sa ilalim ng seksyon 456 ng Highway Safety Code (multa na $600 hanggang $2,000)

46.7 Mga Kumikislap na Ilaw sa Stop Sign ng School Bus

Para sa mga school bus, suriin ang paggana ng mga salit-salit na kumikislap na ilaw sa stop sign. I-activate ang retractable na stop sign at suriin ang mga kumikislap na ilaw sa itaas at ibaba.

- ✓ Depekto 20.7 (minor): isa o higit pang salit-salit na kumikislap na ilaw ay hindi nagsisindi kapag ang stop sign ay patayo sa sasakyan
- ✓ Suriin ang mga kumikislap na ilaw sa itaas at ibaba ng stop sign

46.8 Mga Ilaw na Kumikislap sa Stop Sign ng School Bus

Para sa mga school bus, suriin ang mga salit-salit na kumikislap na ilaw sa stop sign. Paganahin ang naibabalik na stop sign at suriin ang mga kumikislap na ilaw sa itaas at ibaba ng sign.

- ✓ Depekto (20.7): isa o higit pang salit-salit na kumikislap na ilaw sa stop sign ang hindi nagsisindi kapag ang sign ay patayo sa sasakyan

46.9 Salit-salit na Kumikislap na Dilaw na Ilaw ng School Bus

Para sa mga school bus, suriin ang maayos na paggana ng salit-salit na kumikislap na dilaw na ilaw. Ang pagsusuring ito ay dapat gawin lamang sa ligtas na mga kondisyon; huwag subukan ang hindi ligtas na mga maniobra. Sa harapan, i-activate ang switch at suriin ang mga dilaw na ilaw sa harapan gamit ang mga convex na salamin. Sa likuran, i-activate ang switch, buksan ang pinto sa likuran, at ligtas na suriin ang mga dilaw na ilaw sa likuran. Itala sa ulat kung hindi maisagawa nang ligtas ang pagsusuri.

- ✓ Depekto (20.8): hindi gumagana ang isa o higit pang salit-salit na kumikislap na dilaw na ilaw kapag ini-switch on
- ✓ Gawin lamang ang pagsusuring ito sa ligtas na mga kondisyon; itala sa ulat ng circle check kung hindi ito maisagawa

46.10 Mga Lalagyan at Kompartimento ng Bagahe sa Itaas

Suriin ang tibay at kalagayan ng mga lalagyan ng bagahe o kompartimento sa itaas sa loob ng kompartimento ng mga pasahero. Tiyaking matibay ang pagkakakabit at kayang hawakan nang ligtas ang bagahe; maglapat ng bahagyang presyon kung may pagdududa.

- ✓ Depekto 20.5 (menor): ang lalagyan ng bagahe o kompartimento sa itaas ay hindi matibay ang pagkakakabit o hindi kayang hawakan ang bagahe
- ✓ Dapat hawakan nang ligtas ng mga lalagyan at kompartimento ang bagahe

46.11 Mga Upuan at Bangko ng Pasahero

Suriin ang mga upuan at bangko ng pasahero habang naglalakad sa gitnang pasilyo. Inspeksyunin ang kanilang posisyon at pangkalahatang kondisyon, kabilang ang mga natitiklop na upuan para sa isang tao. Maglapat ng bahagyang diin kung nag-aalinlangan ka sa tibay.

- ✓ Depekto 20.6 (minor): hindi angkop ang isang upuan o bangko — hindi maayos ang paggana hanggang sa maging hindi ligtas
- ✓ Dapat ding suriin ang mga natitiklop (para sa isang tao) na upuan

CHAPTER 47

Loading in Closed and Flatbed Vehicles

47.1 Pagkarga sa Saradong Sasakyan

Ang kargamento sa isang saradong sasakyan ay dapat ipamahagi upang masakop ang lahat ng magagamit na espasyo sa loob, at ang mga bagay ay dapat mapigilan ang paggalaw sa pamamagitan ng direktang pagkakadikit sa mga dingding o sa iba pang kargamento. Kung ang mga kalakal ay hindi makakasakop sa buong espasyo, dapat gumamit ng mga kagamitan sa pagpigil sa paggalaw.

- ✓ Ipamahagi ang kargamento upang masakop ang lahat ng magagamit na espasyo sa loob ng saradong sasakyan
- ✓ Pigilan ang paggalaw ng mga bagay sa pamamagitan ng direktang pagkakadikit sa mga dingding o iba pang kargamento
- ✓ Kung hindi mapupuno ang espasyo, gumamit ng blocking systems, bracings, dunnage, dunnage bags, shoring bars, tiedowns o kombinasyon ng mga ito

47.2 Pagkakarga sa Flatbed na Sasakyan

Para sa mga kalakal sa flatbed na sasakyan, kailangang gamitin ang mga tiedown upang maayos na maikabit ang lahat ng artikulo sa sasakyan. Kung ang anumang artikulo ay may panganib na gumalaw, kailangan itong pigilan gamit ang mga chock, wedge, cradle o iba pang kagamitan sa pagkakabit.

- ✓ Ang mga tiedown ay dapat magkabit nang maayos sa lahat ng artikulo sa flatbed na sasakyan
- ✓ Gumamit ng chock, wedge, cradle o iba pang kagamitan kung maaaring gumalaw ang kargamento habang dinadala

CHAPTER 48

Highway Carrier Monitoring

48.1 Mga Kinakailangan sa Inspeksyon sa Tabing-Daan

Ang mga driver ng mabibigat na sasakyan ay maaaring sumailalim sa mga inspeksyon sa tabing-daan. Kailangan mong huminto at makipagtulungan sa opisyal ng kapayapaan. Maaaring saklawin ng mga inspeksyon ang mga lisensya sa pagmamaneho, rehistro ng sasakyan, entry sa rehistro, mga permit sa transportasyon, mga bill of lading, mga kontrata sa pagpapaupa, oras ng pagmamaneho/pagtungkulin, pagsusuri sa paligid, mekanikal na kondisyon, timbang at sukat, rehistrasyon ng IFTA, pagkakasiguro ng karga, mapanganib na mga substansya, at pagsunod sa trapiko.

- ✓ Kailangan mong huminto at makipagtulungan sa isang opisyal ng kapayapaan sa panahon ng inspeksyon sa tabing-daan
- ✓ Maaaring saklawin ng mga inspeksyon ang lisensya, rehistro, oras, pagsusuri sa paligid, timbang, karga at iba pa

48.2 Mandato ng SAAQ at Contrôle Routier Québec

Tinitiyak ng SAAQ na ang mga sasakyang nagdadala ng mga pasahero o kalakal sa Québec ay sumusunod sa mga naaangkop na regulasyon, tinitiyak ang kaligtasan sa kalsada, pinoprotektahan ang mga imprastraktura at ginagarantiyahan ang patas na kompetisyon. Tinitiyak ng Contrôle routier Québec na ang mga operator ay sumusunod sa mga batas tulad ng Highway Safety Code, Transport Act, at Act respecting owners, operators and drivers of heavy vehicles.

- ✓ Sinusubaybayan ng SAAQ ang pagsunod ng mga tagapaghatid ng pasahero at kalakal sa Québec
- ✓ Pinapatupad ng Contrôle routier Québec ang Highway Safety Code at Transport Act

CHAPTER 49

Distractions

49.1 Epekto ng mga Distraksyon sa Pagmamaneho

Ang mga distraksyon ay nagpapababa ng pagiging alisto at pagganap ng isang driver. Ang isang driver na distraido ay nagpoproseso lamang ng kalahati ng available na impormasyon mula sa kapaligiran — tumitingin sila ngunit hindi nakikita ang nangyayari.

- ✓ Iwasan ang mga panlabas na distraksyon tulad ng paninigarilyo, pagkain, pag-inom at paggamit ng mga elektronikong kagamitan
- ✓ Ang isang driver na distraido ay nagpoproseso lamang ng kalahati ng available na impormasyon mula sa kapaligiran
- ✓ Ang isang driver na distraido ay tumitingin ngunit hindi nakikita ang nangyayari

CHAPTER 50

Turning at an Intersection

50.1 Paghahanda sa pagliko sa interseksyon

Ang pagliko ay may panganib na lumihis papunta sa ibang lane o median, mabangga ang mga sagabal, o magdulot ng aksidente. Habang lumalapit: pumasok sa tamang lane, dahan-dahang bumagal at iayos ang bilis, tingnan ang mga salamin at blind spot, pagkatapos ay senyas, ilagay sa tamang gear bago lumiko (manual transmission), at tiyakin ang sapat na espasyo para sa laki ng sasakyan at mga sagabal.

- ✓ Nasa tamang lane ng pagliko at dahan-dahang bumagal upang maiwasan ang pagpreno o pagbaba ng gear sa gitna ng pagliko
- ✓ Tingnan ang rearview mirror at blind spots, pagkatapos ay senyas
- ✓ Ilagay sa tamang gear bago lumiko kung manual transmission
- ✓ Tiyakin ang sapat na espasyo na isinasaalang-alang ang laki ng sasakyan at mga sagabal

50.2 Pagsasagawa ng pagliko at off-tracking

Habang lumiliko, patuloy na suriin ang kapaligiran sa pagmamaneho, simulan ang pagliko habang pumapasok ang sasakyan sa interseksyon, at dahan-dahang magpabilis paglabas. Ang mga likurang gulong ay sumusunod sa mas maikling landas kaysa sa mga unahang gulong (off-tracking), kaya ipihit ang manibela upang magamit ang lahat ng available na espasyo. Maaaring kailangan mong makapasok sa katabing lane gamit ang mga unahang gulong, bagaman ipinagbabawal ito ng batas sa ilang sitwasyon.

- ✓ Ang mga likurang gulong ay sumusunod sa mas maikling landas kaysa sa mga unahang gulong — bawiin ito sa pamamagitan ng paggamit ng lahat ng available na espasyo
- ✓ Kung papasok sa katabing lane, tiyakin na ang mga likurang gulong ay hindi tumutuntong sa bangketa, shoulder, o ibang lane
- ✓ Panatilihing minimal ang espasyo sa pagitan ng sasakyan at gilid ng daan upang hindi makapasok ang mga pedestrian o sasakyan

50.3 Pamamaraan ng pagliko sa kanan

Panatilihin ang iyong sasakyan sa kanang lane, magbantay sa mga gumagamit ng kalsada na pumapasok sa puwang sa pagitan ng sasakyan at gilid ng kalsada. Pagkatapos suriin ang kaliwa-kanan-kaliwa, simulan ang pagliko habang hawak ang harap na bahagi malapit sa linya ng paghahati sa kaliwa ng lane na papasukan mo, bahagyang sumasakop lamang kung kinakailangan at malinaw ang daan. Magpatuloy nang tuwid na malapit sa linya ng paghahati, tiyakin na ang mga gulong sa likuran ay hindi tumatapak sa bangketa o gilid ng daan, pagkatapos ay i-maneho pabalik sa gitna ng lane.

- ✓ Manatili sa kanang lane at magbantay sa mga gumagamit ng kalsada sa tabi ng iyong sasakyan
- ✓ Suriin ang kaliwa, kanan, pagkatapos ay kaliwa muli bago lumiko
- ✓ Tiyakin na ang mga gulong sa likuran ay hindi tumatapak sa bangketa o gilid ng daan

50.4 Pamamaraan ng pagliko sa kaliwa

Iliko ang manibela papasok sa tamang lane, bahagyang pakanan kung kailangan. Pagkatapos suriin ang kaliwa-kanan-kaliwa, magpatuloy nang ang harapang bahagi ay malapit sa linya ng paghahati ng kabilang kalsada, habang bahagyang pakanan sa lane na papasukan; sumingit nang bahagya sa kabilang kanang lane kung kailangan at malinaw. Magpatuloy nang malapit sa kanang linya ng paghahati hanggang halos matapos, panatilihing hindi tumatawid ang mga gulong sa likuran sa gitnang linya, pagkatapos ay bumalik sa gitna ng lane.

- ✓ Suriin ang kaliwa, kanan, pagkatapos ay kaliwa muli bago magpatuloy
- ✓ Panatilihing hindi tumatawid ang mga gulong sa likuran sa gitnang linya habang lumiliko sa kaliwa
- ✓ Iliko pabalik sa gitna ng lane kapag halos tapos na ang pagliko

50.5 Mga Pangunahing Kaalaman sa Paglapit sa Pagliko sa Interseksyon

Ang pagliko ay may panganib na lumihis patungo sa ibang lane o median, mabangga ang mga balakid, o magdulot ng aksidente. Kapag papalapit, nasa tamang lane, dahan-dahang magpabagal upang maiwasan ang pagpreno o pagbaba ng gear habang lumiliko, suriin ang salamin sa likod at mga blind spot, magsenyas, ilagay sa tamang gear, at tiyakin na may sapat na espasyo.

- ✓ Nasa tamang lane at dahan-dahang magpabagal bago lumiko
- ✓ Suriin ang salamin sa likod at mga blind spot, pagkatapos ay magsenyas
- ✓ Ilagay sa tamang gear bago lumiko (manual na transmission)
- ✓ Tiyakin na may sapat na espasyo na isinasaalang-alang ang laki ng sasakyan at mga balakid

50.6 Off-Tracking ng Likurang Gulong

Ang mga likurang gulong ay sumusunod sa mas maikling landas kaysa sa mga harapang gulong (off-tracking). Upang makabawi, maniobrahin ang unahan upang gamitin ang lahat ng magagamit na espasyo at kung minsan ay lumampas sa susunod na linya gamit ang mga harapang gulong (ipinagbabawal ng batas sa ilang sitwasyon). Tiyakin na ang mga likurang gulong ay hindi pumapasok sa bangketa, balikat ng kalsada o ibang linya, at panatilihing maliit ang agwat sa gilid ng daan.

- ✓ Ang mga likurang gulong ay sumusunod sa mas maikling landas kaysa sa mga harapang gulong (off-tracking)
- ✓ Maniobrahin ang unahan upang gamitin ang lahat ng magagamit na espasyo para makabawi
- ✓ Tiyakin na ang mga likurang gulong ay hindi pumapasok sa bangketa, balikat ng kalsada o ibang linya
- ✓ Panatilihing maliit ang espasyo sa pagitan ng sasakyan at gilid ng daan upang maiwasan ang iba na makapasok

50.7 Paggawa ng Kanang Pagliko

Panatilihin ang iyong sasakyan sa kanang lane at magbantay sa mga gumagamit ng daan sa puwang sa pagitan ng iyong sasakyan at gilid ng daan. Pagkatapos suriin ang kaliwa, kanan, at kaliwa muli, panatilihin ang unahan ng sasakyan na malapit sa linya ng paghahati sa kaliwa ng lane na papasukan mo. Magpatuloy nang tuwid na malapit sa linya ng paghahati upang hindi lumabag ang mga gulong sa likuran, pagkatapos ay ibalik ang manibela sa gitna ng lane.

- ✓ Manatili sa kanang lane at magbantay sa mga gumagamit ng daan na sumisingit sa kanan
- ✓ Suriin ang kaliwa, kanan, at kaliwa muli bago lumiko
- ✓ Panatilihin ang unahang bahagi na malapit sa linya ng paghahati ng lane na papasukan mo
- ✓ Tiyakin na ang mga gulong sa likuran ay hindi lumalabag sa bangketa o balikat ng kalsada
- ✓ Limitahan ang puwang sa pagitan ng iyong sasakyan at gilid ng daan

50.8 Paggawa ng Kaliwang Pagliko

Imaneho papasok sa tamang lane, gumilid sa kanan kung kailangan. Pagkatapos tingnan ang kaliwa, kanan, at kaliwa muli, imaneho upang ang unahan ay malapit sa linyang naghahati ng kabilang kalsada at gumilid pakanan sa lane na papasukan mo. Magpatuloy na malapit sa linyang naghahati sa kanan hanggang halos matapos, tiyakin na ang mga gulong sa likod ay hindi tumatawid sa gitnang linya, pagkatapos bumalik sa gitna ng lane.

- ✓ Gumilid sa kanang bahagi ng lane kung kailangan bago ang kaliwang pagliko
- ✓ Tingnan ang kaliwa, kanan, at kaliwa muli bago tumuloy
- ✓ Panatilihin ang unahan malapit sa linyang naghahati at tiyakin na ang mga gulong sa likod ay hindi tumatawid sa gitnang linya
- ✓ Imaneho pabalik sa gitna ng lane pagkatapos makumpleto ang pagliko

50.9 Mga kaliwang liko na may dalawang lane para sa pagliko

Ang ilang configuration ng mabibigat na sasakyan ay nangangailangan ng pagpasok sa pinakakanang lane upang makumpleto ang kaliwang liko, at iwasan ang sunod-sunod na pagpapalit ng lane. Kung ang isang katabing sasakyan ay liliko rin sa kaliwa sa parehong oras, o ang isang sasakyan mula sa kasalungat na direksyon ay liliko sa kanan, ang sasakyang iyon ang may karapatan sa daan. Kung may dalawang lane para sa kaliwang liko, lumiko mula sa panlabas (pinakakanan) na lane upang maiwasan ang paglabag sa ibang lane at mga hindi nakikitang sasakyan, ngunit mag-ingat na hindi mabigla ang driver sa kabilang lane ng kaliwang liko.

- ✓ Kung pumapasok sa ibang lane habang lumiliko sa kaliwa, ang katabing sasakyan o sasakyang mula sa kasalungat na direksyon na lumiliko ay may karapatan sa daan
- ✓ Sa dalawang lane para sa kaliwang liko, lumiko mula sa panlabas/pinakakanang lane upang maiwasan ang hindi nakikitang sasakyan sa iyong kanan

50.10 Sa Pagliko

Suriin ang kapaligiran sa pagmamaneho sa buong maniobra, simulan ang pagliko sa sandaling pumasok ang iyong sasakyan sa interseksyon, at dahan-dahang magpabilis paglabas. Ang pagliko ay nangangailangan ng mataas na kasanayan at tuloy-tuloy na pagtingin sa paligid.

- ✓ Simulan ang pagliko sa sandaling pumasok ang iyong sasakyan sa interseksyon
- ✓ Suriin ang kapaligiran sa pagmamaneho sa buong maniobra
- ✓ Dahan-dahang magpabilis habang lumalabas ka sa pagliko

50.11 Pagliko Mula sa Dalawang Lane ng Kaliwang Likuan

Ang ilang mabibigat na sasakyan ay kailangang pumasok sa pinakakanang lane para makumpleto ang kaliwang likuan upang maiwasan ang sunod-sunod na pagpapalit ng lane—ngunit ang mga sasakyan sa katabing lane na kumakaliwa, o mga kasalubong na sasakyan na kumakanan, ang may karapatan sa daan. Kapag may dalawang lane para sa kaliwang likuan, lumiko mula sa panlabas/pinakakanang lane.

- ✓ Kung papasok sa katabing mga lane habang kumakaliwa, ang ibang mga sasakyan ang may karapatan sa daan.
- ✓ Kapag may dalawang lane para sa kaliwang likuan, lumiko mula sa panlabas/pinakakanang lane.
- ✓ Maging alisto na ang manobrang ito ay maaaring magulat sa driver sa kabilang lane ng kaliwang likuan.

CHAPTER 51

How to Avoid Skidding

51.1 Mga Teknik sa Defensive Driving Para Maiwasan ang Pag-skid

Napakahirap bawiin ang kontrol ng mabigat na sasakyan kapag nag-skid na ito, kaya pinakamabuti ang pag-iwas sa pamamagitan ng defensive driving. Bawasan ang bilis ayon sa kalagayan ng kalsada, panatilihin ang sapat na distansya sa iba upang maiwasan ang biglaang pagpreno, tingnan ang semi-trailer sa mga salamin tuwing magpreno, at huwag kailanman gamitin ang hand brake para pabagalin ang sasakyan.

- ✓ Bawasan ang bilis ayon sa itinatakda ng kalagayan at layout ng kalsada
- ✓ Panatilihin ang sapat na distansya upang maiwasan ang biglaang pagpreno (madalas na sanhi ng pag-skid)
- ✓ Tingnan ang semi-trailer sa mga salamin tuwing magpreno; bitawan ang preno kung magsisimula itong mag-skid
- ✓ HUWAG gamitin ang hand brake para pabagalin ang iyong sasakyan

CHAPTER 52

Tips for Proper Load Distribution

52.1 Kahalagahan ng Distribusyon ng Karga

Ang distribusyon ng karga ay nakakaapekto sa katatagan at kakayahang maniobrahin ng sasakyan. Ang bigat ng karga at sentro ng grabidad ay nakakaapekto sa pagmamaniobra, kaya dapat na kasing-baba hangga't maaari ang sentro ng grabidad.

- ✓ 1. Ibahagi ang karga upang ang sentro ng grabidad nito ay kasing-baba hangga't maaari
- ✓ 2. Ikarga ang kargamento upang ang bigat ay maipamahagi nang pantay-pantay hangga't maaari sa bawat ehe para sa mas madaling pagmamaniobra at pagsunod sa mga limitasyon ng karga

52.2 Mga Epekto ng Sobrang Pagkarga sa Axle

Ang hindi wastong pamamahagi ng bigat sa mga axle ay nagdudulot ng mga problema sa pagkontrol at traction na maaaring makasira sa sasakyan o makabawas ng kontrol.

- ✓ Ang sobrang pagkarga sa mga front axle ay maaaring gawing mahirap ang pagpipiloto at makasira sa mga axle o gulong.
- ✓ Ang sobrang bigat sa mga rear axle ay maaaring magpababa ng traction ng front wheel at gawing mas mahirap ang pagkontrol.
- ✓ Ang kulang na bigat sa mga drive wheel ay maaaring magdulot ng pag-skid ng sasakyan, lalo na sa madulas na ibabaw.

52.3 Mga Kahihinatnan ng Hindi Wastong Pag-secure ng Karga

Ang kargang hindi wastong naipamahagi o naisecure ay maaaring gumalaw o matanggal, na naglilipat sa sentro ng grabidad at nagsasapanganib sa stabilidad.

- ✓ Ang kargang hindi wasto ang distribusyon o pagkakasecure ay malamang na gumalaw o matanggal
- ✓ Ang paggalaw ng karga ay naglilipat sa sentro ng grabidad at nagsasapanganib sa stabilidad ng sasakyan at ng kargada nito

52.4 Sentro ng Grabidad at Pagkarga sa Ehe

Ang distribusyon ng karga ay nakakaapekto sa katatagan at pagmamaniobra. Ipamahagi ang karga upang ang sentro ng grabidad nito ay maging kasingbaba hangga't maaari at ang bigat nito ay pantay-pantay na maipamahagi sa bawat ehe upang matiyak ang pagsunod sa mga limitasyon ng karga at mas madaling pagkontrol.

- ✓ Ipamahagi ang karga upang ang sentro ng grabidad ay maging kasingbaba hangga't maaari
- ✓ Ipamahagi ang bigat nang pantay-pantay hangga't maaari sa bawat ehe
- ✓ Ang labis na pagkarga sa mga unahang ehe ay nagpapahirap sa pagpipiloto at maaaring makasira ng mga ehe o gulong

52.5 Mga Epekto ng Hindi Wastong Distribusyon

Ang sobrang bigat sa likurang mga axle ay nagpapababa ng traction ng mga gulong sa harap at nagpapahirap sa pagmamaneho. Ang kulang na bigat sa mga drive wheel ay maaaring magdulot ng pagdulas, lalo na sa madulas na mga ibabaw. Ang mga kargang hindi wastong naipamahagi o naisekyur ay maaaring gumalaw, na nag-aalis ng sentro ng grabidad at nagsasapanganib sa katatagan.

- ✓ Ang sobrang bigat sa likurang axle ay nagpapababa ng traction ng mga gulong sa harap
- ✓ Ang kulang na bigat sa mga drive wheel ay maaaring magdulot ng pagdulas sa madudulas na kalsada
- ✓ Ang gumagalaw o natanggal na karga ay nag-aalis ng sentro ng grabidad at nagsasapanganib sa katatagan

CHAPTER 53

Driving a Double Road Train

53.1 Espesyal na Paghawak ng Double Road Trains

Kung bihasa ka na sa mga teknik sa tractor semi-trailer, mayroon ka nang pangunahing kasanayan, ngunit iba ang reaksyon ng double road trains sa panahon. Maaaring umikot nang walang takbo ang mga gulong sa madulas na daanan at mas malamang na dumulas sa pantay na kalsada, paakyat o pababa, niyebe, o basang daanan. Alamin kung paano ito kumikilos upang matugunan ang hindi inaasahang panganib.

- ✓ Mas malamang na umikot nang walang takbo ang mga gulong ng isang double road train sa madulas na daanan
- ✓ Mas malamang itong dumulas sa pantay na kalsada, paakyat o pababa, niyebe, o basang daanan kaysa sa iba pang mabibigat na sasakyan
- ✓ Laging magmaneho nang ligtas at depensibo upang mahulaan at maiwasan ang mga panganib

53.2 Paano Magmaneho nang Depensibo

Ang depensibong pagmamaneho ay kinabibilangan ng pagsunod sa mga limitasyon ng bilis at mga senyas, patuloy na pagmamasid, maayos na paggawa ng mga maniobra, pagtingin nang malayo sa unahan, unti-unting pagpreno upang maiwasan ang pagkaka-lock ng gulong at jackknifing, pagpaplano ng ruta, pagbabantay sa pagkapagod, at pagsuri sa mga salamin para sa paglihis pabalik-balik.

- ✓ Sundin ang mga limitasyon ng bilis, mga palatandaan sa daan at mga senyas ng trapiko at gawin nang maayos ang mga maniobra
- ✓ Tumingin nang malayo sa unahan upang mahulaan ang mga problema at maiwasan ang madalas na pagpreno o biglaang pagbabago
- ✓ Unti-unting pagpreno upang maiwasan ang pagkaka-lock ng gulong at mabawasan ang panganib ng jackknifing
- ✓ Suriin nang regular ang mga salamin sa likuran upang matiyak na ang ikalawang semi-trailer ay hindi pabalik-balik o umuuga

53.3 Kahulugan ng Jackknifing

Ang jackknifing ay isang uri ng aksidente na nangyayari kapag ang anggulo ng lateral na pag-ikot sa pagitan ng fifth-wheel tractor at semi-trailer ay lumampas sa 90°. Ang unti-unting pagpreno ay nakakatulong na mabawasan ang panganib na ito.

- ✓ Nangyayari ang jackknifing kapag ang anggulo ng lateral na pag-ikot sa pagitan ng tractor at semi-trailer ay lumampas sa 90°
- ✓ Pindutin nang unti-unti ang preno upang maiwasan ang pag-lock ng gulong at mabawasan ang panganib ng jackknifing

53.4 Fishtailing at Pagmamaneho sa Tuwid na Linya

Ang mga lubak-lubak na kalsada, malakas na hangin, o biglaang pagliko ng manibela ay maaaring maging sanhi ng pag-iwit-iwit ng pangalawang semi-trailer, na tinatawag na fishtailing. Kapag nagpapalit ng lane, maaaring umindayog nang malawak ang pangalawang semi-trailer at maaaring unti-unting tumindi hanggang sa tumagilid ito. Maaaring mahirap matukoy ang fishtailing, na nagpapababa ng oras ng reaksyon.

- ✓ Ang fishtailing ay ang pag-iwit-iwit ng pangalawang semi-trailer, dulot ng mga lubak, hangin, o biglaang pagliko ng manibela
- ✓ Ang fishtailing ay maaaring unti-unting tumindi hanggang sa tumagilid ang pangalawang semi-trailer
- ✓ Manatiling nakatutok sa kalsada at regular na suriin ang rearview mirrors upang matukoy at makontrol ang fishtailing

53.5 Kapasidad ng Pagpreno ng Dobleng Road Train

Sa teorya, ang isang dobleng road train ay may mas malaking kapasidad sa pagpreno dahil sa mas maraming gulong, ngunit sa praktika, ang mas maraming axle at articulasyon ay nagpapahirap na pantay-pantay ang pagpreno (pahintuin ang traktor at mga trailer nang sabay at may parehong lakas). Iwasan ang biglaang pagpreno o ang paggamit ng preno nang matagal.

- ✓ Ang mas maraming axle at articulasyon ay nagpapahirap na pantay-pantay ang pagpreno sa buong kombinasyon
- ✓ Iwasan ang biglaang pagpreno o ang pagpreno nang matagal
- ✓ Patuloy na subaybayan ang trapiko at iakma ang bilis upang maiwasan ang madalas na pagpreno
- ✓ Mag-iwan ng sapat na espasyo sa pagitan mo at ng sasakyan sa harap

53.6 Formula ng Distansya ng Pagsunod

Upang matukoy ang ligtas na agwat ng pagsunod, hatiin ang haba ng sasakyan sa metro sa tatlo at magbilang ng isang segundo para sa bawat tatlong metro. Ang isang 24 m na double road train ay nangangailangan ng 8 segundong agwat (24 / 3 = 8). Gumamit ng hindi gumagalaw na reference point sa gilid ng kalsada at bilangin ang mga segundo habang dumaraan ang sasakyang nasa unahan dito.

- ✓ Hatiin ang haba ng sasakyan sa metro sa tatlo upang makuha ang agwat ng pagsunod sa segundo
- ✓ Ang isang 24 m na double road train ay nangangailangan ng 8 segundong agwat ng pagsunod (24/3=8)
- ✓ Kung naabot mo ang reference point bago matapos ang pagbilang, sumusunod ka nang masyadong malapit

53.7 Epekto ng Pagkaka-lock ng Gulong

Kapag napilitang magpreno nang biglaan, iwasan ang pagkaka-lock ng gulong sa pamamagitan ng pagpapanatiling maayos ang mga preno at wastong distribusyon ng karga. Ang pagkaka-lock ng mga gulong sa harap ng traktor ay humahadlang sa pagpipiloto; ang pagkaka-lock ng mga gulong sa likod ng traktor ay maaaring magdulot ng pag-jackknife; ang pagkaka-lock ng mga gulong ng pangalawang semi-trailer ay maaaring magdulot ng pag-fishtail.

- ✓ Kung mag-lock ang mga gulong sa harap ng traktor, hindi ka makakapagpipiloto nang maayos.
- ✓ Kung mag-lock ang mga gulong sa likod ng traktor, maaaring mag-jackknife ang sasakyan.
- ✓ Kung mag-lock ang mga gulong ng pangalawang semi-trailer, maaaring magsimula itong mag-fishtail.
- ✓ Panatilihing maayos ang sistema ng preno at wastong distribusyon ng karga upang maiwasan ang pag-lock.

53.8 Paghawak sa mga Kurba at Pagliko

Kapag lumiliko o dumadaan sa isang kurba, suriin ang espasyong kailangan at isaalang-alang ang mga rear axle ng ikalawang semi-trailer na tumatawid sa kabilang lane. Ang layo ng pagtawid nila ay depende sa kabuuang haba at adjustment ng fifth wheel/axle. Mas madaling lumiko ang B train (mas maikling wheelbase); ang A train ay may tatlong pivot axes at mas mahirap iliko.

- ✓ Ang mga rear axle ng ikalawang semi-trailer ay may tendensiyang tumawid sa kabilang lane kapag lumiliko
- ✓ Mas madaling iliko ang B train dahil karaniwan itong may mas maikling wheelbase
- ✓ Ang A train ay may tatlong pivot axes, mas mahabang wheelbase, at mas mahirap iliko
- ✓ I-coordinate ang bilis at direksyon upang i-steer ang sasakyan nang eksakto kung saan mo ito gustong pumunta

53.9 Mga Pagliko sa Kanan

Ang mga pagliko sa kanan ang pinakamahirap na maniobra dahil sa panganib ng banggaan sa katabing lane. Panatilihin ang sasakyan sa kanang lane, pigilan ang iba pang gumagamit ng kalsada na makapasok sa espasyo, panatilihing malapit ang unahang bahagi ng sasakyan sa linyang naghahati, panatilihing malayo ang mga gulong sa likuran sa bangketa o gilid ng kalsada, pagkatapos ay ibalik ang manibela sa gitna ng lane.

- ✓ Ang mga pagliko sa kanan ang pinakamahirap na maniobra dahil sa panganib ng banggaan sa mga sasakyan sa katabing lane
- ✓ Panatilihin ang sasakyan sa kanang lane at pigilan ang iba pang gumagamit ng kalsada na makapasok sa espasyo
- ✓ Panatilihing malapit ang unahang bahagi ng sasakyan sa linyang naghahati at panatilihing malayo ang mga gulong sa likuran sa bangketa o gilid ng kalsada
- ✓ Limitahan ang espasyo sa pagitan ng iyong sasakyan at gilid ng kalsada sa buong maniobra

53.10 Mga Pagliko sa Kaliwa

Upang lumiko sa kaliwa, ipasok ang sasakyan sa kaliwang lane, tingnan ang dalawang direksyon, panatilihing malapit ang harapang bahagi sa linyang naghahati, at dumikit sa kanang bahagi ng pinasok na lane. Panatilihing wala sa gitnang linya ang mga gulong sa likuran. Maaaring kailangan mong lumampas sa hangganan patungo sa pinakakanang lane, ngunit ang ibang sasakyang lumiliko sa kaliwa sa tabi mo o lumiliko sa kanan mula sa tapat ay may karapatan sa pagdaan.

- ✓ Panatilihing malapit ang harapang bahagi sa linyang naghahati at dumikit sa kanang bahagi ng pinasok na lane
- ✓ Tiyaking hindi tumatawid ang mga gulong sa likuran sa gitnang linya hanggang halos matapos ang pagliko
- ✓ Kung lumalampas sa hangganan patungo sa pinakakanang lane, ang mga sasakyang lumiliko sa kaliwa sa tabi mo o lumiliko sa kanan mula sa tapat ay may karapatan sa pagdaan

53.11 Pangkalahatang Pagmamaneho ng Isang Dobleng Road Train

Ang mga dobleng road train ay iba ang pagmamaneho kumpara sa ibang mabibigat na sasakyan, lalo na sa madulas na ibabaw kung saan mas madali silang umikot o dumulas.

- ✓ Mas malamang na umikot ang mga gulong kapag nagsisimula sa madulas na simento.
- ✓ Mas malamang na dumulas ang isang dobleng road train sa patag na kalsada, mga dalisdis, niyebe o basang simento.
- ✓ Laging magmaneho nang ligtas at depensibo upang mahulaan at maiwasan ang mga panganib.
- ✓ Ang anumang pagkaantala sa pagtuwid ng isang mapanganib na sitwasyon ay maaaring magresulta sa aksidente.

53.12 Pagpepreno ng Dobleng Road Train

Bagaman ang mas maraming gulong ay nagbibigay ng mas malaking kapasidad sa pagpepreno sa teorya, ang mas maraming axle at articulation ay nagpapahirap sa pantay na pagpepreno sa praktika.

- ✓ Mas maraming axle/articulation ang nagpapahirap sa paghinto ng tractor at mga trailer nang pantay at sabay.
- ✓ Iwasan ang biglaang pagpepreno o matagal na paggamit ng preno upang mapanatili ang kahusayan ng pagpepreno.
- ✓ Palagiang bantayan ang trapiko, iayon ang bilis, at mag-iwan ng sapat na espasyo sa unahan.
- ✓ Suriin ang mga salamin sa tuwing magpepreno upang makita kung paano tumutugon ang mga semi-trailer.

53.13 Paraan ng Ligtas na Distansya sa Pagsunod

Tinutukoy ng mga propesyonal na driver ang distansya sa pagsunod sa bilang ng segundo batay sa haba ng sasakyan, na may isang segundo kada tatlong metro.

- ✓ Hatiin ang haba ng sasakyan sa metro sa tatlo upang makuha ang agwat sa segundo
- ✓ Ang isang 24 m na double road train ay nangangailangan ng 8-segundong agwat (24 / 3 = 8)
- ✓ Pumili ng palatandaan sa gilid ng daan at magbilang ng “one thousand and one...” hanggang sa agwat
- ✓ Kung maabot mo ang palatandaan nang masyadong maaga, masyado kang malapit sa pagsunod

53.14 Mga Epekto ng Pag-lock ng Gulong

Ang pag-lock ng iba't ibang gulong ng isang double road train ay nagdudulot ng iba't ibang mapanganib na resulta, kaya napakahalaga na maiwasan ang pag-lock.

- ✓ Kung mag-lock ang mga gulong sa harap ng tractor, hindi mo maayos na makokontrol ang manibela.
- ✓ Kung mag-lock ang mga gulong sa likod ng tractor, maaaring mag-jackknife ang sasakyan.
- ✓ Kung mag-lock ang mga gulong ng pangalawang semi-trailer, maaaring magsimula itong mag-fishtail.
- ✓ Panatilihing maayos ang sistema ng preno at ipamahagi nang tama ang karga upang maiwasan ang pag-lock.

53.15 Mga Retarder at ABS

Ang mga retarder ay kumikilos lamang sa mga drive wheel; sa madulas na kalsada, ang ilang uri ay maaaring maging sanhi ng pag-lock ng mga drive wheel at pag-jackknife ng sasakyan. Karamihan sa mga tractor at semi-trailer ay may ABS para sa mas matatag na takbo, mas mahusay na kontrol sa pagpipiloto, at mas maikling distansya ng pagpepreno, ngunit kailangan mong manatiling alisto upang kontrolin ang sasakyan.

- ✓ Ang mga retarder ay kumikilos lamang sa mga drive wheel at maaaring magdulot ng lockup at jackknifing sa madulas na kalsada
- ✓ Ang ABS ay nagbibigay ng mas matatag na takbo, mas mahusay na kontrol sa pagpipiloto at sa pangkalahatan ay mas maikling distansya ng pagpepreno
- ✓ Suriin ang mga salamin sa tuwing magpepreno upang makita kung paano tumutugon ang mga semi-trailer

53.16 Pag-overtake at Pag-iwas sa mga Sagabal

Ang isang pup semi-trailer ay maaaring tumaob kung bigla kang mag-isteer para umiwas sa sagabal. Bawasan ang panganib gamit ang matigas na gulong, tamang suspensyon, pagkakalagay ng axle, at pag-adjust ng fifth wheel. I-scan din ang kalsada sa unahan, bawasan ang bilis, lumipat ng lane nang maaga, at iwasang iikot ang manibela nang higit sa kinakailangan o nang bigla.

- ✓ Ang biglang pag-isteer para umiwas sa sagabal ay may panganib na mapataob ang pup semi-trailer
- ✓ Bawasan ang panganib gamit ang matigas na gulong at tamang suspensyon, pagkakalagay ng axle at pag-adjust ng fifth wheel
- ✓ Iwasang iikot ang manibela nang higit sa kinakailangan o nang bigla kapag nagma-maniobra sa paligid ng mga sagabal
- ✓ I-scan ang kalsada sa unahan, bawasan ang bilis, at lumipat ng lane nang maaga kapag nakakita ng panganib

53.17 Kapag Nalampasan Ka ng Ibang Sasakyan

Ang mas mahahabang sasakyan ay nangangailangan ng mas maraming oras at distansya upang makalampas, ngunit madalas mali ang tantsa ng ibang mga drayber dito at masyadong maagang pumapasok muli sa lane. Upang makatulong, bawasan ang bilis at manatili sa kanang lane nang hindi sumasayad sa shoulder. Sa basang kalsada, iwasan ang mga ruts upang hindi matalsikan ng tubig ang mga sasakyang lumalampas.

- ✓ Bawasan ang bilis at manatili sa kanang lane upang mas madali ang paglampas ng iba
- ✓ Huwag sumayad sa shoulder habang nilalampasan ka
- ✓ Sa basang kalsada, iwasan ang mga ruts upang hindi matalsikan ng tubig ang mga sasakyang lumalampas

53.18 Pag-overtake sa Ibang Sasakyan

Mag-overtake lamang kung pinapayagan ng mga senyales sa kalsada at sundin ang mga limitasyon sa bilis. Tiyakin na makakapag-overtake ka nang ligtas, suriin na walang uma-overtake sa iyo, tiyakin na sapat ang lakas ng pagbilis, at mag-iwan ng sapat na espasyo sa likod bago bumalik sa kanang lane.

- ✓ Mag-overtake lamang kung pinapayagan ito ng mga senyales sa kalsada at sundin ang mga limitasyon sa bilis
- ✓ Tiyakin na sapat ang lakas ng pagbilis ng iyong sasakyan upang maka-overtake
- ✓ Pagkatapos mag-overtake, mag-iwan ng sapat na espasyo sa likod mo bago bumalik sa kanang lane

53.19 Pagmamaneho nang Tuwid at Panganib ng Fishtailing

Ang malubak na daan, malakas na hangin o biglaang pagpihit ng manibela ay maaaring magpahulagpos nang pabalik-balik sa pangalawang semi-trailer (fishtailing), na maaaring lumala hanggang sa pagtaob.

- ✓ Ang fishtailing ay maaaring mapasimulan ng malubak na daan, malakas na hangin o biglaang pagliko ng manibela
- ✓ Ang fishtailing ay maaaring unti-unting tumindi hanggang sa magtaob ang pangalawang semi-trailer
- ✓ Ang fishtailing ay maaaring mahirap mapansin agad, na nagpapababa ng oras ng reaksyon
- ✓ Manatiling nakatuon sa daan at regular na suriin ang salamin upang mapanatili ang kontrol

CHAPTER 54

Chapter 10 – Horsepower and Speed

54.1 Mga Limitasyon sa Bilis at Distansya ng Pagsunod ng LCV

Dahil sa malaking sukat at mga alalahanin sa estabilidad ng mga LCV, ipinag-uutos ang mga partikular na patakaran sa bilis at distansya ng pagsunod upang maprotektahan ang lahat ng gumagamit ng kalsada at mapahintulutan ang ligtas na paghinto.

- ✓ Dapat magmaneho sa pinakamataas na bilis na 90 km/h
- ✓ Dapat mapanatili ang hindi bababa sa 150 m mula sa anumang sasakyan sa kalsada na nasa unahan, maliban kapag lumalampas
- ✓ Dapat panatilihin ang mas malaking distansya kapag ang panahon o mga kondisyon ng kalsada ay nangangailangan

54.2 Pinakamababang Kinakailangang Horsepower ng Traktor

Upang mapanatili ang makatwirang bilis lalo na sa mga paakyat na dalisdis, ang mga traktor ng LCV ay dapat sumunod sa pinakamababang ratio ng lakas sa timbang na itinakda ng regulasyon.

- ✓ Dapat may minimum na 1 HP ang traktor para sa bawat 180 kg ng kabuuang masa na may karga.
- ✓ Katumbas ito ng 375 HP para sa isang kombinasyon na may kabuuang masa na may karga na 67,500 kg.

CHAPTER 55

Roadside Inspections

55.1 Layunin at Saklaw ng mga Inspeksyon sa Gilid ng Kalsada

Maaaring pahintuin ng mga peace officer ang mga nagmamaneho ng mabibigat na sasakyan para sa inspeksyon sa gilid ng kalsada upang matiyak ang kaligtasan sa kalsada, alisin sa kalsada ang mga sasakyang may malubhang depekto, beripikahin ang mga naitalang depekto, at kumpirmahin ang pagsunod sa mga regulasyon. Maaaring suriin ng mga peace officer ang mga dokumento, katumpakan ng impormasyon, pagsunod, at kondisyon ng sasakyan.

- ✓ Maaaring suriin ng peace officer ang pagkakaroon at katumpakan ng ulat ng circle check at ng mga kaugnay na listahan ng depekto na nasa sasakyan.
- ✓ Beripikahin ng mga peace officer ang pagsunod sa mga regulasyon (halimbawa, pagpapatakbo kahit may malubhang depekto) at inspeksyunin ang kondisyon ng sasakyan.
- ✓ Layunin ng mga inspeksyon sa gilid ng kalsada na alisin sa kalsada ang mga sasakyang may malubhang depekto.

CHAPTER 56

How to Recover From a Skid

56.1 Pagbawi Mula sa Iba’ t Ibang Sanhi ng Pag-skid

Kung ang sobrang pagpreno ang naging sanhi ng pag-skid, bitawan nang bahagya ang pedal ng preno upang umikot muli ang mga gulong at kumapit ang mga gulong sa kalsada. Kung ang mabilis na pagbaba ng gear ang naging sanhi nito, pindutin ang clutch at gamitin ang preno kung kailangan. Kung ang sobrang pagpapabilis ang naging sanhi nito, dahan-dahang bitawan ang accelerator, magpalit ng gear kung kailangan upang hindi umikot nang walang kabuluhan ang mga gulong.

- ✓ Skid dahil sa sobrang pagpreno: bitawan ang pedal ng preno upang maibalik ang traction
- ✓ Skid dahil sa pagbaba ng gear: pindutin ang clutch, gamitin ang preno kung kailangan
- ✓ Skid dahil sa sobrang pagpapabilis: dahan-dahang bitawan ang accelerator
- ✓ Kapag nabawi na ang kontrol, mag-shift sa angkop na gear

56.2 Pagpapanatili ng Kontrol sa Manibela Kapag Nag-skid

Kapag dumulas pakaliwa o pakanan ang likuran ng sasakyan, ipihit ang manibela sa parehong direksyon kung saan dumudulas ang sasakyan upang maibalik ito sa linya, pagkatapos ay i-countersteer habang tumatayo ulit ang sasakyan. Kung dumulas pakaliwa ang likuran, ipihit pakaliwa muna, pagkatapos ay ituwid pakanan; kung dumulas pakanan ang likuran, ipihit pakanan muna, pagkatapos ay ituwid pakaliwa.

- ✓ Ipihit ang manibela sa parehong direksyon kung saan dumudulas ang likuran ng sasakyan
- ✓ Kapag halos bumalik na sa linya ang sasakyan, ipihit ang manibela sa kabaligtaran upang ituwid ang mga gulong sa harap
- ✓ Dumudulas pakaliwa ang likuran: ipihit pakaliwa muna, pagkatapos ay pakanan upang ituwid
- ✓ Dumudulas pakanan ang likuran: ipihit pakanan muna, pagkatapos ay pakaliwa upang ituwid

56.3 Pagtukoy sa Sanhi ng Pag-skid

Kapag nabigo ang defensive driving na maiwasan ang pag-skid, ang unang dapat gawin ay tukuyin ang sanhi nito—sobrang pagpreno, mabilis na pagbaba ng gear, o sobrang pagpabilis—upang mailapat ang tamang paraan ng pag-recover.

- ✓ Unang tukuyin ang sanhi ng pag-skid bago gumawa ng aksyon
- ✓ Ang paraan ng pag-recover ay nakadepende sa sanhi ng pag-skid

CHAPTER 57

Chapter 10 - Horsepower, Speed and Driving Conditions for LCVs

57.1 Limitasyon ng Bilis at Distansya ng Pagsunod para sa mga LCV

Dahil sa malaking sukat at mga konsiderasyon sa katatagan ng mga LCV, may mga partikular na tuntunin sa bilis at distansya upang protektahan ang lahat ng gumagamit ng kalsada.

- ✓ Ang pinakamataas na bilis para sa isang LCV ay 90 km/h
- ✓ Dapat panatilihin ang distansya na hindi bababa sa 150 m mula sa anumang sasakyang pang-kalsada sa unahan, maliban kapag lumalampas
- ✓ Panatilihin ang mas malaking distansya kapag kailangan ng lagay ng panahon o kondisyon ng kalsada

57.2 Mga Kinakailangan Hinggil sa mga Araw at Oras ng Pagmamaneho

Ang mga driver ng LCV ay nahaharap sa mga paghihigpit kung kailan sila maaaring magmaneho, kabilang ang mga pista opisyal at mga panahon ng kasagsagan ng trapiko sa malalaking lungsod.

- ✓ Ipinagbabawal ang pagmamaneho sa Disyembre 26 o mga pista opisyal na itinatakda ng batas
- ✓ Ipinagbabawal ang pagbibiyahe sa mga kalsada kung saan hindi pinapayagan ang mga LCV
- ✓ Sa Lungsod ng Québec: bawal ang pagmamaneho sa highway mula Lunes hanggang Biyernes, 6:30-9:00 ng umaga at 3:30-6:00 ng hapon
- ✓ Sa Isla ng Montréal: bawal ang pagmamaneho sa highway mula Lunes hanggang Biyernes, 5:30-9:30 ng umaga at 3:00-7:00 ng gabi

57.3 Mga Kondisyon ng Panahon at mga Panuntunan sa Taglamig para sa mga LCV

Ang mga driver ng LCV ay dapat lamang magmaneho sa malinaw na mga kondisyon at malinis na mga kalsada, na may karagdagang mga panuntunan sa mga buwan ng taglamig.

- ✓ Dapat malinaw ang paningin sa layong 500 m o higit pa
- ✓ Dapat walang niyebe at yelo ang kalsada
- ✓ May mga karagdagang panuntunan sa taglamig mula Disyembre 1 hanggang Pebrero 29

57.4 Pinakamababang Kinakailangang Horsepower

Upang mapanatili ang makatwirang bilis, lalo na sa paakyat, dapat may sapat na horsepower ang traktor kaugnay ng kargadong masa.

- ✓ Dapat may pinakamababang 1 HP ang traktor para sa bawat 180 kg ng kabuuang kargadong masa
- ✓ Katumbas ito ng 375 HP para sa isang kombinasyon na may kabuuang kargadong masa na 67,500 kg

57.5 Transportasyon ng mga Mapanganib na Sangkap sa mga LCV

Ang mga LCV ay pinaghihigpitan sa pagdadala ng mga mapanganib na sangkap sa daming nangangailangan ng placard.

- ✓ Ipinagbabawal ang transportasyon ng mga mapanganib na sangkap sa isang LCV kung ang dami ay nangangailangan ng pagpapakita ng mga placard ng markang pangkaligtasan.

CHAPTER 58

Chapter 12 – Inspections During Your Trip

58.1 Mga Sapilitang Inspeksyon sa Pagsubok ng Preno

Ang ilang inspeksyon ay sapilitan sa panahon ng biyahe. Dapat huminto ang mga driver sa mga lugar na itinakda ng karatulang VÉRIFICATION sa kalsada upang subukan ang kanilang preno at magsagawa ng inspeksyon ng sistema ng preno gaya ng ginagawa sa circle check. Ang pagsusuring ito ay tumatagal lamang ng ilang minuto at maaaring gawin mula sa cab.

- ✓ Huminto sa mga lugar na itinakda ng karatulang VÉRIFICATION sa kalsada para sa pagsubok ng preno
- ✓ Magsagawa ng inspeksyon ng sistema ng preno gaya ng ginagawa sa circle check
- ✓ Ang pagsusuri ng preno ay maaaring isagawa mula sa cab sa loob ng ilang minuto

58.2 Temperatura ng Gulong at Pagsusuri sa Hub

Habang nasa biyahe, suriin ang temperatura ng gulong upang kumpirmahin ang sapat na pagsasaayos ng preno at walang panganib na mawala ang gulong. Hanapin ang lubricant malapit sa mga wheel hub, at suriin ang matinding init, usok, o amoy sunog. Ang mga bakas ng lubricant ay maaaring mangahulugan ng sirang hub ring seal o wheel bearing na malapit nang dumulas palabas ng cup.

- ✓ Suriin ang temperatura ng gulong upang beripikahin ang pagsasaayos ng preno at seguridad ng gulong
- ✓ Tiyaking walang bakas ng lubricant malapit sa mga wheel hub
- ✓ Suriin ang matinding init, usok, o amoy sunog mula sa mga gulong
- ✓ Ang lubricant malapit sa hub ay maaaring indikasyon ng sirang seal o papasirang wheel bearing

58.3 Diagnosis ng Nag-o-overheat na Gulong

Kung ang isang gulong ay naglalabas ng mas maraming init kaysa sa iba, maaaring may sira ang wheel bearing o hindi maayos ang pagkaka-adjust ng preno. Hintaying lumamig ang gulong bago magsagawa ng masusing pagsusuri upang matukoy ang sanhi at matiyak na makakapagpatuloy nang ligtas.

- ✓ Ang mas mainit na gulong ay nagpapahiwatig ng posibleng sira na bearing o hindi maayos na pagkaka-adjust ng preno
- ✓ Hintaying lumamig ang gulong bago suriin nang mabuti
- ✓ Kumpirmahin ang kaligtasan bago magpatuloy

58.4 Muling Paghihigpit ng mga Gulong na Kamakailan Lang Napalitan

Kung ang isang gulong ay kamakailan lamang napalitan, suriin ang higpit nito pagkatapos maglakbay nang 80 hanggang 160 km. Mainam na ang mga gulong ay higpitan ng mekaniko alinsunod sa mga pamantayan ng tagagawa.

- ✓ Suriin ang higpit ng isang gulong na kamakailan lang napalitan pagkatapos ng 80 hanggang 160 km na paglalakbay
- ✓ Mainam na ang mga gulong ay higpitan ng mekaniko ayon sa mga pamantayan ng tagagawa

CHAPTER 59

Progressive Shifting and Limiting Speed (Chapter 3)

59.1 Paraan ng Progresibong Paglilipat ng Gear

Mas bagay ang progresibong paglilipat ng gear sa mga makabagong makina kaysa sa pagpapatakbo ng makina hanggang sa pinakamataas na RPM. Dinadala mo ang bilis ng makina halos hanggang sa pinakamababang torque kapag naglilipat sa unang 3–4 na gear, at para sa mas matataas na gear, taasan ang RPM hanggang sa o bahagyang lampas sa pinakamababang torque. Binabawasan nito ang oras ng paglilipat at mas mabilis na naaabot ang cruising speed.

- ✓ HUWAG ipatakbo ang makina hanggang sa pinakamataas na RPM bago magpalit ng gear (lumang paraan)
- ✓ Dalhin ang makina malapit sa pinakamababang torque para sa unang 3–4 na gear
- ✓ Taasan ang RPM hanggang sa o bahagyang lampas sa pinakamababang torque para sa mas matataas na gear
- ✓ Binabawasan ang oras para maabot ang cruising speed at nakakatipid ng gasolina

59.2 Paglilimita sa Bilis para sa Pagtitipid sa Gasolina

Ang pinakamalaking pagtitipid sa gasolina ay nangyayari sa mga highway. Ang pananatili sa 90 km/h o mas mababa ay nagpapaliit ng pagkasira sa makina, gulong at preno at nagtitipid ng gasolina. Ang pagbaba ng cruising speed mula 105 km/h hanggang 90 km/h ay nagbabawas ng konsumo ng gasolina ng average na 10%.

- ✓ Manatili sa 90 km/h o mas mababa upang makatipid ng gasolina at mabawasan ang pagkasira
- ✓ Ang pagbaba mula 105 hanggang 90 km/h ay nagbabawas ng paggamit ng gasolina ng mga 10%
- ✓ Ang karagdagang oras sa pagmamaneho ay napakaliit

CHAPTER 60

4 - Driver Controls

60.1 Maayos na Paggana ng Accelerator

Suriin ang maayos na paggana ng accelerator. Habang nakatigil ang sasakyan (nakapasok ang parking brake), umaandar ang makina, nasa neutral ang transmission, pindutin ang accelerator (hindi hanggang pinakamataas na rpm), bitawan ito, at tiyaking bumabalik ang makina sa idle sa pamamagitan ng pagtingin sa tachometer (o pakikinig kung wala nito).

- ✓ Depekto 4.A (major): Hindi bumabalik ang makina sa idle pagkatapos bitawan ang accelerator
- ✓ Depekto 4.1 (minor): Hindi bumibilis o bumabalik sa idle nang normal ang makina kapag binitawan ang accelerator

60.2 Kontrol ng Clutch (Manu-manong Transmisyon)

Saklaw ang mga sasakyang may manu-manong (standard) transmisyon. Suriin ang maayos na paggana ng clutch: i-engage ang parking brake, ilagay ang transmisyon sa neutral, pindutin ang clutch at simulan ang makina, ipasok sa gear, bitawan ang parking brake, hayaang umusad ang sasakyan sa pamamagitan ng maingat at kumpletong pagbitaw ng clutch, pagkatapos ay pindutin ang clutch at preno para huminto, ilagay sa neutral, i-apply ang parking brake. Anumang pagdulas ng gear na hindi maitatama sa pamamagitan ng adjustment ay kumakatawan sa pagkasira o pagsusuot na nakakaapekto sa maayos na paggana.

- ✓ Depekto 4.1 (menor): Ang mekanismo ng clutch ay hindi nasa maayos na kondisyon ng paggana.
- ✓ Ang hindi nakokompensang pagdulas ng gear ay nagpapahiwatig ng pagkasira o pagsusuot na maaaring makahadlang sa maayos na paggana.

60.3 Maayos na Paggana ng Busina

Suriin ang maayos na paggana ng busina sa pamamagitan ng pag-activate nito sa loob ng kompartamento ng driver. Ang sapilitang inspeksyon ay sumasaklaw lamang sa paggana, hindi sa pisikal na aspeto o pagkakakabit ng mga busina. Kung nilagyan ng dalawang busina, dapat suriin ang isa man lamang.

- ✓ Depektong 4.2 (menor): Hindi gumagana ang busina
- ✓ Kung may dalawang busina ang sasakyan, dapat suriin ang isa man lamang; dapat iulat ang mga anomalyang nakakaapekto sa katatagan.

CHAPTER 61

For a Thorough and Effective Inspection / Tips and Recommendations

61.1 Layunin at Pinakamababang Pamantayan ng Circle Check

Ang circle check ay tumutugon sa pinakamababang pamantayan sa Regulasyon hinggil sa mga pamantayan sa kaligtasan ng mga sasakyang pangkalye. Layunin nitong pigilan ang pagpapatakbo ng isang sasakyan na may mga depekto na maaaring maglagay sa panganib sa mga gumagamit ng kalsada. Ang iminumungkahing 10-hakbang na paraan ay nagpapahintulot sa iyo na lubusang paikutan ang sasakyan; hindi ito sapilitan ngunit tumutulong upang matupad ang mga obligasyon nang mahusay.

- ✓ Ang circle check ay tumutugon sa pinakamababang pamantayan na itinakda sa Regulasyon hinggil sa mga pamantayan sa kaligtasan ng mga sasakyang pangkalye
- ✓ Walang partikular na paraan ang sapilitan, ngunit ang paraang gagamitin ay dapat magpapahintulot na maisagawa nang epektibo ang lahat ng kinakailangang inspeksyon

61.2 Pagpili ng Ligtas na Lokasyon at Katatagan ng Sasakyan

Mag-park sa patag at ligtas na lupa para isagawa ang circle check at bantayan ang trapiko sa malapit kung malapit sa kalsada. Ilagay agad ang parking brake sa buong sasakyan mula sa simula. Sa panahon ng inspeksyon, maaaring kailanganing bitawan ang parking brake sa mga sasakyang may air suspension o air brakes upang payagan ang pagpasok ng hangin, ngunit tiyaking laging hindi gumagalaw ang sasakyan kahit sa patag na lupa.

- ✓ Pumili ng patag at ligtas na lokasyon at ilagay ang parking brake sa buong sasakyan bago magsimula
- ✓ Kapag binibitawan ang parking brake upang payagan ang pagpasok ng hangin, tiyaking hindi gumagalaw ang sasakyan

61.3 Tatlong Punto ng Suporta at Mga Espesyal na Dapat Pansinin

Palaging gumamit ng tatlong punto ng suporta kapag umaakyat o bumababa sa sasakyan at iwasang umakyat sa mga gulong o bahaging hindi nilalayon para sa ganoong layunin. Bigyang-pansin ang pagtagas ng hangin (mga preno, suspensyon, gulong) at pagtagas ng likido sa lupa, sa paligid ng mga wheel hub, o sa mga tangke, na nagpapahiwatig ng mga depekto na may potensyal na malalaking kahihinatnan tulad ng flat na gulong, pagkawala ng gulong, pagpalya ng preno o pagkasira ng suspensyon.

- ✓ Palaging gumamit ng tatlong punto ng suporta kapag umaakyat o bumababa sa sasakyan
- ✓ Magbantay sa pagtagas ng hangin at pagtagas ng likido (langis, grasa, gasolina) na nagpapahiwatig ng malalaking potensyal na depekto
- ✓ Ipaalam sa may-ari o operator ng sasakyan ang anumang anomalya na napansin, kahit labas ng mga mandatoryong pagsusuri

CHAPTER 62

Chapter 1 - Spring Thaw Restrictions

62.1 Dahilan ng Mga Paghihigpit sa Karga sa Panahon ng Pagkatunaw sa Tagsibol

Sa panahon ng pagkatunaw sa tagsibol, bumababa ang resistensya ng kalsada nang 40% at ang mga kalsada ay lalong mahina sa bigat ng mabibigat na sasakyan. Ang epekto ng isang trak sa panahon ng pagkatunaw ay katumbas ng ilang trak sa normal na kondisyon, kaya mas mahigpit na limitasyon sa karga ang ipinatutupad upang maiwasan ang malubhang pinsala sa kalsada.

- ✓ Bumababa nang mga 40% ang resistensya ng kalsada sa panahon ng pagkatunaw sa tagsibol
- ✓ Ang isang trak na sobrang karga ay maaaring magdulot ng malubhang pinsala sa kalsada sa panahon ng pagkatunaw
- ✓ Mas mahigpit na limitasyon sa karga ang ipinatutupad sa panahon ng pagkatunaw sa tagsibol

62.2 Panahon ng Pagkatunaw ng Niyebe sa Tagsibol at mga Sona

Ang panahon ng paghihigpit sa karga ay karaniwang mula Marso hanggang Mayo, na maaaring baguhin ayon sa lagay ng panahon. Ang Québec ay nahahati sa tatlong sona: Sona 1 (timog na Québec hanggang Rivière-du-Loup), Sona 2 (hilaga ng Sona 1 kasama ang Saguenay, Gaspésie, Côte-Nord), at Sona 3 (hilaga ng Sona 2 kasama ang Abitibi, Chibougamau-Chapais). Sumangguni sa Transport Québec para sa mga limitasyon ng karga.

- ✓ Ang panahon ng paghihigpit sa karga ay karaniwang mula Marso hanggang Mayo, na maaaring baguhin ayon sa lagay ng panahon
- ✓ Ang Québec ay nahahati sa tatlong sona ng pagkatunaw ng niyebe sa tagsibol
- ✓ Ang mga limitasyon ng karga ay batay sa pagkakaayos ng sasakyan at uri ng ehe alinsunod sa Vehicle Load and Size Limits Regulation

CHAPTER 63

For a Thorough and Effective Inspection

63.1 Layunin at Pinakamababang Pamantayan ng Circle Check

Ang circle check ay tumutugon sa pinakamababang pamantayan ng Regulasyon hinggil sa mga pamantayan sa kaligtasan para sa mga sasakyang pang-kalsada. Layunin nito na pigilan ang pagpapatakbo ng sasakyang may mga depekto na maaaring maglagay sa mga gumagamit ng kalsada sa panganib. Ang iminungkahing ligtas na 10-hakbang na paraan ay nagpapahintulot sa iyo na lubusang paikutan ang sasakyan; hindi ito sapilitan ngunit nakakatulong upang matupad ang mga obligasyon.

- ✓ Ang circle check ay dapat maging masusi at lubos na nauunawaan
- ✓ Ang iminungkahing 10-hakbang na paraan ay hindi sapilitan; maaaring gumamit ng ibang paraang kasing-epektibo

CHAPTER 64

Special Rules for Certain Types of Cargo

64.1 Pag-secure ng mga Troso

Ang troso ay pinutol at nilinis na puno o bahagi ng puno, may balat man o wala, at kasama rin dito ang mga poste ng utility at mga bilog na poste para sa konstruksiyon. Dahil ang mga trosong puno ay hugis-silindro at patulis, ang tamang pag-secure ay nangangailangan ng kombinasyon ng mga tiedown at blocking system tulad ng mga poste at bunk.

- ✓ Ang mga troso ay nangangailangan ng kombinasyon ng mga tiedown at blocking system (mga poste at bunk)
- ✓ Kasama sa terminong troso ang mga poste ng utility at mga bilog na poste para sa konstruksiyon

64.2 Pag-secure ng Pinakinis na Tabla

Ang mga bungkos ng pinakinis na tabla ay karaniwang isinalansan at sinisecure gamit ang mga tiedown na dumadaan sa itaas. Ang pagsasalansan ay nagpapataas ng sentro ng grabidad at nagpapababa ng bisa ng tiedown dahil mahirap ang pantay na tensyon. Itinatakda ng Regulasyon ang mga espesyal na pamantayan para sa mga bungkos na isinalansan nang higit sa isang layer ang taas.

- ✓ May mga espesyal na pamantayan sa pag-secure para sa pinakinis na tabla na isinalansan nang higit sa isang layer ang taas
- ✓ Ang pagsasalansan ng mga bungkos ay nagpapataas ng sentro ng grabidad at nagpapababa ng bisa ng tiedown

64.3 Mga Metal Coil at Rolyo ng Papel

Ang mga metal coil ay mabibigat at silindrikal na bagay na nangangailangan ng epektibong kagamitan sa pagpigil at minimum na bilang ng tiedown para sa bawat coil, maging patayo o pahalang ang pagkakarga. Ang mga rolyo ng papel ay mabibigat ngunit marupok na silindrikal na bagay na karaniwang dinadala sa loob ng van/container, na may espesyal na mga tuntunin din para sa transportasyon sa flatbed.

- ✓ Ang mga metal coil ay nangangailangan ng mga kagamitan sa pagpigil at minimum na bilang ng tiedown para sa bawat coil
- ✓ Ang mga rolyo ng papel ay karaniwang dinadala sa loob ng van o intermodal container
- ✓ May mga espesyal na pamantayan para sa mga rolyo ng papel sa mga flatbed na sasakyan na walang gilid

64.4 Mga Tubong Konkreto at mga Container

Ang mga tubong konkreto ay silindriko na may mataas na friction coefficient; ang malalaking diyametro na tubo ay maaaring isa lang bawat sasakyan habang ang maliliit na diyametro na tubo ay maaaring suhayan at patung-patungin, at dapat na i-secure laban sa paggalaw o paggulong. Ang mga intermodal at roll-on/roll-off container ay may espesyal na pamantayan sa securement; ang mga intermodal container ay gumagamit ng integrated locking devices.

- ✓ Dapat i-secure ang mga tubong konkreto upang maiwasan ang paggalaw o paggulong
- ✓ Ang mga intermodal container ay ikinakabit sa chassis/flatbed gamit ang integrated locking devices
- ✓ Ang mga roll-on/roll-off container ay ini-secure sa harap at likuran sa espesyal na inayos na mga sasakyan

64.5 Mga Sasakyang Dinadala Bilang Kargamento

Ang mga sasakyan ay may mga gumagalaw na bahagi (gulong, suspensiyon) na nagpapahintulot ng malayang patayong paggalaw, kaya kinakailangan ang mga espesyal na sistema ng pagsisiguro para sa mga sasakyang 4,500 kg o mas mababa at mas mataas sa 4,500 kg. Ang mga pinatag/dinurog na sasakyan ay may mga bahaging nawalay sa puwesto na maaaring matanggal, at ang kategoryang ito na higit sa 4,500 kg ay kasama ang mga makinaryang may track.

- ✓ Ang pagdadala ng mga sasakyan bilang kargamento ay nangangailangan ng mga espesyal na sistema ng pagsisiguro dahil sa malayang patayong paggalaw ng mga bahagi
- ✓ May mga espesyal na pamantayan para sa mga pinatag/dinurog na sasakyan dahil maaaring matanggal ang mga bahagi
- ✓ Kasama sa kategoryang higit sa 4,500 kg ang mga makinaryang may track o kagamitan

64.6 Mga Malalaking Bato at Bulk Cargo

Ang mga tuntunin sa pag-secure ng malalaking bato ay para sa mga batong higit sa 5,000 kg o higit sa 2 m^3; ang mga batong higit sa 100 kg at mas mababa sa 5,000 kg ay maaari ring i-secure sa ilalim ng parehong mga probisyon. Ang bulk cargo ay sumasakop sa mga agregado, likido, gas at butil-butil na produkto, na may mga espesyal na pamantayan para sa pagtakip ng bulk sa mga lalagyang bukas sa itaas.

- ✓ Nalalapat ang mga tuntunin sa malalaking bato sa mga higit sa 5,000 kg o higit sa 2 m^3
- ✓ Ang mga batong higit sa 100 kg at mas mababa sa 5,000 kg ay maaaring gumamit ng parehong mga probisyon
- ✓ May mga espesyal na pamantayan para sa pagtakip ng bulk cargo na dinadala sa ganap o bahagyang bukas na mga lalagyan

CHAPTER 65

Mandatory Stops at Inspection Stations

65.1 Mga Sasakyang Kinakailangang Huminto sa mga Istasyon ng Inspeksyon

Dapat kang huminto sa istasyon ng inspeksyon kapag kumikislap ang mga ilaw nito kung nagmamaneho ka ng: sasakyang may GVWR na 4,500 kg o higit pa na pangunahing idinisenyo para sa paghahatid ng mga kalakal o permanenteng nakakabit na kagamitan; trak na panghila o sasakyang pang-kagamitan; o kumbinasyon ng mga sasakyan sa kalsada kung saan hindi bababa sa isa ang may GVWR na 4,500 kg o higit pa.

- ✓ Huminto sa mga istasyon ng inspeksyon na may kumikislap na mga ilaw kung ang GVWR ay 4,500 kg o higit pa
- ✓ Dapat huminto ang mga trak na panghila, sasakyang pang-kagamitan, at mga kwalipikadong kumbinasyon ng sasakyan

65.2 Mga Pagbubukod sa Istasyon ng Inspeksyon

May mga partikular na pagbubukod na naaangkop, lalo na para sa mga trak na may netong timbang na 4,000 kg o mas mababa na nakarehistro bilang pampasaherong sasakyan sa ilalim ng mga regulasyon sa pagpaparehistro ng sasakyan, o para sa mga sasakyang pangkalye na ginagamit para sa libangan.

- ✓ Ang mga trak na may netong timbang na 4,000 kg o mas mababa na nakarehistro bilang pampasaherong sasakyan ay hindi saklaw
- ✓ Ang mga sasakyang pangkalye na ginagamit para sa libangan ay hindi kinakailangang huminto

CHAPTER 66

Speed

66.1 Mga Epekto ng Bilis sa Pagmamaneho

Ang sobrang bilis at walang ingat na pagmamaneho ay mga pangunahing sanhi ng nakamamatay na aksidente na kinasasangkutan ng mga driver ng mabibigat na sasakyan. Dapat sundin ng mga driver ang parehong minimum at maximum na limitasyon ng bilis o makakatanggap ng mga parusa.

- ✓ Habang tumataas ang bilis, lumiliit ang iyong lawak ng paningin na parang nagmamaneho sa makitid na tunnel.
- ✓ Ang sobrang bilis ay nagpapataas ng distansya ng oras ng reaksyon at distansya ng pagpepreno.
- ✓ Ang sobrang bilis ay nagpapababa ng iyong kakayahang gumawa ng mga maniobrang pag-iwas.
- ✓ Dapat sundin ng mga driver ang parehong minimum at maximum na limitasyon ng bilis o makakatanggap ng mga parusa.

66.2 Mga Epekto ng Sobrang Bilis sa Pagmamaneho

Ang sobrang bilis at walang ingat na pagmamaneho ay mga pangunahing sanhi ng nakamamatay na mga aksidente na kinasasangkutan ng mga driver ng mabibigat na sasakyan. Dapat sundin ng mga driver ang minimum at maximum na limitasyon ng bilis, kung hindi ay makakatanggap ng parusa. Ang sobrang bilis ay nagpapataas ng stress at nagdudulot ng ilang mapanganib na epekto sa kakayahan sa pagmamaneho.

- ✓ Dapat sundin ng mga driver ang parehong minimum at maximum na limitasyon ng bilis, kung hindi ay makakatanggap ng parusa
- ✓ Habang bumibilis ka, lumiliit ang iyong larangan ng paningin, nagiging parang makitid na lagusan
- ✓ Ang sobrang bilis ay nagpapataas ng distansyang natakbo sa panahon ng reaksyon at nagpapataas ng distansya ng pagpreno
- ✓ Ang sobrang bilis ay nagpapababa ng iyong kakayahang gumawa ng mga maniobrang pag-iwas

66.3 Pagmamaneho nang Responsable sa Trapiko

Laging tatandaan na nagmamaneho ka ng mabigat na sasakyan at maging responsable sa lahat ng oras, lalo na sa mabagal na trapiko sa lungsod kung saan maaaring maging agresibo ang ibang gumagamit ng kalsada.

- ✓ Sa mabagal na trapiko sa lungsod, manatiling kalmado kahit nagmamadali
- ✓ Maging mas maingat, matiyaga, at gamitin ang sentido komun dahil ang ilang gumagamit ng kalsada ay maaaring kumilos nang walang ingat

CHAPTER 67

Brakes / Hydraulic Brake Controls (Chapter 3)

67.1 Tatlong Bahagi ng Sistema ng Preno

Lahat ng sistema ng preno ng mabibigat na sasakyan, anuman ang uri (hydraulic o air), ay may tatlong pangunahing tungkulin ng preno.

- ✓ Ang service brake ay nagpapababa ng bilis gamit ang pedal ng preno
- ✓ Ang parking brake ay nagpapanatili sa sasakyan na hindi gumagalaw kapag nakaparada
- ✓ Ang emergency brake ay humihinto sa sasakyan kung mabigo ang service brake o mangyari ang pagkahiwalay ng trailer

67.2 Mga Palatandaan ng Babala sa Pedal ng Hydraulic Brake

Ang pedal ng preno ay nagpapatakbo ng service brake system. Ang abnormal na mababang pedal ng preno ay isang seryosong senyales ng babala na nagpapahiwatig ng problema na nangangailangan ng agarang pagkukumpuni.

- ✓ Ang abnormal na mababang pedal ng preno ay isang seryosong senyales ng babala
- ✓ I-pump nang mabilis ang pedal upang pansamantalang taasan ang presyon ng pagpepreno
- ✓ Ipakumpuni agad ang mga preno

67.3 Sistema ng Preno na may Dual Circuit (Hydraulic)

Ang mga sasakyan ay may dual circuit brake system upang posible pa ring magpreno kung mabigo ang isang hydraulic circuit, ngunit nangangailangan ito ng mas matigas na pagdiin sa pedal at nagreresulta sa mas mahabang distansya ng pagpreno dahil ilang gulong lamang ang napipreno.

- ✓ Ang dual circuit ay nagpapahintulot ng pagpreno kahit mabigo ang isang circuit
- ✓ Nangangailangan ng mas matigas na pagdiin sa pedal kapag may pumalyang circuit
- ✓ Maaaring mas mahaba ang distansya ng pagpreno
- ✓ Kumpunihin ang preno bago gamitin muli ang sasakyan

67.4 Mga Power Brake

Ang mga power brake ay nangangailangan ng kaunting diin sa pedal, ngunit kung mamatay ang makina, kailangan mong magdiin nang mas malaki. Ipinagbabawal ang pagmamaneho kung hindi gumagana nang maayos ang sistema ng power brake.

- ✓ Ang mga power brake ay karaniwang nangangailangan ng kaunting diin sa pedal
- ✓ Kapag namatay ang makina, kailangan ng mas malaking diin sa pedal
- ✓ Ipinagbabawal ang pagmamaneho kung may sira ang sistema ng power brake

67.5 Mga Ilaw na Babala sa Hydraulic Brake

Ang ilaw ng presyur ng service brake at ang ilaw ng parking brake ay nagpapahiwatig ng kalagayan ng hydraulic at parking brake system.

- ✓ Nagsisindi ang ilaw ng presyur ng service brake sa pag-start; kung manatili itong naka-sindi, maaaring may depekto ang hydraulic system.
- ✓ Ang ilaw ng parking brake ay nagpapahiwatig na naka-on ang parking brake.

CHAPTER 68

Braking Distance / How to Bring Your Vehicle to a Stop

68.1 Mga pangunahing kaalaman sa bilis at distansya ng pagpreno

Kung mas mabilis kang magmaneho, mas kaunti ang oras para sa reaksyon at mas malaki ang distansya ng pagpreno. Mabilis magbago ang kondisyon ng kalsada at ang distansyang natakbo sa isang segundo ay maaaring maging pagkakaiba sa pagitan ng paghinto nang ligtas at pagkakaroon ng aksidente.

- ✓ Mas mataas na bilis ay nangangahulugan ng mas kaunting oras ng reaksyon at mas malaking distansya ng pagpreno
- ✓ Ang distansyang natakbo sa isang segundo ay maaaring maging pagkakaiba sa pagitan ng paghinto nang ligtas at banggaan

68.2 Bigat ng karga at pagpreno

Ang bigat ng karga ay nakakaapekto sa distansya ng pagpreno. Ang mga sistema ng preno ay dinisenyo para sa kargamento hanggang sa gross vehicle weight rating (GVWR) ng tagagawa. Ang pagdodoble ng bigat ng karga sa parehong presyon ng preno ay nangangahulugan ng mas mahabang distansya ng paghinto. Ang sobrang karga na lumalampas sa GVWR ay nangangailangan ng lakas ng pagpreno na lampas sa normal na kapasidad — ang mga preno ay hindi dinisenyo para sa labis, at ang sobrang pag-init ng mga drum/linings ay maaaring lalo pang magpataas ng distansya ng paghinto.

- ✓ Ang mga preno ay dinisenyo para sa mga kargamento hanggang sa GVWR ng tagagawa.
- ✓ Ang pagdoble ng bigat ay nangangailangan ng humigit-kumulang dobleng lakas ng pagpreno.
- ✓ Ang sobrang karga na lumalampas sa GVWR ay maaaring lumampas sa kapasidad ng preno at magdulot ng sobrang pag-init at pagkawala ng kahusayan.

68.3 Epekto ng bilis sa distansya ng paghinto

Ang bilis ay may mas malaking epekto sa distansya ng paghinto kaysa sa bigat ng karga. Ang pagdoble ng iyong bilis ay nagpaparami ng apat sa distansya ng paghinto sa parehong presyon ng preno. Ang pagbagal ng ilang km/h lang ay lubos na nagpapababa ng distansya ng paghinto.

- ✓ Ang pagdoble ng bilis ay nagpaparami ng apat sa distansya ng paghinto
- ✓ Ang bilis ay mas nakakaapekto sa distansya ng paghinto kaysa sa bigat ng karga
- ✓ Ang pagbagal ng ilang km/h ay lubos na nagpapababa ng distansya ng paghinto

68.4 Persepsyon at oras ng reaksyon

Ang tinatayang agwat ng oras mula sa pagkakita ng panganib hanggang sa pagsisimulang bumagal ng sasakyan dahil sa preno ay mga dalawang segundo. Kailangan mong isama ang pagkaantala na ito upang makapreno nang ligtas.

- ✓ Ang tinatayang agwat ng oras para sa persepsyon at reaksyon ay mga dalawang segundo
- ✓ Isama ang dalawang segundong pagkaantala na ito kapag tinatasa ang ligtas na pagpreno

68.5 Mga kondisyon ng kalsada at traksyon

Ang mga kondisyon ng kalsada o semento ay wala sa iyong kontrol at maaaring bawasan ang traksyon na kailangan sa pagpreno. Ang tanging tiyak na paraan upang huminto sa loob ng normal na distansya ng pagpreno ay bawasan ang bilis. Ang distansya ng pagpreno ay hindi bababa sa doble sa yelo kumpara sa tuyong semento: sa 60 km/h mga 45 m (140 ft) sa tuyong daan kumpara sa 80 m (260 ft) sa mayelong semento. Bagalan hanggang mas mababa sa nakapaskil na limitasyon at iwasan ang biglaang pagpreno.

- ✓ Bawasan ang bilis kapag mahina ang traksyon — ito lamang ang paraan upang huminto sa loob ng normal na distansya
- ✓ Ang distansya ng pagpreno ay hindi bababa sa doble sa yelo kumpara sa tuyong semento
- ✓ Sa 60 km/h, ang paghinto ay tumatagal ng ~45 m sa tuyong semento at ~80 m sa mayelong semento

68.6 Paggamit ng mga gear at preno para huminto

Gamitin ang mga gear kapwa para bumilis at bumagal upang ang compression ng makina ay makatulong na pabagalin ang sasakyan at mapanatili ka sa tamang gear para muling bumilis. Para bumagal o huminto nang mabilis, pagsamahin ang downshifting at regular na preno (o supplemental brakes kung pinapayagan) upang mabawasan ang pagod sa preno. Kapag matagal nang nakatigil, ilagay sa neutral.

- ✓ Gamitin ang downshifting at preno nang sabay upang mabawasan ang pagod sa preno
- ✓ Nakakatulong ang engine compression mula sa mga gear na pabagalin ang sasakyan
- ✓ Ilagay sa neutral kapag nakatigil nang matagal

68.7 Pag-iwas sa biglaang paghinto

Siguraduhing may sapat na espasyo upang huminto upang maprotektahan ang mga pasahero/kargamento. Ang biglaang pagpreno ay lumilikha ng malakas na puwersang pasulong na maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol, pagdulas, at malubhang aksidente. Isaayos ang bilis, panatilihin ang ligtas na distansya, tumingin sa unahan, sa mga gilid, at sa mga salamin, at asahan ang mga paghinto.

- ✓ Isaayos ang bilis at panatilihin ang ligtas na distansya (pagbilang ng segundo)
- ✓ Tumingin sa unahan, sa mga gilid, at sa mga salamin upang manatiling mapagmatyag
- ✓ Asahan kung saan at kailan ka kailangang huminto upang maiwasan ang biglaang pagpreno

CHAPTER 69

How to Recover from a Skid

69.1 Pagbawi Batay sa Sanhi ng Skid

Alamin muna ang sanhi ng skid. Kung dulot ito ng labis na pagpreno, bawasan ang diin sa pedal ng preno para umikot muli ang mga gulong at kumapit. Kung dulot ito ng mabilis na pagbaba ng gear, pindutin pababa ang clutch at gamitin ang preno kung kailangan. Kung dulot ito ng labis na pagbilis, dahan-dahang bitawan ang accelerator. Magpalit ng gear kung kailangan, isinasaalang-alang ang kompresyon ng makina at mga pantulong na preno.

- ✓ Skid dahil sa labis na pagpreno: bawasan ang diin sa pedal ng preno para umikot at kumapit muli ang mga gulong
- ✓ Skid dahil sa mabilis na pagbaba ng gear: pindutin pababa ang clutch
- ✓ Skid dahil sa labis na pagbilis: dahan-dahang bitawan ang accelerator
- ✓ Magpalit sa angkop na gear kapag nakabawi na sa kontrol

69.2 Panatilihin ang Kontrol sa Manibela Habang Nagdudulas

Kapag kumiling pakanan o pakaliwa ang likuran ng sasakyan, iikot ang manibela sa PAREHONG direksyon ng pagdudulas ng sasakyan upang maibalik ito sa tamang linya. Kapag malapit nang makahanay ang sasakyan, iikot ang manibela sa kabilang direksyon hanggang sa tumuwid ang mga gulong sa harap.

- ✓ Iikot ang manibela sa parehong direksyon ng pagdudulas ng sasakyan
- ✓ Nagdudulas ang likuran pakaliwa: magmanibela pakaliwa, pagkatapos itama pakanan kapag malapit nang makahanay
- ✓ Nagdudulas ang likuran pakanan: magmanibela pakanan, pagkatapos itama pakaliwa kapag malapit nang makahanay

CHAPTER 70

Loads Overhanging the Rear of the Vehicle

70.1 Pagmamarka ng mga Kargang Nakausli sa Likod

Ang mga karga o kagamitang nakausli sa likod ng sasakyan ay dapat markahan ng pulang bandila o reflecting panel, at lalagyan ng ilaw sa gabi, na may permit na kailangan para sa malalaking overhang.

- ✓ Maglagay ng pulang bandila o reflecting panel sa likod ng anumang kargang nakausli nang higit sa isang metro.
- ✓ Sa gabi, maglagay ng pulang ilaw na kitang-kita mula sa hindi bababa sa 150 metro sa likod at sa mga gilid.
- ✓ Kung ang overhang ay lumalampas sa dalawang metro, kumuha ng espesyal na permit sa paglalakbay at sundin ang mga espesyal na tuntunin nito.

70.2 Mga Tuntunin sa Pagmamarka ng Nakausling Bahagi sa Likuran

Ang mga kargada o kagamitang nakausli sa likuran ng sasakyan ay nangangailangan ng mga babalang pananda at, kung labis, ng espesyal na permit. Ang mga tuntuning ito ay nagpapaalala sa iba pang gumagamit ng kalsada tungkol sa pinalawig na kargada.

- ✓ Maglagay ng pulang watawat o panel na sumasalamin sa anumang kargadang nakausli sa likuran nang higit sa isang metro.
- ✓ Sa gabi, magkabit ng pulang ilaw na nakikita mula sa hindi bababa sa 150 metro sa likuran at mga gilid.
- ✓ Kung ang nakausli ay lumampas sa dalawang metro, kumuha ng espesyal na permit sa paglalakbay at sundin ang mga tuntunin nito.

CHAPTER 71

Skidding, Overturning and Jackknifing

71.1 Mga Karaniwang Aksidente at ang Kanilang Mga Sanhi

Ang mga pinakakaraniwang aksidente sa mga road train ay pag-skid, pagtaob, at jackknifing, na kadalasang nangyayari kapag ang sentro ng grabidad ay masyadong mataas o masyadong mababa, o kapag ang kalsada ay basa o natatakpan ng niyebe. Sa tuyong ibabaw ng kalsada, ang pag-skid ay kadalasang nangyayari kapag ang sentro ng grabidad ay napakataas.

- ✓ Ang mga pinakakaraniwang aksidente ay pag-skid, pagtaob, at jackknifing
- ✓ Nangyayari ang mga ito kapag ang sentro ng grabidad ay masyadong mataas o masyadong mababa, o kapag ang kalsada ay basa o may niyebe
- ✓ Sa tuyong ibabaw ng kalsada, ang pag-skid ay kadalasang nangyayari kapag ang sentro ng grabidad ay napakataas

71.2 Mga Kundisyon para sa Pagtaob at Jackknifing

Pinakamalaki ang panganib ng pagtaob sa isang kurba o kapag may malakas na hangin. Ang jackknifing ay kadalasang nagmumula sa biglaang pagpreno sa basang o natatakpan ng niyebe na ibabaw na may medyo mababang sentro ng grabidad. Maging alerto at bawasan ang bilis upang maiwasan ang mga aksidenteng ito.

- ✓ Pinakamalaki ang panganib ng pagtaob sa isang kurba o kapag may malakas na hangin
- ✓ Ang jackknifing ay kadalasang nagmumula sa biglaang pagpreno sa basang o natatakpan ng niyebe na mga kalsada na may mababang sentro ng grabidad
- ✓ Ang pinakamahusay na pag-iwas ay ang pagiging alerto sa mga mapanganib na sitwasyon at pagbabawas ng bilis

71.3 Mga Posibleng Sitwasyon ng Pag-skid

Ang pag-skid, pagtaob, at pag-jackknife ay kadalasang dahil sa masyadong mabilis na pagmamaneho, panandaliang pagkagambala, pagkakamali sa pagmamaneho, o biglaang pagpreno. Ang maling pagtantya sa espasyo ng exit ramp ay maaaring magdulot ng pag-skid o pagtaob. Kapag ang isang gulong ay nag-skid papunta sa shoulder, maaari nitong itulak ang sasakyan papunta sa kanal.

- ✓ Ang mga aksidenteng ito ay kadalasang dahil sa masyadong mabilis na pagmamaneho, pagkagambala, pagkakamali sa pagmamaneho, o biglaang pagpreno
- ✓ Ang pag-skid ng isang gulong papunta sa shoulder ay maaaring magtulak sa sasakyan papunta sa kanal
- ✓ Manatiling maayos sa loob ng iyong lane at tiyaking walang gulong lumalabas papunta sa shoulder

71.4 Mga Tip upang Maiwasan ang Jackknifing

Ang jackknifing ay karaniwang nangyayari kapag nagbabawas ng bilis habang dumadaan sa kurba o lumiliko. Isaalang-alang ang mga articulation point at iakma ang bilis sa mga kondisyon ng kalsada (hangin, kakayahang makita, pagkakapit ng gulong). Kapag ang anggulo ng jackknife ay lumampas sa 15°, ito ang punto ng walang pagbabalik kung saan halos imposible nang mabawi ang kontrol.

- ✓ Ang jackknifing ay karaniwang nangyayari kapag nagbabawas ng bilis habang dumadaan sa kurba o lumiliko
- ✓ Iakma ang bilis sa mga kondisyon ng kalsada na isinasaalang-alang ang hangin, kakayahang makita at pagkakapit ng gulong
- ✓ Kapag ang anggulo ng jackknife ay lumampas sa 15°, ito ang punto ng walang pagbabalik at halos imposible nang mabawi ang kontrol
- ✓ Ang pinakamahusay na pag-iwas ay defensive driving: sundin ang mga limitasyon ng bilis at pakitunguhan nang may paggalang ang ibang gumagamit ng kalsada

71.5 Pagpapalobo ng Gulong at Pagsasaayos ng Preno

Ang maling pagpapalobo ng gulong ay nagdudulot ng aksidente. Ang walang laman na double road train na sobra ang lobo ng gulong ay maaaring mag-jackknife kapag biglang nagpreno, lalo na sa mainit na araw pagkatapos ng mahabang pagmamaneho. Ang kulang ang lobo na gulong ay maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol. Ang maling pagkakasaayos ng preno ay maaari ring magdulot ng jackknifing.

- ✓ Ang walang laman na double road train na sobra ang lobo ng gulong ay maaaring mag-jackknife kapag biglang nagpreno
- ✓ Ang kulang ang lobo na gulong (mabagal na pagtagas o tuluyang na-deflate) ay maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol
- ✓ Ang maling pagkakasaayos ng preno ay maaaring magdulot sa iyong mag-jackknife

71.6 Mga Karaniwang Uri ng Aksidente at ang Kanilang mga Sanhi

Ang pag-skid, pagtumba, at jackknifing ay ang pinakakaraniwang aksidente ng road train, na nauugnay sa taas ng sentro ng grabidad at kalagayan ng ibabaw ng kalsada.

- ✓ Nangyayari kapag ang sentro ng grabidad ay masyadong mataas o masyadong mababa, o kapag ang kalsada ay basa o natatakpan ng niyebe
- ✓ Sa tuyong simento, ang pag-skid ay kadalasang nangyayari kapag napakataas ng sentro ng grabidad
- ✓ Pinakamalaki ang panganib ng pagtumba sa mga kurba o kapag malakas ang hangin
- ✓ Ang jackknifing ay kadalasang resulta ng biglaang pagpreno sa basa o may niyebeng ibabaw na may medyo mababang sentro ng grabidad
- ✓ Ang pinakamahusay na pag-iwas ay ang maging alerto sa mga mapanganib na sitwasyon at bawasan ang bilis

71.7 Mga Posibleng Sitwasyon ng Pagdulas, Pagtaob, at Pag-jackknife

Ang mga aksidenteng ito ay karaniwang nagmumula sa bilis, distraksyon, maling pag-steering, at biglaang pagpreno, gayundin sa mga problema sa gulong at preno.

- ✓ Karaniwang sanhi: sobrang bilis ng pagmamaneho, distraksyon, maling pag-steering, o biglaang pagpreno
- ✓ Ang isang gulong na dumulas patungo sa gilid ng kalsada ay maaaring magpadala sa sasakyan sa kanal — panatilihin ang lahat ng gulong sa lane
- ✓ Ang mga gulong na sobrang pinalobo ng hangin sa walang kargang double road train ay maaaring mag-jackknife kapag biglaang nagpreno
- ✓ Ang mga gulong na kulang sa hangin (mabagal na tagas, flat) ay maaaring magdulot ng pagkawala ng kontrol
- ✓ Ang mga prenong hindi wastong naiaayos ay maaaring magdulot ng pag-jackknife

CHAPTER 72

Chapter 10 – Requirements Respecting Driving Days, Hours, and Conditions

72.1 Mga Paghihigpit sa Kondisyon ng Panahon para sa mga LCV

Para sa kaligtasan, ang mga LCV ay maaari lamang patakbuhin kapag ang kakayahang makita at kondisyon ng ibabaw ng kalsada ay nakakatugon sa pinakamababang pamantayan, kasama ang mga karagdagang tuntunin sa taglamig.

- ✓ Maaari lamang patakbuhin kung malinaw ang kakayahang makita sa 500 m o higit pa
- ✓ Maaari lamang patakbuhin kung ang kalsada ay walang niyebe at yelo
- ✓ May mga karagdagang tuntunin sa taglamig mula Disyembre 1 hanggang Pebrero 29

72.2 Mga Mahalagang Katotohanan sa Sariling Pagsusuri para sa mga LCV

Ang mga mahalagang katotohanang masusubok na nakabuod sa mga ehersisyo ng sariling pagsusuri ay nagpapatunay sa mga pangunahing tuntunin ng LCV na dapat malaman ng mga kandidato.

- ✓ Kinakailangan ang espesyal na permit sa paglalakbay upang magmaneho ng LCV (hindi sapat ang lisensya sa Class 1 lamang)
- ✓ Ang awtorisadong pinakamataas na kabuuang bigat na may karga para sa isang LCV ay 67,500 kg
- ✓ Ang pinakamataas na awtorisadong bilis para sa isang drayber ng LCV ay 90 km/h
- ✓ Hindi maaaring gumana ang mga LCV sa mga kondisyon ng kalsadang madulas, may niyebe, at may yelo

72.3 Mga Ipinagbabawal na Araw at Oras ng Pagmamaneho ng LCV

Ang pagpapatakbo ng LCV ay ipinagbabawal sa ilang partikular na araw at sa mga oras ng kasagsagan ng paglalakbay ng mga commuter sa malalaking lungsod upang mabawasan ang siksikan at panganib.

- ✓ Ipinagbabawal ang pagmamaneho sa Disyembre 26 o mga pista opisyal ayon sa batas
- ✓ Ipinagbabawal ang paglalakbay sa mga kalsadang hindi awtorisado ang mga LCV
- ✓ Ipinagbabawal sa mga highway tuwing Lunes hanggang Biyernes, 6:30 a.m. hanggang 9:00 a.m. at 3:30 p.m. hanggang 6:00 p.m. sa lungsod ng Québec
- ✓ Ipinagbabawal sa mga highway tuwing Lunes hanggang Biyernes, 5:30 a.m. hanggang 9:30 a.m. at 3:00 p.m. hanggang 7:00 p.m. sa Isla ng Montréal

72.4 Transportasyon ng Mapanganib na mga Sangkap sa mga LCV

Ang mga LCV ay pinaghihigpitan sa pagdadala ng mas malalaking dami ng mapanganib na mga sangkap na nangangailangan ng paglalagay ng mga placard.

- ✓ Ipinagbabawal ang pagdadala ng mapanganib na mga sangkap kung ang dami ay nangangailangan ng pagpapakita ng mga placard ng marka ng kaligtasan.

CHAPTER 73

5 - Steering

73.1 Maayos na Paggana ng Power Steering

Habang umaandar ang makina, suriin ang power steering sa pamamagitan ng pag-ikot ng manibela pakanan at pakaliwa upang mapagalaw ang mga gulong. Ang ilang sasakyan ay maaaring kailanganin ng bahagyang pag-usad pasulong upang masuri. Ang manibelang mahirap ikutin (kadalasan kapag nakatigil) ay maaaring senyales na hindi gumagana ang power steering.

- ✓ Depekto 5.B (major): Hindi gumagana ang power steering
- ✓ Ang manibelang mahirap ikutin kapag nakatigil ay maaaring senyales ng pagkasira ng power steering

73.2 Katibayan ng Kolum ng Manubela

Suriin ang katibayan ng kolum ng manubela sa pamamagitan ng pagsubok na ilipat ang manubela sa lahat ng direksyon mula sa kompartamento ng drayber.

- ✓ Depekto 5.A (pangunahin): Gumagalaw ang kolum ng manubela mula sa normal nitong posisyon na may panganib ng pagkahiwalay
- ✓ Depekto 5.1 (maliit): Gumagalaw ang kolum ng manubela kaugnay ng normal nitong posisyon

73.3 Operasyon ng Power Steering at Steering Column

Habang umaandar ang makina, iikot ang manibela nang pakanan at pakaliwa upang mapagalaw ang mga gulong at masuri ang operasyon ng power steering. Subukang igalaw ang steering column at manibela sa lahat ng direksyon upang masuri ang tibay at pagkaka-lock ng adjustment.

- ✓ Malubhang depekto (5.B): hindi gumagana ang power steering (palatandaan ang mahirap na pag-ikot ng manibela kapag nakahinto)
- ✓ Malubhang depekto (5.A): gumagalaw ang steering column/manibela mula sa normal nitong posisyon na may panganib ng pagkahiwalay
- ✓ Maliit na depekto (5.1): gumagalaw ang steering column mula sa normal na posisyon, o ang adjustable na manibela ay hindi nananatiling naka-lock sa napiling posisyon

73.4 Pagsasaayos at Katatagan ng Manibela

Suriin ang pagsasaayos at katatagan ng manibela sa pamamagitan ng pagsubok na igalaw ito sa lahat ng direksyon. Kung maaaring isaayos ang posisyon, tiyakin na nananatili itong naka-lock sa napiling posisyon.

- ✓ Depekto 5.A (pangunahin): Gumagalaw ang manibela mula sa normal na posisyon dahil sa hindi tamang pagkakakabit sa kolum, na may panganib na humiwalay
- ✓ Depekto 5.1 (maliit): Ang manibelang maaaring isaayos ay hindi nananatiling naka-lock sa napiling posisyon

73.5 Power Steering Fluid at Belt

Suriin ang antas ng fluid sa reservoir ng power steering pump gamit ang gauge o mga marka. Kung bubuksan ang reservoir, linisin ang paligid ng bukasan, palitan ang seal, at isara nang mahigpit. Suriin din ang belt ng power steering pump kung maa-access, bagaman karamihan ng mabibigat na sasakyan ay wala nang belt-driven na pump.

- ✓ Maliit na depekto (5.2): ang antas ng fluid ay mas mababa sa minimum o mas mataas sa maximum na itinakda ng tagagawa
- ✓ Maliit na depekto (5.3): ang belt ng power steering pump ay putol; kung sapat ang pagkakaputol upang makahadlang sa operasyon ng power steering, nagiging malaking depekto ito

73.6 Lebel ng Fluid sa Reservoir ng Power Steering Pump

Suriin ang lebel ng power steering fluid sa compartment ng makina sa pamamagitan ng pagtingin sa gauge o mga marka sa reservoir. Kung kailangang buksan ang reservoir, linisin ang paligid ng bukasan, ilagay muli ang anumang seal, at isara nang mahigpit ang takip.

- ✓ Depekto 5.2 (menor): Ang lebel ng fluid ay mas mababa kaysa sa minimum o mas mataas kaysa sa maximum na itinakda ng tagagawa
- ✓ Suriin ang lebel ng fluid gamit ang gauge o mga marka; mag-ingat kung bubuksan ang reservoir

73.7 Sinturon ng Bomba ng Power Steering

Suriin ang kalagayan ng sinturon ng power steering sa kompartamento ng makina kung maa-access. Karamihan sa mabibigat na sasakyan ay hindi na gumagamit ng mga bomba ng power steering na pinapatakbo ng sinturon.

- ✓ Depekto 5.3 (menor): Naputol ang sinturon ng bomba ng power steering
- ✓ Kung ang sinturon ay naputol nang sapat upang makasagabal sa paggana ng power steering, ito ay nagiging major na depekto

CHAPTER 74

Chapter 1 - Highway Carrier Monitoring

74.1 Mga Kinakailangan sa Inspeksyon sa Tabing Daan

Ang mga drayber ng mabibigat na sasakyan ay maaaring sumailalim sa inspeksyon sa tabing daan, dapat huminto at makipagtulungan sa opisyal ng kapayapaan. Maaaring saklawin ng inspeksyon ang lisensya sa pagmamaneho, rehistro ng sasakyan, rehistro ng mga may-ari/operator, mga permit sa transportasyon, mga bill of lading, mga kontrata sa pagpapaupa, mga oras ng pagmamaneho/pag-on-duty/pag-off-duty, circle checks, kondisyong mekanikal, timbang at sukat, rehistrasyon sa IFTA, pag-secure ng karga, mapanganib na mga sangkap at pagsunod sa trapiko.

- ✓ Dapat huminto at makipagtulungan ang mga drayber sa inspeksyon sa tabing daan
- ✓ Saklaw ng inspeksyon ang lisensya, rehistro, oras, circle checks at kondisyong mekanikal
- ✓ Maaaring inspeksyunin ang pag-secure ng karga at pagsunod sa mga kinakailangan para sa mapanganib na mga sangkap

74.2 SAAQ at Contrôle Routier Québec Mandate

Tinitiyak ng SAAQ na ang mga sasakyang nagdadala ng pasahero o kargo ay sumusunod sa mga regulasyon, sinusuportahan ang kaligtasan sa kalsada, proteksyon ng imprastraktura at patas na kompetisyon. Tinitiyak ng Contrôle routier Québec na ang mga operator ay sumusunod sa Highway Safety Code, Transport Act, at ang Act respecting owners, operators and drivers of heavy vehicles.

- ✓ Tinitiyak ng SAAQ ang pagsunod sa mga patakaran para sa kaligtasan sa kalsada, imprastraktura at patas na kompetisyon
- ✓ Pinapalakas ng Contrôle routier Québec ang Highway Safety Code at Transport Act
- ✓ Ang Act respecting owners, operators and drivers of heavy vehicles ay nangunguna sa mga gawain ng carrier

CHAPTER 75

Braking Distance and Bringing Vehicle to a Stop

75.1 Pag-iwas sa Biglaang Paghinto

Ang biglaang pagpreno ng mabigat na sasakyan ay lumilikha ng malakas na momentum pasulong na maaaring maging sanhi ng pagkawala ng kontrol at pag-skid. Iwasan ang biglaang paghinto sa pamamagitan ng pag-ayon ng bilis sa trapiko, pagpapanatili ng ligtas na agwat sa sinusundan, pagmamasid sa unahan, gilid, at salamin, at pag-asam sa mga paghinto.

- ✓ Iayon ang bilis sa trapiko at panatilihin ang ligtas na agwat sa sinusundan
- ✓ Tumingin sa unahan, sa gilid, at sa mga salamin upang manatiling may kamalayan sa mga kondisyon
- ✓ Asahan kung saan at kailan ka kailangang huminto
- ✓ Ang biglaang pagpreno ay maaaring magpadulas sa isang mabigat na sasakyan

75.2 Bigat ng Kargada at Pagpepreno

Ang bigat ng kargada ay nakakaapekto sa distansya ng pagpepreno. Ang mga sistema ng preno ay dinisenyo para sa kargada hanggang sa gross vehicle weight rating (GVWR) ng tagagawa. Ang pagdodoble ng kargada nang may parehong presyon ng preno ay lubos na nagpapataas ng distansya ng paghinto.

- ✓ Ang mga preno ay dinisenyo upang maging epektibo hanggang sa GVWR ng tagagawa
- ✓ Ang pagdodoble ng kargada nang may parehong presyon ng preno ay nagpapataas ng distansya ng paghinto
- ✓ Ang mga sasakyang sobra ang kargada ay nangangailangan ng mas malaking lakas ng pagpepreno kaysa kayang ibigay ng mga preno, at maaaring mag-overheat

75.3 Bilis ng Sasakyan at Distansya ng Paghinto

Mas malaki ang epekto ng bilis sa distansya ng paghinto kaysa sa bigat ng karga. Ang pagdoble ng bilis ay ginagawang apat na beses ang distansya ng paghinto sa parehong presyon ng preno. Ang pagbagal ng ilang km/h lamang ay lubos na nagpapababa ng distansya ng paghinto.

- ✓ Ang pagdoble ng bilis ay ginagawang apat na beses ang distansya ng paghinto
- ✓ Mas malaki ang epekto ng bilis sa distansya ng paghinto kaysa sa bigat ng karga
- ✓ Ang pagbagal ng ilang km/h lamang ay lubos na nagpapababa ng distansya ng paghinto

75.4 Persepsyon at Oras ng Reaksyon

Ang tinatayang agwat ng oras mula nang makita ng driver ang panganib hanggang sa magsimulang pabagalin ng preno ang sasakyan ay dalawang segundo. Dapat isaalang-alang ang pagkaantala na ito upang makapagpreno nang ligtas.

- ✓ Ang tinatayang agwat ng persepsyon at reaksyon ay humigit-kumulang dalawang segundo
- ✓ Dapat mong isaalang-alang ang dalawang segundong pagkaantala na ito kapag nagpepreno

75.5 Kalagayan ng Daan at Traksyon

Ang kalagayan ng daan/simento ay wala sa iyong kontrol at nagpapababa ng traksyon. Ang tanging paraan para matiyak na huminto sa loob ng normal na distansya ay bawasan ang bilis. Ang distansya ng pagpreno ay hindi bababa sa doble sa simentong mayelo kumpara sa tuyo. Sa 60 km/h, ang paghinto ay tumatagal ng mga 45 m (140 ft) sa tuyong simento at 80 m (260 ft) sa yelo.

- ✓ Ang distansya ng pagpreno ay hindi bababa sa doble sa simentong mayelo kumpara sa tuyong simento.
- ✓ Sa 60 km/h, ang paghinto ay tumatagal ng mga 45 m sa tuyong simento, 80 m sa yelo.
- ✓ Bawasan ang bilis—mas mababa sa itinakdang limitasyon—at iwasan ang biglaang pagpreno sa mahinang ibabaw.

75.6 Mga Batayan ng Distansya ng Pagpreno

Ang mahuhusay na drayber ay kontrolado ang bilis sa lahat ng oras. Habang mas mabilis kang magmaneho, mas kakaunti ang oras ng reaksyon at mas malaki ang distansya ng pagpreno. Mabilis magbago ang kalagayan ng kalsada, at ang distansyang nalalakbay sa isang segundo ay maaaring maging kaibahan sa pagitan ng ligtas na paghinto at pagkakaroon ng aksidente.

- ✓ Ang mas mabilis na bilis ay nangangahulugan ng mas kaunting oras ng reaksyon at mas malaking distansya ng pagpreno
- ✓ Ang distansyang nalalakbay sa isang segundo ay maaaring maging kaibahan sa pagitan ng paghinto at pagbangga

75.7 Paano Ihinto ang Iyong Sasakyan

Gamitin ang mga gear para bumagal gayundin para bumilis, at hayaang tumulong ang compression ng makina. Upang bumagal o huminto nang mabilis, pagsamahin ang downshifting at pagpreno, na nagpapababa ng pagod sa preno. Gamitin ang regular na preno o, kung pinapayagan, ang supplemental brake system. Kapag nakahinto nang ilang sandali, ilipat sa neutral.

- ✓ Gamitin ang compression ng makina (downshifting) upang makatulong sa pagpapabagal ng sasakyan
- ✓ Pagsamahin ang downshifting at pagpreno upang mabawasan ang pagod sa mga preno
- ✓ Ilipat sa neutral kapag nakahinto nang ilang sandali
- ✓ Gamitin ang supplemental brake system kung pinapayagan

CHAPTER 76

What Causes Jackknifing?

76.1 Pag-unawa at Pag-iwas sa Jackknifing

Nangyayari ang jackknifing kapag ang pasulong na pagtulak ng semi-trailer ay nagtutulak sa traktor pakanan o pakaliwa. Sinasabing nag-jackknife ang traktor at semi-trailer kapag nakaposisyon sa anggulong mas mababa sa 90°. Kung mapansin mong nawawala ang traksyon, agad na bitawan ang accelerator o pedal ng preno upang maiwasan ang jackknifing.

- ✓ Nangyayari ang jackknifing kapag ang pasulong na pagtulak ng semi-trailer ay nagtutulak sa traktor patagilid
- ✓ Ang jackknife ay tinutukoy bilang anggulong mas mababa sa 90° sa pagitan ng traktor at trailer
- ✓ Kung nawawalan ng traksyon, agad na bitawan ang accelerator o pedal ng preno kung naaangkop

76.2 Pag-unawa at Pag-iwas sa Jackknifing

Nangyayari ang jackknifing kapag ang pasulong na tulak ng semi-trailer ay nagtutulak sa tractor pakanan o pakaliwa. Ang tractor at semi-trailer ay jackknifed kung nakaposisyon sa anggulong mas mababa sa 90°. Upang maiwasan ito, mabilis na bitawan ang accelerator o brake pedal kapag nawalan ng traksyon.

- ✓ Nangyayari ang jackknifing kapag ang tulak ng semi-trailer ay nagtutulak sa tractor patagilid
- ✓ Ang jackknife ay tinutukoy bilang anggulong mas mababa sa 90° sa pagitan ng tractor at trailer
- ✓ Kapag nawawalan ng traksyon, mabilis na bitawan ang accelerator o brake pedal

CHAPTER 77

Chapter 12 - What Is the Circle Check and Is It Mandatory

77.1 Layunin at Kahulugan ng Circle Check

Ang circle check ay isang inspeksyon sa pamamagitan ng paningin at pandinig ng mga naa-access na bahagi ng sasakyan. Tumutulong itong matukoy nang maaga ang mga depekto at pumipigil sa hindi ligtas na pagpapatakbo.

- ✓ Ang circle check ay isang inspeksyon sa pamamagitan ng paningin at pandinig ng ilang naa-access na bahagi.
- ✓ Tumutulong itong matukoy nang maaga ang mga depekto at ipaalam sa operator/owner para sa pagkukumpuni.
- ✓ Tumutulong itong maiwasan ang pagpapatakbo ng sasakyan na ang kalagayan ay maaaring magdulot ng aksidente o pagkasira.

77.2 Pagiging Sapilitan ng Circle Check

Ang circle check ay legal na kinakailangan para sa mga sasakyang sakop nito at dapat idokumento sa isang ulat bago magmaneho.

- ✓ Ang circle check ay sapilitan para sa lahat ng sasakyang sakop ng inspeksyong ito
- ✓ Hindi maaaring magmaneho ang isang driver at hindi maaaring payagan ng isang operator na mapatakbo ang isang sasakyan kung hindi isinagawa ang pagsusuri sa loob ng itinakdang panahon ng regulasyon
- ✓ Dapat punan ang isang ulat ng circle check para sa bawat circle check na isinagawa

77.3 Mga Layunin ng Kabanata ng Circle Check

Ang mga mekanikal na salik ay sanhi ng malaking bahagi ng mga aksidente ng mabibigat na sasakyan; ang circle check ay naglalayong magpabatid, maghanda, at magpataas ng kamalayan sa mga driver.

- ✓ Ang mga mekanikal na salik ay isang isyu sa mahigit 10% ng mga aksidente na kinasasangkutan ng mabibigat na sasakyan
- ✓ Karamihan sa mga depekto ay matutukoy sa sapat na inspeksyon ng paningin at pandinig bago umalis
- ✓ Ang driver o isang taong itinalaga ng operator ang may pananagutan sa pagsasagawa ng pagsusuri

CHAPTER 78

Tips and Recommendations

78.1 Tatlong Puntong Suporta at mga Espesyal na Paalala

Laging gumamit ng tatlong puntong suporta kapag umaakyat o bumababa sa sasakyan, at iwasang umakyat sa mga gulong o mga bahaging hindi inilaan para sa pag-akyat. Magbantay sa pagtagas ng hangin mula sa preno, suspensyon o gulong, at pagtagas ng likido sa lupa, sa paligid ng mga hub ng gulong, o sa mga tangke (langis, grasa, fuel) — maaaring magpahiwatig ang mga ito ng malubhang kahihinatnan tulad ng flat tire, pagkawala ng gulong, sira ng preno, o pagkasira ng suspensyon.

- ✓ Laging gumamit ng tatlong puntong suporta para umakyat o bumaba sa sasakyan
- ✓ Bigyang-pansin ang pagtagas ng hangin at likido, na maaaring magpahiwatig ng malubhang depekto
- ✓ Huwag umakyat sa mga gulong o mga bahaging hindi inilaan para sa pag-akyat

78.2 Pumili ng Ligtas na Lokasyon at Tiyakin ang Katatagan ng Sasakyan

Iparada sa patag at ligtas na lupa upang isagawa ang circle check, habang binabantayan ang trapiko sa paligid. Ilagay ang parking brake sa buong sasakyan bago magsimula. Kapag kailangang bitawan ang parking brake (hal. mga sasakyang may air suspension o air brake upang payagan ang pagpasok ng hangin), tiyakin na nananatiling hindi gumagalaw ang sasakyan kahit sa patag na lupa.

- ✓ Pumili ng patag at ligtas na lokasyon at ilagay ang parking brake sa buong sasakyan bago ang inspeksyon
- ✓ Kapag kailangang bitawan ang parking brake, tiyakin na nananatiling hindi gumagalaw ang sasakyan kahit sa patag na lupa

78.3 Pangkalahatang Kondisyon ng Sasakyan at Paggamit ng mga Kasangkapan

Ang inspeksyon ay pangunahing pagsusuri sa pamamagitan ng paningin at pandinig ng mga naaabot na bahagi, ngunit manatiling mapagmatyag sa pangkalahatang kondisyon (pag-andar ng makina, antas ng likido, tibay ng mga bahagi, pagkasira ng piyesa, pagkakasigurado ng kargamento). Ipaalam sa may-ari o operator ang anumang abnormalidad. Para sa karagdagang pagsusuri na nangangailangan ng paghipo sa mga bahagi, mag-ingat at gumamit ng guwantes at mga kasangkapan tulad ng panukat ng presyon, martilyo, flashlight, malinis na basahan, at kasangkapan para buksan ang reservoir ng power steering.

- ✓ Iulat ang anumang natukoy na abnormalidad sa may-ari o operator ng sasakyan
- ✓ Gumamit ng angkop na mga kasangkapan (panukat ng presyon, martilyo, flashlight, basahan) at guwantes kapag nagsasagawa ng karagdagang pagsusuri sa pamamagitan ng paghipo
- ✓ Manatiling mapagmatyag sa mga bahaging hindi saklaw ng mandatoryong circle check

CHAPTER 79

Chapter 12 – Roadside Inspections

79.1 Mga Inspeksyon sa Tabi ng Kalsada ng Peace Officer

Ang mga driver ng mabibigat na sasakyan ay maaaring pahintuin ng mga peace officer sa mga inspeksyon sa tabi ng kalsada na naglalayong tiyakin ang kaligtasan sa kalsada sa pamamagitan ng pag-alis ng mga sasakyang may malalaking depekto. Sinusuri ng mga opisyal ang mga depekto, ang pagsunod ng driver sa mga regulasyon, at ang kondisyon ng sasakyan.

- ✓ Sinusuri ng mga opisyal ang pagkakaroon ng ulat ng circle check at mga listahan ng depekto sa loob ng sasakyan
- ✓ Sinusuri ng mga opisyal ang kawastuhan ng impormasyon sa ulat ng circle check
- ✓ Sinusuri ng mga opisyal ang pagsunod, hal., pagmamaneho kahit may malaking depekto
- ✓ Sinusuri ng mga opisyal ang pangkalahatang kondisyon ng sasakyan

CHAPTER 80

Suggested 10-Step Method

80.1 Koordinadong Pagkakasunod-sunod ng Inspeksyon

Ang iminumungkahing paraan ay para sa kombinasyon ng semi-trailer na may sliding bogie, nilagyan ng air brakes, na nakakabit sa isang tractor truck. Gumamit ng koordinadong pagkakasunod-sunod: itaas pababa, kaliwa pakanan, harap pabalik. Ang 10 hakbang ay: (1) paglapit at paunang pagsusuri sa cab, (2) harap ng tractor, (3) kaliwang gilid ng tractor, (4) gitnang kaliwa ng semi-trailer, (5) likurang kaliwa ng semi-trailer, (6) likuran ng semi-trailer, (7) likurang kanan ng semi-trailer, (8) gitnang kanan ng semi-trailer, (9) kanang gilid ng tractor, (10) loob ng cab. Ang mga elementong naka-bold ay sapilitan; ang mga numero sa panaklong ay tumutukoy sa talahanayan ng mga bahagi.

- ✓ Inspeksyunin nang sistematiko: itaas pababa, kaliwa pakanan, harap pabalik
- ✓ Sundin ang 10-hakbang na pagkakasunod-sunod sa buong kombinasyon at tapusin sa loob ng cab
- ✓ Sapilitan ang pag-iingat ng ulat ng circle check at naaangkop na listahan ng mga depekto sa loob ng sasakyan

80.2 Hakbang 1 - Paglapit at Paunang Pagsusuri ng Cab

Obserbahan ang pangkalahatang kalagayan ng kombinasyon ng sasakyan para sa mga indikasyon ng depekto: nakalubog na sasakyan (sirang spring o tagas ng hangin mula sa air spring), hindi parallel ang mga gulong (kulang/sirang parte ng spring suspension), nawala sa posisyon ang axle (abnormal na paglipat ng axle/gulong), at mga bakas ng likido sa lupa (tagas ng gasolina o langis). Pumasok sa cab sa gawing driver, isara ang pinto, tiyakin na naka-engage ang parking brake sa parehong tractor at trailer, buksan ang low beams, parking/tail lights at right turn signal, suriin ang paggana ng pinto ng driver, pagkatapos ay bumaba at suriin ang kagamitang pang-emerhensiya.

- ✓ Tiyakin na naka-engage ang parking brake sa parehong tractor truck at trailer
- ✓ Ang nakalubog na sasakyan ay maaaring magpahiwatig ng sirang spring o tagas ng air spring; ang hindi parallel na mga gulong ay nagpapahiwatig ng pinsala sa suspension
- ✓ Suriin ang pagbukas/pagsara ng pinto ng driver (10.1) at pagkakaroon ng kagamitang pang-emerhensiya (7.1, 7.3)

80.3 Mga Hakbang 2-3 - Harap at Kaliwang Bahagi ng Traktor

Sa harap ng traktor, suriin ang low beam, parking light at right turn signal (8.A, 8.B, 8.1), mga salaming nakakabit sa hood (11.3), at mga nakapirming bahagi ng katawan (2.3). Sa ilalim ng hood sa gilid ng driver, suriin ang lebel ng power steering fluid (5.2), kondisyon ng belt ng power steering pump (5.3), mga nakikitang side rail (2.A, 2.B, 2.1) at suspensyon (seksyon 14). Kung may hydraulic brakes, suriin din ang fluid sa master cylinder reservoir (18.1). Sa gilid ng driver, suriin ang mga gulong/valve, wheel/fastener, tagas ng wheel bearing at lubricant, salamin, katawan, suspensyon, side rail, tambutso, fuel tank at takip ng filler.

- ✓ Suriin ang lebel ng power steering fluid (5.2) at belt ng pump (5.3) sa ilalim ng hood
- ✓ Kung may hydraulic brakes ang sasakyan, suriin din ang lebel ng fluid sa master cylinder reservoir (18.1)
- ✓ Suriin ang mga gulong, wheel at fastener, at tagas ng wheel bearing at lebel ng lubricant sa kahabaan ng gilid

80.4 Mga Hakbang 4-8 - Inspeksyon ng Semi-Trailer

Inspeksyunin ang mekanismo ng pagkakabit (fifth wheel), ang itaas na coupling plate at mga nakikitang bahagi ng kingpin, at ang mga panga ng fifth wheel (gumamit ng flashlight kung kailangan). Sa kahabaan ng semi-trailer, suriin ang katawan, mga side rail at cross member, suporta at mga anchorage ng ekstrang gulong, sliding bogie side rail at locking pins, suspensyon, mga gulong at balbula, mga gulong at fastener, at mga tagas/lubricant ng wheel bearing. Sa likuran, suriin ang mga tail light, right turn signal, at ilaw ng plaka.

- ✓ Suriin ang mga panga ng fifth wheel, itaas na coupling plate at kingpin (1.A, 1.E, 1.F)
- ✓ Suriin ang sliding bogie side rail at locking pins (2.A, 2.B, 2.C, 2.1, 2.2)
- ✓ Suriin ang mga tail light ng semi-trailer, right turn signal at ilaw ng plaka (8.B, 8.1)

80.5 Hakbang 9 - Kanang Bahagi ng Tractor at Pagsusuri ng Turn Signal

Sa panig ng pasahero, suriin ang mga parking light, kanang turn signal, katawan, coupling mechanism, upper coupling plate at kingpin, side rails at cross members, suspensyon, mga gulong at balbula, mga wheel at fastener, tagas ng wheel bearing, fuel tank at filler cap, exhaust, pintuan ng pasahero, at salamin. Sa ilalim ng hood, suriin ang nakikitang side rails at suspensyon. Isara at i-latch ang hood (panig ng pasahero muna, pagkatapos panig ng drayber). Bumalik sa cab, i-activate ang kaliwang turn signal, bumaba nang ligtas gamit ang tatlong support point, at tiyakin ang lahat ng turn signal light.

- ✓ I-latch muna ang hood sa panig ng pasahero, pagkatapos sa panig ng drayber
- ✓ Suriin ang mga turn signal light sa harap, likod ng tractor, at likod ng semi-trailer
- ✓ Suriin ang pintuan sa panig ng pasahero (10.A) at salamin (11.2, 11.3)

80.6 Hakbang 10 - Sa Loob ng Cab

I-adjust ang upuan ng driver at suriin ang upuan (13.1) at seat belt (13.A). I-on ang susi sa “ON” at suriin ang manibela at column (5.A, 5.1), busina (4.2), mga salamin (11.2, 11.3), windshield (11.1), wipers (6.A, 6.1), washer system (6.2), defroster blowers/vents (3.1), mga bintana sa gilid (11.1, 11.4), emergency equipment kung nakaimbak sa loob (seksyon 7), at ang braking system ayon sa naaangkop na seksyon (17, 18 o 19).

- ✓ Suriin ang upuan ng driver (13.1) at ang seat belt nito (13.A)
- ✓ Suriin ang manibela, busina, mga salamin, windshield, wipers, washer at defroster habang ang susi ay nasa posisyong “ON”
- ✓ Suriin ang braking system ayon sa partikular na mga tagubilin para sa uri nito (seksyon 17, 18 o 19)

80.7 Mekanismo ng Pagkakabit at Inspeksyon ng Fifth Wheel

Sa likuran ng tractor at sa pagitan ng truck at semi-trailer, suriin ang mekanismo ng pagkakabit (halimbawa: fifth wheel) (1.B–1.F, 1.1, 1.2), ang mga nakikitang bahagi ng upper coupling plate at kingpin (1.A, 1.F), at ang mga jaws ng fifth wheel (gumamit ng flashlight para mas maliwanag). Suriin din ang tail lights ng truck, right turn signal, at body. Dapat suriin ang angkop na mga bahagi para sa iba pang uri ng mekanismo ng pagkakabit.

- ✓ Suriin ang fifth wheel, mga jaws, at mga nakikitang bahagi ng upper coupling plate at kingpin
- ✓ Gumamit ng flashlight para suriin ang mga jaws ng fifth wheel nang mas maliwanag
- ✓ Suriin ang angkop na mga bahagi para sa anumang uri ng mekanismo ng pagkakabit na naroroon

80.8 Pagkakasunod-sunod at Direksyon ng Inspeksyon

Ang inirerekomendang paraan ay para sa kombinasyon na binubuo ng semi-trailer na may sliding bogie, air brakes, na nakakabit sa tractor truck. Gumamit ng coordinated sequence: itaas pababa, kaliwa pakanan, harap patalikod. Ang mga elementong nakalista nang bold ay mandatoryong inspeksyunin. Ang 10 hakbang ay: 1) paglapit/preliminaryong pagsusuri ng cab, 2) harap ng tractor, 3) kaliwang bahagi ng tractor, 4) gitnang kaliwa ng semi-trailer, 5) likurang kaliwa ng semi-trailer, 6) likuran ng semi-trailer, 7) likurang kanan ng semi-trailer, 8) gitnang kanan ng semi-trailer, 9) kanang bahagi ng tractor, 10) loob ng cab.

- ✓ Inspeksyunin mula itaas pababa, kaliwa pakanan, at harap patalikod
- ✓ Mandatoryong dalhin sa sasakyan ang circle check report at mga naaangkop na listahan ng depekto
- ✓ Iangkop ang paraan sa braking, coupling, steering at emergency equipment ng sasakyan

80.9 Mga Hakbang 9-10 - Kanang Bahagi ng Traktor at Loob ng Cab

Sa side ng pasahero ng traktor, suriin ang mga parking light, right turn signal, body, coupling mechanism, side rails/cross members, suspension, tires/valves, wheels/fasteners, tagas sa wheel bearing, fuel tank at filler cap, exhaust, pinto ng pasahero, at salamin. Isara at i-latch ang hood (side ng pasahero muna, pagkatapos side ng driver). Sa loob ng cab, i-adjust at suriin ang upuan ng driver at seat belt, pagkatapos i-turn ang key sa ON at suriin ang steering wheel/column, busina, salamin, windshield, wipers, washer, blowers/vents, side windows, emergency equipment, at braking system ayon sa applicable section.

- ✓ I-latch ang hood sa side ng pasahero muna, pagkatapos ang side ng driver
- ✓ Suriin ang upuan ng driver (13.1), seat belt (13.A), steering (5.A, 5.1), busina (4.2), windshield (11.1) at wipers (6.A, 6.1)
- ✓ Suriin ang mga turn signal sa pamamagitan ng pag-activate ng left turn signal at pag-verify ng front, tractor rear at semi-trailer rear signals

CHAPTER 81

Negotiating a Curve and Turning at an Intersection

81.1 Pangangailangan sa Espasyo Kapag Lumiliko

Kapag lumiliko o dumadaan sa isang kurba, ang mga rear axle ng ikalawang semi-trailer ay may tendensiyang tumawid sa kabilang lane, at ang wheelbase ay nakakaapekto sa kadalian ng pagliko.

- ✓ Ang mga rear axle ng ikalawang semi-trailer ay may tendensiyang tumawid sa kabilang lane kapag lumiliko
- ✓ Ang dami ng pagtawid ay depende sa kabuuang haba at pagsasaayos ng fifth wheel/axle
- ✓ Mas madaling likuin ang B train dahil sa mas maikling wheelbase nito
- ✓ Ang A train ay may tatlong pivot axes at mas mahabang wheelbase, kaya mas mahirap itong likuin
- ✓ Pagsabayin ang bilis at direksyon upang i-maneho ang sasakyan nang eksakto sa nais na direksyon

81.2 Paggawa ng Kanang Pagliko

Ang kanang pagliko ay ang pinakamahirap na maniobra dahil sa panganib na mabangga ang mga sasakyan sa katabing lane; pigilan ang iba na pumasok sa espasyo sa pagitan ng sasakyan at gilid ng kalsada.

- ✓ Panatilihin ang sasakyan sa kanang lane at pigilan ang mga gumagamit ng kalsada na pumasok sa puwang sa kanan
- ✓ Tumingin sa kaliwa, kanan, at kaliwa muli bago simulan ang pagliko
- ✓ Panatilihing malapit ang unahan sa linya ng paghahati ng lane na papasukan
- ✓ Panatilihing hindi nakatapak ang mga gulong sa likod sa bangketa o gilid ng kalsada
- ✓ Ipinagbabawal ang bahagyang pagpasok sa susunod na lane ngunit kung minsan ay hindi maiiwasan — kapag malinaw lamang

81.3 Pagliliko sa Kaliwa

Ang pagliliko sa kaliwa ay nangangailangan ng pagpipihit ng manibela papasok sa kaliwang lane at pananatiling malapit sa linya ng paghahati sa kanan upang ang mga gulong sa likod ay hindi lumampas sa gitnang linya.

- ✓ Ipihit ang manibela papasok sa kaliwang lane at tumingin sa kaliwa at kanan bago lumiko
- ✓ Panatilihing malapit ang unahan sa linya ng paghahati at dumikit sa kanang bahagi ng pinasok na lane
- ✓ Tiyaking hindi lumalampas ang mga gulong sa likod sa gitnang linya bago matapos ang pagliko
- ✓ Kung makapasok nang hindi dapat sa pinakakanang lane, magbigay-daan sa mga sasakyang liliko sa kaliwa sa katabing lane o liliko sa kanan mula sa kasalungat na direksyon (sila ang may karapatan sa daan)

81.4 Pag-overtake at Pag-iwas sa mga Sagabal

Ang matalim na pagpipiloto upang umiwas sa sagabal ay maaaring magpataob sa pup (pangalawang) semi-trailer; ang pagpili ng kagamitan at banayad na pagmamaneho ay nagpapababa ng panganib.

- ✓ Ang matalim na pagpipiloto sa isang gilid upang umiwas sa mga sagabal ay may panganib na magpataob sa pup semi-trailer
- ✓ Gumamit ng matitigas na gulong at maayos na i-adjust ang suspensyon, pagkakalagay ng axle, at posisyon ng fifth wheel
- ✓ Magmasid nang maaga sa unahan, bawasan ang bilis, at maagang lumipat ng linya kapag may natukoy na panganib
- ✓ Iwasang paikutin ang manibela nang higit sa kinakailangan — ang mas maraming pag-ikot ay nagpapataas ng panganib ng pagtaob/jackknife

81.5 Ang Paglampas sa Iyo at Paglampas sa Ibang mga Sasakyan

Dahil sa haba nito, maling tinatantiya ng ibang mga tsuper ang oras at espasyong kailangan para lampasan ang isang dobleng road train; dapat tulungan ng tsuper ang mga ito na makalampas nang ligtas at mag-ingat sa paglampas sa iba.

- ✓ Upang matulungan ang iba na makalampas, bawasan ang bilis at manatili sa kanang linya ngunit hindi sa gilid ng kalsada
- ✓ Sa basang kalsada, iwasan ang mga uka o ruts upang hindi matalsikan ng tubig ang mga sasakyang lumalampas
- ✓ Lumampas lamang kung pinapayagan ng mga karatula sa daan at sundin ang mga limitasyon ng bilis
- ✓ Tiyakin ang sapat na lakas ng pagbilis at malinaw na espasyo bago lumampas, at magbigay ng espasyo sa likuran bago bumalik sa kanang linya

CHAPTER 82

Inspections at the End of a Trip

82.1 Inirerekomendang Inspeksyon sa Pagtatapos ng Biyahe

Bagama't hindi mandatoryo, inirerekomenda ang pag-inspeksyon sa sasakyan sa pagtatapos ng biyahe. Pinapayagan ka nitong itala ang mga depekto o anomalya, nagbibigay ng impormasyon para sa pagkukumpuni bago muling ilabas ang sasakyan sa daan, nakikinabang sa negosyo, nakakatipid ng oras at pera, at nagpapabuti ng kaligtasan.

- ✓ Ang inspeksyon sa pagtatapos ng biyahe ay inirerekomenda ngunit hindi mandatoryo
- ✓ Itala ang mga depekto at anomalya upang maipaalam ang pagkukumpuni bago muling isama ang sasakyan sa daan

CHAPTER 83

Obligations

83.1 Mga Obligasyon sa Circle Check

Dapat gawin ng mga driver ang pagsusuring pandinig at paningin sa kondisyon ng sasakyan, itala ang mga obserbasyon (major o minor na depekto) sa ulat ng circle check, panatilihing napapanahon ang ulat at nasa loob ng sasakyan, iulat nang nakasulat ang mga mekanikal na depekto at anomalya, at tiyakin na walang major na depekto ang sasakyan.

- ✓ Itala ang major o minor na depekto sa ulat ng circle check at panatilihin ito sa loob ng sasakyan
- ✓ Huwag patakbuhin ang sasakyang may major na depekto

83.2 Mga Obligasyon sa Paghahatid ng Pasahero at Kalakal

Dapat sumunod ang mga driver sa legal na limitasyon ng pasahero, maayos na isaayos at i-secure ang baggage/kargamento/koreo sa itinalagang kompartamento ng bus, maayos na i-secure ang karga ng trak, at sundin ang mga regulasyon sa mapanganib na substansya kabilang ang pagbabawal sa pagmamaneho sa mga tunnel.

- ✓ Sumunod sa legal na limitasyon ng pasahero at maayos na i-secure ang kargamento/bagahi
- ✓ Sundin ang mga patakaran sa mapanganib na substansya kabilang ang mga pagbabawal sa tunnel

83.3 Mga Obligasyon sa Lisensya sa Pagmamaneho

Dapat ipaalam ng mga driver sa operator kung ang klase ng kanilang lisensya o mga endorsement ay binago, kinansela o sinuspinde; sumunod sa sinumang opisyal ng kapayapaan na nagsususpinde ng kanilang lisensya dahil sa paglampas sa oras ng pagmamaneho/pagtungkulin, di-wastong lisensya, o pagkasira ng kakayahan; at maghawak lamang ng isang lisensya sa pagmamaneho na may kinakailangang klase at mga endorsement.

- ✓ Ipaalam sa operator ang anumang pagbabago, pagkansela o pagsuspinde ng lisensya
- ✓ Maghawak lamang ng isang lisensya sa pagmamaneho na may kinakailangang klase at mga endorsement

83.4 Mga Talaan ng Oras ng Pagmamaneho at Oras na Wala sa Tungkulin

Maliban kung may exemption, dapat panatilihin ng mga driver ang tumpak na mga log ng oras na wala sa tungkulin at oras ng pagmamaneho sa loob ng sasakyan para sa nakaraang 14 na araw, anuman ang sinusunod na cycle.

- ✓ Panatilihin ang tumpak na mga log ng pagmamaneho at oras na wala sa tungkulin para sa nakaraang 14 na araw
- ✓ Dapat itago ang mga log sa loob ng sasakyan maliban kung may exemption

83.5 Mga Sasakyang Saklaw ng Batas sa Mabibigat na Sasakyan

Ang Batas na may kinalaman sa mga may-ari, operator, at driver ng mabibigat na sasakyan ay naaangkop anuman ang klase ng lisensya sa: mga sasakyang nagdadala ng kagamitan na may GVWR na 4,500 kg o higit pa; mga sasakyang pang-emergency na may GVWR na 4,500 kg o higit pa; mga kombinasyon na may hindi bababa sa isang sasakyang may GVWR na 4,500 kg o higit pa; mga tow truck (anumang GVWR); mga bus (anumang GVWR); at mga sasakyang nagdadala ng mapanganib na sangkap na nangangailangan ng safety mark placard (anumang GVWR).

- ✓ Ang mga tow truck at bus ay saklaw ng Batas anuman ang GVWR
- ✓ Ang mga sasakyang may placard para sa mapanganib na sangkap ay saklaw anuman ang GVWR

83.6 Mga Obligasyon sa Rehistrasyon ng Sasakyan at Kagamitan

Kailangang dalhin ng mga driver ang sertipiko ng rehistrasyon at patunay ng seguro. Dapat silang magsuot ng seat belt at hindi magmaneho kapag may depektong seat belt, gumamit ng kumikislap/umiikot na dilaw na ilaw ayon sa mga kondisyon ng permit, markahan ang sobrang laking kargamento na lumalampas ng isang metro sa likuran gamit ang pulang watawat/reflective panel (at pulang ilaw sa gabi), at panatilihin ang kagamitang pangkaligtasan (warning triangle, reflectors, flares o lamps).

- ✓ Dalhin ang sertipiko ng rehistrasyon at patunay ng seguro
- ✓ Markahan ang sobrang laking kargamento na lumalampas ng isang metro gamit ang pulang watawat/panel at pulang ilaw sa gabi

83.7 Sukat ng Sasakyan, Karga at mga Obligasyon ng Opisyal ng Kapayapaan

Dapat magdala ang mga driver ng espesyal na travel permit para sa mga sasakyang sobrang laki/sobrang karga at sumunod sa mga kondisyon nito. Dapat nilang sundin ang mga tagubilin mula sa mga opisyal ng kapayapaan (pulis o opisyal na tagapagpatupad ng batas sa mga carrier) sa mga inspeksyon sa gilid ng kalsada at pag-audit sa pasilidad.

- ✓ Magdala at sumunod sa mga kondisyon ng espesyal na travel permit para sa mga sasakyang sobrang laki/sobrang karga
- ✓ Sundin ang mga tagubilin mula sa mga opisyal ng kapayapaan at mga opisyal na tagapagpatupad ng batas sa mga carrier

CHAPTER 84

Alcohol

84.1 Epekto ng Alkohol sa Pagmamaneho

Ang alkohol ay nakakaapekto sa utak at sa gitnang sistemang nerbiyos, ang sentro ng paggawa ng desisyon at koordinasyon ng katawan. Habang tumataas ang konsentrasyon ng alkohol sa dugo, unti-unti mong nababawasan ang kakayahang magmaneho.

- ✓ Binabago ng alkohol ang kalidad ng visual na persepsyon, binabago ang paghuhusga at pinapataas ang oras ng reaksyon
- ✓ Binabawasan ng alkohol ang resistensya sa pagkapagod at pinapahina ang koordinasyon
- ✓ Pinapataas ng alkohol ang tiwala sa sarili, na nagdudulot ng mas maraming pagkuha ng panganib at mapanganib na pagmamaneho

84.2 Legal na Hangganan ng Alkohol sa Dugo

Ayon sa Criminal Code, ang legal na hangganan ay 80 mg ng alkohol bawat 100 ml ng dugo (0.08). Ang mga parusa sa pagmamaneho nang may kapansanan dahil sa alkohol ay lalong nagiging mabigat. Ang mga driver ng mabibigat na sasakyan ay sumasailalim sa mga espesyal na tuntunin sa konsentrasyon ng alkohol sa dugo.

- ✓ Ang legal na hangganan sa Criminal Code ay 0.08 (80 mg alkohol bawat 100 ml ng dugo)
- ✓ Maaari kang maaresto at mahatulan kahit mas mababa sa 0.08 kung may sapat na ebidensya na ang iyong kakayahang magmaneho ay naapektuhan
- ✓ Kahit mas mababa sa legal na hangganan, ang kakayahang magmaneho ay nabawasan; ang mga driver ng mabibigat na sasakyan ay may espesyal na tuntunin sa BAC (tingnan ang Kabanata 1)

84.3 Mga Epekto ng Alkohol sa Kakayahang Magmaneho

Ang alkohol ay nakakaapekto sa utak at sentral na sistemang nerbiyos, ang sentro ng paggawa ng desisyon at koordinasyon ng katawan. Habang tumataas ang konsentrasyon ng alkohol sa dugo, unti-unting nababawasan ang kakayahang magmaneho. Gumagawa rin ang alkohol ng maling tiwala sa sarili na nagdudulot ng higit na pagsasapanganib.

- ✓ Binabago ng alkohol ang kalidad ng pang-unawang biswal, binabago ang paghatol at pinapataas ang oras ng reaksyon
- ✓ Binabawasan ng alkohol ang paglaban sa pagkapagod at pinapahina ang koordinasyon
- ✓ Gumagawa ang alkohol ng maling tiwala sa sarili na nagdudulot ng higit na pagsasapanganib at mapanganib na pagmamaneho

84.4 Mga Legal na Limitasyon ng Alkohol sa Dugo

Sa ilalim ng Criminal Code, ang legal na limitasyon ay 80 mg ng alkohol bawat 100 ml ng dugo (0.08). Ang mga parusa sa pagmamaneho nang lasing ay lalong nagiging mabigat. Kahit mas mababa sa legal na limitasyon, nabawasan ang kakayahan mong magmaneho, at maaari kang arestuhin at mahatulan kahit mas mababa sa 0.08 kung may sapat na ebidensiyang nagpapakita ng kapansanan sa kakayahan. Ang mga driver ng mabibigat na sasakyan ay may espesyal na mga tuntunin sa BAC (tingnan ang Kabanata 1).

- ✓ Ang legal na limitasyon sa Criminal Code ay 80 mg ng alkohol bawat 100 ml ng dugo (0.08)
- ✓ Maaari kang arestuhin at mahatulan kahit mas mababa sa 0.08 kung may sapat na ebidensiyang nabawasan ang kakayahan mong magmaneho
- ✓ Nabawasan ang kakayahang magmaneho kahit mas mababa sa legal na limitasyon
- ✓ Ang mga driver ng mabibigat na sasakyan ay napapailalim sa espesyal na mga tuntunin sa BAC habang nagmamaneho

84.5 Tanging Oras Lamang ang Nag-aalis ng Alkohol

Walang bisa ang mga katutubong lunas upang bawasan o alisin ang epekto ng alkohol. Maaaring maantala ng pagkain ang pagsipsip ngunit hindi nito pinipigilan ang pagkalasing. Tanging oras lamang ang makapag-aalis ng alkohol sa dugo.

- ✓ Ang atay ay nag-aalis ng humigit-kumulang 15 mg na alkohol kada oras, katumbas ng isang bote ng beer, isang baso ng alak, o isang serving ng matapang na inumin
- ✓ Pinapabagal ng pagkain ang pagsipsip ngunit hindi nito pinipigilan ang pagkalasing
- ✓ Tanging oras lamang ang makapag-aalis ng alkohol sa dugo at makakapagbawas ng epekto nito sa pagmamaneho

84.6 Pag-alis ng Alkohol sa Katawan

Ang mga katutubong lunas para bawasan ang epekto ng alkohol ay hindi epektibo. Ang pagkain ay maaaring magpabagal ng pagsipsip ngunit hindi pumipigil sa pagkalasing. Anuman ang BAC, ang atay ay nag-aalis ng humigit-kumulang 15 mg na alkohol bawat oras—katumbas ng isang beer, isang baso ng alak, o isang serving ng spirits. Tanging oras lamang ang nakakapag-alis ng alkohol mula sa daloy ng dugo.

- ✓ Ang pagkain ay maaaring magpabagal sa pagsipsip ng alkohol ngunit hindi pumipigil sa pagkalasing
- ✓ Ang atay ay nag-aalis ng humigit-kumulang 15 mg na alkohol bawat oras sa karaniwan
- ✓ Ang 15 mg ay katumbas ng isang beer, isang baso ng alak, o isang serving ng spirits
- ✓ Tanging oras lamang ang nakakapag-alis ng alkohol mula sa daloy ng dugo

CHAPTER 85

The Most Popular Brake System (Chapter 4: Pneumatic/Air Brake Systems)

85.1 Pangunahin at Pangalawang Sirkito

Ang mga sistema ng air brake ay binubuo ng isang sirkito ng suplay ng compressed air at dalawang independiyenteng sirkito: ang pangunahing sirkito (P o 1) at ang pangalawang sirkito (S o 2). Pinapagana nila ang service brakes sa lahat ng gulong at gumagana nang independiyente kaya kung mabigo ang isa, ang isa ay patuloy na gumagana.

- ✓ Ang pangunahing sirkito ay may markang P o 1
- ✓ Ang pangalawang sirkito ay may markang S o 2
- ✓ Ang dalawang sirkito ay nagpapagana ng service brakes sa lahat ng gulong
- ✓ Ang mga sirkito ay gumagana nang independiyente; kung mabigo ang isa, gumagana nang normal ang isa
- ✓ Maaaring magkaiba ang pagkakabit sa bawat sasakyan

85.2 Mga Kalamangan ng Air Brakes

Ginagamit ang air brakes sa halos lahat ng modernong mabibigat na sasakyan. Mas malakas sila kaysa sa mga hydraulic system, subok na maaasahan, at madaling ikonekta sa ibang sasakyan at kagamitang pinapagana ng hangin.

- ✓ Karaniwang mas malakas kaysa sa mga hydraulic system
- ✓ Subok na maaasahan
- ✓ Madaling ikonekta sa mga trailer at kagamitang pinapagana ng hangin
- ✓ Ginagamit din ang naka-compress na hangin para sa suspensyon

CHAPTER 86

Backing Up

86.1 Pagsusuri bago umatras

Mahirap ang pag-atras dahil kadalasan hindi mo direktang nakikita ang nasa likuran gamit lamang ang mga salamin, lalo na sa maliliit na espasyo. Umatras nang kasing-bihira hangga't maaari. Bago umatras, tingnan ang kaayusan ng paligid; kung kailangan, bumaba upang suriin ang ibabaw ng kalsada, tandaan ang mga nakatigil na bagay, at asahan ang trapiko ng mga pedestrian at sasakyan. Suriin ang mga balakid sa itaas at sa gilid.

- ✓ Umatras nang kasing-bihira hangga't maaari; bumaba upang suriin ang kaayusan kung kinakailangan
- ✓ Suriin ang ibabaw ng kalsada, mga nakatigil na bagay at potensyal na trapiko ng mga pedestrian at sasakyan
- ✓ Suriin ang mga balakid sa itaas at sa gilid bago umatras

86.2 Umatras nang dahan-dahan at agad

Simulan agad ang pag-atras pagkatapos magsuri upang hindi magbago ang sitwasyon. Ang pag-atras nang dahan-dahan ay susi sa kaligtasan — pinapadali nito ang pagwawasto ng mga pagkakamali sa pagpipiloto, pagtatantya ng distansya, at paghinto. Iwasto agad ang mga pagkakamali sa pagpipiloto.

- ✓ Simulan agad ang pag-atras pagkatapos magsuri, bago magbago ang mga kondisyon
- ✓ Umatras nang dahan-dahan upang magkaroon ng pagkakataong ituwid ang mga pagkakamali at matantya ang distansya
- ✓ Iwasto agad ang mga pagkakamali sa pagpipiloto

86.3 Direksyon ng pagpipihit ng manibela kapag umaatras

Sa bus o straight-body truck, ipihit ang manibela patungo sa gilid kung saan mo gustong pumunta ang likuran (kanan para umatras pakanan, kaliwa para umatras pakaliwa) hanggang sa magtugma ang mga reference point. Sa trailer na nakakabit sa tractor, kabaligtaran ang maniobra — ipihit ang manibela sa direksyong KABALIGTARAN sa kung saan mo gustong pumunta ang trailer.

- ✓ Bus/straight-body truck: ipihit ang manibela patungo sa gilid kung saan mo gustong pumunta ang likuran
- ✓ Tractor-trailer: ipihit ang manibela sa kabaligtarang direksyon mula sa kung saan mo gustong pumunta ang trailer
- ✓ Umatras pakanan: ipihit muna ang manibela pakaliwa para pumunta pakanan ang trailer, pagkatapos ay ipihit pakanan para sumunod ang tractor

86.4 Mga Dapat Suriin Bago Mag-atras

Mahirap ang pag-atras dahil hindi nakikita ng salamin ang direktang nasa likuran. Mag-atras nang madalang hangga't maaari. Bago mag-atras, maglaan ng sandali upang pag-aralan ang ayos ng paligid, at kung kinakailangan bumaba upang suriin ang ibabaw ng kalsada, tandaan ang mga nakatigil na bagay, asahan ang trapiko, at suriin ang mga sagabal sa itaas o gilid.

- ✓ Mag-atras nang madalang hangga't maaari gamit ang mabigat na sasakyan
- ✓ Pag-aralan ang ayos ng paligid bago mag-atras; bumaba upang suriin kung kinakailangan
- ✓ Suriin ang kondisyon ng ibabaw ng kalsada at tandaan ang mga nakatigil na bagay
- ✓ Suriin ang mga sagabal sa itaas at gilid bago mag-atras

86.5 Mag-atras nang Mabagal

Pagkatapos suriin ang kaayusan ng lugar, magsimulang umatras kaagad bago magbago ang mga kondisyon. Ang mabagal na pag-atras ay nagpapadali sa pagwawasto ng mga pagkakamali sa manibela, pagtantya ng distansya, at paghinto kung kinakailangan. Ituwid kaagad ang mga pagkakamali sa manibela.

- ✓ Magsimulang umatras kaagad pagkatapos suriin ang kaayusan bago ito magbago
- ✓ Umatras nang mabagal upang ituwid ang mga pagkakamali, tantiyahin ang distansya, at huminto nang ligtas
- ✓ Ituwid kaagad ang mga pagkakamali sa manibela

86.6 Paano Mag-atras - Mga Puntong Reperensiya

Ang pag-atras ay nangangailangan ng dalawang biswal na puntong reperensiya: ang sulok sa likod ng iyong sasakyan sa gawing inaatrasan mo, at ang pinakamalayong likurang gilid ng loading dock/puwang. Sa bus o straight-body truck, iikot ang manibela patungo sa gawing pinapunta mo ang likuran hanggang sa magtugma ang mga punto. Sa tractor-trailer, iikot ang manibela sa KABALIGTARANG direksiyon mula sa gawing gusto mong puntahan ng trailer.

- ✓ Gumamit ng dalawang puntong reperensiya: ang sulok sa likod ng iyong sasakyan at ang pinakamalayong likurang gilid ng puwang
- ✓ Bus/straight-body truck: iikot ang manibela patungo sa gawing gusto mong puntahan ng likuran
- ✓ Tractor-trailer: iikot ang manibela nang kabaligtaran sa direksiyong gusto mong puntahan ng trailer
- ✓ Panatilihin ang visual na kontak sa dalawang puntong reperensiya at itugma ang mga ito

86.7 Kakayahang makita ang trailer habang umaatras

Pagkagat ng dilim, ang pag-atras nang nahaharangan ang lane ng kasalubong ay maaaring magpahirap makita ang iyong trailer o semi-trailer. Gumamit ng hazard lights, huwag buksan ang high-beam headlights (maaaring makasilaw sa iba), at kung posible, planuhin na dumating sa parehong panig ng loading dock.

- ✓ Gumamit ng hazard lights kapag umaatras sa gabi
- ✓ Huwag gumamit ng high beams — maaaring makasilaw sa mga dumarating na driver
- ✓ Planuhin na dumating sa parehong panig ng loading dock kung posible

86.8 Pag-atras patungo sa panig ng drayber

Kung posible, mag-atras habang itinututok ang likuran sa panig ng drayber (kaliwa) dahil nakikita mo ang bahagi ng lugar sa likod sa pamamagitan ng kaliwang bintana at salamin. Sa bus o straight-body truck, mas madali mong magagamit ang kaliwang salamin ngunit dapat mong regular na suriin ang kanang salamin at bintana sa gilid.

- ✓ Mag-atras patungo sa panig ng drayber (kaliwa) kung posible para sa mas mahusay na kakayahang makita
- ✓ Regular na suriin ang kanang salamin at bintana sa gilid sa bus o straight-body truck

86.9 Paggamit ng katulong kapag umaatras

Laging mas mabuting magkaroon ng mapagkakatiwalaang katulong, lalo na kapag umaatras pakanan. Tiyakin na alam ng katulong ang gagawin at kung anong mga senyales ang gagamitin, at binabantayan ang espasyo sa likod at sa mga gilid. Dapat manatiling nakikita ng drayber ang katulong sa lahat ng oras — tumayo sa likod at sa kaliwa kapag umaatras pakaliwa, sa likod at sa kanan kapag umaatras pakanan.

- ✓ Dapat manatiling nakikita ng drayber ang katulong sa lahat ng oras
- ✓ Umaatras pakaliwa: tumatayo ang katulong sa likod at sa kaliwa; umaatras pakanan: sa likod at sa kanan
- ✓ Pumili ng mapagkakatiwalaang katulong na nakakaintindi ng mga senyales

86.10 Mga reference point para sa pag-atras

Ang pag-atras ay nangangailangan ng pagpili ng dalawang visual reference point: ang likurang sulok ng iyong sasakyan sa gilid na iyong inaatrasan, at ang pinakamalayong likurang gilid ng loading dock o paradahan. Panatilihin ang visual na pagkontak at pantayin ang mga ito nang magkasama.

- ✓ Gumamit ng dalawang reference point: ang likurang sulok mo at ang pinakamalayong likurang gilid ng target na espasyo
- ✓ Panatilihin ang visual na pagkontak at pantayin ang dalawang punto nang magkatabi

86.11 Pag-atras sa tuwid na linya

Para maiatras nang tuwid ang semi-trailer, kung lumihis ito sa kaliwa o kanan, iikot ang manibela upang itutok ang traktor sa ganoon ding direksyon para maitama ito. Kung masyadong lumihis ang trailer mula sa linya, huminto, umabante upang muling ituwid ang traktor at trailer, pagkatapos ay ipagpatuloy ang pag-atras.

- ✓ Itama ang lumilihis na trailer sa pamamagitan ng pag-iikot ng manibela ng traktor patungo sa direksyong pinaglihisan ng trailer
- ✓ Kung lubhang wala na sa linya, umabante upang muling ituwid bago mag-atras muli

86.12 Kakayahang Makita ang Trailer Kapag Umaatras sa Gabi

Pagkatapos ng dilim, kapag umaatras ka nang nakaharang sa lane ng kasalubong, maaaring mahirap makita ang trailer mo. Palakihin ang visibility gamit ang hazard lights, huwag gumamit ng high beams dahil nakakabulag ito sa iba, at kung posible, ayusin na dumating sa parehong side ng loading dock.

- ✓ Gumamit ng hazard lights kapag umaatras sa gabi
- ✓ Huwag i-on ang high beams habang umaatras dahil nakakabulag ang mga ito sa ibang mga driver
- ✓ Kung posible, planuhin na dumating sa parehong side ng loading dock

86.13 Pag-atras Patungo sa Gilid ng Driver

Mag-atras habang itinuturo ang likuran sa gilid ng driver (kaliwa) kapag posible dahil nakikita mo ang bahagi ng lugar sa likod sa pamamagitan ng kaliwang bintana at salamin. Sa mga bus/straight-body truck, mas maganda ang posisyon mo para gamitin ang kaliwang salamin ngunit dapat mong regular na suriin ang kanang salamin at bintana sa gilid.

- ✓ Mag-atras patungo sa gilid ng driver (kaliwa) kapag posible para sa mas mahusay na kakayahang makita
- ✓ Gamitin ang kaliwang bintana sa gilid at kaliwang salamin sa likuran kung pinapayagan ng anggulo ng tractor-trailer
- ✓ Regular na suriin ang kanang salamin at bintana sa gilid habang nagmamaniobra

86.14 Paggamit ng Katulong Kapag Umaatras

Laging mas mabuti na may mapagkakatiwalaang katulong, lalo na kapag umaatras pakanan. Tiyakin na nauunawaan ng katulong ang mga senyas na gagamitin. Kapag umaatras pakaliwa, dapat tumayo ang katulong sa likod at nasa kaliwa; kapag umaatras pakanan, sa likod at nasa kanan upang mapanatili ang visual na kontak.

- ✓ Laging mas mabuti na gumamit ng katulong, lalo na kapag umaatras pakanan
- ✓ Dapat laging nakikita ng driver ang katulong
- ✓ Kapag umaatras pakaliwa, tumatayo ang katulong sa likod at nasa kaliwa; kapag pakanan, nasa kanan
- ✓ Magkasundo sa mga senyas kasama ng mapagkakatiwalaang katulong bago bumiyahe

86.15 Pag-atras Pakanan (Traktor-Trailer)

Para mag-atras ng traktor-trailer pakanan: una, ipihit ang manibela PAKALIWA upang umatras pakanan ang semi-trailer habang naglalayong ihanay ang mga reference point; pagkatapos, ipihit ang manibela PAKANAN upang umatras din pakanan ang traktor, at magpatuloy hanggang magkatabi ang mga reference point.

- ✓ Unang ipihit ang manibela pakaliwa upang gumalaw pakanan ang semi-trailer
- ✓ Pagkatapos, ipihit ang manibela pakanan upang sumunod ang traktor sa trailer
- ✓ Magpatuloy hanggang magkatabi ang dalawang reference point

86.16 Pag-atras Patungo sa Kaliwa (Tractor-Trailer)

Upang iatras ang tractor-trailer sa kaliwa: una, ipihit ang manibela sa KANAN upang umatras ang semi-trailer patungo sa kaliwa habang naglalayong ipantay ang mga reference point; pagkatapos, ipihit ang manibela sa KALIWA upang umatras din pakaliwa ang tractor, hanggang sa magpantay ang mga punto.

- ✓ Unang ipihit ang manibela sa kanan upang gumalaw pakaliwa ang semi-trailer
- ✓ Pagkatapos, ipihit ang manibela sa kaliwa upang sumunod ang tractor sa trailer
- ✓ Ipagpatuloy hanggang sa magkatabi at magpantay ang mga reference point

86.17 Pag-atras sa Tuwid na Linya

Kapag umaatras nang tuwid, kung lumihis ang trailer, iikot ang manibela upang itutok ang tractor sa ganoon ding direksyon para itama. Kung masyadong lumihis ang trailer palayo sa linya, huminto, umabante upang muling ihanay, pagkatapos ay magsimulang umatras muli.

- ✓ Kung lumihis ang trailer, itutok ang tractor sa ganoon ding direksyon para itama
- ✓ Kung masyadong lumihis ang trailer, umabante upang muling ihanay pagkatapos ay umatras muli

CHAPTER 87

Rules for Transporting Dangerous Substances

87.1 Mga Kinakailangan sa Pagsasanay

Dapat tiyakin ng mga tagapag-empleyo na ang mga drayber ng mga mapanganib na sangkap ay sinanay para sa kanilang mga tungkulin, at mag-isyu ng balidong sertipiko ng pagsasanay.

- ✓ Ang pagsasanay ay dapat direktang may kaugnayan sa mga tungkulin at angkop sa uri ng mga mapanganib na sangkap na dinadala
- ✓ Dapat mag-isyu ang tagapag-empleyo ng sertipiko ng pagsasanay na tumutukoy sa mga larangang sinanay, mga paksang sakop, at petsa ng pag-expire
- ✓ Ang sertipiko ay balido sa loob ng 36 na buwan

87.2 Pagdadala ng Sertipiko ng Pagsasanay

Dapat dalhin ng mga driver ang kanilang sertipiko ng pagsasanay, o pinangangasiwaan ng isang may hawak ng sertipiko, sa tuwing nagdadala ng mapanganib na mga sangkap.

- ✓ Dalhin ang orihinal o kopya ng iyong sertipiko ng pagsasanay sa lahat ng oras kapag nagdadala ng mapanganib na mga sangkap
- ✓ Bilang alternatibo, sumailalim sa direktang pangangasiwa ng isang tao na nagdadala ng orihinal o kopya ng kanyang sertipiko

87.3 Paghawak ng Dokumento sa Pagpapadala

Ang isang kopya ng dokumento sa pagpapadala ay dapat sumama sa mga mapanganib na substansya hanggang sa punto ng paghahatid at dapat itago sa isang itinalagang lugar na madaling maabot.

- ✓ Ang kopya ng dokumento sa pagpapadala ay dapat manatili kasama ng mga mapanganib na substansya hanggang sa punto ng paghahatid
- ✓ Kung nasa sasakyan, itago ito sa isang protektibong jacket sa pinto sa gilid ng tsuper o sa madaling maabot
- ✓ Kung wala sa sasakyan, ilagay ito sa isang protektibong jacket sa pinto sa gilid ng tsuper O sa upuan ng tsuper/lugar na nakikita para sa sinumang pumapasok mula sa gilid ng tsuper

87.4 Pag-label at mga Marka ng Kaligtasan

Ang mga mapanganib na substansya ay dapat lagyan ng label na may mga itinakdang marka ng kaligtasan, at dapat i-verify ng mga driver ang klasipikasyon, pagmamarka, at probisyon ng plakard bago tanggapin ang mga ito.

- ✓ Tiyakin na ang mga substansya ay naklasipika bago tanggapin ang mga ito
- ✓ Tiyakin na ang shipper ay naglagay ng angkop na mga marka ng kaligtasan (label, plakard o karatula) sa mga lalagyan
- ✓ Ang mga plakard ay dapat ilagay sa bawat dulo at bawat gilid ng sasakyan
- ✓ Walang lalagyan ng mga mapanganib na substansya ang maaaring ilagay sa bumper sa harap ng isang sasakyang de-motor o sa harap nito

87.5 Mga Naaangkop na Regulasyon

Ang sinumang humahawak o nagdadala ng mga mapanganib na sangkap sa mga pampublikong daan ng Québec ay dapat sumunod sa Regulasyon sa Transportasyon ng mga Mapanganib na Sangkap, na isinasama ang mga pamantayang pederal.

- ✓ Kinakailangan ang pagsunod mula sa lugar ng paggawa/pamamahagi hanggang sa lugar ng paghahatid/pagbaba.
- ✓ Nagbibigay ang Regulasyon ng mga eksepsiyon depende sa uri o dami ng mga sangkap.
- ✓ Isinasama nito sa pamamagitan ng pagsangguni ang mga Regulasyon sa Transportasyon ng mga Mapanganib na Kalakal ng Transport Canada.

87.6 Mga Klase ng Mapanganib na Substansya

Ang mga mapanganib na substansya ay pinapangkat sa siyam na klase na may partikular na mga panganib at halimbawa, bawat isa ay may itinakdang placard.

- ✓ Klase 1 Mga Paputok (1.1 pagsabog ng buong masa hal. TNT; 1.2 panganib ng paghahagis ng mga tipak; 1.3 panganib ng sunog hal. fireworks; 1.4 walang makabuluhang pagsabog; 1.5 napakababa ng sensitibidad na may pagsabog ng buong masa; 1.6 lubhang hindi sensitibo)
- ✓ Klase 2 Mga Gas (2.1 nasusunog hal. propane; 2.2 hindi nasusunog at hindi nakakalason hal. nitrogen; 2.3 nakakalason hal. carbon monoxide)
- ✓ Klase 3 Mga nasusunog na likido na may flash point na 60.5°C o mas mababa (hal. gasolina, ethanol, kerosene, diesel)
- ✓ Klase 4 Mga nasusunog na solido/kusang nagsisindi/reaktibo sa tubig; Klase 5 Mga oxidizer at organic peroxide; Klase 6 Nakakalason at nakakahawa; Klase 7 Radioactive; Klase 8 Nakakaagnas; Klase 9 Iba't iba

87.7 Mga Exemption sa Placard para sa Class 1.4 at Awtorisasyon ng SQ

Ang mga pampasabog na Class 1.4 ay may mga exemption sa placard batay sa dami, at ang pagdadala ng ilang partikular na pampasabog ay nangangailangan ng awtorisasyon mula sa Sûreté du Québec.

- ✓ Hindi kailangan ang mga placard para sa Class 1.4 kung ang dami ay katumbas o mas mababa sa 1,000 kg
- ✓ Hindi kailangan ang mga placard para sa Class 1.4S anuman ang dami
- ✓ Sa Québec, ang driver na naghahatid ng mga pampasabog na nakalista sa Act respecting explosives ay dapat kumuha ng awtorisasyon mula sa Sûreté du Québec

87.8 Pagsasanay at Sertipiko ng Driver

Dapat tiyakin ng mga employer na ang mga driver ay may pagsasanay na direktang nauugnay sa kanilang mga tungkulin at angkop sa mga sangkap na dinadala, at dapat mag-isyu ng sertipiko ng pagsasanay na tumutukoy sa mga sinanay na lugar, paksa at petsa ng pag-expire.

- ✓ Ang sertipiko ng pagsasanay ay may bisa sa loob ng 36 na buwan
- ✓ Dapat dalhin ng mga driver ang orihinal o kopya ng kanilang sertipiko ng pagsasanay sa lahat ng oras kapag nagdadala ng mga mapanganib na sangkap
- ✓ Bilang kahalili, ang driver ay dapat nasa ilalim ng direktang pangangasiwa ng isang taong may dalang sariling orihinal o kopya ng sertipiko

87.9 Mga Regulasyon na Namamahala sa mga Mapanganib na Substansiya

Sinumang humahawak o nagdadala ng mga mapanganib na substansiya sa mga pampublikong kalsada ng Québec ay dapat sumunod sa Transportation of Dangerous Substances Regulation mula sa lugar ng paggawa/pamamahagi hanggang sa lugar ng paghahatid/pagdiskarga. Isinasama nito sa pamamagitan ng sanggunian ang Transportation of Dangerous Goods Regulations ng Transport Canada, na may ilang eksepsiyon depende sa uri o dami.

- ✓ Kinakailangan ang pagsunod mula sa lugar ng paggawa/pamamahagi hanggang sa lugar ng paghahatid/pagdiskarga
- ✓ Isinasama ng regulasyon sa pamamagitan ng sanggunian ang Transportation of Dangerous Goods Regulations ng Transport Canada
- ✓ Maaaring may mga eksepsiyon depende sa uri o dami ng mga substansiya

87.10 Mga Kinakailangan sa Dokumento ng Pagpapadala

Ang sinumang mangangasiwa sa isang padala ng mapanganib na mga sangkap ay dapat kumuha ng kopya ng dokumento ng pagpapadala na naglalaman ng kinakailangang impormasyon; dapat itong manatili kasama ng mga sangkap hanggang sa punto ng paghahatid.

- ✓ Dapat manatili ang dokumento ng pagpapadala kasama ng mapanganib na mga sangkap hanggang sa paghahatid
- ✓ Kapag nasa sasakyan: itago ito sa isang protektibong jacket sa pinto sa panig ng drayber o sa abot-kamay
- ✓ Kapag wala sa sasakyan: ilagay ito sa isang protektibong jacket sa pinto sa panig ng drayber O sa upuan ng drayber o sa lugar na nakikita ng sinumang papasok mula sa panig ng drayber

CHAPTER 88

6 - Windshield Wiper/Washer

88.1 Mga Wiper ng Windshield

Ang mga kinakailangan tungkol sa mga wiper at washer ay dapat sundin sa lahat ng oras, hindi lamang sa masamang panahon. Suriin ang pagkakaroon, kondisyon, at maayos na paggana ng mga wiper: tingnan kung naroroon, i-on ang mga ito, at suriin ang bisa ng blade. Ang mabisang blade ay nagwawalis sa windshield upang alisin ang dumi at matiyak ang sapat na visibility.

- ✓ Depekto 6.A (major): Ang wiper sa panig ng driver ay nawawala, hindi gumagana, o hindi epektibong nagwawalis
- ✓ Depekto 6.1 (minor): Ang wiper sa panig ng pasahero ay nawawala, hindi gumagana, o hindi epektibong nagwawalis

88.2 Sistema ng Panghugas ng Windshield

Suriin ang maayos na paggana ng sistema ng panghugas sa pamamagitan ng pagbuhay dito at pagkumpirma na nag-i-spray ito ng likidong panghugas sa windshield. Ang epektibong sistema ay nag-i-spray ng sapat na likido sa mga angkop na bahagi upang magbigay ng sapat na kakayahang makita.

- ✓ Depektong 6.2 (menor): Hindi epektibong nililinis ng sistema ng panghugas ang windshield (hal. barado o mali ang ayos ng nozzle, kaunti o walang likidong nai-spray)
- ✓ Naaangkop ang mga kinakailangan sa lahat ng oras, hindi lamang sa masamang panahon

CHAPTER 89

Inspecting a Pneumatic Brake System (Air Brake System)

89.1 Pagkakasunod-sunod ng Inspeksyon ng Air Brake sa Loob ng Cabin

Gawing matatag ang sasakyan, simulan ang makina, pakawalan ang parking brake, at suriin ang (mga) indicator ng mababang presyon ng hangin (19.A, 19.1). Kung hindi pa nakabukas, pindutin nang paulit-ulit ang brake pedal upang babaan ang presyon hanggang sa bumukas ang ilaw/buzzer o bumaba ang wigwag. Kung nakabukas na ang mga indicator sa pagsisimula, tiyakin na ang presyon sa gauge ay hindi bababa sa 380 kPa (55 psi) kapag namatay ang mga ito. Pagkatapos, suriin ang performance ng compressor (19.B) sa pamamagitan ng pagpindot nang tuloy-tuloy sa brake pedal habang naka-idle at pagtiyak na naaabot at napapanatili ng compressor ang hindi bababa sa 620 kPa (90 psi).

- ✓ Pakawalan ang parking brake at tiyakin na nag-a-activate ang mga indicator ng mababang presyon ng hangin sa ilalim ng 380 kPa (55 psi)
- ✓ Tiyakin na namamatay ang mga indicator sa 380 kPa (55 psi) o higit pa
- ✓ Tiyakin na naaabot at napapanatili ng compressor ang hindi bababa sa 620 kPa (90 psi) habang nakapindot ang pedal

89.2 Pagsubok sa Cut-Out at Cut-In ng Pressure Regulator

Habang gumagana ang compressor, hayaang mag-idle ang makina (opsyonal mga 1,000 rpm) at kumpirmahing humihinto ang compressor sa pagitan ng 805 kPa (117 psi) at 945 kPa (137 psi) (19.3). Tiyaking nasa maximum ang presyon ng hangin, patayin ang makina, at suriin ang brake system para sa mga tagas (19.C, 19.4) sa pamamagitan ng pagpindot at paghawak sa pedal habang nakatingin sa gauge/nakikinig. Simulan muli ang makina at dahan-dahang bawasan ang presyon hanggang sa muling mag-andar ang compressor bago umabot sa 550 kPa (80 psi) (19.3).

- ✓ Dapat huminto ang compressor sa pagitan ng 805 kPa (117 psi) at 945 kPa (137 psi)
- ✓ Dapat muling mag-andar ang compressor bago bumaba ang presyon sa 550 kPa (80 psi)
- ✓ Suriin ang mga tagas sa pamamagitan ng paghawak sa pedal pababa at pagmamasid sa gauge o pakikinig para sa naririnig na tagas

89.3 Parking Brake, Steering, Clutch at Service Brake Road Checks

Ilapat ang parking brake ng semi-trailer, pindutin ang accelerator (nang hindi umabot sa maximum RPM) at subukan na maingat na sumisigla pasulong upang kumpirmahin na ito ay tumatagal; pagkatapos palayain. Ulitin para sa parking brake ng tractor (ilapat ang tractor, palayain ang trailer, subukan na lumipat, kumpirmahin na ito ay tumatagal). Pagkatapos suriin ang clutch (4.1), power steering (5.B) at service brakes (19.D) sa pamamagitan ng pagpapahintulot sa parking brake, nagmamaneho nang bahaghari pasulong, ginagawang panig-panig ang gulong upang kumpirmahin ang libreng gulong at gumaganang steering, pagkatapos huminto gamit ang clutch/service brakes. Suriin ang accelerator (4.A, 4.1), engine exhaust para sa infiltration ng fume sa cab (16.A, 16.1), at brake lights (8.B, 8.1) kung ito ay maisasagawa nang ligtas.

- ✓ Kumpirmahin ang parking brake ng bawat sasakyan na pinapanatili ang kombinasyon na nakatigil kapag sinisikap na magmaneho pasulong (19.5)
- ✓ Magmaneho nang bahaghari pasulong at gawing panig-panig ang gulong upang mapatunayan ang power steering at mga libreng umiikot na gulong
- ✓ Bantayan ang amoy ng exhaust na maaaring magpahiwatig ng fume na naglalabas sa cab sa pamamagitan ng floorboard

89.4 Pagkakasunod-sunod ng Pagsusulit ng Air Brake sa Loob ng Sasakyan

Gawing matatag ang sasakyan, simulan ang makina, ilabas ang parking brake, at suriin ang mababang indicator ng air pressure (19.A, 19.1). Kung hindi pa nakabukas, i-pump ang brake pedal upang mapababa ang pressure hanggang ang ilaw/buzzer ay tumunog o ang wigwag ay bumaba. Kung mga indicator ay nakabukas na sa simula, huwag na ibaba ang pressure pa, ngunit tiyakin na ang gauge ay nagbabasa ng hindi bababa sa 380 kPa (55 psi) kapag ang mga indicator ay lumabas. Pagkatapos suriin ang performance ng compressor (19.B): habang nag-idle ang makina at gumagana ang compressor, itulak ang brake pedal nang buo at panatilihin, bantayan ang gauge, at kumpirmahin na ang compressor ay umabot/nagpapanatili ng hindi bababa sa 620 kPa (90 psi).

- ✓ Tiyakin na ang pressure gauge ay nagbabasa ng hindi bababa sa 380 kPa (55 psi) kapag ang mababang air pressure indicator ay lumabas
- ✓ Kumpirmahin na ang compressor ay umaabot at nagpapanatili ng hindi bababa sa 620 kPa (90 psi) habang itinatago ang pedal
- ✓ Ilabas ang parking brake bago ang pagsusulit ng air brake sa loob ng sasakyan upang makuha ang lahat ng circuits

89.5 Regulator ng Presyon at Pagkakasunod-sunod ng Pagsubok sa Tagas

Suriin ang cut-out ng regulator ng presyon (19.3): habang umaandar ang compressor, hayaang mag-idle ang makina at kumpirmahing humihinto ang compressor sa pagitan ng 805 kPa (117 psi) at 945 kPa (137 psi); ang humigit-kumulang 1,000 rpm ay nagpapabilis ng pagtaas. Tiyaking nasa pinakamataas ang presyon, patayin ang makina, at suriin ang mga tagas (19.C, 19.4) sa pamamagitan ng pagpindot/pagpigil sa pedal at pagmamasid sa gauge o pakikinig. I-restart at suriin ang cut-in (19.3): dahan-dahang bawasan ang presyon hanggang muling umandar ang compressor at tiyaking nangyayari ito bago umabot sa 550 kPa (80 psi).

- ✓ Dapat huminto ang compressor sa pagitan ng 805 kPa (117 psi) at 945 kPa (137 psi)
- ✓ Dapat muling umandar ang compressor bago bumaba ang presyon sa 550 kPa (80 psi)
- ✓ Suriin ang mga tagas pagkatapos maabot ang pinakamataas na presyon at patayin ang makina, habang nakapindot pa ang pedal

89.6 Pagsubok sa Parking Brake, Service Brake, Steering at Clutch

Suriin ang parking brake ng semi-trailer (19.5): ilagay ito, dahan-dahang pindutin ang accelerator, subukang umusad pasulong, at tiyaking humahawak ito. Suriin ang parking brake ng tractor (19.5): ilagay ang tractor brake, bitawan ang trailer brake, subukang umusad pasulong, tiyaking humahawak ito. Pagkatapos, suriin ang clutch (4.1), power steering (5.B) at service brakes (19.D): bitawan ang tractor brake, magmaneho nang bahagyang pasulong habang ipinipihit ang manibela pakanan at pakaliwa upang tiyaking malayang umiikot ang mga gulong at gumagana ang power steering, pagkatapos ay magpreno upang huminto. Suriin ang accelerator (4.A, 4.1) sa neutral habang nakalagay ang parking brake, ang exhaust system para sa pagpasok ng usok sa cab (16.A, 16.1), at ang mga brake light ng kombinasyon kung ligtas itong magagawa.

- ✓ Subukan nang hiwalay ang parking brake ng semi-trailer at ng tractor para sa kakayahang humawak (19.5)
- ✓ Ipihit ang manibela pakanan at pakaliwa habang dahan-dahang nagmamaneho upang tiyaking malayang gumagalaw ang gulong at gumagana ang power steering
- ✓ Sagutan at pirmahan ang ulat ng circle check at tugunan ang anumang nakitang depekto

CHAPTER 90

Appendix – Driver's Licence Classes

90.1 Mga Awtorisasyon ng Lisensya ng Klase 1

Ang lisensya ng Klase 1 ay nagpapahintulot sa pagmamaneho ng mga kombinasyon ng sasakyan: mga road tractor na may dalawang axle (netong timbang 4,500 kg+) o mga road tractor na may tatlong axle na humihila ng mga trailer/semi-trailer, at mga trak na Klase 3 na humihila ng mga kwalipikadong trailer. Ang mga may hawak ay maaaring magmaneho ng lahat ng iba pang kategorya ng sasakyan maliban sa mga motorsiklo.

- ✓ Saklaw ng Klase 1 ang mga road tractor na may dalawang axle (netong timbang 4,500 kg+) at mga road tractor na may tatlong axle na humihila ng isa o higit pang trailer/semi-trailer
- ✓ Saklaw ng Klase 1 ang mga trak na Klase 3 na humihila ng trailer/semi-trailer na 4,500 kg+ (para sa permanenteng kagamitan) o 2,000 kg+ para sa iba pang trailer
- ✓ Ang road tractor ay walang espasyo ng kargamento at permanenteng nilagyan ng fifth wheel; ang mga may hawak ng Klase 1 ay maaaring magmaneho ng lahat ng iba pang kategorya maliban sa mga motorsiklo

90.2 Mga Awtorisasyon ng Lisensya ng Klase 3

Ang lisensya ng Klase 3 ay nagpapahintulot sa mga straight-body truck: mga double-axle truck (net weight na 4,500 kg pataas) o anumang truck na may tatlo o higit pang axle, at mga truck tractor (2 axle na 4,500 kg pataas, o 3+ axle) na hindi nakakabit sa trailer/semi-trailer. Sinasaklaw rin nito ang mga nakakabit na trailer sa ilalim ng ilang limitasyon sa timbang.

- ✓ Sakop ng Klase 3 ang mga double-axle truck na 4,500 kg pataas ang net weight o anumang truck na may tatlo o higit pang axle
- ✓ Sakop ng Klase 3 ang isang truck tractor (2 axle na 4,500 kg pataas o 3+ axle) basta HINDI ito nakakabit sa trailer o semi-trailer
- ✓ Sakop ang mga trailer kung wala pang 2,000 kg net, o 2,000–4,500 kg lamang kapag nagdadala ng permanenteng nakakabit na makinarya/fixtures

90.3 Mga Endorsement sa Lisensya (F, M, T)

Maaaring idagdag ang mga endorsement sa mga lisensya ng Class 1, 2, at 3. Ang F ay nagpapatunay ng pagpapatakbo ng air brake, ang M ay nagpapatunay ng pagpapatakbo ng manual transmission, at ang T ay nagpapatunay ng pagpapatakbo ng road train (dobleng road train na mahigit 25 m na nangangailangan ng espesyal na permit, Class 1 lamang).

- ✓ Ang endorsement F ay nagpapatunay na ang may hawak ng Class 1/2/3 ay maaaring magmaneho ng mabigat na sasakyan na may air brakes
- ✓ Ang endorsement M ay nagpapatunay ng pagmamaneho ng mabigat na sasakyan na may manual transmission
- ✓ Ang endorsement T (Class 1 lamang) ay nagpapatunay ng pagmamaneho ng road train na mahigit 25 m na nangangailangan ng espesyal na permit sa pagpapatakbo ng road train

90.4 Mga Awtorisasyon ng Lisensya sa Class 2

Ang lisensyang Class 2 ay nagpapahintulot sa pagmamaneho ng bus na dinisenyo upang magdala ng higit sa 24 na pasahero, at ng bus na kinakabitan ng trailer na mas mababa sa 2,000 kg. Ang mga may hawak nito ay maaaring magmaneho ng lahat ng iba pang kategorya maliban sa mga kombinasyon ng sasakyan (Class 1) at mga motorsiklo.

- ✓ Ang Class 2 ay nagpapahintulot sa pagmamaneho ng bus na dinisenyo upang magdala ng higit sa 24 na pasahero, kasama ang bus na kinakabitan ng trailer na mas mababa sa 2,000 kg
- ✓ Ang mga may hawak ng Class 2 ay hindi maaaring magmaneho ng mga kombinasyong Class 1 o mga motorsiklo

CHAPTER 91

Chapter 1 - Mandatory Stops at Inspection Stations

91.1 Kailan Kinakailangan ang Paghinto sa Mga Istasyon ng Inspeksyon

Dapat kang huminto sa isang istasyon ng inspeksyon kapag kumikislap ang mga ilaw nito kung nagmamaneho ka ng: sasakyang may GVWR na 4,500 kg o higit pa na dinisenyo para sa pagdadala ng mga kalakal o permanenteng nakakabit na kagamitan; tow truck o tool vehicle; o kombinasyon ng mga sasakyang pangdaan kung saan ang isa man ay may GVWR na 4,500 kg o higit pa.

- ✓ Huminto kapag kumikislap ang mga ilaw ng istasyon ng inspeksyon
- ✓ Naaangkop sa mga sasakyang pangkalakal na may GVWR na 4,500 kg o higit pa
- ✓ Naaangkop sa mga tow truck, tool vehicle, at mga kombinasyong may isa man na yunit na 4,500 kg

91.2 Mga Eksepsiyon sa Estasyon ng Inspeksyon

May mga partikular na eksepsiyon na naaangkop, lalo na sa mga trak na may netong timbang na 4,000 kg o mas mababa na nakarehistro bilang pampasaherong sasakyan sa ilalim ng mga regulasyon sa pagpaparehistro ng sasakyan, o mga sasakyang panglansangan na ginagamit para sa libangan.

- ✓ Ang mga trak na may netong timbang na 4,000 kg o mas mababa na nakarehistro bilang mga pampasaherong sasakyan ay maaaring mabigyan ng eksepsiyon
- ✓ Ang mga sasakyang panglansangan na ginagamit para sa libangan ay maaaring mabigyan ng eksepsiyon

CHAPTER 92

Brakes – Hydraulic Systems (Chapter 3)

92.1 Tatlong Pangunahing Bahagi ng Sistema ng Preno

Lahat ng sistema ng preno ng mabibigat na sasakyan, anuman ang uri, ay may kasamang service brake na nagpapabagal sa bilis gamit ang pedal ng preno, parking brake na nagpapanatiling hindi gumagalaw ang sasakyan kapag nakaparada, at emergency brake na humihinto sa sasakyan kung mabigo ang service brake o kumalas ang trailer.

- ✓ Binabawasan ng service brake ang bilis gamit ang pedal ng preno
- ✓ Pinapanatili ng parking brake na hindi gumagalaw ang sasakyan kapag nakaparada
- ✓ Pinahihinto ng emergency brake ang sasakyan kung mabigo ang service brake o kumalas ang trailer

92.2 Mga Palatandaan ng Babala sa Pedal ng Preno (Haydroliko)

Ang hindi normal na kababang pedal ng preno ay isang seryosong senyales ng babala. Maaari mong pansamantalang dagdagan ang presyon ng pagpreno sa pamamagitan ng mabilis at paulit-ulit na pagpump, ngunit dapat agad na ipaayos ang mga preno.

- ✓ Ang hindi normal na kababang pedal ng preno ay seryosong senyales ng babala
- ✓ Mag-pump nang mabilis para pansamantalang dagdagan ang presyon
- ✓ Ipaayos agad ang mga preno

92.3 Dalawang Sirkitong Hydraulic Brakes

May dual circuit brake system ang mga sasakyan kaya posible pa ring magpreno kung mabigo ang isang hydraulic circuit, ngunit kailangan mong pumindot nang mas malakas, ilang gulong lang ang preno, at maaaring tumaas ang braking distance. Ipagawa bago gamitin muli ang sasakyan.

- ✓ Ang dual circuit ay nagpapahintulot ng pagpreno kung mabigo ang isang circuit
- ✓ Nangangailangan ng mas malakas na pedal pressure; maaaring mas mahaba ang braking distance
- ✓ Dapat ipagawa bago gamitin muli ang sasakyan

92.4 Mga Power Brake

Ang mga power brake ay nangangailangan ng kaunting lakas sa pedal, ngunit kung mamatay ang makina, kailangan mong ilapat ang mas malaking presyon. Ipinagbabawal ang pagmamaneho kung ang power brake system ay hindi gumagana nang maayos.

- ✓ Ang mga power brake ay nangangailangan ng kaunting lakas sa pedal sa normal na kondisyon
- ✓ Kapag namatay ang makina, kailangan ng mas malaking presyon sa pedal
- ✓ Ipinagbabawal ang pagmamaneho kung may malfunction ang power brakes

92.5 Mga Ilaw na Babala ng Hydraulic Brake

Bumubukas ang ilaw ng presyon ng service brake sa pag-start up upang kumpirmahin na gumagana ang hydraulic system; kung manatili itong bukas, maaaring may depekto ang system. Ang ilaw ng parking brake ay nagpapahiwatig na naka-on ang parking brake.

- ✓ Ang manatiling bukas na ilaw ng presyon ng service brake ay maaaring mangahulugan ng depektibong hydraulic system
- ✓ Ang ilaw ng parking brake ay nagpapahiwatig na naka-engage ang parking brake

CHAPTER 93

Chapter 12 - Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check

93.1 Mga Sasakyang Saklaw ng Circle Check

Ang ilang mabibigat na sasakyan at kombinasyon ay kailangang sumailalim sa circle check batay sa weight rating at uri ng sasakyan.

- ✓ Ang mga sasakyang pangkalsada na may GVWR na 4,500 kg o higit pa ay saklaw.
- ✓ Ang mga kombinasyon kung saan may hindi bababa sa isang sasakyan na may GVWR na 4,500 kg o higit pa ay dapat masuri ang lahat ng sasakyan.
- ✓ Ang mga bus, minibus, at tow truck ay saklaw anuman ang GVWR.
- ✓ Ang mga sasakyang pangkalsada na mas mababa sa 4,500 kg GVWR na nagdadala ng mga mapanganib na substansya na nangangailangan ng mga safety mark ay saklaw.

93.2 Mga Sasakyang Hindi Kailangang Sumailalim sa Circle Check

Ang mga partikular na kategorya ng sasakyan, pangunahin ang mga tool vehicle, farm vehicle, emergency vehicle at personal-use vehicle, ay hindi kailangang sumailalim sa mga kinakailangan ng Circle Check.

- ✓ Ang mga tool vehicle (grader, wheel loader, back hoe) ay hindi kailangang sumailalim
- ✓ Ang mga mabibigat na sasakyan na ginagamit para sa emergency service o mga sakuna ay hindi kailangang sumailalim
- ✓ Ang mga farm tractor, farm machinery at farm trailer ay hindi kailangang sumailalim
- ✓ Ang mga mabibigat na sasakyan na ginagamit ng isang natural na tao para sa personal, di-komersyal na layunin ay hindi kailangang sumailalim
- ✓ Ang mga straight-body truck na may dalawa o tatlong axle na nagdadala ng hindi pa naiprosesong produktong pang-agrikultura/panggubat/pangisda (ang driver/operator ay producer) ay hindi kailangang sumailalim

CHAPTER 94

Self-Evaluation Exercises

94.1 Mga Pangunahing Katotohanang Masusubok mula sa Sariling Pagsusuri

Kinukumpirma ng pagsusuri ang mahahalagang katotohanan: para sa pagkakabit, ang upper coupler plate ay dapat na bahagyang mas mababa kaysa sa fifth wheel plate sa pivot point; ang pinakamabigat na semi-trailer ay ikinakabit sa tractor, hindi ang pinakamagaan; ang biglaang pagpreno sa madulas na kalsada ay nagdudulot ng jackknifing; at ang pagliko sa kanan ang pinakamahirap na maniobra, hindi ang pinakamadali.

- ✓ Ang upper coupler plate ay dapat na bahagyang mas mababa kaysa sa fifth wheel plate sa pivot point nito para sa pagkakabit
- ✓ Ang pinakamabigat at pinakamahabang semi-trailer ay ikinakabit sa tractor, hindi ang pinakamagaan
- ✓ Ang biglaang pagpreno sa madulas na kalsada ay maaaring magdulot ng jackknifing
- ✓ Ang pagliko sa kanan ang pinakamahirap na maniobra, hindi ang pinakamadali

94.2 Mga Pangunahing Katotohanan sa Pagsusulit (Pagsusuri ng Tama/Mali)

Mga puntong pagsusuri na nagpapatibay sa mahahalagang katotohanang maaaring maitanong tungkol sa pagkabit, pagtanggal, posisyon ng karga, pagpreno at pagliko.

- ✓ TAMA: Ang upper coupler plate ng semi-trailer ay dapat bahagyang mas mababa kaysa sa fifth wheel plate sa pivot point.
- ✓ TAMA: Para tanggalin ang hitch, iusad nang bahagya ang tractor pasulong para pakawalan ang kingpin, huminto, ibaba ang suspensyon, at saka magmaneho nang mabagal pasulong.
- ✓ MALI: Ang pinakamabigat (hindi pinakamagaan) na semi-trailer ang dapat ikabit sa tractor.
- ✓ TAMA: Ang biglaang pagpreno sa madulas na daan ay maaaring magdulot ng jackknifing.
- ✓ MALI: Ang pagliko sa kanan ang PINAKAMAHIRAP, hindi pinakamadali, na maniobra para sa mabigat na sasakyan.

94.3 Mga Pangunahing Konseptong Dapat Balikan

Pinatitibay ng pagtataya sa sarili ang mga kritikal na konsepto sa pagsusulit tungkol sa pag-secure ng kargamento, inspeksyon, pagsasanay sa mapanganib na mga sangkap, mga baffle ng tangke, at pagpapatupad sa emisyon.

- ✓ Nagkakaiba ang mga paraan ng pag-secure ayon sa uri ng kargamento — hindi maaaring gamitin ang parehong paraan para sa lahat ng kargamento.
- ✓ Dapat suriin ang kargamento habang naglalakbay kahit maayos itong na-secure sa simula.
- ✓ Kapag nagdadala ng mapanganib na mga sangkap, ang driver o kasamang tao ay dapat may dalang orihinal o kopya ng sertipiko ng pagsasanay.
- ✓ Binabawasan ng mga baffle ang paggalaw ng likido ngunit hindi ito inaalis — maaari pa ring bumaliktad ang sasakyan.
- ✓ Maaaring inspeksyunin ng carrier enforcement officer ang isang mabigat na sasakyan na nagpapakita ng labis na emisyon at maglabas ng ulat ng paglabag.

94.4 Mga pangunahing faktong dapat balikan mula sa mga pagsasanay

Balik-aral sa mga kritikal na katotohanan: ang pagtingin nang malayo sa unahan ay mahalaga sa lahat ng pagmamaneho, hindi lamang sa highway. Ang 18 m na sasakyan ay nangangailangan ng 6-na-segundong agwat ng pagsunod. Ang distansya ng pagpreno ay nadodoble sa yelo, hindi isang nakapirming 10% na pagbaba ng bilis para sa 10% na slope. Iwasan ang pagpreno sa mga kurba upang maiwasan ang pagkadulas. Huwag i-pump o mabilis na bitawan ang air brakes para sa epektibong pagpreno.

- ✓ Tumingin nang malayo sa unahan sa lahat ng kondisyon, hindi lamang sa highway
- ✓ Ang 18 m mabigat na sasakyan ay nangangailangan ng 6-na-segundong agwat ng pagsunod
- ✓ Iwasan ang pagpreno sa mga kurba upang maiwasan ang pagkadulas
- ✓ Huwag mabilis na pindutin at bitawan ang air-brake pedal para sa epektibong pagpreno

94.5 Mga Mahalagang Punto sa Pagrepaso sa Pagsusulit

Repasuhin ang mga konsepto ng tama/mali na pagsusuri sa sarili: mahalaga ang pagtingin nang malayo sa unahan sa lahat ng kalsada, hindi lang sa highway; ang 18 m na sasakyan ay nangangailangan ng 6-segundong agwat ng pagsunod; hindi dapat bombahin nang paulit-ulit ang air brakes; at dapat iwasan ang pagpreno sa mga liko upang maiwasan ang pag-skid.

- ✓ Ang 18 m na mabigat na sasakyan ay nangangailangan ng 6-segundong agwat ng pagsunod
- ✓ Huwag pindutin at bitawan nang mabilis ang air brakes—huwag bombahin ang mga ito
- ✓ Iwasan ang pagpreno habang dumadaan sa liko upang mabawasan ang panganib ng pag-skid
- ✓ Mahalaga ang pagtingin nang malayo sa unahan sa lahat ng uri ng kalsada, hindi lamang sa highway

94.6 Mga Mahalagang Kumpirmasyon ng Konsepto sa Pagsusulit

Ang pagtatasa sa sarili ay nagpapatibay sa mga pangunahing katotohanan sa pagsusulit: nag-iiba ang mga paraan ng pag-secure depende sa uri ng karga, kailangang muling suriin ang kargamento habang nasa biyahe, kailangang dalhin ang mga sertipiko para sa mapanganib na mga substansiya, hindi pinipigilan ng mga baffle ang pagpataob, at maaaring subukan ng mga opisyal ang emisyon.

- ✓ Ang iba't ibang karga ay nangangailangan ng iba't ibang paraan ng pag-secure; hindi angkop ang isang paraan sa lahat
- ✓ Kailangan pa ring suriin ang na-secure na kargamento habang nasa biyahe
- ✓ Ang sertipiko ng pagsasanay para sa mapanganib na substansiya (orihinal o kopya) ay dapat dalhin ng driver o ng kasamang tao
- ✓ Hindi pinipigilan ng mga baffle ang paggalaw ng likido mula sa isang gilid patungo sa kabilang gilid na maaaring makatumba ng sasakyan
- ✓ Maaaring mag-inspeksyon ang mga opisyal ng pagpapatupad ng carrier para sa labis na emisyon at maglabas ng mga ulat ng paglabag

CHAPTER 95

Chapter 11 – Driving and Off-Duty Time for Heavy Vehicle Drivers

95.1 Layunin ng mga Regulasyon sa Pagmamaneho at Pagpapahinga

Ang mga patakaran sa oras ng pagmamaneho, oras ng tungkulin, at oras na wala sa tungkulin ay umiiral upang limitahan ang pagkapagod ng driver, na naglalagay sa panganib sa driver at iba pang gumagamit ng kalsada.

- ✓ Nilalayon ng mga patakaran na matiyak na ang mga driver ay nakakakuha ng pinakamababang bilang ng oras ng pahinga bago magmaneho
- ✓ Itinatakda ng mga patakaran ang pinakamataas na oras ng pagmamaneho at oras ng tungkulin na kapag nalampasan ay dapat huminto ang mga driver
- ✓ Ang mga pamantayan ay nakasaad sa Regulasyon tungkol sa mga oras ng pagmamaneho at pagpapahinga ng mga driver ng mabibigat na sasakyan

95.2 Kinakailangan sa Pagtatala ng Ulat ng Aktibidad

Mula noong Abril 30, 2023, ang mga driver ng mabigat na sasakyan ay dapat itala ang kanilang mga oras ng trabaho, pagmamaneho, at pahinga sa isang ulat ng aktibidad, na may limitadong mga eksepsyon.

- ✓ Mula noong Abril 30, 2023, dapat itala ng mga driver ang mga oras ng trabaho, pagmamaneho, at pahinga sa isang ulat ng aktibidad
- ✓ Naaangkop maliban sa ilang partikular na tinukoy na sitwasyon

CHAPTER 96

Chapter 12 – Inspections at the End of a Trip

96.1 Inirerekomendang Inspeksyon sa Pagtatapos ng Biyahe

Bagaman hindi sapilitan, inirerekomenda ang pag-inspeksyon sa sasakyan sa pagtatapos ng biyahe. Nagbibigay-daan ito sa pagtala ng mga depekto o anomalya, na nagbibigay ng impormasyon tungkol sa mga kailangang pagkukumpuni bago ibalik ang sasakyan sa kalsada, na nakikinabang sa negosyo at nagpapabuti ng kaligtasan.

- ✓ Ang inspeksyon sa pagtatapos ng biyahe ay inirerekomenda ngunit hindi sapilitan
- ✓ Itala ang mga depekto at anomalya upang ipaalam ang mga kailangang pagkukumpuni
- ✓ Ang gawaing ito ay nagpapabuti ng kaligtasan ng sasakyan at nakakatipid ng oras at pera

CHAPTER 97

In the Event of an Accident

97.1 Mga Responsibilidad Kapag Nasangkot sa Aksidente

Sa ilalim ng Highway Safety Code, kung nasangkot ka sa isang aksidente, dapat kang manatili sa pinangyarihan o agad na bumalik dito, tulungan ang sinumang nasugatang biktima, makipag-ugnayan sa pulis, at ibigay ang anumang impormasyong hinihingi ng pulis sa pinangyarihan.

- ✓ Manatili sa pinangyarihan ng aksidente o agad na bumalik dito
- ✓ Tulungan ang mga nasugatang biktima, makipag-ugnayan sa pulis, at ibigay ang kinakailangang impormasyon

97.2 Pagtulong sa Pinangyarihan ng Aksidente Bilang Saksi

Bilang saksi o unang dumating, mag-park nang mga 30 m mula sa pinangyarihan at buksan ang mga emergency lights. Agad na kontakin ang pulisya o ipakontak ito sa iba. Kung may nasugatan, patayin ang ignition ng sasakyang kasangkot. Maglagay ng flares o reflectors para babalaan ang iba pang gumagamit ng kalsada kung posible, at tulungan ang mga nasugatan.

- ✓ Mag-park nang mga 30 m mula sa pinangyarihan habang bukas ang mga emergency lights
- ✓ Patayin ang ignition ng sasakyang kasangkot at babalaan ang iba gamit ang flares/reflectors

97.3 Kaligtasan at Pangunang Lunas sa mga Aksidente

Pagdating sa isang aksidente at habang nananatili roon, tiyakin na makakapagbigay ka ng tulong nang hindi nalalagay sa panganib ang iyong sarili o ang iba. Ang kurso sa pangunang lunas ay nagbibigay ng praktikal na kaalaman, at inirerekomenda ang pagpapanatili ng kit ng pangunang lunas sa sasakyan sa lahat ng oras.

- ✓ Tiyakin na makakatulong ka nang hindi nalalagay sa panganib ang iyong sarili o ang iba
- ✓ Panatilihin ang kit ng pangunang lunas sa sasakyan sa lahat ng oras

CHAPTER 98

Controls and Components — Driver's Cab (Chapter 4)

98.1 Operasyon ng Pedal ng Air Brake

Ang pedal ng preno ay nagpapagana ng service brakes sa lahat ng gulong kasama ang mga gulong ng trailer/semi-trailer. Ang pagpindot dito ay nagpapahintulot sa compressed air mula sa service reservoirs na dumaloy papunta sa brake chambers. Mas malaking presyon sa pedal ay nangangahulugang mas maraming hangin ang pumapasok sa mga chamber.

- ✓ Nagpapagana ng service brakes sa lahat ng gulong kasama ang trailer
- ✓ Dumadaloy ang compressed air mula sa service reservoirs papunta sa brake chambers
- ✓ Mas malaking presyon = mas maraming hangin sa mga chamber
- ✓ Nag-iiba ang presyong kailangan depende sa sasakyan at karga

98.2 Kontrol ng Hand Brake ng Semi-Trailer

Ang kontrol ng hand brake ay naglalapat ng service brakes sa mga gulong ng semi-trailer lamang. Nakakabit ito sa steering column o dashboard at kung minsan ay ginagamit upang suriin kung maayos ang pagkakakabit ng semi-trailer at kung gumagana ang service brakes ng trailer.

- ✓ Naglalapat ng service brakes sa mga gulong ng semi-trailer lamang
- ✓ Hilahin pataas (o itulak pababa sa ilang modelo) upang magpadala ng hangin sa mga brake chamber ng trailer
- ✓ Ginagamit upang suriin ang pagkakakabit at paggana ng preno ng trailer
- ✓ HUWAG kailanman gamitin bilang parking brake o bilang service brake sa daan

98.3 Mga Panganib ng Maling Paggamit ng Hand Brake

Ang paggamit ng hand brake bilang service brake sa daan ay hindi kasing epektibo ng brake pedal. Hindi ito pantay na nagbabahagi ng pagpreno, na nagiging sanhi ng pag-overheat at paghina ng bisa ng trailer brakes, at maaari itong maging sanhi ng pag-skid ng sasakyan sa yelo.

- ✓ Hindi kasing epektibo ng service brake sa pagpapabagal
- ✓ Hindi pantay ang distribusyon ng pagpreno sa lahat ng gulong
- ✓ Nag-o-overheat ang semi-trailer brakes at nawawalan ng bisa
- ✓ Maaaring magdulot ng pag-skid sa nagyeyelong ibabaw

98.4 Kontrol ng Parking Brake (Dilaw na Knob)

Ang kontrol ng parking brake ay ang dilaw na hugis-diyamante na knob sa dashboard. Ang paghila pataas ay naglalabas ng hangin mula sa mga brake chamber, na nagpapagana ng malalakas na spring na kumakapit sa mga gulong. Pinapanatili nitong nakatigil ang tractor at semi-trailer at dapat hilahin pataas bago umalis sa cab. Itulak pababa upang bitawan bago magmaneho.

- ✓ Dilaw na hugis-diyamante na knob sa dashboard
- ✓ Hilahin PATAAS upang i-apply ang parking brake (naglalabas ng hangin, kumakapit ang mga spring sa gulong)
- ✓ Itulak PABABA upang bitawan ang parking brake bago magmaneho
- ✓ Inia-apply ang parking brake sa parehong tractor at semi-trailer
- ✓ Dapat hilahin pataas bago bumaba sa cab

98.5 Kontrol ng Supply ng Hangin sa Trailer (Pulang Knob)

Ang pulang knob na hugis oktagonal ay nagpapadala ng hangin sa mga service reservoir ng trailer/semi-trailer. Ang pagpindot pababa ay nagbubukas ng balbula na nagpapahintulot sa hangin na dumaloy sa mga preno ng trailer. Ang paghila pataas ay nagsasara ng balbula, na naglalabas ng hangin upang ilapat ang parking brake ng trailer. Ang pulang knob at dilaw na parking knob ay palaging pareho ang kulay at hugis sa lahat ng sasakyan.

- ✓ Oktagonal na pulang knob sa dashboard
- ✓ Pindutin PABABA upang mag-supply ng hangin sa mga preno ng trailer/semi-trailer
- ✓ Hilahin PATAAS upang ilapat ang parking brake ng trailer (para sa unhitching)
- ✓ Palaging pareho ang kulay at hugis sa lahat ng sasakyan

98.6 Air Pressure Gauge

Ang air pressure gauge ay sumusukat ng presyon ng hangin sa mga service reservoir. Dahil may dalawang independiyenteng circuit, may dalawang gauge (o isang gauge na may dalawang karayom), isa para sa bawat circuit. Walang gauge para sa supply reservoir.

- ✓ Sinusukat ang presyon sa mga service reservoir
- ✓ Dalawang gauge (o isa na may dalawang karayom), isa para sa bawat circuit
- ✓ Walang gauge para sa supply reservoir

CHAPTER 99

Changing Lanes

99.1 Pamamaraan sa pagpapalit ng lane

Bago magpalit ng lane, tiyakin na pinapayagan at ligtas ang gagawing maniobra. Suriin ang dami ng trapiko at bilis ng ibang sasakyan, mga salamin at blind spot para sa mga sasakyan, siklista o pedestrian. Mag-signal, pagkatapos ay suriin muli ang mga salamin at blind spot upang kumpirmahing ligtas pa rin at hindi nagbago ang distansya. Dahan-dahan ngunit tuloy-tuloy na magmaneho papasok sa bagong lane para makapag-adjust ang iba.

- ✓ Tiyakin na legal at ligtas ang pagpapalit ng lane bago magsimula
- ✓ Suriin ang mga salamin at blind spot bago AT pagkatapos mag-signal
- ✓ Dahan-dahan ngunit tuloy-tuloy na magmaneho papasok sa kabilang lane para makapag-adjust ang mga driver

99.2 Pamamaraan para sa Pagpapalit ng Linya

Bago magpalit ng linya, tiyakin na pinapayagan at ligtas ang maniobra. Suriin ang dami at bilis ng trapiko, mga salamin at blind spot para sa mga sasakyan, siklista o pedestrian. Magsenyas, pagkatapos ay muling suriin ang mga salamin at blind spot upang kumpirmahin na hindi nagbago ang mga agwat. Dahan-dahan ngunit tuluy-tuloy na imaneho ang sasakyan papunta sa kabilang linya.

- ✓ Tiyakin na pinapayagan at ligtas ang maniobra bago magsimula
- ✓ Suriin ang mga salamin at blind spot para sa mga sasakyan, siklista at pedestrian
- ✓ Magsenyas, pagkatapos ay suriin muli ang mga salamin at blind spot bago gumalaw
- ✓ Imaneho nang dahan-dahan ngunit tuluy-tuloy upang makapag-adjust ang ibang mga driver

CHAPTER 100

How to Make an Emergency Stop

100.1 Emergency na Paghinto Nang Walang ABS

Karamihan ng mabibigat na sasakyan ay may ABS upang maiwasan ang pag-lock ng gulong. Sa sasakyang walang ABS, pindutin ang pedal ng preno sa sandaling kailangan, pagkatapos ay unti-unting dagdagan ang presyon hangga't maaari nang hindi nagla-lock ang mga gulong hanggang sa tuluyang huminto. Kung mag-lock ang mga gulong, bahagyang bitawan, pagkatapos ay ipagpatuloy ang presyon kapag umiikot na muli ang mga gulong.

- ✓ Pindutin ang pedal ng preno sa sandaling kailanganin ng sitwasyon
- ✓ Unti-unting dagdagan ang presyon nang hindi nagla-lock ang mga gulong hanggang sa tuluyang huminto
- ✓ Kung mag-lock ang mga gulong, bahagyang bitawan, pagkatapos ay ipagpatuloy ang presyon kapag umiikot na muli ang mga ito
- ✓ Dapat kang makapanatili ng tuwid na linya, manatili sa kurso at makaliko kung kinakailangan

100.2 Pagkilala sa mga Posibleng Panganib

Bumagal kapag napansin mo ang mga panganib: sasakyan sa unahan na nagba-brake nang walang maliwanag na dahilan, mga sasakyang madalas huminto (mga trak ng paghahatid, taxi, bus), mga sasakyang nakaparada sa gilid ng daan, madulas na daan, o naharang na linya ng paningin.

- ✓ Bumagal para sa mga sasakyang nagba-brake nang walang maliwanag na dahilan o madalas huminto
- ✓ Bumagal para sa mga nakaparadang sasakyan, madulas na daan, o naharang na paningin
- ✓ Maging mas maingat kapag nagba-brake gamit ang sasakyang may karga

CHAPTER 101

Special Rules for Transporting Dangerous Substances

101.1 Sapilitang Paghinto sa Mga Level Crossing

Ang mga sasakyang nangangailangan ng mga placard ay dapat huminto sa mga level crossing bago magpatuloy, inirerekomenda ang mga karatula at may mga partikular na eksepsyon.

- ✓ Kung ang dami ay nangangailangan ng mga placard, dapat kang huminto sa isang level crossing at magpatuloy lamang kapag ligtas na tumawid
- ✓ Magpakita ng palatandaan ng babala sa likuran tulad ng “CE VEHICULE S'ARRÊTE AUX PASSAGES À NIVEAU” o “ARRÊT AUX PASSAGES À NIVEAU”
- ✓ Maaari kang dumaan nang hindi humihinto lamang kung pinapayagan ito ng mga road sign o traffic signal (EXEMPT)

101.2 Abiso sa Aksidenteng Pagkakalat

Kung ang mga mapanganib na substansiya ay nawala, naipalabas, tumagas, o naikalat nang lampas sa itinakdang limitasyon, ang taong may hawak nito ay dapat agad na magbigay-alam sa mga tinukoy na partido.

- ✓ Agad na ipagbigay-alam sa lokal na pulisya, iyong tagapag-empleyo, ang tagpadala, at ang may-ari o nangungupahan ng sasakyan
- ✓ Ipaalam sa CANUTEC para sa mga nakakahawang substansiya o paglabas mula sa sira na silindro ng gas (1-888-CAN-UTEC o *666 sa cell phone)
- ✓ Sumangguni sa Regulasyon upang matukoy ang dami ng discharge na nangangailangan ng abiso

101.3 Inspeksyon ng Kargamento ng Isang Opisyal ng Kapayapaan

Sa ilalim ng Kodigo ng Kaligtasan sa Highway, ang mga driver ay dapat sumunod sa mga kahilingan sa inspeksyon ng opisyal ng kapayapaan at ipakita ang mga kinakailangang dokumento.

- ✓ Sundin ang mga tagubilin ng opisyal at, kung utos, huminto sa gilid at itigil ang sasakyan
- ✓ Ipakita sa opisyal ang lahat ng dokumentong may kinalaman sa kargamento
- ✓ Ipakita ang sertipiko ng pagsasanay para sa pagdadala ng mga mapanganib na sangkap kung hilingin

101.4 Mga Mapanganib na Substansya na Ipinagbabawal sa mga Road Train

Ipinagbabawal ng Regulasyon ang pagdadala ng mga mapanganib na substansya sa ilang mahabang kombinasyon at double train na pagsasaayos.

- ✓ Ipinagbabawal sa road train (LCV) na mas mahaba sa 25 m kung ang dami ay nangangailangan ng safety mark placards sa ilalim ng Part 4 ng TDG Regulations
- ✓ Ipinagbabawal sa double train tank truck maliban kung ito ay type B double train na 25 m ang haba o mas maikli

101.5 Mga Pagbabawal sa Tunnel

Ipinagbabawal ang pagdadala ng mga mapanganib na sangkap sa ilang tunnel sa Québec sa ilalim ng mga partikular na kondisyon.

- ✓ Ipinagbabawal sa mga approach na kontrolado ng ilaw-senyas patungo sa Melocheville tunnel at sa Louis-Hippolyte-La Fontaine, Ville-Marie, Viger at Joseph-Samson tunnels
- ✓ Nalalapat ang pagbabawal kapag ang dami ay nangangailangan ng mga placard (maliban kung Class 9 lamang ang dinadala)
- ✓ Nalalapat kapag nagdadala ng Class 3 flammable liquid na may kabuuang kapasidad ng lalagyan na lumalampas sa 30 L
- ✓ Nalalapat kapag nagdadala ng mga gas na Class 2.1, 2.3(2.1), 2.2(5.1) at 2.3(5.1) sa higit sa dalawang silindro o isang silindro na may kapasidad ng tubig na lumalampas sa 46 L, o kagamitan na may hubad na apoy o nagniningas na solidong panggatong

101.6 Pagdadala ng mga Silindro ng Liquefied Petroleum Gas (LPG)

Ang pagdadala ng mga silindro ng LPG ay nangangailangan ng bentilasyon, proteksyon sa bumper, at ipinagbabawal ang ilang hindi ligtas na posisyon ng pagkakabit.

- ✓ Huwag magdala ng mga silindro ng gas sa isang sasakyan maliban kung ang lugar na pinaglalagyan ay may bentilasyon mula sa labas.
- ✓ Ang anumang silindro sa labas na likuran ay dapat protektahan sa pamamagitan ng pagpahaba ng bumper nang lampas sa silindro gamit ang mga materyal na hindi bababa sa tibay ng bumper.
- ✓ Huwag kailanman ikabit ang silindro sa bubong o pinto, sa harap ng front axle, o lumalampas sa alinmang gilid ng sasakyan.

101.7 Transportasyon patungo sa Estados Unidos

Ang mga carrier na nagdadala ng mapanganib na mga sangkap patungo sa US ay dapat magrehistro taun-taon sa USDOT para sa ilang pamantayan ng sangkap at magdala ng sertipiko ng pagsasanay.

- ✓ Magrehistro taun-taon sa USDOT kung nagdadala ng Class 7 (anumang dami), higit sa 25 kg ng Class 1.1/1.2/1.3 na mga pampasabog, o higit sa 1 L ng mga produktong nakakalason kapag nalanghap.
- ✓ Dapat dalhin ng mga driver ang sertipiko mula sa employer na nagpapakita ng angkop na pagsasanay kapag nagdadala ng mga sangkap na ito patungo sa US.

101.8 Pag-secure ng Kargamento ng mga Mapanganib na Sangkap

Ang mga lalagyan ng mga mapanganib na sangkap at lahat ng iba pang bagay ay dapat i-secure o pigilan ang paggalaw gamit ang mga istruktura, sistema ng pagharang, mga pagsuporta, dunnage/dunnage bags, shoring bars, tiedowns o mga kombinasyon. Ipinagbabawal ang paglalagay malapit sa harapang bumper.

- ✓ I-secure ang mga lalagyan gamit ang mga istruktura, pagharang, pagsuporta, dunnage, shoring bars, tiedowns o mga kombinasyon
- ✓ Walang lalagyan ng mga mapanganib na sangkap ang maaaring ilagay sa o sa harap ng harapang bumper ng sasakyang de-motor

101.9 Mga Pagbabawal sa Transportasyon sa Tunnel

Mahigpit na ipinagbabawal sa mga driver na maghatid ng mga mapanganib na substansiya sa mga partikular na tunnel at sa mga daang papasok na kontrolado ng signal light patungo sa Melocheville tunnel sa ilang partikular na sitwasyon.

- ✓ Kasama sa mga ipinagbabawal na tunnel ang Louis-Hippolyte-La Fontaine, Ville-Marie, Viger (Montréal) at Joseph-Samson (Québec)
- ✓ Nalalapat ang pagbabawal kung ang dami ay nangangailangan ng mga placard, maliban kung Klase 9 lamang ang dinadala
- ✓ Nalalapat ang pagbabawal para sa Klase 3 na likidong nasusunog kung ang kabuuang kapasidad ng lalagyan ay lumalampas sa 30 L
- ✓ Nalalapat ang pagbabawal para sa ilang Klase 2 na gas sa mahigit dalawang silindro o isang silindro na may water capacity na mahigit 46 L, o kung ang kagamitan ay gumagawa ng hubad na apoy/nagbabagang solidong panggatong

CHAPTER 102

Driving a Longer Combination Vehicle (LCV)

102.1 Kahulugan at Pagbibigay ng Lisensya sa mga LCV

Ang mga LCV ay mga kombinasyon ng road train (uri A, B o C) na karaniwang mahigit 25 m ang haba at lumalampas sa mga pamantayan ng Ministère des Transports du Québec. Upang magpatakbo ng LCV, dapat kang sumunod sa Special Road Train Operating Permits Regulation at maghawak ng Class 1 na lisensya na may T endorsement.

- ✓ Ang mga LCV ay mga kombinasyon na karaniwang mahigit 25 m ang haba at lumalampas sa mga karaniwang limitasyon
- ✓ Dapat kang maghawak ng Class 1 na lisensya sa pagmamaneho na may T endorsement upang magpatakbo ng LCV
- ✓ Dapat kang sumunod sa Special Road Train Operating Permits Regulation at sa Highway Safety Code

102.2 Mga Kinakailangan sa Pagiging Kwalipikado para sa T Endorsement

Upang maging kwalipikado para sa T endorsement, kailangan mong magkaroon ng sapat na karanasan sa pagmamaneho ng kombinasyon ng mga sasakyan sa kalsada, nakapaghawak ng lisensya sa pagmamaneho ng Class 1 nang hindi bababa sa 5 taon, at matagumpay na nakumpleto ang espesyal na pagsasanay.

- ✓ Dapat kang nakapaghawak ng lisensya sa pagmamaneho ng Class 1 nang hindi bababa sa 5 taon
- ✓ Dapat kang may sapat na karanasan sa pagmamaneho ng kombinasyon ng mga sasakyan sa kalsada
- ✓ Dapat kang matagumpay na nakumpleto ang espesyal na pagsasanay

102.3 Bakit Ginagamit ang mga LCV at ang mga Hamon Nito

Ang mga LCV ay nagdadala ng mas malalaking dami ng kargamento, na nagpapahintulot sa transportasyon ng parehong mga kalakal sa mas mababang gastos sa gasolina, paggawa, at pagpapanatili. Gayunpaman, mas mahirap patakbuhin ang mga ito dahil sa kanilang haba at dinamikong pag-uugali, na nangangailangan ng pagsunod sa mga partikular na kinakailangan sa regulasyon upang maprotektahan ang mga gumagamit ng kalsada.

- ✓ Ang mga LCV ay nagdadala ng mas malalaking dami ng kargamento sa mas mababang gastos sa gasolina, paggawa, at pagpapanatili
- ✓ Mas mahirap patakbuhin ang mga LCV dahil sa kanilang haba at dinamikong pag-uugali
- ✓ Dapat sumunod ang mga driver sa Special Road Train Operating Permits Regulation upang maprotektahan ang mga gumagamit ng kalsada

102.4 Kahulugan at Paglilisensya para sa mga LCV

Ang mga LCV ay mga road train (type A, B o C) na karaniwang mahigit 25 m ang haba, lumalampas sa karaniwang limitasyon ng karga/laki, at nangangailangan ng espesyal na awtorisasyon at endorsement.

- ✓ Ang mga LCV ay karaniwang mahigit 25 m ang haba at lumalampas sa karaniwang limitasyon ng karga/laki
- ✓ Ang pagpapatakbo ng LCV ay nangangailangan ng pagsunod sa Regulasyon sa Espesyal na Permit sa Pagpapatakbo ng Road Train
- ✓ Dapat taglay ng driver ang Class 1 na lisensya na may T endorsement
- ✓ Ang T endorsement ay nangangailangan ng pagkakaroon ng Class 1 na lisensya nang hindi bababa sa 5 taon at karagdagang espesyal na pagsasanay
- ✓ Dapat alam ng mga driver ng LCV ang Regulasyong ito at ang Kodigo sa Kaligtasan sa Highway

102.5 Mga Kinakailangan sa Espesyal na Permit sa Pagpapatakbo

Ang mga LCV na lumalampas sa kinokontrol na timbang at haba ay nangangailangan ng espesyal na permit sa pagpapatakbo na ibinibigay ng Ministère des Transports du Québec.

- ✓ Kinakailangan ang espesyal na permit sa pagpapatakbo kapag lumalampas sa Regulasyon sa Mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan
- ✓ Ang permit ay ibinibigay ng Ministère des Transports du Québec
- ✓ Dalhin ang orihinal na mga papeles ng permit at mga apendise sa lahat ng oras kapag nagpapatakbo ng LCV
- ✓ Ang espesyal na permit sa pagpapatakbo ng road train ay may bisa nang hindi hihigit sa labindalawang magkakasunod na buwan

102.6 Mga Katangian at Limitasyon ng mga LCV

Ang mga LCV ay may tinukoy na pinakamataas na halaga para sa masa kapag may karga, pinakamababang power ng tractor/kapasidad ng hangin, at mga saklaw ng haba ng trailer.

- ✓ Ang pinakamataas na kabuuang masa kapag may karga ay 67,500 kg
- ✓ Ang tractor ay dapat may hindi bababa sa 1 HP bawat 180 kg ng kabuuang masa ng LCV kapag may karga
- ✓ Ang air compressor ng tractor ay dapat magbigay ng hindi bababa sa 425 L bawat minuto sa sistema ng preno
- ✓ Ang pinakamataas na haba ng unang semi-trailer ay 16.2 m
- ✓ Ang pinakamababang haba ng unang trailer: 12 m para sa isang B train, 13.5 m para sa isang A o C double road train

102.7 Mga Benepisyo at Hamon ng LCV

Ang mga LCV ay nagdadala ng mas maraming kargamento sa mas mababang gastos ngunit mas mahirap patakbuhin dahil sa haba at dinamikong pag-uugali nito.

- ✓ Ang mga LCV ay nagdadala ng mas malalaking dami ng kargamento na may mas mababang gastos sa gasolina, paggawa at pagpapanatili
- ✓ Ang mga LCV ay mas mahirap patakbuhin dahil sa haba at dinamikong pag-uugali
- ✓ Dapat sumunod ang mga driver sa mga partikular na kinakailangan upang maprotektahan ang mga gumagamit ng kalsada

102.8 Mga Uri ng LCV na Saklaw ng Regulasyon

Maaaring payagan ng mga permit ang A, B o C na double road train, na nakikilala batay sa kagamitan sa pagkakabit at mga kinakailangan sa haba ng trailer.

- ✓ Ang A double road train ay gumagamit ng tandem-axle single drawbar dolly na ginagawang trailer ang ikalawang trailer
- ✓ Ang C double road train ay gumagamit ng tandem-axle double drawbar dolly
- ✓ Ang B double road train ay may ikalawang trailer na nakapatong sa fifth wheel sa likuran ng unang trailer
- ✓ Ang LCV double road trains ay karaniwang lumalampas sa 25 m ang kabuuang haba

CHAPTER 103

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Purpose and Goals

103.1 Layunin ng Pagsusuri sa Paligid

Ang pagsusuri sa paligid ay isang inspeksyon sa paningin at pandinig ng mga naa-access na bahagi na ginagawa bago magmaneho upang mahuli nang maaga ang mga depekto at maiwasan ang hindi ligtas na pagpapatakbo.

- ✓ Ang pagsusuri sa paligid ay inspeksyon sa paningin at pandinig ng ilang naa-access na bahagi
- ✓ Layunin ay tiyakin na ang mga pangunahing bahagi ay nasa maayos na kalagayan ng paggana
- ✓ Tinitiyak na ang may-ari at tagapagpatakbo ay naipapaalam sa mga kinakailangang pagkukumpuni
- ✓ Tinitiyak na ang sasakyang may malalaking depekto ay hindi ginagamit sa kalsada

103.2 Pagiging Sapilitan ng Circle Check

Ang circle check ay sapilitan para sa lahat ng sasakyang saklaw ng inspeksyon, at ipinagbabawal sa parehong driver at operator ang pagmamaneho nang walang wastong circle check.

- ✓ Ang circle check ay sapilitan para sa lahat ng sasakyang napapailalim sa inspeksyon
- ✓ Hindi maaaring magmaneho ang driver at hindi maaaring payagan ng operator na magmaneho ang isang sasakyan kung ang pagsusuri ay hindi isinagawa sa loob ng panahong itinakda ng regulasyon
- ✓ Dapat punan ang isang ulat ng circle check para sa bawat isinasagawang circle check

CHAPTER 104

Inspecting a Hydraulic Brake System

104.1 Mga Kinakailangang Pagsusuri sa Hydraulic Brake

Ang mga bahagi ng hydraulic brake system ay naiiba sa air brakes ngunit nangangailangan ng pantay na atensyon dahil ang malfunction ay maaaring maging mapanganib. Ang Point 18 ay nangangailangan ng pagsuri sa: antas ng fluid sa master cylinder reservoir (18.A, 18.1), paggana ng service brake warning light (18.3), hydraulic o vacuum brake booster (18.C), at air-tightness ng brake system (18.B, 18.2).

- ✓ Suriin ang antas ng fluid ng master cylinder, service brake warning light, brake booster, at air-tightness ng system
- ✓ Ang malfunction ng hydraulic brake ay maaaring mapanganib at nangangailangan ng kasing dami ng atensyon tulad ng air brakes

104.2 Mga Pagkakasunod-sunod ng Pagsubok ng Hydraulic kumpara sa Vacuum Booster

Kapag ang ignition ay nasa ON, bitawan ang parking brake (kung ito ay gumagamit ng parehong warning light), at tandaan kung nakabukas ang service brake warning light. Para sa hydraulic (electric pump) power brakes: maglagay ng katamtamang diin sa pedal at makinig sa pump, panatilihin ang mas malakas kaysa normal na diin nang hindi bababa sa 10 segundo, tandaan ang paggalaw ng pedal, simulan ang makina at tandaan kung namatay ang warning light. Para sa vacuum-assisted power brakes: simulan ang makina at kumpirmahin na namatay ang ilaw, patakbuhin nang ilang segundo, patayin at i-pump ang pedal, maglagay ng katamtamang diin at i-restart habang hinahawakan ang pedal, tandaan ang paggalaw ng pedal, panatilihin ang diin nang hindi bababa sa 10 segundo, tandaan kung nananatili sa posisyon ang pedal, i-restart at kumpirmahin na namatay ang ilaw.

- ✓ Hydraulic booster: makinig sa electric pump kapag may katamtamang diin na inilapat.
- ✓ Vacuum booster: pagkatapos i-pump at i-restart habang may diin, dapat bahagyang bumaba ang pedal.
- ✓ Panatilihin ang mas malakas kaysa normal na diin sa pedal nang hindi bababa sa 10 segundo upang subukan ang integridad ng sistema.

104.3 Pagsusuri sa Daan ng Hydraulic Parking at Service Brake

Suriin ang bisa ng parking brake (18.5), ang ilaw pangbabala ng parking brake (18.4), at ang service brake (18.D). Ilagay ang parking brake, kumpirmahin na bumubukas ang ilaw pangbabala, subukang dahan-dahang umusad pasulong at kumpirmahing pinipigilan nito ang sasakyan sa paggalaw, pakawalan at kumpirmahin na namamatay ang ilaw pangbabala, magmaneho nang mabagal pasulong at kumpirmahing malayang umiikot ang lahat ng gulong, pagkatapos ay pindutin ang pedal ng preno upang kumpirmahing mabilis na huminto ang sasakyan.

- ✓ Kumpirmahin na pinipigilan ng parking brake ang sasakyan sa paggalaw at gumagana ang ilaw pangbabala nito kapag inilagay at pinakawalan
- ✓ Kumpirmahin na malayang umiikot ang lahat ng gulong pagkatapos pakawalan at mabilis na pinahihinto ng service brake ang sasakyan

104.4 Punto 18 Pangkalahatang Pagtingin sa mga Pagsusuri ng Hydraulic Brake

Ang mga bahagi ng hydraulic brake system ay naiiba sa air brake system at nangangailangan ng pantay na pansin dahil ang malfunction ay maaaring mapanganib. Ang Punto 18 ay nangangailangan ng pagsuri sa: antas ng fluid sa master cylinder reservoir (18.A, 18.1), paggana ng service brake warning light (18.3), hydraulic o vacuum brake booster (18.C), at air-tightness ng brake system (18.B, 18.2).

- ✓ Ang Punto 18 ay nangangailangan ng pagsuri sa master cylinder fluid, service brake warning light, brake booster, at air-tightness ng sistema
- ✓ Ang mga malfunction ng hydraulic brake ay maaaring mapanganib at nangangailangan ng pantay na pansin tulad ng air brakes

104.5 Pagkakasunod-sunod ng Pagsusuri ng Hydraulic Brake Ayon sa Uri ng Booster

Sa ON ang ignition, tiyakin na nakababa ang parking brake (kung ang ilaw ng babala ng service brake ay siya ring ilaw ng parking brake), at tandaan kung naka-on ang ilaw ng babala ng service brake. Para sa hydraulic power brakes (electric pump): maglagay ng katamtamang presyon sa pedal at makinig sa pump, hawakan ang presyong mas malakas kaysa normal nang 10 segundo, tandaan ang galaw ng pedal, simulan ang makina, at tandaan kung namatay ang ilaw. Para sa vacuum-assisted brakes: simulan ang makina, tandaan na namatay ang ilaw, hayaang tumakbo nang ilang segundo, patayin at pindutin/pump ang pedal, maglagay ng katamtamang presyon at simulan muli ang makina habang hinahawakan ang presyon, tandaan ang galaw ng pedal, hawakan ang presyon nang 10 segundo, tandaan ang posisyon ng pedal, simulan muli, at tandaan kung namatay ang ilaw.

- ✓ Ang pagkakasunod-sunod ng hakbang ay depende kung ang power brake ay hydraulic (electric pump) o vacuum-assisted
- ✓ Hawakan ang mas malakas kaysa normal na presyon ng preno nang hindi bababa sa 10 segundo habang ginagawa ang pagsubok sa booster

✓

Tandaan kung namatay ang ilaw ng babala ng presyon ng service brake pagkatapos magsimula ang makina

104.6 Epektibidad ng Hydraulic Parking Brake at Service Brake

Suriin ang epektibidad ng parking brake (18.5), ang warning light ng parking brake (18.4), at ang epektibidad ng service brake (18.D): i-apply ang parking brake, kumpirmahin na bumubukas ang warning light, subukang umabante at kumpirmahin na humahawak ang preno, bitawan ang parking brake at kumpirmahin na namamatay ang ilaw, dahan-dahang umabante habang tinitiyak na malayang umiikot ang lahat ng gulong, pagkatapos ay pindutin ang pedal ng preno para kumpirmahin na mabilis huminto ang sasakyan.

- ✓ Kumpirmahin na hinahawakan ng parking brake ang sasakyan at bumubukas ang warning light nito kapag inilagay at namamatay kapag binitawan
- ✓ Kumpirmahin na malayang umiikot ang lahat ng gulong kapag binitawan at mabilis huminto ang sasakyan kapag pinreno

CHAPTER 105

Appendix – Lists of Defects: List 1 – Heavy Vehicles

105.1 Mga Depekto ng Kagamitan sa Pagkakabit (Listahan 1)

Ang Listahan 1 ay para sa mabibigat na sasakyan maliban sa mga bus, minibus, o motor coach. Ang mga depekto sa pagkakabit ay mula sa maliit (kulang/sira ang mga fastener) hanggang sa malaki (baluktot na kingpin, paggalaw sa pagitan ng fifth wheel at frame, hindi naka-lock na mekanismo). Ilang malalaking depekto ay para lamang kapag ang mga sasakyan ay nakakabit.

- ✓ Maliit: ang mga bahagi ng fastener ng kagamitan sa pagkakabit ay kulang, sira, o maluwag; mga safety fastener ay kulang/sira/hindi secure
- ✓ Malaki (1.A): ang coupling plate o kingpin ay baluktot kaya mahirap ang pagkakabit, may bitak, o hindi secure na nakakabit
- ✓ Malaki (nakakabit): paggalaw sa pagitan ng fifth wheel at frame, >20% ng mga fastener ay sira/kulang, 25%+ ng mga locking pin ay kulang/hindi gumagana, o ang mekanismo ay hindi maayos na nakasara/naka-lock

105.2 Mga Depekto sa Sistema ng Pagpipiloto

Kasama sa mga depekto sa pagpipiloto ang maling pagkakalagay ng kolum ng manibela, maling antas ng fluid ng power steering, o putol na sinturon ng pump (minor). Kasama sa mga major na depekto ang maling pagkakalagay ng kolum o manibela na nagpapakita ng panganib ng pagkahiwalay at hindi gumaganang power steering.

- ✓ Minor: maling pagkakalagay ng kolum ng manibela o adjustable na manibela na hindi nagpapanatili ng posisyon; fluid ng power steering na hindi ayon sa espesipikasyon ng tagagawa; putol na sinturon ng pump
- ✓ Major (5.A): maling pagkakalagay ng kolum o manibela na nagpapakita ng panganib ng pagkahiwalay; Major (5.B): hindi gumaganang power steering

105.3 Mga Depekto ng Gulong at Tuntunin sa Steering Axle

Kasama sa mga depekto ng gulong ang pudpod na tread sa wear indicator, naka-embed na materyal na banyaga, nakalabas na cord/steel belt, at distortion (minor para sa isang gulong sa isang assembly). Isang mahalagang major defect: sa steering axle ng sasakyang may GVWR na 4,500 kg pataas, dalawang magkatabing groove na pudpod hanggang sa wear indicator. Major ang flat, nawawalan ng hangin, o umbok na gulong.

- ✓ Major (9.A): sa steering axle ng sasakyang may GVWR na 4,500 kg pataas, ang lalim ng 2 magkatabing groove ay katumbas o mas mababa sa wear indicator
- ✓ Major (9.D): gulong na nakadikit sa fixed part, flat na gulong, gulong na nawawalan ng hangin, o umbok
- ✓ Minor: wear indicator na tumatama sa daan, naka-embed na materyal na banyaga, o nakalabas na cord/steel belt sa isang gulong sa assembly

105.4 Mga Depekto sa Headlights at Ilaw

Ang pagkabigo ng isang low beam, parking, turn-indicator, brake, o licence plate light ay isang minor defect. Ang pagkabigo ng lahat ng low beams ay major, tulad din ang pagkabigo ng lahat ng turn-indicator lamps, lahat ng brake lights, o lahat ng parking lights sa likod ng isang single-unit o last vehicle ng isang combination.

- ✓ Minor: isang low beam, parking, turn-indicator, brake, o licence plate light ay hindi nagsisiwat
- ✓ Major: pagkabigo ng LAHAT ng low beams (8.A); sa likod, pagkabigo ng lahat ng turn-indicator lamps, lahat ng brake lights, o lahat ng parking lights (8.B)

105.5 Mga Depekto sa Gulong, Hub, at Pangkabit

Kasama sa menor na depekto ang lubricant na mababa sa minimum na antas o nagtatagas (maliban sa bahagyang pagpapawis) at ang hindi secure na pagkakakabit ng ekstrang gulong. Kasama sa major na depekto ang nawawala o hindi nakikita sa sight glass ang lubricant ng wheel bearing, ang nawawala, may bitak, basag, o hindi secure na pangkabit ng gulong, at ang gulong na nasira o naayos sa pamamagitan ng welding.

- ✓ Menor: lubricant na mababa sa minimum na antas o pagtagas maliban sa bahagyang pagpapawis; hindi secure ang pagkakakabit ng ekstrang gulong
- ✓ Major (12.B): nawawala, may bitak, basag, o hindi secure ang pangkabit ng gulong; Major (12.C): nasira ang gulong o may palatandaan ng pagkukumpuni sa pamamagitan ng welding

105.6 Mga Depekto ng Hydraulic Brake System

Kasama sa mga depekto ng hydraulic brake ang mababang fluid ng master cylinder (minor) kumpara sa mas mababa sa isang-kapat ng maximum (major), pag-abot ng pedal sa sahig, mga sira sa warning light, at hindi gumaganang brake boost. Ang parking brake na hindi gumagana nang maayos ay minor defect.

- ✓ Major (18.A): mas mababa sa isang-kapat ng maximum ang fluid ng master cylinder; Major (18.B): umaabot sa sahig ang pedal sa loob ng mas mababa sa 10 segundo o kailangan ng ilang pagpindot para magkaroon ng presyon
- ✓ Major (18.C): hindi gumagana ang brake boost/power assist; Major (18.D): malaking pagbaba sa kakayahan ng service brake
- ✓ Minor: mas mababa sa minimum ang fluid, umaabot sa sahig ang pedal, may mga sira sa warning light, hindi gumagana nang maayos ang parking brake

105.7 Mga Limitasyon ng Air Leak sa Pneumatic Brake System

Kasama sa mga defect ng pneumatic brake ang warning device at compressor faults. Ang air leak rates ay sinusuri: minor kung maririnig o lumalampas sa 20/28/35 kPa bawat minuto (single/two/three-unit), major kung lumalampas sa 40/48/62 kPa bawat minuto (single/two/three-unit).

- ✓ Major air leak (19.C) sa loob ng isang minuto: higit sa 40 kPa (single-unit), 48 kPa (two-unit), 62 kPa (three-unit)
- ✓ Minor air leak (19.4) sa loob ng isang minuto: maririnig o higit sa 20 kPa (single-unit), 28 kPa (two-unit), 35 kPa (three-unit)
- ✓ Major: walang gumaganang low pressure warning (19.A), hindi gumagana ang air compressor (19.B), malaking pagbabago sa braking capacity (19.D)

105.8 Mga Depekto sa Frame at Cargo Body

Kabilang sa menor na depekto ng frame ang may bitak na side rails, may bitak/sirang cross members, o nawawala/hindi matatag na mga fixed body component. Kabilang sa major na depekto ang side rails na maaaring masira, paglundo na nagiging dahilan para tumama ang gumagalaw na bahagi sa body, o mahigit 25% ng sliding bogie locking pins na nawawala/hindi nakakabit.

- ✓ Menor: may bitak ang side rails, may bitak/sira ang cross members, o nawawala/hindi matatag ang mga fixed body component
- ✓ Major: maaaring masira ang side rails; lumundo ang side rails/cross members kaya tumatama ang gumagalaw na bahagi sa body; mahigit 25% ng sliding bogie locking pins ang nawawala o hindi nakakabit

105.9 Mga Depekto sa Suspensiyon

Ang mga depekto sa suspensiyon ay mula sa sirang leaf spring na hindi pangunahing dahon o coil spring (minor) hanggang sa maraming major defects: pangunahing leaf/rubber pad o 25%+ ng leaf springs na sira/nawawala, hindi nakokompensang air leaks, bitak na composite springs, springs na dumidikit sa gumagalaw na mga parte, at sirang axle na nakakaapekto sa parallelism.

- ✓ Major (14.A): pangunahing dahon ng spring, rubber pad, o 25%+ ng leaf springs ay sira o nawawala
- ✓ Major (14.B): air leak na hindi nakokompensa ng compressor, o ball na nawawala o wala nang hangin; Major (14.G): sirang axle o positioning component na nakakaapekto sa parallelism o posisyon ng gulong
- ✓ Minor: leaf spring (maliban sa pangunahing dahon) o sirang coil spring; air leak na may cord na nakalantad/naayos

105.10 Mga Depekto sa Sistema ng Gasolina at Tambutso

Ang mga depekto sa sistema ng gasolina ay pawang major: tangke na hindi maayos ang pagkakakabit at maaaring lumuwag, nawawalang takip, at mga tagas ng gasolina maliban sa bahagyang pagtagas. Tambutso: ang tagas sa ibang lugar maliban sa inaasahan ay minor; ang tagas na nagpapapasok ng usok ng tambutso sa kompartimento ng pasahero sa pamamagitan ng butas-butas na sahig ay major.

- ✓ Mga major defect sa gasolina: tangke na hindi maayos ang pagkakakabit/maaaring lumuwag (15.A), nawawalang takip (15.B), tagas ng gasolina maliban sa bahagyang pagtagas (15.C)
- ✓ Major sa tambutso (16.A): tagas na nagpapapasok ng usok ng tambutso sa kompartimento ng pasahero kung saan butas-butas ang sahig

CHAPTER 106

Chapter 1 - Obligations

106.1 Mga Obligasyon sa Pagsusuri sa Paligid ng Sasakyan

Dapat magsagawa ang mga driver ng pagsusuri gamit ang pandinig at paningin sa kondisyon ng sasakyan, itala ang malubha o magaang depekto sa ulat ng pagsusuri sa paligid, panatilihin itong napapanahon at nasa loob ng sasakyan, iulat ang mga depekto nang nakasulat, at tiyakin na ang sasakyang pinapatakbo ay walang malubhang depekto.

- ✓ Itala ang malubha at magaang depekto sa ulat ng pagsusuri sa paligid
- ✓ Panatilihing napapanahon at nasa loob ng sasakyan ang ulat ng pagsusuri sa paligid
- ✓ Huwag kailanman magpatakbo ng sasakyan na may malubhang depekto

106.2 Mga Obligasyon sa Transportasyon ng mga Pasahero at Kalakal

Dapat sumunod ang mga drayber sa legal na limitasyon sa bilang ng pasahero; ayusin at i-secure ang bagahe, kargamento at koreo sa mga itinalagang kompartamento ng bus; maayos na i-secure ang kargamento ng trak; at sundin ang mga regulasyon sa mapanganib na substansiya, kabilang ang pagbabawal sa pagmamaneho sa mga tunnel.

- ✓ Sumunod sa legal na limitasyon sa bilang ng pasahero
- ✓ Maayos na i-secure ang kargamento sa trak
- ✓ Sundin ang mga tuntunin sa mapanganib na substansiya, kabilang ang mga pagbabawal sa tunnel

106.3 Mga Obligasyon sa Lisensya sa Pagmamaneho

Dapat ipaalam ng mga driver sa operador kung ang kanilang lisensya/klase/mga endorsement ay binago, kinansela o sinuspinde; sumunod sa anumang opisyal ng kapayapaan na magsususpinde ng lisensya dahil sa labis na oras, di-wastong lisensya o pagkasira ng kakayahan; at maghawak lamang ng isang lisensya sa pagmamaneho ng kinakailangang klase at mga endorsement.

- ✓ Ipaalam sa operador ang anumang pagbabago sa lisensya, klase o endorsement
- ✓ Maghawak lamang ng isang lisensya sa pagmamaneho ng kinakailangang klase at mga endorsement
- ✓ Sumunod sa mga pagsususpinde ng opisyal ng kapayapaan dahil sa labis na oras o pagkasira ng kakayahan

106.4 Mga Oras ng Pagmamaneho/Pahinga at Mga Obligasyon sa Rehistro

Maliban kung may exemption, kailangang itago ng mga driver ang tumpak na talaan ng oras ng pahinga at pagmamaneho sa sasakyan para sa nakaraang 14 na araw anuman ang siklo. Kailangan nilang dalhin ang sertipiko ng rehistro ng sasakyan at patunay ng saklaw ng seguro.

- ✓ Itago ang tumpak na talaan ng pagmamaneho/pahinga para sa nakaraang 14 na araw sa sasakyan
- ✓ Dalhin ang sertipiko ng rehistro ng sasakyan at patunay ng seguro

106.5 Sasakyan, Kagamitan, Laki at Obligasyon sa Karga

Ang mga drayber ay dapat magsuot ng seatbelt at hindi magmaneho gamit ang sira na seatbelt; gumamit ng kumislap/umiikot na dilaw na ilaw ayon sa mga kundisyon ng espesyal na pahintulot; markahan ang malalaking karga na umaabot ng higit sa isang metro sa likod gamit ang pula flag/reflective panel at pula light sa gabi; panatilihin ang kagamitan sa kaligtasan (warning triangle, reflectors, flares o lamps); magdala ng espesyal na travel permit para sa malalaking o overloaded na sasakyan at sumunod sa mga kundisyon nito; at obeyhin ang mga instruksyon ng peace officer.

- ✓ Markahan ang mga karga na umaabot ng higit sa isang metro sa likod gamit ang pula flag/panel at pula light sa gabi
- ✓ Panatilihin ang kagamitan sa kaligtasan: warning triangle, reflectors, flares o lamps
- ✓ Magdala at sumunod sa espesyal na travel permit para sa malalaking o overloaded na sasakyan

106.6 Mga Sasakyang Saklaw ng mga Obligasyon para sa Mabibigat na Sasakyan

Ang Batas hinggil sa mga may-ari, operator, at driver ng mabibigat na sasakyan ay nalalapat anuman ang klase ng lisensya sa: mga sasakyang pang-transport ng kagamitan na may GVWR na 4,500 kg pataas; mga sasakyang pang-emerhensiya na may GVWR na 4,500 kg pataas; mga kombinasyong may hindi bababa sa isang sasakyang may 4,500 kg pataas; mga tow truck (anumang GVWR); mga bus (anumang GVWR); at mga sasakyang nagdadala ng mapanganib na sangkap na may placard (anumang GVWR).

- ✓ Nalalapat sa mga sasakyang pang-transport ng kagamitan/pang-emerhensiya na may GVWR na 4,500 kg pataas
- ✓ Nalalapat sa mga tow truck at bus anuman ang GVWR
- ✓ Nalalapat sa mga sasakyang nagdadala ng mapanganib na sangkap na may placard anuman ang GVWR

CHAPTER 107

The Most Popular Brake System (Chapter 4 – Pneumatic/Air Brake Systems)

107.1 Pangunahin at Sekundaryong Sirkito

Ang mga sistema ng air brake ay binubuo ng isang sirkito ng suplay ng compressed air at dalawang independyenteng sirkito: pangunahin (P o 1) at sekundaryo (S o 2). Maaari silang maikabit nang iba-iba sa pagitan ng mga sasakyan at gumagana nang independyente upang kung mabigo ang isa, patuloy na gumagana nang normal ang isa.

- ✓ Ang pangunahing sirkito ay may label na P o 1; ang sekundaryo ay S o 2
- ✓ Ang dalawang sirkito ay gumagana nang independyente
- ✓ Kung mabigo ang isang sirkito, patuloy na gumagana ang isa

107.2 Mga Kalamangan ng Air Brakes

Ginagamit ang air brakes sa halos lahat ng mabibigat na sasakyan. Karaniwang mas malakas ang mga ito kaysa sa hydraulic systems, subok na ang pagiging maaasahan, at pinadadali ang pagkonekta sa iba pang sasakyan at kagamitang pinapagana ng hangin tulad ng suspension.

- ✓ Karaniwang mas malakas ang air brakes kaysa sa hydraulic systems
- ✓ Subok na ang pagiging maaasahan ng mga ito
- ✓ Madaling ikonekta ang iba pang sasakyan/kagamitang pinapagana ng hangin

CHAPTER 108

If Your Brakes Should Fail Despite All Your Efforts

108.1 Pagpapatigil sa Sasakyang May Hydraulic Brakes

Upang mapatigil ang sasakyang may hydraulic brakes kapag pumalya ang mga ito: pindutin nang mabilis at paulit-ulit ang brake pedal upang makabuo ng presyon, magbaba ng gear, at gamitin ang parking brake (na nagsisilbi ring emergency brake) kung hindi ka makakabuo ng sapat na presyon, at iwasang mag-lock ang mga gulong. Humanap ng ligtas na hihintuan, siguraduhing nakatigil ang sasakyan, pagkatapos ay patayin ang makina.

- ✓ Pindutin nang mabilis at paulit-ulit ang hydraulic brake pedal upang makabuo ng presyon
- ✓ Magbaba ng gear upang makatulong sa pagpapabagal ng sasakyan
- ✓ Gamitin ang parking brake (emergency brake) kung hindi makabuo ng presyon
- ✓ Iwasang mag-lock ang mga gulong kapag ginagamit ang parking brake

108.2 Pagpapahinto ng Sasakyan na May Air Brakes

Sa air brakes, apakan ang preno upang dahan-dahang bumagal NANG WALANG pagpupumpa sa pedal, magbaba ng gear, humanap ng ligtas na hihintuan, tiyaking nakatigil ang sasakyan, pagkatapos ay patayin ang makina. Kung umilaw o tumunog ang babala ng mababang presyon, hindi sapat ang air pressure para sa service brakes; huminto nang mabilis hangga't maaari dahil ang service brakes ay malapit nang hindi magamit.

- ✓ Sa air brakes, HUWAG i-pump ang pedal ng preno—iapply nang dahan-dahan
- ✓ Ang low-pressure warning light o buzzer ay nangangahulugang kulang ang hangin para sa service brakes
- ✓ Kapag nag-activate ang emergency brake, huminto nang mabilis hangga't maaari
- ✓ Magbaba ng gear at patayin ang makina kapag ganap nang nakatigil

108.3 Pagkabigo ng Preno Habang Nagmamaneho Pababa sa Burol

Maaaring uminit nang labis ang mga preno kung masyadong madalas o masyadong matagal na ginagamit. Bago ang matarik na dalisdis, tiyakin na nasa mabuting kondisyon ang mga preno; huminto sa gilid upang suriin kung hindi sigurado. Kung mabigo ang mga preno, humanap ng paraan upang bumagal at huminto nang mabilis nang hindi nawawalan ng kontrol—mahalaga ang oras dahil ang mas mataas na bilis ay nagpapahirap sa paghinto.

- ✓ Ang masyadong madalas o matagal na paggamit ng preno ay nagdudulot ng pag-init nang labis
- ✓ Suriin ang mga preno bago magsimulang bumaba sa matarik na dalisdis; huminto sa gilid kung hindi sigurado
- ✓ Ang mas mataas na bilis ay nagpapahirap sa paghinto, kaya kumilos nang mabilis kapag nabigo ang preno

108.4 Paggamit ng mga Runaway Lane at mga Karatula

Kung walang runaway lane na may arrester bed, i-steer ang sasakyan patungo sa ligtas na lugar para huminto nang mabilis hangga't maaari. Kung may runaway lane na may arrester bed, gamitin ito para tuluyang ihinto ang sasakyan. Ang karatulang LIT D'ARRÊT ay nagpapakita ng distansya sa runaway lane, at ang karatulang S.O.S. PENTE RAIDE ay nagpapakita ng tuktok ng napakatarik na dalisdis.

- ✓ Gamitin ang runaway lane na may arrester bed kung mayroon para huminto nang ligtas
- ✓ Kung walang runaway lane, i-steer sa ligtas na lugar at itabi ang sasakyan nang mabilis
- ✓ Ang karatulang LIT D'ARRÊT ay nagpapakita ng distansya sa runaway lane
- ✓ Ang karatulang S.O.S. PENTE RAIDE ay nagbabababala ng napakatarik na dalisdis

108.5 Mga Sanhi ng Pagkabigo ng Preno

Maaaring mahina ang paggana o tuluyang mabigo ang preno dahil sa pagkawala ng presyon ng hangin o pagtagas ng brake fluid, mekanikal na pagkabigo sa mga gulong, sobrang pag-init, pagkaluma, o hindi wastong pagsasaayos. Madalas na subaybayan ang panukat ng presyon upang matiyak na sapat ang presyon ng hangin. Ang pag-iwas sa pamamagitan ng pagsusuri sa paligid ng sasakyan at tamang teknik sa pagpreno ang pinakamahusay na depensa.

- ✓ Mga sanhi ng pagkabigo ng preno: pagkawala ng presyon ng hangin/pagtagas ng brake fluid, mekanikal na pagkabigo, sobrang pag-init, pagkaluma, hindi wastong pagsasaayos
- ✓ Madalas na subaybayan ang panukat ng presyon para sa sapat na presyon ng hangin
- ✓ Ang pag-iwas (pagsusuri sa paligid ng sasakyan) ang pinakamahusay na paraan upang bawasan ang mekanikal na pagkabigo

108.6 Paghinto Kapag Nabigo ang Hydraulic Brake

Para sa sasakyang may hydraulic brakes: pindutin nang paulit-ulit at mabilis ang pedal ng preno upang makabuo ng presyon, magbaba ng gear, at gamitin ang parking brake (na nagsisilbi ring emergency brake) kung hindi makabuo ng presyon, iwasan ang pag-lock ng gulong. Humanap ng ligtas na lugar na hihintuan, tiyaking ganap na nakahinto ang sasakyan, pagkatapos ay patayin ang makina.

- ✓ Pindutin nang paulit-ulit at mabilis ang pedal ng preno upang makabuo ng presyon sa linya
- ✓ Magbaba ng gear upang pabagalin ang sasakyan
- ✓ Gamitin ang parking brake (emergency brake) kung hindi makabuo ng presyon, iwasan ang pag-lock ng gulong
- ✓ Tiyaking ganap na nakahinto ang sasakyan, pagkatapos ay patayin ang makina

108.7 Paghinto Kapag May Sirang Air Brake

Para sa air brakes: kung umilaw ang low-pressure warning light at tumunog ang buzzer, hindi sapat ang presyon para gumana ang service brakes. Kahit pa umandar ang emergency brake, huminto nang mabilis hangga't maaari. Pindutin ang preno para dahan-dahang bumagal NANG WALANG pagpupump sa pedal, mag-downshift, humanap ng ligtas na hihintuan, tiyaking nakatigil ang sasakyan, pagkatapos ay patayin ang makina.

- ✓ Ang low-pressure warning light/buzzer ay nangangahulugang kulang ang hangin para sa service brakes — huminto ASAP
- ✓ Pindutin ang preno para dahan-dahang bumagal NANG WALANG pagpupump sa pedal (hindi tulad ng hydraulic)
- ✓ Mag-downshift, pagkatapos ay humanap ng ligtas na lugar na malayo sa ibang road users
- ✓ Tiyaking nakatigil ang sasakyan bago patayin ang makina

108.8 Pagkasira ng Preno Habang Bumababa sa Burol

Maaaring uminit nang labis ang mga preno kung ginagamit nang masyadong madalas o masyadong matagal. Suriin ang preno bago ang matarik na dalisdis; kung hindi sigurado, huminto sa gilid at suriin. Kung mabigo ang preno sa isang burol, kumilos agad dahil mas mahirap huminto kapag mas mabilis ang takbo. Gamitin ang runaway lane na may arrester bed kung mayroon; kung wala, imaneho patungo sa ligtas na hintuan.

- ✓ Suriin ang preno bago ang matarik na dalisdis; huminto sa gilid at suriin kung hindi sigurado
- ✓ Gamitin ang runaway lane na may arrester bed kung mayroon
- ✓ Kung walang runaway lane, imaneho patungo sa ligtas na lugar upang mabilis na huminto sa gilid
- ✓ Ang karatulang LIT D'ARRÊT ay nagpapakita ng distansya sa runaway lane; ang S.O.S. PENTE RAIDE ay nagmamarka ng matarik na dalisdis

CHAPTER 109

Chapter 12 - Who Should Perform the Circle Check

109.1 Responsibilidad sa Pagsasagawa ng Circle Check

Karaniwang ginagawa ng driver ang circle check, ngunit maaaring gawin ito ng taong itinalaga ng operator, na naglilipat ng pananagutan.

- ✓ Dapat isagawa ng driver ang circle check ng sasakyang minamaneho niya.
- ✓ Maaaring isagawa ng taong itinalaga ng operator ang pagsusuri, na ginagawang mananagot ang operator.
- ✓ Kung ang driver rin ang itinalagang tao, dapat ipahiwatig ito sa ulat.

109.2 Pagtanggap o Pagtanggi sa Pagsusuri ng Itinalagang Tao

Kapag nagsagawa ng pagsusuri ang isang itinalagang tao, maaaring tanggapin (kasamang pumirma) o tanggihan ito ng driver, na may magkaibang obligasyon para sa bawat isa.

- ✓ Kung tinatanggap: tinitiyak ng driver na wasto ang pagsusuri (nasa loob ng nakaraang 24 oras) at kasamang pumipirma sa ulat
- ✓ Ang driver na tumatanggap ay hindi mananagot para sa pagsusuri ngunit dapat panatilihing napapanahon ang ulat at iulat ang mga depekto habang nasa biyahe
- ✓ Kung tumatanggi: dapat magsagawa ang driver ng bagong pagsusuring paikot at punan ang bagong ulat
- ✓ Ang driver na nasa manibela ay dapat palaging panatilihing napapanahon ang ulat at itala ang mga depektong nakita habang nasa biyahe

CHAPTER 110

Chapter 12 – Self-Evaluation Exercises (Answer Key)

110.1 Responsibilidad at Pag-uulat sa Circle Check

Ang circle check ay hindi kailangang gawin nang mahigpit ng driver (Q1 Mali). Ang driver na nakakita ng maliit na mekanikal na depekto habang nasa biyahe AY kinakailangang iulat ito sa circle check report (Q4 Mali). Ang driver na gumagawa ng circle check ay dapat mismo magsuri ng antas ng power steering fluid (Q5 Mali).

- ✓ Ang circle check ay hindi ganap na kailangang gawin ng driver
- ✓ Ang maliliit na mekanikal na depekto na nakita habang nasa biyahe ay dapat itala sa report
- ✓ Dapat suriin ng driver ang antas ng power steering fluid habang ginagawa ang circle check

110.2 Klasipikasyon ng Depekto sa Pagtagas ng Hangin at Pagkakapudpod ng Gulong

Ang pagbaba ng presyon ng hangin na 35 kPa (5 psi) sa isang minuto sa isang motor coach (hangganan ng tatlong yunit) ay menor depekto (Q2 Tama). Kung ang dalawang magkatabing tread ng gulong sa harap ng isang tractor ay kapantay ng wear indicator, hindi mo maaaring patakbuhin ang sasakyan — ito ay major depekto (Q3 Tama).

- ✓ Ang pagtagas na 35 kPa (5 psi) bawat minuto sa isang sasakyang may tatlong yunit ay menor depekto
- ✓ Ang dalawang magkatabing uka ng steering axle na kapantay ng wear indicator ay major depekto na nagbabawal sa pagpapatakbo

CHAPTER 111

Drugs and Medications

111.1 Mga Kategorya at Epekto ng Gamot

Tulad ng alkohol, ang mga gamot at ilang partikular na medikasyon ay nakakaapekto sa utak at nakakapinsala sa pagmamaneho. Ang mga gamot ay inuuri ayon sa epekto nito sa central nervous system sa mga depressant, stimulant, at CNS disrupter. Nag-iiba ang mga epekto depende sa indibidwal, produkto, at konteksto.

- ✓ Ang tatlong pangunahing kategorya ng gamot ay depressants, stimulants, at CNS disrupters
- ✓ Nag-iiba ang mga epekto mula sa isang tao patungo sa iba at maging mula sa isang pagkakataon patungo sa iba pa
- ✓ Nakadepende ang epekto sa indibidwal, sa produktong ginamit, at sa konteksto ng paggamit

111.2 Mga Epekto ng Cannabis sa Pagmamaneho

Ang cannabis ang pinipiling droga kasabay ng tumataas na paggamit ng ilegal na droga sa Canada. Malaki ang nagiging epekto nito sa kakayahang magmaneho ng sasakyang de-motor.

- ✓ Ang cannabis ay nagdudulot ng kahirapan sa pagtuon, paghina ng persepsyon sa paligid, at pagkawala ng koordinasyon.
- ✓ Ang cannabis ay nagdudulot ng kahirapan sa pagmamaneho nang tuwid, sa pare-parehong bilis, at sa pagtatantiya ng mga distansya.
- ✓ Ang cannabis ay nagpapabagal ng oras ng reaksyon at mga reflex at nagpapababa ng kakayahang harapin ang mga hindi inaasahang panganib.

111.3 Mga Stimulant at Maling Kumpiyansa

Ang mga stimulant tulad ng cocaine, speed, at amphetamines ay nagbibigay sa mga driver ng maling kumpiyansa at nagdudulot ng mas maraming panganib na pag-uugali. Hindi nila napipigilan ang pagkapagod.

- ✓ Ang mga stimulant ay nagdudulot ng mas maraming panganib na pag-uugali tulad ng pagmamabilis at pagiging agresibo
- ✓ Ang mga stimulant ay nagdudulot ng antok at kawalan ng konsentrasyon pagkatapos ng yugto ng euphoria
- ✓ Isang pagkakamali ang maniwala na ang mga stimulant ay makakapigil sa pagkapagod

111.4 Pagsasama ng Alak at Droga

Natuklasan ng isang pag-aaral sa Québec (1999–2002) na halos 25% ng lahat ng tsuper na namatay sa mga aksidente sa trapiko ay may droga sa kanilang sistema, at humigit-kumulang kalahati sa kanila ay uminom din ng alak.

- ✓ Ang pagsasama ng alak at droga ay lubhang nagpapataas ng panganib ng nakamamatay na aksidente sa trapiko
- ✓ Ito ay isang napakadelikadong gawain na dapat iwasan sa lahat ng paraan

111.5 Mga Gamot na Reseta at Mga Gamot na Mabibili Nang Walang Reseta

Ang ilang gamot na reseta at gamot na mabibili nang walang reseta ay maaaring makaapekto sa pagmamaneho sa pamamagitan ng pagbawas ng alerto, atensyon, paningin o balanse at pagbabago ng pag-uugali.

- ✓ Kasama sa mga kategoryang nakakaapekto sa pagmamaneho ang mga sedatibo, minor tranquilizer, gamot sa sakit, gamot sa ubo o sipon, hypnotic na gamot at gamot sa diabetes
- ✓ Kumonsulta sa isang propesyonal sa kalusugan (doktor, parmasyutiko) tungkol sa kung paano nakakaapekto ang mga gamot sa iyong kakayahang magmaneho
- ✓ Palaging maingat na basahin ang mga tagubiling kasama ng mga gamot

111.6 Mga Stimulant at Paghahalo ng Alkohol sa mga Droga

Ang mga stimulant tulad ng cocaine, speed at amphetamines ay nagbibigay ng maling kumpiyansa at nagdudulot ng paggawa ng mapanganib na desisyon, pagkatapos ay nagdudulot ng antok at kawalan ng konsentrasyon pagkatapos ng euphoria—kaya hindi nila mapipigilan ang pagkapagod. Natuklasan ng isang pag-aaral sa Québec (1999-2002) na halos 25% ng mga namatay na driver ay may droga sa kanilang sistema, halos kalahati ay may alkohol din.

- ✓ Ang mga stimulant ay nagbibigay ng maling kumpiyansa ngunit nagdudulot ng antok at kawalan ng konsentrasyon pagkatapos ng euphoria
- ✓ Isang pagkakamali na maniwala na ang mga stimulant ay makakapigil sa pagkapagod
- ✓ Ang paghahalo ng alkohol at droga ay lubos na nagpapataas ng panganib ng nakamamatay na aksidente sa trapiko at dapat iwasan

111.7 Mga Gamot na Nakakaapekto sa Pagmamaneho

Ang ilang gamot na inireseta at nabibili nang walang reseta ay nagbabago ng kakayahan sa pagmamaneho sa pamamagitan ng pagpapahina ng pagkaalisto, atensyon, paningin o balanse at sa pag-apekto sa pag-uugali. Kumonsulta sa isang propesyonal sa pangangalagang pangkalusugan at laging basahin nang mabuti ang mga tagubilin.

- ✓ Kabilang sa mga kategoryang nakakaapekto sa pagmamaneho ang mga sedative, minor tranquilizer, gamot sa sakit, gamot sa ubo at sipon, hypnotic na gamot at gamot sa diabetes
- ✓ Kumonsulta sa doktor o parmasyutiko tungkol sa kung paano nakakaapekto ang mga gamot sa iyong kakayahan sa pagmamaneho
- ✓ Laging basahin nang mabuti ang mga tagubilin sa mga gamot na inireseta at nabibili nang walang reseta

CHAPTER 112

7 - Emergency Material

112.1 Mga Flare, Triangle Reflector o Lampara

Saklaw ang lahat ng sasakyan na mas malawak kaysa 2 metro (lahat ng sasakyang nangangailangan ng Class 1 na lisensya at karamihan ng nangangailangan ng Class 3). Sa cabin o espasyo ng kargamento, tiyakin na may hindi bababa sa tatlong flare, tatlong triangle reflector, o tatlong lampara. Hindi maaaring gamitin ang mga flare sa mga sasakyang nagdadala ng mga materyal na madaling masunog o pampasabog. Ang mga school bus ay dapat may dalang tatlong triangle reflector.

- ✓ Paglabag sa Highway Safety Code seksyon 225 kung hindi nilagyan ng hindi bababa sa tatlong flare, tatlong triangle reflector, o tatlong lampara
- ✓ Hindi maaaring gamitin ang mga flare sa mga sasakyang nagdadala ng mga materyal na madaling masunog o pampasabog
- ✓ Ang mga school bus ay dapat nilagyan ng tatlong triangle reflector

112.2 Kemikal na Pamatay-Sunog

Sakop nito ang mga sasakyang kinakailangang magdala ng kemikal na pamatay-sunog (mga bus pang-paaralan, paratransit, ilang sasakyang nagdadala ng mapanganib na sangkap). Sa loob ng sasakyan, tiyakin na naaabot ito, nakakabit nang matibay, at basahin ang panukat ng presyon — dapat nakaturo ang karayom sa sona ng maayos na paggana.

- ✓ Depekto 7.2 (menor): Ang kemikal na pamatay-sunog ay hindi matibay na nakakabit, hindi sapat, o mahirap abutin
- ✓ Hindi sapat ang pamatay-sunog kung wala itong panukat ng presyon o ang panukat ay nagpapakita ng 'Refill' o 'Zero'

112.3 Kit ng Paunang Lunas

Saklaw nito ang lahat ng sasakyan na kinakailangang magdala ng kit ng paunang lunas (mga bus ng paaralan, mga sasakyang paratransit). Sa loob ng sasakyan, tiyakin na ang kit ay madaling maabot at mahigpit na nakakabit. Hindi kinakailangan ang pagsuri sa mga nilalaman ngunit inirerekomenda kung maaaring may kulang.

- ✓ Depekto 7.1 (menor): Ang kit ng paunang lunas ay hindi mahigpit na nakakabit o mahirap maabot
- ✓ Hindi kinakailangan ang pagsuri sa mga nilalaman ng kit bilang bahagi ng pagsusuri sa paligid ng sasakyan

CHAPTER 113

Move-Over Law

113.1 Mga Kinakailangan ng Batas Move-Over

Ang Batas Move-Over ay nag-aatas na igalang ang buffer zone sa paligid ng nakatigil na sasakyang pang-emergency (pulis, ambulansya, bumbero, Contrôle routier Québec), tow truck, o anumang ibang sasakyan kapag ito ay nakatigil AT ang dilaw na palaso, umiikot o kumikislap na mga ilaw nito ay naka-activate. Bumagal at lumipat ng lane upang gumalaw palayo nang pinakamalayo hangga't maaari matapos matiyak na ligtas; huminto kung kinakailangan.

- ✓ Gumalaw palayo para sa mga nakatigil na sasakyan na nagpapakita ng dilaw na palaso, umiikot o kumikislap na mga ilaw
- ✓ Bumagal at lumipat ng lane nang ligtas, gumagalaw palayo nang pinakamalayo hangga't maaari mula sa nakatigil na sasakyan

CHAPTER 114

Certain Features of Your Vehicle and Their Impact on Your Driving

114.1 Sukat at Timbang ng Sasakyan

Ang sukat ng sasakyan at kabuuang masa nito kapag may karga ay nakakaapekto sa pagmamaneho, bilis, at distansya ng paghinto. Ang karga ay nakakaapekto sa katatagan, lakas ng pagbilis, at distansya ng paghinto. Ang drayber ay may bahagi ng responsibilidad kasama ng operator sa pagsunod sa mga regulasyon sa karga at sukat.

- ✓ Isaalang-alang ang sukat ng sasakyan kapag lumiliko o dumadaan sa mga interseksyon upang magkaroon ng sapat na espasyo
- ✓ Mag-iwan ng sapat na espasyo kapag pumapasok sa trapiko, nagbabago ng lane, lumalampas, o humihinto dahil ang karga ay nakakaapekto sa katatagan at distansya ng paghinto
- ✓ Ang drayber ay may bahagi ng responsibilidad kasama ng operator para sa Regulasyon sa mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan

114.2 Kondisyon ng mga Gulong

Ang mga gulong ay sumusuporta sa bigat ng sasakyan, sumisipsip ng mga shock, at gumagana sa pagbilis, pagliko at pagpreno. Ang init ay nagpapababa ng resistensya ng goma at nagpapataas ng panganib ng pagka-flat, pagsabog o sunog.

- ✓ Sa tag-araw, bantayan ang tread ng gulong dahil maaari itong magbitak o matanggal sa matinding init.
- ✓ Huwag palabasin ang hangin mula sa maiinit na gulong dahil magiging masyadong mababa ang presyon kapag lumamig na.
- ✓ Kung napakainit ng mga gulong, maghintay at palamigin ang mga ito bago magmaneho upang maiwasan ang pagsabog o sunog.
- ✓ Suriin ang mga gulong nang regular sa mga circle check at mas madalas sa napakainit na panahon.

114.3 Pagsusuri ng mga Fluid sa Mainit na Panahon

Sa panahon ng mainit na panahon, regular na subaybayan ang mga gauge na nagpapakita ng kondisyon ng fluid ng engine at drivetrain upang maiwasan ang mga pagkasira na may kaugnayan sa init.

- ✓ Suriin ang gauge ng presyon ng langis ng engine at gauge ng temperatura ng coolant ng engine
- ✓ Suriin ang gauge ng temperatura ng fluid ng transmission at gauge ng temperatura ng fluid ng differential

114.4 Paghahanda ng Iyong Sasakyan para sa Taglamig

Ang matinding lamig at biglaang pagbabago ng temperatura ay maaaring makaapekto sa pagganap ng sasakyan kung hindi ito pinapanatili. Kailangan ang dagdag na pag-iingat at espesyal na kagamitan para sa taglamig.

- ✓ Magdala ng espesyal na kagamitan sa taglamig tulad ng pala ng niyebe at mga kable na pang-booster
- ✓ Isaayos ang mga bahaging pana-panahon tulad ng mga gulong, windshield wiper, at mga pampadulas
- ✓ Bagaman ang may-ari ang pangunahing responsable, tiyakin na ang sasakyan ay ligtas at handa bago ito ilabas sa kalsada

114.5 Mga Epekto ng Sukat at Timbang ng Sasakyan

Ang sukat ng sasakyan at kabuuang masa kapag may karga ay nakakaapekto sa pagmamaneho, bilis at distansya ng paghinto. Ang kargang dala ay nakakaapekto sa katatagan, lakas ng pagbilis at distansya ng paghinto. Dapat mong isaalang-alang ang mga salik na ito upang tumugon sa mga panganib at ibahagi ang responsibilidad sa operator para sa pagsunod sa mga limitasyon sa karga at sukat.

- ✓ Ang sukat ng sasakyan at kabuuang masa kapag may karga ay nakakaapekto sa pagmamaneho, bilis at distansya ng paghinto
- ✓ Ang karga ay nakakaapekto sa katatagan, lakas ng pagbilis at distansya ng paghinto ng sasakyan mo
- ✓ Mag-iwan ng sapat na espasyo kapag pumapasok sa trapiko, nagbabago ng linya, lumalampas o humihinto
- ✓ Ang driver ay may responsibilidad na ibinabahagi sa operator para sa pagsunod sa Regulasyon sa mga Limitasyon sa Karga at Sukat ng Sasakyan

CHAPTER 115

Low Air Pressure Indicator & Service Brake Pressure Gauge (Chapter 4)

115.1 Tagapagpahiwatig ng Mababang Presyon ng Hangin

Kung bumaba nang masyadong mababa ang presyon ng hangin sa isang sirkito para gumana nang mabisa ang mga service brake, may visual na babala (warning light o wigwag), kung minsan may buzzer, na nagpapaalam sa driver. Nag-iiba ang antas ng activation pero hindi kailanman mas mababa sa 380 kPa (55 psi).

- ✓ Dalawang uri ng visual na babala: warning light at wigwag
- ✓ Kung minsan may kasamang buzzer
- ✓ Hindi kailanman ina-activate nang mas mababa sa 380 kPa (55 psi)
- ✓ Sa 380 kPa, masyadong mababa ang presyon para pakawalan ang parking brake pero sapat para patuloy na makagalaw

115.2 Panukat ng Presyon ng Service Brake

Sinusukat ng panukat na ito ang presyon ng compressed air sa mga brake chamber kapag pinindot ang preno. Hindi tulad ng air pressure gauge, hindi ito karaniwang tampok sa mabibigat na sasakyan.

- ✓ Sinusukat ang presyon ng hangin sa mga brake chamber kapag pinindot ang preno
- ✓ Hindi karaniwang tampok sa mabibigat na sasakyan

CHAPTER 116

Safety Tips for Transporting Certain Categories of Goods

116.1 Temperatura at Pagpuno ng mga Tangke ng Likido

Nagbabago ang volume ng mga likido depende sa temperatura at nagkakaiba ang density, na nakakaapekto sa mga limitasyon ng timbang, kaya hindi dapat sobrahan ang pagpuno sa mga tangke.

- ✓ Isaalang-alang ang density at temperatura ng likido kapag nagpupuno upang sumunod sa maximum na karga ng tagagawa sa plate ng sertipikasyon
- ✓ Ang ilang likido (hal., sulfuric acid) ay mas siksik kaysa sa tubig at maaaring maging dahilan upang lumampas ang sasakyan sa mga limitasyon ng timbang
- ✓ Huwag kailanman punuin ang tangke nang higit sa 70% ng kapasidad nito

116.2 Paglipat ng mga Likido at mga Baffle

Ang paggalaw ng likido sa loob ng tangke ay lumilikha ng mga puwersang pagtulak kapag nagpepreno at lumiliko; binabawasan ng mga baffle ang pag-agos pasulong/paurong ngunit hindi ang paggalaw nang patagilid.

- ✓ Kapag nagpepreno, ang likido ay bumubuo ng alon na tumatama sa harap at pagkatapos ay bumabalik sa likuran, na nagdudulot ng puwersang pagtulak sa ganoong direksyon
- ✓ Pinapatatag ng mga baffle ang paggalaw ng likido pasulong/paurong ngunit nagaganap pa rin ang paglipat nang patagilid at maaaring maitumba ang sasakyan
- ✓ Bawasan ang bilis nang mas mababa sa pinakamataas na limitasyon, lalo na sa madulas na kondisyon at sa mga kurba, labasan at pagliko

116.3 Transportasyon ng mga Alagang Hayop at Dry Bulk

Dapat igapos ang mga alagang hayop upang maiwasan ang panganib ng pagtaob, at ang mga dry bulk tank truck ay nangangailangan ng maingat at pantay na pagmamaneho dahil sa mataas na sentro ng grabidad nito.

- ✓ Dapat igapos o ilagay sa mga kulungan ang mga alagang hayop upang maiwasan ang anumang panganib na tumaob ang sasakyan
- ✓ Para sa dry bulk sa mga tank truck, iwasan ang biglaang pagmamaneho ng manibela o pagpreno kapag lumaliko o nagbabaling sa mga interseksyon dahil sa mataas na sentro ng grabidad

116.4 Distribusyon ng mga Likido sa Isang Tangke

Dapat pantay na ipamahagi ang likido sa mga kompartimento para sa ligtas na pagkarga, pagdiskarga, at paghawak.

- ✓ Sa mga tangkeng may maraming kompartimento, ipamahagi nang pantay ang likido sa bawat kompartimento.
- ✓ Iwasan ang paglalagay ng masyadong maraming bigat sa harap o likod ng tangke kapag nagkakarga at nagdidiskarga.

116.5 Paghawak ng mga Alagang Hayop at Tuyong Bulkeng Kargamento

Dapat gapusin o ilagay sa kulungan ang mga alagang hayop upang maiwasan ang pagtaob ng sasakyan. Ang mga tank truck na nagdadala ng tuyong bulkeng kargamento ay may mataas na sentro ng grabidad kaya kailangan ang maayos na pagmamaneho.

- ✓ Dapat gapusin o ilagay sa kulungan ang mga alagang hayop upang maiwasan ang panganib ng pagtaob.
- ✓ Sa mga tank truck ng tuyong bulkeng kargamento, iwasan ang biglaang pagliko o pagpreno sa mga kurba at interseksyon dahil sa mataas na sentro ng grabidad.

CHAPTER 117

Special Operating Permit

117.1 Mga Kinakailangan para sa Espesyal na Permit sa Pagpapatakbo

Kapag ang isang LCV ay lumampas sa kabuuang kargadong masa at haba na itinatakda ng Regulasyon sa Mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan, ang operator o may-ari ay dapat kumuha ng espesyal na permit sa pagpapatakbo na ibinibigay ng Ministère des Transports du Québec. Ang orihinal na permit at mga apendise ay dapat dalhin sa lahat ng oras kapag nagpapatakbo sa road network.

- ✓ Kailangan ang isang espesyal na permit sa pagpapatakbo kapag ang isang LCV ay lumampas sa itinakdang mga limitasyon sa masa at haba
- ✓ Ang permit ay ibinibigay ng Ministère des Transports du Québec
- ✓ Dapat mong dalhin ang orihinal na mga papel ng permit at mga apendise sa lahat ng oras kapag nagpapatakbo

117.2 Panahon ng Pagkabisa ng Espesyal na Permit

Ang espesyal na permit sa pagpapatakbo ng road train ay may bisa nang hindi hihigit sa labindalawang sunod-sunod na buwan.

- ✓ Ang espesyal na permit sa pagpapatakbo ng road train ay may bisa nang hindi hihigit sa labindalawang sunod-sunod na buwan.

CHAPTER 118

Chapter 12 – Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check

118.1 Mga Sasakyang Nangangailangan ng Pagsusuri sa Paligid

Ang ilang partikular na sasakyan batay sa rating ng bigat, uri, o kargamento ay dapat sumailalim sa pagsusuri sa paligid upang mapanatili ang kanilang awtorisasyon sa daan.

- ✓ Ang mga sasakyang pangkalye na may GVWR na 4,500 kg o higit pa ay nangangailangan ng pagsusuri sa paligid
- ✓ Ang mga kombinasyon kung saan ang hindi bababa sa isang sasakyan ay may GVWR na 4,500 kg o higit pa ay nangangailangan ng inspeksyon ng lahat ng sasakyan sa kombinasyon
- ✓ Ang mga bus, minibus at tow truck ay nangangailangan ng pagsusuri anuman ang GVWR
- ✓ Ang mga sasakyang may GVWR na mas mababa sa 4,500 kg na nagdadala ng mga mapanganib na substansiyang nangangailangan ng mga safety mark ay dapat sumailalim sa pagsusuri

118.2 Mga Sasakyang Hindi Saklaw ng Circle Check

Ang mga partikular na kategorya ng sasakyan, pangunahin ang mga tool vehicle, sasakyang pangbukid, sasakyang pang-emerhensiya, at sasakyang pansariling gamit, ay hindi saklaw ng kinakailangang circle check.

- ✓ Hindi kailangang sumailalim sa circle check ang mga tool vehicle (grader, wheel loader, back hoe).
- ✓ Hindi kailangang sumailalim sa circle check ang mga heavy vehicle na ginagamit para sa serbisyong pang-emerhensiya o mga sakuna, traktor pangbukid, makinaryang pangbukid, at trailer pangbukid.
- ✓ Hindi kailangang sumailalim sa circle check ang mga heavy vehicle na ginagamit ng isang indibidwal para sa personal, di-komersyal na layunin.
- ✓ Hindi kailangang sumailalim sa circle check ang mga two/three-axle straight-body truck na nagdadala ng hindi pa naprosesong produktong pangbukid/pangubat/pangisda (ang driver ay siya ring prodyuser), o walang kargada sa pagbabalik.

CHAPTER 119

8 - Headlights and Lights

119.1 Mga Low Beam

Suriin ang maayos na paggana ng mga low beam. Buksan ang mga ito sa loob ng kompartamento ng driver at suriin ang harapang kanan at harapang kaliwa mula sa labas, tiyaking hindi naka-activate ang high beam.

- ✓ Depekto 8.A (major): Wala sa mga low beam ang gumagana
- ✓ Depekto 8.1 (minor): Isa sa mga low beam ang hindi gumagana

119.2 Mga Ilaw sa Parking at Tail Lights

Suriin ang mga parking light (harap) at tail light (likod). Ang mga front parking light ay mandatory lamang sa mga sasakyang may lapad na 2.03 m o mas mababa. I-on at suriin ang harap kanan, harap kaliwa, likod kanan, likod kaliwa para sa bawat sasakyan sa kombinasyon. Ang sasakyang umaayon sa regulasyon ay may isang kanang at isang kaliwang rear tail light (kasama ang front parking lights kung ang lapad ay ⩽ 2.03 m).

- ✓ Depekto 8.B (major): Wala sa mga rear parking light ang gumagana para sa isang single-unit vehicle o sa huling sasakyan sa isang kombinasyon
- ✓ Depekto 8.1 (minor): Isang rear light ang patay sa isang single-unit vehicle; o kapag nakakabit, isa o parehong rear parking light ang patay sa traktor o unang semi-trailer ng double road train, o isa ang patay sa huling sasakyan; o isa o parehong front parking light ang patay
- ✓ Ang mga front parking light ay mandatory lamang sa mga sasakyang may lapad na 2.03 m o mas mababa

119.3 Mga Ilaw ng Turn Signal (Flashers)

Suriin ang mga turn signal sa harap at likod. I-on ang isang gilid at pagkatapos ang isa pa, at suriin ang kanan sa harap, kaliwa sa harap, kanan sa likod, kaliwa sa likod para sa bawat sasakyan. Ang sasakyang umaayon sa pamantayan ay may mga turn signal sa harap at likod sa parehong kanan at kaliwa.

- ✓ Depekto 8.B (major): Sa isang single-unit o huling sasakyan, wala ni isa sa mga turn signal sa kanang likod ang gumagana o wala ni isa sa mga turn signal sa kaliwang likod ang gumagana
- ✓ Depekto 8.1 (minor): May isa o parehong front turn signal na sira; kapag nakakabit, isa o parehong rear signal sa tractor o unang semi-trailer ng double road train ang sira; sa single-unit o huling sasakyan na may GVWR na mas mababa sa 4,500 kg, isa o parehong turn signal ang sira

119.4 Mga Ilaw ng Preno

Suriin nang ligtas ang maayos na paggana ng mga ilaw ng preno — gumamit ng pangalawang tao o ng mga repleksyon. Pindutin ang pedal ng preno at kumpirmahing bumubukas ang mga ilaw. Ang sasakyang sumusunod sa batas ay may isang ilaw ng preno sa kaliwang likod at isang ilaw ng preno sa kanang likod. Para sa mga sasakyang may dalawa o higit pang ilaw ng preno bawat gilid, walang depekto kung gumagana ang hindi bababa sa isa bawat gilid.

- ✓ Depekto 8.B (pangunahin): Walang alinman sa mga ilaw ng preno ang bumubukas para sa sasakyang iisang yunit o sa huling sasakyan ng isang kombinasyon
- ✓ Depekto 8.1 (menor): Isang ilaw ng preno ang patay sa sasakyang iisang yunit; o kapag nakakabit, isa o pareho ang patay sa traktor o unang semi-trailer ng double road train, o isa ang patay sa huling sasakyan
- ✓ Para sa dalawa o higit pang ilaw ng preno bawat gilid, walang depekto kung hindi bababa sa isa sa bawat gilid ang bumubukas

119.5 Mga Ilaw ng Signal sa Pagliko

I-on ang signal sa pagliko sa bawat gilid at suriin ang harapang kanan/kaliwa at likurang kanan/kaliwa. Ang sasakyang umaayon sa pamantayan ay may mga ilaw ng signal sa pagliko sa harapang kanan/kaliwa at likurang kanan/kaliwa.

- ✓ Major defect (8.B): wala sa mga signal sa pagliko sa likurang kanan o likurang kaliwa ang gumagana sa isang single-unit o huling sasakyan ng kombinasyon
- ✓ Minor defect (8.1): isa o pareho sa mga signal sa pagliko sa harap ay sira; kapag nakakabit, ang (mga) signal sa pagliko sa likod sa tractor/unang semi-trailer ay sira; o sa single-unit/huling sasakyan na may GVWR na mas mababa sa 4,500 kg, isa o pareho sa mga signal sa pagliko ay sira

119.6 Pangkalahatang-tanaw sa mga Ilaw at Kagamitang Pansenyas

Ang mga kinakailangan tungkol sa mga ilaw ay naaangkop sa lahat ng oras, hindi lamang sa gabi. Kasama sa mga ilaw at kagamitang pansenyas ng mabigat na sasakyan ang: matataas/mababababang beam, mga ilaw pang-parada/panlikod/pananda sa gilid, mga ilaw ng hudyat ng pagliko, mga ilaw ng preno, ilaw ng plaka ng lisensya, mga ilaw pang-clearance, at mga ilaw ng pagkakakilanlan.

- ✓ Ang mga kinakailangan sa ilaw ay dapat isaalang-alang sa lahat ng oras, hindi lamang sa gabi.
- ✓ Kasama sa mga kagamitan ang matataas/mababababang beam, pang-parada/panlikod/pananda, mga hudyat ng pagliko, mga ilaw ng preno, ilaw ng plaka ng lisensya, mga ilaw pang-clearance, at mga ilaw ng pagkakakilanlan.

119.7 Ilaw ng Plaka sa Likod

Suriin ang paggana ng ilaw na tumatanglaw sa plaka mula sa labas sa likuran. Ang sasakyang sumusunod sa pamantayan ay may puting ilaw na nakalagay upang tumanglaw sa plaka sa likod. Ang mga school bus ay kailangan ding suriin ang mga ilaw ng stop-sign na kumikislap nang salit-salit, mga pulang ilaw na kumikislap, at mga dilaw na babalang ilaw na kumikislap nang salit-salit.

- ✓ Depektong 8.1 (menor): Hindi gumagana ang ilaw ng plaka sa likod
- ✓ Ang mga school bus ay nangangailangan ng karagdagang pagsusuri sa mga stop-sign flasher, kumikislap na pulang ilaw, at dilaw na babalang ilaw (mga seksyon 20.7, 20.8, 20.9)

CHAPTER 120

Chapter 1 - In the Event of an Accident

120.1 Mga Responsibilidad Kapag Nasangkot sa Aksidente

Sa ilalim ng Kodigo ng Kaligtasan sa Daan, kung nasangkot ka sa isang aksidente, dapat kang manatili sa o agad na bumalik sa pinangyarihan, tumulong sa sinumang nasugatan, makipag-ugnayan sa pulisya, at magbigay ng anumang impormasyong kailangan ng pulis sa pinangyarihan.

- ✓ Manatili sa o agad na bumalik sa pinangyarihan ng aksidente
- ✓ Tumulong sa mga nasugatan at makipag-ugnayan sa pulisya
- ✓ Magbigay ng kinakailangang impormasyon sa pulis sa pinangyarihan

120.2 Pagkilos Bilang Saksi o Unang Dumating sa Pinangyarihan

Kung ikaw ang unang dumating o isang saksi, iparada ang sasakyan mga 30 m mula sa pinangyarihan at buksan ang emergency lights, agad na makipag-ugnayan sa pulisya, patayin ang ignition ng sangkot na sasakyan kung may nasugatan, at maglagay ng flares o reflectors upang magbabala sa iba. Inirerekomenda ang kurso sa pang-unang lunas at kit pang-unang lunas.

- ✓ Iparada ang sasakyan mga 30 m mula sa pinangyarihan ng aksidente na bukas ang emergency lights
- ✓ Patayin ang ignition ng sangkot na sasakyan kung may nasugatan
- ✓ Tiyakin na makapagbibigay ka ng tulong nang hindi nalalagay sa panganib ang iyong sarili o iba

CHAPTER 121

Controls and Components – Driver's Cab (Chapter 4)

121.1 Pedal ng Preno (Sistema ng Hangin)

Ang pedal ng preno ay nagpapagana ng service brakes sa lahat ng gulong kasama ang trailer/semi-trailer. Kapag pinindot ito, dumadaloy ang naka-compress na hangin mula sa mga service reservoir patungo sa mga brake chamber; mas malakas na pagpindot sa pedal ay nangangahulugan ng mas maraming hangin. Ang kinakailangang presyon ay nag-iiba depende sa sasakyan at karga.

- ✓ Ang pedal ng preno ay nagpapagana ng service brakes sa LAHAT ng gulong kasama ang trailer
- ✓ Ang mas malakas na pagpindot sa pedal ay nagpapadala ng mas maraming hangin sa mga brake chamber
- ✓ Ang kinakailangang presyon ay nag-iiba depende sa sasakyan at karga

121.2 Kontrol ng Hand Brake ng Semi-Trailer

Ang kontrol ng hand brake ay nagpapatakbo ng service brakes SA mga gulong ng semi-trailer LAMANG. Maaari nitong suriin kung maayos na nakakabit ang semi-trailer at kung gumagana ang service brakes ng trailer. HINDI ito dapat GAMITIN kailanman bilang parking brake o bilang service brake sa kalsada.

- ✓ Ang hand brake ay nagpapatakbo ng service brakes sa mga gulong ng semi-trailer lamang
- ✓ Huwag kailanman gamitin ito bilang parking brake
- ✓ Huwag kailanman gamitin ito bilang service brake sa kalsada

121.3 Kontrol ng Parking Brake

Ang kontrol ng parking brake ay isang dilaw na hugis-diamante na knob sa dashboard. Hilahin pataas upang ma-release ang hangin mula sa mga brake chamber, na nagpapagana sa mga spring na kumakapit sa mga gulong. Pinapanatili nitong hindi gumagalaw ang tractor at semi-trailer. Itulak pababa bago magmaneho upang ma-release ang parking brakes sa pamamagitan ng pagpuno ng mga chamber ng hangin.

- ✓ Ang kontrol ng parking brake ay isang dilaw na hugis-diamante na knob
- ✓ Hilahin pataas upang i-apply (nagre-release ng hangin, kumakapit ang mga spring sa mga gulong)
- ✓ Itulak pababa upang i-release ang parking brakes bago magmaneho
- ✓ Dapat hilahin pataas bago bumaba sa cab

121.4 Kontrol ng Supply ng Hangin ng Trailer

Ang trailer air supply control ay isang octagonal na pulang knob sa dashboard, laging pareho ang kulay at hugis sa lahat ng sasakyan. Pindutin pababa upang magpadala ng hangin sa mga reservoir ng trailer/semi-trailer at pakawalan ang trailer parking brake. Hilahin pataas upang isara ang balbula, ilabas ang hangin, at ilapat ang trailer parking brake — ginagamit upang pigilan ang trailer bago i-unhitch.

- ✓ Ang trailer air supply control ay octagonal na PULANG knob
- ✓ Pindutin pababa upang mag-supply ng hangin sa trailer/semi-trailer
- ✓ Hilahin pataas upang ilapat ang trailer parking brake at pigilan bago i-unhitch
- ✓ Ang kulay at hugis ay standard sa lahat ng sasakyan

121.5 Panganib ng Maling Paggamit ng Hand Brake

Ang paggamit ng hand brake bilang service brake sa kalsada ay hindi kasing-epektibo ng brake pedal, nagdudulot ng hindi pantay na pagpepreno, nagpapainit nang labis sa mga preno ng semi-trailer kaya nababawasan ang bisa, at maaaring maging sanhi ng pagdulas sa ibabaw ng yelo.

- ✓ Hindi kasing-epektibo ng service brake pedal
- ✓ Nagdudulot ng hindi pantay na pagpepreno at pag-init nang labis ng preno ng semi-trailer
- ✓ Maaaring maging sanhi ng pagdulas sa yelo

CHAPTER 122

Appendices – Driver's Licence Classes: Class 1

122.1 Awtorisasyon ng Lisensya sa Klase 1

Ang lisensyang Klase 1 ay nagpapahintulot sa pagmamaneho ng mga kombinasyon ng sasakyan: mga road tractor na may dalawang axle (net weight na 4,500 kg o higit pa) na humihila ng mga trailer/semi-trailer; mga road tractor na may tatlong axle na humihila ng mga trailer/semi-trailer; at mga trak na Klase 3 na humihila ng mga tinukoy na trailer/semi-trailer. Ang road tractor ay walang espasyo para sa kargamento at permanenteng nilagyan ng fifth wheel.

- ✓ Pinapayagan ng Klase 1 ang isang road tractor na may dalawang axle (4,500 kg+ net) na humihila ng isa o higit pang trailer/semi-trailer
- ✓ Pinapayagan ng Klase 1 ang isang road tractor na may tatlong axle na humihila ng isa o higit pang trailer/semi-trailer
- ✓ Pinapayagan ng Klase 1 ang mga trak na Klase 3 na humihila ng mga trailer/semi-trailer na 4,500 kg+ (kagamitan) o 2,000 kg+ (iba pa)
- ✓ Ang road tractor ay walang espasyo para sa kargamento at permanenteng nilagyan ng fifth wheel
- ✓ Ang mga may hawak ng Klase 1 ay maaaring magmaneho ng lahat ng iba pang kategorya ng sasakyan maliban sa mga motorsiklo

CHAPTER 123

Passing

123.1 Pamamaraan ng paglampas

Ang paglampas ay gumagamit ng parehong pagsusuri tulad ng pagpalit ng lane at nangangahulugan ng dalawang beses na pagpalit ng lane — papasok sa kaliwang lane at babalik sa kanang lane. Patayin ang mga signal pagkatapos ng bawat pagpalit ng lane. Ang mabigat na sasakyan ay nangangailangan ng mas malaking distansya upang lumampas dahil ito ay mas mahaba at mas mabigat kaysa sa kotse. Tiyakin na nauunawaan ng iba pang gumagamit ng kalsada ang iyong intensyon.

- ✓ Ang paglampas ay dalawang pagpalit ng lane; patayin ang signal pagkatapos ng bawat isa
- ✓ Magbigay ng mas malaking distansya upang lumampas dahil ang mabigat na sasakyan ay mas mahaba/mas mabigat
- ✓ Iwasang gamitin ang busina maliban kung kailangan; sa gabi, i-flash ang ilaw mula high beam pababa sa low beam upang ipaalam ang presensya

123.2 Huwag magsenyas sa iba na lumampas

Huwag magsenyas sa ibang mga driver kung kailan lalampas — maaaring may mga tao o sasakyan na hindi mo nakikita, at ang driver na umaasa sa iyong senyas ay maaaring maging sobrang kumpiyansa at hindi na gaanong mapagmatyag. Magpokus sa pagsenyas lamang ng sarili mong mga intensyon.

- ✓ Huwag kailanman magsenyas sa ibang gumagamit ng kalsada kung kailan lalampas
- ✓ Magsenyas lamang ng sarili mong mga intensyon

123.3 Pag-overtake ng Ibang Sasakyan

Ang pag-overtake ay gumagamit ng parehong pagsusuri tulad ng pagpalit ng lane at nangangahulugan ng dalawang pagpalit ng lane—papasok sa kaliwang lane at babalik sa kanan. Patayin ang signal pagkatapos ng bawat pagpalit ng lane. Kailangan mo ng mas malaking distansya para mag-overtake dahil ang iyong sasakyan ay mas mahaba at mas mabigat kaysa sa kotse.

- ✓ Ang pag-overtake ay dalawang pagpalit ng lane—kaliwa pagkatapos bumalik sa kanan
- ✓ Patayin ang turn signal pagkatapos ng bawat pagpalit ng lane
- ✓ Bigyan ng mas malaking distansya para mag-overtake dahil ang mabibigat na sasakyan ay mas mahaba at mas mabigat
- ✓ Iwasang gumamit ng busina kapag nag-overtake maliban kung talagang kailangan
- ✓ Sa gabi, magpalit-palit sa pagitan ng high at low beam upang ipakita ang iyong presensya bago mag-overtake

123.4 Huwag Magbigay ng Senyales sa Iba na Mag-overtake

Huwag magbigay ng senyales sa ibang gumagamit ng kalsada kung kailan sila dapat mag-overtake. Maaaring hindi mo nakikita ang lahat ng tao o sasakyan, at ang mga driver na nag-overtake dahil sa senyales mo ay maaaring maging labis ang tiwala sa sarili at hindi na gaanong alisto. Magtuon lamang sa pagbibigay ng senyales ng sarili mong mga intensyon.

- ✓ Huwag kailanman magbigay ng senyales sa ibang gumagamit ng kalsada kung kailan sila dapat mag-overtake
- ✓ Maaaring hindi mo nakikita ang lahat ng panganib na gagawing hindi ligtas ang pag-overtake
- ✓ Magtuon lamang sa pagbibigay ng senyales ng sarili mong mga intensyon

CHAPTER 124

Particularities for Inspecting Other Types of Vehicles

124.1 Maramihang Trailer at Straight-Body na Trak

Para sa kombinasyong may higit sa isang trailer, ulitin ang parehong inspeksyon sa pangalawang trailer tulad ng ginawa sa una. Para sa straight-body na trak (o kung humihila ng trailer), katulad ang pamamaraan ngunit iakma ito sa braking system at kung may nakakabit na trailer. Ang straight-body na trak na nag-iisa ay may isang coupling system (1.C, 1.F, 1.1, 1.2) at isang parking brake lamang na susuriin (18.5, 19.5). Kapag nakakabit sa trailer, iba ang coupling system at matatagpuan ito nang buo sa likuran ng trak.

- ✓ Ulitin ang parehong inspeksyon sa bawat trailer ng kombinasyong may maraming trailer
- ✓ Ang straight-body na trak na nag-iisa ay may isang parking brake lamang na susuriin (18.5, 19.5)
- ✓ Kapag humihila ng trailer ang straight-body na trak, ang coupling system ay nasa likuran ng trak

124.2 Mga Bus, Motor Coach at Mga City Bus

Ang mga bus at motor coach ay nangangailangan ng karagdagang pagsusuri sa kaligtasan ng pasahero: ilaw sa gitnang pasilyo, tibay ng mga stanchion at luggage rack/compartment, kalagayan ng materyal na pang-proteksiyon, at pagiging madaling maabot ng mga emergency exit (seksyon 20). Para sa mga city bus, ang engine compartment ay karaniwang nasa likuran; ang ilan ay nagsisimula doon pagkatapos ng paunang paglapit, pagkatapos ay umiikot mula sa harap o likuran. Ang mga karagdagang elemento ng city bus ay kinabibilangan ng emergency exit at door warning device (10.B, 10.C), emergency material (7.1, 7.2), stanchions at shock-absorbing material (20.1, 20.2), sahig at hagdan (20.3), interior lighting (20.4), luggage compartments (20.5) at mga upuan/bench (20.6).

- ✓ Ang mga bus ay nangangailangan ng karagdagang pagsusuri sa ilaw ng pasilyo, mga stanchion/rack, materyal na pang-proteksiyon at pagiging madaling maabot ng emergency exit
- ✓ Kasama sa mga karagdagang pagsusuri sa city bus ang emergency exit at emergency door warning device (10.B, 10.C)
- ✓ Iangkop ang circle check sa layout ng bus at sa uri ng transportasyong ibinibigay nito

124.3 Mga Kombinasyong Maraming Trailer at mga Straight-Body Truck

Para sa isang kombinasyong may higit sa isang trailer, ulitin ang parehong inspeksiyon sa bawat karagdagang trailer. Para sa mga straight-body truck, ang circle check ay katulad ngunit iniangkop sa braking system at kung may nakakabit na trailer. Ang straight-body truck na mag-isa ay may isa lamang coupling system at isang parking brake na susuriin. Ang straight-body truck na may nakakabit na trailer ay may ibang coupling system na matatagpuan sa pinakalikod.

- ✓ Ulitin ang inspeksiyon ng trailer para sa bawat karagdagang trailer sa isang kombinasyong maraming trailer
- ✓ Ang straight-body truck na mag-isa ay may isa lamang parking brake na susuriin (18.5, 19.5)
- ✓ Ang straight-body truck na may nakakabit na trailer ay may ibang coupling system na matatagpuan sa likod (1.C, 1.F, 1.1, 1.2)

CHAPTER 125

Appendix – Lists of Defects: List 2 – Buses

125.1 Saklaw at mga Depektong Pinto na Partikular sa Bus (Listahan 2)

Ang Listahan 2 ay naaangkop sa mga bus (maliban sa mga motor coach), mga minibus, at anumang trailer na hinihila ng bus/minibus/motor coach. Ang mga pangunahing depekto sa pinto na partikular sa bus ay kinabibilangan ng nakaharang na emergency exit at hindi sapat na emergency door o ang warning light/buzzer nito na hindi gumagana.

- ✓ Ang Listahan 2 ay naaangkop sa mga bus (hindi motor coach), mga minibus, at mga trailer na hinihila ng mga ito
- ✓ Pangunahin (10.B): nakaharang ang emergency exit; Pangunahin (10.C): hindi sapat ang emergency door o hindi gumagana ang warning light/buzzer nito

125.2 Defekto sa Bintana ng School Bus (Lista 2)

Para sa mga bus, isang tiyak na depekto sa baso (11.4) ay naaasahan sa mga school bus: isang side window sa bawat panig at kaagad sa likod ng compartment ng driver na nabigo na magbigay ng kinakailangang view dahil sa pinsala ay isang minor defect.

- ✓ Minor (11.4): school bus side windows sa gilid at kaagad sa likod ng driver's compartment na nabibigong magbigay ng kinakailangang view dahil sa damage
- ✓ Ito ay bilang karagdagan sa standard windshield/side window at mirror defects (11.1–11.3)

125.3 Mga Depekto sa Transportasyon ng Pasahero (Mga Bus)

Ang mga depekto sa transportasyon ng pasahero para sa mga bus ay lahat menor at kasama ang hindi secure na mga haligi/hawakan, nawawalang materyal na sumisipsip ng shock, sirang sahig/hagdan, hindi gumaganang ilaw sa pasilyo, hindi secure na mga luggage rack, hindi sapat na mga upuan, at mga pagkabigo ng stop sign o ilaw na kumikislap.

- ✓ Menor (20.7): hindi gumagana nang maayos ang stop sign o isang ilaw na kumikislap ay hindi bumubukas
- ✓ Menor (20.8): isang ilaw na kumikislap o isang salit-salit na kumikislap na dilaw na ilaw ay hindi bumubukas
- ✓ Menor: hindi secure na mga haligi/hawakan/panel na pangharang, nawawalang materyal na sumisipsip ng shock, sirang sahig/hagdan, hindi gumaganang ilaw sa pasukan/pasilyo, hindi secure na mga luggage rack, hindi sapat na mga upuan

CHAPTER 126

If Your Vehicle Catches Fire

126.1 Pag-iwas at Pagsubaybay sa Sunog

Upang maiwasan ang sunog, gumawa ng mga hakbang sa pag-iwas bago ang biyahe at sa bawat paghinto (tingnan ang circle checks sa Kabanata 12). Patuloy na suriin ang mga pagbasa ng temperatura at gamitin ang mga rearview mirror upang tingnan kung may usok na nagmumula sa likuran ng sasakyan.

- ✓ Magsagawa ng circle checks bago at habang naglalakbay upang maiwasan ang sunog
- ✓ Patuloy na subaybayan ang mga pagbasa ng temperatura
- ✓ Gamitin ang mga rearview mirror upang tingnan ang usok mula sa likuran

126.2 Pagtugon sa Sunog ng Sasakyan

Kung sumiklab ang sunog, lumabas ng kalsada palayo sa mga gusali at sasakyan, patayin ang makina, at lumayo kung may panganib ng pagsabog. Pigilan ang trapiko, paalisin ang mga tao, at tumawag ng tulong. Kung posible, iDiskonekta ang semi-trailer at ilayo ang tractor, patayin ang makina, at gumamit ng fire extinguisher. Kung nasa engine compartment ang sunog, itaas ang hood. Huwag kailanman gumamit ng tubig sa sunog na pinapagana ng fuel; panatilihing nakatalikod sa hangin kapag gumagamit ng extinguisher.

- ✓ Lumabas ng kalsada palayo sa mga gusali/sasakyan, patayin ang makina, lumayo kung may panganib ng pagsabog
- ✓ Tumawag ng tulong at paalisin ang mga tao palayo sa sasakyan
- ✓ I Diskonekta ang semi-trailer at ilayo ang tractor kung posible
- ✓ HUWAG gumamit ng tubig sa sunog na pinapagana ng fuel; panatilihing nakatalikod sa hangin gamit ang extinguisher

126.3 Pag-iwas at Pagtuklas ng Sunog

Magsagawa ng mga hakbang pang-iwas sa pamamagitan ng pagsusuri sa paligid ng sasakyan bago at habang nasa biyahe. Patuloy na suriin ang mga reading ng temperatura at gamitin ang mga rearview mirror upang tingnan kung may usok mula sa likuran ng sasakyan.

- ✓ Magsagawa ng pagsusuri sa paligid ng sasakyan upang maiwasan ang sunog
- ✓ Patuloy na suriin ang mga reading ng temperatura at bantayan ang mga salamin para sa usok mula sa likuran

CHAPTER 127

Chapter 12 - Vehicle Used By More Than One Driver

127.1 Mga Tuntunin sa Circle Check ng Magkakasunod na Driver

Kapag maraming driver ang gumagamit ng isang sasakyan sa loob ng 24 oras, bawat isa ay dapat magsagawa o tumanggap ng wastong circle check.

- ✓ Bawat driver ay dapat magsagawa ng circle check bago pumwesto sa likod ng manibela sa loob ng 24-oras na panahon.
- ✓ Kung ang operator ay nagtalaga ng isang tao, ang bawat sumunod na driver ay maaaring tumanggap (co-sign) o tumanggi dito.
- ✓ Ang driver na tumanggi ay dapat magsagawa ng bagong circle check at punan ang isa pang ulat.
- ✓ Ang driver na muling magkakaroon ng kontrol sa loob ng 24 oras mula sa sarili nilang check ay hindi kailangan ng bagong ulat, ngunit ang unang ulat ay dapat nasa loob ng sasakyan at tumpak na nagpapakita ng kondisyon ng sasakyan.

127.2 Mga Espesyal na Tuntunin para sa mga Bus, Minibus, Tow Truck, at mga Sasakyang Pang-emerhensiya

Para sa mga partikular na sasakyang ito, ang magkakasunod na mga driver ay maaaring tumanggap ng isang pagsusuri at pumirma bilang kasama kahit na hindi ito ginawa ng isang itinalagang tao.

- ✓ Ang magkakasunod na mga driver ay maaaring tumanggap ng ulat ng pagsusuri sa paligid ng sasakyan at pumirma bilang kasama kahit na hindi ito isinagawa ng isang itinalagang tao
- ✓ Ang driver na pumirma bilang kasama ay nag-aako ng responsibilidad at dapat panatilihing napapanahon ang ulat
- ✓ Kung tumanggi ang driver, dapat siyang magsagawa ng bagong pagsusuri sa paligid ng sasakyan

127.3 Mga Team Driver (Pagpapalit-palit ng Pagmamaneho)

Para sa mga sasakyang pinapatakbo ng team, kasama sa mga inirerekomendang pamamaraan na magsagawa ng pagsusuri ang bawat driver, at may bisa ang mga ulat sa loob ng 24 oras.

- ✓ Ang unang driver ay nagsasagawa ng circle check at pinupunan ang isang ulat; ang relief driver ay gagawa ng isa pa kapag umupo na sa manibela
- ✓ Ang dalawang ulat ay nananatiling may bisa sa loob ng 24 oras
- ✓ Kung itinatalaga ng operator ang isang driver, ang isa ay maaaring pumirma bilang kasama (tumanggap) o magsagawa ng bagong pagsusuri (tumanggi)

127.4 Espesyal na Kaso ng mga Motor Coach

Para sa mga motor coach na pinapatakbo ng pangkat, maaaring kasamang pumirma ang kapalit na driver sa ulat ng unang driver kahit hindi itinalaga ng operator ang unang driver.

- ✓ Maaaring kasamang pumirma ang kapalit na driver sa ulat ng unang driver kung tinatanggap ito, kahit hindi itinalaga ng operator ang unang driver
- ✓ Ang driver na kasamang pumirma ay may pananagutan sa pagsusuri at dapat panatilihin itong napapanahon at iulat ang mga depekto

CHAPTER 128

Driving in Difficult Conditions

128.1 Pagmamaneho sa Gabi — Bilis at Saklaw ng Headlight

Ang pagmamaneho sa gabi ay mahirap at mabigat, at nakakadagdag sa pagod. Lubos na inirerekomenda na magmaneho nang mas mabagal kaysa sa speed limit sa gabi upang ang distansya ng paghinto ay manatili sa loob ng saklaw ng iyong headlight.

- ✓ Kapag mas mabilis kang magmaneho, mas kumikitid ang iyong larangan ng paningin, na nagpapataas ng oras ng pagkilala at pagtugon sa mga panganib
- ✓ Tiyakin na ang distansya ng paghinto ay nasa loob ng saklaw ng iyong mga headlight
- ✓ Ang low beam ay nagliliwanag hanggang mga 75 m sa unahan at ang high beam ay hanggang mga 150 m sa unahan

128.2 Nabawasang Paningin sa Gabi

Ang pagmamaneho sa gabi ay nagpapababa ng katalasan ng paningin, pagdama ng contrast, pagkikilala ng kulay at pagdama ng lalim, kaya nagiging mahirap tantiyahin ang distansya at bilis.

- ✓ Bawasan ang bilis upang makompensa sa nabawasang paningin sa gabi
- ✓ Tumingin nang lampas sa sakop ng headlights upang matukoy ang mga pedestrian o hadlang nang may sapat na oras upang makatugon
- ✓ Huwag kailanman magsuot ng may tint na salamin sa gabi dahil binabawasan nito ang kakayahang makita

128.3 Pamamahala ng Nakasisilaw na Ilaw sa Gabi

Ang silaw mula sa mga ilaw ay maaaring makagambala sa paningin nang ilang segundo, at sa panahong iyon ay maaari kang makapaglakbay nang malayo bago muling makapag-adjust ang iyong mga mata sa dilim.

- ✓ Limitahan at babaan ang mga pinagmumulan ng ilaw sa dashboard at iwasang tumingin nang diretso sa headlight ng ibang sasakyan; tumingin sa kanang bahagi ng kalsada.
- ✓ Kung masilaw ka ng headlight ng kasalubong, bagalan ang takbo hanggang sa muling makapag-adjust ang iyong mga mata sa dilim.
- ✓ Ibalik agad sa high beam pagkatapos madaanan ang kasalubong na sasakyan; kung ayaw ibaba ng ibang driver ang kanilang high beam, huwag ipilit—bagalan, manatili sa kanan, tumingin sa kanan, at huminto sa gilid kung kailangan.

128.4 Mga Panganib sa Ulan o Sikat ng Araw

Kahit magandang panahon ay maaaring mapanganib dahil sa maling pakiramdam ng seguridad. Ang nakakasilaw na sikat ng araw ay malaking panganib. Kapag nagsimulang umulan, nagiging madulas ang ibabaw ng kalsada habang nahahalo ang tubig sa alikabok, buhangin at langis.

- ✓ Bumagal kapag nagsimulang umulan upang hindi mo kailangang magmaniobra o magpreno nang biglaan sa madulas na kalsada
- ✓ Sa madaling araw, takipsilim, ulan, niyebe o hamog, buksan ang iyong headlights upang makita ka ng iba
- ✓ Hindi sapat ang parking lights at tail lights lamang upang malinaw kang makita ng iba

128.5 Nabawasang Visibility at Pagmamaneho sa Taglamig

Kapag ang mga kalsada ay natatakpan ng niyebe, madulas, o nabawasan ang visibility, mas mahirap ang pagpreno at pagmamaniobra. Ang pagkawala ng traction ay nakakaapekto sa pagpabilis, pagpreno, at pagkontrol sa sasakyan.

- ✓ Kung ang visibility ay nabawasan ng niyebe o nagyeyelong ulan, gamitin ang wipers at huminto sa gilid upang linisin ang windshield, mga bintana at salamin.
- ✓ Kung walang visibility, huminto sa isang ligtas na lugar sa lalong madaling panahon.
- ✓ Bumagal sa mga kondisyon ng taglamig dahil sa mas kaunting traction; maging maingat lalo na kapag nagpepreno dahil maaaring hindi mo makita ang mga sasakyang sumusunod sa likod.

128.6 Mga Tulay at Overpass — Black Ice

Ang mga ibabaw ng kalsada sa mga tulay at overpass ay maaaring maging lalong madulas at mapanganib kapag bumaba ang temperatura malapit sa pagyeyelo dahil sa condensation na bumubuo ng hindi nakikitang patong ng black ice.

- ✓ Ang mga tulay at overpass ay nagyeyelo bago ang iba pang mga ibabaw ng kalsada malapit sa punto ng pagyeyelo
- ✓ Maaaring mabuo ang isang hindi nakikitang patong ng black ice sa daanan dahil sa condensation

128.7 Pagmamaneho sa Gabi - Distansya ng Paghinto at mga Headlight

Ang pagmamaneho sa gabi ay mahirap at mabigat at nakakadagdag sa pagod. Lubos na inirerekomenda na magmaneho nang mas mabagal kaysa sa itinakdang bilis sa gabi dahil habang mas mabilis kang nagmamaneho, mas makitid ang iyong larangan ng paningin. Tiyakin na ang iyong distansya ng paghinto ay nananatili sa loob ng saklaw ng iyong mga headlight.

- ✓ Magmaneho nang mas mabagal kaysa sa itinakdang bilis sa gabi para sa kaligtasan
- ✓ Sa low beam, nakikita mo ang mga 75 m sa unahan; sa high beam, mga 150 m sa unahan
- ✓ Tiyakin na ang iyong distansya ng paghinto ay nasa loob ng saklaw ng iyong mga headlight
- ✓ Kung mas mabilis kang magmaneho, mas makitid ang iyong larangan ng paningin

128.8 Mga Kondisyon sa Pagmamaneho sa Ulan o Sikat ng Araw

Maaaring mapanganib ang pagmamaneho kahit maganda ang panahon dahil sa huwad na kapanatagan at nakakasilaw na sikat ng araw. Kapag unang nahalo ang ulan sa alikabok, buhangin at langis sa daan, nagiging madulas ang simento. Sa madaling araw, takipsilim, o sa ulan/niyebe/ambon, mahirap makakita at makita—buksan ang mga headlight.

- ✓ Ang nakakasilaw na sikat ng araw ay maaaring maging malaking panganib kahit maganda ang panahon
- ✓ Kapag nagsisimula nang umulan, ang tubig na nahahalo sa alikabok, buhangin at langis ay nagpapadulas sa simento—bumagal upang maiwasan ang biglaang pagliko o pagpreno
- ✓ Buksan ang iyong mga headlight sa madaling araw, takipsilim at sa ulan, niyebe o ambon upang makita ka
- ✓ Hindi sapat ang parking at tail lights para malinaw kang makita ng iba

128.9 Pagmamaneho sa Taglamig at Pinababang Visibility

Kung ang snow o nagyeyelong ulan ay nagpapababa ng paningin, gamitin ang mga wiper at huminto sa gilid upang linisin ang salamin sa harap, mga bintana, mga salamin sa gilid, at tanggalin ang yelo/snow sa mga wiper. Sa mga kalsadang natatakpan ng snow o madulas, mas mahirap ang pagpreno at pagmaniobra—bumagal. Kung zero visibility, huminto sa ligtas na lugar. Ang taglamig ay may mga bahaging mayelo at black ice na may mas mababang traction.

- ✓ Kung pinababa ang visibility, gamitin ang mga wiper at huminto sa gilid upang linisin ang salamin sa harap, mga bintana at mga salamin sa gilid
- ✓ Sa mga kalsadang natatakpan ng snow o madulas, mas mahirap ang pagpreno at pagmaniobra—bumagal
- ✓ Kung zero visibility, huminto sa isang ligtas na lugar sa lalong madaling panahon
- ✓ Ang pagkawala ng traction ay nakakaapekto sa acceleration, pagpreno at pagkontrol ng iyong sasakyan

128.10 Mga Tulay at Overpass - Black Ice

Maaaring maging lubhang madulas at mapanganib ang ibabaw ng kalsada sa mga tulay at overpass kapag bumaba ang temperatura malapit sa pagyeyelo. Dahil sa kondensasyon, maaaring mabuo sa kalsada ang isang hindi nakikitang patong ng yelo na tinatawag na “black ice”.

- ✓ Nagiging lubhang madulas ang mga tulay at overpass kapag bumaba ang temperatura malapit sa punto ng pagyeyelo
- ✓ Maaaring makabuo ang kondensasyon ng hindi nakikitang patong ng “black ice” sa kalsada
- ✓ Mag-ingat nang labis at magbagal sa mga tulay at overpass sa mga kondisyong malapit sa pagyeyelo

128.11 Ang Pagiging Nakikita at Malinis na mga Bintana

Sa gabi, kasinghalaga ng kakayahang makakita ang pagiging nakikita ng iba. Ang malinis na mga ilaw, salamin, at windshield ay nagpapanatiling hindi hadlang ang iyong tanawin at nagpapaliit ng negatibong epekto ng ilaw.

- ✓ Tiyaking malinis at nasa maayos na kondisyon ang mga ilaw ng iyong sasakyan
- ✓ Panatilihing malinis ang mga salamin at windshield sa loob at labas, lalo na sa masamang panahon

128.12 Nabawasang Kakayahang Makakita sa Gabi

Ang pagmamaneho sa gabi ay nagpapababa ng katalasan ng paningin, kakayahang makilala ang kontrast, makilala ang mga kulay, at matantiya ang lalim. Ang mga bagay ay nahahalo sa dilim, kaya mahirap husgahan ang distansya at bilis. Bawasan ang bilis at tumingin nang lampas sa sakop ng iyong headlights upang matukoy sa tamang oras ang mga pedestrian o hadlang.

- ✓ Ang pagmamaneho sa gabi ay nagpapababa ng katalasan ng paningin, persepsyon ng kontrast, pagkilala sa kulay, at persepsyon ng lalim
- ✓ Bawasan ang iyong bilis upang mabawi ang nabawasang kakayahang makakita sa gabi
- ✓ Tumingin nang lampas sa sakop ng iyong headlights upang matukoy ang mga pedestrian o hadlang nang may sapat na oras upang mag-react

128.13 Pag-iwas sa Silaw Kapag Nagmamaneho sa Gabi

Ang silaw mula sa mga ilaw ay maaaring makapinsala sa paningin nang ilang segundo, at sa panahong iyon ay nakakabiyahe ka ng isang distansya bago muli makapag-adjust ang iyong mga mata. Huwag kailanman magsuot ng salamin na kahit bahagyang may tint sa gabi. May mga partikular na teknik na tumutulong sa pamamahala ng silaw mula sa mga sasakyang kasalubong at nasa likod.

- ✓ Huwag kailanman magsuot ng salamin na kahit bahagyang may tint sa gabi dahil binabawasan nito ang kakayahang makita
- ✓ Iwasang tumingin nang diretso sa mga headlight ng ibang sasakyan; tumingin sa kanang bahagi ng kalsada
- ✓ Kung masilaw ka ng kasalubong na silaw, bumagal at hayaang makapag-adjust ang iyong mga mata bago muling bumilis
- ✓ Kung patuloy na bukas ang high beam ng ibang mga driver, i-on at i-off nang isang beses ang iyong high beam; kung hindi nila ito babaan, bumagal at tumingin sa kanan, at huminto sa gilid kung kailangan

128.14 Ang Pagiging Nakikita at Pagpapanatiling Malinis ng mga Bintana

Sa gabi, ang pagiging nakikita ay kasinghalaga ng kakayahang makakita. Panatilihing malinis at nasa maayos na kalagayan ang mga ilaw ng sasakyan. Panatilihing malinis ang mga salamin at windshield sa loob at labas para sa walang harang na paningin at kaunting epekto ng silaw, lalo na sa masamang panahon.

- ✓ Sa gabi, ang pagiging nakikita ng iba ay kasinghalaga ng kakayahang makakita
- ✓ Tiyaking malinis at nasa maayos na kalagayan ang mga ilaw ng iyong sasakyan
- ✓ Panatilihing malinis ang mga salamin at windshield sa loob at labas, lalong mahalaga sa masamang panahon

128.15 Mga Tsuper ng Kotse na Sumusunod sa Mabibigat na Sasakyan

Kung minsan, ang mga tsuper ng kotse ay sumusunod nang masyadong malapit sa likod ng mabibigat na sasakyan at kadalasan ay hindi nila alam na hindi sila nakikita ng tsuper ng mabibigat na sasakyan. Mag-ingat nang labis kapag nagpreno.

- ✓ Madalas sumunod nang masyadong malapit ang mga tsuper ng kotse at hindi nila alam na hindi sila nakikita ng tsuper ng mabibigat na sasakyan
- ✓ Mag-ingat nang labis kapag nagpreno upang protektahan ang mga sasakyang sumusunod sa likod mo

CHAPTER 129

Other Parts — Reservoirs, Compressor & Chambers (Chapter 4)

129.1 Mga Reservoir ng Compressed Air

Ang mga mabibigat na sasakyan ay may hindi bababa sa tatlong compressed air reservoir. Ang supply reservoir ay tumatanggap ng hangin mula sa compressor at nagpapakain sa dalawang service reservoir, na nagbibigay ng hangin sa mga brake chamber. Ang mga trailer/semi-trailer ay may sariling reservoir na ibinibigay ng service reservoirs ng trak.

- ✓ Hindi bababa sa tatlong reservoir sa mga mabibigat na sasakyan
- ✓ Ang supply reservoir ay tumatanggap ng hangin mula sa compressor
- ✓ Dalawang service reservoir ang nagbibigay ng hangin sa mga brake chamber
- ✓ Ang mga trailer ay may sariling reservoir na ibinibigay ng service reservoirs ng trak

129.2 Pagkabigo ng Compressor at Suplay ng Hangin

Kung mabigo ang compressor, gagana pa ang mga preno nang ilang sandali, ngunit maaaring maubos agad ang suplay ng hangin depende sa paggamit ng preno, paggamit ng hangin para sa mga accessory, at pagiging hindi tinatagusan ng hangin ng sistema. Kapag bumaba ito, magbabala ang indicator ng mababang presyon ng hangin at mag-aaktiba ang prenong pang-emerhensiya. Huminto sa gilid at ipaayos agad.

- ✓ Nag-iimbak ang mga reservoir ng sapat na hangin para gumana ang mga preno nang ilang sandali pagkatapos ng pagkabigo ng compressor
- ✓ Maaaring maubos agad ang hangin
- ✓ Nagbabala ang indicator ng mababang presyon ng hangin at nag-aaktiba ang prenong pang-emerhensiya
- ✓ Huminto sa gilid at ipaayos agad kapag lumitaw ang babala

129.3 Kompresor ng Hangin at Regulador ng Presyon

Ang kompresor ay sumisipsip at nagko-compress ng hangin mula sa labas at ipinapadala ito sa tangke ng suplay. Pinapatakbo ito ng makina at gumagana lamang kapag kinakailangan at umaandar ang makina. Ang mga sistema ay nagpapanatili ng agwat na 138 kPa (20 psi). Ang kompresor ay karaniwang nagsisimula kapag bumaba sa 724 kPa (105 psi) at humihinto sa 862 kPa (125 psi). Ang regulador ng presyon ang namamahala nito.

- ✓ Ang kompresor ay pinapatakbo ng makina
- ✓ Ang mga sistema ay nagpapanatili ng agwat na 138 kPa (20 psi)
- ✓ Nagsisimula ang kompresor kapag bumaba ang presyon sa ilalim ng ~724 kPa (105 psi)
- ✓ Humihinto ang kompresor sa ~862 kPa (125 psi)
- ✓ Ang regulador ng presyon ay nagpapaandar ng kompresor bago umabot sa 550 kPa (80 psi) at pinapahinto ito sa pagitan ng 805-945 kPa (117-137 psi)

129.4 Mga Brake Chamber

May isang brake chamber malapit sa bawat gulong. Ang hangin mula sa mga service reservoir ay tumutulak sa diaphragm na nakakabit sa push rod. Sa drum brakes, pinapatakbo ng push rod ang slack adjuster na nagpapaikot sa camshaft, at kinakapit ng S-cam ang brakes. May mga single chamber (service brake) at double chamber (service + parking brake).

- ✓ Ang brake chamber ay nasa malapit sa bawat gulong
- ✓ Ang hangin ay tumutulak sa diaphragm na nakakabit sa push rod
- ✓ Single chamber = service brake lamang
- ✓ Double chamber = service brake + parking brake

129.5 Pag-alis ng Hangin (Bleeding) sa mga Reservoir

Mahalaga ang malinis na hangin para sa pagganap ng preno. Ang mga dumi ay naiipon mula sa pagbabago ng temperatura o kapaligiran at dapat alisin sa pamamagitan ng lubos na pag-bleed sa mga reservoir araw-araw gamit ang balbula para sa paglabas ng hangin. Sa taglamig, mag-bleed pagkatapos magmaneho habang mainit pa upang maiwasan ang mga balbula na magyelo nang nakabukas.

- ✓ Lubusang i-bleed ang mga reservoir araw-araw
- ✓ Gamitin ang balbula para sa paglabas ng hangin sa bawat reservoir
- ✓ Sa taglamig, mag-bleed habang mainit pa ang sasakyan upang maiwasan ang pagyeyelo
- ✓ Mag-bleed pa rin kahit may nakakabit na air dryer o purifier

129.6 Tagapaglinis ng Hangin (Pangpatuyo ng Hangin)

Karamihan sa mga makabagong mabibigat na sasakyan ay may tagapaglinis ng hangin (pangpatuyo/pansala ng hangin) na matatagpuan sa pagitan ng kompresor at supply reservoir. Sinasala, pinapatuyo, at tinatanggal nito ang mga dumi sa hangin, ngunit hindi nito inaalis ang pangangailangang mag-bleed ng mga reservoir.

- ✓ Matatagpuan sa pagitan ng kompresor at supply reservoir
- ✓ Sinasala at pinapatuyo ang hangin, tinatanggal ang mga dumi
- ✓ HINDI pinapalitan ang pangangailangang mag-bleed ng mga reservoir

129.7 Pang-emerhensiyang Reserba sa Ilang Sasakyan

Ang ilang sasakyan (hal. mga bus) ay may karagdagang pang-emerhensiyang air reservoir. Kung mabigo ang service brakes at umandar ang emergency brakes, ang reservoir na ito ay nagbibigay ng hangin upang maiusad ang sasakyan nang ilang metro mula sa kinahintoan nito.

- ✓ Ang ilang sasakyan (mga bus) ay may karagdagang pang-emerhensiyang reservoir
- ✓ Pinapayagan nitong maiusad ang sasakyan nang ilang metro pagkatapos ng paghinto dahil sa emerhensiya

CHAPTER 130

Chapter 12 – Who Should Perform the Circle Check

130.1 Sino ang Nagsasagawa ng Pagsusuri sa Paligid ng Sasakyan

Karaniwang ang driver ang nagsasagawa ng pagsusuri sa paligid ng sasakyan, ngunit maaaring magtalaga ang operator ng ibang tao; sa kasong iyon, ang operator ang nagiging may pananagutan.

- ✓ Dapat isagawa ng driver ang pagsusuri sa paligid ng sasakyang minamaneho niya
- ✓ Maaaring magsagawa ng pagsusuri ang taong itinatalaga ng operator, na ginagawang may pananagutan ang operator
- ✓ Kung ang itinalagang tao ay driver din, dapat ipahiwatig ng ulat na isinagawa ang pagsusuri bilang taong itinalaga ng operator

130.2 Pagtanggap o Pagtanggi sa Pagsusuri ng Isang Itinalagang Tao

Kapag nagsagawa ng pagsusuri ang isang itinalagang tao, maaaring tanggapin at kasamang pumirma ang driver dito o tanggihan ito at magsagawa ng bago.

- ✓ Kung tinatanggap, dapat tiyakin ng driver na wasto ang pagsusuri (sa loob ng nakaraang 24 oras) at kasamang pumirma sa ulat.
- ✓ Kapag tinatanggap, hindi mananagot ang driver sa pagsusuri ngunit dapat panatilihing napapanahon ang ulat at iulat ang mga depekto sa biyahe.
- ✓ Kung tatanggi, dapat magsagawa ang driver ng bagong pagsusuri paikot at punan ang bagong ulat.
- ✓ Ang driver na nasa pagmamaneho ay dapat laging i-update ang ulat at itala ang mga depektong napansin sa biyahe.

CHAPTER 131

9 - Tires

131.1 Lalim ng Uka ng Tapak ng Gulong

Tanging mga gulong sa mga axle na nagdadala ng timbang ang dapat suriin (inirerekomenda ang pantulong na axle na naiaangat). Suriin ang lalim ng uka ng tapak. Ang tagapagpahiwatig ng pagkasira ng tapak ay nakatakda sa 1.6 mm, na matatagpuan nakaharap sa marker ng tagapagpahiwatig ng pagkasira.

- ✓ Depekto 9.A (pangunahin, steering axle ng sasakyang may GVWR ⩾ 4,500 kg): Ang lalim ng dalawang magkatabing uka ay katumbas o mas mababa kaysa sa tagapagpahiwatig ng pagkasira ng tapak
- ✓ Depekto 9.1 (maliit, lahat ng gulong): Ang tagapagpahiwatig ng pagkasira ng tapak ay sumasayad sa daan o ang lalim ng uka ay katumbas o mas mababa kaysa sa tagapagpahiwatig (1.6 mm)

131.2 Kondisyon ng Talipapa at Sidewall

Suriin ang talipapa at sidewall ng lahat ng gulong para sa pagsusuot, pang-ibang materyales, pinsala, at pag-uumbok. Upang makita ang isang patag na dalawang gulong, tamaan ito ng martilyo. Para sa mga bagoong gulong, ang pagwawala na may lapad na 6 mm o mas kaunti ay normal. Ang kalidad ng depekto ay naiiba para sa isang solong gulong/parehong dalawang gulong versus isa sa mga dalawang gulong.

- ✓ Depekto 9.B/9.C (pangunahin, solong gulong o parehong dalawang gulong): pang-ibang katawan na maaaring magdulot ng pag-usab; hiwa/pagsusuot/pinsala na nagpapakita ng cord o steel belt
- ✓ Depekto 9.2/9.3 (minor, isa sa mga dalawang gulong): pang-ibang materyales na maaaring magdulot ng pag-usab; hiwa/pagsusuot/pinsala na nagpapakita ng cord o steel belt
- ✓ Depekto 9.D (pangunahin, lahat ng gulong): ang gulong ay tumatama sa isang nakatatag na bahagi, nagpapakita ng pagkaalis ng hangin o patag, o nagpapakita ng pag-uumbok mula sa isang depekto ng carcass
- ✓ Depekto 9.4 (minor): abnormal na pagpapabago ng hugis, o talipapa/sidewall na goma na nawalay mula sa carcass

131.3 Lalim ng Tread at Mga Tagapagpahiwatig ng Pagsusuot

Tanging ang mga gulong sa mga axle na sumusuporta sa timbang ang kailangang suriin (inirerekomenda ang mga gulong ng auxiliary lift axle). Suriin ang lalim ng uka sa tread; ang tread wear indicator ay nakatakda sa 1.6 mm at matatagpuan sa tapat ng marker ng wear indicator.

- ✓ Pangunahing depekto (9.A): sa gulong ng steering axle ng isang motor vehicle na may GVWR na 4,500 kg o higit pa, ang lalim ng dalawang magkatabing uka ay katumbas o mas mababa kaysa sa tread wear indicator
- ✓ Maliit na depekto (9.1): para sa lahat ng gulong, ang tread wear indicator ay tumatama sa daan o ang lalim ng uka ay katumbas o mas mababa kaysa sa tread wear indicator

131.4 Mga Balbula ng Gulong

Suriin ang kalagayan ng mga balbula ng gulong sa mga gulong ng sasakyan.

- ✓ Depektong 9.5 (minor): Ang balbula ng gulong ay pudpod o sira (hal. gasgas o hiwa)
- ✓ Suriin ang mga balbula sa mga gulong sa paligid ng sasakyan.

CHAPTER 132

Appendix – Lists of Defects: List 3 – Motor Coaches

132.1 Saklaw at Pagiging Naaangkop ng Sistema ng Preno (Listahan 3)

Ang Listahan 3 ay nalalapat sa mga motor coach; ang mga trailer na hinihila ay sinusuri sa ilalim ng Listahan 2. Mahalagang tandaan na ang electric brake system at hydraulic brake system ay HINDI saklaw ng inspeksyon para sa mga motor coach, samantalang ang mga depekto ng pneumatic brake system ay ganap na nalalapat.

- ✓ Ang Listahan 3 ay nalalapat sa mga motor coach; ang anumang trailer na hinihila ay sinusuri sa ilalim ng Listahan 2
- ✓ Ang electric brake system (17) at hydraulic brake system (18) ay HINDI saklaw ng inspeksyon para sa mga motor coach
- ✓ Ang mga depekto ng pneumatic brake system (19) na may pamantayang limitasyon sa pagtagas ng hangin ay ganap na nalalapat

132.2 Pinababang Inspeksyon ng Suspensyon (Mga Motor Coach)

Para sa mga motor coach, limitado ang inspeksyon ng suspensyon dahil sa limitadong pag-access, at sumasaklaw lamang sa ilang partikular na item: tagas ng hangin na may nakalantad/naayos na cord (minor), tagas ng hangin na hindi napupunan ng compressor o nawawala/walang hangin ang ball (major), at basag na axle/positioning component na nakakaapekto sa parallelism (major).

- ✓ Ang mga pagsusuri ng suspensyon ng motor coach ay limitado sa mga item 14.2, 14.B, at 14.G
- ✓ Major (14.B): tagas ng hangin na hindi napupunan ng compressor o nawawala/walang hangin ang ball; Major (14.G): basag na axle na nakakaapekto sa parallelism o posisyon ng gulong

CHAPTER 133

Chapter 1 - Move-Over Law and Road Work

133.1 Mga Kinakailangan ng Batas sa Pagtabi o Paglipat ng Lane

Dahil mapanganib ang mabibigat na sasakyan sa mga manggagawa sa kalsada, inaatasan ng Batas sa Pagtabi o Paglipat ng Lane na igalang ang buffer zone sa paligid ng naka-park na sasakyan (emergency vehicle, tow truck, o iba pa) kapag naka-activate ang dilaw na arrow signal, umiikot o kumikislap na ilaw nito. Bumagal, lumipat ng lane upang tumabi nang pinakamalayo hangga't posible kapag ligtas, at huminto kung kinakailangan ng sitwasyon.

- ✓ Tumabi sa paligid ng naka-park na sasakyan na may naka-activate na ilaw pangbabala o kumikislap
- ✓ Bumagal at lumipat ng lane nang pinakamalayo hangga't posible kapag ligtas itong gawin
- ✓ Ihinto ang sasakyan kung kinakailangan ng sitwasyon

133.2 Pagmamaneho Kapag May Paggawa sa Kalsada

Dapat bigyang-pansin ng mga driver ang mga karatula malapit sa at nasa mga lugar na pinagagawa ng kalsada. Ang speed limit na nakasaad sa orange na karatula ay dapat sundin tulad ng limitasyon sa puting karatula sa kalsada.

- ✓ Bigyang-pansin ang mga karatula malapit sa at nasa mga lugar na pinagagawa ng kalsada
- ✓ Sundin ang speed limit sa orange na karatula ng paggawa sa kalsada tulad ng pagsunod sa puting karatula

CHAPTER 134

Air Pressure Gauges and Indicators (Chapter 4)

134.1 Tagapagpahiwatig ng Mababang Presyon ng Hangin

Kapag bumaba nang masyadong mababa ang presyon ng hangin para sa epektibong pagpreno ng serbisyo, may babalang biswal (ilaw ng babala o wigwag), kung minsan may buzzer, na nagpapaalala sa driver. Nag-iiba ang pag-activate depende sa sistema ngunit hindi kailanman mas mababa sa 380 kPa (55 psi). Sa 380 kPa, masyado itong mababa para ma-release ang parking brake ngunit sapat upang makapagpatuloy sa paggalaw kung umaandar na.

- ✓ Ang babala sa mababang presyon ng hangin ay hindi kailanman mas mababa sa 380 kPa (55 psi)
- ✓ Dalawang uri ng biswal na babala: ilaw ng babala at wigwag
- ✓ Sa 380 kPa, hindi maaaring i-release ang parking brake ngunit maaaring magpatuloy ang sasakyan kung umaandar na

134.2 Panukat ng Presyon ng Hangin

Ang panukat ng presyon ng hangin ay sumusukat ng presyon ng hangin sa mga reservoir ng serbisyo. Dahil ang sistema ay may dalawang independiyenteng sirkito, may dalawang panukat (o isang panukat na may dalawang karayom), isa sa bawat sirkito. Walang panukat para sa reservoir ng suplay.

- ✓ Ang panukat ng presyon ng hangin ay sumusukat ng presyon sa reservoir ng serbisyo
- ✓ Dalawang panukat o isang panukat na may dalawang karayom, isa sa bawat sirkito
- ✓ Walang panukat para sa reservoir ng suplay

134.3 Gauge ng Presyon ng Service Brake

Sinusukat ng gauge na ito ang presyon ng naka-compress na hangin sa mga brake chamber kapag inilalapat ang preno. Hindi tulad ng air pressure gauge, hindi ito karaniwang tampok sa mabibigat na sasakyan.

- ✓ Sinusukat ang presyon ng hangin sa mga brake chamber kapag nagpe-preno
- ✓ Hindi karaniwang tampok sa mabibigat na sasakyan

CHAPTER 135

Labelling Dangerous Substances

135.1 Mga Tungkulin sa Paglalagay ng Label at Placard

Ang mga mapanganib na sangkap ay dapat lagyan ng label gamit ang itinakdang mga marka ng kaligtasan. Bago tanggapin ang pag-iingat o possession, dapat tiyakin ng driver ang klasipikasyon, tamang mga marka ng kaligtasan sa mga lalagyan, at mga placard na ibinigay ng shipper.

- ✓ Tiyakin na ang mga mapanganib na sangkap ay na-classify
- ✓ Tiyakin na ang shipper ay naglagay ng angkop na mga marka ng kaligtasan (label, placard o sign) sa mga lalagyan
- ✓ Dapat ilagay ang mga placard sa bawat dulo at bawat gilid ng sasakyan

135.2 Siyam na Klase ng Mapanganib na mga Substansya

Ang mga mapanganib na substansya ay nahahati sa siyam na klase na may makikilalang mga placard: Klase 1 Pampasabog, Klase 2 Gas, Klase 3 Nasusunog na likido, Klase 4 Nasusunog na solido/nagsisindi sa sarili/nakikipag-ugnayan sa tubig, Klase 5 Oxidizer/organikong peroxide, Klase 6 Nakakalason/nakakahawa, Klase 7 Radyoaktibo, Klase 8 Korosibo, Klase 9 Sari-sari.

- ✓ Klase 1 Pampasabog; Klase 2 Gas; Klase 3 Nasusunog na likido (flash point ⩽ 60.5°C, hal. gasolina, diesel)
- ✓ Klase 4 Nasusunog na solido; Klase 5 Oxidizer at organikong peroxide; Klase 6 Nakakalason at nakakahawang substansya
- ✓ Klase 7 Radyoaktibo; Klase 8 Korosibo; Klase 9 Sari-saring produkto (hal. PCB, asbesto)

135.3 Mga Eksepsiyon sa Placard para sa Pampasabog na Klase 1

Ang Klase 1 ay may mga subdibisyon 1.1 hanggang 1.6. Hindi kinakailangan ang mga placard para sa Klase 1.4 sa ilang partikular na dami, at ang Québec ay nangangailangan ng espesyal na awtorisasyon para sa ilang partikular na pampasabog.

- ✓ Hindi kinakailangan ang mga placard para sa Klase 1.4 kung ang dami ay 1,000 kg o mas mababa
- ✓ Hindi kinakailangan ang mga placard para sa Klase 1.4S anuman ang dami
- ✓ Sa Québec, ang mga tsuper na nagdadala ng mga nakatalang pampasabog ay dapat kumuha ng awtorisasyon mula sa Sûreté du Québec

CHAPTER 136

Chapter 12 - Reporting Defects and When to Perform the Circle Check

136.1 Responsibilidad ng Driver na Iulat ang mga Depekto

Dapat palaging iulat ng mga driver ang mga depektong napansin habang nasa biyahe, dahil sila ang nasa pinakamainam na posisyon upang mapansin ang hindi pangkaraniwang pag-uugali.

- ✓ Palaging responsable ang mga driver sa pag-uulat ng mga depektong napansin habang nasa biyahe, kahit na isang itinalagang tao ang nagsagawa ng pagsusuri.
- ✓ Dapat na kayang magsagawa ng inspeksyon ang mga driver at makilala ang mga depektong karaniwang natutukoy sa isang pagsusuri sa paligid ng sasakyan (circle check).

136.2 Timing ng Circle Check

Sa pangkalahatan, ang isang circle check ay dapat na may bisa sa loob ng 24 oras bago magmaneho, na may mga tuntunin sa muling pagsusuri kapag hindi ito ginawa ng itinalagang tao.

- ✓ Ang pagsusuri ay dapat isagawa sa loob ng 24 oras bago magmaneho; kung hindi, kailangan ng bagong pagsusuri.
- ✓ Kung ang pagsusuri ay hindi ginawa ng itinalagang tao, kailangang magsagawa ang driver ng bago kahit wala pang 24 oras ang lumipas.
- ✓ Dapat planuhin ng mga driver na magsagawa ng bagong circle check bago lumipas ang 24 oras, maliban sa ilang partikular na sasakyan na may iba't ibang limitasyon.

CHAPTER 137

Appendices – Driver's Licence Classes: Class 2 and Class 3

137.1 Lisensya ng Class 3 (Mga Straight-Body Truck)

Ang lisensya ng Class 3 ay nagpapahintulot sa mga straight-body truck: mga truck na may dalawang axle na 4,500 kg o higit pa ang net weight, o anumang truck na may tatlo o higit pang axle. Saklaw nito ang mga truck na kinakabit sa trailer na wala pang 2,000 kg, o 2,000–4,500 kg na may permanenteng kagamitan, at mga truck tractor na may 2 axle (4,500 kg+) o 3+ axle na hindi kinakabit sa trailer.

- ✓ Pinapahintulutan ng Class 3 ang truck na may dalawang axle na 4,500 kg+ o anumang truck na may 3+ axle
- ✓ Saklaw ng Class 3 ang mga kinakabit na trailer na wala pang 2,000 kg net weight
- ✓ Saklaw ng Class 3 ang mga kinakabit na trailer na 2,000–4,500 kg na ginagamit lamang para sa permanenteng kagamitan
- ✓ Pinapahintulutan ng Class 3 ang mga truck tractor (2 axle na 4,500 kg+ o 3+ axle) na hindi kinakabit sa trailer
- ✓ Hindi saklaw ng Class 3 ang mga kombinasyon ng Class 1, mga bus ng Class 2, at mga motorsiklo ng Class 6

137.2 Lisensya sa Klase 2 (Mga Bus)

Ang lisensya sa Klase 2 ay nagpapahintulot sa pagmamaneho ng bus na dinisenyo upang magdala ng higit sa 24 na pasahero, at ng bus na kinakabit sa trailer sa kondisyon na ang trailer ay may timbang na mas mababa sa 2,000 kg. Ang mga may hawak ng Klase 2 ay maaaring magmaneho ng lahat ng iba pang kategorya maliban sa mga kombinasyon ng sasakyan (Klase 1) at mga motorsiklo.

- ✓ Pinapayagan ng Klase 2 ang mga bus na dinisenyo para sa higit sa 24 na pasahero
- ✓ Pinapayagan ng Klase 2 ang bus na kinakabit sa trailer na mas mababa sa 2,000 kg
- ✓ Hindi kasama sa Klase 2 ang mga kombinasyon ng sasakyan (Klase 1) at mga motorsiklo

CHAPTER 138

In the Presence of Road Work

138.1 Mga Hangganan ng Bilis sa Pagawaan ng Kalsada

Dapat bigyang-pansin ng mga driver ng mabibigat na sasakyan ang mga karatula malapit at nasa mga lugar ng pagawaan ng kalsada. Sundin ang hangganan ng bilis na nakasaad sa orange na karatula tulad ng pagsunod sa hangganan ng bilis sa puting karatula sa kalsada.

- ✓ Sundin ang hangganan ng bilis sa mga orange na karatula ng pagawaan ng kalsada tulad ng sa mga puting karatula
- ✓ Bigyang-pansin ang mga karatula malapit at nasa mga lugar ng pagawaan ng kalsada

CHAPTER 139

Driving Uphill

139.1 Pagmamaneho paakyat at paggamit ng gear

Sa banayad na dalisdis, maaari mong panatilihin ang tuloy-tuloy na bilis sa pamamagitan ng bahagyang pagpabilis nang hindi nagbababa ng gear. Sa mas matarik na dalisdis, gamitin nang wasto ang transmisyon at tantiyahin ang tamang sandali upang magbaba ng gear para sa pinakamataas na kahusayan, lalo na kapag mabigat ang karga. Upang magsimula sa paakyat na dalisdis, gamitin ang service brake upang maiwasan ang pag-urong pabalik; kapag handa na, dahan-dahang bitawan ang clutch hanggang sa friction point, bitawan ang brake, pagkatapos ay unti-unting magpabilis.

- ✓ Sa matatarik na dalisdis, tantiyahin nang tama ang pagbaba ng gear para sa pinakamataas na kahusayan, lalo na kapag mabigat ang karga
- ✓ Kapag magsisimula paakyat, gamitin ang service brake upang maiwasan ang pag-urong pabalik
- ✓ Dahan-dahang bitawan ang clutch hanggang sa friction point, bitawan ang brake, pagkatapos ay unti-unting magpabilis

139.2 Pagmamaneho Pataas sa Dalisdis

Sa banayad na dalisdis, maaaring kailangan mo lamang na bahagyang magpabilis. Sa mas matarik na dalisdis, gamitin nang wasto ang transmission at husgahan ang tamang sandali upang mag-downshift para sa pinakamataas na kahusayan—lalo na kapag mabigat ang karga. Upang makapagsimula sa paakyat na dalisdis, gamitin ang service brake upang maiwasan ang pag-urong, pagkatapos ay dahan-dahang bitawan ang clutch hanggang sa friction point, bitawan ang brake, at unti-unting magpabilis.

- ✓ Sa mas matarik na dalisdis, mag-downshift sa tamang sandali para sa pinakamataas na kahusayan
- ✓ Ang tamang timing ng pagpapalit ng gear ay lalong mahalaga kapag mabigat ang karga
- ✓ Upang makapagsimula paakyat, gamitin ang service brake upang maiwasan ang pag-atras
- ✓ Dahan-dahang bitawan ang clutch hanggang sa friction point, bitawan ang brake, pagkatapos ay magpabilis

CHAPTER 140

Reflective Strips

140.1 Mga Kinakailangan sa Replektibong Strip

Sa ilalim ng Motor Vehicle Safety Act, ang mga malalapad at mabibigat na trailer at semi-trailer ay kailangang may replektibong strip, na may limitadong mga eksepsyon.

- ✓ Lahat ng trailer at semi-trailer na may lapad na 2.05 m o higit pa at may GVWR na 4,500 kg o higit pa ay kailangang may replektibong strip
- ✓ Ang mga trailer na eksklusibong dinisenyo bilang tirahan o opisina ay eksepsyon
- ✓ Ang mga school bus ay hindi kinakailangang may replektibong strip, ngunit kung mayroon sila, ang mga strip ay dapat dilaw

140.2 Paglalagay at Mga Kulay ng Reflective Strip

Ang mga reflective strip ay dapat ilagay sa mga tinukoy na lokasyon na may itinakdang taas at kulay sa paligid ng trailer.

- ✓ Mga itaas na sulok na nakaharap sa likuran: sa itaas, puti
- ✓ Pahalang na ibabaw ng rear bumper bar, buong lapad na nakaharap sa likuran: pula at puti
- ✓ Sa likuran sa buong lapad ng trailer: kasing-pahalang hangga't maaari sa pagitan ng 375 mm at 1,525 mm mula sa lupa, pula at puti (o solidong puti/dilaw o dilaw at puti sa mas mababang likuran/gilid)
- ✓ Bawat gilid na nakaharap palabas, tuloy-tuloy o pantay-pantay ang pagitan sa hindi bababa sa 50% ng haba ng sasakyan, nagsisimula at nagtatapos sa mga pinakadulo: pula at puti, dilaw at puti, solidong puti o solidong dilaw

140.3 Mga Reflector bilang Alternatibo

Maaaring palitan ng isang serye ng mga reflector ang mga reflective strip kung ang pagitan ay nasa loob ng mga kinakailangang limitasyon.

- ✓ Maaaring gamitin ang mga reflector sa halip ng mga reflective strip sa ilang pagkakataon
- ✓ Ang sentro ng bawat reflector ay dapat hindi lalampas sa 100 mm mula sa sentro ng mga katabing reflector

140.4 Paglalagay at Kulay ng Mga Reflective Strip

Itinatakda ng mga pamantayan ang lokasyon, taas at kulay ng mga reflective strip: itaas na likurang mga sulok (puti, sa itaas), rear bumper bar sa buong lapad (pula at puti), likuran sa buong lapad (pula/puti o solidong puti/dilaw sa ibabang bahagi ng katawan), at bawat gilid sa hindi bababa sa 50% ng haba.

- ✓ Mga itaas na likurang sulok: puti, sa itaas; rear bumper bar: pula at puti sa buong lapad
- ✓ Likuran sa buong lapad at mga strip sa gilid: kasing-pahalang hangga't maaari, sa pagitan ng 375 mm at 1,525 mm mula sa lupa
- ✓ Ang mga strip sa gilid ay dapat na tuloy-tuloy o pantay-pantay ang pagitan sa hindi bababa sa 50% ng haba ng sasakyan, nagsisimula at nagtatapos sa mga dulo

CHAPTER 141

Types of LCVs Covered by the Regulation

141.1 Mga Uri ng LCV na Pinahihintulutan ng Permit

Maaaring payagan ng isang permit ang: isang A double road train (traktor, semi-trailer, tandem-axle single drawbar dolly na nagpapalit sa pangalawang semi-trailer upang maging trailer); isang C double road train (tandem-axle double drawbar dolly); isang B double road train (semi-trailer na nakapatong sa fifth wheel sa likuran ng una); o isang double road train na may tandem-axle dolly.

- ✓ Ang A double road train ay gumagamit ng tandem-axle single drawbar dolly upang gawing trailer ang pangalawang semi-trailer
- ✓ Ang C double road train ay gumagamit ng tandem-axle double drawbar dolly
- ✓ Ang B double road train ay may pangalawang semi-trailer na nakapatong sa fifth wheel sa likuran ng una

141.2 Mga Limitasyon sa Kabuuang Naikargang Masa ng LCV

Ang pinakamataas na limitasyon sa kabuuang naikargang masa ay 67,500 kg. Para sa isang LCV na binubuo ng traktor, semi-trailer, at tandem-axle dolly (hindi kasama ang pangalawang semi-trailer), ang kabuuang naikargang masa ay dapat nasa loob ng mga limitasyong pangregulasyon para sa traktor at semi-trailer dagdag ang 2,000 kg.

- ✓ Ang pinakamataas na limitasyon sa kabuuang naikargang masa para sa isang LCV ay 67,500 kg
- ✓ Para sa kombinasyong traktor/semi-trailer/tandem-axle dolly, ang limitasyon ay ang mga limitasyong pangregulasyon ng traktor at semi-trailer dagdag ang 2,000 kg

141.3 Minimum na Horsepower at Air Compressor ng LCV

Ang traktor ay dapat may hindi bababa sa 1 HP bawat 180 kg ng kabuuang kargadong bigat ng LCV. Dapat din itong may air compressor na may kapasidad na hindi bababa sa 425 L bawat minuto para magsuplay sa sistema ng preno.

- ✓ Ang traktor ay dapat may hindi bababa sa 1 HP bawat 180 kg ng kabuuang kargadong bigat ng LCV
- ✓ Ang air compressor ng traktor ay dapat may kapasidad na hindi bababa sa 425 L bawat minuto para sa sistema ng preno

141.4 Mga Limitasyon sa Haba ng Unang Semi-Trailer ng LCV

Ang pinakamataas na haba ng unang semi-trailer ay 16.2 m. Ang pinakamababang haba ay nag-iiba: 12 m para sa B train at 13.5 m para sa A o C double road train.

- ✓ Ang pinakamataas na haba ng unang semi-trailer ay 16.2 m
- ✓ Ang pinakamababang haba ng unang semi-trailer ay 12 m para sa B train
- ✓ Ang pinakamababang haba ng unang semi-trailer ay 13.5 m para sa A o C double road train

CHAPTER 142

If an Animal Strays Onto the Road

142.1 Pananatiling Alerto sa mga Lugar na May Mataas na Panganib mula sa Wildlife

Ang mga karatula sa kalsada sa mga kagubatan ay nagbabababala tungkol sa wildlife. Maaaring sumuong ang mga hayop sa kalsada at magdulot ng malubhang aksidente, lalo na sa gabi kapag naaakit sila ng mga ilaw ng sasakyan. Sundin ang mga limitasyon sa bilis, maging lubhang maingat sa mga lugar na limitado ang paningin (mga kurbada, burol, mga halaman sa gilid ng kalsada), at maging lalo pang maingat sa madaling araw, takipsilim at gabi, partikular sa Mayo, Hunyo, Oktubre at Nobyembre.

- ✓ Naaakit ang mga hayop sa mga ilaw ng sasakyan, kaya maging mapagbantay lalo na sa gabi
- ✓ Sundin ang mga limitasyon sa bilis at bantayan ang mga lugar na limitado ang paningin
- ✓ Maging lubhang maingat sa madaling araw, takipsilim at gabi sa Mayo, Hunyo, Oktubre at Nobyembre

142.2 Pagtugon sa Hayop sa Daan

Kung may hayop sa daan, magbagal at pindutin ang preno nang ilang beses upang babalaan ang mga motorista sa likuran mo. Mag-ingat sa iba pang hayop sa paligid. Huwag umasa sa mga gadget tulad ng mga sipol ng usa, dahil hindi pa napatunayang epektibo ang mga ito.

- ✓ Magbagal at pindutin ang preno nang ilang beses upang babalaan ang mga motoristang sumusunod sa likod
- ✓ Magbantay sa iba pang hayop sa paligid
- ✓ HUWAG umasa sa mga sipol ng usa—hindi pa ito napatunayang epektibo

CHAPTER 143

Service, Parking & Drum/Disc Brakes (Chapter 4)

143.1 Paglalagay ng Parking Brake at mga Spring

Ang parking brake ay ikinakabit lamang sa mga gulong sa likuran ng traktor/trak/bus (nangangailangan ng dobleng silid ng preno sa hindi bababa sa isang ehe) at sa mga gulong ng trailer/semi-trailer (maliban sa karamihan ng pantulong na ehe na pampataas). Ang parking brake ay laging kapares ng service brake at gumagamit ng malakas na spring na nagsisilbi ring emergency brake.

- ✓ Parking brake sa mga gulong sa likuran ng traktor/trak/bus
- ✓ Nangangailangan ng dobleng silid ng preno sa hindi bababa sa isang ehe
- ✓ Nasa mga gulong din ng trailer/semi-trailer (maliban sa karamihan ng ehe na pampataas)
- ✓ Laging kapares ng service brake
- ✓ Malakas na spring ang naglalapat ng parking brake at nagpapagana ng emergency brake

143.2 Operasyon ng Spring Brake

Ang paghila sa lever ng parking brake ay naglalabas ng hangin mula sa bahaging pang-parada ng double chamber, na nagpapahintulot sa mga spring na lumuwag at mag-apply ng preno. Ang pagtulak sa lever pababa ay nagpapapasok ng hangin, nagko-compress sa mga spring, at nagpapalaya sa mga gulong.

- ✓ Hilahin ang lever PAITAAS: lumalabas ang hangin, lumuluwag ang mga spring, kumakapit ang parking brake
- ✓ Itulak ang lever PABABA: pumapasok ang hangin, nagko-compress ang mga spring, malaya ang mga gulong na umikot
- ✓ Ang mga spring ay mekanikal na nagpapakapit ng preno nang walang hangin

143.3 Lakas ng Hangin ng Prenong Serbisyo kumpara sa Hydraulic

Ang prenong serbisyo ay nasa bawat gulong. Ang lakas ng pagpreno sa mga sistema ng hangin ay nagmumula sa presyon ng naka-compress na hangin, hindi sa lakas ng kalamnan ng drayber (hindi tulad ng mga sistemang hydraulic).

- ✓ Nakalagay ang prenong serbisyo sa bawat gulong
- ✓ Ang lakas ng prenong hangin ay nagmumula sa naka-compress na hangin, hindi sa lakas ng kalamnan
- ✓ Ang pedal ng preno ay nagpapapasok ng hangin mula sa reservoir ng serbisyo papunta sa mga silid ng preno

143.4 Mga Drum Brake (S-cam)

Ang mga drum brake ay gumagamit ng brake shoes na may lining na dumidiin sa loob ng drum. Ang S-cam drum brakes ang pinakakaraniwang uri sa mabibigat na sasakyan; hinihila ng cam na hugis-S ang mga brake shoe upang magkahiwalay. Ang friction ay gumagawa ng init; ang mga lining na sobrang init ay nawawalan ng bisa.

- ✓ Ang pinakakaraniwang brake sa mabibigat na sasakyan ay ang S-cam drum brake
- ✓ Hinihila ng cam na hugis-S ang mga brake shoe upang magkahiwalay
- ✓ Dalawang brake shoe na may lining ang dumidiin sa drum
- ✓ Ang mga lining na sobrang init ay nawawalan ng bisa

143.5 Mga Disc Brake

Gumagamit ang mga disc brake ng disc sa hub na may mga pad na hawak ng caliper na kumakapit sa magkabilang gilid ng disc. Karaniwan sa mga motor coach at dumarami na rin sa ibang mabibigat na sasakyan. Kung ihahambing sa drum brake, mas kaunting hangin ang ginagamit nila (mas maliit na silid) at lumalaban sa pagkawala ng preno sa mataas na temperatura.

- ✓ Itinutulak ng caliper ang mga pad laban sa disc
- ✓ Pinakakaraniwan sa mga motor coach
- ✓ Mas kaunting hangin ang ginagamit kaysa drum brake (mas maliit na silid)
- ✓ Mas mababa ang posibilidad na mawala ang kahusayan sa mataas na temperatura

CHAPTER 144

Driving Downhill

144.1 Suriin ang mga preno bago bumaba

Suriin ang iyong mga preno bago magsimulang bumaba sa anumang burol, anuman ang uri ng sistema ng preno — napakahalaga ito anuman ang laki ng dalisdis.

- ✓ Laging suriin ang mga preno bago bumaba sa anumang burol, anuman ang sistema ng preno
- ✓ Pindutin pababa ang pedal ng preno upang kumpirmahin na gumagana ang mga preno bago ang matarik na pagbaba

144.2 Pagbaba sa banayad kumpara sa matarik na mga dalisdis

Sa banayad na dalisdis, ang bahagyang pag-angat ng paa mula sa silinyador ay maaaring makontrol ang bilis. Sa matarik na dalisdis, suriin ang preno, bagalan at iakma sa ligtas na bilis, pagkatapos ay piliin ang angkop na gear bago magsimulang bumaba. Iwasang magpalit ng gear habang bumababa. Sa napakatarik na dalisdis, gamitin ang compression ng makina at mga retarder kung mayroon.

- ✓ Piliin ang angkop na gear bago bumaba at iwasang magpalit ng gear sa dalisdis
- ✓ Sa matarik na dalisdis, bagalan hanggang sa ligtas na bilis bago magsimulang bumaba
- ✓ Gamitin ang compression ng makina at mga retarder sa napakatarik na dalisdis kung mayroon

144.3 Pag-init ng preno sa mahabang pababa

Ang paulit-ulit o tuloy-tuloy na pagpreno sa mahabang pababa ay maaaring magpainit nang labis sa preno at magdulot ng pagkabigo nito kapag kailangan na. Ito ang dahilan kung bakit mahalaga ang paglilipat sa tamang gear bago bumaba upang mapanatili ang kontrol sa buong pagbaba.

- ✓ Ang tuloy-tuloy o paulit-ulit na pagpreno sa mahabang pababa ay maaaring magpainit nang labis sa preno at magdulot ng pagkabigo nito
- ✓ Lumipat sa tamang gear bago bumaba upang kontrolin ang bilis sa pamamagitan ng engine compression

144.4 Tamang pamamaraan ng pagpreno sa mahahabang dalisdis

Kapag kailangan mong gumamit ng preno sa mahabang dalisdis: pindutin nang sapat na lakas para maramdaman mong bumagal ang sasakyan (sa air brakes, iwasan ang pagpupump na nagpapababa ng presyon ng hangin sa reservoir). Ibaba ang bilis sa mga 10 km/h na mas mababa kaysa sa ligtas na bilis, pagkatapos ay bitawan ang preno. Ulitin kapag umakyat muli ang bilis sa ligtas na bilis. Halimbawa: ligtas na bilis 50 km/h — magpreno pababa sa 40 km/h, bitawan, at muling magpreno pababa sa 40 kapag bumalik sa 50.

- ✓ Magpreno nang matatag para maramdaman mong bumagal ang sasakyan, pagkatapos ay bitawan
- ✓ Sa air brakes, huwag magpump ng preno — nagpapababa ito ng presyon ng hangin sa reservoir
- ✓ Magpreno pababa sa mga 10 km/h na mas mababa kaysa sa ligtas na bilis, bitawan, at ulitin kung kinakailangan

144.5 Suriin ang mga Preno Bago Bumaba

Ang pagsuri sa iyong mga preno bago magsimulang bumaba sa isang burol ay napakahalaga anuman ang tarik ng dalisdis o uri ng sistema ng preno. Kung matagal na mula noong huling circle check, ulitin ang pamamaraan ng pagsuri ng preno.

- ✓ Laging suriin ang iyong mga preno bago magsimulang bumaba sa anumang burol
- ✓ Naaangkop ito anuman ang uri ng sistema ng preno o tarik ng dalisdis
- ✓ Ulitin ang pamamaraan ng circle check ng preno kung matagal na itong nagawa

144.6 Pagbaba sa Banayad kumpara sa Matarik na Dalisdis

Sa banayad na dalisdis, ang bahagyang pagbitaw sa silinyador ay maaaring makontrol ang bilis. Bago ang matarik na dalisdis, subukan ang preno sa pamamagitan ng pagpindot sa pedal, bagalan hanggang sa ligtas na bilis, at piliin ang angkop na gear BAGO bumaba. Iwasan ang pagpapalit ng gear habang pababa. Sa napakatarik na dalisdis, gamitin ang compression ng makina at mga retarder kung mayroon.

- ✓ Subukan ang preno sa pamamagitan ng pagpindot sa pedal bago bumaba sa matarik na dalisdis
- ✓ Piliin ang angkop na gear bago magsimulang bumaba—iwasan ang pagpapalit ng gear habang bumababa
- ✓ Gamitin ang compression ng makina at mga retarder sa napakatarik na dalisdis kung mayroon

144.7 Paggamit ng Preno sa Mahabang Dalisdis

Ang paulit-ulit o matagal na paggamit ng preno sa mahabang dalisdis ay maaaring magpaiinit nang labis sa mga preno at magdulot ng pagkasira. Ito ang dahilan kung bakit dapat piliin ang tamang gear bago bumaba. Kung kailangan ng pagpreno: diinan nang sapat upang maramdaman na bumabagal ang sasakyan, at sa air brakes iwasan ang pagpumpo (binabawasan nito ang presyon ng hangin sa reservoir). Ibaba sa mga 10 km/h na mas mababa kaysa sa ligtas na bilis, pagkatapos ay bitawan; ulitin kung kailangan.

- ✓ Ang paulit-ulit o matagal na pagpreno sa mahabang dalisdis ay nagpapaiinit nang labis sa mga preno at maaaring magdulot ng pagkasira
- ✓ Sa air brakes, huwag ipumpo ang mga preno—binabawasan nito ang presyon ng hangin sa reservoir
- ✓ Magpreno hanggang mga 10 km/h na mas mababa kaysa sa ligtas na bilis, pagkatapos ay bitawan, at ulitin
- ✓ Halimbawa: ligtas na bilis 50 km/h—magpreno pababa sa 40 km/h, bitawan, ulitin habang tumataas muli ang bilis

144.8 Pagbasa ng mga senyales ng pababang gradiyente

Ang mga babalang senyales ng gradiyente ay gumagamit ng porsyento — mas mataas ang porsyento, mas matarik ang gradiyente. Kung ang gradiyente ay umaabot nang higit sa isang kilometro, ipinapakita ito. Ang senyales na nagpapakita ng 15% at 3 km ay nangangahulugang gradiyente na 150 m bawat kilometro sa loob ng hindi bababa sa 3 km. Ang ilang senyales ay nagpapakita ng dalawang magkasunod na gradiyente na may magkaibang porsyento.

- ✓ Mas mataas na porsyento sa senyales ay nangangahulugang mas matarik na gradiyente
- ✓ Ang distansyang nakasaad sa senyales ay nagpapahiwatig kung gaano kahaba ang gradiyente
- ✓ Ang senyales na 15% / 3 km ay nangangahulugang 150 m na pagbaba bawat km sa loob ng hindi bababa sa 3 km

144.9 Mga mandatoryong lugar ng brake check

May mga lugar na may mga karatula na nag-uutos na huminto sa gilid at suriin ang iyong mga preno; ipinapakita ng karatula ang distansya papunta sa lugar ng pagsusuri ng preno. Pagdating, ang karatulang VÉRIFICATION ay nangangailangan ng ganap na paghinto bago ang Stop sign. Ang karatulang VÉRIFICATION ay naaangkop sa mga sasakyan/kombinasyon na may kabuuang kargadong timbang na hindi bababa sa 3,000 kg — dapat suriin ng mga driver ang sarili nilang mga preno pagkatapos huminto.

- ✓ Ganap na huminto sa isang mandatoryong VÉRIFICATION na lugar ng pagsusuri ng preno bago ang Stop sign
- ✓ Naaangkop sa mga sasakyan/kombinasyon na may kabuuang kargadong timbang na hindi bababa sa 3,000 kg
- ✓ Kung matagal na mula noong circle check, ulitin ang pamamaraan ng pagsusuri ng preno

144.10 Suriin ang Mga Karatula sa Kalsada at Mga Karatula ng Dahilig

Ang mga karatula ay nagbabababala ng matarik na dahilig. Kapag mas mataas ang porsyento, mas matarik ang dahilig. Kung ang isang dahilig ay umaabot ng mahigit isang kilometro, ipinapakita ito ng karatula. Ang halimbawang karatula na 15% sa loob ng 3 km ay nangangahulugang may dahilig na 150 m bawat kilometro sa loob ng hindi bababa sa 3 km; ang mga nakasalansan na karatula ay nagpapahiwatig ng dalawang magkasunod na dahilig na may magkaibang porsyento.

- ✓ Kapag mas mataas ang porsyento sa karatula ng dahilig, mas matarik ang dahilig
- ✓ Ipinapakita ng mga karatula ng dahilig ang distansya kung ang dahilig ay umaabot ng mahigit isang kilometro
- ✓ Ang karatulang 15%/3 km ay nangangahulugang 150 m na pagbaba bawat kilometro sa loob ng hindi bababa sa 3 km

144.11 Mga Sapilitang Lugar para sa Pagsusuri ng Preno

May mga lugar na may mga karatula na nag-uutos na huminto ka sa gilid sa isang partikular na lugar upang suriin ang mga preno. Ang karatulang VÉRIFICATION ay nagpapahiwatig na kailangan mong ganap na huminto bago ang karatulang Stop. Nalalapat ito sa mga sasakyan o kombinasyon na may kabuuang bigat na may karga na hindi bababa sa 3,000 kg, kung saan dapat suriin ng mga driver ang sarili nilang mga preno.

- ✓ Ang karatulang VÉRIFICATION para sa pagsusuri ng preno ay nangangailangan ng ganap na paghinto bago ang karatulang Stop
- ✓ Nalalapat sa mga sasakyan/kombinasyon na may kabuuang bigat na may karga na hindi bababa sa 3,000 kg
- ✓ Dapat suriin ng mga driver ang kalagayan ng sarili nilang mga preno sa lugar ng pagsusuri ng preno

CHAPTER 145

Other Parts of the Vehicle – Reservoirs and Compressor (Chapter 4)

145.1 Mga Reservoir ng Compressed Air

Ang mabibigat na sasakyan ay may hindi bababa sa tatlong reservoir. Ang supply reservoir ay tumatanggap ng hangin nang direkta mula sa compressor at nagpapakain sa dalawang service reservoir, na nagbibigay ng hangin sa mga brake chamber malapit sa mga gulong. Ang mga trailer at semi-trailer ay may sariling reservoir na pinapakain ng service reservoir ng tractor.

- ✓ Ang mabibigat na sasakyan ay may hindi bababa sa tatlong compressed air reservoir
- ✓ Ang supply reservoir ay nagpapakain sa dalawang service reservoir
- ✓ Ang mga service reservoir ay nagbibigay ng hangin sa mga brake chamber
- ✓ Ang mga trailer ay may sariling reservoir na pinapakain ng service reservoir ng tractor

145.2 Reserbang Supply ng Hangin sa Reservoir at Pagkasira ng Compressor

Nag-iimbak ang mga reservoir ng sapat na hangin upang patuloy na gumana ang mga preno nang ilang sandali kung masira ang compressor, ngunit mabilis na mauubos ang hangin depende sa paggamit, mga accessory, at mga tagas sa sistema. Kapag nangyari ito, magbabala ang indikador ng mababang presyon ng hangin at gagana ang emergency brake; huminto sa gilid at magpagawa.

- ✓ Gumagana pa rin ang mga preno nang ilang sandali kung masira ang compressor
- ✓ Mabilis na mauubos ang hangin sa matinding paggamit o mga tagas
- ✓ Gagana ang emergency brake kapag naubos ang hangin; huminto sa gilid at magpagawa

145.3 Air Compressor at Pressure Regulator

Ang compressor ay humihigop ng hangin mula sa labas, pinipiga ito, at ipinapadala sa supply reservoir. Pinapatakbo ito ng makina at tumatakbo lamang kapag kailangan. Ang mga sistema ay nagpapanatili ng agwat na 138 kPa (20 psi); karaniwang nagsisimula ang compressor sa ibaba ng 724 kPa (105 psi) at humihinto sa 862 kPa (125 psi). Ang pressure regulator ay nagpapasimula ng compressor bago umabot sa 550 kPa (80 psi) at humihinto ito sa pagitan ng 805 kPa (117 psi) at 945 kPa (137 psi).

- ✓ Ang compressor ay pinapatakbo ng makina at tumatakbo lamang kapag kinakailangan
- ✓ Ang mga sistema ay nagpapanatili ng 138 kPa (20 psi) na agwat ng presyon
- ✓ Karaniwang nagsisimula ang compressor sa ibaba ng 724 kPa at humihinto sa 862 kPa
- ✓ Ang pressure regulator ay namamahala sa operasyon ng compressor upang mapanatili ang presyon sa reservoir

145.4 Pag-bleed (Pagpapalabas) ng mga Reservoir

Mahalaga ang malinis na hangin; nag-iipon ang mga dumi dahil sa temperatura at kapaligiran. Dapat na lubusang i-bleed ang mga reservoir araw-araw gamit ang air bleed valve sa bawat isa. Sa taglamig, mag-bleed pagkatapos patakbuhin habang mainit pa ang sasakyan upang maiwasang mag-freeze nang bukas ang mga valve. Mag-bleed kahit may naka-install na air purifier/dryer.

- ✓ Lubusang i-bleed ang mga reservoir araw-araw
- ✓ Gamitin ang air bleed valve sa bawat reservoir
- ✓ Sa taglamig, mag-bleed habang mainit upang maiwasan ang pagyeyelo ng mga valve
- ✓ Mag-bleed pa rin kahit may naka-install na air purifier/dryer

145.5 Panglinis ng Hangin (Pantuyo/Pansala)

Karamihan sa mga makabagong mabibigat na sasakyan ay may panglinis ng hangin na nakalagay sa pagitan ng compressor at ng reservoir ng suplay. Sinasala at pinatutuyo nito ang hangin at tinatanggal ang mga dumi, ngunit hindi nito inaalis ang pangangailangang magbleed ng mga reservoir.

- ✓ Ang panglinis ng hangin ay nasa pagitan ng compressor at ng reservoir ng suplay
- ✓ Sinasala, pinatutuyo, at tinatanggal nito ang mga dumi
- ✓ Hindi nito pinapalitan ang araw-araw na pagbleed

145.6 Emergency Reservoir sa Ilang Sasakyan

Ang ilang sasakyan tulad ng mga bus ay may karagdagang emergency reservoir. Kung mabigo ang service brakes at mag-engage ang emergency brakes, ang hangin nito ay maaaring magpaandar sa sasakyan nang ilang metro lampas sa punto ng paghinto.

- ✓ Ang ilang sasakyan (hal. mga bus) ay may karagdagang emergency reservoir
- ✓ Maaari nitong mapagalaw ang sasakyan nang ilang metro pagkatapos ng emergency stop

CHAPTER 146

Chapter 6 Self-Evaluation Key Facts

146.1 Mga Pangunahing Katotohanang Masusubok Tungkol sa Mapanganib na mga Sitwasyon

Sa panahon ng hydroplaning, HUWAG gamitin ang preno—alisin ang paa mula sa accelerator upang mapanatili ang kontrol. Ang pagsabog ng isa sa mga kambal na gulong ng semi-trailer ay hindi masyadong nararamdaman. Kung nag-skid, ipihit ang manibela sa parehong direksyon ng skid. Ang mga hydraulic brake AY maaaring maapektuhan ng sobrang pag-init. Ang emergency brake ang pumapalit kapag kulang ang naka-compress na hangin sa mga reservoir ng air brake.

- ✓ Hydroplaning: HUWAG mag-preno; alisin ang paa sa accelerator
- ✓ Ang pagsabog ng kambal na gulong ay hindi malakas na nararamdaman ng driver
- ✓ Ipihit ang manibela sa parehong direksyon ng skid upang mabawi ang kontrol
- ✓ Ang sobrang pag-init AY nakakaapekto sa pagganap ng hydraulic brake
- ✓ Ang emergency brake ang pumapalit kapag kulang ang presyon ng hangin sa mga reservoir

CHAPTER 147

Appendices – Licence Endorsements

147.1 Mga Endorsement F, M, at T

Maaaring idagdag ang mga endorsement sa Class 1, 2, at 3 na lisensya. Ang F endorsement ay nagpapatunay ng awtorisasyon na magmaneho ng mabigat na sasakyan na may air brakes; ang M endorsement ay nagpapatunay ng manual transmission; ang T endorsement ay nagpapatunay na ang may hawak ng Class 1 ay maaaring magmaneho ng road train (double road train na mahigit 25 m) na nangangailangan ng espesyal na permit.

- ✓ Ang F endorsement ay nagpapahintulot sa pagmamaneho ng mabigat na sasakyan na may air brakes.
- ✓ Ang M endorsement ay nagpapahintulot sa pagmamaneho ng mabigat na sasakyan na may manual transmission.
- ✓ Ang T endorsement ay nagpapahintulot sa may hawak ng Class 1 na magmaneho ng road train na mahigit 25 m na may espesyal na permit.

CHAPTER 148

If an Animal Strays onto the Road

148.1 Kamalayan sa Wildlife at Mataas na Panganib na mga Kondisyon

Ang mga karatula sa kalsada ay nagbabababala tungkol sa wildlife sa mga kagubatan. Naakit ang mga hayop sa mga headlight, kaya maging lalong mapagmatyag sa gabi. Sa mga lugar na may mataas na panganib, sundin ang speed limits at maging mas maingat sa mga lugar na limitado ang visibility (mga liko, burol, halaman sa gilid ng kalsada) at sa madaling araw, dapit-hapon, at gabi—lalo na sa Mayo, Hunyo, Oktubre at Nobyembre.

- ✓ Naakit ang mga hayop sa mga headlight; maging mapagmatyag lalo na sa gabi
- ✓ Maging mas maingat sa madaling araw, dapit-hapon at gabi sa Mayo, Hunyo, Oktubre, Nobyembre
- ✓ Sundin ang speed limits at pagmasdan ang mga lugar na limitado ang visibility malapit sa mga karatulang pang-wildlife

148.2 Pagtugon sa Hayop sa Daan

Kung may hayop sa daan, bumagal at pindutin ang iyong preno nang ilang beses upang maalerto ang mga motorista sa likod mo. Magbantay sa iba pang hayop sa paligid. Huwag umasa sa mga gadget tulad ng deer whistles, na hindi pa napatunayang epektibo.

- ✓ Bumagal at pindutin nang paulit-ulit ang preno upang maalerto ang mga motoristang sumusunod
- ✓ Magbantay sa karagdagang mga hayop sa paligid
- ✓ HUWAG umasa sa deer whistles — hindi sila napatunayang epektibo

CHAPTER 149

Regulation Respecting Environmental Standards for Heavy Vehicles

149.1 Saklaw at Layunin ng mga Pamantayang Pangkapaligiran

Mula noong Hunyo 1, 2006, ang mga may-ari ng mabibigat na sasakyan ay dapat tiyakin na ang kanilang mga sasakyan ay tumutugon sa mga pamantayang pangkapaligiran na kumokontrol sa mga emisyon at mga kagamitang pang-kontrol ng polusyon, na nakabubuti sa kalidad ng hangin, pagpapanatili, at pagtitipid sa gasolina.

- ✓ Nalalapat sa mga sasakyang panglansangan at mga kombinasyon na may GVWR na 4,500 kg o higit pa (maliban sa ilang sasakyang pangbukid/pangkasangkapan) at sa mga bus, minibus, at tow truck
- ✓ Nilalayon ng mga pamantayan na bawasan ang nakapipinsalang emisyon, matiyak ang mas mahusay na pagpapanatili, at paganahin ang pagtitipid sa gasolina
- ✓ Ang mga mabibigat na sasakyang ginagamit sa isang kompetisyon, palabas, o karera sa isang track/field na sarado sa iba pang trapiko ay hindi kasama

149.2 Mga Kagamitan sa Pagkontrol ng Emisyon

Ang mga sasakyang nasasakupan ay dapat may maayos na gumaganang mga kagamitan sa pagkontrol ng polusyon, na hindi maaaring tanggalin o baguhin maliban sa pagpapalit ng depektoso.

- ✓ Dapat may maayos na gumaganang kagamitan o sistema ang mga sasakyan upang mabawasan ang hydrocarbons, carbon monoxide, nitrogen oxide o mga particle
- ✓ Hindi maaaring tanggalin o baguhin ng mga may-ari ang kagamitan sa pagkontrol ng polusyon maliban upang palitan ang isang depektoso
- ✓ Ang mga kapalit na kagamitan ay dapat katumbas ng unit ng kapalit ng tagagawa at may tatak na code ng tagagawa
- ✓ Nalalapat ang mga pamantayan sa buong Québec maliban sa mga rehiyon sa hilaga ng ika-55 parallel

149.3 Pagsusuri at Pagpapatupad ng Emisyon sa Gilid ng Kalsada

Maaaring sumuri ng emisyon ang mga opisyal ng pagpapatupad ng carrier at maglabas ng mga ulat ng paglabag; ang mga may-ari na hindi sumusunod ay dapat magpakumpuni ng sasakyan at kumuha ng pagpapatunay ng pagsunod.

- ✓ Maaaring sukatin ng mga opisyal ang emisyon kung ang nakikitang usok o amoy mula sa tambutso ay nagbibigay ng makatwirang dahilan upang maniwala na may hindi pagsunod
- ✓ Kung ang mga antas ay lumampas sa mga pamantayan, maglalabas ng ulat ng paglabag
- ✓ Dapat makuha ng may-ari ang pagpapatunay ng pagsunod mula sa akreditadong establisyimento ng pagkukumpuni sa loob ng 30 araw mula sa abiso ng pagkukumpuni
- ✓ Ang paggamit ng sasakyan pagkatapos ng 30 araw nang walang pagpapatunay ay nagiging dahilan ng pananagutan ng may-ari sa multa na doble ng paunang halaga; ipinagbabawal ang pagbebenta ng sasakyang hindi sumusunod hangga't hindi naibibigay ang pagpapatunay

149.4 Saklaw ng mga Pamantayan Pangkapaligiran

Mula noong Hunyo 1, 2006, kailangang tiyakin ng mga may-ari ng mabibigat na sasakyan na ang kanilang mga sasakyan ay tumutugon sa mga pamantayan pangkapaligiran para sa pagkontrol ng emisyon at mga kagamitang pang-iwas sa polusyon. Layunin ng mga pamantayan na bawasan ang emisyon, pagbutihin ang pagpapanatili at makatipid sa gasolina.

- ✓ Naaangkop sa mga sasakyan sa kalsada o kombinasyon nito na may GVWR na 4,500 kg o higit pa (maliban sa mga sasakyang pangbukid at pangkasangkapan), kasama ang mga bus, minibus at tow truck
- ✓ Naaangkop anuman ang uri ng gatong sa mga pampublikong kalsada
- ✓ Ang mga sasakyang ginagamit sa saradong kompetisyon, palabas o karera ay hindi kasama

149.5 Pagsubok ng Emisyon sa Tabing Daan

Maaaring sukatin ng mga opisyal ng pagpapatupad para sa mga carrier ang mga emisyon kung ang nakikitang usok o amoy ay nagbibigay ng makatwirang dahilan. Ang hindi pagsunod ay nagreresulta sa ulat ng paglabag at mga obligasyon sa pagkukumpuni na may mahigpit na mga takdang panahon.

- ✓ Maaaring subukan ng mga opisyal ang mga emisyon kapag ang nakikitang usok o amoy ay nagbibigay ng makatwirang dahilan
- ✓ Dapat kumuha ang may-ari ng patunay ng pagsunod mula sa akreditadong pasilidad sa loob ng 30 araw mula sa abiso ng pagkukumpuni
- ✓ Ang paggamit ng sasakyan pagkatapos ng 30 araw na walang patunay ay nagdodoble sa multa; ipinagbabawal ang pagbebenta ng sasakyang hindi sumusunod hanggang sa maibigay ang patunay

CHAPTER 150

Chapter 12 – Vehicle Used by More Than One Driver

150.1 Mga Tuntunin sa Circle Check para sa Magkakasunod na Driver

Kapag ang isang sasakyan ay ginagamit ng magkakasunod na driver sa loob ng 24 na oras, ang bawat isa ay dapat magsagawa o tumanggap ng valid na circle check bago magmaneho.

- ✓ Bawat magkakasunod na driver sa loob ng 24-oras na panahon ay dapat magsagawa ng circle check bago magmaneho
- ✓ Kung ang operator ay nagtalaga ng isang tao, ang bawat susunod na driver ay maaaring tumanggap (co-sign) o tumanggi dito
- ✓ Ang driver na tumanggi ay dapat magsagawa ng bagong check at punan ang isa pang report
- ✓ Kung ang isang driver ay muling maghawak ng sasakyang na-check na sa nakalipas na 24 oras, hindi na kailangan ng bagong report ngunit ang paunang report ay dapat nasa sasakyan at tumpak na sumasalamin sa kondisyon ng sasakyan

150.2 Mga Tuntunin para sa Bus, Minibus, Tow Truck, at Team Driver

Ang mga espesyal na tuntunin sa pagsasama-pirma ay nagpapahintulot sa magkakasunod o relief driver ng mga bus, minibus, tow truck, at motor coach na tanggapin ang ulat ng inspeksyon ng ibang driver.

- ✓ Para sa mga bus, minibus, tow truck, at emergency vehicle (maliban sa kagawaran ng bumbero), ang magkakasunod na driver ay maaaring sumama sa pagpirma sa ulat ng inspeksyon kahit na ginawa ito ng driver na hindi itinalaga.
- ✓ Ang driver na sumasama sa pagpirma ay tumatanggap ng responsibilidad at dapat panatilihing updated ang ulat.
- ✓ Para sa mga team driver na walang designasyon, bawat driver ay gumagawa ng sariling inspeksyon; mananatiling valid ang dalawang ulat sa loob ng 24 na oras.
- ✓ Para sa motor coach na pinapatakbo ng team, ang relief driver ay maaaring sumama sa pagpirma sa ulat ng unang driver kahit na ang unang driver ay hindi itinalaga ng operator.

CHAPTER 151

10 - Doors and Other Openings

151.1 Mga Pintuan ng Cab

Suriin kung ang pintuan sa gilid ng driver ay bumubukas nang walang kahirap-hirap at ang lahat ng pintuan ng cab ay kumakapit nang buo kapag isinara. Buksan at isara ang pintuan sa gilid ng driver mula sa labas at sa loob. Hindi kasama ang mga pintuan ng sleeper berth. Ang paglalagay ng presyon o muling pagsasara ay maaaring magpatunay ng pagkakapit.

- ✓ Depekto 10.A (major): Isa sa mga pintuan ng cab ay hindi kumakapit nang buo
- ✓ Depekto 10.1 (minor): Ang pintuan sa gilid ng driver ay hindi bumubukas o mahirap buksan mula sa loob at labas
- ✓ Mga pintuan para sa pagsakay ng pasahero lamang ang saklaw; hindi kasama ang mga pintuan ng sleeper berth

151.2 Mga Pang-emergency na Labasan at Kagamitang Pangbabala ng Bus

Para sa mga bus at motor coach, tiyakin na ang mga pang-emergency na labasan (pinto, bintana, hatch sa bubong) ay naa-access at buksan ang mga pang-emergency na pinto upang kumpirmahin na gumagana ang buzzer o ilaw na pangbabala. Anumang bagay na humaharang sa access sa isang pang-emergency na labasan ay isang obstruction.

- ✓ Depekto 10.B (major): Nahaharang ang pang-emergency na labasan
- ✓ Depekto 10.C (major): Kulang o hindi angkop ang pang-emergency na pinto o hindi gumagana ang buzzer/ilaw na pangbabala (major agad kapag pumalya ang kagamitang pangbabala)

151.3 Mga Emergency Exit ng Bus

Para sa mga bus at motor coach, tiyakin na ang mga emergency exit (mga pinto, bintana, roof hatch) ay naa-access at buksan ang mga emergency door upang kumpirmahin na gumagana ang warning buzzer o ilaw.

- ✓ Major defect (10.B): ang emergency exit ay nahaharangan ng anumang bagay o instalasyon na humahadlang sa access
- ✓ Major defect (10.C): ang emergency door ay hindi sapat o ang warning buzzer/ilaw ay hindi gumagana

CHAPTER 152

Chapter 12 - Special Cases for Circle Check Validity

152.1 Mga Mabibigat na Sasakyan na Dapat Sumailalim sa Road Test Pagkatapos ng Pagkukumpuni

Maaaring hindi kailanganin ang circle check para sa mga road test pagkatapos ng pagkukumpuni kung natutugunan ang lahat ng partikular na kundisyon.

- ✓ Ang road test ay dapat nasa loob ng 15 km na radius mula sa lokasyon ng pagkukumpuni
- ✓ Hindi dapat maghatid ng mga kalakal ang sasakyan (maliban sa permanenteng kagamitan)
- ✓ Hindi dapat maghatid ng mga pasahero ang sasakyan (maliban sa mga kasangkot sa road test)
- ✓ Ang pinakahuling ulat ng circle check o ang work order ay dapat nasa loob ng sasakyan

152.2 Mga Tuntunin sa Circle Check ng Sasakyan ng Kagawaran ng Bumbero

Ang mga sasakyan ng kagawaran ng bumbero ay may partikular na oras ng inspeksyon na kaugnay ng mga pag-alis at pananatili sa istasyon.

- ✓ Ang circle check ay dapat isagawa sa loob ng 24 oras bago ang pag-alis o sa pagbabalik sa istasyon.
- ✓ Kapag ang sasakyan ay nananatili sa istasyon, ang inspeksyon ay dapat isagawa nang hindi bababa sa isang beses bawat 7 araw.

152.3 Pagbubukod sa Bisa para sa mga Bus, Minibus at mga Sasakyang Pang-emerhensiya

Para sa mga sasakyang ito na nananatiling nakaparada, ang mga araw ng katapusan ng linggo at pista opisyal ay hindi binibilang sa 24-oras na panahon ng bisa.

- ✓ Para sa mga sasakyang ito na nananatiling nakaparada, ang mga Sabado, Linggo at mga pista opisyal na itinakda ng batas ay hindi binibilang sa 24-oras na panahon ng bisa
- ✓ Ang pagbubukod na ito ay para lamang sa mga bus, minibus at mga sasakyang pang-emerhensiya (maliban sa mga sasakyan ng departamento ng bumbero)

152.4 Panahon ng Pagkabisa ng Bus/Minibus ng Pampublikong Transportasyon sa Lungsod

Ang mga bus/minibus ng pampublikong transportasyon ay may dalawang panahon ng pagkabisa kung saan ang pinakamaagang pag-expire ang masusunod, alinsunod sa mga partikular na kundisyon.

- ✓ May bisa sa loob ng 48 oras kung ang sasakyan ay nananatiling nakaparada at nasa loob ng gusali sa buong panahong ito
- ✓ May bisa sa loob ng 24 oras mula nang ilagay ito sa operasyon, kung alinman sa dalawa ang mauna
- ✓ Nalalapat lamang kung ang pagsusuri sa paligid ng sasakyan ay isinasagawa ng taong itinalaga ng operator para sa mga bus/minibus ng pampublikong transportasyon sa lungsod na pinapatakbo ng isang awtoridad ng pampublikong transportasyon
- ✓ Ang mga Sabado, Linggo at mga pista opisyal na itinakda ng batas ay hindi binibilang sa 48-oras na panahon kapag nakaparada sa loob ng gusali

CHAPTER 153

Types of Heavy Vehicles

153.1 Mga Konpigurasyon ng Mabigat na Sasakyan

Ang mga mabigat na sasakyan ay may iba't ibang konpigurasyon na dinisenyo para sa sari-saring gamit, kabilang ang mga sasakyang may iisang yunit at mga kombinasyong sasakyan gayundin ang mga bus na pampasahero.

- ✓ Kasama sa mga uri ng iisang yunit ang straight-body truck
- ✓ Kasama sa mga uri ng kombinasyon ang tractor semi-trailer, truck-trailer at double road train
- ✓ Kasama sa mga uri ng bus ang city bus, school bus at motor coach (intercity bus)

CHAPTER 154

Appendix – Laws and Regulations

154.1 Mga Batas at Regulasyon na Namamahala sa Mabibigat na Sasakyan

Ang pagpapatakbo ng mabibigat na sasakyan ay pinamamahalaan ng mga pangunahing batas kabilang ang Batas tungkol sa mga may-ari, operator, at driver ng mabibigat na sasakyan, ang Kodigo ng Kaligtasan sa Highway, at ang Batas sa Transportasyon, kasama ang maraming regulasyon na sumasaklaw sa kargamento, oras ng serbisyo, limitasyon ng karga, at kalusugan ng driver.

- ✓ Mga pangunahing batas: Batas tungkol sa mga may-ari, operator, at driver ng mabibigat na sasakyan; Kodigo ng Kaligtasan sa Highway; Batas sa Transportasyon
- ✓ Kabilang sa mga pangunahing regulasyon ang Mga Pamantayan sa Pag-secure ng Kargamento, Mga Limitasyon sa Karga at Sukat ng Sasakyan, Regulasyon tungkol sa oras ng pagmamaneho at pahinga, at Mga Espesyal na Permit sa Pagpapatakbo ng Road Train

CHAPTER 155

Dashboard Indicators

155.1 Pagsubaybay sa Mga Indicator ng Dashboard

Habang nagmamaneho ng iyong sasakyan, patuloy na subaybayan ang pagganap nito. Kailangan mong maging pamilyar sa lahat ng indicator, button, at lever ng dashboard upang magmaneho nang ligtas at mahusay, dahil nagkakaiba ang mga dashboard depende sa uri ng sasakyan.

- ✓ Regular na suriin ang mga gauge at indicator upang agad na malaman ang anumang depekto o malfunction na nagdudulot ng panganib
- ✓ Bago umalis, tiyaking matatagpuan mo ang lahat ng indicator at mapapatakbo mo ang lahat ng button at lever
- ✓ Kabilang sa mga pangunahing kontrol ang trailer air supply, windshield wiper/washer, semi-trailer hand brake, parking brake, at gear shift

155.2 Mahahalagang Panukat sa Dashboard

Ang ilang indicator at panukat ay mas mahalaga kaysa sa iba at kailangang suriin o gamitin nang mas madalas.

- ✓ Kasama sa mga pangunahing indicator ang panukat ng gasolina, panukat ng temperatura ng coolant, panukat ng bilis at panukat ng mababang presyon
- ✓ Kasama sa mga karagdagang mahalagang panukat ang presyon ng langis ng makina, presyon ng hangin sa pangunahin at pangalawang sirkito, panukat ng init ng tambutso, panukat ng bilis ng makina at panukat ng boltahe

155.3 Mga Pangunahing Gauge na Dapat Suriin

Bukod sa mga pangunahing indicator, mahalaga ang ilang gauge para subaybayan ang mga sistema ng sasakyan, lalo na ang mga presyon na may kaugnayan sa air brake sa mabibigat na sasakyan.

- ✓ Subaybayan ang gauge ng presyon ng langis ng makina
- ✓ Subaybayan ang gauge ng presyon ng hangin ng primary at secondary circuit at ang gauge ng mababang presyon
- ✓ Subaybayan ang exhaust heat gauge, tachometer at voltmeter

CHAPTER 156

Trailer Brake Hoses (Chapter 4)

156.1 Mga Brake Hose ng Trailer na May Kodigo ng Kulay

Ang mga brake hose ay nagdadala ng compressed air sa pagitan ng magkakatabing sasakyan. Ang mga pulang hose ay karaniwang nagbibigay ng hangin sa mga service brake chamber (sa pamamagitan ng service reservoir) at nagpapalabas ng parking brake; ang mga asul na hose ay nagpapagana ng relay valve ng trailer/semi-trailer na nagpapapasok ng hangin sa mga service brake chamber.

- ✓ Pulang hose: nagbibigay ng hangin para sa service brake at nagpapalabas ng parking brake
- ✓ Asul na hose: nagpapagana ng relay valve para sa service brakes
- ✓ Ikonekta ang mga coupler na pareho ang kulay

156.2 Pagkonekta ng mga Coupler ng Hose ng Preno

Ang bawat hose ay nagtatapos sa isang coupler; ang mga sasakyang naka-hitch ay may dalawang coupler bawat isa. Itugma ang mga katumbas na coupler na pareho ang kulay. Para kumonekta, ilapat ang mga coupler sa 90° anggulo at paikutin hanggang sa tumuwid ang mga hose.

- ✓ Ikonekta ang mga katumbas na coupler na pareho ang kulay
- ✓ Itugma ang service coupler ng tractor sa service coupler ng semi-trailer
- ✓ Ilapat ang mga coupler sa 90° at paikutin hanggang sa tumuwid ang mga hose
- ✓ Itugma ang mga coupler ng parking/emergency circuit sa parehong paraan

156.3 Paghawak ng Hose ng Traktora na Hindi Nakakabit

Kung ang isang traktora pang-kalsada ay hindi nakakabit sa isang trailer, ang bawat coupler ng brake hose ay dapat ikabit sa isang dummy coupler. Kung walang dummy coupler, ikabit ang mga coupler nang magkatabi at i-secure ang mga ito upang maiwasan ang pagkahulog ng hose at pagpasok ng dumi sa sistema.

- ✓ Ikabit ang bawat coupler sa isang dummy coupler kapag hindi nakakabit
- ✓ Kung walang dummy coupler, i-secure ang mga coupler nang magkatabi
- ✓ Pinipigilan ang pagkaladkad ng hose at pagpasok ng dumi sa sistema

156.4 Mga Pulang at Asul na Hose ng Preno

Ang mga pulang hose ng preno ay nagbibigay ng hangin sa mga service brake chamber (sa pamamagitan ng service reservoir) at nagpapalabas ng parking brake. Ang mga asul na hose ng preno ay nagbibigay ng hangin upang paganahin ang relay valve ng trailer/semi-trailer, na nagpapapasok ng hangin sa mga service brake chamber.

- ✓ Ang mga pulang hose ay nagbibigay ng hangin sa service brakes at nagpapalabas ng parking brake
- ✓ Ang mga asul na hose ay nagpapagana ng relay valve ng trailer para sa service braking
- ✓ Ipinapakita ng mga kulay kung aling circuit ang pinaglilingkuran ng bawat hose

156.5 Paghawak sa mga Hindi Gamit na Coupler

Kung ang isang road tractor ay hindi nakakabit sa trailer, ikawit ang bawat coupler sa isang dummy coupler. Kung walang dummy coupler, ikabit ang mga hose coupler nang magkatabi at i-secure ang mga ito upang manatiling hindi nakalapat sa lupa ang mga hose at hindi makapasok ang dumi sa sistema.

- ✓ Ikabit ang mga hindi ginagamit na coupler sa dummy coupler kapag hindi nakakabit
- ✓ Kung walang dummy, i-secure ang mga coupler nang magkatabi sa sasakyan
- ✓ Pinipigilan ang dumi na makapasok sa sistema at ang pagkaladkad ng mga hose

CHAPTER 157

Supplemental Brakes

157.1 Transmission at kompresyon ng makina para sa pagpepreno pababa

Bago bumaba sa matarik na dalisdis, mag-shift sa gear na nagpapanatili ng kontrol. Ayon sa mga tagagawa, ang pinakamalaking epekto ng engine braking ay nasa first gear, at karaniwang gawain ay mag-shift sa first bago simulan ang pagbaba sa matarik na dalisdis, at manatili sa gear na iyon hanggang sa ibaba. Ang pinakamababang angkop na gear ay nagbibigay ng kompresyon ng makina na tumutulong kontrolin ang bilis — epektibo sa standard o automated manual transmission.

- ✓ Pinakamalaking epekto ng engine braking ay nasa first gear; mag-shift pababa bago bumaba sa matarik na dalisdis
- ✓ Manatili sa napiling mababang gear hanggang sa ibaba
- ✓ Gumagana ang kompresyon ng makina sa parehong standard at automated manual transmissions

157.2 Transmission at Kompresyon ng Makina sa Pagbaba

Bago ang matarik na dalisdis, ilipat sa gear na nagpapanatili ng kontrol sa bilis. Ayon sa mga tagagawa, ang pinakamalakas na epekto ng pagpepreno ng makina ay nasa primera; karaniwang gawain ay ilipat sa primera bago ang matarik na dalisdis at manatili doon hanggang sa ibaba. Gumagana ang kompresyon ng makina sa standard o automated manual transmission.

- ✓ Ilipat sa gear na pang-kontrol bago ang matarik na dalisdis, hindi habang nasa dalisdis
- ✓ Ang pinakamalakas na epekto ng pagpepreno ng makina ay nasa primera (karaniwang gawain sa matatarik na dalisdis)
- ✓ Manatili sa napiling mababang gear hanggang sa ibaba
- ✓ Epektibo ang kompresyon ng makina sa standard o automated manual transmission

157.3 Paggamit ng mga pantulong na preno

Kapag kargado, nakakatulong ang mga pantulong na preno para mapanatili ang gustong bilis nang hindi labis na ginagamit ang pangunahing preno. Tiyaking gumagana ang mga ito bago magsimulang pababa sa pamamagitan ng pagbukas ng switch at pagbitaw sa silinyador. Pinakamabisa ang mga pantulong na preno kapag ang makina ay umiikot sa pinakamataas na RPM para sa isang partikular na gear. Sa paanan ng burol, dagdagan ang bilis at ilipat sa angkop na gear.

- ✓ Suriin na gumagana ang pantulong na preno bago bumaba sa pamamagitan ng pagbukas ng switch at pagbitaw sa silinyador
- ✓ Pinakamabisa ang mga pantulong na preno sa pinakamataas na RPM ng makina para sa isang partikular na gear
- ✓ Binabawasan ng mga pantulong na preno ang pag-asa sa pangunahing preno kapag kargado

157.4 Automated manual na transmisyon

Ang automated manual na transmisyon ay gumagana tulad ng manual pero elektronikong naka-synchronize, bumababa o nagho-hold ng gear lamang kapag walang panganib ng mekanikal na sira. Maaari kang pumili ng mas mababang gear kaysa sa pinakamataas na awtomatikong piniling gear upang makakuha ng compression ng makina kapag pababa; pinipigilan nito ang awtomatikong upshift. Obserbahan ang RPM ng makina upang maiwasan ang sobrang pag-ikot. Sa matarik o madulas na mga dalisdis, ang mas mababang gear ay pumipigil sa madalas o hindi planadong pagbabago ng gear.

- ✓ Ang automated manual na transmisyon ay bumababa o nagho-hold ng gear lamang kapag walang panganib ng mekanikal na sira
- ✓ Pumili ng mas mababang gear para sa pagpepreno ng makina pababa at obserbahan ang RPM upang maiwasan ang sobrang pag-ikot
- ✓ Ang pagpili ng mas mababang gear ay pumipigil sa hindi planadong pagbabago ng gear sa matarik o madulas na mga dalisdis

157.5 Paggamit ng Pantulong na Preno

Ang mga pantulong na preno ay tumutulong mapanatili ang gustong bilis nang hindi labis na ginagamit ang service brakes, lalo na kapag puno o may karga. Suriin kung gumagana ang mga ito bago bumaba sa dalisdis sa pamamagitan ng pag-activate ng switch at pag-release ng accelerator. Pinakamabisa ang mga ito kapag umiikot ang makina sa pinakamataas na RPM para sa partikular na gear. Sa paanan ng burol, dagdagan ang bilis at mag-shift sa angkop na gear.

- ✓ Binabawasan ng pantulong na preno ang pag-asa sa service brakes kapag may karga
- ✓ Suriin kung gumagana ang pantulong na preno bago magsimulang bumaba
- ✓ Pinakamabisa ang pantulong na preno sa pinakamataas na RPM para sa partikular na gear
- ✓ I-activate ang switch at i-release ang accelerator para mag-engage

157.6 Awtomatikong Manwal na Transmisyon

Ang awtomatikong manwal na transmisyon ay gumagana tulad ng manwal ngunit elektronikong naka-synchronize upang magbaba ng gear o humawak sa gear lamang kapag walang panganib ng mekanikal na pagkasira. Maaari kang pumili ng mas mababang gear kaysa sa pinakamataas na awtomatikong gear para sa kompresyon ng makina kapag pababa—kapaki-pakinabang sa matarik o madulas na mga dalisdis—ngunit bantayan na ang RPM ng makina ay hindi masyadong tumaas.

- ✓ Ang awtomatikong manwal na transmisyon ay nagbababa o humahawak ng gear lamang kung walang panganib ng mekanikal na pagkasira
- ✓ Maaari kang manu-manong pumili ng mas mababang gear para sa kompresyon ng makina kapag pababa
- ✓ Ang pagpili ng mas mababang gear ay pumipigil sa hindi planadong pagtaas ng gear sa mga dalisdis
- ✓ Bantayan na ang RPM ng makina ay hindi masyadong tumaas sa mas mababang gear

CHAPTER 158

Chapter 12 – When Should the Circle Check Be Performed

158.1 Pangkalahatang Panuntunan sa 24-Oras na Circle Check

Dapat tiyakin ng mga driver na isinagawa ang inspeksyon sa loob ng 24 oras bago magmaneho, at kailangan ang bago kung hindi ito ginawa ng itinalagang tao.

- ✓ Dapat tiyakin ng mga driver na isinagawa ang inspeksyon sa loob ng 24 oras bago magmaneho
- ✓ Kailangan ang bagong inspeksyon kung ang pagsusuri ay hindi ginawa ng taong itinalaga ng operator, kahit na wala pang 24 oras ang lumipas
- ✓ Dapat planuhin ng mga driver ang mga gawain upang magsagawa ng bagong pagsusuri bago lumipas ang 24 oras, maliban sa ilang sasakyan na may ibang limitasyon

158.2 Mga Espesyal na Kaso para sa Tiyempo ng Pagsusuri

Ang ilang uri ng sasakyan ay may ibang tuntunin sa bisa, kabilang ang mga road test pagkatapos ng pagkukumpuni, mga sasakyan ng bumbero, mga bus, at mga sasakyan ng transit.

- ✓ Hindi kailangan ang pagsusuri para sa road test pagkatapos ng pagkukumpuni kung nasa loob ng 15 km radius, walang kargamento, walang pasahero (maliban sa mga tauhan ng pagsusulit), at ang huling ulat o work order ay nasa sasakyan.
- ✓ Kailangan ng pagsusuri ang mga sasakyan ng departamento ng bumbero sa loob ng 24 oras bago ang paglabas o sa pagbabalik; kung nasa istasyon, hindi bababa sa isang beses bawat 7 araw.
- ✓ Para sa mga bus, minibus at emergency vehicles (maliban sa bumbero), ang Sabado, Linggo at mga statutory holiday ay hindi binibilang sa 24-oras na bisa kung nakaparada.
- ✓ Mga urban transit bus/minibus: may bisa ang pagsusuri nang 48 oras kung nakaparada sa loob ng gusali, o 24 oras mula nang ilagay sa operasyon, alinman ang mauna (dapat gawin ng itinalagang tao).

CHAPTER 159

Brake Chambers and Brake Types (Chapter 4)

159.1 Mga Brake Chamber at Diaphragm

May brake chamber malapit sa bawat gulong. Ang hangin mula sa service reservoirs ay tumutulak sa diaphragm na konektado sa push rod. Sa drum brake, pinapatakbo ng push rod ang slack adjuster na nagpapaikot sa camshaft; pinapakapit ng S-cam ang preno. May single chambers (service brake) at double chambers (service + parking brake).

- ✓ May brake chamber malapit sa bawat gulong
- ✓ Tinutulak ng hangin ang diaphragm na konektado sa push rod
- ✓ Single chamber = service brake; double chamber = service + parking brake
- ✓ Sa mga drum brake, pinapatakbo ng push rod ang slack adjuster at S-cam

159.2 Mga Spring ng Parking Brake at Pagkakabit

Ang mga parking brake ay nakakabit lamang sa mga gulong sa likuran ng tractor/truck/bus (nangangailangan ng dobleng chamber sa hindi bababa sa isang axle) at sa mga gulong ng trailer/semi-trailer maliban sa karamihan ng auxiliary lift axle. Ang parking brake ay laging katambal ng service brake at gumagamit ng malakas na spring. Ang paghila pataas ay nagpapawala ng hangin kaya inilalapat ng spring ang preno; ang pagtulak pababa ay nagpapasok ng hangin, pumipiga sa spring, at nagpapalaya sa mga gulong.

- ✓ Gumagamit ang parking brake ng malakas na spring at laging katambal ng service brake
- ✓ Nakakabit sa mga gulong sa likuran ng tractor/truck/bus at mga gulong ng trailer
- ✓ Hilahin pataas = labas ang hangin, inilalapat ng spring ang preno; itulak pababa = pasok ang hangin, naka-compress ang spring, malaya ang mga gulong
- ✓ Binubuhay din ng spring ang emergency brake kung may problema

159.3 Mga Prenong Drum (S-Cam)

Ang prenong drum ay gumagamit ng mga sapatos ng preno na may lining na dumidiin sa loob ng drum sa gulong. Ang mga prenong drum na S-cam ang pinakakaraniwan sa mabibigat na sasakyan; hinahatak ng hugis-S na cam ang mga sapatos ng preno palayo sa isa't isa. Ang pagkiskis ay gumagawa ng init; ang mga lining na sobrang init ay nawawalan ng bisa dahil sa maling paggamit o sobrang paggamit.

- ✓ Ang mga prenong drum (S-cam) ang pinakakaraniwan sa mabibigat na sasakyan
- ✓ Hinahatak ng hugis-S na cam ang mga sapatos ng preno palayo sa isa't isa laban sa drum
- ✓ Ang mga lining na sobrang init ay nawawalan ng bisa

159.4 Mga Preno ng Disc

Ang preno ng disc ay gumagamit ng disc sa hub na may mga lining (pads) na hawak ng caliper na kumakapit sa magkabilang gilid ng disc. Ang mga preno ng disc ay pinakakaraniwan sa mga motor coach at parami nang paraming ginagamit sa ibang sasakyan. Kung ihahambing sa drum brake, mas kaunting hangin ang ginagamit nila (mas maliit na chamber) at hindi gaanong nababawasan ang kanilang kahusayan sa mataas na temperatura.

- ✓ Ang mga preno ng disc ay gumagamit ng caliper na nagpipindot ng pads sa magkabilang gilid ng disc
- ✓ Mas kaunting hangin ang nakokonsumo kaysa sa drum brake
- ✓ Mas mababa ang posibilidad na mawalan ng kahusayan sa mataas na temperatura

CHAPTER 160

Chapter 12 - Responsibility for the Condition of the Vehicle

160.1 Mga Obligasyon ng mga May-ari, Tagapagpatakbo, at mga Driver

Lahat ng partidong kasangkot sa pagpapatakbo ng isang sasakyan ay may bahagi sa mga responsibilidad para sa mekanikal na kondisyon nito at pagsunod sa inspeksyon.

- ✓ Dapat panatilihin ng mga may-ari ang mga sasakyan sa mabuting mekanikal na kondisyon at ipaayos ang mga naiulat na depekto.
- ✓ Dapat tiyakin ng mga tagapagpatakbo na ang driver o itinalagang tao ay nagsasagawa ng circle check ayon sa mga kinakailangan ng regulasyon.
- ✓ Dapat isagawa ng mga driver ang circle check ayon sa mga kinakailangan (maliban kung tinatanggap ang inspeksyon ng iba) at iulat ang mga depektong natukoy sa panahon ng biyahe.

CHAPTER 161

Appendices – List 1 Heavy Vehicles: Coupling Devices

161.1 Mga Depekto ng Coupling Device (Listahan 1)

Ang Listahan 1 ay naaangkop sa mabibigat na sasakyan maliban sa mga bus, minibus, o motor coach. Kasama sa maliliit na depekto ng coupling ang nawawala/sira/maluwag na mga bahagi ng fastener at nasira/hindi secure na safety fasteners. Kasama sa malalaking depekto (ang ilan ay naaangkop lamang kapag nakakabit) ang baluktot na kingpin/coupling plate, paggalaw ng fifth wheel, at mga pagkasira ng locking pin.

- ✓ Maliit: nawawala, sira, o maluwag ang (mga) bahagi ng fastener ng coupling device
- ✓ Malaki: ang coupling plate o kingpin ay baluktot, may bitak, o hindi matibay na nakakabit
- ✓ Malaki: mahigit 20% ng mga fastener ng coupling mechanism ay nasira o nawawala
- ✓ Malaki: 25% o higit pa ng mga locking pin ay nawawala o hindi gumagana
- ✓ Malaki: ang coupling mechanism ay hindi maayos na nakasara o naka-lock

CHAPTER 162

Chapter 6 Self-Evaluation Answers

162.1 Mahahalagang Katotohanan Tungkol sa Mapanganib na Sitwasyon

Mga pinagtibay na katotohanan sa pagsusulit: Kapag nag-hydroplane, HUWAG gamitin ang preno. Ang pagsabog ng isang gulong sa dual wheel ng semi-trailer ay HINDI gaanong nararamdaman. Kapag nag-skid, iikot ang manibela sa parehong direksyon ng skid. Ang mga hydraulic brake ay MAAARING maapektuhan ng sobrang pag-init. Ang emergency brake ang gagana kapag kulang ang presyon ng hangin sa mga reservoir.

- ✓ Huwag magpreno kapag nag-hydroplane; iikot ang manibela sa parehong direksyon ng skid
- ✓ Hindi gaanong nararamdaman ang pagsabog ng dual-wheel; naaapektuhan ang hydraulic brakes ng sobrang pag-init
- ✓ Gagana ang emergency brakes kapag kulang ang compressed air sa mga reservoir

CHAPTER 163

11 - Glass and Mirrors

163.1 Kondisyon ng Windshield

Umupo sa upuan ng driver at suriin ang windshield para sa kalinawan, pinsala, o mga bitak na nakahahadlang sa paningin habang nagmamaneho. Linisin ang dashboard at windshield ng mga nakaharang na bagay para sa pinakamahusay na paningin.

- ✓ Depekto 11.1 (menor): Ang windshield ay nanlalabo, maulap, o sira sa paraang nakakabawas sa paningin ng driver sa kalsada o mga palatandaan/senyas sa kalsada
- ✓ Suriin mula sa upuan ng driver at linisin ang mga nakaharang na bagay

163.2 Mga Panlabas na Salamin sa Likod

Para sa lahat ng panlabas na salamin, siyasatin ang pagkakakabit at tingnan kung may matutulis na gilid (tulis o pantabas na gilid na maaaring makasugat). Mga mandatoryong salamin: bawat sasakyan ay kailangan ng panlabas na salamin sa magkabilang panig; ang mga school bus at minibus ay kailangan din ng convex na panlabas na salamin na nakakabit sa harap sa magkabilang panig. Tiyaking naiaayos ang bawat isa at nananatili sa posisyon para sa ligtas na pagmamaneho.

- ✓ Depekto 11.3 (menor, lahat ng salamin): Ang panlabas na salamin sa likod ay hindi secure ang pagkakakabit o may matutulis na gilid
- ✓ Depekto 11.2 (menor, mandatoryong salamin): Ang isang mandatoryong salamin ay nawawala, basag, may bitak, nanlalabo, o hindi maiaayos o hindi nananatili sa gustong posisyon
- ✓ Ang mga school bus at minibus ay nangangailangan ng convex na panlabas na salamin na nakakabit sa harap sa magkabilang panig

163.3 Windshield at mga Bintana sa Gilid

Umupo sa upuan ng drayber at suriin ang windshield at mga bintana sa gilid para sa kalinawan, pinsala, bitak, o mga sagabal na humahadlang sa paningin. Dapat ding suriin ng mga school bus at minibus ang mga bintana sa gilid na nasa likod mismo ng compartment ng drayber.

- ✓ Maliit na depekto (11.1): ang windshield o isang bintana sa gilid ay nanlabo, maulap, may sagabal, may mga pinong lamat, o bitak na nagpapababa sa paningin ng drayber sa daan o mga palatandaan/senyales sa kalsada
- ✓ Maliit na depekto (11.4, mga school bus/minibus): ang bintana sa gilid na nasa likod mismo ng compartment ng drayber ay nagpapababa sa paningin ng drayber

163.4 Mga Bintana sa Gilid

Suriin ang kondisyon ng mga bintana sa gilid sa bawat panig ng kompartamento ng driver mula sa upuan ng driver para sa kalinawan, pinsala, bitak, o mga sagabal (halimbawa: mga sticker na hindi transparent). Dapat ding suriin ng mga school bus at minibus ang mga bintana sa gilid nang direkta sa likod ng kompartamento ng driver.

- ✓ Depekto 11.1 (menor): Ang bintana sa gilid ng kompartamento ng driver ay nanlalabo, maulap, may sagabal, may mga pinong bitak, o may bitak na nagpapababa ng paningin ng driver
- ✓ Depekto 11.4 (menor, mga school bus/minibus): Ang bintana sa gilid sa magkabilang panig at nang direkta sa likod ng kompartamento ng driver ay may katulad na kapansanan

CHAPTER 164

Laws and Regulations (Transportation of Passengers)

164.1 Mga Regulasyon sa Oras ng Pagmamaneho at Circle Check para sa mga Bus

Lahat ng driver ng bus maliban sa urban transit ay saklaw ng Regulasyon tungkol sa oras ng pagmamaneho at pahinga, at dapat sumunod sa mga panuntunan ng ibang hurisdiksyon kapag naglalakbay sa labas ng Québec. Sa ilalim ng Regulasyon tungkol sa mga pamantayan ng kaligtasan para sa mga sasakyang-kalsada, ang driver ng bus ay dapat magsagawa ng circle check sa loob ng 24 oras bago ilabas ang bus, o basahin at lagdaan ang ulat ng pagsusuri na ginawa sa nakaraang 24 oras.

- ✓ Ang mga driver ng bus na hindi kabilang sa urban transit ay napapailalim sa mga tuntunin sa oras ng pagmamaneho at pahinga
- ✓ Sumunod sa mga regulasyon ng ibang hurisdiksyon kapag naglalakbay sa labas ng Québec
- ✓ Ang circle check ay dapat gawin sa loob ng 24 oras bago ilabas ang bus
- ✓ Kung ibang tao ang gumawa ng pagsusuri, dapat basahin at lagdaan ng driver ang ulat

164.2 Mga Ahensiyang Tagapagpatupad at mga Naaangkop na Batas

Ang mga drayber na nagdadala ng mga pasahero ay dapat malaman ang mga naaangkop na batas. Ang mga pangunahing ahensiyang nagpapatupad ay ang Société de l'assurance automobile du Québec, ang Ministère des Transports du Québec, at ang Commission des transports du Québec. Bukod sa Kodigo ng Kaligtasan sa Highway, ang mga drayber ng pasahero ay saklaw rin ng Batas sa Transportasyon, Regulasyon sa Transportasyon ng Bus, at ng Regulasyon tungkol sa mga sasakyang kalsada na ginagamit sa paghahatid ng mga batang mag-aaral.

- ✓ Mga ahensiyang nagpapatupad: SAAQ, Ministère des Transports, Commission des transports du Québec
- ✓ Ang Batas sa Transportasyon ay nag-aatas na ang mga drayber ng school bus ay may sertipiko ng kakayahan
- ✓ Ang Regulasyon sa Transportasyon ng Bus ay namamahala sa mga permit para sa pagdadala ng mga pasahero sa bus
- ✓ Ang mga pamantayan sa paggawa, pagkakabit, at paggamit ng school bus ay nagmumula sa isang nakatalagang regulasyon

CHAPTER 165

Appendix – Pressure Conversion Table

165.1 Mga Conversion ng Yunit ng Presyon (psi, kPa, bar)

Ang talahanayan ng conversion ng presyon ay nagko-convert ng psi sa kPa at bar, kapaki-pakinabang para sa pag-interpret ng mga limitasyon ng tagas ng hangin sa preno at presyon ng gulong. Tinatayang 1 psi ay katumbas ng 6.9 kPa (0.07 bar).

- ✓ 1 psi ≈ 6.90 kPa ≈ 0.07 bar; 5 psi ≈ 34.5 kPa (may kaugnayan sa 35 kPa na limitasyon ng tagas ng hangin)
- ✓ Gamitin ang talahanayan upang i-convert ang mga hangganan ng tagas ng hangin sa preno at presyon ng gulong sa pagitan ng imperial at metric units

CHAPTER 166

How Service Brakes Work (Chapter 4)

166.1 Oras ng Reaksyon ng Air Brake

Ang mga air brake ay mas mabagal mag-react kaysa sa hydraulic brakes dahil ang hangin ay maaaring i-compress. Ang mga balbula (kasama ang relay valve) ay nagpapanatili ng hangin na nakaantabay upang mabawasan ang oras ng reaksyon. Tumatagal ng humigit-kumulang kalahating segundo para dumaan ang hangin sa sistema; sa 90 km/h, nakakabiyahe ang sasakyan ng 12.5 m sa panahong ito.

- ✓ Mas mabagal mag-react ang air brakes kaysa sa hydraulic brakes (maaaring i-compress ang hangin)
- ✓ Ang relay valve ay nagpapanatili ng hangin na nakaantabay upang mabawasan ang oras ng reaksyon
- ✓ Tumatagal ng humigit-kumulang 0.5 segundo para dumaan ang hangin sa sistema
- ✓ Sa 90 km/h, nakakabiyahe ang sasakyan ng 12.5 m sa kalahating segundong iyon

166.2 Sirkulasyon at Pagpapalakas ng Komprimadong Hangin

Sinasipsip ng kompresor ang hangin sa labas, dinadaanan ito sa patuyuan ng hangin papunta sa suplay na imbakan, pagkatapos sa mga imbakan ng serbisyo. Kapag pinindot ang pedal ng preno, nagpapadala ito ng hangin sa bawat silid ng preno, na naglalapat ng puwersa laban sa mga tambol o disc. Ginagamit ng sistema ang lakas ng hangin kasama ng prinsipyo ng pingga upang palakasin ang bahagyang pagpindot sa pedal tungo sa malakas na pagpreno.

- ✓ Landas ng hangin: kompresor → patuyuan ng hangin → suplay na imbakan → mga imbakan ng serbisyo → mga silid ng preno
- ✓ Ang bahagyang pagpindot sa pedal ay nagiging malakas na puwersa ng pagpreno
- ✓ Gumagamit ng lakas ng hangin kasama ng prinsipyo ng pingga

166.3 Paggamit ng Drum kumpara sa Disc Brake

Sa drum brakes, ang diaphragm ay gumagalaw sa push rod na nagpapatakbo ng slack adjuster, iniikot ang S-cam upang hilahin ang mga shoe nang palayo at ipitin laban sa drum. Sa disc brakes, ang diaphragm ay tumutulak sa isang lever na naglalapat ng puwersa sa pamamagitan ng piston sa isang pad; ang kontra-puwersa ay gumagalaw sa caliper na tumutulak sa katapat na pad laban sa disc.

- ✓ Drum: diaphragm → push rod → slack adjuster → S-cam → ipinipit ng mga shoe ang drum
- ✓ Disc: diaphragm → lever → piston → pad, itinutulak ng caliper ang katapat na pad
- ✓ Pareho silang pumipigil sa gulong na malayang umikot

166.4 Mga Salik na Nakakaapekto sa Lakas ng Pagpreno

Ang lakas ng pagpreno ay nagmumula sa ilang mekanikal na salik na pinagsama. May limitasyon sa kakayahan ng pagpreno na itinatakda ng pinakamataas na presyon ng hangin na maibibigay ng mga service reservoir at, para sa drum brakes, ang wastong pagsasaayos ng slack adjuster.

- ✓ Mga salik: presyon ng compressed air, laki ng brake chamber, haba ng slack adjuster, pag-ikot ng cam (drum)
- ✓ Ang kakayahan ng pagpreno ay limitado ng pinakamataas na presyon ng hangin sa reservoir
- ✓ Ang kakayahan ng drum brake ay limitado rin ng wastong pagsasaayos ng slack adjuster

166.5 Sabayang Pagpepreno ng Trailer

Ang service brakes ng semi-trailer ay gumagana nang sabay ng sa traktor. Ang pagpindot sa brake pedal ay nagpapagana sa mga preno sa lahat ng gulong ng kombinasyon ng sasakyan.

- ✓ Ang service brakes ng semi-trailer ay gumagana nang sabay ng sa traktor
- ✓ Ang brake pedal ay nagpapagana sa lahat ng gulong sa kombinasyon

166.6 Sirkulasyon ng Compressed Air

Ang compressor ay humihigop ng hangin sa labas, ipinapadala ito sa pamamagitan ng air dryer papunta sa supply reservoir, pagkatapos sa mga service reservoir. Ang pagpindot sa brake pedal ay nagpapadala ng hangin sa brake chamber ng bawat gulong, na nagtutulak sa mga brake shoe laban sa drum o disc. Kahit bahagyang pagpindot sa pedal ay nagdudulot ng malakas na braking force dahil sa amplification.

- ✓ Daan ng hangin: compressor → dryer → supply reservoir → service reservoirs → brake chambers
- ✓ Ang pagpindot sa pedal ay nagpapadala ng hangin sa brake chamber ng bawat gulong
- ✓ Pinalalakas ng sistema ang pedal force ng driver

166.7 Operasyon ng Drum kumpara sa Disc Brake

Sa drum brake, itinutulak ng diaphragm ang push rod na nagpapatakbo sa slack adjuster, na umiikot sa S-cam sa pamamagitan ng camshaft upang ibuka ang mga shoe laban sa drum. Sa disc brake, itinutulak ng diaphragm ang isang lever na nagpipilit sa pad laban sa disc, na may katumbas na counterforce na gumagalaw sa caliper upang ipitin ang katapat na pad.

- ✓ Drum: diaphragm → push rod → slack adjuster → S-cam nagbubuka ng shoes
- ✓ Disc: diaphragm → lever nagpipilit ng pad; caliper nagpipitin ng katapat na pad
- ✓ Pareho silang pumipigil sa gulong na umikot nang malaya

166.8 Sabay na Pagpepreno ng Tractor at Trailer

Ang mga service brake ng semi-trailer ay gumagana nang sabay sa mga service brake ng tractor, kaya ang pagpindot sa pedal ng preno ay pumipreno sa lahat ng gulong ng kombinasyon.

- ✓ Gumagana ang mga service brake ng semi-trailer nang sabay sa mga service brake ng tractor
- ✓ Ang pagpindot sa pedal ng preno ay pumipreno sa lahat ng gulong ng kombinasyon

CHAPTER 167

12 - Wheels, Hubs and Fasteners

167.1 Mga Gulong (Disko at Rayos)

Tanging ang mga gulong sa mga axle na nagdadala ng timbang ang dapat suriin (inirerekomenda ang auxiliary lift axle). Suriin ang mga nakikitang bahagi: sa mga gulong na rayos, ang mga rayos, disko, at rim; sa mga gulong na disko, ang buong gulong, lalo na sa paligid ng mga bolt.

- ✓ Depekto 12.C (major): Ang isang gulong ay may bitak, may basag, o may indikasyon ng pagkukumpuni o welding
- ✓ Depekto 12.C (major): Ang isa sa mga butas ng stud ay pinalawak o hugis-oval

167.2 Mga Pangkabit ng Gulong

Suriin ang pagkakaroon at kalagayan ng mga pangkabit ng gulong (bolts, wheel rim clamps, wheel studs at nuts) sa paligid ng sasakyan.

- ✓ Depekto 12.B (major): Ang isang pangkabit ng gulong ay nawawala, may bitak, sira, o hindi matibay na nakakabit
- ✓ Suriin ang mga bolt, rim clamp, stud, at nut sa paligid ng sasakyan

167.3 Mga Wheel Bearing at Pagpapadulas

Suriin ang mga tagas at lebel ng langis sa mga wheel hub. Suriin ang lubricant sa pamamagitan ng sight glass ng hub kung mayroon (huwag tanggalin ang filler cap). Suriin ang mga bakas ng langis o grasa sa mga gulong o sa lupa. Ang kakulangan ng lubricant ay maaaring maging sanhi ng pagkahubad ng gulong. Ang mga tagas ay maaaring sanhi ng sira o nawawalang plug, filler cap, o axle cap, o ng sirang seal.

- ✓ Depekto 12.A (major): Hindi nakikita ang lubricant ng wheel bearing sa pamamagitan ng sight glass, o wala ito kahit may sight glass
- ✓ Depekto 12.1 (minor): Ang lubricant ay mas mababa sa minimum na lebel kapag nakikita sa pamamagitan ng sight glass; o may tagas ng lubricant maliban sa pagpapawis
- ✓ Suriin lamang ang lebel ng langis kung ang hub ay may sight glass; huwag tanggalin ang axle cap para suriin

167.4 Mga Bearing ng Gulong at Lubricasyon ng Hub

Suriin ang mga tagas (seal) at antas ng langis sa mga hub ng gulong. Suriin lamang ang antas ng langis kung ang hub ay may sight glass (karaniwan sa steer axle at ilang gulong ng trailer/semi-trailer); huwag tanggalin ang filler cap o axle cap. Suriin ang mga bakas ng langis/grasa sa mga gulong o sa lupa. Ang hindi sapat na lubricasyon ay maaaring maging sanhi ng pagkatanggal ng gulong.

- ✓ Pangunahing depekto (12.A): hindi nakikita ang lubricant ng bearing ng gulong sa pamamagitan ng sight glass, o wala ang lubricant kahit may sight glass man o wala
- ✓ Menor na depekto (12.1): mas mababa sa minimum ang lubricant kapag nakikita sa pamamagitan ng sight glass, o may tagas ng lubricant maliban sa sweating/pagpapawis

167.5 Suporta at mga Pangkabit ng Ekstrang Gulong

Suriin ang tibay ng suporta ng ekstrang gulong at ng mga pangkabit sa likod ng kabina o sa ilalim ng sasakyan. Hindi mo kailangang pumasok sa ilalim — sapat na ang visual na kumpirmasyon na tila matatag na hawak ng suporta ang ekstrang gulong.

- ✓ Depekto 12.2 (menor): Hindi kayang panatilihin ng suporta ng ekstrang gulong o ng mga pangkabit ang ekstrang gulong na matibay na nakakabit.
- ✓ Sapat na ang visual na pagsusuri ng suporta; hindi kailangang pumasok sa ilalim ng sasakyan.

CHAPTER 168

Liquids in Tank Trucks

168.1 Pagmamaneho na may Bahagyang Puno na mga Tangke

Ang paggalaw ng likido na sinasamahan ng mataas na sentro ng grabidad ay lumilikha ng espesyal na mga kondisyon sa pagmamaneho. Kapag ang tangke ay bahagyang puno lamang, ang biglaang pagpipihit ng manibela o pagpepreno ay direktang nakakaapekto sa kontrol ng sasakyan.

- ✓ Iwasan ang biglaang pagpipihit ng manibela o pagpepreno kapag ang tangke ay bahagyang puno lamang
- ✓ Ang paggalaw ng likido sa isang bahagyang puno na tangke ay maaaring direktang makakaapekto sa kontrol ng sasakyan

168.2 Mga Epekto ng Temperatura at mga Limitasyon sa Pagpuno

Dapat isaalang-alang ang densidad ng likido at temperatura kapag nagpupuno upang sumunod sa maximum na karga ng tagagawa sa plato ng sertipikasyon. Ang ilang likido ay lumalaki at ang mga siksik na likido tulad ng sulfuric acid ay maaaring lumampas sa mga limitasyon sa timbang.

- ✓ Huwag kailanman punuin ang tangke nang higit sa 70% ng kapasidad nito
- ✓ Isaalang-alang ang densidad ng likido at temperatura upang sumunod sa limitasyon ng karga sa plato ng sertipikasyon
- ✓ Ang mga siksik na likido tulad ng sulfuric acid ay maaaring maging dahilan upang lumampas ang sasakyan sa mga awtorisadong limitasyon sa timbang

168.3 Paggalaw ng mga Likido at mga Baffle

Kapag nagba-brake, ang likido ay bumubuo ng alon na umaabante pasulong, tumatama sa harap ng tangke at bumabalik pasalikod, na nagdudulot ng puwersang tulak. Ang mga baffle (butas-butas na pader) ay nagpapababa ng pag-alon mula harap-likod, ngunit ang paggalaw mula tabi-tabi ay maaari pa ring magpataob ng sasakyan.

- ✓ Ang pagba-brake ay lumilikha ng alon ng likido pasulong na nagdudulot ng puwersang tulak sa mga dulo ng tangke
- ✓ Ang mga baffle ay nagpapababa ng pag-alon mula harap-likod ngunit HINDI pinipigilan ang paggalaw mula tabi-tabi na maaaring magpataob ng sasakyan
- ✓ Bawasan ang bilis nang mas mababa kaysa sa pinakamataas na limitasyon, lalo na sa madulas na kondisyon at sa mga kurba, labasan, at likuan

168.4 Pamamahagi ng mga Likido sa Isang Tangke

Sa mga tangkeng may maraming kompartamento, dapat pantay na ipamahagi ang likido sa bawat kompartamento, na may balanseng bigat mula harap hanggang likod para sa ligtas na pagkarga at pagbaba.

- ✓ Pantay na ipamahagi ang likido sa bawat kompartamento ng tangkeng may maraming kompartamento
- ✓ Iwasan ang sobrang bigat sa harap o sa likod

CHAPTER 169

Chapter 12 - Mechanical Defects: Minor and Major

169.1 Kahulugan at Mga Tuntunin ng Menor na Depekto

Ang isang menor na depekto ay hindi nagdudulot ng agarang panganib sa kaligtasan ngunit maaaring lumala, na nangangailangan ng pagkukumpuni sa loob ng itinakdang takdang panahon.

- ✓ Ang isang menor na depekto ay hindi nagdudulot ng agarang panganib sa kaligtasan ng driver o ng iba pang gumagamit ng kalsada ngunit maaaring mabilis na lumala.
- ✓ Ang sasakyan na may menor na depekto ay hindi maaaring patakbuhin kung ang pagkukumpuni ay hindi isasagawa sa loob ng 48 oras.

169.2 Kahulugan at mga Tuntunin ng Malubhang Depekto

Ang malubhang depekto ay nagdudulot ng agarang panganib sa kaligtasan at nagreresulta sa ganap na pagbabawal sa pagpapatakbo.

- ✓ Ang malubhang depekto ay nagdudulot ng agarang panganib sa kaligtasan
- ✓ Ipinagbabawal na patakbuhin o payagang patakbuhin ang isang sasakyan na may malubhang depekto

169.3 Kailan Dapat Iulat ang Menor at Malalaking Depekto

Ang mga takdang panahon ng pag-uulat ay magkaiba para sa menor at malalaking depekto, kung saan ang malalaking depekto ay nangangailangan ng agarang aksyon.

- ✓ Ang menor na depekto ay dapat itala at ipaalam sa operator bago ang susunod na circle check o sa loob ng 24 oras, alinman ang mauna
- ✓ Ang malaking depekto ay dapat agad na itala at iulat nang walang pagkaantala sa operator
- ✓ Ang malaking depekto ay isang pagbabawal sa pagpapatakbo — hindi maaaring ipamaneho o ilunsad ang sasakyan

CHAPTER 170

Appendices – List 1: Frame, Controls, Steering

170.1 Mga Depekto sa Sistema ng Pagpipiloto

Kabilang sa mga menor na depekto sa pagpipiloto ang maling pagkakalagay ng steering column/adjustable wheel na hindi nananatili sa nakatakdang posisyon, maling lebel ng power steering fluid, at putol na pump belt. Kabilang sa mga malubhang depekto ang maling pagkakalagay ng steering column/wheel na nagpapakita ng panganib ng pagkahiwalay at hindi gumaganang power steering.

- ✓ Menor: maling lebel ng power steering fluid; putol na pump belt
- ✓ Malubha: maling pagkakalagay ng steering column/wheel na nagpapakita ng panganib ng pagkahiwalay
- ✓ Malubha: hindi gumaganang power steering

170.2 Mga Depekto sa Frame at Cargo Body

Kasama sa mga menor na depekto ang bitak na side rails o cross members at ang mga fixed body component na nawawala o hindi maayos ang pagkakakabit. Kasama sa mga major na depekto ang side rails na maaaring mabasag, paglundo na nagdudulot ng pagkadikit ng mga gumagalaw na bahagi sa body, at mahigit 25% ng sliding bogie locking pins na nawawala o hindi nakaengage.

- ✓ Menor: bitak ang side rails o bitak/basag ang cross members
- ✓ Major: maaaring mabasag ang side rails
- ✓ Major: mahigit 25% ng sliding bogie locking pins ang nawawala o hindi nakaengage

170.3 Mga Depekto sa mga Kontrol ng Driver

Kasama sa mga minor na depekto ang hindi maayos na paggana ng accelerator o clutch at ang busina na hindi gumagana nang maayos. Ang major na depekto ay kapag ang makina ay hindi bumabalik sa idle kapag binitawan ang accelerator.

- ✓ Minor: hindi maayos ang paggana ng accelerator o clutch; hindi gumagana ang busina
- ✓ Major: hindi bumabalik sa idle ang makina kapag binitawan ang accelerator

CHAPTER 171

Steering Wheel

171.1 Tamang Posisyon ng Kamay at Teknik sa Pagpipiloto

Dahil ang mabibigat na sasakyan ay mas malaki nang husto kaysa sa ibang mga sasakyan, mahalaga ang eksperto at ligtas na pagpapatakbo. Hawakan ang manibela gamit ang dalawang kamay na may sapat na layo sa isa't isa upang mapanatili ang matibay na kontrol at mabilis na tumugon.

- ✓ Hawakan ang manibela gamit ang dalawang kamay at iba-ibahin ang posisyon para sa kaginhawahan
- ✓ Panatilihing may sapat na layo ang mga kamay upang mapanatili ang matibay na kontrol sa pagpipiloto at mabilis na tumugon
- ✓ Para sa mga espesyal na teknik sa pagliko, umupo nang bahagyang palayo sa manibela habang nakabaluktot ang mga braso, magsimula sa posisyong 8:00/4:00, at magsagawa ng sunod-sunod na pagpapalit ng kamay sa manibela hanggang sa maiikot ang mga gulong

171.2 Tamang Posisyon ng mga Kamay sa Manibela

Ang pagmamaneho ng mabigat na sasakyan ay nangangailangan ng espesyal na kasanayan dahil ang mga sasakyang ito ay mas malaki. Hawakan ang manibela gamit ang dalawang kamay at iba-ibahin ang posisyon para sa kaginhawahan habang pinananatiling sapat ang layo ng mga kamay para sa matatag na pagkontrol. Ang ilang modelo ay nangangailangan ng espesyal na pamamaraan ng pagliko dahil sa laki o pagkakaayos ng manibela.

- ✓ Hawakan ang manibela gamit ang dalawang kamay at panatilihing sapat ang layo ng mga ito upang mapanatili ang matatag na pagkontrol
- ✓ Umupo nang maayos at nakasandal sa iyong upuan at panatilihing nakabaluktot ang iyong mga braso kapag lumiliko ng manibela
- ✓ Simulan ang pagliko na ang mga kamay ay nasa posisyong 8 o'clock/4 o'clock gamit ang hand-over technique
- ✓ Tumugon nang mabilis upang mapanatili ang matatag na pagkontrol sa manibela anuman ang mangyari

CHAPTER 172

Pulling Over to the Side of the Road

172.1 Paghinto sa gilid ng kalsada at hazard lights

Kapag humihinto sa gilid, buksan ang hazard lights, lalo na sa gabi para hindi mapagkamalan ng ibang driver na gumagalaw pa ang hintong sasakyan mo at sundan ka. Kapag nasiraan, gumamit din ng flares o pulang reflector para ipakita na hinto ang sasakyan at palitan ang flares kapag naubos na ang apoy para tuloy-tuloy ang senyas.

- ✓ Buksan ang hazard lights kapag humihinto sa gilid, lalo na sa gabi
- ✓ Kapag nasiraan, gumamit ng flares o pulang reflector at palitan ang mga naubos nang flare
- ✓ Ipinagbabawal ang flares kapag nagdadala ng flammable, explosive o mapanganib na materyales (gasolina, paint thinner, propane, dinamita)

172.2 Mga babalang senyas sa isang sekundaryong daan

Sa isang sekundaryong daan, maglagay ng mga babalang senyas: una, mga 3 m sa likod ng sasakyan, kahanay ng kaliwang bahagi nito; pangalawa, mga 30 m sa likod, kahanay ng una; pangatlo, mga 30 m sa unahan ng sasakyan, kahanay ng kaliwang bahagi nito.

- ✓ Unang senyas: mga 3 m sa likod, kahanay ng kaliwang bahagi ng sasakyan
- ✓ Ikalawang senyas: mga 30 m sa likod, kahanay ng una
- ✓ Ikatlong senyas: mga 30 m sa unahan ng sasakyan, kahanay ng kaliwang bahagi

172.3 Mga babalang senyas sa highway

Sa isang highway, kalsadang one-way o pangunahing daan na walang kasalubong na trapiko, maglagay ng mga babalang senyas: ang una mga 3 m sa likod, na nakahanay sa kaliwang bahagi; ang pangalawa mga 30 m sa likod, na nakahanay sa una; ang pangatlo mga 60 m sa likod, na nakahanay sa iba pa.

- ✓ Unang senyas ~3 m sa likod, nakahanay sa kaliwang bahagi
- ✓ Ikalawang senyas ~30 m sa likod, nakahanay sa una
- ✓ Ikatlong senyas ~60 m sa likod, nakahanay sa iba pa (lahat sa likod ng sasakyan)

172.4 Paghinto sa Tabi ng Kalsada

Kapag humihinto sa gilid ng daan, buksan ang hazard lights—lalo na sa gabi—para hindi isipin ng ibang driver na umaandar ka pa at susubukan kang sundan. Kung masiraan, gumamit din ng flares o pulang reflector para ipakitang nakatigil ang sasakyan, pinapalitan ang mga flare kapag naubos ang apoy. Ipinagbabawal ang flares kung may dalang materyal na madaling magliyab, sumasabog, o mapanganib (gasolina, pambanlaw ng pintura, propane, dinamita).

- ✓ Buksan ang hazard lights kapag hihinto sa gilid ng daan, lalo na sa gabi
- ✓ Kung masiraan, gumamit ng flares o pulang reflector bukod pa sa hazard lights
- ✓ Palitan ang mga flare kapag naubos ang apoy para tuloy-tuloy ang babala
- ✓ Ipinagbabawal ang flares kapag may dalang materyal na madaling magliyab/sumasabog/mapanganib

172.5 Mga Babalang Senyas sa Sekundaryong Daan

Sa isang sekundaryong daan, ilagay ang mga babalang senyas nang ganito: ang unang senyas ay mga 3 m sa likod ng sasakyan, kahanay ng kaliwang gilid; ang ikalawang senyas ay mga 30 m sa likod, kahanay ng una; ang ikatlong senyas ay mga 30 m sa unahan ng sasakyan, kahanay ng kaliwang gilid.

- ✓ Unang senyas: 3 m sa likod, kahanay ng kaliwang gilid ng sasakyan
- ✓ Ikalawang senyas: 30 m sa likod, kahanay ng unang senyas
- ✓ Ikatlong senyas: 30 m sa unahan ng sasakyan, kahanay ng kaliwang gilid

172.6 Mga Senyales ng Babala sa Highway

Sa isang highway, daang isang direksyon, o pangunahing daanan na walang kasalubong na trapiko, ilagay ang mga senyales nang ganito: una, mga 3 m sa likod, kahanay ng kaliwang bahagi; pangalawa, mga 30 m sa likod, kahanay ng una; pangatlo, mga 60 m sa likod, kahanay ng iba.

- ✓ Unang senyales: 3 m sa likod, kahanay ng kaliwang bahagi
- ✓ Pangalawang senyales: 30 m sa likod, kahanay ng una
- ✓ Pangatlong senyales: 60 m sa likod sa highway (walang kasalubong na trapiko), kahanay ng iba

CHAPTER 173

Transportation of Passengers – Laws and Regulations

173.1 Mga Namamahalang Katawan at mga Naaangkop na Batas

Dapat malaman ng mga driver na nagdadala ng pasahero ang mga naaangkop na batas na ipinatutupad ng SAAQ, Ministère des Transports du Québec, at Commission des transports du Québec. Bukod sa Highway Safety Code, napapailalim din sila sa Transport Act, Bus Transport Regulation, at Regulation respecting road vehicles used for transporting school children.

- ✓ Mga ahensiyang nagpapatupad: SAAQ, Ministère des Transports, Commission des transports du Québec
- ✓ Ang Transport Act ay nangangailangan sa mga driver ng school bus na magkaroon ng sertipiko ng kakayahan
- ✓ Ang Bus Transport Regulation ay namamahala sa pag-isyu ng mga permit sa transportasyon ng pasahero

173.2 Mga Oras ng Pagmamaneho/Pahinga at mga Tuntunin sa Circle Check para sa mga Bus

Ang lahat ng tsuper ng bus maliban sa urban transit ay saklaw ng Regulasyon tungkol sa mga oras ng pagmamaneho at pahinga, at dapat sumunod sa mga tuntunin ng ibang hurisdiksyon kapag naglalakbay sa labas ng Québec. Ang tsuper ng bus ay dapat magsagawa ng circle check sa loob ng 24 na oras bago ilabas ang bus, o basahin at lagdaan ang nakaraang ulat ng circle check kung ito ay ginawa sa loob ng naunang 24 na oras.

- ✓ Ang lahat ng tsuper ng bus maliban sa urban transit ay sumusunod sa regulasyon ng mga oras ng pagmamaneho at pahinga
- ✓ Ang circle check ay dapat isagawa sa loob ng 24 na oras bago ilabas ang bus
- ✓ Maaaring basahin at lagdaan ng tsuper ang nakaraang ulat ng circle check kung ito ay ginawa sa loob ng naunang 24 na oras

CHAPTER 174

Chapter 12 – Responsibility and Reporting of Defects

174.1 Pananagutan para sa Kalagayan ng Sasakyan

May kanya-kanyang obligasyon ang mga may-ari, operator, at driver upang mapanatili ang sasakyan sa ligtas na mekanikal na kalagayan.

- ✓ Dapat panatilihin ng mga may-ari ang mga sasakyan sa maayos na mekanikal na kalagayan at ipaayos ang mga iniulat na depekto
- ✓ Dapat tiyakin ng mga operator na ginagawa ng driver o itinalagang tao ang pagsusuri ayon sa mga kinakailangan ng regulasyon
- ✓ Dapat isagawa ng mga driver ang pagsusuri ayon sa mga kinakailangan (maliban kung tatanggapin ang inspeksiyon ng iba) at dapat iulat ang mga depektong natuklasan habang nasa biyahe

174.2 Responsibilidad ng Driver na Iulat ang mga Depekto sa Biyahe

Ang mga driver ay laging responsable sa pagtuklas at pag-uulat ng mga depekto habang nasa biyahe, kahit na ibang tao ang nagsagawa ng pagsusuri sa paligid ng sasakyan.

- ✓ Ang mga driver ay laging responsable sa pag-uulat ng mga depektong napansin habang nasa biyahe, kahit na ibang tao ang nagsagawa ng pagsusuri.
- ✓ Dapat na kayang magsagawa ng inspeksyon ang mga driver at makilala ang mga depektong karaniwang natutukoy sa pagsusuri sa paligid ng sasakyan.
- ✓ Dapat manatiling mapagmatyag ang mga driver dahil sila ang nasa pinakamainam na posisyon upang matukoy ang hindi pangkaraniwang kilos ng sasakyan.

CHAPTER 175

Appendix – Self-Evaluation Answer Key (Chapter 12)

175.1 Kabanata 12 Mga Sagot sa Sariling Pagsusuri at Pangunahing Konsepto

Ang susi sa sagot ay nagpapatunay ng mga patakaran sa circular check na maaaring subukan: ang driver ay hindi kailangang personal na magsagawa ng pagsusuri; ang 35 kPa na pagkalubo ng hangin sa loob ng isang minuto sa isang motor coach ay HINDI minor (ito ay isang pangunahing depekto para sa isang single-unit na sasakyan); ang pagsusuot ng gulong sa katabing harapan sa antas ng indicator ay nagbabawal sa operasyon; ang mga minor na depekto sa panahon ng paglalakbay ay dapat pa rin ma-record; at ang driver ay dapat suriin ang antas ng fluid ng power steering.

- ✓ Ang 35 kPa/minuto na pagkalubo ng hangin sa isang single-unit motor coach ay lumalampas sa minor threshold at bumubuo ng isang pangunahing depekto (sagot: False sa 'minor')
- ✓ Ang pagsusuot sa steering axle ng harap sa 2 katabing tread na nasa antas ng indicator ay nangangahulugan na hindi mo maaaring i-operate ang sasakyan (sagot: True)
- ✓ Ang driver ay dapat mag-record ng mga minor na depekto na natuklasan sa panahon ng paglalakbay at dapat suriin ang antas ng power steering fluid (parehong mga pahayag False)

CHAPTER 176

Number of Passengers

176.1 Mga Limitasyon sa Pasahero para sa mga Bus Pang-Paaralan at Di-Pang-Paaralan

Itinatakda ng Kodigo ng Kaligtasan sa Highway ang maximum na pasahero bawat bus. Sa isang bus pang-paaralan, ang bilang na pinapayagan ay katumbas ng bilang ng mga puwestong upuan, na hindi hihigit sa tatlong batang mag-aaral bawat upuan at may sapat na espasyo para sa bawat bata nang hindi hinaharangan ang pasilyo. Para sa mga bus na hindi pang-paaralan sa labas ng mga urban na lugar (hal., charter), ang limitasyon ay katumbas ng mga puwestong upuan dagdag ang isang nakatayong pasahero bawat hanay ng upuan. Para sa mga urban na bus (mass transit), walang itinatakdang limitasyon sa pasahero ang Kodigo.

- ✓ Bus pang-paaralan: ang mga pasahero ay katumbas ng mga puwestong upuan; maximum na tatlong bata bawat upuan
- ✓ Hindi dapat harangan ng mga bata ang pasilyo at dapat silang nakaupo nang ligtas
- ✓ Mga bus sa labas ng urban na lugar: mga puwestong upuan dagdag ang isang nakatayong pasahero bawat hanay (hal., 15 hanay = 15 nakatayo max)
- ✓ Mga urban/mass transit na bus: walang limitasyon sa mga pasahero

176.2 Mga Limitasyon sa Pasahero para sa mga Bus ng Paaralan at Iba Pang Bus

Itinatakda ng Highway Safety Code ang maximum na mga pasahero. Para sa mga bus ng paaralan, ang pinapayagang pasahero ay katumbas ng bilang ng mga puwestong upuan; hindi hihigit sa tatlong batang mag-aaral bawat upuan, na may sapat na espasyo upang ang bawat bata ay nakaupo nang ligtas nang hindi hinaharang ang pasilyo. Para sa mga bus na hindi pang-paaralan sa labas ng mga urban na lugar (chartered), ang maximum ay mga puwestong upuan dagdag ang isang nakatayong pasahero bawat hanay ng mga upuan. Para sa mga urban na bus (mass transit), walang limitasyon sa pasahero.

- ✓ 1. Bus ng paaralan: ang mga pasahero ay katumbas ng mga puwestong upuan; maximum 3 batang mag-aaral bawat upuan
- ✓ 2. Chartered/hindi urban na bus: mga puwestong upuan dagdag ang isang nakatayong pasahero bawat hanay ng mga upuan
- ✓ 3. Urban/mass transit na bus: walang limitasyon sa bilang ng mga pasahero

CHAPTER 177

Braking Power (Chapter 4)

177.1 Epekto ng Timbang at GVWR sa Pagpepreno

Ang lakas ng pagpepreno ay depende sa timbang ng sasakyan at bilis. Ang mga preno ay dinisenyo upang gumana nang mahusay sa loob ng gross vehicle weight rating (GVWR) — timbang ng sasakyan kasama ang karga. Ang paglampas sa GVWR ay nagpapababa ng pagganap ng preno at nagpapataas ng pagkasira.

- ✓ Dalawang salik ang nakakaapekto sa lakas ng pagpepreno: timbang at bilis
- ✓ GVWR = timbang ng sasakyan + karga
- ✓ Ang paglampas sa GVWR ay nagpapababa ng pagganap at nagpapabilis ng pagkasira ng preno
- ✓ Huwag kailanman lumampas sa pinakamataas na pinahihintulutang karga ng sasakyan — maaaring tuluyang mabigo ang mga preno

177.2 Epekto ng Pagdoble ng Timbang

Ang pagdoble ng kabuuang timbang ng sasakyan ay nagdodoble sa distansya ng paghinto/pagpreno kung pareho ang presyon ng preno na inilapat. Ang pagdoble ng presyon ng preno ay nagpapanatili ng parehong distansya ngunit nagdodoble sa init. Bawasan ang bilis o dagdagan ang distansya ng paghinto upang maiwasan ang pag-overheat.

- ✓ Dobleng timbang = dobleng distansya ng paghinto sa parehong presyon ng preno
- ✓ Dobleng presyon ay nagpapanatili ng distansya ngunit nagdodoble ng init
- ✓ Bawasan ang bilis o dagdagan ang distansya upang maiwasan ang overheating

177.3 Epekto ng Bilis sa Pagpreno (Parisukat)

Mas mahalaga ang bilis kaysa timbang dahil ang lakas ng pagpreno na kailangan ay proporsyonal sa parisukat ng pagtaas ng bilis. Ang pagdodoble ng bilis ay nagpapataas ng lakas ng pagpreno na kailangan ng apat na beses at naglilikha ng apat na beses na mas maraming init.

- ✓ Ang lakas ng pagpreno na kailangan ay proporsyonal sa parisukat ng bilis
- ✓ Dobleng bilis = 4x lakas ng pagpreno na kailangan
- ✓ Dobleng bilis = 4x mas maraming init ng preno
- ✓ Mas mahalaga ang bilis kaysa timbang/kargada

177.4 Pinagsamang Epekto ng Timbang at Bilis

Kung parehong dumoble ang timbang at bilis, kailangan ng walong beses na mas malaking lakas ng pagpreno para huminto. Ang sobrang pagpreno ay lumilikha ng mas maraming init kaysa kayang ipasipsip ng drum/disc, na nagdudulot ng glazing sa mga lining at nagpapababa ng bisa hanggang sa lumamig ang mga ito.

- ✓ Parehong dumoble ang timbang at bilis = kailangan ng 8x na lakas ng pagpreno
- ✓ Ang sobrang init ay nagdudulot ng glazing sa mga lining at nagpapababa ng bisa
- ✓ Bumubuti ang glazing kapag lumamig na ang mga lining

177.5 Iba Pang Salik na Nakakaapekto sa Pagganap ng Preno

Ang pagganap ng preno ay hindi lamang nakasalalay sa lakas ng preno. Ang pagsasaayos ng preno, uri at kalagayan ng mga lining, kalagayan ng gulong, hilig ng kalsada, ibabaw ng kalsada, at aerodynamics ng sasakyan ay may epekto.

- ✓ Ang pagsasaayos ng preno ay nakakaapekto sa pagganap
- ✓ Mahalaga ang uri at kalagayan ng lining
- ✓ Ang kalagayan ng gulong, hilig ng kalsada, ibabaw, at aerodynamics ay nakakaapekto rin sa pagpepreno

177.6 Timbang, GVWR at Distansya ng Pagpreno

Ang lakas ng pagpreno na kailangan ay depende sa timbang at bilis. Ang mga preno ay dinisenyo para maging epektibo hanggang sa gross vehicle weight rating (GVWR), ang pinakamataas na limitasyon ng tagagawa para sa sasakyan kasama ang karga. Ang paglampas sa GVWR ay nagpapababa ng pagganap at nagpapataas ng pagkasira. Ang pagdoble ng karga ay nagdodoble ng distansya ng pagpreno sa parehong presyon ng hangin; ang pagdoble ng presyon ay nagpapanatili ng distansya ngunit nagdodoble ng init. Huwag kailanman lumampas sa pinakamataas na awtorisadong karga — maaaring tuluyang mabigo ang mga preno.

- ✓ Dalawang salik ang nakakaapekto sa lakas ng pagpreno: timbang at bilis
- ✓ Huwag lumampas sa GVWR (pinakamataas na sasakyan + karga)
- ✓ Ang pagdoble ng karga ay nagdodoble ng distansya ng pagpreno sa parehong presyon
- ✓ Ang paglampas sa pinakamataas na awtorisadong karga ay maaaring magdulot ng ganap na pagkabigo ng preno

177.7 Bilis at Kuwadrado ng Lakas ng Pagpreno

Mas mahalaga ang bilis kaysa sa bigat dahil ang lakas ng pagpreno ay proporsyonal sa kuwadrado ng pagtaas ng bilis. Ang pagdodoble ng bilis ay nagpapataas ng apat na beses sa lakas ng pagprenong kailangan at naglalabas ng apat na beses na init. Ang pagdodoble ng bigat at bilis ay nangangailangan ng walong beses na mas malaking lakas ng pagpreno.

- ✓ Ang lakas ng pagpreno ay proporsyonal sa kuwadrado ng pagtaas ng bilis
- ✓ Ang pagdodoble ng bilis ay nangangailangan ng apat na beses na lakas ng pagpreno at init
- ✓ Ang pagdodoble ng bigat at bilis ay nangangailangan ng walong beses na lakas ng pagpreno

177.8 Sobrang Pag-init at Pagkintab ng Preno

Ang labis na pagpreno ay lumilikha ng mas maraming init kaysa kayang sipunin ng mga drum at disc, na nagiging sanhi ng pagkintab ng lining at pagkawala ng bisa; nawawala ito kapag lumamig na ang lining. Bawasan ang init sa pamamagitan ng pagbaba ng bilis o pagpapahaba ng distansya ng paghinto. Nakadepende rin ang pagganap sa pagsasaayos ng preno, lining, mga gulong, grado at ibabaw ng kalsada, at aerodynamics.

- ✓ Ang labis na init ay nagpapakintab sa lining at nagpapababa ng bisa
- ✓ Nawawala ang pagkintab kapag lumamig na ang lining
- ✓ Bawasan ang init sa pamamagitan ng pagbaba ng bilis o pagpapahaba ng distansya ng paghinto

CHAPTER 178

Chapter 12 – Mechanical Defects: Minor and Major

178.1 Kahulugan at Mga Tuntunin ng Minor Defect

Ang isang minor defect ay hindi nagdudulot ng agarang panganib ngunit maaaring lumala; hindi maaaring patakbuhin ang sasakyan kung hindi ito aayusin sa loob ng itinakdang panahon.

- ✓ Ang isang minor defect ay hindi nagdudulot ng agarang panganib sa kaligtasan ngunit maaaring mabilis na lumala
- ✓ Hindi maaaring patakbuhin ang isang sasakyan na may minor defect kung hindi isasagawa ang pag-aayos sa loob ng 48 oras
- ✓ Dapat itala ang minor defect sa ulat at ipaalam sa operator bago ang susunod na circle check o sa loob ng 24 oras, alinman ang mauna

178.2 Kahulugan ng Pangunahing Depekto at mga Tuntunin

Ang pangunahing depekto ay nagdudulot ng agarang panganib sa kaligtasan at legal na nagbabawal sa pagpapatakbo ng sasakyan.

- ✓ Ang pangunahing depekto ay nagdudulot ng agarang panganib sa kaligtasan
- ✓ Ipinagbabawal ang pagpapatakbo o pagpayag na patakbuhin ang sasakyang may pangunahing depekto
- ✓ Ang pangunahing depekto ay dapat agad na maitala sa ulat at iulat nang walang pagkaantala sa operator
- ✓ Ang pangunahing depekto ay bumubuo ng pagbabawal sa pagpapatakbo

CHAPTER 179

13 - Seat

179.1 Sinturon ng Nagmamaneho

Suriin ang pagkakaroon, kondisyon, at maayos na paggana ng sinturon ng upuan ng nagmamaneho (mga pinagkakabitan, buckle, retractor, mekanismo ng pagkandado). I-buckle at i-unbuckle upang kumpirmahin ang maayos na paggana.

- ✓ Depekto 13.A (major): Nawawala, nabago, o hindi sapat ang sinturon ng nagmamaneho
- ✓ Hindi sapat ang sinturon kung hindi ito maayos na gumagana.

179.2 Upuan ng Drayber

Suriin ang pangkalahatang kondisyon at pagsasaayos ng upuan ng drayber. Umupo rito, gawin ang kinakailangang pagsasaayos para sa ligtas na pagmamaneho, at tiyakin na nananatiling naka-lock ang upuan sa posisyon pagkatapos ng pagsasaayos. Ang upuan ay hindi angkop kung hindi ito maayos na gumagana hanggang sa punto na hindi na ligtas.

- ✓ Depekto 13.1 (maliit): Ang upuan ng drayber ay hindi angkop o hindi nananatiling naka-lock sa posisyon
- ✓ Ang upuan ay hindi angkop kung hindi ito maayos na gumagana hanggang sa punto na hindi na ligtas

CHAPTER 180

Level Crossings

180.1 Paglapit sa mga Tawiran ng Riles

Mag-ingat sa mga tawiran ng riles—maaaring natakpan ng niyebe, damo, o sanga ang mga palatandaan ng riles. Mas matagal makatawid ang mabibigat na sasakyan dahil sa laki at kargada. Iwasang magpalit ng gear habang tumatawid; ang pagkakamali o pagtirik ay maaaring maging mapaminsala. Mas malaki ang panganib para sa mga bus dahil sa kaligtasan ng pasahero. Ang mga tsuper ng bus at mga nagdadala ng mapanganib na kalakal ay may espesyal na tuntunin (Kabanata 7 at 8).

- ✓ Maaaring matakpan ng niyebe, damo, o sanga ang mga palatandaang babala ng riles
- ✓ Mas matagal tumawid sa riles ang mabibigat na sasakyan kaysa sa ibang sasakyan
- ✓ Iwasang magpalit ng gear habang tumatawid sa riles—ang pagkakamali o pagtirik ay maaaring maging mapaminsala
- ✓ Ang mga tsuper ng bus at mga nagdadala ng mapanganib na kalakal ay saklaw ng espesyal na tuntunin sa pagtawid

180.2 Paglapit sa mga tawiran ng riles

Mag-ingat sa mga tawiran ng riles; ang mga babalang karatula ng riles ay maaaring matakpan ng niyebe, damo, o sanga. Mas matagal tumawid ang mabibigat na sasakyan dahil sa laki at kargada. Iwasang magpalit ng gear habang tumatawid — ang pagkakamali sa gear o pagpatay ng makina ay maaaring maging sakuna. Mas malaki ang panganib para sa mga bus (kaligtasan ng pasahero). Ang mga driver ng bus at naghahatid ng mapanganib na kargamento ay may espesyal na tuntunin (Kabanata 7 at 8).

- ✓ Iwasang magpalit ng gear habang dumadaan sa tawiran ng riles
- ✓ Magbantay sa mga natatakpang babalang karatula ng riles dahil sa niyebe, damo, o sanga
- ✓ Ang mga bus at sasakyang may mapanganib na kargamento ay sumasailalim sa espesyal na tuntunin sa tawiran ng riles

180.3 Palatandaan ng pagbaba ng bilis sa tawiran ng riles

Ang espesyal na palatandaan ng babala ay nangangahulugan na, dahil sa pagkakaayos ng tawiran ng riles, dapat mong bawasan ang bilis nang higit sa 70% ng nakapaskil na limitasyon ng bilis. Halimbawa, kung ang nakapaskil na limitasyon ay 70 km/h, dapat mong bawasan sa hindi hihigit sa 20 km/h bago tumawid.

- ✓ Ang espesyal na palatandaan ay nag-aatas na bawasan ang bilis nang higit sa 70% ng nakapaskil na limitasyon
- ✓ Sa 70 km/h na nakapaskil na limitasyon, bumagal sa hindi hihigit sa 20 km/h bago tumawid

180.4 Babalang Palatandaan para sa Pagtawid na may Pinababang Bilis

Ang espesyal na babalang palatandaan para sa trak ay nangangahulugan na dahil sa pagkakagawa ng pagtawid, kailangan mong bawasan ang bilis nang higit sa 70% ng nakasaad na limitasyon ng bilis. Halimbawa, sa nakasaad na limitasyon na 70 km/h, kailangan mong bawasan sa hindi hihigit sa 20 km/h bago tumawid.

- ✓ Ang palatandaang ito ay nag-uutos na bawasan ang bilis nang higit sa 70% ng nakasaad na limitasyon
- ✓ Halimbawa: sa nakasaad na 70 km/h, bawasan sa hindi hihigit sa 20 km/h bago tumawid

CHAPTER 181

Appendices – List 1: Wipers, Emergency Material, Lights

181.1 Mga Depekto sa Headlight at Ilaw

Ang isang low beam, parking, turn-indicator, brake, o ilaw ng plaka na hindi bumubukas ay menor na depekto. Ang mga mayor na depekto ay ang pagkasira ng lahat ng low beam, at sa likuran ng single-unit o huling sasakyan: pagkasira ng lahat ng turn-indicator, brake, o parking lights.

- ✓ Menor: isang low beam, parking, turn, brake, o ilaw ng plaka na hindi bumubukas
- ✓ Mayor: pagkasira ng lahat ng low beam
- ✓ Mayor: pagkasira sa likuran ng lahat ng turn-indicator, brake, o parking lights

181.2 Wiper/Washer ng Windshield at Emergency na Kagamitan

Ang nawawala/hindi sapat na wiper sa gilid ng pasahero o hindi gumaganang washer ay minor na depekto, samantalang ang nawawala/hindi sapat na wiper sa gilid ng drayber ay major na depekto. Ang hindi matatag na pagkakabit o hindi maabot na first-aid kit at kemikal na pamatay-sunog na kailangan ng batas ay mga minor na depekto.

- ✓ Minor: nawawala/hindi sapat na wiper sa gilid ng pasahero; hindi gumaganang washer
- ✓ Major: nawawala o hindi sapat na wiper sa gilid ng drayber
- ✓ Minor: kinakailangang first-aid kit o pamatay-sunog na hindi matatag/hindi madaling maabot

CHAPTER 182

Accelerator

182.1 Paggamit ng Akselerador

Kinokontrol ng akselerador ang bilis ng sasakyan. Ang maayos at unti-unting pagpapabilis ay nakakaiwas sa pag-uga at pinapanatili ang kontrol sa sasakyan. Ang tamang daloy ng gasolina ay nagsisiguro ng pinakamainam na paggana ng makina.

- ✓ Magpabilis nang maayos at unti-unti upang maiwasan ang pag-uga ng sasakyan
- ✓ Dapat nakalapat nang flat ang talampakan ng sapatos mo sa pedal habang ang sakong ay nasa sahig
- ✓ Magpabilis nang unti-unti habang sinusukat ang RPM ng makina, pagkatapos ay panatilihin ang nais na bilis para sa mas mahusay na kontrol

182.2 Wastong Paggamit ng Accelerator

Kinokontrol ng accelerator ang bilis ng sasakyan. Mag-accelerate nang maayos at unti-unti upang maiandar ang sasakyan nang walang pagyugyog. Dapat nakalapat nang tuwid ang talampakan ng iyong sapatos sa pedal at ang sakong ay nasa sahig. Obserbahan ang RPM ng makina at panatilihin ang tuluy-tuloy na bilis kapag naabot na ito.

- ✓ Mag-accelerate nang maayos at unti-unti upang maiwasan ang pagyugyog ng sasakyan
- ✓ Panatilihing nakalapat ang talampakan ng sapatos sa accelerator pedal at ang sakong nasa sahig
- ✓ Mag-accelerate nang unti-unti habang sinusubaybayan ang RPM ng makina upang makakuha ng pinakamainam na paggana ng makina
- ✓ Kapag naabot mo na ang nais na bilis, panatilihin ito upang mapanatili ang kontrol sa iyong sasakyan

CHAPTER 183

Rules for the Road (Passenger Transport)

183.1 Pagsakay at Pagbaba ng mga Pasahero

Bago magsakay o magbaba ng mga pasahero, tumabi at ganap na huminto sa pinakakanang bahagi ng kalsada o sa itinalagang lugar. Kapag nakahinto na, huwag buksan ang pinto hangga't hindi ka sigurado na ligtas itong gawin.

- ✓ Tumabi at ganap na huminto sa pinakakanan o sa itinalagang lugar
- ✓ Huwag buksan ang pinto hangga't hindi ligtas itong gawin

183.2 Mga Panuntunan sa Trapiko Habang Nagmamaneho ng Bus

Magmaneho nang maayos para sa kaginhawaan at kaligtasan ng pasahero. Huwag magpatuloy sa pagmamaneho kung may nakasandal sa labas ng bus, at tiyakin na ang mga ibinabang pasahero ay walang panganib na masagasaan. Sa mga kalsada ng lungsod na wala pang 70 km/h, may karapatan sa daan ang bus kapag bumabalik sa lane nito, ngunit kailangan pa ring gumamit ng paghusga, magsenyas, at tiyakin na malinaw ang daan. Sa mga level crossing, bagalan, huminto nang hindi bababa sa 5 m mula sa crossing, at huwag magpatuloy hangga't walang sapat na espasyo upang tuluyang makalampas, maliban kung may nakapaskil na EXEMPT sign.

- ✓ Huwag magpatuloy sa pagmamaneho kung may nakasandal sa labas ng bus
- ✓ Sa mga kalsadang wala pang 70 km/h, may karapatan sa daan ang bus sa pagbabalik sa lane nito ngunit dapat magsenyas at tiyakin ang kaligtasan
- ✓ Sa mga level crossing, huminto nang hindi bababa sa 5 m ang layo at tuluyang makalampas sa crossing bago magpatuloy
- ✓ Ang EXEMPT sign ay nagpapalibre sa iyo sa obligasyong huminto sa level crossing

183.3 Mga Istasyon ng Inspeksyon at mga Lugar ng Pagsusuri ng Presto

Hindi kailangang huminto ang mga bus sa mga istasyon ng inspeksyon maliban kung naghihila ng trailer. Kapag nagmamaneho ng anumang sasakyan na may kabuuang kargadong masa na 3,000 kg o higit pa, kabilang ang bus, dapat kang huminto sa gilid ng daan sa isang lugar ng pagsusuri ng preno na may karatulang VÉRIFICATION, huminto sa karatulang paghinto, at ikaw mismo ang magsuri ng preno.

- ✓ Hindi humihinto ang mga bus sa mga istasyon ng inspeksyon maliban kung naghihila ng trailer
- ✓ Ang mga sasakyang 3,000 kg o higit pa ay dapat huminto sa mga lugar ng pagsusuri ng preno na may VÉRIFICATION
- ✓ Huminto nang ganap at ikaw mismo ang magsuri ng preno

183.4 Pagmamaneho sa Shoulder ng Daan

Pinapayagan lamang ang pagmamaneho sa shoulder ng isang highway o controlled access road kung ang driver ay nakakuha ng kinakailangang training course, pinahihintulutan ng mga karatula ang paglalakbay sa shoulder, at ang bilis ng trapiko sa highway ay mas mababa sa 50 km/h.

- ✓ Dapat nakakuha ang driver ng kinakailangang training course
- ✓ Dapat pinahihintulutan ng mga karatula ang paglalakbay sa shoulder
- ✓ Dapat mas mababa sa 50 km/h ang bilis ng trapiko sa highway

CHAPTER 184

Chapter 12 - Lists of Defects and Components to Inspect

184.1 Ang Tatlong Listahan ng mga Depekto

May tatlong listahan ng depekto na iniaayon sa iba't ibang uri ng sasakyan, na tumutulong uriin ang mga depekto bilang menor o mayor.

- ✓ Listahan 1 – Mabibigat na sasakyan: para sa lahat ng mabibigat na sasakyan maliban sa mga nasa listahan 2 at 3
- ✓ Listahan 2 – Mga bus: para sa mga bus (hindi kasama ang mga motor coach), mga minibus, at mga trailer na hinihila ng mga ito
- ✓ Listahan 3 – Mga motor coach: para sa mga motor coach
- ✓ Ang may-ari ng motor coach na hindi nasa ilalim ng kinikilalang PMP ay dapat punan ang partikular na ulat ng inspeksyon tuwing 12,000 km o tuwing 30 araw, alinman ang mauna

184.2 Obligasyon Hinggil sa Listahan ng mga Depekto

Ang listahan ng mga depekto ay may itinakdang nilalaman at dapat panatilihin sa loob ng sasakyan ng parehong mga operator at mga driver.

- ✓ Dapat ilagay ng mga operator ang naaangkop na listahan ng mga depekto sa bawat sasakyan sa itinakdang format (hindi maaaring baguhin ang teksto, pagkakasunod-sunod, at pagnunumero)
- ✓ Maaari lamang magdagdag ng mga elemento sa seksyong “Mga partikular na inspeksyong kinakailangan ng operator”
- ✓ Dapat tiyakin ng mga driver na nananatili ang listahan sa loob ng sasakyan at ibigay ito sa sinumang opisyal ng kapayapaan na humihiling nito

184.3 Mga Bahaging Dapat Suriin sa Circle Check

Saklaw ng circle check ang isang tinukoy na hanay ng mga bahagi; ang Listahan 1 ay may 19 habang ang mga Listahan 2 at 3 ay nagdaragdag ng ika-20 seksyon para sa transportasyon ng pasahero.

- ✓ Ang Listahan 1 (mabibigat na sasakyan) ay may 19 na bahagi; ang mga Listahan 2 at 3 ay may ika-20 seksyon para sa mga sasakyang nagdadala ng pasahero.
- ✓ Ang 20 bahagi ay kinabibilangan ng mga kagamitang pang-ikabit, frame/karoser ng karga, pagpipiloto, preno (de-kuryente, haydroliko, pneumatic), mga gulong, mga wheel/hub/fastener, suspensyon, at transportasyon ng pasahero.
- ✓ Ang mga bahaging wala sa isang sasakyan ay hindi kailangang beripikahin; ang mga nawawalang bahagi na dapat ay naroroon ay isang depektong dapat iulat.

✓

Ang mga menor na depekto na saklaw ng listahan ay dapat itala sa ulat at iulat bago ang susunod na pagsusuri o sa loob ng 24 oras.

CHAPTER 185

Types of Transmissions

185.1 Awtomatikong Transmisyon sa Mabibigat na Sasakyan

Maraming mabibigat na sasakyan ang awtomatikong nagpapalit ng gear batay sa bilis at akselerasyon. Hindi tulad ng awtomatiko ng kotse, ang awtomatikong transmisyon ng mabibigat na sasakyan ay walang setting na PARK.

- ✓ Upang manatiling nakatigil ang sasakyan kapag huminto, ilagay sa neutral (N) habang umaandar ang makina at gamitin ang parking brake
- ✓ Walang setting na PARK ang awtomatikong transmisyon ng mabibigat na sasakyan
- ✓ Kapag nagpepreno o nagbabawas ng gear sa 1st at 2nd gear, maaaring mag-lock ang mga gulong panghatak sa madulas na kalsada at magdulot ng pagkawala ng kontrol

185.2 Mga Manual Transmission — Synchromesh vs Non-Synchromesh

May dalawang uri ng manual transmission sa mabibigat na sasakyan: synchromesh at non-synchromesh. Pareho silang may clutch pedal (at gayon din ang ilang automated manual).

- ✓ Ang mga synchromesh transmission (karaniwang 5–6 gears) ay nagbibigay-daan sa pag-shift nang hindi nagkikiskisan ang mga gear at ginagamit sa mga school bus at magagaan na double-axle trucks; hindi kailangan ang double-clutching
- ✓ Ang mga non-synchromesh transmission (karaniwang 8–18 gears) ay ginagamit sa mabibigat na sasakyan na may tatlo o higit pang axle at mataas na GVWR, kabilang ang mga tractor semi-trailer
- ✓ Ang mga non-synchromesh transmission ay nangangailangan ng double-clutching technique para sa ligtas at mahusay na pagmamaneho

185.3 Paggamit ng Clutch Pedal

Ang clutch ay nag-uugnay ng makina sa transmission at nagpapadala ng power sa mga drive wheel. Ang tamang posisyon sa pagmamaneho ay mahalaga para sa tamang paggamit ng clutch.

- ✓ Nakataas na pedal = engaged ang clutch (may power sa mga gulong); nakadiin na pedal = disengaged ang clutch (katumbas ng neutral), na nagpapahintulot sa paglilipat ng gear
- ✓ Umupo nang para kaya mong pindutin ang pedal nang sapat upang ganap na ma-disengage ang clutch habang bahagyang nakabaluktot ang tuhod
- ✓ Iwasan ang pagbitaw sa pedal nang masyadong mabilis (forcing) o masyadong mabagal (slipping/heat), ang pagpapatong ng paa dito, o ang pagtulak nito hanggang sa sahig kapag nagpapalit ng gear

185.4 Manu-manong Transmisyon na Walang Synchromesh

Ang isang manu-manong transmisyon na walang synchromesh ay pangunahing ginagamit sa mabibigat na sasakyan na may tatlo o higit pang axle at mataas na gross vehicle weight rating, kabilang ang tractor semi-trailer. Karaniwan itong may 8 hanggang 18 gears at nangangailangan ng double-clutching technique dahil wala itong synchromesh upang maiwasan ang pagngangalit o grinding.

- ✓ Ang mga manu-manong transmisyon na walang synchromesh ay ginagamit sa mga sasakyan na may tatlo o higit pang axle at mataas na GVWR, kabilang ang tractor semi-trailer
- ✓ Karaniwan silang may 8 hanggang 18 gears
- ✓ Dapat mong gamitin ang double-clutching technique para sa ligtas at mahusay na pagmamaneho
- ✓ Ang pagkakaroon ng mastery sa double-clutching ay nangangailangan ng magandang timing at maraming oras ng pagsasanay

185.5 Mga Posisyon ng Mekanikal na Gear Shift

Ang mekanikal na gear shift ay kahalintulad ng lever-type shift ng sasakyan, kung saan ang bawat posisyon ng gear ay may partikular na layunin.

- ✓ Ang N (neutral) ay para sa pagsisindi ng makina, matagal na pag-idle at pagparada; ang R (reverse) ay nangangailangan ng ganap na pagtigil bago gamitin.
- ✓ Ang 2 hanggang 5 o D ay mga forward gear para sa normal na pagmamaneho; ang 2 at 3 o 2 hanggang 4 ay mga lower gear para sa pagmamaneho na may karga.
- ✓ Ang Gear 2 ay ginagamit para sa niyebe o matatarik na dalisdis; ang Gear 1 ay nagbibigay ng pinakamataas na lakas para sa napakabagal na off-road na pagmamaneho; ang MODE ay nagpapalit ng Performance/Economy mode.

185.6 Pedal ng Clutch na May Apat na Posisyon

Ang pedal ng clutch sa isang transmisyon na hindi synchromesh ay may apat na posisyon, at bawat isa ay may tiyak na papel na mahalaga para sa tamang double-clutching.

- ✓ Posisyon 1 (free play sa itaas) ay pumipigil sa mga bahagi na patuloy na umiikot; Posisyon 2 (friction point) ay naghihiwalay sa makina bago magpalit ng gear
- ✓ Posisyon 3 (free play sa ibaba) ay lumilipat mula sa friction point patungo sa clutch brake; Posisyon 4 (clutch brake) ay humihinto sa mga bahagi ng transmisyon upang payagan ang paglipat sa unang gear

185.7 Mga Katangian ng Makina para sa Paglilipat ng Gear

Upang gumamit ng non-synchromesh transmission, kailangang malaman mo ang mahahalagang katangian ng iyong makina at subaybayan ang RPM kapag naglilipat ng gear.

- ✓ Alamin ang RPM sa idle ng iyong makina, RPM sa pinakamataas na bilis, at maximum torque.
- ✓ Suriin ang tachometer/RPM ng makina sa tuwing maglilipat ka ng gear.
- ✓ Halimbawa ng 10-gear na setup: idle 650 RPM, top speed 1,800 RPM, maximum torque 1,200 RPM.

185.8 Mga Konfigurasyon ng Transmisyon at mga Pagtaas

Pinaparami ng transmisyon ang lakas ng makina at ipinapadala ito sa differential. Ang mga manu-manong transmisyong hindi synchromesh ay karaniwang sumusunod sa dalawang konfigurasyon na may katangiang pagtaas ng RPM sa pagitan ng mga gear sa patag na lupain.

- ✓ Ang mga transmisyong may 10 o 15 gear ay may pagtaas na humigit-kumulang 300 RPM mula sa isang gear patungo sa susunod sa patag na lupain
- ✓ Ang mga transmisyong may 8, 13 o 18 gear ay may pagtaas na humigit-kumulang 400 RPM mula sa isang gear patungo sa susunod sa patag na lupain
- ✓ Upang magamit ang teknik ng double-clutching, kailangan mong maunawaan kung paano mag-upshift at mag-downshift

185.9 Manu-manong Transmisyon na Synchromesh

Ang manu-manong transmisyon na synchromesh ay karaniwang may 5 o 6 na gear na may panloob na synchromesh na nagpapahintulot sa pagpapalit ng gear nang walang pagngangalit. Pangunahin itong ginagamit sa mga school bus at ilang double-axle na trak na may mababang gross vehicle weight rating at hindi nangangailangan ng double-clutching.

- ✓ Ang manu-manong transmisyon na synchromesh ay karaniwang may 5 o 6 na gear
- ✓ Ang panloob na synchromesh ay nagpapahintulot sa pagpapalit ng gear nang walang pagngangalit
- ✓ Pangunahing ginagamit sa mga school bus at ilang double-axle na trak na may mababang GVWR
- ✓ Hindi nangangailangan ng double-clutching technique

185.10 Paggamit nang Tama sa Clutch Pedal

Ang clutch ang nag-uugnay sa makina at transmission at naghahatid ng lakas sa mga drive wheel. Nakataas = engaged (naipapadala ang lakas); nakadiin = disengaged (katumbas ng neutral, na nagpapahintulot ng pagpalit ng gear). Napakahalaga ang tamang posisyon sa pagmamaneho at may mga partikular na pagkakamaling dapat iwasan.

- ✓ Diinan ang clutch pedal upang i-disengage at magpalit ng gear; sa gayon lamang makakapagpalit ng gear sa manual transmission
- ✓ Umupo nang tama upang ganap mong ma-disengage ang clutch habang bahagyang nakabaluktot ang tuhod
- ✓ Iwasang bitawan ang clutch nang masyadong mabilis (pinipilit ang transmission) o masyadong mabagal (nagiging sanhi ng slipping, init at pagkasira)
- ✓ Huwag ipahinga ang paa sa clutch pedal kapag hindi ginagamit, at huwag itulak ito hanggang sa sahig kapag nagpapalit ng gear

185.11 Mga Konfigurasyon ng Transmisyon at mga Pagtaas ng RPM

Ang transmisyon ay nagpaparami ng lakas ng makina at ipinapadala ito sa differential. Karamihan sa mga manwal na transmisyong hindi synchromesh ay sumusunod sa isa sa dalawang konfigurasyon na may magkaibang pagtaas ng RPM sa pagitan ng mga gear sa patag na lupain.

- ✓ Ang 10 o 15 gear ay may pagtaas na humigit-kumulang 300 RPM mula sa isang gear patungo sa susunod sa patag na lupain
- ✓ Ang 8, 13 o 18 gear ay may pagtaas na humigit-kumulang 400 RPM mula sa isang gear patungo sa susunod sa patag na lupain
- ✓ Ang transmisyon ay nagpaparami ng lakas ng makina at ipinapadala ito sa differential

185.12 Mga Halimbawang Halaga ng Double-Clutching Technique

Ang double-clutching technique ay nangangailangan ng pag-unawa sa pagtaas ng gear at pagbaba ng gear. Ang mga halimbawang halaga sa materyal sa pag-aaral ay nagpapalagay ng 10-gear transmission na may partikular na mga parameter ng RPM ng makina.

- ✓ Ang halimbawang bilis ng idle ng makina ay 650 RPM
- ✓ Ang halimbawang pinakamataas na bilis ng makina ay 1,800 RPM
- ✓ Ang halimbawang maximum torque ng makina ay 1,200 RPM
- ✓ Kailangan mong maunawaan ang parehong pagtaas ng gear at pagbaba ng gear upang makapag-double-clutch

185.13 Electronic at Electromechanical na Gear Shift

Ang mga gear shift na ito ay pinapatakbo ng mga pindutan sa halip na lever at may parehong mga posisyon tulad ng mechanical gear shift at may dagdag na pataas at pababa na mga pindutan.

- ✓ Ang pataas (↑) at pababa (↓) na mga pindutan ay nagbibigay-daan sa manu-manong pagpili ng mas mataas o mas mababang gear (1 hanggang 5) depende sa kondisyon ng kalsada
- ✓ Bago pumili ng gear, pindutin ang pindutang MODE upang lumipat mula automatic patungo sa manual

185.14 Awtomatikong Manwal na Transmisyon

Dumarami ang mga mabibigat na sasakyan na gumagamit ng awtomatikong manwal na transmisyon na patuloy na nagmamanman sa mga salik na nakakaapekto sa pagpapalit ng gear.

- ✓ Sinusubaybayan ng matalinong transmisyon ang grado ng kalsada, bigat ng sasakyan, bilis at resistensya sa paggulong.
- ✓ Sinusuri nito ang mga salik na ito upang awtomatikong matukoy ang pinakapino at pinakamaayos na pagpapalit ng gear.

CHAPTER 186

How the Parking Brake Works (Chapter 4)

186.1 Pag-activate ng Parking Brake

Pinapanatiling nakatigil ang sasakyan at pinipigilan ang paggalaw ng lahat ng gulong na may parking brake. Hilahin pataas ang control knob pagkatapos lamang na ganap na tumigil ang sasakyan; lumalabas ang hangin, lumuluwag ang spring at dinidiin ang push rod. Sa drum brakes, umiikot ang slack adjuster; sa disc brakes, dinidiin ng lever ang mga lining sa disc.

- ✓ Hilahin pataas ang control knob kapag ganap nang nakatigil
- ✓ Lumabas ang hangin, lumuwag ang spring para mag-apply ng preno
- ✓ Drum: umiikot ang slack adjuster at pinipiga ang preno
- ✓ Disc: itinutulak ng lever ang mga lining laban sa disc

186.2 Pag-release ng Parking Brake

Ang pag-release ng parking brake ay nagpapahintulot sa hangin na dumaloy pabalik sa silid, pinipiga ang spring at pinapalaya ang mga gulong. Ang paghila sa knob ng kontrol ng parking brake ay nagla-lock sa mga gulong ng tractor at trailer at awtomatikong nagpapataas sa knob ng suplay ng hangin ng trailer; ang paghila lamang sa knob ng suplay ng hangin ng trailer ay nagla-lock lamang sa mga gulong ng trailer.

- ✓ Release: pumapasok ang hangin, pumipiga ang spring, malayang umiikot ang mga gulong
- ✓ Ang knob ng parking brake ay nagla-lock sa mga gulong ng tractor at trailer
- ✓ Awtomatikong tumataas ang knob ng suplay ng hangin ng trailer kasabay ng parking brake
- ✓ Ang paghila lamang sa knob ng suplay ng hangin ng trailer ay nagla-lock lamang sa mga gulong ng trailer/semi-trailer

186.3 Pag-apply ng Parking Brake

Kapag ganap nang nakahinto, hilahin pataas ang control knob ng parking brake upang maubos ang hangin mula sa parking brake kaya lumuluwag ang spring ng brake chamber at dinidiin ang push rod. Sa drum brakes, umiikot ang slack adjuster upang ipitin ang preno; sa disc brakes, itinutulak ng lever ang mga lining laban sa disc. Kapag binitawan, pumapasok muli ang hangin, kinokompress ang spring, at lumalaya ang mga gulong.

- ✓ Gamitin lamang ang parking brake kapag ganap nang nakahinto ang sasakyan
- ✓ Hilahin pataas = lumalabas ang hangin, nag-aapply ang spring ng preno
- ✓ Itulak pababa = pumapasok ang hangin, nakokompress ang spring, malayang umiikot ang mga gulong

186.4 Interaksyon ng Parking Brake at Trailer Air Supply

Ang pag-angat sa kontrol ng parking brake ay nagla-lock sa mga gulong ng tractor at trailer/semi-trailer at nagiging dahilan upang awtomatikong tumaas ang knob ng trailer air supply. Ang pag-angat lamang sa kontrol ng trailer air supply ay nagla-lock lamang sa mga gulong ng trailer/semi-trailer.

- ✓ Kapag nakaangat ang parking brake knob, nagla-lock ang lahat ng gulong at tumataas ang trailer air supply knob
- ✓ Kapag nakaangat lamang ang trailer air supply knob, nagla-lock lamang ang mga gulong ng trailer/semi-trailer

CHAPTER 187

Rules for the Road (Buses)

187.1 Pagsakay at Pagbaba ng mga Pasahero

Bago magsakay o magbaba ng mga pasahero, huminto sa gilid ng kalsada at ganap na tumigil sa pinakakanang bahagi ng daan o sa itinalagang lugar. Huwag buksan ang pintuan hangga’ t hindi ligtas na gawin ito.

- ✓ Ganap na huminto sa pinakakanang bahagi o sa itinalagang lugar
- ✓ Huwag buksan ang pintuan hangga’ t hindi mo nakumpirma na ligtas ito

187.2 Mga Tuntunin sa Pagmamaneho upang Protektahan ang mga Pasahero

Magmaneho nang maayos para sa kaginhawahan at kaligtasan ng mga pasahero, lalo na kapag nagsisimula, humihinto, lumiliko, o sa mga lubak-lubak na kalsada. Huwag magpatuloy sa pagmamaneho kung may sinumang nakasandal sa bus. Bago magpatuloy sa pagmamaneho, tiyakin na ang mga ibinabang pasahero ay hindi nasa panganib na masagasaan. Sa mga kalsadang panlungsod na mas mababa sa 70 km/h, may karapatan sa daan ang mga bus na bumalik sa kanilang linya, ngunit kailangan pa ring gamitin ang mabuting paghuhusga, magsenyas, at tiyakin na malinaw ang daan.

- ✓ Huwag magpatuloy sa pagmamaneho kung may nakasandal sa labas ng bus
- ✓ Tiyakin na ang mga ibinabang pasahero ay hindi masasagasaan bago magpatuloy sa pagmamaneho
- ✓ Sa mga kalsada na mas mababa sa 70 km/h sa loob ng lungsod, may karapatan sa daan ang mga bus na muling sumali sa trapiko ngunit kailangang magsenyas at tiyakin na ligtas ito

187.3 Pag-uugali ng Bus sa mga Tawiran ng Riles

Sa mga tawiran ng riles, bawasan ang bilis at tiyakin na makakahinto ka nang hindi nalalagay sa panganib ang iba. Huminto nang hindi bababa sa 5 m mula sa tawiran at huwag magpatuloy hangga't walang sapat na espasyo sa unahan upang tuluyang makalampas sa tawiran, anuman ang mga ilaw ng trapiko. Ito ay hindi kasama lamang kung may nakapaskil na EXEMPT sign.

- ✓ Huminto nang hindi bababa sa 5 m mula sa tawiran ng riles
- ✓ Huwag magpatuloy hangga't walang espasyo upang tuluyang makalampas sa tawiran
- ✓ Hindi kasama lamang kung may nakapaskil na karatulang EXEMPT

187.4 Mga Istasyon ng Inspeksyon at mga Lugar ng Pagsusuri ng Preno

Ang mga bus ay hindi kailangang huminto sa mga istasyon ng inspeksyon maliban kung may hinihila silang trailer. Anumang sasakyan na may kabuuang bigat kapag kargado na 3,000 kg o higit pa, kabilang ang bus, ay dapat huminto sa isang lugar ng pagsusuri ng preno na may markang VÉRIFICATION, tuluyang huminto sa stop sign, at magsuri mismo ng preno.

- ✓ Humihinto lamang ang mga bus sa mga istasyon ng inspeksyon kung may hinihila silang trailer
- ✓ Ang mga sasakyang may kabuuang bigat kapag kargado na ⩾3,000 kg ay dapat huminto sa mga lugar ng pagsusuri ng preno na may markang VÉRIFICATION
- ✓ Tuluyang huminto at magsuri mismo ng preno sa isang lugar ng pagsusuri ng preno

187.5 Pagmamaneho sa Gilid ng Daan

Ang pagmamaneho sa gilid ng daan ng isang haywey o daang may kontroladong akses ay pinapayagan lamang kung natutugunan ang lahat ng kundisyon: nakuha ng tagapagmaneho ang kinakailangang pagsasanay, pinahihintulutan ito ng mga karatula, at ang bilis ng trapiko sa haywey ay mas mababa sa 50 km/h.

- ✓ Dapat na nakuha ng tagapagmaneho ang kinakailangang kurso sa pagsasanay
- ✓ Dapat pahintulutan ng mga karatula ang pagbiyahe sa haywey o daang iyon
- ✓ Dapat mas mababa sa 50 km/h ang bilis ng trapiko sa haywey

CHAPTER 188

14 - Suspension

188.1 U-Bolts at Pagpoposisyon ng Axle

Tanging mga bahagi ng suspensyon sa mga axle na nagdadala ng timbang ang dapat suriin. Suriin kung may paggalaw ng mga axle/gulong mula sa normal na posisyon: habang papalapit, suriin ang paralelismo ng gulong at posisyon ng axle. Inspeksyunin ang mga U-Bolt at mga bahagi ng pagpoposisyon (mga torque rod, mga bracket ng suspensyon) kung maaabot.

- ✓ Depekto 14.C (pangunahin): May U-Bolt na nawawala, mali ang pagkakakabit, may bitak, o putol
- ✓ Depekto 14.G (pangunahin): Hindi paralel ang mga gulong, o may axle/gulong na gumalaw mula sa normal na posisyon nito

188.2 Posisyon ng Ehe at mga U-Bolt

Tanging mga bahagi ng suspensyon sa mga eheng may karga ang dapat suriin. Habang lumalapit, suriin ang pagkakapantay-pantay ng mga gulong at posisyon ng ehe para sa anumang paggalaw mula sa normal na posisyon. Suriin ang mga U-bolt at mga bahaging nagpoposisyon ng ehe (torque rods, bracket ng suspensyon) kapag maaaring ma-access.

- ✓ Malubhang depekto (14.C): may nawawalang U-bolt, hindi wastong nakakabit, may bitak o basag
- ✓ Malubhang depekto (14.G): hindi pantay ang mga gulong, o ang ehe/gulong ay gumalaw mula sa normal na posisyon

188.3 Mga Suspensyon ng Spring na Metal/Composite

Para sa mga suspensyon ng spring na metal o composite, tingnan ang pagkakaroon, kondisyon, at posisyon ng mga leaf spring, coil spring, at torsion bar. Obserbahan ang buo o bahagyang pagluyloy habang papalapit ka, pagkatapos suriin ang mga naa-access na bahagi. Ang mga intersecting crack ay nangangahulugang dalawang bitak na nagsasalubong sa isang perpendikular na anggulo.

- ✓ Depekto 14.A (major): Nawawala/sira ang isang master leaf, o 25% o higit pa ng mga leaf spring ng isang assembly ay sira/nawawala
- ✓ Depekto 14.D (major): Ang isang composite leaf spring ay may bitak sa kahabaan ng 75% ng haba nito o may mga intersecting crack
- ✓ Depekto 14.E/14.F (major): Ang coil spring ay wala sa tamang posisyon at dumadampi sa gumagalaw na bahagi; ang coil spring ay sira na nagdudulot ng kumpletong pagluyloy; o ang torsion bar ay sira
- ✓ Depekto 14.1 (minor): Ang isang leaf spring na hindi master leaf, o isang coil spring, ay sira

188.4 Mga Air (Pneumatic) Suspension

Para sa mga air suspension, suriin ang balanse ng sasakyan, kondisyon ng air spring, at sistema para sa mga tagas. Tiyakin na umiikot ang hangin sa mga linya ng suspension at ang mga air spring ay may tamang inflation (karaniwang sinusuplayan ang mga linya sa 483 kPa / 70 psi). Makinig para sa mga tagas. Kailangan mong simulan ang sasakyan upang patakbuhin ang compressor at matukoy kung ang tagas ay major defect.

- ✓ Depekto 14.B (major): Isang tagas ng hangin na hindi kayang kompensahin ng compressor kapag idle; o isang air spring na nawawala o walang hangin
- ✓ Depekto 14.2 (minor): Ang suspension ay may tagas ng hangin; isang air spring na sira na naglalantad sa cord; o isang air spring na may indikasyon ng pagkukumpuni
- ✓ Ang mga linya ng suspension ay karaniwang sinusuplayan kapag umabot ang presyon ng hangin sa 483 kPa (70 psi)

188.5 Mga Suspensyong Rubber Pad

Para sa mga suspensyong rubber pad (madalas sa mga panghalo ng semento), suriin ang pagkakaroon at kondisyon ng mga rubber pad. Ginagawa ito bilang karagdagan sa mga pagsusuri sa 14.1.

- ✓ Depektong 14.A (major): Nawawala o sira ang isang rubber pad
- ✓ Iposisyon ang iyong sarili upang suriin ang mga rubber pad ng suspensyon

CHAPTER 189

Chapter 12 - The Inspection Report

189.1 Layunin at Pagiging Sapilitan ng Ulat

Ang ulat ng pagsusuri sa paligid ng sasakyan ay naiiba sa listahan ng mga depekto at dapat kumpletuhin sa bawat pagsusuri, na nagtatala ng mga resulta at mga depekto.

- ✓ Dapat punan ang ulat ng inspeksyon sa bawat pagsusuri sa paligid ng sasakyan
- ✓ Itinatala nito ang mga resulta ng inspeksyon, mga depekto, oras ng inspeksyon at panahon ng bisa nito
- ✓ Ang taong nagsasagawa ng pagsusuri ay dapat magtala ng mga nakitang depekto; dapat idagdag ng driver ang anumang depektong napansin sa biyahe
- ✓ Ang ulat na kumpleto at may bisa at ang listahan ng mga depekto ay dapat itago sa sasakyan; isang ulat lamang sa bawat pagsusuri sa paligid ng sasakyan

189.2 Mga Kinakailangang Nilalaman ng Ulat ng Circle Check

Bagama’ t walang partikular na format na itinatakda, ang ulat ay dapat maglaman ng mga partikular na mandatoryong impormasyon.

- ✓ Dapat isama ang plaka ng sasakyan/numero ng unit, pangalan ng operator, petsa at oras ng pagsusuri, at lokasyon
- ✓ Dapat isama ang mga depektong napansin habang nagsusuri o bumibiyahe, o isang pahayag na walang depektong napansin
- ✓ Dapat isama ang madaling basahing nakalimbag na pangalan at pinirmahang deklarasyon ng taong nagsagawa ng pagsusuri
- ✓ Dapat isama ang lagda ng driver kung sinuri at tinanggap nila ang inspeksyon ng iba, at ang odometer kilometrage kung mayroon

189.3 Pagsusumite at Pag-format ng Ulat

Ang orihinal na ulat ay dapat isumite sa operator sa loob ng itinakdang panahon, at ang mga elektronikong format ay pinahihintulutan sa ilalim ng mga kundisyon.

- ✓ Dapat isumite ng drayber ang orihinal na kopya ng ulat sa operator sa loob ng 20 araw mula nang isulat ito.
- ✓ Naaangkop ito kahit na may naisumite nang kopya upang iulat ang isang depekto.
- ✓ Pinahihintulutan ang mga elektronikong ulat kung natutugunan nila ang Batas na nagtatatag ng legal na balangkas para sa teknolohiya ng impormasyon.

189.4 Pagmamaneho sa Canada at Estados Unidos

Ang mga tuntunin sa circle check ng Québec ay nakabatay sa National Safety Code Standard 13, may reciprocity ngunit maaaring magkaiba ang klasipikasyon ng depekto sa ibang lugar.

- ✓ Ang mga tuntunin sa circle check ng Québec ay nakabatay sa National Safety Code Standard 13
- ✓ Maaaring magkaiba ang klasipikasyon ng menor at mayor na depekto sa pagitan ng mga hurisdiksyon
- ✓ Ang mga drayber na nagmamaneho sa labas ng Québec ay dapat kumonsulta sa operator tungkol sa mga lokal na regulasyon at palaging sumunod sa hurisdiksyon kung saan sila naglalakbay

CHAPTER 190

Appendices – List 1: Tires, Doors, Glass and Mirrors

190.1 Mga Depekto ng Gulong at Mga Limitasyon sa Pagsusuot

Kasama sa mga menor na depekto ng gulong ang indikador ng pagsusuot na sumasayad sa kalsada o lalim ng ukit na nasa/katumbas o mas mababa sa indikador, nakabaong banyagang materyal, nakalantad na kordon/steel belt, pagbaluktot, at gasgas/sirang balbula. Kasama sa mga mayor na depekto ang gulong sa steering axle (GVWR 4,500 kg+) na may dalawang magkatabing ukit na nasa/katumbas o mas mababa sa indikador, nakalantad na kordon sa buong assembly, at flat, dumadampi, o umbok na gulong.

- ✓ Menor: sumasayad ang indikador ng pagsusuot sa kalsada o lalim ng ukit ⩽ indikador ng pagsusuot
- ✓ Mayor: gulong sa steering axle (GVWR 4,500 kg+) na may 2 magkatabing ukit ⩽ indikador ng pagsusuot
- ✓ Mayor: single/dual na gulong na may nakalantad na kordon o steel belt
- ✓ Mayor: gulong na dumadampi sa nakapirmeng bahagi, flat, nawawalan ng hangin, o umbok

190.2 Mga Depekto sa Pinto, Salamin, at Side Mirror

Ang pinto ng driver na mahirap buksan ay menor na depekto, habang ang pinto ng kompartamento ng pasahero na hindi magsara nang matibay ay mayor na depekto. Ang nasirang salamin sa harap/bintana sa gilid na humaharang sa paningin ng driver, nawawala/nasira/hindi maiaayos na kinakailangang side mirror sa labas, at maluwag/matulis ang gilid na salamin ay mga menor na depekto.

- ✓ Menor: mahirap buksan o hindi mabuksan ang pinto ng driver
- ✓ Mayor: hindi magsara nang matibay ang pinto ng kompartamento ng pasahero
- ✓ Menor: nasira ang salamin sa harap/bintana sa gilid na humaharang sa kinakailangang paningin; nawawala/nasira/maluwag ang kinakailangang side mirror sa labas

CHAPTER 191

Chapter 12 – Lists of Defects and Obligations

191.1 Ang Tatlong Listahan ng mga Depekto

May tatlong magkakaibang listahan ng mga depekto, bawat isa ay iniayon sa isang uri ng sasakyan, na ginagamit upang matukoy kung ang isang depekto ay menor o mayor.

- ✓ Ang Listahan 1 ay naaangkop sa lahat ng mabibigat na sasakyan maliban sa mga saklaw ng mga listahan 2 at 3
- ✓ Ang Listahan 2 ay naaangkop sa mga bus (maliban sa mga motor coach), mga minibus at mga trailer na hinihila ng mga ito
- ✓ Ang Listahan 3 ay naaangkop sa mga motor coach
- ✓ Ang mga motor coach na hindi PMP ay nangangailangan ng partikular na ulat ng inspeksyon at Listahan 3 na nasa sasakyan; pinupunan ng may-ari ang ulat tuwing 12,000 km o 30 araw, alinman ang mauna

191.2 Mga Obligasyon Hinggil sa Listahan ng mga Depekto

Ang mga operator at mga tsuper ay may obligasyong panatilihin sa loob ng sasakyan ang itinakdang listahan ng mga depekto at hindi ito baguhin.

- ✓ Dapat ilagay ng mga operator ang naaangkop na listahan ng mga depekto na may itinakdang format sa bawat mabigat na sasakyan at hindi maaaring baguhin ang teksto, pagkakasunod-sunod o pagbilang nito
- ✓ Maaari lamang magdagdag ng mga elemento sa seksyong “Mga partikular na inspeksyong kinakailangan ng operator”
- ✓ Dapat tiyakin ng mga tsuper na nananatili sa loob ng sasakyan ang naaangkop na listahan at ibibigay ito sa sinumang opisyal ng kapayapaan na humihiling nito

CHAPTER 192

School Buses

192.1 Pagsasanay at Sertipikasyon ng Tsuper ng School Bus

Ang mga tsuper ng school bus at minibus ay dapat may sertipiko ng kakayahan mula sa isa sa dalawang sentro ng pagsasanay sa transportasyon sa kalsada at angkop na klase ng lisensya sa pagmamaneho. Ang sertipikasyon ay nangangailangan ng 15-oras na Basic training program na sumasaklaw sa mga tungkulin, kagamitan sa kaligtasan, mga teknik sa pickup/drop-off, at pagtugon sa emergency, na may pag-renew tuwing 3 taon pagkatapos ng 6 na oras ng supplementary training. Dapat maging matiyaga, mapagmatyag, at pamilyar ang mga tsuper sa Highway Safety Code at patakaran ng school board.

- ✓ Nangangailangan ng sertipiko ng kakayahan at angkop na klase ng lisensya sa pagmamaneho
- ✓ Tapusin ang 15-oras na Basic training program para makakuha ng sertipikasyon
- ✓ I-renew ang sertipiko tuwing 3 taon pagkatapos ng 6 na oras ng supplementary training
- ✓ Dapat alam ang Highway Safety Code at patakarang pangtransportasyon ng school board

192.2 Mga Kinakailangang Kagamitan ng School Bus

Ang isang school bus ay dapat may tatlong reflective warning triangle, isang dry-chemical fire extinguisher na nakalagay malapit sa harapang pinto at nakaseguro sa isang kahon na maaabot ng driver, at isang kumpletong first-aid kit na maaabot ng driver (ang mga nilalaman ay ayon sa regulasyon). Huwag magpatuloy sa pagmamaneho pagkatapos huminto hangga't hindi nakaupo ang lahat ng pasahero at sarado ang pinto, at huwag kailanman iwanan ang bus na may mga pasahero sakay maliban kung talagang kinakailangan.

- ✓ Magdala ng tatlong reflective warning triangle
- ✓ Magdala ng isang nakasegurong dry-chemical fire extinguisher malapit sa harapang pinto na maaabot
- ✓ Magdala ng isang kumpletong first-aid kit na maaabot ng driver
- ✓ Huwag magpatuloy sa pagmamaneho hangga't hindi nakaupo ang lahat ng pasahero at sarado ang pinto
- ✓ Huwag kailanman iwanan ang school bus na may mga pasahero sakay maliban kung talagang kinakailangan

192.3 Mga Kinakailangan sa ÉCOLIERS Sign

Kung gumagamit ng school bus upang maghatid ng mga batang nag-aaral o mga pasaherong wala pang 18 taong gulang, dapat may ÉCOLIERS sign ang sasakyan sa harapan at likuran. Kung naghahatid ng mga pasaherong 18 taong gulang o mas matanda, dapat tanggalin o takpan ang mga karatulang ito.

- ✓ Kinakailangan ang ÉCOLIERS signs sa harapan at likuran kapag naghahatid ng mga bata/mga pasaherong wala pang 18 taong gulang.
- ✓ Tanggalin o takpan ang ÉCOLIERS signs kapag naghahatid ng mga pasaherong 18 taong gulang o mas matanda.

192.4 Pagsakay at Pagbaba ng mga Batang Mag-aaral

Bumagal at lumipat sa kanan patungo sa gilid ng lane o parking area. Dalawang yugto: una, buksan ang salit-salit na kumikislap na dilaw na warning lights (ang mga bus na ginawa bago ang Agosto 29, 2005 ay hazard lights ang ginagamit sa halip), pagkatapos ay buksan ang kumikislap na pulang ilaw at i-activate ang stop sign. Hindi ka maaaring magsakay o magbaba ng mga bata maliban kung nakabukas ang kumikislap na pulang ilaw. Kailangan mo ring buksan ang iyong mga ilaw at stop sign kung nakaparada ka sa likod ng isa pang school bus na may nakabukas na kumikislap na mga ilaw. Huwag kailanman gamitin ang mga ilaw/sign na ito sa anumang ibang pagkakataon.

- ✓ Yugto 1: buksan ang salit-salit na kumikislap na dilaw na warning lights (o hazard lights sa mga bus bago ang 2005)
- ✓ Yugto 2: buksan ang kumikislap na pulang ilaw at i-activate ang mandatory stop sign
- ✓ Huwag kailanman magsakay o magbaba ng mga bata maliban kung nakabukas ang kumikislap na pulang ilaw
- ✓ Buksan ang iyong mga ilaw/stop sign kung nakaparada ka sa likod ng isa pang school bus na may nakabukas na kumikislap na mga ilaw
- ✓ Huwag kailanman gamitin ang kumikislap na mga ilaw o ang stop sign sa anumang ibang pagkakataon

192.5 Mga Tuntunin sa Pagmamaneho at Pag-alis ng School Bus

Huwag magpatuloy sa pagmamaneho pagkatapos huminto hanggang sa nakaupo na ang lahat ng pasahero at nakasara na ang pinto. Huwag kailanman iwanan ang school bus habang may mga pasahero pa sa loob maliban kung talagang kailangan.

- ✓ Huwag magpatuloy sa pagmamaneho hanggang sa nakaupo na ang lahat ng pasahero at nakasara na ang pinto
- ✓ Huwag kailanman iwanan ang bus na may mga pasahero sa loob maliban kung talagang kailangan

192.6 Mga Kinakailangan sa Pagsasanay ng Tsuper ng School Bus

Ang mga tsuper ng school bus at minibus ay nangangailangan ng sertipiko ng kakayahan mula sa isa sa dalawang sentro ng pagsasanay sa transportasyon sa kalsada at angkop na lisensya sa klase. Ang sertipikasyon ay nangangailangan ng pagpasa sa 15-oras na programang pangunahing pagsasanay na sumasaklaw sa mga tungkulin, kagamitang pangkaligtasan, mga teknik sa pagsundo at paghatid, at pagtugon sa emerhensiya. Ang pag-renew tuwing 3 taon ay nangangailangan ng 6 na oras ng karagdagang pagsasanay.

- ✓ Dapat may hawak na sertipiko ng kakayahan kasama ang angkop na lisensya sa klase
- ✓ Tapusin ang 15-oras na programang pangunahing pagsasanay para sa mga tsuper ng school bus
- ✓ I-renew ang sertipiko tuwing 3 taon pagkatapos ng 6 na oras ng karagdagang pagsasanay

192.7 Sapilitang Kagamitan ng School Bus

Ang isang school bus ay dapat may tatlong reflective warning triangles, isang dry-chemical fire extinguisher na nakakabit sa isang kahon malapit sa front door at abot-kamay ng driver, at isang kumpletong first-aid kit na abot-kamay (ang mga nilalaman ay itinakda ng regulasyon). Kapag may sakay na mga bata o pasahero na wala pang 18 taong gulang, ang mga ÉCOLIERS na karatula ay dapat nasa harap at likod; para sa mga pasahero na 18 taong gulang o mas matanda, ang mga karatulang ito ay dapat tanggalin o takpan.

- ✓ Magdala ng tatlong reflective warning triangles
- ✓ Magdala ng nakakabit na dry-chemical fire extinguisher malapit sa front door at abot-kamay
- ✓ Magdala ng kumpletong first-aid kit na abot-kamay na may nilalamang ayon sa regulasyon
- ✓ Kinakailangan ang mga ÉCOLIERS na karatula para sa mga pasahero na wala pang 18; tinatanggal o tinatakpan para sa 18 pataas

CHAPTER 193

How the Emergency Brake Works (Chapter 4)

193.1 Gawain at Pag-activate ng Emergency Brake

Ang parking brake system ay nagsisilbi ring emergency brake. Kung mabigo ang service brake system at hindi makarating ang hangin sa mga brake chamber, pinapatigil ng emergency brake ang sasakyan. Maaari itong i-activate nang manu-mano sa pamamagitan ng paghila pataas sa parking brake knob, o awtomatikong kapag bumaba ang presyon ng hangin ng service brake sa ilalim ng 242 kPa (35 psi).

- ✓ Ang parking brake system ay gumaganap din bilang emergency brake
- ✓ I-activate nang manu-mano sa pamamagitan ng paghila pataas sa parking brake control knob
- ✓ Awtomatikong nag-a-activate kapag bumaba sa 242 kPa (35 psi)
- ✓ Pumapalit ito kung mabigo ang service brakes

193.2 Mga Hangganan ng Presyon ng Prenong Pang-emerhensiya

Kapag umandar ang prenong pang-emerhensiya, ang mga gulong na may brake chambers ay nagsisimulang mag-lock sa 483 kPa (70 psi) o mas mababa. Kapag bumaba sa ibaba ng 242 kPa (35 psi), naubos na ang lahat ng hangin at ganap nang nakaengage ang prenong pang-emerhensiya, na pumipigil sa sasakyan. Ang malubhang problema sa mekanikal ay maaaring magpababa ng presyon sa loob ng ilang segundo at biglang mag-lock ng mga gulong sa likuran.

- ✓ Nagsisimulang mag-lock ang mga gulong sa 483 kPa (70 psi) o mas mababa
- ✓ Sa ibaba ng 242 kPa (35 psi): ubos na ang lahat ng hangin, ganap nang nakaengage ang preno
- ✓ Maaaring bumaba ang presyon sa loob ng ilang segundo kapag may malubhang sira
- ✓ Maaaring biglang mag-lock ang mga gulong sa likuran, na nagpapahirap sa pagkontrol

193.3 Paunang Babala at Pagtugon ng Driver

Ang mga tagapagpahiwatig ng mababang presyon ng hangin ay nagbabababala bago ang emerhensiya, nag-a-activate kapag bumaba ang presyon ng service reservoir sa ibaba ng 380 kPa (55 psi); ang ilang tagagawa ay nagtatakda ng 550 kPa (80 psi) para sa mas maagang babala. Kapag binigyan ng babala, tumugon agad at pumili ng pinakamagandang lugar na hihintuan bago i-lock ng emergency brakes ang mga gulong.

- ✓ Nag-a-activate ang mga low air indicator sa ibaba ng 380 kPa (55 psi)
- ✓ Ang ilang tagagawa ay nagtatakda ng babala sa 550 kPa (80 psi)
- ✓ Tumugon agad kapag bumukas ang ilaw o buzzer
- ✓ Huminto nang ligtas bago tuluyang i-lock ng emergency brakes ang mga gulong

193.4 Gawain ng Emergency Brake at Awtomatikong Pag-activate

Ang parking brake system ay nagsisilbi rin bilang emergency brake. Kung mabigo ang service brakes, ang emergency brake ang humihinto sa sasakyan. Maaari mo itong i-activate sa pamamagitan ng paghila pataas sa parking brake control knob, at awtomatiko itong nag-a-activate kapag bumaba ang air pressure ng service system sa ibaba ng 242 kPa (35 psi).

- ✓ Ang parking brake system ay gumaganap din bilang emergency brake
- ✓ I-activate nang manu-mano sa pamamagitan ng paghila pataas sa parking brake control knob
- ✓ Awtomatikong nag-a-activate kapag bumaba sa 242 kPa (35 psi)

193.5 Mga Hangganan ng Presyon sa Pagkawala ng Hangin

Kapag umandar ang emergency brakes, ang mga gulong na may brake chambers ay nagsisimulang mag-lock sa 483 kPa (70 psi) o mas mababa; kapag mas mababa sa 242 kPa (35 psi), naubos na ang lahat ng hangin at ganap nang kumakapit ang emergency brake, na humihinto sa sasakyan. Nag-a-activate ang mga babala sa mababang presyon ng hangin kapag bumaba sa 380 kPa (55 psi); itinakda ng ilang manufacturer ang threshold sa 550 kPa (80 psi) para sa mas maagang babala.

- ✓ Nagsisimulang mag-lock ang mga gulong sa 483 kPa (70 psi) o mas mababa
- ✓ Ganap na pagkakapit ng emergency brake sa mas mababa sa 242 kPa (35 psi)
- ✓ Nag-a-activate ang babala sa mababang hangin sa mas mababa sa 380 kPa (55 psi), kung minsan ay 550 kPa (80 psi)

193.6 Pagtugon sa Mababang Presyon ng Hangin

Tumugon agad kapag umilaw o tumunog ang babala ng mababang presyon: pumili ng pinakamainam na lugar na hihintuan bago pa bumaba ang presyon nang sapat upang mag-lock ang mga gulong. Ang malulubhang mekanikal na problema ay maaaring magpababa ng presyon sa ilang segundo, at ang mga gulong sa likod ay maaaring biglang mag-lock na nagpapahirap kontrolin ang sasakyan.

- ✓ Tumugon agad sa babala ng mababang presyon
- ✓ Huminto nang ligtas bago i-lock ng mga preno pang-emerhensiya ang mga gulong
- ✓ Maaaring mangyari ang pagkawala ng hangin sa ilang segundo; ang mga gulong sa likod ay maaaring biglang mag-lock

CHAPTER 194

Self-Evaluation Exercises - Chapter 1 & 2

194.1 Mga Pangunahing Sinubok na Katotohanan sa Mga Responsibilidad at Pagkapagod

Ang mga pagsasanay sa sariling pagsusuri ay nagpapatibay sa mahahalagang katotohanan sa pagsusulit: sapilitang paggamit ng seat belt, pag-uulat ng circle check, mga obligasyon sa inspection station, mga paghihigpit sa karga kapag tagunaw ng niyebe, mga tungkulin sa lugar ng aksidente, at mga prinsipyo tungkol sa pagkapagod/alkohol/paningin.

- ✓ Ang mga nagmamaneho ng mabibigat na sasakyan sa Québec ay dapat magsuot ng seat belt na inilagay ng tagagawa
- ✓ Ang mga pangunahing sanhi ng aksidente sa mga kalsada ng Québec ay sobrang bilis, alkohol, pagkagambala at pagkapagod
- ✓ Kung pagod habang nagmamaneho, huminto sa gilid sa isang ligtas na lugar upang magpahinga
- ✓ Kapag nagmamaneho sa gabi, ang iyong buong distansya ng paghinto ay dapat nasa loob ng lugar na tinatagusan ng ilaw ng iyong headlights

194.2 Mga Sagot sa Pagsusulit sa Pagod at Tulog

Kinukumpirma ng self-test sa pagod ang mga pangunahing puntong maaaring maitanong tungkol sa utang sa tulog, biological clock, interaksyon sa alkohol, at paghahanda sa mahabang biyahe.

- ✓ Ang mga epekto ng pagod ay katumbas ng 0.05 BAC pagkatapos ng 17 oras na walang tulog
- ✓ Naaapektuhan ang kakayahan sa pagmamaneho kahit pagkatapos ng isang gabing walang buong tulog
- ✓ Mas madalas ang mga panahon ng antok sa gabi; ang pinakamababang panganib ng aksidente dahil sa pagod ay sa umaga mula 8:00 a.m. hanggang tanghali
- ✓ Ang mga tsuper na wala pang 25 taong gulang ay dapat matulog ng mas maraming oras kaysa sa mas matandang tsuper, at kahit isa o dalawang inuming may alkohol ay may malaking epekto sa tsuper na pagod na

CHAPTER 195

Chapter 12 - Component 1: Coupling Devices Inspection

195.1 Inspeksyon ng mga Fastener ng Fifth Wheel

Ang pag-inspeksyon sa mga fastener ng fifth wheel mounting angle ay nagtatakda ng katatagan ng pagkakabit; ang kalubhaan ng depekto ay depende sa porsyento ng nawawala o maluwag at sa hitched status.

- ✓ MAJOR (1.C): kapag hitched, higit sa 20% ng mga bahaging nagpapakabit ng fifth wheel sa frame ay nawawala, sira, o maluwag sa isang anchorage
- ✓ MAJOR (1.B): kapag hitched, may paggalaw sa pagitan ng isang fastener ng fifth wheel (mounting angle) at ng chassis frame ng sasakyan
- ✓ MINOR (1.1): kapag hitched, 20% o mas kaunti ng mga bahaging pang-fastener ay nawawala, sira, o maluwag sa isang anchorage
- ✓ MINOR (1.1): kapag unhitched, isa o higit pang bahaging pang-fastener ay nawawala, sira, o maluwag
- ✓ Ang mga seksyong hindi nagdadala ng karga (nasa pula) ay hindi saklaw ng circle check

195.2 Mga Locking Pin ng Sliding Fifth Wheel

Ang mga locking pin ng sliding fifth wheel ay dapat naroroon at nasa nakakandadong posisyon; ang isang porsyentong hangganan ang tumutukoy sa isang major defect.

- ✓ MAJOR (1.D): kapag nakakabit na, 25% o higit pa ng mga locking pin ng sliding fifth wheel ay nawawala o hindi gumagana
- ✓ Ang porsyento ay tumutukoy sa kabuuan ng lahat ng pin; karaniwang dalawang pin (isa sa bawat gilid) ngunit kung minsan higit pa — suriin ang lahat ng pin

195.3 Kalagayan ng mga Bahagi ng Fifth Wheel

Ang mga nakikitang bahagi ng fifth wheel ay dapat suriin para sa mga bitak, deformasyon o pagkasira na maaaring magdulot ng pagkabali o paghihiwalay.

- ✓ MAJOR (1.F): kapag nakakabit, ang isang bahagi ng fifth wheel ay may bitak, deformado o sira hanggang sa punto ng panganib ng pagkabali o paghihiwalay
- ✓ Suriin ang mga nakikitang bahagi kabilang ang ibabang coupling plate, mounting angles, jaws at support

195.4 Pang-itaas na Plato ng Pagkakawing at Kingpin

Ang pang-itaas na plato ng pagkakawing at kingpin ng semi-trailer ay dapat suriin para sa deformasyon, bitak, o hindi maayos na pagkakabit.

- ✓ MAJOR (1.A): ang plato ng pagkakawing o kingpin ay napakadeformado kaya negatibong naaapektuhan ang pagkakawing, o may bitak o hindi maayos na pagkakabit
- ✓ MAJOR (1.F): kapag nakakawing, ang plato ng pagkakawing o kingpin ay sira na hanggang sa may panganib na mabali o mahiwalay
- ✓ Samantalahin ang mga pagkakataon kapag hindi nakakawing ang sasakyan upang suriin ang mga bahaging ito, dahil mahirap makita ang deformasyon kapag nakakawing

195.5 Panga ng Fifth Wheel at Mekanismo ng Pag-lock

Dapat na ganap na nakasara ang mga panga ng fifth wheel sa likod ng kingpin at nakalapat ang mekanismo ng pag-lock para sa ligtas na hitch.

- ✓ MAJOR (1.E): kapag nakahitch, hindi ganap na nakasara ang mga panga sa likod ng kingpin
- ✓ MAJOR (1.F): kapag nakahitch, hindi nakalapat ang mekanismo ng pag-lock ng panga
- ✓ Suriin ang indicator ng mekanismo ng pag-lock (bolt) o posisyon ng mga hawakan ng pag-lock; tiyaking lahat ng hawakan ay ganap na naitulak papasok
- ✓ Kung susuong sa ilalim ng semi-trailer para suriin ang mga panga, magpatuloy nang ligtas na patay ang makina, nakatigil ang sasakyan, at ipaalam sa iba

195.6 Mga Coupling Device Maliban sa Fifth Wheel

Para sa hook-and-ring type couplings (hal. pintle hook, drawbar ring), dapat inspeksyunin ang mga fastener sa parehong pulling at pulled vehicles.

- ✓ MAJOR (1.C): kapag hitched, mahigit 20% ng mga fastener na nagkakabit sa coupling device ay nawawala, sira, o maluwag
- ✓ MINOR (1.1): kapag hitched, 20% o mas mababa ng mga fastener ay nawawala, sira, o maluwag
- ✓ MINOR (1.1): kapag unhitched, isa o higit pang fastener ang nawawala, sira, o maluwag
- ✓ Inspeksyunin ang mga fastener na nagkakabit sa device sa parehong tractor vehicle (hook) at pulled vehicle (ring papunta sa drawbar)

195.7 Mga Icon ng Depekto at Mga Conversion ng Presyon

Ginagamit ng mga talahanayan ng inspeksyon ang mga icon upang makilala ang tindi ng depekto at mga paglabag, at nagbibigay ng mga yunit ng conversion ng presyon para sa mga pagsusuri ng preno/suspensyon.

- ✓ Kinikilala ng mga icon ang menor na depekto, mayor na depekto, at mga paglabag sa Highway Safety Code (hindi mga depekto sa ilalim ng regulasyon ng mga pamantayan sa kaligtasan)
- ✓ 1 psi (lb/in^2) = 6.895 kPa; ang presyon sa kPa ay kinakalkula sa pamamagitan ng pagpaparami ng psi sa 6.895
- ✓ 100 kPa = 1 bar; 1 kcm^2 = 14.22 psi

CHAPTER 196

Appendices – List 1: Wheels, Hubs, Fasteners and Seat

196.1 Mga Depekto sa Gulong, Hub, at Fastener

Kasama sa minor defects ang lubricant na mas mababa sa minimum o tumutulo maliban sa bahagyang pagtagas, at ang hindi secure na kabitan ng ekstrang gulong. Kasama sa major defects ang nawawala o hindi nakikitang lubricant ng wheel bearing, nawawala, may bitak, basag, o hindi secure na wheel fastener, at gulong na may pinsala o naayos gamit ang welds.

- ✓ Minor: lubricant na mas mababa sa minimum level o may tagas maliban sa bahagyang pagtagas
- ✓ Major: lubricant ng wheel bearing ay nawawala o hindi nakikita sa sight glass
- ✓ Major: wheel fastener ay nawawala, may bitak, basag, o hindi secure
- ✓ Major: gulong ay may pinsala o may senyales ng weld repair

196.2 Mga Depekto sa Upuan ng Driver

Ang upuan ng driver na hindi sapat o hindi nananatili sa itinakdang posisyon ay isang menor na depekto. Ang seat belt ng driver na nawawala, binago, o hindi sapat ay isang major na depekto.

- ✓ Menor: upuan ng driver na hindi sapat o hindi nananatili sa itinakdang posisyon
- ✓ Major: seat belt ng driver na nawawala, binago, o hindi sapat

CHAPTER 197

Chapter 12 – Components to Inspect

197.1 Ang 20 Bahagi ng Circle Check

Saklaw ng circle check ang hanggang 20 may numerong bahagi; ang Listahan 1 ay may 19 para sa mabibigat na sasakyan, habang ang mga bus at motor coach ay nagdaragdag ng ika-20 seksyon para sa transportasyon ng pasahero.

- ✓ Ang Listahan 1 (mabibigat na sasakyan) ay may 19 na bahagi; ang mga bus at motor coach ay nagdaragdag ng ika-20 (transportasyon ng pasahero) na seksyon
- ✓ Kasama sa mga bahagi ang mga kagamitan sa pagkakabit, balangkas/katawan ng kargamento, manibela, gulong, preno (electric, hydraulic, pneumatic), suspensyon, at iba pa
- ✓ Ang mga sasakyang walang ilang partikular na bahagi (hal. hydraulic brakes, coupling mechanism) ay hindi kailangang beripikahin ang mga bahaging iyon
- ✓ Ang kawalan ng bahagi na dapat naroroon ay isang depekto na dapat iulat

CHAPTER 198

15 - Fuel System

198.1 Mga Pangkabit ng Tangke ng Gasolina at Takip ng Paglalagyan

Suriin na ang bawat tangke ng gasolina ay maayos na nakakabit at may takip ng paglalagyan. Madalas na may higit sa isang tangke ng gasolina ang mga sasakyan — lahat ay dapat suriin. Inspeksyunin ang mga pangkabit at tiyakin na bawat tangke ay may takip ng paglalagyan.

- ✓ Depekto 15.A (major): Ang tangke ng gasolina ay hindi maayos na nakakabit na may panganib na matanggal
- ✓ Depekto 15.B (major): Ang tangke ng gasolina o diesel ay walang takip ng paglalagyan
- ✓ Dapat suriin ang lahat ng tangke ng gasolina sa sasakyan

198.2 Mga Pagtagas sa Tangke ng Gasolina

Suriin ang (mga) tangke ng gasolina para sa mga pagtagas. Suriin ang lupa para sa likido at inspeksyunin ang bawat tangke para sa mga pagtagas ng gasolina maliban sa bahagyang pagtulo. Ang mga trailer/semi-trailer ay maaaring may mga pantulong na tangke (hal. refrijerasyon) na karapat-dapat suriin.

- ✓ Depekto 15.C (major): Ang isang tangke ng gasolina ay nagpapakita ng pagtagas maliban sa bahagyang pagtulo, o isang pagtagas ng gasolina maliban sa bahagyang pagtulo sa kahabaan ng sistema ng paghahatid ng gasolina
- ✓ Nadadetect ang mga pagtagas sa pamamagitan ng presensya ng gasolina sa lupa

198.3 Mga Tagas sa Tangke ng Gasolina at Paghahatid

Suriin ang likido sa lupa at inspeksyunin ang bawat tangke ng gasolina para sa mga tagas maliban sa bahagyang pagtulo. Ang mga trailer at semi-trailer ay maaaring may mga accessory tank (hal. refrigeration) — iminumungkahi na suriin ang mga ito.

- ✓ Pangunahing depekto (15.C): ang isang tangke ng gasolina ay may tagas maliban sa bahagyang pagtulo, o may tagas ng gasolina maliban sa bahagyang pagtulo sa kahabaan ng sistema ng paghahatid ng gasolina
- ✓ Ang mga tagas ay natutukoy sa pamamagitan ng pagkakaroon ng gasolina sa lupa

CHAPTER 199

Securing Baggage

199.1 Mga Panuntunan sa Bagahe sa Motor Coach

Ipinagbabawal na magdala ng anumang bagay na tumitimbang ng higit sa 50 kg at may volume na higit sa 0.450 m^3 sa loob ng motor coach. Ang bagahe ng mga pasahero ay dapat ipamahagi at i-secure upang hindi ito makagalaw nang malaya, dahil ang maluwag na bagahe ay maaaring makasugat sa mga pasahero o makagambala sa driver. Ang mga pakete at bagahe ay dapat ilagay sa mga kompartimentong idinisenyo para sa layuning iyon.

- ✓ Ipinagbabawal ang pagdadala ng mga bagay na higit sa 50 kg AT higit sa 0.450 m^3 sa loob ng motor coach
- ✓ Ang bagahe ay dapat ipamahagi at i-secure upang hindi ito makagalaw nang malaya
- ✓ Ilagay ang mga pakete at bagahe sa mga itinalagang kompartimento

199.2 Mga Tuntunin sa Baggage sa mga Motor Coach

Ipinagbabawal ang pagdadala ng anumang bagay na higit sa 50 kg AT higit sa 0.450 m^3 sa loob ng isang motor coach. Ang bagahe ay dapat ipamahagi at isiguro upang hindi ito malayang gumalaw, dahil ang maluwag na bagahe ay maaaring makasugat ng mga pasahero o makagambala sa driver. Ang mga package at bagahe ay dapat ilagay sa mga kompartamentong nakalaan para sa kanila.

- ✓ Ipinagbabawal ang pagdadala ng mga bagay na higit sa 50 kg at higit sa 0.450 m^3 sa loob ng isang motor coach
- ✓ Ang bagahe ay dapat ipamahagi at isiguro upang hindi ito malayang gumalaw
- ✓ Ilagay ang mga package at bagahe sa mga itinalagang kompartamento

CHAPTER 200

Chapter 12 – The Inspection Report

200.1 Mga Kinakailangan sa Ulat ng Circle Check

Ang ulat ng inspeksyon ay naiiba sa listahan ng mga depekto at dapat kumpletuhin sa bawat circle check upang ipaalam sa operator/may-ari ang mga resulta.

- ✓ Dapat punan ang isang ulat sa bawat circle check upang itala ang mga resulta at anumang depekto
- ✓ Kung walang nakitang depekto, dapat ding ipahiwatig ito
- ✓ Ang kumpletong wastong ulat at ang listahan ng mga depekto ay dapat itago sa loob ng sasakyan
- ✓ Kung wala ang ulat sa loob ng sasakyan, dapat itong kunin ng driver o ulitin ang inspeksyon

200.2 Mandatory na Nilalaman ng Ulat

Walang itinakdang format ang ulat ngunit kailangang naglalaman ito ng tiyak na hanay ng impormasyon tungkol sa sasakyan, inspeksyon, at taong nagsasagawa nito.

- ✓ Dapat isama ang plaka ng lisensya o numero ng unit, pangalan ng operator, at petsa at oras ng pagsusuri
- ✓ Dapat isama ang munisipalidad/lokasyon ng pagsusuri at mga depektong napansin (o tala na walang natagpuan)
- ✓ Dapat isama ang nakalimbag na pangalan at lagda/deklarasyon ng taong nagsasagawa ng pagsusuri
- ✓ Kung hindi ginawa ng driver ang pagsusuri, kailangan ang lagda ng driver bilang patunay ng pagsusuri at pagtanggap, kasama ang kilometrahe ng odometer kung mayroon

200.3 Pagsusumite at Elektronikong Anyo ng Ulat

Ang orihinal na ulat ay dapat isumite sa tagapagpatakbo sa loob ng itinakdang panahon at maaaring gawin sa elektronikong anyo sa ilalim ng mga ligal na kondisyon.

- ✓ Dapat isumite ng driver ang orihinal na ulat ng pagsusuri sa paligid ng sasakyan sa tagapagpatakbo sa loob ng 20 araw mula nang isulat ito.
- ✓ Nalalapat ito kahit na may naisumite nang kopya upang iulat ang isang depekto.
- ✓ Pinapayagan ang mga elektronikong ulat kung natutugunan ng mga ito ang Batas na nagtatatag ng legal na balangkas para sa teknolohiya ng impormasyon.

200.4 Pagmamaneho sa Labas ng Québec (Canada at Estados Unidos)

Ang mga tuntunin sa circle check (pagsusuri sa paligid) ng Québec ay nakabatay sa pambansang pamantayan, ngunit dapat sumunod ang mga driver sa mga lokal na tuntunin sa lugar na kanilang pinupuntahan.

- ✓ Ang mga tuntunin sa circle check (pagsusuri sa paligid) ng Québec ay nakabatay sa National Safety Code Standard 13
- ✓ Ang mga driver na nagpapatakbo sa labas ng Québec ay dapat kumonsulta sa operator tungkol sa mga partikular na lokal na regulasyon
- ✓ Dapat palaging sumunod ang mga driver sa mga regulasyon sa hurisdiksyon kung saan sila naglalakbay; ang kamangmangan ay hindi dahilan

CHAPTER 201

Load Restrictions

201.1 Mga Awtorisadong Dimensyon ng Sasakyan

Pangkalahatang pinakamataas na awtorisadong dimensyon kasama ang karga: taas 4.15 m, lapad 2.6 m. Haba ng trak 12.5 m (max na overhang 4 m). Haba ng bus 14 m (max na overhang 4 m). Trak at trailer 23 m (max na haba ng box 20 m, overhang 4 m). Tractor at semi-trailer 23 m (max na wheelbase 6.2 m, min na interaxle 3 m, overhang 35% ng wheelbase). Type B double train 25 m. Semi-trailer 16.2 m (max na wheelbase 12.5 m). Trailer na may dolly 14.65 m; walang dolly 12.5 m.

- ✓ Pinakamataas na taas 4.15 m at pinakamataas na lapad 2.6 m
- ✓ Max na haba ng trak 12.5 m; bus 14 m; trak at trailer 23 m
- ✓ Tractor at semi-trailer max 23 m; Type B double train max 25 m
- ✓ Semi-trailer max 16.2 m; max na overhang sa pangkalahatan 4 m (35% ng wheelbase para sa tractor-semi)

201.2 Pagprotekta sa Network ng Kalsada at mga Bahagi ng Sasakyan

Nililimitahan ng mga patakaran ang karga ng sasakyan upang mapigilan ang magastos na pinsala sa kalsada. Ang paglampas sa mga limitasyon sa karga na itinakda ng mga regulasyon o ng tagagawa ay maaaring seryosong makapinsala sa mahahalagang bahagi—mga preno, gulong, suspensyon, at kagamitan sa pagkakabit—na idinisenyo para sa isang partikular na maximum na karga at mabilis na masisira kung labis ang karga.

- ✓ Ang mga limitasyon sa karga ay umiiral upang protektahan ang network ng kalsada mula sa magastos na pinsala
- ✓ Ang paglampas sa mga limitasyon ay nakakapinsala sa mga preno, gulong, suspensyon at kagamitan sa pagkakabit
- ✓ Ang mga bahagi ay idinisenyo para sa isang partikular na maximum na karga at mabilis na masisira kung labis ang karga

201.3 Regulasyon sa mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan

Tinitiyak ng Regulasyon sa mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan ang kaligtasan ng mga gumagamit ng kalsada at pinoprotektahan ang imprastraktura tulad ng mga daan at tulay. Nagtatakda ito ng mga pamantayan na naglilimita sa laki ng karga, karga bawat pangkat ng ehe, at kabuuang bigat ng kargamento ng mga trak sa mga pampublikong daan, batay sa mga tinukoy na klase ng sasakyan. Ang buong detalye ay nasa Regulasyon at sa Gabay sa mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan.

- ✓ Tinitiyak ng Regulasyon ang kaligtasan at pinoprotektahan ang mga daan at tulay
- ✓ Nililimitahan nito ang laki ng karga, karga bawat pangkat ng ehe, at kabuuang bigat ng kargamento
- ✓ Ang mga limitasyon ay batay sa mga klase ng sasakyan na tinukoy sa Regulasyon

201.4 Karga Bawat Eksel

Ang maximum na awtorisadong karga para sa isang klase ng eksel ay ang pinakamababa sa tatlong halaga: ang kabuuang kapasidad ng lahat ng gulong sa klase ng eksel na iyon (sa gilid ng gulong), ang kapasidad ng unahang eksel (5,500 kg para sa unahang solong eksel na klase B.1; 11,000 kg para sa unahang tandem na klase B.2 o unahang maramihang eksel na klase B.3, maliban kung ang tagagawa o awtorisadong modifier ay nagsasaad ng mas mataas), at ang limitasyon ng karga ng klase ng eksel para sa panahon ng taon (normal o panahon ng pagkatunaw ng niyebe sa tagsibol).

- ✓ Ang maximum na karga ng eksel ay ang PINAKAMABABA sa tatlong halaga
- ✓ Ang kapasidad ng unahang solong eksel (B.1) ay 5,500 kg
- ✓ Ang kapasidad ng unahang tandem (B.2) o maramihang eksel (B.3) ay 11,000 kg
- ✓ Ang kapasidad ng gulong ay nakikita sa gilid nito; nag-iiba ang limitasyon ng karga ayon sa panahon

201.5 Kabuuang Masa na May Karga

Ang awtorisadong kabuuang masa na may karga para sa isang trak o kombinasyon ng sasakyan ay ang mas mababa sa dalawang halaga: ang kabuuan ng pinakamataas na kargang awtorisado para sa bawat klase ng ehe (depende sa panahon), o ang hangganan ng kabuuang masa na may karga para sa klase ng sasakyan o kombinasyon.

- ✓ Ang kabuuang masa na may karga ay ang MAS MABABA sa dalawang halaga
- ✓ Halaga 1: kabuuan ng pinakamataas na awtorisadong karga bawat klase ng ehe (ayon sa panahon)
- ✓ Halaga 2: hangganan ng kabuuang masa na may karga para sa klase ng sasakyan o kombinasyon

CHAPTER 202

Appendices – List 1: Suspension

202.1 Mga Depekto ng Sistema ng Suspensyon

Kasama sa mga minor na depekto ng suspensyon ang sirang non-main leaf spring o sirang coil spring at tagas ng hangin o sira na air ball. Kasama sa mga major na depekto ang sirang main spring leaves/25% ng assembly, hindi nakokompensang tagas ng hangin, bitak na composite leaves na higit sa 75%, springs na dumadampi sa gumagalaw na mga bahagi, at sirang axle na nakakaapekto sa alignment.

- ✓ Minor: leaf spring (hindi main) o sirang coil spring
- ✓ Major: main spring leaf, rubber pad, o 25%+ ng leaf springs na sira/nawawala
- ✓ Major: tagas ng hangin na hindi nakokompensa ng compressor o air ball na nawawala/walang hangin
- ✓ Major: sirang axle o positioning component na nakakaapekto sa parallelism

CHAPTER 203

Supplemental Brake Systems (Chapter 4)

203.1 Layunin at mga Limitasyon ng Supplemental Brakes

Ang mga supplemental brake ay tumutulong na pabagalin o patatagin ang bilis ng sasakyan at maaaring gamitin nang mag-isa o kasama ng service brakes, ngunit hindi nito kayang ihinto ang sasakyan. Ang mga ito ay opsyonal na karagdagang kagamitan na partikular na kapaki-pakinabang sa matatarik na dalisdis na may mabibigat na karga, na nagpapahintulot sa tuloy-tuloy na bilis nang hindi palaging ginagamit ang regular na preno.

- ✓ Tumutulong na pabagalin o patatagin ang bilis; HINDI kayang ihinto ang sasakyan
- ✓ Opsyonal, hindi karaniwang kagamitan
- ✓ Partikular na kapaki-pakinabang para sa mabibigat na karga sa matatarik na dalisdis
- ✓ Binabawasan ang pagkasira ng regular na preno

203.2 Mga Uri ng Supplemental Brakes

Kasama sa mga kategorya ang engine compression brakes (pinakasikat, ginagawang air compressor ang makina), exhaust brake retarders/turbochargers (sinasakal ang exhaust gases), electromagnetic/eddy-current retarders (gumagamit ng magnetic field), at hydrodynamic/hydraulic retarders (gumagamit ng oil pressure). Kailangang kontrolin ang ingay mula sa engine brakes at panatilihing compliant ang exhaust system.

- ✓ Ang engine compression brake ang pinakasikat na uri
- ✓ Ang exhaust brake retarder ay sumasakal sa exhaust gases
- ✓ Ang electromagnetic retarder ay gumagamit ng magnetic field sa mga soft-iron disc
- ✓ Ang hydrodynamic retarder ay gumagamit ng motor/transmission oil pressure
- ✓ Bantayan ang ingay ng engine brake; panatilihing compliant ang exhaust system

203.3 Paano Gumagana ang mga Supplemental Brake

Ang mga preno ng makina at retarder ay pinapagana ng switch o lever ngunit nagsisimula lamang gumana kapag inalis mo ang paa mo sa accelerator. Kailangan ng mga retarder na nasa tamang gear; ang mga engine compression brake ay napakabisa sa maximum RPM. Ang lakas ng pagpreno ay palaging inilalapat sa drive wheels.

- ✓ Pinapagana ng switch/lever ngunit gumagana lamang kapag inalis ang paa sa accelerator
- ✓ Dapat nasa tamang gear ang mga retarder upang gumana
- ✓ Pinakamahusay na gumagana ang mga engine compression brake sa maximum RPM
- ✓ Ang lakas ng pagpreno ay palaging inilalapat sa drive wheels

203.4 Layunin ng mga Pantulong na Preno

Ang mga pantulong na preno ay tumutulong bawasan o patatagin ang bilis ngunit HINDI nito pinapahinto ang sasakyan. Opsyonal ang mga ito (hindi standard) at maaaring gamitin nang mag-isa o kasama ng mga service brake. Ang engine brake ay gumagamit ng compression ng makina; ang mga retarder ay nakakabit sa iba pang bahagi ng sasakyan.

- ✓ Ang mga pantulong na preno ay nagpapabagal o nagpapatatag ng bilis ngunit hindi pinapahinto ang sasakyan
- ✓ Opsyonal ang mga ito, hindi standard na kagamitan
- ✓ Ang lakas ng pagpepreno ay palaging inilalapat sa mga drive wheel

203.5 Paggamit ng mga Pantulong na Preno sa mga Dalisdis

Ang mga pantulong na preno ay lalong inirerekomenda para sa mabibigat ang kargang sasakyan na bumababa sa matatarik na dalisdis, upang mapanatili ang tuloy-tuloy na bilis nang hindi laging gumagamit ng karaniwang preno. Bantayan ang ingay ng engine brake, tiyakin na ang sistema ng tambutso ay naaayon sa regulasyon, at suriin ang kondisyon nito sa mga pagsusuri sa paligid ng sasakyan.

- ✓ Inirerekomenda para sa mabibigat ang kargang sasakyan sa matatarik na pababang dalisdis
- ✓ Panatilihin ang tuloy-tuloy na bilis nang hindi laging gumagamit ng karaniwang preno
- ✓ Tiyakin na ang sistema ng tambutso ay naaayon sa regulasyon dahil sa ingay ng engine brake

203.6 Paano Pinapatakbo ang Mga Supplemental Brake

Ang engine brakes at retarders ay binubuksan sa pamamagitan ng switch o lever ngunit nagsisimula lamang gumana kapag inalis mo ang paa mo sa accelerator. Ang mga retarder ay nangangailangan ng tamang gear, lalo na ang engine compression brakes na napakahusay gumana sa maximum RPM. Tingnan ang manual ng tagagawa.

- ✓ Pinapagana sa pamamagitan ng switch/lever ngunit gagana lamang kapag hindi nakatapak sa accelerator
- ✓ Kailangan munang magshift sa tamang gear
- ✓ Pinakamahusay gumana ang engine compression brakes sa maximum RPM

CHAPTER 204

16 - Exhaust System

204.1 Mga Bahagi ng Sistema ng Tambutso

Suriin ang kondisyon ng mga bahagi ng tambutso; kailangang umaandar ang makina upang masuri ang isang malubhang depekto. Sa loob ng cab, kung nakakaamoy ka ng tambutso, suriin kung may butas sa floorboard. Sa paligid ng sasakyan, suriin ang mga amoy, inspeksyunin ang mga tagas mula sa depektibong joints/cracks/holes na hindi orihinal na nilagay, makinig sa ingay, at tingnan ang abnormal na soot. Ang mga bahagi (muffler, pipes, brackets, fasteners, heat shields) ay maaaring masira o lumuwag.

- ✓ Depekto 16.A (malubha): Ang pagtagas ng mga gas mula sa tambutso ay pumapasok sa kompartimento ng mga pasahero kapag butas ang floorboard
- ✓ Depekto 16.1 (maliit): Pagtagas ng mga gas mula sa tambutso maliban sa mga butas na orihinal na ibinigay ng tagagawa
- ✓ Kailangang umaandar ang makina upang matukoy ang malubhang depekto

CHAPTER 205

Anti-Lock Brakes (Chapter 4)

205.1 Mga Benepisyo at Operasyon ng ABS

Ang anti-lock brake system (ABS/antiskid/anti-blocking) ay nagbibigay ng mas matatag na stability, mas mahusay na kontrol sa manibela, at kung minsan mas maikling distansya ng pagpreno. Gumagana lamang ito kapag may panganib na mag-lock ang gulong, tulad ng sa biglaang pagpreno (mga sitwasyong nangyayari ang jackknifing). Ang mga sensor at computer ay nag-aayos ng presyon ng hangin sa mga chamber batay sa grip, bilis at ibabaw ng daan.

- ✓ Pinapabuti ng ABS ang stability at kontrol sa manibela
- ✓ Gumagana lamang kapag malapit nang mag-lock ang gulong
- ✓ Nakakatulong na maiwasan ang jackknifing sa biglaang pagpreno
- ✓ Inaayos ng mga sensor/computer ang presyon ng preno para sa pinakamainam na traction

205.2 Paano Magpreno gamit ang ABS

Sa mga anti-lock brake, sa emergency, itulak nang buo ang pedal ng preno hanggang sa sahig at panatilihin ito roon. Awtomatikong kinokontrol ng ABS ang pagpreno sa pamamagitan ng paggawa ng pumping effect — HINDI nagpu-pump ang driver sa pedal.

- ✓ Sa emergency, itulak nang buo ang pedal hanggang sa sahig at panatilihin
- ✓ HUWAG i-pump ang pedal — awtomatikong nagpu-pump ang ABS
- ✓ Ang ABS mismo ang gumagawa ng pumping effect

205.3 Operasyon at mga Kalamangan ng ABS

Ang anti-lock brake system (ABS, na tinatawag ding antiskid/anti-blocking) ay gumagana lamang kapag may panganib na mag-lock ang isang gulong, tulad ng biglaang pagpreno — mga sitwasyon kung saan nangyayari ang jackknifing at mga aksidente. Ang ABS ay nagbibigay ng mas matatag na pagmamaneho, mas mahusay na kontrol sa pagpipiloto, at kung minsan mas maikling distansya ng pagpreno sa pamamagitan ng paggamit ng mga sensor at computer upang i-adjust ang presyon ng hangin sa bawat silid ng preno para sa pinakamainam na traksyon.

- ✓ Gumagana lamang ang ABS kapag may panganib na mag-lock ang isang gulong
- ✓ Nagbibigay ng katatagan, kontrol sa pagpipiloto, at kung minsan mas maikling distansya ng pagpreno
- ✓ Patuloy na inaayos ng mga sensor at computer ang presyon ng preno

CHAPTER 206

Appendices – List 1: Fuel, Exhaust, Electric and Hydraulic Brakes

206.1 Mga Depekto sa Electric at Hydraulic na Brake

Ang minor na depekto sa electric brake ay isang hindi secure na cable/koneksyon; ang major na depekto ay makabuluhang pagbaba ng kakayahan ng service brake. Kasama sa minor na depekto ng hydraulic brake ang mababang fluid sa master cylinder at ang pag-abot ng pedal sa sahig; kasama sa major na depekto ang fluid na mas mababa sa isang-kapat ng maximum, pedal na umabot sa sahig sa loob ng wala pang 10 segundo, at hindi gumaganang brake boost.

- ✓ Major (electric/hydraulic): makabuluhang pagbaba ng braking capacity ng service brake
- ✓ Major: fluid sa master cylinder na mas mababa sa isang-kapat ng maximum na antas
- ✓ Major: pedal ng brake ay umabot sa sahig sa mas mababa sa 10 segundo o kailangan ng paulit-ulit na pagpindot
- ✓ Minor: nakabukas ang warning light habang tumatakbo ang makina o hindi gumagana ang parking brake warning light

206.2 Mga Depekto sa Sistema ng Gasolina at Tambutso

Ang mga pangunahing depekto sa sistema ng gasolina ay ang tangke na maling pagkakabit at maaaring matanggal, nawawalang takip, at tagas ng gasolina maliban sa bahagyang pagtulo. Ang menor na depekto sa tambutso ay tagas sa ibang lugar kaysa sa inaasahan; ang pangunahing depekto ay tagas na nagdudulot ng pagpasok ng usok ng tambutso sa kompartimento ng pasahero kung saan butas-butas ang sahig.

- ✓ Pangunahin: tangke ng gasolina na maling pagkakabit at maaaring matanggal; nawawalang takip; tagas ng gasolina maliban sa bahagyang pagtulo
- ✓ Menor: tagas ng tambutso sa ibang lugar kaysa sa inaasahan ng tagagawa
- ✓ Pangunahin: tagas ng tambutso na pumapasok sa kompartimento ng pasahero kung saan butas-butas ang sahig

CHAPTER 207

Chapter 7 Self-Evaluation Answers

207.1 Mga Pangunahing Katotohanan sa Transportasyon ng Pasahero

Mga pinatibay na katotohanan sa pagsusulit: Ang school bus ay HINDI tumatanggap ng nakatayong pasahero (ang patakarang upuan-kasama-ang-nakatayo ay para sa mga chartered na bus na hindi pang-eskuwela). Ang mga sasakyang may timbang na ⩾3,000 kg ay dapat huminto sa mga karatulang VÉRIFICATION. Ang bus ay dapat huminto nang hindi bababa sa 5 m (hindi 3 m) mula sa tawiran ng riles. Ipinagbabawal ang magsakay o magbaba ng mga batang mag-aaral kung hindi naka-on ang kumikislap na pulang ilaw. Dapat mong i-on ang iyong kumikislap na mga ilaw kapag huminto ka sa likod ng school bus na naka-on ang kumikislap na mga ilaw.

- ✓ Hindi nagdadala ng nakatayong pasahero ang mga school bus; ang patakarang +1 bawat hilera ay para sa mga chartered na bus na hindi pang-eskuwela
- ✓ Ang pinakamababang distansya ng paghinto mula sa tawiran ng riles ay 5 m, hindi 3 m
- ✓ Dapat naka-on ang kumikislap na pulang mga ilaw upang magsakay o magbaba ng mga batang mag-aaral

CHAPTER 208

Chapter 12 – Component 1: Coupling Devices

208.1 Fifth Wheel Fastener Defects

Ang mga nuts at bolts na nag-fasten sa fifth wheel sa vehicle frame ay dapat na present, secure, at walang kilos; ang defect severity ay nakadepende sa percentage na apektado at hitch status.

- ✓ Major (1.B): kapag naka-hitch, may kilos sa pagitan ng fifth wheel fastener/mounting angle at ang vehicle chassis frame
- ✓ Major (1.C): kapag naka-hitch, higit sa 20% ng fastening parts ay missing, broken o loose sa isang anchorage
- ✓ Minor (1.1): kapag naka-hitch, 20% o mas kaunti ng fastening parts ay missing, broken o loose sa isang anchorage
- ✓ Minor (1.1): kapag walang hitch, isa o marami pang fastening parts ay missing, broken o loose

208.2 Mga Locking Pin ng Sliding Fifth Wheel

Dapat na naroroon lahat ang mga locking pin ng sliding fifth wheel at nasa locked position, dahil ang fifth wheel ay karaniwang nila-lock ng dalawa o higit pang pin.

- ✓ Major (1.D): kapag nakakabit na, 25% o higit pa ng mga locking pin ng sliding fifth wheel ay nawawala o hindi gumagana
- ✓ Ang porsyentong depekto ay tumutukoy sa kabuuan ng lahat ng pin
- ✓ Dapat suriin ang lahat ng pin at dapat na nasa locked position ang mga ito

208.3 Kalagayan ng mga Bahagi ng Fifth Wheel

Ang mga nakikitang bahagi ng fifth wheel ay hindi dapat sobrang sira hanggang sa may panganib na mabasag o mahiwalay ang kombinasyon ng sasakyan.

- ✓ Malubha (1.F): kapag nakakabit, ang isang bahagi ng fifth wheel ay may bitak, hindi tamang hugis, o sira hanggang sa punto ng panganib ng pagkasira o paghihiwalay
- ✓ Kasama sa mga bahagi ang lower coupling plate, mounting angles, jaws, at support

208.4 Pang-itaas na Coupling Plate at Kingpin

Ang pang-itaas na coupling plate at kingpin ng semi-trailer ay hindi dapat maging deformado, may bitak, o sira sa paraang nakakaapekto sa pagkakabit.

- ✓ Major (1.A): ang coupling plate o kingpin ay deformado nang labis kaya nakakaapekto nang masama sa pagkakabit, o may bitak o hindi maayos ang pagkakabit
- ✓ Major (1.F): kapag nakakabit, ang coupling plate o kingpin ay sira na hanggang sa may panganib ng pagkasira o pagkahiwalay
- ✓ Suriin ang mga nakikitang bahagi sa ilalim ng semi-trailer; mahirap makita ang deformasyon kapag nakakabit

208.5 Mga Panga ng Fifth Wheel at Mekanismo ng Pag-lock

Ang mga panga ng fifth wheel ay dapat na ganap na nakasara sa likod ng kingpin at ang mekanismo ng pag-lock ay dapat na nakasa.

- ✓ Major (1.E): kapag naka-hitch, ang mga panga ay hindi ganap na nakasara sa likod ng kingpin
- ✓ Major (1.F): kapag naka-hitch, ang mekanismo ng pag-lock ng panga ay hindi nakasa
- ✓ Suriin ang indikador ng mekanismo ng pag-lock (bolt) o ang posisyon ng mga hawakan ng pag-lock; lahat ng hawakan ay dapat na ganap na naitulak papasok

208.6 Mga Kagamitang Pang-angkop na Hindi Fifth Wheel

Ang mga kagamitang pang-angkop na hindi fifth wheel (hal. pintle hook at ring) ay dapat may mga ligtas na pangkabit sa parehong sasakyang panghila at sasakyang hinihila.

- ✓ Major (1.C): kapag nakakabit, higit sa 20% ng mga pangkabit na nagkakabit sa kagamitang pang-angkop ay nawawala, sira, o maluwag
- ✓ Minor (1.1): kapag nakakabit, 20% o mas kaunti ng mga pangkabit ay nawawala, sira, o maluwag
- ✓ Minor (1.1): kapag hindi nakakabit, isa o higit pang pangkabit ang nawawala, sira, o maluwag
- ✓ Suriin ang mga pangkabit na nagkakabit sa kagamitan sa parehong sasakyang traktora at sasakyang hinihila

CHAPTER 209

17 - Electric Brake System

209.1 Mga Kable at Koneksyon ng Elektrikong Preno

Ang ilang trailer ay gumagamit ng sistemang elektrikong preno. Suriin ang nakikitang mga elektrikong kable at koneksyon sa mga punto ng koneksyon at pagkakabit sa labas ng sasakyan. Ang punto ng pagkakabit ay nagkakabit ng mga kable sa istruktura ng sasakyan upang maiwasan ang pagluwag.

- ✓ Depekto 17.1 (menor): Ang isang elektrikong kable o konektor ay hindi wastong nakakabit sa isang punto ng koneksyon o pagkakabit
- ✓ Suriin ang mga nakikitang kable/koneksyon sa parehong punto ng koneksyon at pagkakabit

209.2 Epektibidad ng Serbisyong Brake ng Trailer

Suriin ang epektibidad ng electric brake system: simulan ang sasakyan, magmaneho nang bahagya pasulong, pindutin ang brake pedal, at suriin kung mabilis huminto ang sasakyan.

- ✓ Depektong 17.A (major): May malaking pagbaba sa kakayahan ng pagpreno
- ✓ Subukan sa pamamagitan ng pagmamaneho nang bahagya pasulong at pagpindot sa brake pedal

CHAPTER 210

Special Travel Permits

210.1 Mga Permit para sa mga Sasakyang Lampas sa Sukat o Sobra ang Karga

Ang mga sasakyang lumalampas sa Regulasyon sa mga Limitasyon ng Karga at Sukat ng Sasakyan ay lampas sa sukat o sobra ang karga at nangangailangan ng espesyal na permit sa pagbibiyahe. Ang mga permit na Class 1 hanggang 7 (sa ilalim ng Regulasyon tungkol sa mga espesyal na permit) ay sumasaklaw sa mga sasakyang lampas sa sukat o sobra ang karga dahil sa mga katangian o hindi mahahating kargamento. Ang permit 633 ay sumasaklaw sa mga pambihirang kaso tulad ng mga pang-eksperimentong sasakyan at mga partikular na kombinasyon (lift axles, rear fork lift, wheelbase na mahigit 6.2 m, Type B double train na mahigit 25 m, nagdadala ng mga awtomobil, traktora na may tatlong rear axle). Ang mga espesyal na permit sa pagpapatakbo ng road train ay ibinibigay sa ilalim ng sarili nitong regulasyon.

- ✓ Ang mga sasakyang lampas sa sukat o sobra ang karga ay nangangailangan ng espesyal na permit sa pagbibiyahe
- ✓ Ang mga permit na Class 1–7 ay sumasaklaw sa hindi mahahating kargamento o mga katangian ng sasakyan
- ✓ Ang permit 633 ay sumasaklaw sa mga pang-eksperimentong sasakyan at mga partikular na kombinasyong lampas sa sukat
- ✓ Ang mga espesyal na permit sa pagpapatakbo ng road train ay nasa ilalim ng nakalaang regulasyon

210.2 Mga Uri ng Espesyal na Permit sa Paglalakbay

Ang mga sasakyang lumalampas sa Regulasyon sa Mga Limitasyon sa Karga at Sukat ng Sasakyan ay sobrang laki/sobrang karga at kailangan ng espesyal na permit sa paglalakbay. Ang mga permit na Class 1 hanggang 7 (Regulasyon hinggil sa mga espesyal na permit) ay sumasaklaw sa mga sasakyang sobrang laki/sobrang karga dahil sa mga katangian o hindi mahahating karga. Ang permit 633 ay para sa mga pambihira/eksperimental na sasakyan at mga sitwasyon tulad ng lift axle, forklift na nakakabit sa likod, wheelbase ng trak/tractor na higit sa 6.2 m, type B double train na higit sa 25 m, nagdadala ng mga sasakyan, o tatlong rear axle ng tractor. Ang mga espesyal na permit sa pagpapatakbo ng road train ay nasa ilalim ng hiwalay na regulasyon.

- ✓ Ang mga sasakyang sobrang laki/sobrang karga ay dapat kumuha ng espesyal na permit sa paglalakbay
- ✓ Ang mga permit na Class 1 hanggang 7 ay sumasaklaw sa sobrang laki/sobrang karga dahil sa katangian o hindi mahahating karga
- ✓ Ang permit 633 ay sumasaklaw sa mga eksperimental/pambihirang sitwasyon upang umayon sa ibang mga hurisdiksyon

CHAPTER 211

Brake Inspection & Brake Adjustment (Chapter 4)

211.1 Pagsusuri ng Preno Bago at Habang Naglalakbay

Suriin na maayos ang preno bago ang bawat biyahe (paraang nasa Kabanata 12). Pagmasdan ang mga gauge ng presyon at mga ilaw pangbabala habang nagmamaneho at maging alisto sa anumang abnormal. Sa maburol o mabundok na lugar, gamitin ang itinalagang lugar para sa pagsusuri ng preno na may markang VÉRIFICATION — huminto sa gilid, pumarada sa stop sign at suriin ang preno.

- ✓ Suriin ang preno bago ang bawat biyahe
- ✓ Subaybayan ang mga gauge ng presyon at mga ilaw habang nagmamaneho
- ✓ Sa mga markang VÉRIFICATION, huminto sa gilid at suriin ang preno
- ✓ Lalo pang suriin ang preno sa maburol o mabundok na rehiyon

211.2 Kahalagahan ng Wastong Pagsasaayos ng Presto

Dapat isaayos ang mga preno upang ang pinakamataas na presyon ay ibigay ng mga lining sa mga drum/disc sa lahat ng oras. Ang mahinang pagkakasaayos ng preno (service, parking, o emergency) ay hindi kailanman gumagana nang mahusay. Ang labis na clearance sa pagitan ng mga lining ng drum ay nangangahulugan ng kulang na presyon kahit na ang mga gauge ay nagpapakita ng sapat na presyon ng hangin.

- ✓ Kailangan ang wastong pagsasaayos bilang karagdagan sa mabuting kondisyon
- ✓ Naaangkop sa service, parking at emergency brakes
- ✓ Labis na clearance = kulang na pagpepreno kahit may mabuting presyon ng hangin
- ✓ Lumalawak ang drum sa mataas na temperatura, na nagpapataas ng clearance

211.3 Push Rod, Clearance at Regular na Pagsusuri

Dapat punan ng push rod ang agwat upang ang mga lining ay dumidiin sa drum nang may buong presyong magagamit. Ang mga drum ay maaaring mapudpod, humaba, o magpilipit, na nagpapalaki ng clearance. Dapat regular na suriin ang pagsasaayos ng preno kahit may mga automatic self-adjusting brake lever.

- ✓ Mahalaga ang tamang clearance sa pagitan ng mga lining at drum
- ✓ Dapat punan ng push rod ang agwat para sa buong presyon
- ✓ Regular na suriin ang pagsasaayos kahit may mga automatic self-adjusting lever

211.4 Mga Awtomatikong Nag-aadjust na Brake Lever

Kapag nakakabit, awtomatikong kinokompensa ng mga lever na ito ang puwang sa pagitan ng mga lining at drum kapag nauupod ang mga lining. Kailangan pa rin silang regular na suriin.

- ✓ Awtomatikong kinokompensa ang puwang dahil sa pagkaupod ng lining
- ✓ Kailangan pa ring regular na suriin

211.5 Pamamaraan sa Preventibong Pagsasaayos

Ang isang simpleng pamamaraan ay nagpapabuti sa clearance sa pagitan ng mga lining at drum: tiyakin na malamig ang preno, pakawalan ang parking brake, dalhin ang sistema sa pinakamataas na presyon ng hangin (120 psi), pagkatapos ay tuluyang diinan ang pedal ng preno nang limang segundo at bitawan nang lubusan. Ulitin nang apat o limang beses.

- ✓ Tiyakin na malamig ang preno
- ✓ Pakawalan ang parking brake
- ✓ Dalhin ang sistema sa pinakamataas na presyon ng hangin (120 psi)
- ✓ Tuluyang diinan ang pedal nang 5 segundo, bitawan; ulitin nang 4-5 beses
- ✓ Maaaring isama sa circle check kapag umandar ang compressor

211.6 Mga Manu-manong Brake Lever

Kung ang sasakyan ay walang mga lever na awtomatikong nagsasaayos sa sarili, ang mga preno ay dapat isaayos nang manu-mano. Ito ay isang komplikadong gawain at dapat lamang gawin ng mga mekaniko o espesyal na sinanay na mga driver.

- ✓ Kailangan ang manu-manong pagsasaayos kung walang mga lever na awtomatikong nagsasaayos sa sarili
- ✓ Komplikadong gawain — mga mekaniko o espesyal na sinanay na mga driver lamang ang dapat gumawa nito

CHAPTER 212

Appendices – List 1: Pneumatic Brake System

212.1 Mga Depekto at Leak Rates ng Pneumatic (Air) Brake

Ang mga menor na pneumatic defects ay kinabibilangan ng buzzers/warning lights at regulators na hindi gumagana nang maayos at audible/measured leaks na nasa loob ng mga limitasyon. Ang mga pangunahing defects ay kinabibilangan ng walang gumagana na low-pressure warning, isang hindi gumagana na compressor, labis na air leaks, at mahalagang pagbaba ng braking capacity.

- ✓ Menor: audible leak o leak na higit sa 20 kPa (3 psi)/min para sa single-unit, 28 kPa para sa two-unit, 35 kPa para sa three-unit
- ✓ Pangunahin: leak na higit sa 40 kPa (6 psi)/min para sa single-unit, 48 kPa para sa two-unit, 62 kPa para sa three-unit
- ✓ Pangunahin: walang low pressure visual o warning light/buzzer na gumagana
- ✓ Pangunahin: air compressor ay hindi gumagana nang maayos; mahalagang pagbaba sa braking capacity

CHAPTER 213

Trucking – Load Restrictions

213.1 Layunin ng Mga Paghihigpit sa Karga

Ang mga tuntunin sa karga ay nagpoprotekta sa network ng kalsada mula sa magastos na pinsala at pumipigil sa pinsala sa mga bahagi ng sasakyan. Ang paglampas sa mga limitasyon sa karga na itinakda ng regulasyon o ng tagagawa ay nakakasira sa preno, gulong, suspensyon at mga kagamitan sa pagkakabit, na nagdudulot ng maagang pagkasira. Ang Regulasyon sa Mga Limitasyon sa Karga at Sukat ng Sasakyan ay nagsisiguro ng kaligtasan ng mga gumagamit ng kalsada at pinoprotektahan ang imprastraktura tulad ng mga daanan at tulay.

- ✓ Ang paglampas sa mga limitasyon sa karga ay nakakasira sa preno, gulong, suspensyon, at mga kagamitan sa pagkakabit
- ✓ Nililimitahan ng Regulasyon sa Mga Limitasyon sa Karga at Sukat ng Sasakyan ang laki ng karga, karga sa bawat pangkat ng axle, at kabuuang masa ng kargada
- ✓ Pinoprotektahan ng mga limitasyon sa karga ang kaligtasan ng mga gumagamit ng kalsada at imprastraktura

213.2 Pagtukoy ng Karga bawat Ehe

Ang pinakamataas na pinahihintulutang karga para sa isang klase ng ehe ay ang pinakamababa sa: kabuuang kapasidad ng lahat ng gulong sa klase ng eheng iyon (nakamarka sa gilid ng gulong), kapasidad ng unahang ehe (5,500 kg para sa klase ng nag-iisang unahang ehe B.1; 11,000 kg para sa tandem sa unahan B.2 o maramihang ehe B.3, mas mataas kung ipinapahiwatig ng tagagawa o awtorisadong tagapagbago), at limitasyon ng karga ng klase ng ehe depende sa panahon (normal o pagtunaw ng niyebe sa tagsibol).

- ✓ Ang max na karga ng ehe ay ang PINAKAMABABA sa kapasidad ng gulong, kapasidad ng unahang ehe, at seasonal na limitasyon ng ehe
- ✓ Ang kapasidad ng nag-iisang unahang ehe (B.1) ay 5,500 kg
- ✓ Ang kapasidad ng tandem sa unahan (B.2) o maramihang ehe (B.3) ay 11,000 kg
- ✓ Nag-iiba ang limitasyon ng karga ayon sa panahon (normal na panahon kumpara sa pagtunaw ng niyebe sa tagsibol)

213.3 Pagtukoy sa Kabuuang Kargadong Masa

Ang awtorisadong kabuuang kargadong masa ay ang mas mababa sa: ang kabuuan ng mga pinakamataas na kargang awtorisado para sa bawat klase ng ehe (depende sa panahon), o ang limitasyon ng kabuuang kargadong masa para sa klase ng sasakyan/kombinasyon.

- ✓ Ang kabuuang kargadong masa ay ang MAS MABABA sa kabuuan ng mga limitasyon ng klase ng ehe o ang limitasyon ng klase ng sasakyan
- ✓ Ang panahon ng taon (normal o pagtunaw ng yelo sa tagsibol) ay nakakaapekto sa kabuuan ng klase ng ehe

213.4 Pinakamataas na Sukat ng Sasakyan

Pangkalahatang pinakamataas na sukat kasama ang karga: Taas 4.15 m; Lapad 2.6 m. Haba: trak 12.5 m (max na overhang 4 m); bus 14 m (max na overhang 4 m); trak at trailer 23 m (max na haba ng kahon 20 m, max na overhang 4 m); tractor at semi-trailer 23 m; type B double train 25 m (max na haba ng kahon 20 m); trailer na may dolly 14.65 m; trailer na walang dolly 12.5 m; semi-trailer 16.2 m (max na wheelbase 12.5 m).

- ✓ Ang pinakamataas na taas ay 4.15 m at ang pinakamataas na lapad ay 2.6 m
- ✓ Max na haba ng trak 12.5 m; max na haba ng bus 14 m; tractor at semi-trailer 23 m
- ✓ Max na haba ng type B double train 25 m; max na haba ng kahon 20 m; max na overhang 4 m

CHAPTER 214

Safeguarding Bridges and Overpasses

214.1 Mga Karatulang Naglilimita ng Timbang para sa mga Tulay at Overpass

Ang mga karatulang naglilimita ng timbang malapit sa tulay o overpass ay nagbabawal sa mga bus o trak (pati na rin ang mga tow truck, tool vehicle, at equipment transport vehicle) na ang kabuuang timbang kapag kargado ay lumalampas sa nakapaskil na maximum. Kapag may kasamang karatulang pandagdag sa naunang intersection, ipinapakita ng karatula ang direksyon at distansya upang makapili ang mga driver ng alternatibong ruta. Ang karatulang pandagdag na UN VÉHICULE À LA FOIS ay nangangahulugang isang mabigat na sasakyan lamang ang maaaring tumawid sa isang pagkakataon, kahit na mas mababa sa nakapaskil na limitasyon ng timbang.

- ✓ Ang mga karatulang naglilimita ng timbang ay nagbabawal sa mga sasakyang lumalampas sa nakapaskil na kabuuang timbang kapag kargado
- ✓ Ang karatulang pandagdag sa isang intersection ay nagpapakita ng direksyon at distansya papunta sa istruktura
- ✓ Ang karatulang pandagdag na UN VÉHICULE À LA FOIS ay nagpapahintulot lamang sa isang mabigat na sasakyan na tumawid sa isang pagkakataon
- ✓ Naaangkop din ang mga karatula sa mga tow truck, tool vehicle, at equipment transport vehicle

214.2 Palatandaan at mga Permit ng EN SURCHARGE (Legal na Limitasyon ng Karga)

Ang palatandaang may restriksyon sa timbang na hanggang legal na limitasyon ng karga (EN SURCHARGE) ay nangangahulugan na ang mabigat na sasakyan ay hindi maaaring dumaan sa tulay o overpass kung ang timbang nito ay lumalampas sa legal na limitasyon sa ilalim ng Vehicle Load and Size Limits Regulation. Upang dumaan nang lumalampas sa nakapaskil o legal na limitasyon, kailangang may hawak ang driver ng espesyal na travel permit na ibinigay para sa layuning iyon.

- ✓ Ang palatandaang EN SURCHARGE ay nagbabawal sa mga sasakyang lumalampas sa legal na limitasyon ng karga
- ✓ Kinakailangan ang espesyal na travel permit upang legal na lumampas sa nakapaskil o legal na limitasyon
- ✓ Makipag-ugnayan sa Ministère des Transports du Québec para sa impormasyon tungkol sa limitasyon ng timbang

214.3 Mga Palatandaan ng Pinaghihigpitang Timbang

Ang mga palatandaan ng pinaghihigpitang timbang ay nagpapakita ng maximum na kabuuang timbang kapag may karga na kayang suportahan ng isang tulay o overpass—hindi ito maaaring gamitin ng mga bus/truck na lumalampas dito (naaangkop din sa mga tow truck, tool vehicle, at equipment transport vehicle). Ang isang palatandaan ng pinaghihigpitang timbang na may tab na distansya sa isang intersection ay nagbibigay-daan sa iyong pumili ng alternatibong ruta. Ang tab na A UN VÉHICULE À LA FOIS ay nangangahulugang isang sasakyan lamang ang maaaring tumawid sa isang pagkakataon, kahit na mas mababa ito sa limitasyon ng timbang.

- ✓ Hindi maaaring gamitin ng mga sasakyang lumalampas sa nakapaskil na maximum na timbang ang tulay/overpass
- ✓ Ang tab sign sa isang intersection ay nagpapakita ng direksyon/distansya para makahanap ka ng alternatibong ruta
- ✓ Ang tab na A UN VÉHICULE À LA FOIS ay nangangahulugang isang mabigat na sasakyan lamang sa isang pagkakataon ang maaaring tumawid

214.4 Mga Karatula ng Legal na Limitasyon ng Karga at mga Permit

Ang karatulang EN SURCHARGE (limitado ang timbang sa legal na limitasyon ng karga) ay nangangahulugang hindi maaaring tumawid ang isang mabigat na sasakyan kung ang timbang nito ay lumalampas sa legal na limitasyon sa Vehicle Load and Size Limits Regulation. Upang tumawid nang lampas sa nakapaskil o legal na limitasyon, kailangang may hawak ang driver ng espesyal na travel permit na ibinigay para sa layuning iyon.

- ✓ Ipinagbabawal ng karatulang EN SURCHARGE ang pagtawid kung ang timbang ay lumalampas sa legal na limitasyon ng karga
- ✓ Kinakailangan ang espesyal na travel permit upang lumampas sa nakapaskil o legal na limitasyon sa isang tulay/overpass

CHAPTER 215

Brake Inspection and Adjustment (Chapter 4)

215.1 Mga Kinakailangan sa Inspeksyon ng Brake

Tiyakin na maayos ang paggana ng mga preno bago ang bawat biyahe (paraan sa Kabanata 12). Panoorin ang mga pressure gauge at ilaw habang nagmamaneho at pansinin ang anumang hindi normal. Sa mga maburol o bulubunduking rehiyon, may mga lugar ng pagsusuri ng preno na may markang VÉRIFICATION; kailangan mong huminto sa gilid, pumarada sa stop sign, at suriin ang iyong mga preno.

- ✓ Suriin ang mga preno bago ang bawat biyahe
- ✓ Subaybayan ang mga pressure gauge at ilaw habang nagmamaneho
- ✓ Huminto at suriin ang mga preno sa mga palatandaan ng brake check na VÉRIFICATION

215.2 Kahalagahan ng Pagsasaayos ng Preno

Dapat na maayos ang pagsasaayos ng mga preno, hindi lamang nasa mabuting kalagayan, upang ang pinakamataas na presyon ng lining ay umabot sa mga tambol o disc. Ang prenong hindi maayos ang pagsasaayos ay hindi kailanman gumagana nang mahusay; ang labis na agwat sa pagitan ng mga lining ng tambol at ng tambol ay nagbibigay ng kulang na presyon kahit na ang mga gauge ay nagpapakita ng sapat na hangin. Lumalaki ang mga tambol kapag mainit at maaaring mapudpod o magpilipit, na nagpapalaki ng agwat; kailangang punan ng push rod ang puwang. Laging suriin ang pagsasaayos kahit may mga lever ng preno na awtomatikong nagsasaayos.

- ✓ Kailangan ang tamang pagsasaayos para sa pinakamataas na pagpreno, hindi lamang mabuting kalagayan
- ✓ Ang labis na agwat ay nagbibigay ng kulang na presyon kahit may sapat na hangin
- ✓ Lumalaki ang mga tambol sa init at nadaragdagan ang agwat
- ✓ Suriin ang pagsasaayos kahit may mga lever ng preno na awtomatikong nagsasaayos

215.3 Mga Awtomatikong Self-Adjusting na Brake Lever

Awtomatiko nitong kinokompensa ang clearance sa pagitan ng mga lining at drum habang napupudpod ang mga lining, ngunit kailangan pa rin ng regular na pagsusuri.

- ✓ Ang mga awtomatikong lever ay awtomatikong kumokompensa sa pagkapudpod ng lining
- ✓ Mahalaga pa rin ang regular na pagsusuri

215.4 Pamamaraan sa Preventibong Pagsasaayos

Upang ma-optimize ang puwang sa pagitan ng lining at drum: tiyaking malamig ang mga preno, bitawan ang parking brake, pataasin ang sistema sa pinakamataas na presyon ng hangin (120 psi), pagkatapos ay ganap na pindutin ang pedal ng preno nang limang segundo at bitawan nang buo. Ulitin nang apat o limang beses. Maaari mong isama ito sa circle check kapag sinusuri ang pressure regulator; kung hindi regular na ginagawa, ulitin ang hakbang 4 nang higit sa limang beses.

- ✓ Dapat malamig ang mga preno at nakabitaw ang parking brake
- ✓ Pataasin ang sistema sa pinakamataas na presyon ng hangin (120 psi)
- ✓ Ganap na pindutin ang pedal nang limang segundo, bitawan, ulitin nang 4-5 beses

215.5 Mga Manual na Brake Lever

Ang mga sasakyang walang awtomatikong self-adjusting lever ay nangangailangan ng manual na pagsasaayos ng brake. Ito ay isang kumplikadong gawain na dapat gawin lamang ng mga mekaniko o espesyal na sinanay na mga driver.

- ✓ Ang mga manual na brake lever ay nangangailangan ng manual na pagsasaayos
- ✓ Tanging mga mekaniko o espesyal na sinanay na mga driver lamang ang dapat magsagawa ng pagsasaayos sa mga ito

CHAPTER 216

Rules for Securing Cargo

216.1 Mga Kinakailangan sa Kargamento ng Highway Safety Code

Sa ilalim ng Highway Safety Code, ang karga ng isang sasakyan ay dapat na maayos na ma-secure o matakpan upang hindi ito makagalaw o matanggal, ilagay sa paraang hindi makaharang sa paningin ng driver, hindi makaapekto sa katatagan o pagkontrol, o hindi makaharang sa mga ilaw, at ma-secure alinsunod sa Cargo Securement Standards Regulation.

- ✓ Ang karga ay dapat na ma-secure o matakpan upang hindi ito makagalaw o mahulog
- ✓ Ang karga ay hindi dapat makaharang sa paningin ng driver, makaapekto sa katatagan/pagkontrol, o makaharang sa mga ilaw
- ✓ Ang karga ay dapat sumunod sa Cargo Securement Standards Regulation

216.2 Regulasyon ng mga Pamantayan sa Pagsisiguro ng Kargamento

Ang Regulasyon ng mga Pamantayan sa Pagsisiguro ng Kargamento ay nagsasama ng National Safety Code Standard 10, Cargo Securement, na ipinapatupad sa buong Hilagang Amerika. Nagtatakda ito ng pinakamababang kinakailangan para sa mga sistema ng pagsisiguro at sa paggamit ng mga ito batay sa uri ng sasakyan at uri ng kargamento, na may layuning pigilan ang pagkilos o pagtumba ng kargamento at matiyak ang katatagan ng sasakyan.

- ✓ Isinasama ng Regulasyon ang National Safety Code Standard 10 (Cargo Securement)
- ✓ Nagtatakda ito ng pinakamababang kinakailangan batay sa uri ng sasakyan at uri ng kargamento
- ✓ Layunin nitong pigilan ang pagkilos o pagtumba ng kargamento at matiyak ang katatagan ng sasakyan

216.3 Mga Kinakailangan sa Pag-secure ng Kargamento

Sa ilalim ng Kodigo ng Kaligtasan sa Highway, ang kargamento ay dapat maayos na ma-secure o matakpan upang hindi ito makagalaw o matanggal; ilagay ito nang hindi nakakaharang sa paningin ng driver, hindi nakakaapekto sa katatagan/pagmaneho, o hindi nakakablock sa mga ilaw; at ma-secure ayon sa Regulasyon ng Mga Pamantayan sa Pag-secure ng Kargamento. Ang regulasyong iyon ay nagsasama ng Pamantayan 10 ng Pambansang Kodigo sa Kaligtasan, ipinapatupad sa buong Hilagang Amerika, at nagtatakda ng pinakamababang kinakailangan sa pag-secure batay sa uri ng sasakyan at kargamento upang maiwasan ang paggalaw/pagtaob at matiyak ang katatagan.

- ✓ Dapat ma-secure o matakpan ang kargamento upang hindi ito makagalaw o matanggal
- ✓ Hindi dapat harangan ng kargamento ang paningin ng driver, ang mga ilaw, o makaapekto sa katatagan/pagmaneho
- ✓ Dapat sumunod ang kargamento sa Regulasyon ng Mga Pamantayan sa Pag-secure ng Kargamento (Pamantayan 10 ng NSC)

CHAPTER 217

Driving Know-How and Road Safety (Chapter 5)

217.1 Mga Pangunahing Kasanayan sa Pagkontrol ng Sasakyan

Lahat ng driver ng mabibigat na sasakyan ay dapat na matutuhan nang lubusan ang mga pangunahing kasanayan upang kontrolin ang bilis at direksyon — gamit nang tama ang accelerator, manibela, preno at transmisyon kapag dumaraan sa mga kurba, lumiliko sa mga interseksyon o nago-overtake.

- ✓ Maging bihasa sa pagkontrol ng bilis at direksyon
- ✓ Tamang paggamit ng accelerator, manibela, preno at transmisyon
- ✓ Ilapat ang mga kasanayan sa mga kurba, interseksyon at pag-overtake

217.2 Pagmamasid at Ligtas na Pag-uugali sa Pagmamaneho

Higit pa sa mga kasanayang mekanikal, dapat obserbahan ng mga driver ang kapaligiran sa pagmamaneho at umangkop dito. Ang pagsuri sa mga blind spot, paggamit ng salamin sa likuran, pagbibigay-hudyat ng intensyon, at pagpapanatili ng sapat na espasyo ay dapat maging pangalawang likas para sa ligtas, kooperatiba, at responsableng propesyonal na pagmamaneho.

- ✓ Regular na suriin ang mga blind spot
- ✓ Gamitin ang salamin sa likuran at magbigay-hudyat ng intensyon
- ✓ Panatilihin ang sapat na espasyo sa paligid ng sasakyan
- ✓ Taglayin ang tamang propesyonal na saloobin mula sa simula

CHAPTER 218

Appendices – List 2 Buses: Distinctive Defects

218.1 Listahan 2 Aplikasyon at Bus-Specific na Defects

Ang Listahan 2 ay naaangkop sa mga bus (maliban sa motor coaches), minibus, at anumang trailer na hinihila ng isang bus, minibus, o motor coach. Ang bus-specific defects ay nagdadagdag ng mga isyung pang-luggage compartment door, emergency exit at door requirements, school bus side window views, at passenger transport safety items.

- ✓ Ang Listahan 2 ay naaangkop sa mga bus, minibus, at ang kanilang towed trailers
- ✓ Major: emergency exit ay nakaharang; emergency door ay hindi sapat o ang warning ay hindi gumagana
- ✓ Minor (11.4): school bus side/rear driver-area window na sira ay sumasagabal sa kinakailangang view
- ✓ Minor: outside luggage/auxiliary compartment door ay hindi sapat o hindi secure

218.2 Mga Depekto sa Transportasyon ng Pasahero (Mga Bus)

Ang mga depekto sa transportasyon ng pasahero (lahat ay minor) ay sumasaklaw sa hindi maayos na pagkakakabit ng mga stanchion/handrail/grab handle, nawawalang materyal na sumisipsip ng shock, sira na mga sahig/hakbang, hindi gumaganang ilaw sa pasilyo, hindi maayos na pagkakakabit ng mga luggage rack, hindi sapat na mga upuan, at mga sira ng school bus stop sign at flashing light.

- ✓ Minor: hindi maayos ang pagkakakabit ng stanchion, horizontal bar, grab handle, o guard panel
- ✓ Minor: hindi gumagana nang maayos ang stop sign o hindi bumubukas ang flashing light (20.7)
- ✓ Minor: hindi bumubukas ang flashing light o alternately flashing yellow light (20.8)

CHAPTER 219

Self-Evaluation Key Facts (Chapters 3 & 4)

219.1 Mga Pangunahing Katotohanan sa Pagsusulit na Tama o Mali

Mga katotohanang masusubok mula sa mga ehersisyong self-evaluation: ang tachometer ay mas maaasahan kaysa tunog ng makina para sa pagpapalit ng gear; ang progressive shifting ay HINDI pag-rev hanggang maximum RPM; ang emergency brake ay hindi ang kagamitang humahawak sa nakaparadang sasakyan (ito ay parking brake); hindi dapat gamitin ang hand brake bilang road service brake; mas mabagal mag-react ang air brakes kaysa hydraulic brakes; ang parking brakes ay pinapagana ng lakas ng spring, hindi compressed air; ang lakas ng pagpreno ay nakasalalay sa bigat at bilis ng sasakyan.

- ✓ Ang tachometer ay mas maaasahan kaysa tunog ng makina para sa pagpapalit ng gear
- ✓ Ang progressive shifting ay hindi nangangahulugang pag-rev hanggang maximum RPM
- ✓ Huwag kailanman gamitin ang hand brake control bilang road service brake
- ✓ Ang parking brakes ay pinapagana ng lakas ng spring (ang hangin ang nag-aalis ng pagkakapreno)
- ✓ Ang lakas ng pagpreno ay nakasalalay sa bigat at bilis

CHAPTER 220

Appendices – List 3 Motor Coaches: Distinctive Defects

220.1 Aplikasyon ng Listahan 3 at mga Eksepsyon sa Motor Coach

Ang Listahan 3 ay nalalapat sa mga motor coach; ang anumang hinihila na trailer ay inspeksyunin sa ilalim ng Listahan 2. Kapansin-pansin, ang sistema ng elektrikong preno (17) at sistema ng haydrolikong preno (18) ay hindi napapailalim sa inspeksyon para sa mga motor coach, at ang listahan ng suspensyon ay binabawasan. Ang mga item sa transportasyon ng pasahero ay hindi kasama ang mga punto ng tanda ng paghinto/ilaw na kumikislap ng school bus.

- ✓ Ang Listahan 3 ay nalalapat sa mga motor coach; ang mga hinihila na trailer ay gumagamit ng Listahan 2
- ✓ Ang sistema ng elektrikong preno (17) at sistema ng haydrolikong preno (18) ay hindi napapailalim sa inspeksyon
- ✓ Ang mga depekto sa suspensyon ng motor coach ay limitado sa mga item na tagas ng hangin at sirang axle
- ✓ Nalalapat ang mga item sa transportasyon ng pasahero 20.1–20.6 (walang mga punto ng tanda ng paghinto/ilaw na kumikislap)

CHAPTER 221

Appendices – Laws and Regulations

221.1 Mga Namamahalang Batas at Regulasyon

Ang pagpapatakbo ng mabibigat na sasakyan ay pinamamahalaan ng mga pangunahing batas kabilang ang Batas hinggil sa mga may-ari, operator, at tsuper ng mabibigat na sasakyan, ang Kodigo ng Kaligtasan sa Lansangan, at ang Batas sa Transportasyon, kasama ang maraming sumusuportang regulasyon sa transportasyon ng bus, pag-secure ng kargamento, mga lisensya, mga pamantayan sa kaligtasan, oras ng pagmamaneho/pahinga, at mapanganib na mga sangkap.

- ✓ Mga pangunahing batas: Batas hinggil sa mga may-ari/operator/tsuper ng mabibigat na sasakyan, Kodigo ng Kaligtasan sa Lansangan, Batas sa Transportasyon
- ✓ Ang mga regulasyon ay namamahala sa pag-secure ng kargamento, mga lisensya, mga pamantayan sa kaligtasan, at oras ng pagmamaneho/pahinga
- ✓ Ang mga partikular na regulasyon ay sumasaklaw sa mapanganib na mga sangkap at mga limitasyon sa karga/laki ng sasakyan

CHAPTER 222

Appendices – Conversion Tables

222.1 Sanggunian sa Pag-convert ng Presyon

Ang talahanayan ng pag-convert ng presyon ay nag-uugnay ng psi, kPa, at bar para sa mga presyon ng preno at gulong. Kabilang sa mahahalagang halagang may kaugnayan sa pagsusulit ang 1 psi ≈ 6.9 kPa, at mga halagang hangganan tulad ng 5 psi ≈ 34.5 kPa at 3 psi ≈ 20.7 kPa na ginagamit sa mga limitasyon ng tagas ng air brake.

- ✓ Ang 1 psi ay humigit-kumulang 6.9 kPa (0.07 bar)
- ✓ Ang 5 psi ≈ 34.5 kPa at 3 psi ≈ 20.7 kPa ay tumutugma sa mga hangganan ng tagas ng preno
- ✓ Gamitin ang talahanayan upang mag-convert sa pagitan ng psi, kPa, at bar