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)	6
04	Keep Your Eyes Open	8
05	What Should You Do When You Get a Flat Tire?	13
06	General Rules	15
07	Hitching and Unhitching a Tractor and a Semi-Trailer	19
08	Chapter 10 – Driving a Longer Combination Vehicle (LCV): Equipment Requirements	24
09	1 - Coupling Devices	27
10	18 - Hydraulic Brake System	28
11	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses and Motor Coaches	31
12	Shifting Gears Efficiently (Chapter 3 – Know Your Vehicle)	32
13	Chapter 10 - Driving a Longer Combination Vehicle (LCV): Equipment Requirements	33
14	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses	36
15	Introduction and How to Use This Guide	37
16	Rules	38
17	Driver Fatigue	39
18	Downshifting (Chapter 3: Know Your Vehicle)	44
19	Allow Yourself Enough Space	45
20	What Is Hydroplaning and How Should You React?	50
21	Hitching and Unhitching a Double Road Train	51
22	19 - Pneumatic Brake System	55
23	Inspections While on the Road	59
24	Chapter 1 - The Driver's Responsibilities: Habits You Must Develop	60
25	Upshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)	64
26	Minimum Number of Tiedowns	66

Contents (cont.)

27	Special Rules for the Securement of Certain Types of Cargo	68
28	Chapter 10 – Roads Where LCVs Are Authorized and Not Authorized to Travel	71
29	2 - Frame and Cargo Body	72
30	Chapter 10 - Roads Where LCVs Are Authorized and Not Authorized to Travel	73
31	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Motor Coaches	74
32	Negotiating a Curve	75
33	What Causes Skidding?	77
34	Securement Inspection	79
35	Physical Factors That Affect Driving	81
36	Chapter 10 – Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements	83
37	Inspections During Your Trip	84
38	Chapter 1 - Rules	86
39	Downshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)	87
40	Chapter 10 - Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements	88
41	Chapter 12 – Inspections While on the Road	89
42	Spring Thaw Restrictions	90
43	Inattentiveness	91
44	The Right RPM Is Important for Your Engine (Chapter 3)	92
45	3 - Heater/Defroster	94
46	20 - Passenger Transport	95
47	Loading in Closed and Flatbed Vehicles	99
48	Highway Carrier Monitoring	100
49	Distractions	101
50	Turning at an Intersection	102
51	How to Avoid Skidding	106
52	Tips for Proper Load Distribution	107

Contents (cont.)

53	Driving a Double Road Train	109
54	Chapter 10 – Horsepower and Speed	115
55	Roadside Inspections	116
56	How to Recover From a Skid	117
57	Chapter 10 - Horsepower, Speed and Driving Conditions for LCVs	118
58	Chapter 12 – Inspections During Your Trip	120
59	Progressive Shifting and Limiting Speed (Chapter 3)	122
60	4 - Driver Controls	123
61	For a Thorough and Effective Inspection / Tips and Recommendations	124
62	Chapter 1 - Spring Thaw Restrictions	125
63	For a Thorough and Effective Inspection	126
64	Special Rules for Certain Types of Cargo	127
65	Mandatory Stops at Inspection Stations	129
66	Speed	130
67	Brakes / Hydraulic Brake Controls (Chapter 3)	131
68	Braking Distance / How to Bring Your Vehicle to a Stop	133
69	How to Recover from a Skid	135
70	Loads Overhanging the Rear of the Vehicle	136
71	Skidding, Overturning and Jackknifing	137
72	Chapter 10 – Requirements Respecting Driving Days, Hours, and Conditions	140
73	5 - Steering	142
74	Chapter 1 - Highway Carrier Monitoring	144
75	Braking Distance and Bringing Vehicle to a Stop	145
76	What Causes Jackknifing?	147
77	Chapter 12 - What Is the Circle Check and Is It Mandatory	148
78	Tips and Recommendations	149

Contents (cont.)

79	Chapter 12 – Roadside Inspections	150
80	Suggested 10-Step Method	151
81	Negotiating a Curve and Turning at an Intersection	155
82	Inspections at the End of a Trip	157
83	Obligations	158
84	Alcohol	160
85	The Most Popular Brake System (Chapter 4: Pneumatic/Air Brake Systems)	162
86	Backing Up	163
87	Rules for Transporting Dangerous Substances	168
88	6 - Windshield Wiper/Washer	171
89	Inspecting a Pneumatic Brake System (Air Brake System)	172
90	Appendix – Driver's Licence Classes	175
91	Chapter 1 - Mandatory Stops at Inspection Stations	177
92	Brakes – Hydraulic Systems (Chapter 3)	178
93	Chapter 12 - Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check	180
94	Self-Evaluation Exercises	181
95	Chapter 11 – Driving and Off-Duty Time for Heavy Vehicle Drivers	183
96	Chapter 12 – Inspections at the End of a Trip	184
97	In the Event of an Accident	185
98	Controls and Components — Driver's Cab (Chapter 4)	186
99	Changing Lanes	188
100	How to Make an Emergency Stop	189
101	Special Rules for Transporting Dangerous Substances	190
102	Driving a Longer Combination Vehicle (LCV)	193
103	Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Purpose and Goals	196
104	Inspecting a Hydraulic Brake System	197

Contents (cont.)

105 Appendix – Lists of Defects: List 1 – Heavy Vehicles 199

106 Chapter 1 - Obligations 203

107 The Most Popular Brake System (Chapter 4 – Pneumatic/Air Brake Systems) 205

108 If Your Brakes Should Fail Despite All Your Efforts 206

109 Chapter 12 - Who Should Perform the Circle Check 209

110 Chapter 12 – Self-Evaluation Exercises (Answer Key) 210

111 Drugs and Medications 211

112 7 - Emergency Material 213

113 Move-Over Law 214

114 Certain Features of Your Vehicle and Their Impact on Your Driving 215

115 Low Air Pressure Indicator & Service Brake Pressure Gauge (Chapter 4) 217

116 Safety Tips for Transporting Certain Categories of Goods 218

117 Special Operating Permit 220

118 Chapter 12 – Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check 221

119 8 - Headlights and Lights 222

120 Chapter 1 - In the Event of an Accident 225

121 Controls and Components – Driver's Cab (Chapter 4) 226

122 Appendices – Driver's Licence Classes: Class 1 228

123 Passing 229

124 Particularities for Inspecting Other Types of Vehicles 231

125 Appendix – Lists of Defects: List 2 – Buses 233

126 If Your Vehicle Catches Fire 234

127 Chapter 12 - Vehicle Used By More Than One Driver 235

128 Driving in Difficult Conditions 237

129 Other Parts — Reservoirs, Compressor & Chambers (Chapter 4) 242

130 Chapter 12 – Who Should Perform the Circle Check 245

Contents (cont.)

131 9 - Tires 246

132 Appendix – Lists of Defects: List 3 – Motor Coaches 248

133 Chapter 1 - Move-Over Law and Road Work 249

134 Air Pressure Gauges and Indicators (Chapter 4) 250

135 Labelling Dangerous Substances 251

136 Chapter 12 - Reporting Defects and When to Perform the Circle Check 252

137 Appendices – Driver's Licence Classes: Class 2 and Class 3 253

138 In the Presence of Road Work 254

139 Driving Uphill 255

140 Reflective Strips 256

141 Types of LCVs Covered by the Regulation 258

142 If an Animal Strays Onto the Road 260

143 Service, Parking & Drum/Disc Brakes (Chapter 4) 261

144 Driving Downhill 263

145 Other Parts of the Vehicle – Reservoirs and Compressor (Chapter 4) 266

146 Chapter 6 Self-Evaluation Key Facts 268

147 Appendices – Licence Endorsements 269

148 If an Animal Strays onto the Road 270

149 Regulation Respecting Environmental Standards for Heavy Vehicles 271

150 Chapter 12 – Vehicle Used by More Than One Driver 273

151 10 - Doors and Other Openings 274

152 Chapter 12 - Special Cases for Circle Check Validity 275

153 Types of Heavy Vehicles 276

154 Appendix – Laws and Regulations 277

155 Dashboard Indicators 278

156 Trailer Brake Hoses (Chapter 4) 279

Contents (cont.)

157	Supplemental Brakes	281
158	Chapter 12 – When Should the Circle Check Be Performed	283
159	Brake Chambers and Brake Types (Chapter 4)	284
160	Chapter 12 - Responsibility for the Condition of the Vehicle	286
161	Appendices – List 1 Heavy Vehicles: Coupling Devices	287
162	Chapter 6 Self-Evaluation Answers	288
163	11 - Glass and Mirrors	289
164	Laws and Regulations (Transportation of Passengers)	291
165	Appendix – Pressure Conversion Table	292
166	How Service Brakes Work (Chapter 4)	293
167	12 - Wheels, Hubs and Fasteners	296
168	Liquids in Tank Trucks	298
169	Chapter 12 - Mechanical Defects: Minor and Major	300
170	Appendices – List 1: Frame, Controls, Steering	301
171	Steering Wheel	302
172	Pulling Over to the Side of the Road	303
173	Transportation of Passengers – Laws and Regulations	305
174	Chapter 12 – Responsibility and Reporting of Defects	306
175	Appendix – Self-Evaluation Answer Key (Chapter 12)	307
176	Number of Passengers	308
177	Braking Power (Chapter 4)	309
178	Chapter 12 – Mechanical Defects: Minor and Major	312
179	13 - Seat	313
180	Level Crossings	314
181	Appendices – List 1: Wipers, Emergency Material, Lights	316
182	Accelerator	317

Contents (cont.)

183 Rules for the Road (Passenger Transport) 318

184 Chapter 12 - Lists of Defects and Components to Inspect 320

185 Types of Transmissions 321

186 How the Parking Brake Works (Chapter 4) 325

187 Rules for the Road (Buses) 327

188 14 - Suspension 329

189 Chapter 12 - The Inspection Report 331

190 Appendices – List 1: Tires, Doors, Glass and Mirrors 333

191 Chapter 12 – Lists of Defects and Obligations 334

192 School Buses 335

193 How the Emergency Brake Works (Chapter 4) 338

194 Self-Evaluation Exercises - Chapter 1 & 2 340

195 Chapter 12 - Component 1: Coupling Devices Inspection 341

196 Appendices – List 1: Wheels, Hubs, Fasteners and Seat 343

197 Chapter 12 – Components to Inspect 344

198 15 - Fuel System 345

199 Securing Baggage 346

200 Chapter 12 – The Inspection Report 347

201 Load Restrictions 349

202 Appendices – List 1: Suspension 351

203 Supplemental Brake Systems (Chapter 4) 352

204 16 - Exhaust System 354

205 Anti-Lock Brakes (Chapter 4) 355

206 Appendices – List 1: Fuel, Exhaust, Electric and Hydraulic Brakes 356

207 Chapter 7 Self-Evaluation Answers 357

208 Chapter 12 – Component 1: Coupling Devices 358

Contents (cont.)

209	17 - Electric Brake System	360
210	Special Travel Permits	361
211	Brake Inspection & Brake Adjustment (Chapter 4)	362
212	Appendices – List 1: Pneumatic Brake System	364
213	Trucking – Load Restrictions	365
214	Safeguarding Bridges and Overpasses	367
215	Brake Inspection and Adjustment (Chapter 4)	369
216	Rules for Securing Cargo	371
217	Driving Know-How and Road Safety (Chapter 5)	372
218	Appendices – List 2 Buses: Distinctive Defects	373
219	Self-Evaluation Key Facts (Chapters 3 & 4)	374
220	Appendices – List 3 Motor Coaches: Distinctive Defects	375
221	Appendices – Laws and Regulations	376
222	Appendices – Conversion Tables	377

CHAPTER 1

Habits You Must Develop

1.1 Yêu cầu về dây an toàn đối với xe hạng nặng

Tại Québec, người điều khiển xe hạng nặng phải thắt dây an toàn do nhà sản xuất xe lắp đặt. Dây an toàn giúp giảm mạnh số ca tử vong và mức độ nghiêm trọng của thương tích trong tai nạn bằng cách ngăn người lái đâm vào vô lăng hoặc kính chắn gió và bị văng ra khỏi xe.

- ✓ Người điều khiển xe hạng nặng phải thắt dây an toàn do nhà sản xuất lắp đặt
- ✓ Không lái xe nếu dây an toàn bị thiếu, bị thay đổi hoặc không hoạt động đúng cách

1.2 Giới hạn suy giảm do rượu và ma túy

Người lái xe bị cấm điều khiển xe hạng nặng khi bị suy giảm do rượu hoặc ma túy. Nồng độ cồn trong máu từ 80 mg trên 100 ml máu (0.08) trở lên trong khi bị suy giảm sẽ dẫn đến các hình phạt theo Bộ luật Hình sự và Bộ luật An toàn Đường bộ.

- ✓ Điều khiển xe với nồng độ cồn trong máu từ 0.08 trở lên trong khi bị suy giảm là tội hình sự
- ✓ Rượu/ma túy và việc lái xe không đi đôi với nhau

1.3 Quy tắc không khoan nhượng

Nếu trong máu bạn có bất kỳ chất cồn hoặc ma túy nào, bạn không được lái hoặc chịu trách nhiệm kiểm soát xe buýt, xe buýt nhỏ hoặc taxi. Vi phạm quy tắc không khoan nhượng này dẫn đến lệnh cấm lái xe 24 giờ đối với các loại xe đó.

- ✓ Không cho phép cồn hoặc ma túy đối với tài xế xe buýt, xe buýt nhỏ hoặc taxi
- ✓ Vi phạm dẫn đến lệnh cấm lái xe 24 giờ

1.4 Giới hạn nồng độ cồn trong máu 0,05

Nồng độ cồn trong máu từ 0,05 trở lên cấm việc lái xe hoặc có trách nhiệm chăm sóc/kiểm soát xe hạng nặng, xe kéo, hoặc xe yêu cầu gắn biển dấu an toàn theo Quy định về vật liệu nguy hiểm. Điều này không áp dụng cho xe chở khách kéo xe moóc nhà/lều hoặc xe nhà di động.

- ✓ Nồng độ cồn trong máu 0,05 trở lên cấm lái xe hạng nặng, xe kéo và xe có gắn biển báo
- ✓ Miễn trừ áp dụng cho xe chở khách có xe moóc nhà/lều và xe nhà di động

1.5 Thiết bị điện tử khi lái xe

Việc cầm bất kỳ thiết bị điện tử cầm tay nào khi lái xe là bất hợp pháp, bất kể mục đích sử dụng. Điều này áp dụng cho điện thoại di động, máy nghe nhạc MP3/đa phương tiện, radio vệ tinh, máy tính bảng điện tử, và màn hình/thiết bị hiển thị thông tin không liên quan đến lái xe, email hoặc internet. Điều này không áp dụng cho tài xế xe khẩn cấp đang làm nhiệm vụ.

- ✓ Chỉ cần cầm thiết bị điện tử cầm tay khi lái xe là bất hợp pháp bất kể mục đích sử dụng
- ✓ Miễn trừ chỉ áp dụng cho tài xế xe khẩn cấp đang làm nhiệm vụ

1.6 Duy trì tỉnh táo và hiện tượng thôi miên trên đường cao tốc

Mất tập trung là nguyên nhân của hầu hết các vụ tai nạn gây thương tích liên quan đến xe tải. Mệt mỏi là nguyên nhân chính; sự xao lãng, tức giận, bực bội, căng thẳng, rượu, thuốc và ma túy cũng góp phần. Việc lái xe đơn điệu có thể gây ra “highway hypnosis” — hãy tấp vào lề để nghỉ ngơi và nghỉ giải lao mỗi hai giờ nếu có thể.

- ✓ Mệt mỏi là nguyên nhân chính của các vụ tai nạn xe tải liên quan đến mất tập trung
- ✓ Nghỉ giải lao mỗi hai giờ hoặc bất cứ khi nào bạn cảm thấy cần dừng lại

1.7 Lường trước: Quét, Nhận diện, Quyết định, Hành động

Lường trước nghĩa là lập kế hoạch trước dựa trên các điều kiện hiện tại. QUÉT và QUAN SÁT môi trường (không tập trung vào một điểm; nhìn phía trước, hai bên và gương). NHẬN DIỆN nguy hiểm bằng cách đọc đường và giữ khoảng cách. QUYẾT ĐỊNH phương án hành động tốt nhất. HÀNH ĐỘNG bằng cách thực hiện thao tác đúng vào đúng thời điểm.

- ✓ Không nhìn chằm chằm vào một điểm cố định; quét phía trước, hai bên và gương
- ✓ Sử dụng chiến lược QUÉT, NHẬN DIỆN, QUYẾT ĐỊNH, HÀNH ĐỘNG để lường trước các mối nguy hiểm

1.8 Màn hình, GPS và Sổ nhật ký điện tử

GPS hữu ích nhưng cũng là một nguồn gây mất tập trung và phải được sử dụng một cách thận trọng. Hãy lập trình hệ thống hoặc nhập thông tin trước khi khởi hành. Sổ nhật ký điện tử chỉ được sử dụng khi xe đỗ ở vị trí an toàn.

- ✓ Lập trình GPS và nhập thông tin trước khi khởi hành
- ✓ Chỉ sử dụng sổ nhật ký điện tử khi đỗ xe ở vị trí an toàn

1.9 Ý nghĩa của “Trong khi lái xe”

Người lái xe dừng lại để tuân thủ biển báo hoặc do giao thông (đèn đỏ, kẹt xe) vẫn được coi là đang lái xe và không được sử dụng thiết bị điện tử cầm tay. Người lái xe dừng lại an toàn và hợp pháp bên lề đường để sử dụng thiết bị thì không còn được coi là đang lái xe, ngay cả khi động cơ vẫn nổ.

- ✓ Chờ ở đèn đỏ hoặc trong giao thông được tính là đang lái xe; không được phép sử dụng thiết bị cầm tay
- ✓ Chỉ có việc dừng xe an toàn và hợp pháp bên lề đường mới miễn cho bạn khỏi quy định “trong khi lái xe”

1.10 Điều chỉnh tựa đầu

Tựa đầu, giống như dây an toàn, giúp ngăn ngừa thương tích. Hầu hết xe hạng nặng đều có tựa đầu cố định, nhưng loại có thể điều chỉnh phải được điều chỉnh đúng cách trước khi lái xe để tránh chấn thương do giật cổ hoặc chấn thương cổ khi va chạm.

- ✓ Điều chỉnh đúng cách tựa đầu có thể điều chỉnh trước khi lái xe
- ✓ Điều chỉnh tựa đầu đúng cách giúp ngăn ngừa chấn thương do giật cổ và chấn thương cổ

1.11 Hành vi Lái xe Hợp tác

Người lái xe phải chia sẻ đường và hợp tác. Thái độ hợp tác, lịch sự giúp việc lái xe trở nên dễ dàng hơn cho người khác và tránh các hành động liều lĩnh. Ví dụ bao gồm điều chỉnh tốc độ để cho người khác nhập làn và sử dụng làn phải, dành làn trái để vượt.

- ✓ Điều chỉnh tốc độ để cho phép người lái khác nhập vào làn của bạn
- ✓ Sử dụng làn phải và dành làn trái để vượt

1.12 Radio CB được phép

Hạn chế thiết bị điện tử không áp dụng cho các thiết bị được lắp đặt trong xe khi chỉ cầm micrô hoặc máy thu. Điều này bao gồm radio hai chiều sóng ngắn không cho phép nói đồng thời (CB hoặc bộ đàm cầm tay).

- ✓ Cho phép các thiết bị được lắp đặt khi chỉ cầm micrô/máy thu
- ✓ CB và bộ đàm cầm tay (radio sóng ngắn không nói đồng thời) được phép

1.13 Giữ bình tĩnh và tránh đối đầu

Tài xế chuyên nghiệp phải giữ bình tĩnh, điềm tĩnh và hợp tác. Nếu người tham gia giao thông khác có hành vi hung hăng, hãy tránh đối đầu không cần thiết bằng cách giữ bình tĩnh và tuân thủ các quy tắc giao thông.

- ✓ Giữ bình tĩnh và tuân thủ quy tắc khi gặp tài xế hung hăng
- ✓ Tránh đối đầu không cần thiết trên đường

CHAPTER 2

In the Presence of a Flagperson

2.1 Ứng phó với Biển báo của Người cầm cờ

Người cầm cờ điều khiển giao thông tại nơi đang thi công hoặc bảo trì. Họ sử dụng một biển báo tám cạnh với "Arrêt" (Dừng) ở một mặt và "Lentement" (Chậm) ở mặt kia. Bạn phải tuân theo hiệu lệnh của người cầm cờ giống như tuân theo tín hiệu giao thông.

- ✓ Khi được cho xem biển "Arrêt" (Dừng), bạn phải dừng lại và chờ người cầm cờ ra hiệu cho bạn tiếp tục
- ✓ Khi được cho xem biển "Lentement" (Chậm), bạn phải giảm tốc độ và tiếp tục một cách thận trọng
- ✓ Giữ khoảng cách đầy đủ với người cầm cờ và không gây nguy hiểm cho bất kỳ người hoặc xe nào tại công trường

2.2 Biển báo chỉ hướng giao thông của người cầm cờ

Người cầm cờ điều khiển giao thông trên các con đường nơi đang tiến hành công trình xây dựng hoặc bảo trì. Người cầm cờ sử dụng một biển báo hình bát giác hiển thị "Arrêt" (Stop) ở một mặt và "Lentement" (Slow) ở mặt kia. Người lái xe phải phản ứng thích hợp với từng mặt.

- ✓ Khi được cho thấy biển "Arrêt" (Stop), bạn phải dừng hoàn toàn và chờ người cầm cờ ra hiệu cho bạn đi tiếp.
- ✓ Khi được cho thấy biển "Lentement" (Slow), bạn phải giảm tốc độ và đi tiếp một cách thận trọng.
- ✓ Giữ khoảng cách đầy đủ với người cầm cờ và không gây nguy hiểm cho bất kỳ người hoặc xe nào tại công trường.
- ✓ Nhìn xa phía trước để phát hiện thay đổi giao thông hoặc chướng ngại trên đường; công trình trên đường có thể tạo ra giao thông hai chiều trên một phần của xa lộ.
- ✓ Không phanh đột ngột nếu bạn cần chuyển làn.

2.3 Lái xe qua các khu vực thi công đường

Hãy nhìn xa về phía trước để kiểm tra xem có thay đổi nào trong giao thông hoặc có phần nào của đường bị chặn hay không. Do thi công đường, một đoạn đường cao tốc có thể cho phép giao thông hai chiều trong vài kilômét.

- ✓ Nhìn xa về phía trước để phát hiện thay đổi giao thông hoặc đường bị chặn
- ✓ Không phanh gấp nếu bạn cần chuyển làn
- ✓ Chuẩn bị cho giao thông hai chiều trên các đoạn đường cao tốc trong thời gian thi công đường

CHAPTER 3

Shifting Gears Efficiently (Chapter 3: Know Your Vehicle)

3.1 Chuyển lên số 2 (Đạp côn hai lần)

Chuyển lên số 2 trên hộp số không đồng bộ cần một trình tự đạp côn hai lần cụ thể, bao gồm số trung gian và kiểm soát RPM chính xác.

- ✓ Tăng tốc cho đến khi động cơ đạt 950 RPM
- ✓ Đạp côn đến điểm tiếp xúc (vị trí 2), rồi đến hành trình tự do dưới (vị trí 3) và nhả chân ga
- ✓ Chuyển về số trung gian (N)
- ✓ Nhả côn đến hành trình tự do trên (vị trí 1) để đạt 650 RPM
- ✓ Đạp côn đến vị trí 3 và chuyển vào số 2
- ✓ Từ từ đạp chân ga trong khi nhả côn
- ✓ Dùng cùng kỹ thuật cho các số cao hơn

3.2 Vòng tua RPM đúng cho từng số

Để sang số hiệu quả, mỗi số có một mức RPM mục tiêu dựa trên các thông số của xe ví dụ. Điều này giúp xác định thời điểm lý tưởng để chuyển số bằng đồng hồ đo vòng tua máy.

- ✓ Số 1: 650 RPM
- ✓ Số 2: 950 RPM
- ✓ Số 3: 1,250 RPM
- ✓ Số 4: 1,550 RPM
- ✓ Tốc độ không tải trong ví dụ là 800 RPM

3.3 Mức tăng RPM cần thiết để sang số

Để sang số cao hơn, bạn phải đạt tốc độ động cơ cao hơn tốc độ không tải khoảng 300 RPM. Việc sang số sẽ khó khăn nếu chênh lệch giữa RPM thực tế và RPM cần thiết cho thao tác thấp hơn RPM ở tốc độ không tải.

- ✓ Thêm khoảng 300 RPM trên mức không tải để sang số
- ✓ Điểm sang số lý tưởng cho số 2 là 950 RPM (650 + 300)
- ✓ Khó sang số nếu chênh lệch RPM thấp hơn tốc độ không tải

3.4 Chuyển lên số 1

Khởi hành xe từ trạng thái dừng đòi hỏi điều khiển bàn đạp ly hợp đúng cách qua các vị trí xác định để tránh nghiến răng và cho phép vào số êm.

- ✓ Đạp ly hợp để giảm độ rơ tự do (vị trí 3), hoặc phanh ly hợp (vị trí 4) nếu bị nghiến răng
- ✓ Từ từ nhả ly hợp đến điểm ma sát (vị trí 2) cho đến khi xe di chuyển
- ✓ Từ từ nhấn ga trong khi từ từ nhả ly hợp

3.5 RPM cho Số Cao hơn và Mô-men Xoắn Tối ưu

Để chuyển sang số cao hơn, phải tăng tốc độ động cơ để duy trì mô-men xoắn tối ưu sau khi trừ RPM cần thiết cho thao tác.

- ✓ Tăng tốc độ động cơ lên 1.500 RPM cho số cao hơn
- ✓ Duy trì mô-men xoắn tối ưu 1.200 RPM (1.500 - 300 = 1.200)
- ✓ Trừ 300 RPM để thực hiện thao tác

CHAPTER 4

Keep Your Eyes Open

4.1 Duy trì sự tỉnh táo khi lái xe

Sự mất tập trung của người lái xe đóng một vai trò trong phần lớn các vụ tai nạn. Để lái xe an toàn, bạn phải liên tục quan sát, nhận biết mọi thứ đang xảy ra phía trước và hai bên xe, đặc biệt chú ý đến điểm mù và gương chiếu hậu.

- ✓ Mất tập trung là một yếu tố trong phần lớn các vụ tai nạn
- ✓ Liên tục theo dõi phía trước, hai bên, điểm mù và gương chiếu hậu

4.2 Nhìn xa phía trước

Các thao tác của xe hạng nặng như dừng xe hoặc chuyển làn mất nhiều thời gian hơn và cần khoảng cách lớn hơn so với xe con, vì vậy bạn phải nhìn xa phía trước để bảo đảm đủ khoảng trống thực hiện mỗi thao tác an toàn và duy trì kiểm soát. Nhìn xa phía trước giúp tránh bị bất ngờ.

- ✓ Quét khoảng cách bạn sẽ đi được trong 12 đến 15 giây tới
- ✓ Trên đường cao tốc, nhìn khoảng nửa ki-lô-mét phía trước
- ✓ Trong thành phố/khu dân cư, nhìn khoảng khoảng cách giữa hai giao lộ
- ✓ Tránh nhìn chằm chằm về phía xa

4.3 Kiểm tra điểm mù

Ngay cả khi có gương lồi, một số khu vực trên đường không thể nhìn thấy, đặc biệt là điểm mù. Hãy nhìn lại những khu vực phía sau bạn ở bên phải và bên trái không được gương che phủ. Vì xe của bạn lớn hơn những xe khác, việc kiểm tra điểm mù để phát hiện xe nhỏ hơn, người đi xe đạp và người đi bộ là rất quan trọng.

- ✓ Kiểm tra điểm mù trước khi chuyển làn, rẽ, lùi xe hoặc bắt đầu di chuyển
- ✓ Nhìn lại các khu vực bên phải và bên trái không được gương chiếu hậu che phủ
- ✓ Đặc biệt chú ý đến xe nhỏ hơn, người đi xe đạp và người đi bộ

4.4 Kiểm tra gương chiếu hậu

Biết điều gì đang xảy ra xung quanh xe của bạn mọi lúc. Sử dụng gương chiếu hậu để kiểm tra giao thông bên cạnh và phía sau bạn theo khoảng thời gian đều đặn — cứ 10 hoặc 12 giây trong điều kiện bình thường và thường xuyên hơn trong các tình huống có vấn đề. Hãy liếc nhanh thay vì nhìn chằm chằm, vì con đường phía trước luôn thay đổi.

- ✓ Kiểm tra gương mỗi 10 đến 12 giây trong điều kiện bình thường, thường xuyên hơn trong các tình huống có vấn đề
- ✓ Liếc nhanh; không nhìn chằm chằm vào gương quá lâu
- ✓ Gương lồi cho tầm nhìn góc rộng nhưng làm các vật thể trông nhỏ hơn và xa hơn

4.5 Báo hiệu ý định của bạn

Những người lái xe khác không biết kế hoạch của bạn trừ khi bạn báo hiệu. Hãy báo hiệu rõ ràng khi bạn chắc chắn có thể thực hiện hành động của mình một cách an toàn để ngăn ngừa vấn đề và tránh tai nạn.

- ✓ Báo hiệu rõ ràng ý định của bạn bằng đèn xi-nhan
- ✓ Chỉ báo hiệu khi bạn chắc chắn có thể thực hiện hành động một cách an toàn

4.6 Nhìn Xa Về Phía Trước Khi Lái Xe

Các thao tác của xe hạng nặng như dừng xe hoặc chuyển làn mất nhiều thời gian hơn và cần nhiều khoảng cách hơn so với xe con. Nhìn xa về phía trước giúp bạn không bị bất ngờ và giúp duy trì kiểm soát mọi lúc. Bạn nên quét khoảng cách bạn sẽ đi trong 12 đến 15 giây tiếp theo mà không nhìn chằm chằm vào nơi xa.

- ✓ Quét khoảng cách bạn sẽ đi trong 12 đến 15 giây tiếp theo
- ✓ Trên đường cao tốc, nhìn xa khoảng nửa ki-lô-mét về phía trước
- ✓ Trong thành phố/khu dân cư, nhìn khoảng cách giữa hai giao lộ
- ✓ Phương pháp khoảng thời gian để ước lượng khoảng cách hoạt động ở mọi tốc độ

4.7 Kiểm tra điểm mù

Ngay cả khi có gương chiếu hậu lồi, một số khu vực trên đường vẫn không thể nhìn thấy, đặc biệt là các điểm mù. Để kiểm tra điểm mù, hãy nhìn lại các khu vực phía sau bạn bên phải và bên trái không được gương bao phủ. Vì xe của bạn lớn hơn, việc kiểm tra các phương tiện nhỏ hơn, người đi xe đạp hoặc người đi bộ càng trở nên quan trọng hơn.

- ✓ Kiểm tra điểm mù trước khi chuyển làn, rẽ, lùi xe hoặc bắt đầu di chuyển
- ✓ Nhìn lại các khu vực bên phải và bên trái không được gương bao phủ
- ✓ Đặc biệt cảnh giác với các phương tiện nhỏ hơn, người đi xe đạp và người đi bộ trong điểm mù

4.8 Kiểm tra gương chiếu hậu

Bạn phải luôn biết điều gì đang xảy ra xung quanh xe của mình. Sử dụng gương chiếu hậu để kiểm tra giao thông bên cạnh và phía sau bạn theo những khoảng thời gian đều đặn. Hãy liếc nhanh, chuyển mắt từ con đường phía trước sang gương rồi trở lại, và tránh nhìn chằm chằm vào gương quá lâu vì tình hình phía trước luôn thay đổi.

- ✓ Kiểm tra gương chiếu hậu mỗi 10 đến 12 giây trong điều kiện bình thường
- ✓ Kiểm tra thường xuyên hơn trong các tình huống có vấn đề
- ✓ Chỉ liếc nhanh; không nhìn chằm chằm vào gương quá lâu

4.9 Báo hiệu ý định của bạn

Những người lái xe khác không biết kế hoạch của bạn trừ khi bạn cho họ biết. Hãy báo hiệu ý định rõ ràng khi bạn chắc chắn có thể thực hiện thao tác một cách an toàn. Khi rẽ, hãy báo hiệu ngay khi những người lái xe khác không thể hiểu nhầm ý định của bạn, giữ tín hiệu bật cho đến khi thao tác hoàn tất, và bắt đầu báo hiệu trước khi giảm tốc độ (trừ khi giảm tốc quá sớm sẽ khiến người khác bối rối).

- ✓ Báo hiệu rẽ ngay khi những người lái xe khác không thể hiểu nhầm ý định của bạn
- ✓ Không tắt tín hiệu cho đến khi thao tác hoàn tất
- ✓ Bắt đầu báo hiệu rẽ trước khi bạn bắt đầu giảm tốc độ
- ✓ Báo hiệu chuyển làn đủ sớm trước khi di chuyển dần sang làn liền kề
- ✓ Dùng đèn phanh để cảnh báo việc giảm tốc/dừng lại và tránh phanh đột ngột

4.10 Cũng hãy quan sát giao thông gần bạn

Nhìn xa về phía trước không có nghĩa là bỏ qua những gì đang xảy ra gần hơn. Hãy để mắt đến dòng giao thông và các xe sắp nhập làn, chuyển làn hoặc rẽ. Dự đoán trước các tình huống cho phép bạn điều chỉnh tốc độ và tránh phanh gấp.

- ✓ Theo dõi các xe sắp nhập làn, chuyển làn hoặc rẽ
- ✓ Dự đoán các tình huống để tránh phanh gấp

4.11 Hiểu những gì gương cho thấy

Gương chiếu hậu giúp bạn nhanh chóng nhìn thấy lốp bị quá nhiệt hoặc cháy, và trên một số xe cho phép bạn kiểm tra sơ-mi-rơ-moóc và hàng hóa để đảm bảo hàng được cố định chắc chắn. Gương lồi làm biến dạng khoảng cách và kích thước, vì vậy hãy ghi nhớ điều này khi đổi hướng.

- ✓ Dùng gương để phát hiện lốp quá nhiệt hoặc cháy và cố định hàng hóa an toàn
- ✓ Hãy nhớ rằng gương lồi làm cho vật thể trông nhỏ hơn và xa hơn

4.12 Báo hiệu khi rẽ

Hãy báo hiệu rẽ càng sớm càng tốt để các tài xế khác có thể nhường đường và tránh cản trở bạn. Bật đèn xi-nhan ngay khi bạn chắc chắn người khác sẽ không hiểu sai ý định của bạn; giữ đèn bật cho đến khi hoàn tất thao tác. Bắt đầu báo hiệu trước khi giảm tốc độ, trừ khi báo quá sớm có thể gây nhầm lẫn cho người khác.

- ✓ Báo hiệu rẽ càng sớm càng tốt mà không gây nhầm lẫn cho các tài xế khác
- ✓ Giữ tín hiệu bật cho đến khi hoàn tất thao tác
- ✓ Bắt đầu báo hiệu trước khi giảm tốc độ, trừ khi báo quá sớm sẽ gây nhầm lẫn cho người khác

4.13 Báo hiệu khi chuyển làn và dừng xe

Hãy ra tín hiệu ý định chuyển làn từ sớm, thực hiện các kiểm tra thông thường, rồi chuyển dần sang làn liền kề. Đèn phanh cảnh báo người khác khi bạn giảm tốc hoặc dừng — hãy chú ý cao độ đến các phương tiện khác và tránh dừng đột ngột hoặc thường xuyên.

- ✓ Ra tín hiệu chuyển làn từ sớm và chuyển làn dần dần
- ✓ Tránh phanh đột ngột; đèn phanh cảnh báo người khác việc giảm tốc hoặc dừng

4.14 Luôn Quan Sát Kỹ Giao Thông Gần Bạn

Nhìn xa phía trước không có nghĩa là bỏ qua những gì đang diễn ra gần bạn. Bạn phải để mắt đến dòng xe và những phương tiện sắp nhập làn, chuyển làn hoặc rẽ. Bằng cách dự đoán trước các tình huống, bạn có thể thực hiện thao tác, điều chỉnh tốc độ và tránh phanh gấp.

- ✓ Để mắt đến dòng xe và các phương tiện đang nhập làn hoặc rẽ
- ✓ Dự đoán sớm các tình huống để tránh phanh gấp
- ✓ Điều chỉnh tốc độ dựa trên những gì bạn quan sát phía trước

4.15 Hiểu về gương lồi

Gương chiếu hậu cũng giúp bạn nhanh chóng phát hiện lốp quá nóng hoặc đang cháy và kiểm tra sơ-mi-rơ-moóc cùng hàng hóa. Hầu hết xe hạng nặng có gương chiếu hậu lồi cho góc nhìn rộng nhưng khiến mọi thứ trông nhỏ hơn và xa hơn.

- ✓ Gương lồi làm vật thể trông nhỏ hơn và xa hơn
- ✓ Dùng gương để kiểm tra cháy lốp và an toàn hàng hóa
- ✓ Tính đến độ biến dạng của gương lồi khi chuyển hướng

CHAPTER 5

What Should You Do When You Get a Flat Tire?

5.1 Dừng vận hành sau khi lốp xe bị xẹp

Nếu bạn xác nhận lốp xe bị xẹp, bạn buộc phải dừng vận hành xe theo luật cho đến khi lốp được sửa chữa hoặc thay thế. Không tiếp tục lái xe khi lốp bị xẹp.

- ✓ Bạn phải ngừng vận hành xe cho đến khi lốp được sửa chữa hoặc thay thế
- ✓ Tấp xe vào lề và tự kiểm tra để xác định xem lốp có bị xẹp không

5.2 Xẹp lốp trước hoặc lốp sau của xe một bánh

Lốp trước bị xẹp, hoặc lốp sau trên xe một bánh (mặt lốp rộng), có thể gây mất kiểm soát. Khi lốp trước bị xẹp, xe lệch về phía bên lốp bị hỏng. Lốp sau bị xẹp thường làm xe mất ổn định. Bạn phải bù lại sự mất cân bằng để đưa xe dừng an toàn.

- ✓ Lốp trước bị xẹp làm xe lệch về phía bên lốp bị hỏng
- ✓ Lốp sau bị xẹp trên xe một bánh thường làm xe mất ổn định
- ✓ Nắm chắc vô lăng để lái ra khỏi làn đường giao thông
- ✓ Từ từ nhả ga và rà phanh dần dần; KHÔNG đạp phanh gấp
- ✓ Giữ tốc độ và từ từ tấp ra khỏi đường trong khi giảm tốc dần dần

5.3 Lốp bị xẹp trên xe có bánh đôi

Lốp bị xẹp trên sơ mi rơ moóc có bánh đôi có thể ít ảnh hưởng đến việc lái xe vì xe vẫn giữ được độ ổn định. Tuy nhiên, trọng lượng dư chuyển sang bánh còn lại có thể làm hỏng bánh đó. Nổ lốp ở một trong các lốp sau của đầu kéo có thể làm phần đuôi của đầu kéo rung lắc.

- ✓ Lốp bị xẹp trên xe có bánh đôi ít ảnh hưởng vì độ ổn định được duy trì
- ✓ Trọng lượng dư trên bánh còn lại có thể làm hỏng bánh đó
- ✓ Nổ lốp ở lốp sau của đầu kéo làm phần đuôi rung lắc
- ✓ Bạn phải ngừng điều khiển xe cho đến khi lốp được sửa chữa hoặc thay thế

5.4 Lốp trước bị xẹp hoặc lốp sau của xe một bánh

Lốp trước hoặc lốp sau bị xẹp trên xe một bánh (có rãnh lốp rộng) có thể gây mất kiểm soát. Lốp trước bị xẹp làm xe lệch về phía bánh bị hỏng. Lốp sau bị xẹp làm xe mất ổn định. Bạn phải điều chỉnh cách lái để bù lại tình trạng mất cân bằng và dừng xe an toàn.

- ✓ Lốp trước bị xẹp làm xe lệch về phía bánh bị hỏng
- ✓ Lốp sau bị xẹp trên xe một bánh gây mất ổn định
- ✓ Nắm chắc vô lăng để lái xe ra khỏi làn đường giao thông
- ✓ Từ từ nhả chân ga và nhẹ nhàng đạp phanh để dừng an toàn
- ✓ Không đạp phanh gấp; giữ tốc độ và từ từ tấp ra khỏi đường trong khi giảm tốc dần dần

5.5 Lốp Xẹp trên Xe có Bánh Đôi

Lốp xẹp trên sơ mi rơ moóc có bánh đôi thường ít ảnh hưởng đến việc lái xe vì xe vẫn giữ được độ ổn định. Tuy nhiên, trọng lượng dư truyền sang bánh còn lại có thể làm hỏng bánh đó. Nổ lốp ở một trong các lốp sau của đầu kéo có thể làm phần đuôi của đầu kéo rung.

- ✓ Lốp xẹp trên sơ mi rơ moóc có bánh đôi vẫn giữ được độ ổn định nhưng có thể làm hỏng bánh còn lại do trọng lượng dư
- ✓ Nổ lốp sau của đầu kéo có thể làm phần đuôi của đầu kéo rung
- ✓ Cách tốt nhất để xác nhận lốp xẹp, ngoài tiếng ồn hoặc rung, là tấp vào lề và kiểm tra

5.6 Phát hiện lốp bị xẹp

Ngoài tiếng ồn hoặc rung động, cách tốt nhất để xác định bạn có bị xẹp lốp hay không là tấp vào lề và tự kiểm tra. Nếu lốp bị xẹp, bạn phải ngừng điều khiển xe cho đến khi lốp được sửa chữa hoặc thay thế.

- ✓ Tấp vào lề và tự kiểm tra để xác nhận lốp bị xẹp
- ✓ Chú ý tiếng ồn hoặc rung động như dấu hiệu cảnh báo
- ✓ Không tiếp tục lái xe khi đã xác nhận lốp bị xẹp

CHAPTER 6

General Rules

6.1 Phạm vi của Quy định về Tiêu chuẩn Chằng buộc Hàng hóa

Quy định về Tiêu chuẩn Chằng buộc Hàng hóa đặt ra các tiêu chuẩn chung áp dụng cho tất cả các loại hàng hóa đối với xe đường bộ có trọng lượng toàn xe (GVWR) từ 4.500 kg trở lên. Một số loại xe và loại hàng hóa được miễn trừ nếu đáp ứng các điều kiện cụ thể.

- ✓ Quy định áp dụng cho xe đường bộ có GVWR từ 4.500 kg trở lên
- ✓ Máy kéo nông nghiệp và hàng rời được vận chuyển trong xe có thành bên thường được miễn trừ nếu đáp ứng một số điều kiện
- ✓ Các tiêu chuẩn đặc biệt áp dụng cho hàng rời như đất, cát, sỏi, muối, bê tông nhựa, chất thải phá dỡ đường, tuyết và băng

6.2 Yêu cầu cố định hàng hóa

Hàng hóa phải được buộc chắc chắn hoặc cố định bên trong xe vận chuyển. Hệ thống chằng buộc phải đáp ứng các tiêu chí hiệu suất để chống lại các lực tác động lên hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

- ✓ Hàng hóa phải được buộc chắc chắn hoặc cố định bên trong xe
- ✓ Hệ thống chằng buộc phải chống lại các lực phía trước, phía sau, ngang và thẳng đứng
- ✓ Các lực phát sinh từ thao tác của tài xế, hình học của đường, tình trạng mặt đường và gió

6.3 Các phương pháp cố định hàng hóa

Hàng hóa có thể được cố định bằng nhiều cách khác nhau, và việc sử dụng chúng phải phù hợp với kích thước, hình dạng và sức chịu của hàng hóa. Tất cả các bộ phận phải ở trong tình trạng hoạt động tốt.

- ✓ Việc cố định có thể sử dụng các cấu trúc có đủ độ bền, hệ thống chèn chặn, giằng chống, đệm lót hoặc túi đệm lót, thanh chống, dây giằng, thảm chống trượt hoặc kết hợp các biện pháp này
- ✓ Việc sử dụng phải phù hợp với kích thước, hình dạng và sức chịu của hàng hóa
- ✓ Tất cả các bộ phận phải ở trong tình trạng hoạt động tốt và không có hư hỏng có thể làm giảm hiệu suất

6.4 Nhiệm vụ kiểm tra của người lái xe

Người lái xe phải kiểm tra hàng hóa và hệ thống chằng buộc, đồng thời thực hiện các điều chỉnh thích hợp trước khi khởi hành và vào nhiều thời điểm khác nhau trong suốt chuyến đi, với một số trường hợp miễn trừ.

- ✓ Người lái xe phải kiểm tra hàng hóa và hệ thống chằng buộc trước khi khởi hành và vào nhiều thời điểm khác nhau sau đó
- ✓ Người lái xe không bắt buộc phải kiểm tra hàng hóa nếu hàng hóa không thể tiếp cận hoặc được niêm phong trong xe và có hướng dẫn không được mở

6.5 Số lượng dây buộc cho hàng hóa bị chặn

Khi một mặt hàng bị chặn hoặc bị cố định bởi kết cấu phía trước, vách ngăn, một mặt hàng khác đã được cố định hoặc một thiết bị khác ngăn không cho dịch chuyển về phía trước, số lượng dây buộc phụ thuộc vào chiều dài bất kể khối lượng.

- ✓ Một mặt hàng có chiều dài không quá 3,04 m cần ít nhất một dây buộc.
- ✓ Một mặt hàng dài hơn 3,04 m cần một dây buộc cho 3,04 m đầu tiên cộng thêm một dây buộc cho mỗi 3,04 m chiều dài tiếp theo hoặc phần nhỏ hơn của 3,04 m đó.
- ✓ Các quy tắc này áp dụng bất kể khối lượng của mặt hàng.

6.6 Số lượng dây buộc cho các vật phẩm không bị chặn

Khi một vật phẩm KHÔNG bị chặn hoặc cố định bởi kết cấu phía trước, hệ thống chặn hoặc một vật phẩm khác được cố định đúng cách, các yêu cầu về dây buộc dựa trên khối lượng và chiều dài.

- ✓ Vật phẩm có khối lượng không quá 500 kg và chiều dài không quá 1.52 m cần ít nhất một dây buộc.
- ✓ Vật phẩm có chiều dài không quá 1.52 m nhưng khối lượng trên 500 kg cần ít nhất hai dây buộc.
- ✓ Bất kỳ vật phẩm nào có chiều dài hơn 1.52 m và không quá 3.04 m cần ít nhất hai dây buộc bất kể khối lượng.
- ✓ Vật phẩm dài hơn 3.04 m cần hai dây buộc cho 3.04 m đầu tiên cộng thêm một dây buộc cho mỗi 3.04 m tiếp theo hoặc phần lẻ của khoảng đó.

6.7 Chứng nhận Giới hạn tải làm việc (WLL)

Tất cả dây buộc được sử dụng theo Quy định phải có chứng nhận của nhà sản xuất về Giới hạn tải làm việc của chúng. WLL là tải trọng tối đa mà nhà sản xuất ấn định cho việc sử dụng bình thường.

- ✓ Tất cả dây buộc (dây đai, xích, v.v.) phải có chứng nhận của nhà sản xuất về Giới hạn tải làm việc (WLL)
- ✓ WLL là tải trọng tối đa do nhà sản xuất ấn định có thể áp dụng cho dây buộc trong điều kiện sử dụng bình thường
- ✓ Dây đai không được chứng nhận không được sử dụng để cố định hàng hóa theo Quy định

6.8 Yêu cầu về tổng WLL

Tổng của tất cả WLL của dây ràng buộc được sử dụng để cố định hàng hóa là tổng WLL, giá trị này phải đạt tỷ lệ phần trăm tối thiểu so với khối lượng hàng hóa.

- ✓ Tổng WLL của các dây ràng buộc trong một hệ thống không được nhỏ hơn 50% tổng khối lượng hàng hóa được hệ thống đó cố định
- ✓ Ví dụ: với hàng hóa 2.268 kg, hệ thống dây ràng buộc phải có khả năng chịu tải từ 1.134 kg trở lên

6.9 Cố định hàng hóa trên xe kín so với xe sàn phẳng

Hàng hóa trên xe kín phải được phân bố để lấp đầy không gian trống và được cố định; hàng hóa trên xe sàn phẳng phải được cố định bằng dây buộc.

- ✓ Trên xe kín, hàng hóa phải được phân bố để che phủ toàn bộ không gian trống và được cố định bằng cách tiếp xúc trực tiếp với thành xe hoặc hàng hóa khác.
- ✓ Nếu hàng hóa không thể lấp đầy không gian, có thể sử dụng các thiết bị cố định (hệ thống chặn, thanh chống, vật lót dunnage/túi dunnage, thanh chống đỡ, dây buộc).
- ✓ Trên xe sàn phẳng, phải sử dụng dây buộc để cố định tất cả các vật phẩm vào xe.
- ✓ Hàng hóa có nguy cơ dịch chuyển phải được cố định bằng chèn, nêm, giá đỡ hoặc các thiết bị khác.

6.10 Yêu cầu cố định hàng hóa

Hàng hóa phải được buộc chắc chắn hoặc cố định bên trong xe vận chuyển. Hệ thống neo buộc phải đáp ứng các tiêu chí hiệu suất để chống lại các lực phía trước, phía sau, ngang và thẳng đứng phát sinh từ thao tác của người lái, hình học đường, điều kiện mặt đường và gió.

- ✓ Hàng hóa phải được buộc chắc chắn hoặc cố định bên trong xe
- ✓ Hệ thống neo buộc phải chống lại các lực phía trước, phía sau, ngang và thẳng đứng
- ✓ Các lực phát sinh từ thao tác lái xe, hình học đường, điều kiện mặt đường và gió

6.11 Các phương pháp cố định được chấp thuận

Hàng hóa có thể được cố định hoặc bất động bằng các cấu trúc có đủ độ bền, hệ thống chèn chặn, thanh giằng, vật lót hoặc túi lót, thanh chống, dây buộc, thảm chống trượt, hoặc kết hợp các biện pháp này.

- ✓ Phương pháp được chấp thuận: cấu trúc, hệ thống chèn chặn, thanh giằng, vật lót/túi lót, thanh chống, dây buộc, thảm chống trượt hoặc các kết hợp
- ✓ Việc sử dụng phương pháp phải phù hợp với kích thước, hình dạng và độ bền chịu lực của hàng hóa
- ✓ Tất cả các bộ phận phải ở tình trạng hoạt động tốt và không có hư hỏng có thể làm giảm hiệu suất

6.12 Nghĩa vụ kiểm tra hàng hóa của tài xế

Tài xế phải kiểm tra hàng hóa và hệ thống buộc cố định, đồng thời điều chỉnh thích hợp trước khi khởi hành và vào nhiều thời điểm sau đó. Tài xế không buộc phải kiểm tra hàng hóa không thể tiếp cận hoặc đã được niêm phong trong xe khi được chỉ dẫn không mở xe.

- ✓ Tài xế phải kiểm tra hàng hóa và dây buộc trước khi khởi hành và định kỳ sau đó
- ✓ Không cần kiểm tra nếu hàng hóa không thể tiếp cận hoặc đã niêm phong và tài xế được chỉ dẫn không mở xe

CHAPTER 7

Hitching and Unhitching a Tractor and a Semi-Trailer

7.1 Tầm quan trọng của kỹ thuật ghép nối đúng

Người lái xe hạng nặng phải nắm vững kỹ thuật ghép nối đúng đối với sơ mi rơ moóc. Bất kỳ sai sót nào trong quá trình ghép nối hoặc sử dụng sai phương pháp đều có thể gây tai nạn hoặc hỏng thiết bị. Bạn phải tuân theo cùng các bước và thực hiện theo cùng một cách mỗi lần ghép nối để tiết kiệm thời gian và bảo đảm lái xe an toàn.

- ✓ Luôn tuân theo cùng các bước theo cùng một cách mỗi lần ghép nối sơ mi rơ moóc
- ✓ Bất kỳ sai sót hoặc phương pháp sai nào trong quá trình ghép nối đều có thể gây tai nạn hoặc hỏng thiết bị
- ✓ Nắm vững kỹ thuật ghép nối đúng là điều thiết yếu đối với người lái xe hạng nặng

7.2 Kiểm tra mâm kéo của đầu kéo trước khi móc nối

Trước khi móc nối, hãy kiểm tra mâm kéo để bảo đảm mâm được bôi trơn đầy đủ, không hư hỏng, được neo chắc chắn và được đặt đúng vị trí để móc nối. Vào mùa đông, hãy loại bỏ tuyết tích tụ để mâm kéo khóa đúng cách.

- ✓ Bảo đảm mâm kéo được bôi trơn đầy đủ và các cơ cấu không có dấu hiệu hư hỏng
- ✓ Bảo đảm mâm kéo được neo chắc chắn vào khung gầm của đầu kéo
- ✓ Mâm kéo phải được nghiêng xuống về phía sau với các ngàm kẹp mở hoàn toàn
- ✓ Vào mùa đông, hãy loại bỏ mọi tuyết tích tụ để bảo đảm mâm kéo khóa đúng cách

7.3 Định vị đầu kéo phía trước sơ mi rơ moóc

Kiểm tra xung quanh để bảo đảm vị trí móc nối an toàn. Căn thẳng đầu kéo theo một đường thẳng với sơ mi rơ moóc, hạ cửa sổ xuống để nghe, và kiểm tra cả hai bên qua gương. Không móc nối cho đến khi đầu kéo đã được căn thẳng, sau đó lùi chậm bảo đảm trục xe nằm dưới sơ mi rơ moóc.

- ✓ Căn thẳng đầu kéo theo một đường thẳng với sơ mi rơ moóc trước khi móc nối
- ✓ Hạ cửa sổ xuống để nghe và kiểm tra cả hai bên qua gương chiếu hậu bên ngoài
- ✓ Không móc nối sơ mi rơ moóc cho đến khi đầu kéo được căn thẳng với nó
- ✓ Lùi chậm và bảo đảm trục xe nằm dưới sơ mi rơ moóc

7.4 Điều chỉnh chiều cao sơ mi rơ moóc để ghép nối

Tấm khớp nối trên của sơ mi rơ moóc phải thấp hơn một chút so với tấm mâm xoay tại điểm xoay của nó. Nếu thấp hơn, sơ mi rơ moóc sẽ được nâng lên một chút khi ghép nối, giúp cơ cấu khóa dễ ăn khớp. Điều chỉnh chiều cao bằng chân chống hoặc hệ thống treo của đầu kéo.

- ✓ Tấm khớp nối trên phải thấp hơn một chút so với tấm mâm xoay tại điểm xoay của nó
- ✓ Nếu quá cao, hạ sơ mi rơ moóc bằng chân chống
- ✓ Nếu quá thấp, hạ hệ thống treo của đầu kéo hoặc nâng sơ mi rơ moóc bằng chân chống
- ✓ Kiểm tra tình trạng của chốt kingpin và tấm khớp nối trên; tháo chốt khóa nếu cần

7.5 Quy trình an toàn khi rời khỏi cabin

Mỗi khi dừng trong lúc móc nối, hãy kéo phanh đỗ của đầu kéo, chuyển về số trung gian, bật đèn cảnh báo nguy hiểm và đèn đỗ xe, rồi xuống khỏi cabin bằng ba điểm tựa.

- ✓ Kéo phanh đỗ của đầu kéo và chuyển về số trung gian trước khi rời khỏi cabin
- ✓ Bật đèn cảnh báo nguy hiểm và đèn đỗ xe
- ✓ Luôn xuống khỏi cabin đầu kéo bằng ba điểm tựa

7.6 Móc nối sơ mi rơ moóc

Lùi xe đầu kéo từ từ vào bên dưới sơ mi rơ moóc, quan sát gương, cho đến khi chốt vua nằm trong mâm xoay. Phải thực hiện đúng để cơ cấu khóa ăn khớp và tránh chốt vua đập mạnh vào mâm xoay. Kiểm tra khóa bằng cách cố tiến lên và dừng ngay khi cảm thấy lực cản.

- ✓ Lùi từ từ cho đến khi chốt vua của khớp nối trên nằm trong mâm xoay
- ✓ Thực hiện đúng để đảm bảo cơ cấu khóa ăn khớp và tránh chốt vua đập mạnh
- ✓ Kiểm tra khóa bằng cách cố cho xe đầu kéo tiến lên; dừng ngay khi cảm thấy lực cản
- ✓ Trước khi xuống xe, bật đèn cảnh báo nguy hiểm, đèn đỗ và đèn khoảng cách của sơ mi rơ moóc

7.7 Kiểm tra khớp nối và hoàn tất quy trình

Nhìn dưới sơ mi rơ moóc để kiểm tra chốt vua đã được cắm hoàn toàn vào hàm kẹp (dùng đèn pin) và cơ cấu khóa của mâm xoay đang ở vị trí khóa. Nếu không khóa, hãy hỏi thợ máy. Kết nối đèn báo và ống hơi phanh một cách an toàn, nâng chân đế, và bật hệ thống treo khí nén nếu cần.

- ✓ Kiểm tra chốt vua đã được cắm hoàn toàn vào hàm kẹp, dùng đèn pin nếu cần
- ✓ Kiểm tra cơ cấu khóa của mâm xoay đang ở vị trí khóa; nếu không khóa, hãy hỏi thợ máy
- ✓ Kết nối đèn báo và ống hơi phanh một cách an toàn để chúng không bị hư hỏng do xe di chuyển
- ✓ Nâng chân đế và đặt tay quay vào giá đỡ

7.8 Các bước chuẩn bị để tháo móc

Kéo phanh đỗ của đầu kéo và sơ mi rơ moóc, gạt cần số về số mo, và xuống xe bằng ba điểm tựa. Kiểm tra tình trạng sơ mi rơ moóc, hạ chân chống (landing gear) xuống cho đến khi tì chắc xuống mặt đất, tháo ống dẫn khí phanh và đèn báo nối chúng vào các khớp nối giả, sau đó kéo cần nhả mâm xoay (fifth wheel) sang vị trí mở.

- ✓ Kéo phanh đỗ của đầu kéo và sơ mi rơ moóc và gạt cần số về số mo
- ✓ Hạ chân chống (landing gear) xuống cho đến khi tì chắc xuống mặt đất
- ✓ Tháo ống dẫn khí phanh và đèn báo và nối chúng vào các khớp nối giả phía sau cabin
- ✓ Kéo cần nhả mâm xoay (fifth wheel) cho đến khi ở vị trí mở

7.9 Tháo đầu kéo khỏi sơ-mi-rơ-moóc

Cho đầu kéo tiến về phía trước khoảng 15 cm để nhả chốt kingpin rồi dừng lại. Hạ hệ thống treo khí nén của đầu kéo xuống và tiến lên từ từ, dừng lại khi cầu cuối cùng vẫn còn nằm dưới sơ-mi-rơ-moóc để được đỡ nếu chân chống bị hỏng hoặc bị lún. Kiểm tra sơ-mi-rơ-moóc đã bất động trước khi rời đi, sau đó bật lại hệ thống treo.

- ✓ Cho đầu kéo tiến về phía trước khoảng 15 cm để nhả chốt kingpin, rồi dừng lại
- ✓ Hạ hệ thống treo khí nén của đầu kéo xuống và tiến lên từ từ
- ✓ Dừng lại khi cầu cuối cùng vẫn còn nằm dưới sơ-mi-rơ-moóc để đỡ nó nếu chân chống bị hỏng
- ✓ Kiểm tra sơ-mi-rơ-moóc đã bất động trước khi lái xe tới hoặc xuống xe

7.10 Kiểm tra mâm kéo trước khi kết nối

Trước khi kết nối sơ mi rơ moóc, phải kiểm tra mâm kéo của đầu kéo để bảo đảm an toàn và sẵn sàng tiếp nhận chốt vua. Bất kỳ sai sót nào ở giai đoạn này đều có thể gây tai nạn hoặc hỏng thiết bị.

- ✓ Bảo đảm mâm kéo được bôi trơn đầy đủ và không có dấu hiệu hư hỏng
- ✓ Bảo đảm mâm kéo được neo chắc chắn vào khung gầm của đầu kéo
- ✓ Mâm kéo phải nghiêng xuống về phía sau với hàm kẹp mở hoàn toàn
- ✓ Vào mùa đông, loại bỏ tuyết đọng để mâm kéo khóa đúng cách

7.11 Định vị xe đầu kéo để móc nối

Xe đầu kéo phải được căn thẳng hàng đúng cách với sơ mi rơ moóc trước khi lùi vào bên dưới, sử dụng gương và nghe để xác nhận thẳng hàng ở cả hai bên.

- ✓ Căn xe đầu kéo thẳng hàng với sơ mi rơ moóc
- ✓ Hạ cửa sổ xuống và kiểm tra cả hai gương chiếu hậu bên ngoài trước khi lùi
- ✓ Không móc nối sơ mi rơ moóc cho đến khi xe đầu kéo đã thẳng hàng với nó
- ✓ Lùi xe chậm và bảo đảm trục xe nằm vừa bên dưới sơ mi rơ moóc

7.12 Thực hiện việc ghép nối

Việc lùi xe vào bên dưới sơ-mi-rơ-moóc phải được thực hiện đúng cách để ngăn chốt chính đập vào mâm kéo và bảo đảm cơ cấu khóa ăn khớp.

- ✓ Lùi xe chậm rãi trong khi kiểm tra gương ngoài cho đến khi chốt chính nằm trong mâm kéo
- ✓ Kiểm tra mâm kéo đã khóa bằng cách thử cho xe đầu kéo tiến lên và dừng lại khi gặp lực cản
- ✓ Kéo phanh tay và chuyển về số trung gian
- ✓ Trước khi xuống xe, bật đèn cảnh báo nguy hiểm, đèn đỗ và đèn khoảng cách của sơ-mi-rơ-moóc
- ✓ Luôn xuống xe bằng ba điểm tựa

7.13 Kiểm tra khớp nối và hoàn tất việc ghép rơ moóc

Sau khi ghép, việc kiểm tra trực tiếp bên dưới rơ moóc xác nhận chốt vua (kingpin) đã ăn khớp hoàn toàn và khóa đã được đặt, sau đó kết nối các dịch vụ và nâng chân chống (landing gear).

- ✓ Nhìn xuống dưới sơ-mi rơ moóc để xác nhận chốt vua (kingpin) đã được cắm hoàn toàn vào hàm kẹp (dùng đèn pin)
- ✓ Xác nhận cơ cấu khóa mâm xoay thứ năm (fifth wheel) đang ở vị trí khóa; nếu không khóa, hãy gọi thợ máy
- ✓ Kết nối đèn báo hiệu và ống dẫn khí phanh sao cho chúng không thể bị hư hại do chuyển động
- ✓ Nâng chân chống (landing gear) và cất tay quay vào giá đỡ
- ✓ Bật hệ thống treo khí của sơ-mi rơ moóc bằng tay nếu cần

7.14 Tháo móc sơ mi rơ moóc có hệ thống treo khí nén

Chọn vị trí chắc chắn và bằng phẳng trước khi tháo móc để mặt đất có thể chịu được trọng lượng của sơ mi rơ moóc, sau đó chuẩn bị rơ moóc và nhả mâm kéo.

- ✓ Chọn mặt đất chắc chắn và đủ bằng phẳng để chịu được trọng lượng của sơ mi rơ moóc
- ✓ Dóng thẳng đầu kéo, gài cả hai phanh đỗ và chuyển về số trung gian
- ✓ Hạ chân chống xuống cho đến khi nó tì chắc chắn xuống mặt đất
- ✓ Tháo các ống dẫn phanh và đèn xi nhan rồi kết nối chúng với các khớp nối giả phía sau ca-bin
- ✓ Kéo cần nhả mâm kéo sang vị trí mở

7.15 Nhả đầu kéo khỏi sơ mi rơ moóc

Đầu kéo được di chuyển nhẹ về phía trước để nhả chốt vua, hạ hệ thống treo xuống, sau đó lái ra ngoài trong khi vẫn giữ trục cuối cùng dưới sơ mi rơ moóc để đảm bảo an toàn.

- ✓ Di chuyển đầu kéo về phía trước khoảng 15 cm để nhả chốt vua, sau đó dừng lại
- ✓ Hạ hệ thống treo khí nén của đầu kéo và di chuyển về phía trước thật chậm
- ✓ Dừng lại khi trục cuối cùng vẫn còn dưới sơ mi rơ moóc để đỡ nó nếu chân chống bị hỏng
- ✓ Xác nhận sơ mi rơ moóc đã được cố định trước khi lái ra hoàn toàn
- ✓ Từ từ rời đi và bật lại hệ thống treo của đầu kéo

7.16 Chọn địa điểm để tháo móc

Trước khi tháo móc, hãy đảm bảo bạn đang ở vị trí tốt. Chọn khu vực có mặt đất đủ chắc và đủ phẳng để chịu được trọng lượng của sơ mi rơ moóc, ngăn không cho chân chống (landing gear) bị lún.

- ✓ Chọn khu vực có mặt đất đủ chắc và đủ phẳng để chịu được sơ mi rơ moóc
- ✓ Căn thẳng đầu kéo với sơ mi rơ moóc trước khi tháo móc

CHAPTER 8

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

8.1 Vị trí đặt tải giữa các sơ-mi rơ-moóc

Để duy trì ổn định, sơ-mi rơ-moóc có tải nặng hơn phải được đặt gần đầu kéo nhất, trừ khi trọng lượng gần bằng nhau.

- ✓ Sơ-mi rơ-moóc có tổng khối lượng có tải lớn nhất phải luôn được móc vào đầu kéo
- ✓ Ngoại lệ áp dụng khi chênh lệch trọng lượng giữa hai sơ-mi rơ-moóc nhỏ hơn 10%

8.2 Giới hạn chiều dài của sơ mi rơ moóc thứ hai

Đối với tất cả các loại đoàn xe đôi, chiều dài của sơ mi rơ moóc thứ hai được quy định chặt chẽ trong khoảng từ kích thước tối thiểu đến tối đa để đảm bảo độ ổn định và tuân thủ pháp luật.

- ✓ Chiều dài tối đa của sơ mi rơ moóc thứ hai là 16,2 m
- ✓ Chiều dài tối thiểu của sơ mi rơ moóc thứ hai là 12 m
- ✓ Áp dụng cho tất cả các loại đoàn xe đôi

8.3 Yêu cầu về Hệ thống Giám sát Người lái

Xe LCV phải được trang bị thiết bị theo dõi hành vi của người lái và ghi lại dữ liệu lái xe. Thiết bị này được nhân viên thực thi pháp luật sử dụng để xác minh việc vận hành an toàn.

- ✓ Xe LCV phải có thiết bị theo dõi hành vi của người lái
- ✓ Thiết bị phải ghi lại các thay đổi lớn về tốc độ
- ✓ Thiết bị phải ghi lại dữ liệu về ngày, giờ và tốc độ

8.4 Yêu cầu về biển báo cảnh báo “LONG”

Biển báo cảnh báo có từ “LONG” phải được đặt ở phía sau của sơ mi rơ moóc thứ hai để cảnh báo những người tham gia giao thông khác về chiều dài của xe. Các tiêu chuẩn cụ thể về kích thước và tình trạng được áp dụng.

- ✓ Biển báo phải có từ “LONG” và được đặt ở phía sau của sơ mi rơ moóc thứ hai
- ✓ Biển báo phải có kích thước từ 230 đến 245 cm x 30 cm
- ✓ Biển báo phải cứng và không có bất kỳ vật thể, chất hoặc bụi bẩn nào
- ✓ Không bắt buộc biển báo đối với LCV gồm đầu kéo, sơ mi rơ moóc và tandem axle dolly mà không có sơ mi rơ moóc được nối vào

8.5 Giới hạn theo dõi khi chạy thẳng

Để đảm bảo LCV bám tuyến đúng và an toàn, không sơ mi rơ moóc nào được lệch quá nhiều khỏi đường thẳng hàng với đầu kéo khi chạy thẳng.

- ✓ Không sơ mi rơ moóc nào được lệch quá 80 mm khỏi đường thẳng hàng với đầu kéo
- ✓ Giới hạn áp dụng cho mỗi bên khi chạy trên đường thẳng

8.6 Yêu cầu về Phanh và An toàn đối với Dolly

Dolly được sử dụng trong LCV phải có thiết bị tăng cường phanh, và dolly của đoàn xe đôi C phải đáp ứng tiêu chuẩn an toàn liên bang.

- ✓ Dolly phải có van rơ le mồi (pilot relay valve) để tăng cường tín hiệu phanh của sơ mi rơ moóc thứ hai
- ✓ Đối với đoàn xe đôi C, dolly phải đáp ứng Điều 903 của Quy định An toàn Xe cơ giới theo Luật An toàn Xe cơ giới

8.7 Yêu cầu về trục và khoảng cách của đầu kéo

Đầu kéo của một xe tổ hợp dài (LCV) phải có cấu hình trục và các số đo khoảng cách cụ thể để đảm bảo vận hành an toàn tổ hợp dài.

- ✓ Đầu kéo phải có một trục đơn phía trước và một trục tandem phía sau
- ✓ Khoảng cách giữa các trục phải ít nhất 3,5 m (từ trục quay của trục đơn đến trục quay của trục tandem thứ nhất)
- ✓ Chiều dài cơ sở không được vượt quá 6,2 m (từ trục quay của trục đơn đến tâm của trục tandem)

8.8 Quy tắc cấu hình trục của sơ mi rơ moóc

Sơ mi rơ moóc thứ nhất và thứ hai của các loại tổ hợp khác nhau có yêu cầu cụ thể về cụm trục tùy thuộc vào cấu hình tổ hợp và ngày sản xuất.

- ✓ Sơ mi rơ moóc thứ nhất của tổ hợp B phải có trục tandem hoặc trục ba
- ✓ Sơ mi rơ moóc thứ nhất của tổ hợp A hoặc C phải có trục tandem, trục ba, hoặc cụm bốn trục với giới hạn tải trọng 32.000 kg (hạng B.44 hoặc B.45)
- ✓ Sơ mi rơ moóc thứ hai của tất cả LCV phải có trục tandem hoặc trục ba
- ✓ Khoảng cách giữa các trục của trục tandem/trục ba không được vượt quá 1,85 m
- ✓ Sơ mi rơ moóc thứ nhất của tổ hợp A hoặc C được sản xuất trước ngày 1 tháng 3 năm 1997 có thể sử dụng bất kỳ tổ hợp tandem/trục ba nào và các quy tắc khoảng cách giữa các trục không áp dụng

CHAPTER 9

1 - Coupling Devices

9.1 Kiểm tra các bộ phận của thiết bị ghép nối

Bao gồm tất cả các thiết bị ghép nối ngoài fifth wheel. Kiểm tra các bộ phận của thiết bị ghép nối như vòng drawbar và móc pintle. Xe converter dolly sử dụng hai loại thiết bị ghép nối: thiết bị fifth wheel và thiết bị móc pintle/vòng drawbar — phải kiểm tra cả hai. Kiểm tra ở cả hai bên của tổ hợp, hướng về thiết bị ghép nối, kiểm tra xe đầu kéo (móc pintle, cơ cấu khóa) và xe được kéo (vòng, drawbar).

- ✓ Lỗi 1.F (nghiêm trọng): Khi các xe được ghép nối, một bộ phận ghép nối bị thiếu, gắn không đúng cách, nứt, biến dạng hoặc hư hỏng đến mức có nguy cơ gãy hoặc tách rời
- ✓ Cơ cấu khóa của móc pintle phải ở tình trạng hoạt động đúng để tránh tách rời tổ hợp
- ✓ Converter dolly yêu cầu kiểm tra cả thiết bị fifth wheel và thiết bị móc pintle/vòng drawbar

9.2 Các chi tiết cài an toàn và bộ phận khớp nối

Kiểm tra sự hiện diện và tình trạng của các chi tiết cài an toàn hoặc bộ phận khớp nối (cáp thép, xích, móc, vòng để gắn xích). Kiểm tra giữa xe đầu kéo và rơ-moóc. Các chi tiết cài an toàn là bắt buộc khi rơ-moóc không được trang bị phanh khẩn cấp giúp rơ-moóc dừng lại nếu xảy ra tách rời.

- ✓ Khiếm khuyết 1.2 (nhẹ): Một chi tiết cài an toàn hoặc bộ phận khớp nối bị thiếu, hư hỏng hoặc gắn không đúng
- ✓ Các chi tiết cài an toàn là bắt buộc khi rơ-moóc không có phanh khẩn cấp có khả năng dừng nó khi bị tách rời

CHAPTER 10

18 - Hydraulic Brake System

10.1 Kiểm tra mức dầu bình chứa xi lanh chính

Phải kiểm tra bình chứa xi lanh chính để xác minh mức dầu phanh công tác. Kiểm tra mức dầu bằng chỉ báo trên bình chứa. Nếu không có chỉ báo, mở bình chứa để kiểm tra mức dầu. Một số bình chứa cần dụng cụ để mở. Nếu bình chứa có hai nắp, phải kiểm tra cả hai khoang. Trong một tổ hợp xe mà mỗi xe có phanh thủy lực, phải kiểm tra bình chứa của từng xe. Khi mở bình chứa, làm sạch xung quanh lỗ mở để tránh chất bẩn, lắp lại đúng cách gioăng làm kín, và siết chặt nắp.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (18.A): mức dầu xi lanh chính thấp hơn một phần tư mức tối đa do nhà sản xuất quy định
- ✓ Lỗi nhẹ (18.1): mức dầu thấp hơn mức tối thiểu quy định hoặc, nếu không có chỉ báo, thấp hơn mép lỗ nạp hơn 12.5 mm
- ✓ Nếu bình chứa có hai nắp, phải kiểm tra cả hai khoang
- ✓ Trong một tổ hợp xe, phải kiểm tra bình chứa của từng xe có phanh thủy lực

10.2 Tình trạng hoạt động của bộ trợ lực phanh

Kiểm tra tình trạng hoạt động của bộ trợ lực phanh. Không thể kiểm tra bộ trợ lực phanh bằng các phương pháp này nếu nó được hỗ trợ bằng thủy lực. Đối với bộ trợ lực phanh chân không: cho động cơ chạy vài giây, tắt máy, đạp bàn đạp phanh nhiều lần, tác dụng lực trung bình, khởi động lại động cơ trong khi vẫn giữ lực, và kiểm tra chuyển động của bàn đạp phanh. Đối với bộ trợ lực phanh thủy lực (bơm điện): tắt động cơ, tác dụng lực trung bình lên bàn đạp, và lắng nghe bơm điện hoạt động. Nhiều xe buýt trường học và một số xe tải nguyên chiếc sử dụng bộ trợ lực bơm điện.

- ✓ Lỗi bộ trợ lực chân không (18.C): bàn đạp phanh không hạ xuống một chút sau khi khởi động lại động cơ
- ✓ Lỗi bộ trợ lực thủy lực (18.C): bơm điện không hoạt động khi động cơ không chạy
- ✓ Không thể kiểm tra bộ trợ lực phanh bằng các phương pháp này nếu nó được hỗ trợ bằng thủy lực

10.3 Kiểm tra áp suất và rò rỉ thiết bị phanh

Kiểm tra áp suất và rò rỉ trong thiết bị phanh. Khi động cơ đang chạy, đạp mạnh (mạnh hơn thao tác phanh bình thường) lên bàn đạp phanh trong ít nhất 10 giây và kiểm tra độ di chuyển của bàn đạp. Đối với một số xe có trợ lực phanh thủy lực, không thể thực hiện kiểm tra này nếu động cơ không chạy.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (18.B): bàn đạp phanh chạm sàn trong vòng dưới 10 giây
- ✓ Lỗi nhẹ (18.2): bàn đạp phanh chạm sàn trong 10 giây hoặc lâu hơn
- ✓ Lỗi nghiêm trọng (18.B): phải đạp nhồi bàn đạp phanh vài lần để tạo áp suất cho mạch phanh, cảm nhận bằng lực cản ở bàn đạp

10.4 Kiểm tra hiệu quả của phanh chân (service brake)

Kiểm tra hiệu quả của phanh chân từ khoang lái. Khởi động xe và nhích xe về phía trước một chút, đạp bàn đạp phanh và kiểm tra xem xe có dừng lại nhanh chóng không.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (18.D): có sự giảm đáng kể khả năng phanh
- ✓ Kiểm tra ở tốc độ thấp bằng cách nhích xe về phía trước một chút và đạp bàn đạp phanh

10.5 Hiệu quả phanh đỗ (thủy lực)

Kiểm tra hiệu quả của phanh đỗ từ khoang lái khi động cơ đang nổ. Kéo phanh đỗ và thử cho xe chạy về phía trước (số tự động: vị trí ‘DRIVE’; số sàn: số thích hợp để tiến lên) rồi kiểm tra xem phanh có giữ xe đứng yên không. Sau đó nhả phanh và lái chậm vài mét về phía trước, quan sát bánh xe quay trong gương. Không thể kiểm tra phanh đỗ trên một số xe hạng nặng có hộp số tự động không thể vào số khi phanh đỗ đang được kéo.

- ✓ Lỗi (18.5): phanh đỗ không ngăn được xe di chuyển khi tài xế thử lái về phía trước
- ✓ Lỗi (18.5): phanh đỗ không để bánh xe quay tự do khi đã nhả
- ✓ Đánh lái sang trái và phải giúp kiểm tra bánh xe rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc trong một tổ hợp xe

10.6 Tình trạng hoạt động của phanh trợ lực (Booster)

Kiểm tra tình trạng hoạt động của phanh trợ lực. Không thể kiểm tra phanh trợ lực bằng các phương pháp này nếu nó được trợ lực bằng thủy lực. Đối với bộ trợ lực phanh chân không: cho động cơ chạy vài giây, tắt động cơ, nhấp bàn đạp phanh nhiều lần, đạp với lực trung bình, khởi động lại động cơ trong khi vẫn giữ lực, và kiểm tra chuyển động của bàn đạp. Đối với bộ trợ lực phanh thủy lực (bơm điện): tắt động cơ, đạp bàn đạp với lực trung bình, và lắng nghe bơm điện hoạt động. Một số xe tải thân liền và hầu hết xe buýt trường học có bộ trợ lực phanh thủy lực (bơm điện).

- ✓ Lỗi bộ trợ lực chân không 18.C (nghiêm trọng): bàn đạp phanh không hơi hạ xuống sau khi khởi động lại động cơ
- ✓ Lỗi bộ trợ lực thủy lực (bơm điện) 18.C (nghiêm trọng): bơm điện không hoạt động khi động cơ không chạy
- ✓ Không thể kiểm tra phanh trợ lực bằng các phương pháp này nếu nó được trợ lực bằng thủy lực

10.7 Kiểm tra hiệu quả phanh tay

Kiểm tra hiệu quả của phanh tay khi động cơ đang chạy. Kéo phanh tay và thử chạy xe về phía trước (xe số tự động: chuyển sang DRIVE; xe số sàn: chọn đúng số tiến) để xác nhận phanh giữ xe đứng yên. Sau đó nhả phanh và từ từ chạy vài mét, quan sát bánh xe quay trong gương. Không thể kiểm tra phanh tay trên một số xe có hộp số tự động vì không thể chuyển hộp số vào số khi phanh tay đang được kéo.

- ✓ Lỗi 18.5 (nhẹ): phanh tay không giữ cho xe đứng yên khi tài xế cố gắng chạy về phía trước
- ✓ Lỗi 18.5 (nhẹ): phanh tay không để bánh xe quay tự do khi được nhả
- ✓ Việc rẽ trái và rẽ phải giúp kiểm tra bánh xe rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc trong một tổ hợp xe dễ dàng hơn

10.8 Kiểm tra đèn cảnh báo phanh chân

Kiểm tra tình trạng hoạt động của đèn cảnh báo phanh chân từ khoang lái. Nhả phanh tay (chỉ khi đèn cảnh báo phanh chân cũng là đèn cảnh báo phanh tay), vặn chìa khóa điện sang vị trí ON hoặc START, kiểm tra xem đèn cảnh báo có bật sáng không, khởi động động cơ, và kiểm tra xem đèn cảnh báo có tắt không.

- ✓ Lỗi (18.3): đèn cảnh báo không bật sáng khi chìa khóa điện ở vị trí ON hoặc START
- ✓ Lỗi (18.3): đèn cảnh báo vẫn sáng khi động cơ đang chạy
- ✓ Chỉ nhả phanh tay trước nếu đèn cảnh báo phanh chân cũng là đèn cảnh báo phanh tay

10.9 Kiểm tra đèn cảnh báo phanh đỗ

Kiểm tra hoạt động của đèn cảnh báo phanh đỗ. Vặn chìa khóa điện sang vị trí 'ON' hoặc 'START', gài phanh đỗ, và kiểm tra xem đèn cảnh báo có bật sáng không. Sau đó nhả phanh đỗ và kiểm tra xem đèn cảnh báo có tắt không.

- ✓ Khiếm khuyết (18.4): đèn cảnh báo không bật sáng khi phanh đỗ được kích hoạt
- ✓ Khiếm khuyết (18.4): đèn cảnh báo không tắt khi phanh đỗ được nhả

CHAPTER 11

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

11.1 Các Điểm Kiểm Tra Vòng Tròn Bổ Sung cho Xe Buýt Trường Học

Khi thực hiện kiểm tra vòng tròn trên xe buýt trường học, hãy sử dụng phương pháp xe tải thân thẳng cùng với các điểm bổ sung của xe buýt thành phố, và kiểm tra các bộ phận đặc thù của xe buýt trường học. Những bộ phận này bao gồm dây curoa trợ lực lái, cửa sổ khu vực người lái, biển dừng có thể thu vào, đèn nháy, và hệ thống phanh thủy lực nếu được trang bị.

- ✓ Kiểm tra dây curoa trợ lực lái (thường có, mục 5.3) và cửa sổ ở cả hai bên và ngay phía sau khoang người lái (mục 11.4)
- ✓ Kiểm tra biển dừng có thể thu vào và đèn nháy/đèn nháy luân phiên của biển này (20.7), đèn đỏ nháy và đèn vàng nháy luân phiên (20.8), và hệ thống phanh thủy lực nếu được trang bị (mục 18)

11.2 Kiểm tra vòng quanh xe khách

Kiểm tra vòng quanh xe khách là kiểm tra bằng mắt và tai các bộ phận có thể tiếp cận, theo cùng các bước như xe buýt thành phố. Do cấu hình xe, hệ thống treo có thể không tiếp cận được, còn khung gầm và thân xe thường là dạng monocoque và đặc trưng cho loại xe này.

- ✓ Thực hiện theo cùng các bước kiểm tra vòng quanh như xe buýt thành phố, kiểm tra các bộ phận có thể tiếp cận bằng mắt và tai
- ✓ Nhận biết rằng hệ thống treo có thể không tiếp cận được và các bộ phận thân xe nói chung là loại monocoque đặc trưng cho xe khách

CHAPTER 12

Shifting Gears Efficiently (Chapter 3 – Know Your Vehicle)

12.1 Vòng tua máy (RPM) chính xác cho từng số

Để sang số hiệu quả, động cơ phải đạt các khoảng RPM cụ thể trước khi chuyển số. Xe ví dụ sử dụng các mục tiêu RPM xác định cho bốn số đầu tiên dựa trên tốc độ không tải khoảng 650 RPM và yêu cầu thao tác cơ động là 300 RPM cao hơn tốc độ không tải.

- ✓ 650 RPM cho số 1
- ✓ 950 RPM cho số 2
- ✓ 1,250 RPM cho số 3
- ✓ 1,550 RPM cho số 4

12.2 Hiểu về chênh lệch 300 RPM trong thao tác

Để tăng số, tốc độ động cơ phải cao hơn tốc độ không tải khoảng 300 RPM. Việc sang số trở nên khó khăn khi chênh lệch giữa RPM hiện tại và RPM cần thiết cho thao tác giảm xuống dưới RPM không tải (ví dụ: 800 RPM – 300 RPM = 500 RPM).

- ✓ Thao tác yêu cầu cao hơn tốc độ không tải khoảng 300 RPM
- ✓ Thời điểm lý tưởng để sang số 2 là khi động cơ đạt 950 RPM
- ✓ Chênh lệch thấp hơn RPM không tải khiến việc sang số trở nên khó khăn

CHAPTER 13

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

13.1 Biển báo cảnh báo LONG

Biển báo cảnh báo có từ “LONG” phải được gắn ở phía sau của sơ mi rơ moóc thứ hai, đáp ứng các yêu cầu về kích thước và độ sạch theo Quy định về Giấy phép Vận hành Đoàn xe đường bộ Đặc biệt.

- ✓ Biển báo phải có từ “LONG” ở phía sau sơ mi rơ moóc thứ hai
- ✓ Biển báo phải có kích thước từ 230 đến 245 cm x 30 cm
- ✓ Biển báo phải cứng cáp và không có bất kỳ vật thể, chất hoặc bụi bẩn nào
- ✓ Không yêu cầu biển báo đối với một LCV được tạo thành từ đầu kéo, sơ mi rơ moóc và dolly trục đôi mà không có sơ mi rơ moóc nào được móc vào

13.2 Vị trí đặt hàng hóa giữa các sơ mi rơ moóc

Sơ mi rơ moóc nặng hơn phải được đặt ngay phía sau đầu kéo để đảm bảo ổn định, trừ khi chênh lệch trọng lượng là không đáng kể.

- ✓ Sơ mi rơ moóc có tổng khối lượng hàng hóa lớn nhất phải luôn được móc vào đầu kéo
- ✓ Ngoại lệ áp dụng khi chênh lệch trọng lượng giữa hai sơ mi rơ moóc nhỏ hơn 10%

13.3 Chiều dài của sơ-mi-rơ-moóc thứ hai

Đối với tất cả các loại đoàn xe đôi, sơ-mi-rơ-moóc thứ hai phải nằm trong giới hạn chiều dài đã quy định. Điều này bảo đảm khả năng xử lý đúng cách và tuân thủ pháp luật đối với LCV.

- ✓ Chiều dài tối đa của sơ-mi-rơ-moóc thứ hai là 16,2 m
- ✓ Chiều dài tối thiểu của sơ-mi-rơ-moóc thứ hai là 12 m
- ✓ Các giới hạn này áp dụng cho tất cả các loại đoàn xe đôi

13.4 Yêu cầu về hệ thống giám sát tài xế

Một LCV phải được trang bị thiết bị theo dõi hành vi của tài xế. Thiết bị này hỗ trợ giám sát an toàn và tuân thủ việc thực thi.

- ✓ LCV phải có thiết bị theo dõi hành vi tài xế
- ✓ Thiết bị phải ghi lại những biến động lớn về tốc độ
- ✓ Thiết bị phải ghi lại dữ liệu về ngày, giờ và tốc độ

13.5 Dung sai di chuyển theo đường thẳng

Khi một LCV di chuyển theo đường thẳng, không chiếc sơ-mi-rơ-moóc nào được phép lệch ngang vượt quá giới hạn đã đặt ra, nhằm đảm bảo việc bám tuyến đúng cách.

- ✓ Không chiếc sơ-mi-rơ-moóc nào được phép đung đưa lệch khỏi đường thẳng hàng với đầu kéo quá 80 mm về bất kỳ phía nào
- ✓ Điều này áp dụng khi LCV đang di chuyển theo đường thẳng

13.6 Yêu cầu về dolly đối với LCV

Nếu một LCV bao gồm dolly, thì dolly phải có van chuyển tiếp điều khiển để tăng cường tín hiệu phanh của sơ mi rơ moóc thứ hai. Dolly của đoàn xe đôi C có thêm các yêu cầu liên bang.

- ✓ Dolly phải được trang bị van chuyển tiếp điều khiển để tăng cường tín hiệu phanh của sơ mi rơ moóc thứ hai
- ✓ Đối với đoàn xe đôi C, dolly phải đáp ứng mục 903 của Quy định An toàn Xe cơ giới thuộc Luật An toàn Xe cơ giới

13.7 Cấu hình trục của đầu kéo cho xe LCV

Đầu kéo của xe LCV phải có kích thước trục và khoảng cách cụ thể để đảm bảo ổn định và hoạt động hợp pháp.

- ✓ Đầu kéo phải có trục đơn phía trước và trục đôi phía sau.
- ✓ Khoảng cách giữa các trục phải ít nhất 3,5 m (từ trục quay của trục đơn đến trục quay của trục thứ nhất trong cụm trục đôi).
- ✓ Chiều dài cơ sở phải từ 6,2 m trở xuống (từ trục quay của trục đơn đến tâm của cụm trục đôi).

13.8 Yêu cầu về trục của sơ mi rơ moóc

Sơ mi rơ moóc thứ nhất và thứ hai của LCV có cấu hình trục cụ thể bắt buộc tùy theo loại đoàn xe (A, B hoặc C).

- ✓ Sơ mi rơ moóc thứ nhất của đoàn xe B phải có trục tandem hoặc trục ba
- ✓ Sơ mi rơ moóc thứ nhất của đoàn xe A hoặc C phải có trục tandem, trục ba hoặc cụm bốn trục với giới hạn tải trọng 32.000 kg (hạng B.44 hoặc B.45)
- ✓ Sơ mi rơ moóc thứ hai cho tất cả các loại LCV phải có trục tandem hoặc trục ba
- ✓ Khoảng cách giữa các trục của trục tandem/trục ba không được vượt quá 1,85 m
- ✓ Sơ mi rơ moóc thứ nhất của đoàn xe A hoặc C được sản xuất trước ngày 1 tháng 3 năm 1997 có thể có bất kỳ tổ hợp trục tandem hoặc trục ba nào, không áp dụng quy tắc khoảng cách giữa các trục

CHAPTER 14

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: School Buses

14.1 Các điểm kiểm tra vòng bổ sung cho xe buýt trường học

Đối với xe buýt trường học, hãy sử dụng phương pháp kiểm tra vòng cho xe tải thùng thẳng và thêm các điểm kiểm tra của xe buýt thành phố cùng các bộ phận cụ thể của xe buýt trường học. Những bộ phận này bao gồm dây curoa trợ lực lái, cửa sổ khu vực người lái, biển báo dừng có thể thu vào với đèn nhấp nháy, đèn đỏ nhấp nháy, đèn vàng nhấp nháy luân phiên, và hệ thống phanh thủy lực nếu được trang bị.

- ✓ Kiểm tra dây curoa trợ lực lái (thường có, tùy theo trang bị) (5.3)
- ✓ Kiểm tra cửa sổ ở cả hai bên và ngay phía sau khoang người lái (11.4)
- ✓ Kiểm tra biển báo dừng có thể thu vào và đèn nhấp nháy cùng đèn nhấp nháy luân phiên của nó (20.7)
- ✓ Kiểm tra đèn đỏ nhấp nháy và đèn vàng nhấp nháy luân phiên (20.8)
- ✓ Kiểm tra hệ thống phanh thủy lực nếu được trang bị (mục 18)

CHAPTER 15

Introduction and How to Use This Guide

15.1 Mục đích của Hướng dẫn về Xe hạng nặng

Hướng dẫn này tóm tắt các tiêu chuẩn và quy tắc ứng xử áp dụng cho việc lái xe hạng nặng tại Québec. Hướng dẫn trình bày các nghĩa vụ chính của người lái xe hạng nặng, kỹ thuật lái xe và tiêu chuẩn an toàn. Để tham khảo pháp lý, người lái xe nên xem Bộ luật An toàn Đường bộ và các quy định kèm theo.

- ✓ Chia sẻ đường bộ đòi hỏi sự nhã nhặn và tôn trọng lẫn nhau từ tất cả người tham gia giao thông.
- ✓ Người lái xe chuyên nghiệp phải biết quyền và nghĩa vụ của mình và có hành vi an toàn, hợp tác.
- ✓ Tham khảo Bộ luật An toàn Đường bộ và các quy định liên quan để tham khảo pháp lý.

15.2 Các biểu tượng trong hướng dẫn và ý nghĩa của chúng

Hướng dẫn sử dụng các biểu tượng để giúp thí sinh: QUAN TRỌNG (thông tin an toàn quan trọng), SUY NGHĨ VỀ ĐIỀU ĐÓ (những điều cần có để trở nên đủ năng lực), HỘP CÔNG CỤ (thông tin bổ sung), và BÀI TẬP LÝ THUYẾT (tự kiểm tra việc học tập).

- ✓ Biểu tượng QUAN TRỌNG đánh dấu thông tin an toàn thiết yếu
- ✓ Biểu tượng BÀI TẬP LÝ THUYẾT đánh dấu các bài tập tự đánh giá

CHAPTER 16

Rules

16.1 Kiểm tra vòng quanh xe và Quy định về giờ lái xe

Theo Bộ luật An toàn Giao thông Đường bộ, tài xế phải bảo đảm xe được kiểm tra mỗi ngày và vào những khoảng thời gian định trước (kiểm tra vòng quanh xe). Quy định về giờ lái xe và nghỉ ngơi của tài xế xe hạng nặng nhằm giảm nguy cơ tai nạn và cũng ảnh hưởng đến các đơn vị vận hành, những đơn vị phải bảo đảm tài xế có thể lái xe an toàn.

- ✓ Việc kiểm tra vòng quanh xe hằng ngày là bắt buộc theo Bộ luật An toàn Giao thông Đường bộ
- ✓ Quy định về giờ lái xe và nghỉ ngơi áp dụng cho cả tài xế và đơn vị vận hành

16.2 Quy định về Giới hạn Kích thước và Tải trọng Xe

Quy định này đặt ra các tiêu chuẩn giới hạn kích thước, tải trọng trên mỗi nhóm trục và tổng khối lượng chở hàng trên đường công cộng. Xe không đáp ứng tiêu chuẩn được coi là quá khổ hoặc quá tải và không được lưu thông trên đường công cộng nếu không có giấy phép đặc biệt.

- ✓ Xe vượt quá giới hạn kích thước hoặc tải trọng là quá khổ hoặc quá tải
- ✓ Xe quá khổ hoặc quá tải cần giấy phép đặc biệt để lưu thông trên đường công cộng

16.3 Yêu cầu đào tạo đối với hàng hóa đặc biệt và hành khách

Người lái xe vận chuyển chất nguy hiểm phải được đào tạo và mang theo giấy chứng nhận của người sử dụng lao động chứng minh đã được đào tạo. Người lái xe buýt trường học phải được đào tạo về an toàn cho trẻ em đến trường và có giấy chứng nhận năng lực.

- ✓ Người lái xe vận chuyển chất nguy hiểm cần được đào tạo và có giấy chứng nhận của người sử dụng lao động
- ✓ Người lái xe buýt trường học cần được đào tạo và có giấy chứng nhận năng lực

16.4 Lái xe bên ngoài Québec

Khi lái xe bên ngoài Québec, hãy nắm rõ luật và quy định ở các bang/tỉnh khác. Người lái xe hạng nặng tại Hoa Kỳ phải ít nhất 21 tuổi. Yêu cầu về giờ lái xe và phân loại khiếm khuyết có thể khác nhau ở một số khu vực tài phán.

- ✓ Người lái xe hạng nặng tại Hoa Kỳ phải ít nhất 21 tuổi
- ✓ Giờ lái xe và phân loại khiếm khuyết có thể khác nhau giữa các khu vực tài phán

CHAPTER 17

Driver Fatigue

17.1 Mệt mỏi là một trong những nguyên nhân hàng đầu gây tai nạn

Sự mệt mỏi của tài xế là một trong những nguyên nhân hàng đầu gây tai nạn giao thông, cùng với chạy quá tốc độ, mất tập trung và rượu bia. Một nghiên cứu tại Hoa Kỳ cho thấy mệt mỏi là nguyên nhân chính gây tai nạn chết người đối với tài xế xe hạng nặng, và các vấn đề sức khỏe liên quan đến thiếu ngủ hoặc ngủ không đủ chất lượng góp phần vào nhiều ca tử vong.

- ✓ Mệt mỏi là một trong những nguyên nhân hàng đầu gây tai nạn giao thông cùng với chạy quá tốc độ, mất tập trung và rượu bia
- ✓ Mệt mỏi là nguyên nhân chính gây tai nạn chết người ở tài xế xe hạng nặng
- ✓ Chỉ quy định giờ lái xe/giờ nghỉ là không đủ để loại bỏ nguy cơ tai nạn liên quan đến mệt mỏi

17.2 Ảnh hưởng của sự mệt mỏi đến việc lái xe

Mệt mỏi trở thành vấn đề khi nó làm suy giảm khả năng thực hiện các nhiệm vụ đòi hỏi sự chú ý, khả năng phán đoán và phản xạ nhanh nhạy. Nó có thể dẫn đến buồn ngủ, những cơn ngủ chớp nhoáng và ngủ gật sau tay lái.

- ✓ Mệt mỏi làm giảm sự tỉnh táo, khả năng tập trung và sự chú ý
- ✓ Mệt mỏi làm thay đổi khả năng phán đoán và ra quyết định, làm chậm thời gian phản ứng và suy giảm trí nhớ
- ✓ Mệt mỏi có thể dẫn đến buồn ngủ, những cơn ngủ chớp nhoáng và ngủ gật sau tay lái

17.3 Nhận biết các dấu hiệu cảnh báo mệt mỏi

Các dấu hiệu cảnh báo mệt mỏi khác nhau ở mỗi người nhưng luôn cần được coi trọng. Khi những dấu hiệu đầu tiên xuất hiện, bạn nên dừng lại ngay ở một vị trí an toàn để nghỉ ngơi.

- ✓ Các dấu hiệu cảnh báo bao gồm ngáp thường xuyên, chớp mắt quá nhiều, gật gù buồn ngủ và đi lệch sang làn đường liền kề
- ✓ Các dấu hiệu khác bao gồm phanh chậm, khó giữ tốc độ không đổi, không nhớ những kilômét vừa qua và bỏ lỡ lối ra
- ✓ Khi những dấu hiệu mệt mỏi đầu tiên xuất hiện, hãy dừng lại ngay ở một vị trí an toàn để nghỉ ngơi

17.4 Thời điểm trong ngày và nguy cơ mệt mỏi

Cơ thể tuân theo chu kỳ sinh học hằng ngày với các giai đoạn "xuống" khi quá trình trao đổi chất chậm lại, mức độ tỉnh táo giảm và tình trạng mệt mỏi xuất hiện. Một số thời điểm có nguy cơ ngủ gật sau tay lái cao nhất.

- ✓ Nguy cơ ngủ gật cao nhất vào đầu giờ chiều, từ 1:00 p.m. đến 3:00 p.m.
- ✓ Nguy cơ cũng cao nhất vào ban đêm, từ nửa đêm đến 6:00 sáng.
- ✓ Bất cứ khi nào có thể, hãy tránh lái xe trong những khoảng thời gian có nguy cơ cao này.

17.5 Số giờ không ngủ

Hiệu suất thể chất và tinh thần suy giảm nhanh chóng sau thời gian dài không ngủ, trở nên tương đương với tình trạng suy giảm do rượu bia.

- ✓ Sau 17 giờ không ngủ, hiệu suất thể chất và tinh thần suy giảm nhanh chóng
- ✓ Sau 17 đến 19 giờ không ngủ, khả năng của bạn tương đương với nồng độ cồn trong máu là 0.05
- ✓ Sau 24 giờ không ngủ, khả năng của bạn tương đương với nồng độ cồn trong máu là 0.10

17.6 Các khuyến nghị để quản lý sự mệt mỏi khi lái xe trên đường

Khi lái xe trên đường, hãy lên kế hoạch nghỉ ngơi và điều chỉnh việc lái xe để tránh mệt mỏi. Mệt mỏi không phải là điều bạn có thể chống lại.

- ✓ Bắt đầu ngày làm việc khi đã nghỉ ngơi đầy đủ và nghỉ giải lao mỗi hai giờ, ngủ chợp mắt khi cần thiết
- ✓ Tránh lái xe vào những thời điểm có nguy cơ cao (nửa đêm đến 6 giờ sáng và 1 đến 3 giờ chiều) và giảm tốc độ để giảm quá tải thông tin
- ✓ Đánh giá mức độ mệt mỏi của bạn và tấp vào nơi an toàn ngay khi có dấu hiệu đầu tiên để nghỉ ngơi

17.7 Nhận biết các dấu hiệu mệt mỏi

Cần phải xem trọng các dấu hiệu cảnh báo mệt mỏi. Bạn phải dừng lại ngay lập tức ở một nơi an toàn để nghỉ ngơi khi những dấu hiệu đầu tiên xuất hiện. Các dấu hiệu khác nhau tùy theo từng người nhưng phải được học và nhận biết.

- ✓ Dừng lại ngay lập tức ở một nơi an toàn để nghỉ ngơi khi những dấu hiệu mệt mỏi đầu tiên xuất hiện
- ✓ Các dấu hiệu bao gồm ngáp thường xuyên, chớp mắt quá nhiều, gật đầu ngủ gục, và đi lấn sang làn đường liền kề
- ✓ Các dấu hiệu bao gồm chậm đạp phanh, khó giữ tốc độ ổn định, bỏ lỡ lối ra, và không nhớ những kilômét vừa đi qua
- ✓ Các dấu hiệu bao gồm cảm thấy cáu kỉnh, ảo giác, và không kiểm tra gương chiếu hậu

17.8 Thời điểm trong ngày và đồng hồ sinh học

Nguy cơ ngủ gật sau tay lái cao nhất vào đầu giờ chiều từ 1:00 chiều đến 3:00 chiều và vào ban đêm từ nửa đêm đến 6:00 sáng. Cơ thể tuân theo chu kỳ hàng ngày với các giai đoạn "xuống" khi quá trình trao đổi chất chậm lại và mức độ tỉnh táo giảm.

- ✓ Nguy cơ tai nạn do mệt mỏi cao nhất xảy ra vào ban đêm từ nửa đêm đến 6:00 sáng.
- ✓ Nguy cơ mệt mỏi gia tăng cũng xảy ra vào buổi chiều từ 1:00 chiều đến 3:00 chiều.
- ✓ Trong các giai đoạn "xuống", quá trình trao đổi chất chậm lại, mức độ tỉnh táo giảm và tình trạng mệt mỏi bắt đầu xuất hiện.

17.9 Các khuyến nghị về Quản lý Mệt mỏi

Mệt mỏi phải được quản lý cả ở nhà và trên đường. Ở nhà: ưu tiên giấc ngủ, lên kế hoạch thời gian nghỉ ngơi, tập thể dục, ăn uống tốt, theo dõi caffeine/rượu, quản lý căng thẳng. Trên đường: bắt đầu khi đã nghỉ ngơi đầy đủ, lên kế hoạch tuyến đường có điểm dừng nghỉ, tránh những giờ có nguy cơ cao, giảm tốc độ, tránh mỏi mắt. Không thể chống lại mệt mỏi—hãy tôn trọng giới hạn của bạn.

- ✓ Ở nhà, hãy ưu tiên giấc ngủ, tập thể dục thường xuyên và theo dõi việc uống caffeine và rượu
- ✓ Trên đường, hãy bắt đầu ngày làm việc khi đã nghỉ ngơi đầy đủ và nghỉ giải lao mỗi hai giờ, ngủ chợp mắt khi cần
- ✓ Tránh lái xe ban đêm từ nửa đêm đến 6:00 sáng và ban ngày từ 1:00 chiều đến 3:00 chiều
- ✓ Không thể chống lại mệt mỏi; hãy tấp vào nơi an toàn ngay khi có dấu hiệu đầu tiên

17.10 Ba Yếu Tố Quyết Định Sự Mệt Mỏi

Ba yếu tố chính quyết định sự mệt mỏi của một cá nhân: người lái xe, môi trường làm việc và môi trường vật lý.

- ✓ Yếu tố người lái xe bao gồm sức khỏe, rối loạn giấc ngủ, chất lượng giấc ngủ, tuổi tác, trạng thái cảm xúc, chế độ ăn uống và thể lực.
- ✓ Yếu tố môi trường làm việc bao gồm thay đổi lịch trình, các chuyến đi dài, làm việc ban đêm, thời gian chờ đợi và độ dài ngày làm việc.
- ✓ Yếu tố môi trường vật lý bao gồm thời tiết, điều kiện đường sá, sự sẵn có của khu vực nghỉ ngơi, tiếng ồn, ánh sáng, nhiệt độ cabin và công thái học.

17.11 Nợ Ngủ Tích Lũy

Nếu bạn không ngủ đủ, bạn sẽ tích lũy "nợ ngủ". Khả năng làm việc có thể suy giảm chỉ sau một đêm ngủ không đủ. Cách khắc phục duy nhất là ngủ đủ giấc.

- ✓ Hầu hết người trưởng thành cần ngủ từ 7 đến 9 giờ mỗi đêm để cảm thấy được nghỉ ngơi và tỉnh táo
- ✓ Khả năng làm việc có thể bắt đầu suy giảm chỉ sau một đêm không ngủ đủ
- ✓ Cách duy nhất để khắc phục nợ ngủ là ngủ đủ; cơ thể không thể bù đắp về lâu dài

17.12 Ngưng thở khi ngủ và các rối loạn giấc ngủ

Ngưng thở khi ngủ do tắc nghẽn ảnh hưởng đến ít nhất 10% dân số và được đặc trưng bởi tình trạng tắc nghẽn cổ họng tái diễn vào ban đêm, làm giảm oxy trong máu và gián đoạn giấc ngủ. Nhiều người mắc bệnh không biết mình có tình trạng này.

- ✓ Các triệu chứng bao gồm ngáy, giấc ngủ chập chờn và thường xuyên thức giấc vì cảm giác ngạt thở
- ✓ Các triệu chứng ban ngày bao gồm buồn ngủ, thiếu năng lượng, đau đầu buổi sáng và các vấn đề về trí nhớ/sự chú ý
- ✓ Các tình trạng như đái tháo đường týp II, tăng huyết áp, trầm cảm và bệnh tim mạch có thể dẫn đến ngưng thở khi ngủ; hãy đến gặp bác sĩ để điều trị

17.13 Rượu, Thuốc và Sự mệt mỏi

Việc tiêu thụ rượu, thuốc hoặc ma túy làm tăng mạnh tác động của sự mệt mỏi và sự tích lũy nợ ngủ.

- ✓ Rượu, thuốc hoặc ma túy làm tăng mạnh tác động của sự mệt mỏi
- ✓ Những chất này làm trầm trọng thêm sự tích lũy nợ ngủ

17.14 Các khuyến nghị để quản lý mệt mỏi tại nhà

Quản lý mệt mỏi bắt đầu tại nhà bằng cách ưu tiên giấc ngủ, tập thể dục, chế độ ăn uống và quản lý căng thẳng.

- ✓ Ưu tiên giấc ngủ, lên kế hoạch thời gian rảnh để có giấc ngủ phục hồi và đề nghị gia đình không làm phiền bạn
- ✓ Tập thể dục đều đặn (thậm chí 15 phút/ngày), chú ý chế độ ăn uống, caffeine và rượu bia
- ✓ Gặp bác sĩ nếu bạn cần giúp đỡ về rối loạn giấc ngủ

17.15 Rối loạn giấc ngủ và ngưng thở khi ngủ

Có hàng chục rối loạn giấc ngủ có thể khiến một người mệt mỏi bất thường. Ngưng thở khi ngủ do tắc nghẽn ảnh hưởng đến ít nhất 10% dân số và thường không được chẩn đoán. Tình trạng này liên quan đến việc tắc nghẽn cổ họng lặp đi lặp lại làm giảm oxy trong máu và gián đoạn giấc ngủ, khiến người bệnh không có được giấc ngủ sâu phục hồi.

- ✓ Ngưng thở khi ngủ do tắc nghẽn ảnh hưởng đến ít nhất 10% dân số và thường không được chẩn đoán
- ✓ Các triệu chứng của ngưng thở khi ngủ bao gồm ngáy, giấc ngủ không yên, thức dậy với cảm giác ngạt thở, buồn ngủ ban ngày và đau đầu vào buổi sáng
- ✓ Các bệnh như đái tháo đường loại II, tăng huyết áp, trầm cảm và bệnh tim mạch có thể dẫn đến ngưng thở khi ngủ
- ✓ Hãy đến bác sĩ để điều trị rối loạn giấc ngủ

17.16 Rượu/Ma túy khuếch đại mệt mỏi và tác động của tiếng ồn

Việc tiêu thụ rượu, thuốc hoặc ma túy làm tăng mạnh tác động của mệt mỏi và nợ ngủ. Tiếng ồn từ động cơ, lốp xe, ống xả, radio hoặc chính cabin làm tăng mệt mỏi cho tài xế, trầm trọng hơn do cách âm kém, tốc độ cao và radio mở lớn.

- ✓ Rượu, thuốc hoặc ma túy làm tăng mạnh tác động của mệt mỏi và nợ ngủ
- ✓ Tiếng ồn từ động cơ, lốp xe, ống xả, radio hoặc cabin góp phần gây mệt mỏi cho tài xế
- ✓ Cách âm không đầy đủ, tốc độ xe cao và radio mở lớn đều làm tăng mệt mỏi liên quan đến tiếng ồn

17.17 Tiếng ồn như một yếu tố gây mệt mỏi

Tiếng ồn làm gia tăng mệt mỏi và thay đổi tùy theo môi trường và loại xe. Các nguồn bao gồm động cơ, lốp xe, ống xả, radio và cabin.

- ✓ Cách âm cabin không đầy đủ, tốc độ cao và radio lớn đều làm tăng mức tiếng ồn và mệt mỏi của tài xế.
- ✓ Giảm các nguồn tiếng ồn giúp giảm mệt mỏi.

CHAPTER 18

Downshifting (Chapter 3: Know Your Vehicle)

18.1 Yêu cầu đạp ly hợp kép

Việc giảm số yêu cầu kỹ thuật đạp ly hợp kép để ngăn ma sát giữa các bộ phận của hộp số sàn không đồng bộ và bảo vệ cơ cấu khỏi bị mài mòn sớm. Khác với việc tăng số, phải tăng tốc độ động cơ trước khi giảm số.

- ✓ Phải sử dụng đạp ly hợp kép để giảm số
- ✓ Ngăn ngừa mài mòn hộp số không đồng bộ
- ✓ Yêu cầu chuyển về số trung gian
- ✓ Phải tăng tốc độ động cơ trước khi giảm số

18.2 Kỹ thuật giảm số (Downshifting)

Để giảm số, hãy làm chậm xe bằng phanh chân (service brake) để giảm và ổn định vòng tua máy (RPM), sau đó thực hiện theo đúng trình tự. Tốc độ động cơ phải được giảm để không nhanh hơn RPM tối đa khi ở số trung gian. Ví dụ: giảm từ số 5 xuống số 4.

- ✓ Làm chậm xe cho đến khi đồng hồ chỉ 1,200 RPM, đạp côn đến điểm ma sát (vị trí 2)
- ✓ Giữ nguyên tốc độ động cơ, đạp côn đến độ rơ dưới (vị trí 3) đồng thời nhả ga
- ✓ Chuyển sang số trung gian (N)
- ✓ Nhả côn đến độ rơ trên (vị trí 1)
- ✓ Đạp ga để tăng tốc độ động cơ thêm 300 RPM đạt 1,500 RPM
- ✓ Nhả ga, đạp côn đến vị trí 3, chuyển sang số 4
- ✓ Nhả côn để hoàn tất thao tác
- ✓ Thực hành double-clutching trên địa hình bằng phẳng

CHAPTER 19

Allow Yourself Enough Space

19.1 Đếm giây để xác định khoảng cách theo sau

Dùng phương pháp đếm để đặt khoảng cách theo sau: cho phép một giây cho mỗi ba mét chiều dài xe trên mặt đường khô. Xe hạng nặng dài 12 m cần 4 giây; xe đầu kéo rơ-moóc dài 18 m cần 6 giây. Phương pháp này hoạt động ở mọi tốc độ.

- ✓ Cho phép một giây cho mỗi 3 mét chiều dài xe trên mặt đường khô
- ✓ Xe dài 12 m = 4 giây; xe đầu kéo rơ-moóc dài 18 m = 6 giây
- ✓ Chọn một điểm mốc cố định và đếm “một nghìn lẻ một...” khi đuôi xe phía trước đi qua điểm đó

19.2 Điều chỉnh khoảng cách theo sau theo điều kiện

Tăng khoảng cách theo sau khi chạy quá 60 km/h hoặc lái xe ban đêm. Nhân khoảng cách lên cho điều kiện đường xấu.

- ✓ Tăng khoảng cách khi tốc độ trên 60 km/h và vào ban đêm
- ✓ Gấp đôi khoảng cách trên mặt đường ướt
- ✓ Gấp ba lần trong tuyết và gấp bốn lần trên mặt đường đóng băng

19.3 Khoảng trống trên cao

Hãy ý thức về chiều cao của xe (kể cả hàng hóa) để tránh đâm vào cầu hoặc cầu vượt. Đừng cho rằng chiều cao được ghi trên biển là đúng — việc rải lại nhựa đường, băng hoặc tuyết nén có thể làm giảm khoảng cách thông thủy. Rơ moóc rỗng cao hơn rơ moóc có hàng.

- ✓ Không cho rằng chiều cao ghi trên biển báo cầu hoặc cầu vượt là đúng; hãy dừng lại và kiểm tra nếu không chắc
- ✓ Đường được rải lại nhựa, băng hoặc tuyết nén làm giảm khoảng cách thông thủy
- ✓ Rơ moóc rỗng cao hơn rơ moóc có hàng
- ✓ Chú ý các con đường nghiêng và vật thể trên cao khi vượt qua biển báo, cây cối hoặc khi lùi xe

19.4 Khoảng cách theo sau - Đếm giây

Để theo sau ở khoảng cách an toàn, hãy cho phép một giây cho mỗi ba mét chiều dài xe trên mặt đường khô. Xe 12 m cần 4 giây; xe đầu kéo rơ-moóc 18 m cần 6 giây. Chọn một điểm mốc cố định và đếm "một nghìn lẻ một" khi xe phía trước đi qua điểm đó.

- ✓ Cho phép một giây cho mỗi ba mét chiều dài xe trên mặt đường khô
- ✓ Xe hạng nặng 12 m cần khoảng cách theo sau 4 giây
- ✓ Xe đầu kéo rơ-moóc 18 m cần khoảng cách theo sau 6 giây
- ✓ Nếu bạn đi qua điểm mốc trước khi đếm xong, bạn đang theo sau quá gần

19.5 Điều chỉnh khoảng cách theo sau theo điều kiện

Khoảng cách theo sau cơ bản phải được tăng lên khi tốc độ cao hơn, lái xe ban đêm và điều kiện xấu. Tốc độ trên 60 km/h hoặc lái xe ban đêm đòi hỏi khoảng cách lớn hơn; gấp đôi trên mặt đường ướt, gấp ba khi có tuyết và gấp bốn trên băng.

- ✓ Tăng khoảng cách khi tốc độ trên 60 km/h hoặc khi lái xe ban đêm
- ✓ Gấp đôi khoảng cách trên mặt đường ướt
- ✓ Gấp ba khoảng cách khi lái xe trong tuyết
- ✓ Gấp bốn khoảng cách trên mặt đường đóng băng

19.6 Khoảng trống trên cao

Hãy ý thức về chiều cao của xe và hàng hóa để tránh đâm vào cầu và cầu vượt. Đừng cho rằng tĩnh không ghi trên biển báo là đúng—việc rải lại nhựa đường, băng hoặc tuyết nén làm giảm tĩnh không. Trọng lượng hàng hóa ảnh hưởng đến chiều cao, vì rơ moóc không tải cao hơn rơ moóc có tải.

- ✓ Không cho rằng chiều cao cầu/cầu vượt ghi trên biển là đúng
- ✓ Dừng lại và kiểm tra nếu không chắc có đủ khoảng trống trên cao
- ✓ Nhớ rằng rơ moóc không tải cao hơn rơ moóc có tải
- ✓ Kiểm tra phía trên để phát hiện dây điện, cành cây và vật thể trước khi lùi xe

19.7 Khoảng cách phía trước khi dừng và khi lái xe

Khi dừng phía sau một xe khác, hãy để đủ khoảng trống để có thể len ra vòng qua xe đó mà không cần lùi. Khi lái xe, luôn giữ đủ khoảng cách phía trước để có thể phanh hoặc dừng lại dễ dàng nếu có nguy hiểm bất ngờ xuất hiện.

- ✓ Để đủ khoảng trống để vòng qua xe phía trước mà không cần lùi
- ✓ Luôn giữ đủ khoảng cách phía trước để phanh hoặc dừng lại khi có nguy hiểm

19.8 Giải thích kết quả đếm

Nếu bạn đến điểm tham chiếu sau khi đếm đủ số giây, bạn đang duy trì khoảng cách theo sau đúng trong điều kiện bình thường. Nếu bạn đến điểm đó trước khi đếm xong, bạn đang theo sau quá gần.

- ✓ Đến điểm sau khi đếm đủ = khoảng cách an toàn
- ✓ Đến điểm trước khi đếm xong = quá gần, hãy tăng khoảng cách

19.9 Khoảng cách phía sau và bám đuôi

Hầu hết các xe hạng nặng gần như không thể nhìn thấy các xe đang bám sát phía sau. Khi buộc phải chạy chậm, người lái xe thường bám sát. Vì bạn không thể ngăn chặn việc bám đuôi, hãy dự phòng cho sự hiện diện của họ.

- ✓ Luôn sẵn sàng phản ứng với các tình huống thay đổi
- ✓ Tránh thao tác đột ngột khi chuyển làn hoặc rẽ
- ✓ Bật tín hiệu trước đủ sớm và trước khi phanh
- ✓ Tăng khoảng cách với xe phía trước để xe vượt có thể quay trở lại làn
- ✓ Không dùng đèn phanh để cảnh báo người bám đuôi

19.10 Khoảng cách hai bên

Xe hạng nặng chiếm gần như toàn bộ chiều rộng làn đường. Hãy giữ xe ở giữa làn đường của bạn và tránh đi lệch sang các làn khác bằng cách nhìn xa về phía trước đến giữa làn đường của bạn. Lái xe phòng thủ và đảm bảo người lái khác có thể nhìn thấy bạn.

- ✓ Giữ xe của bạn ở giữa làn đường
- ✓ Nhìn xa về phía trước đến giữa làn đường để duy trì vị trí
- ✓ Lái xe phòng thủ và đảm bảo người lái khác có thể nhìn thấy bạn

19.11 Gió ngang và tầm nhìn giảm

Gió mạnh hoặc tuyết thổi có thể khiến bạn khó giữ làn đường. Cách xe của bạn phản ứng với gió ngang thay đổi tùy theo tải trọng, mặt đường và các tình huống như ra khỏi đường hầm hoặc đi qua dưới cầu vượt. Hãy giảm tốc độ khi có gió mạnh và chú ý các biển báo cảnh báo.

- ✓ Giảm tốc độ khi có gió mạnh
- ✓ Chú ý gió ngang khi ra khỏi đường hầm hoặc đi qua dưới cầu vượt
- ✓ Chú ý các biển báo cho biết có gió mạnh hoặc tuyết thổi (VISIBILITÉ RÉDUITE)

19.12 Hệ thống cảnh báo thùng ben nâng

Kể từ năm 2019, tất cả xe tải ben và đầu kéo đường bộ kéo rơ moóc ben hoặc sơ mi rơ moóc ben phải được trang bị hệ thống cảnh báo tự động kích hoạt cho đến khi thùng ben được hạ hoàn toàn. Nếu thiếu tính năng an toàn này sẽ bị xử phạt.

- ✓ Xe tải ben và đầu kéo rơ moóc ben phải có hệ thống cảnh báo thùng ben nâng từ năm 2019
- ✓ Cảnh báo vẫn hoạt động cho đến khi thùng ben được hạ hoàn toàn; không tuân thủ sẽ bị phạt

19.13 Khoảng cách phía trước khi dừng và khi lái xe

Khi dừng phía sau một xe khác, hãy để đủ khoảng trống để có thể vòng qua xe đó mà không cần lùi lại. Khi lái xe, luôn giữ đủ khoảng cách phía trước để có thể đạp phanh hoặc dừng lại dễ dàng nếu có nguy hiểm bất ngờ xảy ra.

- ✓ Để đủ khoảng trống khi dừng để vòng qua xe phía trước mà không cần lùi lại
- ✓ Luôn giữ đủ khoảng cách phía trước để phanh hoặc dừng lại khi có nguy hiểm

19.14 Khoảng cách phía sau và người bám đuôi

Hầu hết các xe hạng nặng khiến gần như không thể nhìn thấy các xe bám theo sát, và người lái xe ô tô thường bám sát khi bạn chạy chậm. Vì bạn không thể ngăn chặn hành vi bám đuôi, hãy tính trước cho điều đó bằng cách luôn cảnh giác, tránh các thao tác đột ngột và tăng khoảng cách phía trước.

- ✓ Tránh các thao tác đột ngột khi chuyển làn hoặc rẽ nếu bị bám đuôi
- ✓ Ra tín hiệu ý định trước và trước khi phanh
- ✓ Tăng khoảng cách với xe phía trước để chừa chỗ cho xe vượt nhập làn
- ✓ Không dùng đèn phanh để cảnh báo người bám đuôi đừng theo quá sát

19.15 Khoảng cách hai bên

Xe hạng nặng chiếm gần như toàn bộ chiều rộng làn đường. Giữ xe ở giữa làn đường và tránh đi lệch. Nhìn xa về phía trước vào tâm làn đường để giúp giữ vị trí. Gió mạnh hoặc tuyết thổi có thể đẩy xe ra khỏi làn đường, đặc biệt khi đi ra khỏi đường hầm hoặc dưới cầu vượt.

- ✓ Giữ xe ở giữa làn đường và tránh đi lệch sang các làn khác
- ✓ Nhìn về tâm làn đường của bạn từ xa phía trước để duy trì vị trí làn
- ✓ Giảm tốc độ khi có gió mạnh và chú ý các biển cảnh báo gió mạnh hoặc tuyết thổi
- ✓ Hiệu ứng gió ngang thay đổi theo tải trọng và tệ hơn trên đường có tuyết hoặc băng

19.16 Hệ thống cảnh báo thùng ben nâng

Kể từ năm 2019, tất cả xe ben và đầu kéo đường bộ kéo rơ-moóc ben hoặc sơ mi rơ-moóc ben phải được trang bị hệ thống cảnh báo tự động kích hoạt cho đến khi thùng ben được hạ xuống hoàn toàn. Sẽ bị phạt nếu xe không có tính năng an toàn này.

- ✓ Xe ben và tổ hợp rơ-moóc ben phải có hệ thống cảnh báo thùng ben nâng (kể từ năm 2019)
- ✓ Hệ thống cảnh báo vẫn hoạt động cho đến khi thùng ben được hạ xuống hoàn toàn
- ✓ Sẽ bị phạt đối với xe không được trang bị tính năng này

CHAPTER 20

What Is Hydroplaning and How Should You React?

20.1 Hiểu về hiện tượng trượt nước

Hiện tượng trượt nước xảy ra khi lốp mất độ bám, đặc biệt khi các vũng nước hình thành trong mưa. Một lớp nước mỏng hình thành giữa lốp và mặt đường, khiến lốp mất độ bám. Tình trạng này nặng hơn khi lốp non hơi hoặc gai lốp mòn.

- ✓ Trượt nước xảy ra khi một lớp nước hình thành giữa lốp và mặt đường, gây mất độ bám
- ✓ Lốp non hơi và gai lốp mòn làm tình trạng trượt nước nặng hơn

20.2 Ứng phó với hiện tượng trượt nước

Để duy trì kiểm soát khi xe bị trượt nước, hãy nhấc chân khỏi bàn đạp ga và tránh phanh, vì phanh có thể gây mất kiểm soát. Khi lấy lại được kiểm soát, hãy trở lại tốc độ bình thường.

- ✓ Nhấc chân khỏi bàn đạp ga
- ✓ Tránh phanh, vì có thể gây mất kiểm soát
- ✓ Chỉ trở lại tốc độ bình thường sau khi lấy lại được kiểm soát

CHAPTER 21

Hitching and Unhitching a Double Road Train

21.1 Thiết bị dùng để móc nối semi-trailer thứ hai

Semi-trailer thứ hai có thể được móc nối bằng các thiết bị khác nhau tùy theo loại đoàn xe: một A converter dolly với một mắt pintle (A train); một fifth wheel trượt hoặc cố định (B train); hoặc một B converter dolly tandem-axle với 2 mắt pintle (C train).

- ✓ A train sử dụng A converter dolly với một mắt pintle
- ✓ B train sử dụng fifth wheel trượt bên dưới semi-trailer đầu tiên hoặc fifth wheel cố định ở phía sau
- ✓ C train sử dụng B converter dolly tandem-axle với 2 mắt pintle

21.2 Móc nối B-Train

Trước tiên, móc sơ mi rơ moóc thứ nhất vào đầu kéo. Sau đó, đặt tổ hợp xe phía trước sơ mi rơ moóc thứ hai, lùi xe cho đến khi chốt kingpin nằm trong mâm kéo, kiểm tra khóa, kiểm tra khớp nối, kết nối đèn và ống mềm, mở van ngắt đường ống phanh của sơ mi rơ moóc thứ nhất, và nâng chân chống.

- ✓ Móc sơ mi rơ moóc thứ nhất vào đầu kéo trước khi định vị cho sơ mi rơ moóc thứ hai
- ✓ Lùi xe cho đến khi chốt kingpin nằm trong mâm kéo và kiểm tra bằng cách tiến về phía trước cho đến khi gặp lực cản
- ✓ Mở van ngắt đường ống phanh của sơ mi rơ moóc thứ nhất
- ✓ Kiểm tra chốt kingpin đã được cắm hoàn toàn và cơ cấu khóa đang ở vị trí khóa

21.3 Móc nối A hoặc C Train bằng dolly

Móc sơ mi rơ moóc thứ nhất, sau đó lùi xe để căn thẳng mắt pintle của dolly với móc pintle của sơ mi rơ moóc thứ nhất. Móc dolly, hạ thanh kéo và đặt chốt an toàn vào vị trí, kết nối ống hơi phanh, đèn báo và xích an toàn, mở các van chặn, và kiểm tra tình trạng chung của dolly trước khi móc sơ mi rơ moóc thứ hai.

- ✓ Căn thẳng mắt pintle của dolly với móc pintle của sơ mi rơ moóc thứ nhất
- ✓ Hạ thanh kéo của dolly và đặt chốt an toàn vào vị trí sau khi móc
- ✓ Kết nối ống hơi phanh, đèn báo của dolly và lắp xích an toàn
- ✓ Mở các van chặn đường ống phanh từ sơ mi rơ moóc thứ nhất đến dolly

21.4 Móc Dolly vào Sơ-mi-rơ-moóc Thứ Hai

Đảm bảo bộ nối trên của sơ-mi-rơ-moóc thứ hai thấp hơn một chút so với tấm mâm kéo của dolly tại điểm xoay của nó để nó nâng lên nhẹ khi móc. Lùi xe chậm cho đến khi chốt vua nằm trong mâm kéo, kiểm tra khóa bằng cách cho đoàn xe tiến về phía trước cho đến khi cảm thấy lực cản, sau đó kiểm tra bằng mắt và kết nối ống hơi phanh và đèn báo.

- ✓ Bộ nối trên của sơ-mi-rơ-moóc thứ hai phải thấp hơn một chút so với tấm mâm kéo của dolly
- ✓ Lùi xe cho đến khi chốt vua được đặt vào trong mâm kéo
- ✓ Kiểm tra cơ cấu khóa bằng cách cho đoàn xe tiến về phía trước cho đến khi bạn cảm thấy lực cản
- ✓ Kiểm tra bằng mắt cơ cấu khóa, dùng đèn pin nếu cần

21.5 Tháo móc một đoàn xe đường bộ đôi

Để tháo móc một đoàn A, B hoặc C, hãy tuân theo quy trình tháo móc một sơ-mi rơ-moóc đơn. Đối với đoàn B, đặt thêm chân chống (landing gear) dưới sơ-mi rơ-moóc thứ hai để tránh bị đổ. Đối với đoàn A hoặc C, đỗ thẳng trên nền đất chắc và bằng phẳng, đóng các van khóa khí, tháo sơ-mi rơ-moóc thứ hai, sau đó tháo móc dolly một cách an toàn.

- ✓ Đỗ đoàn xe đường bộ đôi thành một đường thẳng trên bề mặt chắc và bằng phẳng có đủ không gian
- ✓ Đối với đoàn B, đặt thêm chân chống dưới sơ-mi rơ-moóc thứ hai để tránh bị đổ
- ✓ Đóng các van khóa khí từ dolly đến sơ-mi rơ-moóc thứ nhất trước khi tháo móc
- ✓ Không bao giờ mở khóa phần gót của móc kéo khi dolly vẫn còn ở dưới sơ-mi rơ-moóc thứ hai, vì thanh kéo có thể bật lên

21.6 Kiểm tra vòng quanh lần cuối sau khi ghép nối

Mặc dù nhiều bước kiểm tra được thực hiện trong suốt quá trình ghép nối, bạn phải thực hiện kiểm tra vòng quanh toàn bộ tổ hợp xe khi mọi thứ đã được ghép nối và sẵn sàng khởi hành. Đây là lần kiểm tra cuối cùng đối với hệ thống ghép nối trước khi lên đường.

- ✓ Thực hiện kiểm tra vòng quanh toàn bộ tổ hợp xe sau khi đã ghép nối và sẵn sàng khởi hành
- ✓ Kiểm tra vòng quanh là cơ hội cuối cùng để xác minh hệ thống ghép nối trước khi lái xe

21.7 Thiết bị để ghép nối sơ mi rơ moóc thứ hai

Sơ mi rơ moóc thứ hai được ghép nối với sơ mi rơ moóc thứ nhất bằng thiết bị cụ thể tùy theo loại đoàn xe (A, B hoặc C).

- ✓ Đoàn xe A sử dụng dolly chuyển đổi A với một mắt pintle
- ✓ Đoàn xe B sử dụng mâm xoay trượt bên dưới sơ mi rơ moóc thứ nhất hoặc mâm xoay cố định ở phía sau của nó
- ✓ Đoàn xe C sử dụng dolly chuyển đổi B hai cầu với hai mắt pintle

21.8 Móc nối đoàn xe A hoặc C bằng dolly

Đối với đoàn xe A/C, mắt pintle của dolly được căn thẳng và móc vào móc pintle của semi-trailer thứ nhất, sau đó cả tổ hợp được lùi vào dưới semi-trailer thứ hai.

- ✓ Căn thẳng mắt pintle của dolly với móc pintle của semi-trailer thứ nhất
- ✓ Căn giữa mắt pintle trong móc để có thể móc dolly
- ✓ Hạ thanh kéo của dolly xuống và đặt chốt an toàn vào đúng vị trí
- ✓ Kết nối ống dẫn khí phanh, đèn báo của dolly và lắp xích an toàn
- ✓ Mở các van khóa đường ống phanh từ semi-trailer thứ nhất đến dolly
- ✓ Lùi xe cho đến khi còn khoảng 30 cm phía trước semi-trailer thứ hai trước khi móc nối lần cuối

21.9 Phương pháp ưu tiên dolly thay thế cho các đoàn xe ngắn

Đối với đoàn xe đường bộ đôi dài 25 m hoặc ngắn hơn, một số tài xế đặt dolly trước ở phía trước semi-trailer thứ hai trước khi móc vào trailer thứ nhất.

- ✓ Móc dolly vào đầu kéo bằng thanh kéo và đặt nó cách semi-trailer thứ hai khoảng 30 cm về phía trước
- ✓ Không móc dolly vào semi-trailer thứ hai ở giai đoạn định vị này
- ✓ Móc semi-trailer thứ nhất, sau đó móc dolly vào nó, rồi lùi lại để móc semi-trailer thứ hai
- ✓ Đừng quên kiểm tra dolly, ống dẫn phanh, đèn báo rẽ và xích an toàn

21.10 Kiểm tra vòng quanh lần cuối trước khi khởi hành

Mặc dù đã có các kiểm tra trong quá trình móc nối, vẫn phải kiểm tra vòng quanh toàn bộ tổ hợp xe khi đã được lắp ráp và sẵn sàng khởi hành.

- ✓ Thực hiện kiểm tra vòng quanh trên toàn bộ tổ hợp xe khi đã móc nối và sẵn sàng
- ✓ Đây là kiểm tra cuối cùng đối với hệ thống móc nối trước khi lên đường

21.11 Phương pháp móc nối thay thế: dolly trước

Đối với đoàn xe đường bộ đôi dài 25 m hoặc ngắn hơn, một số tài xế móc dolly vào đầu kéo trước để định vị nó phía trước sơ mi rơ moóc thứ hai. Dolly được đặt cách sơ mi rơ moóc thứ hai khoảng 30 cm, sau đó lùi đoàn xe để móc nối.

- ✓ Phương pháp này được dùng cho đoàn xe đường bộ đôi dài 25 m hoặc ngắn hơn
- ✓ Đặt dolly cách sơ mi rơ moóc thứ hai khoảng 30 cm mà chưa móc nối nó
- ✓ Đừng quên kiểm tra dolly, ống mềm phanh, đèn báo rẽ và xích an toàn

CHAPTER 22

19 - Pneumatic Brake System

22.1 Kiểm tra thiết bị cảnh báo áp suất khí nén thấp

Kiểm tra tình trạng hoạt động của (các) thiết bị cảnh báo áp suất khí nén thấp của phanh service, có thể là loại trực quan (wigwag), đèn, hoặc còi buzzer. Đặt công tắc ở vị trí “ON” và kiểm tra đồng hồ áp suất. Nếu áp suất trên 380 kPa (55 psi), nhả phanh đỗ và đạp nhồi bàn đạp phanh cho đến khi thiết bị cảnh báo hoạt động. Nếu dưới 380 kPa, khởi động động cơ để tăng áp suất và xác nhận các thiết bị cảnh báo hoạt động cho đến khi áp suất đạt ít nhất 380 kPa (55 psi). Đảm bảo các đường ống khí hoạt động và mở các đường treo nếu xe có lò xo khí.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (19.A): không có thiết bị cảnh báo áp suất thấp nào hoạt động khi áp suất khí dưới 380 kPa (55 psi)
- ✓ Lỗi nhỏ (19.1): còi buzzer cảnh báo áp suất thấp không hoạt động khi áp suất dưới 380 kPa (55 psi) - chỉ áp dụng cho xe có nhiều hơn một thiết bị cảnh báo
- ✓ Lỗi nhỏ (19.2): thiết bị cảnh báo trực quan và đèn không hoạt động khi áp suất dưới 380 kPa (55 psi)
- ✓ Nên nhả phanh đỗ trừ khi xe không có thiết bị phanh chống tích hợp (anti-compounding brake device) để tránh làm hỏng buồng phanh.

22.2 Kiểm tra hiệu suất máy nén khí

Kiểm tra xem hiệu suất của máy nén khí có cho phép phanh công tác hoạt động đúng cách hay không. Luôn nhả phanh đỗ để tất cả các mạch phanh khí nén được kích hoạt. Nhả phanh đỗ, và trong khi động cơ chạy không tải, xác nhận máy nén khí đang hoạt động bằng cách quan sát kim/đồng hồ áp suất tăng. Đạp bàn đạp phanh và quan sát các đồng hồ để kiểm tra xem máy nén khí có thể đạt và duy trì ngưỡng áp suất quy định hay không.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (19.B): máy nén khí không thể đạt hoặc duy trì áp suất khí ít nhất 620 kPa (90 psi)
- ✓ Luôn nhả phanh đỗ để kích hoạt tất cả các mạch phanh khí nén trong quá trình kiểm tra này

22.3 Bộ điều chỉnh áp suất - Ngắt máy nén

Kiểm tra áp suất mà tại đó máy nén ngừng chạy (cut-out). Trong khi quan sát đồng hồ đo áp suất, cho động cơ chạy ở khoảng 1.000 vòng/phút cho đến khi áp suất khí nén ngừng tăng, sau đó đọc áp suất khí nén. Đọc ở 1.000 vòng/phút cho kết quả chính xác đồng thời hạn chế mức tiêu thụ nhiên liệu.

- ✓ Lỗi (19.3): máy nén không tắt khi áp suất khí nén nằm trong khoảng từ 805 kPa (117 psi) đến 945 kPa (137 psi)
- ✓ Cho động cơ chạy ở khoảng 1.000 vòng/phút để có số đọc ngắt chính xác

22.4 Bộ điều áp - Điểm khởi động máy nén

Kiểm tra áp suất mà tại đó máy nén khởi động (cut-in). Nhả phanh đỗ, và trong khi động cơ đang chạy, quan sát đồng hồ cho đến khi áp suất ngừng tăng. Đạp nhồi bàn đạp phanh cho đến khi máy nén khởi động, sau đó đọc đồng hồ áp suất.

- ✓ Lỗi (19.3): máy nén khởi động khi áp suất nhỏ hơn hoặc bằng 550 kPa (80 psi)
- ✓ Đạp nhồi bàn đạp phanh cho đến khi máy nén khởi động lại và ghi lại chỉ số

22.5 Kiểm tra rò rỉ hệ thống phanh khí

Kiểm tra rò rỉ khí. Luôn lắng nghe tiếng rò rỉ. Nhả phanh đỗ, chạy động cơ cho đến khi áp suất khí đạt mức tối đa, tắt động cơ, đạp phanh xuống hết mức và theo dõi đồng hồ đo áp suất. Nếu áp suất giảm liên tục, giữ bàn đạp đạp xuống hết mức ít nhất 1 phút và đánh giá xem lỗi là nghiêm trọng hay nhẹ. Giới hạn mức độ rò rỉ khác nhau tùy theo số lượng đơn vị trong tổ hợp.

- ✓ Xe một đơn vị: lỗi nhẹ (19.4) nếu mức mất khí vượt quá 20 kPa (3 psi)/phút; lỗi nghiêm trọng (19.C) nếu vượt quá 40 kPa (6 psi)/phút
- ✓ Xe hai đơn vị: lỗi nhẹ (19.4) nếu mức mất khí vượt quá 28 kPa (4 psi)/phút; lỗi nghiêm trọng (19.C) nếu vượt quá 48 kPa (7 psi)/phút
- ✓ Xe ba đơn vị: lỗi nhẹ (19.4) nếu mức mất khí vượt quá 35 kPa (5 psi)/phút; lỗi nghiêm trọng (19.C) nếu vượt quá 62 kPa (9 psi)/phút
- ✓ Giữ bàn đạp phanh đạp xuống hết mức ít nhất 1 phút để đo mức mất khí

22.6 Hiệu quả của phanh công tác (Khí nén)

Kiểm tra hiệu quả của phanh công tác từ khoang lái. Khởi động xe và cho xe chạy chậm về phía trước, đạp pedal phanh, và kiểm tra xem xe có dừng lại nhanh chóng không.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (19.D): có sự giảm đáng kể khả năng phanh
- ✓ Kiểm tra ở tốc độ thấp bằng cách cho xe chạy chậm về phía trước và đạp phanh

22.7 Hiệu quả của phanh đỗ (khí nén)

Kiểm tra hiệu quả của phanh đỗ từ cabin người lái khi động cơ đang nổ. Đối với xe tổ hợp (combination), phải kiểm tra phanh đỗ của từng xe. Để gài: gài phanh đỗ, thử chạy tới (số tự động: “DRIVE”; số sàn: đúng số) và kiểm tra xe đứng yên. Để nhả: nhả phanh đỗ, đảm bảo có ít nhất 483 kPa (70 psi) trong mạch khí để nhả hoàn toàn phanh lò xo và tránh làm sai lệch kết quả, sau đó lái chậm vài mét, quan sát bánh xe quay.

- ✓ Khiếm khuyết (19.5): phanh đỗ không ngăn được xe di chuyển khi người lái thử chạy tới
- ✓ Khiếm khuyết (19.5): phanh đỗ không cho bánh xe quay tự do khi đã nhả
- ✓ Đảm bảo có ít nhất 483 kPa (70 psi) trong mạch khí để nhả hoàn toàn phanh lò xo trước khi thử nhả
- ✓ Đối với xe tổ hợp (combination), phải kiểm tra phanh đỗ của từng xe

22.8 Bộ điều chỉnh áp suất - Ngắt máy nén (Dừng)

Kiểm tra áp suất mà tại đó máy nén dừng. Trong khi quan sát đồng hồ đo áp suất, cho động cơ chạy ở khoảng 1.000 vòng/phút cho đến khi áp suất khí nén ngừng tăng, sau đó lấy số đọc. Số đọc ở 1.000 vòng/phút cho kết quả đo hiệu suất chính xác đồng thời hạn chế tiêu thụ nhiên liệu.

- ✓ Lỗi 19.3 (nhẹ): máy nén không ngắt khi áp suất khí nén nằm trong khoảng từ 805 kPa (117 psi) đến 945 kPa (137 psi)
- ✓ Lấy số đọc áp suất ở khoảng 1.000 vòng/phút khi áp suất ngừng tăng

22.9 Bộ điều chỉnh áp suất - Máy nén khí khởi động (Bắt đầu)

Kiểm tra áp suất mà tại đó máy nén khí khởi động. Nhả phanh tay, trong khi động cơ đang chạy hãy quan sát đồng hồ đo, xác nhận áp suất đã ngừng tăng, đạp nhả bàn đạp phanh cho đến khi máy nén khí khởi động, và lấy chỉ số.

- ✓ Lỗi 19.3 (nhẹ): máy nén khí khởi động khi áp suất nhỏ hơn hoặc bằng 550 kPa (80 psi)
- ✓ Máy nén khí phải khởi động trước khi áp suất giảm xuống 550 kPa (80 psi)

22.10 Kiểm tra rò rỉ khí nén của thiết bị phanh

Kiểm tra rò rỉ trong thiết bị phanh. Nhả phanh đỗ, chạy động cơ để tạo áp suất tối đa, tắt động cơ, đạp bàn đạp phanh hết cỡ và theo dõi đồng hồ đo áp suất. Nếu có sự giảm liên tục, giữ bàn đạp phanh ở vị trí đạp hết cỡ trong ít nhất 1 phút và đánh giá xem lỗi là nhẹ hay nghiêm trọng. Lượng khí mất cho phép mỗi phút thay đổi tùy theo số đơn vị.

- ✓ Xe một đơn vị: lỗi nhẹ 19.4 nếu lượng mất vượt quá 20 kPa (3 psi); lỗi nghiêm trọng 19.C nếu lượng mất vượt quá 40 kPa (6 psi)
- ✓ Xe hai đơn vị: lỗi nhẹ 19.4 nếu lượng mất vượt quá 28 kPa (4 psi); lỗi nghiêm trọng 19.C nếu lượng mất vượt quá 48 kPa (7 psi)
- ✓ Xe ba đơn vị: lỗi nhẹ 19.4 nếu lượng mất vượt quá 35 kPa (5 psi); lỗi nghiêm trọng 19.C nếu lượng mất vượt quá 62 kPa (9 psi)
- ✓ Giữ bàn đạp phanh ở vị trí đạp hết cỡ trong ít nhất 1 phút để đo độ rò rỉ

22.11 Hiệu quả phanh công tác khí nén

Kiểm tra hiệu quả của phanh công tác bằng cách khởi động xe, chạy chậm về phía trước, đạp bàn đạp phanh và xác nhận xe dừng lại nhanh chóng.

- ✓ Lỗi 19.D (nghiêm trọng): có sự giảm đáng kể khả năng phanh
- ✓ Xác nhận xe dừng nhanh khi đạp bàn đạp phanh

22.12 Hiệu quả của phanh đỗ khí nén

Kiểm tra hiệu quả của phanh đỗ khi động cơ đang chạy. Kéo phanh đỗ và thử cho xe chạy tới (xe số tự động: DRIVE; xe số sàn: đúng số tiến) để xác nhận phanh giữ được xe. Sau đó nhả phanh, bảo đảm áp suất mạch đủ (483 kPa hoặc 70 psi) để nhả hoàn toàn phanh lò xo và tránh làm sai lệch kết quả, rồi cho xe chạy tới chậm và quan sát bánh xe quay. Đối với tổ hợp xe, phải kiểm tra phanh đỗ của từng xe.

- ✓ Khiếm khuyết 19.5 (nhẹ): phanh đỗ không ngăn được xe di chuyển khi tài xế thử cho xe chạy tới
- ✓ Khiếm khuyết 19.5 (nhẹ): phanh đỗ không để bánh xe quay tự do khi đã nhả
- ✓ Bảo đảm có ít nhất 483 kPa (70 psi) trong mạch để nhả hoàn toàn các lò xo phanh đỗ trước khi kiểm tra nhả phanh
- ✓ Đối với tổ hợp xe, phải kiểm tra phanh đỗ của từng xe

CHAPTER 23

Inspections While on the Road

23.1 Các Khoảng Thời Gian Kiểm Tra Theo Lịch Trình Trên Đường

Tài xế nên thực hiện kiểm tra mới sau 80 km kể từ khi khởi hành, vì đến lúc đó tất cả các hệ thống thường đã được sử dụng. Sau đó, kiểm tra mỗi 160 km hoặc mỗi hai giờ, kiểm tra lốp, phanh, đèn, cơ cấu khớp nối và việc chằng buộc hàng hóa.

- ✓ Thực hiện kiểm tra mới sau 80 km kể từ khi khởi hành chuyến đi
- ✓ Sau đó, kiểm tra mỗi 160 km hoặc mỗi hai giờ, lý tưởng nhất là trong lúc nghỉ tại các trạm dịch vụ
- ✓ Kiểm tra các hệ thống quan trọng: lốp, phanh, đèn, cơ cấu khớp nối và việc chằng buộc hàng hóa

23.2 Luôn chú ý đến tình trạng xe

An toàn xe không chỉ phụ thuộc vào bảo dưỡng và kiểm tra vòng quanh xe; một bộ phận có thể xuống cấp bất cứ lúc nào. Tài xế phải theo dõi các dấu hiệu hư hỏng hoặc suy giảm việc cố định hàng hóa và dừng xe an toàn để kiểm tra khi nhận thấy tiếng ồn, phản ứng bất thường hoặc đèn cảnh báo bật sáng.

- ✓ Luôn chú ý đến mọi dấu hiệu có thể dẫn đến hư hỏng hoặc suy giảm việc cố định hàng hóa khi đang lái xe
- ✓ Dừng ở vị trí an toàn, thích hợp để kiểm tra nếu bạn nhận thấy tiếng ồn, phản ứng bất thường hoặc đèn cảnh báo bật sáng

CHAPTER 24

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

24.1 Yêu cầu về dây an toàn

Tại Québec, tài xế xe hạng nặng phải thắt dây an toàn do nhà sản xuất xe lắp đặt. Dây an toàn giúp giảm mạnh số ca tử vong và mức độ nghiêm trọng của thương tích bằng cách ngăn tài xế đâm vào vô lăng hoặc kính chắn gió và bị văng ra khỏi xe.

- ✓ Tài xế xe hạng nặng phải thắt dây an toàn do nhà sản xuất lắp đặt
- ✓ Không lái xe nếu dây an toàn bị thiếu, bị thay đổi, hoặc không hoạt động bình thường
- ✓ Dây an toàn ngăn bị văng ra ngoài và va đập vào vô lăng/kính chắn gió

24.2 Giới Hạn Về Tình Trạng Say Rượu và Ma Túy

Người lái xe bị cấm điều khiển xe hạng nặng khi bị ảnh hưởng bởi rượu hoặc ma túy. Nồng độ cồn trong máu từ 80 mg trên 100 ml máu (0.08) trở lên khi bị ảnh hưởng sẽ dẫn đến các hình phạt theo Bộ luật Hình sự và Bộ luật An toàn Đường bộ.

- ✓ Cấm điều khiển xe hạng nặng khi bị ảnh hưởng bởi rượu hoặc ma túy
- ✓ Nồng độ cồn trong máu từ 0.08 trở lên khi bị ảnh hưởng sẽ chịu các hình phạt của Bộ luật Hình sự và Bộ luật An toàn Đường bộ
- ✓ Rượu hoặc ma túy và việc lái xe không thể kết hợp với nhau

24.3 Quy tắc không khoan nhượng đối với xe buýt, xe buýt nhỏ và taxi

Nếu bạn có bất kỳ chất cồn hoặc ma túy nào trong máu, bạn không được lái xe hoặc trông coi hay kiểm soát xe buýt, xe buýt nhỏ hoặc taxi. Vi phạm quy tắc không khoan nhượng này dẫn đến lệnh cấm lái xe 24 giờ đối với các loại xe đó.

- ✓ Không khoan nhượng: không có chất cồn hoặc ma túy trong máu khi lái xe buýt, xe buýt nhỏ hoặc taxi
- ✓ Vi phạm dẫn đến lệnh cấm lái các loại xe đó trong 24 giờ
- ✓ Quy tắc áp dụng cho việc có xe trong sự trông coi hoặc kiểm soát của bạn

24.4 Giới hạn nồng độ cồn trong máu 0,05 đối với xe hạng nặng

Nồng độ cồn trong máu từ 0,05 trở lên cấm điều khiển xe hạng nặng (không thuộc trường hợp áp dụng chính sách không khoan nhượng), xe kéo, hoặc xe yêu cầu gắn biển báo an toàn theo Quy định về vật liệu nguy hiểm. Bạn cũng không được trông coi hoặc kiểm soát các loại xe đó. Ngoại lệ: xe chở khách kéo theo xe kéo nhà/lều, hoặc xe nhà di động.

- ✓ Nồng độ cồn trong máu 0,05 trở lên cấm điều khiển xe hạng nặng, xe kéo hoặc xe có gắn biển báo
- ✓ Lệnh cấm bao gồm việc trông coi hoặc kiểm soát các loại xe đó
- ✓ Ngoại lệ áp dụng cho xe chở khách kéo theo xe kéo nhà/lều hoặc xe nhà di động

24.5 Cấm Thiết Bị Điện Tử

Chỉ cần cầm bất kỳ thiết bị điện tử di động nào trong tay khi đang lái xe là trái pháp luật, bất kể mục đích sử dụng. Điều này áp dụng cho điện thoại di động, máy nghe nhạc MP3/đa phương tiện, radio vệ tinh, máy tính bảng, màn hình không liên quan đến việc lái xe, và thiết bị email/internet. Ngoại lệ: người lái xe của xe khẩn cấp đang làm nhiệm vụ.

- ✓ Cầm bất kỳ thiết bị điện tử di động nào khi đang lái xe là trái pháp luật, bất kể mục đích sử dụng
- ✓ Luật áp dụng dù thiết bị có đang được sử dụng hay không
- ✓ Ngoại lệ chỉ áp dụng cho người lái xe của xe khẩn cấp đang làm nhiệm vụ

24.6 Màn hình, GPS và Sổ nhật ký điện tử

GPS hữu ích nhưng có thể gây xao lãng và phải được sử dụng một cách thận trọng; hãy lập trình nó trước khi khởi hành. Sổ nhật ký điện tử chỉ được sử dụng khi xe đã đỗ ở một vị trí an toàn.

- ✓ Lập trình GPS hoặc nhập thông tin trước khi khởi hành, không phải trong khi lái xe
- ✓ Sổ nhật ký điện tử chỉ được sử dụng khi xe đã đỗ ở một vị trí an toàn

24.7 Ý nghĩa của “Trong khi lái xe”

Tài xế dừng xe để tuân thủ biển báo hoặc do giao thông (đèn đỏ hoặc kẹt xe) vẫn được coi là đang lái xe và không được sử dụng thiết bị cầm tay. Đưa xe dừng lại an toàn và hợp pháp bên lề đường nghĩa là bạn không còn đang lái xe, ngay cả khi động cơ vẫn nổ.

- ✓ Dừng lại ở đèn đỏ hoặc trong dòng xe cộ vẫn được tính là đang lái xe
- ✓ Việc dừng xe an toàn, hợp pháp bên lề đường nghĩa là bạn không còn được coi là đang lái xe ngay cả khi động cơ đang nổ
- ✓ Không được sử dụng thiết bị điện tử cầm tay khi đang chờ đèn đỏ

24.8 Điều chỉnh tựa đầu

Tựa đầu, giống như dây an toàn, giúp ngăn ngừa thương tích. Hầu hết các xe hạng nặng đều có tựa đầu cố định, nhưng ở những xe có thể điều chỉnh, tài xế nên điều chỉnh đúng cách trước khi lái xe để tránh chấn thương cổ do giật hoặc chấn thương cổ trong va chạm.

- ✓ Điều chỉnh đúng cách tựa đầu có thể điều chỉnh trước khi lên đường
- ✓ Việc điều chỉnh tựa đầu đúng cách giúp ngăn ngừa chấn thương cổ do giật trong va chạm

24.9 Thái độ lái xe chuyên nghiệp: Hợp tác và giữ bình tĩnh

Tài xế chuyên nghiệp phải hợp tác và lịch sự - điều chỉnh tốc độ để cho người khác nhập làn, sử dụng làn bên phải và dành làn bên trái cho việc vượt. Họ phải giữ bình tĩnh và điềm đạm, tránh đối đầu không cần thiết với những người tham gia giao thông hung hăng bằng cách tuân thủ các quy tắc giao thông.

- ✓ Sử dụng làn bên phải và dành làn bên trái cho việc vượt
- ✓ Điều chỉnh tốc độ để giúp người khác nhập vào làn của bạn
- ✓ Giữ bình tĩnh và tránh đối đầu với những người tham gia giao thông hung hăng

24.10 Giữ tỉnh táo và hiện tượng thôi miên trên đường cao tốc

Thiếu tập trung là nguyên nhân chính gây ra tai nạn thương tích liên quan đến xe tải, trong đó mệt mỏi là nguyên nhân hàng đầu. Việc lái xe đơn điệu, các tuyến đường quen thuộc và thời gian lái xe dài có thể gây ra hiện tượng thôi miên trên đường cao tốc. Nếu điều này xảy ra, hãy tấp vào lề để nghỉ ngơi và nghỉ giải lao mỗi hai giờ hoặc khi cần thiết.

- ✓ Mệt mỏi được công nhận là nguyên nhân chính gây mất tập trung của tài xế
- ✓ Thỉnh thoảng hãy nghỉ giải lao, nếu có thể thì mỗi hai giờ
- ✓ Tấp vào lề và nghỉ ngơi nếu bạn gặp hiện tượng thôi miên trên đường cao tốc

24.11 Dự đoán: Quét, Nhận diện, Quyết định, Hành động

Dự đoán có nghĩa là lập kế hoạch trước. QUÉT và QUAN SÁT môi trường xung quanh bạn (đừng nhìn chằm chằm vào một điểm; hãy nhìn phía trước, hai bên và gương). NHẬN DIỆN các nguy hiểm tiềm ẩn bằng cách đọc đường và duy trì khoảng cách. QUYẾT ĐỊNH cách tốt nhất để ngăn ngừa va chạm. HÀNH ĐỘNG với thao tác đúng vào đúng thời điểm.

- ✓ Quét phía trước, hai bên và trong gương thay vì nhìn chằm chằm vào một điểm
- ✓ Duy trì đủ khoảng cách để có thời gian phản ứng với các mối nguy hiểm
- ✓ Biết tuyến đường, hàng hóa và điều kiện đường sá trước khi khởi hành

24.12 CB và radio hai chiều được cấp phép

Quy định hạn chế thiết bị không áp dụng cho các thiết bị được lắp đặt trong xe mà chỉ có micrô hoặc bộ thu được cầm trên tay. Điều này bao gồm radio hai chiều sóng ngắn (CBs/walkie-talkies) không cho phép cả hai bên nói đồng thời.

- ✓ Cho phép các thiết bị đã lắp đặt mà chỉ có micrô/bộ thu được cầm trên tay
- ✓ CB và walkie-talkie (radio hai chiều không đồng thời) được cho phép

CHAPTER 25

Upshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)

25.1 Giải thích các vị trí bàn đạp ly hợp

Bàn đạp ly hợp có bốn vị trí chính được sử dụng khi sang số: hành trình tự do trên (vị trí 1), điểm ma sát (vị trí 2), hành trình tự do dưới (vị trí 3), và phanh ly hợp (vị trí 4). Việc biết các vị trí này là điều thiết yếu để sang số mượt mà trên hộp số không đồng bộ.

- ✓ Vị trí 1 = hành trình tự do trên
- ✓ Vị trí 2 = điểm ma sát
- ✓ Vị trí 3 = hành trình tự do dưới
- ✓ Vị trí 4 = phanh ly hợp

25.2 Sang số vào số 1

Để khởi hành ở số 1, đạp ly hợp xuống đến mức hành trình tự do thấp (vị trí 3), hoặc đến phanh ly hợp (vị trí 4) nếu xảy ra tiếng nghiến. Nhả ly hợp từ từ đến điểm tiếp xúc cho đến khi xe di chuyển, sau đó tăng ga từ từ trong khi nhả ly hợp.

- ✓ Đạp ly hợp đến vị trí 3, hoặc vị trí 4 nếu có tiếng nghiến
- ✓ Nhả ly hợp đến điểm tiếp xúc (vị trí 2) cho đến khi xe di chuyển
- ✓ Tăng ga từ từ trong khi nhả ly hợp

25.3 Tăng lên số 2 (Đạp ly hợp hai lần)

Để tăng lên số 2: tăng tốc đến 950 RPM, đạp ly hợp đến điểm tiếp xúc rồi đến vị trí 3 trong khi nhả chân ga, chuyển về số N, nhả ly hợp đến vị trí 1 để động cơ giảm xuống 650 RPM, đạp ly hợp đến vị trí 3 và chuyển sang số 2, sau đó tăng tốc từ từ trong khi nhả ly hợp. Kỹ thuật tương tự áp dụng cho các số cao hơn.

- ✓ Đạt 950 RPM trước khi chuyển số
- ✓ Đi qua số trung gian (N) trong khi chuyển số
- ✓ Để động cơ giảm xuống 650 RPM ở số N trước khi vào số 2
- ✓ Dùng cùng kỹ thuật cho tất cả các số cao hơn

25.4 Yêu cầu RPM đối với các số cao hơn

Đối với các số cao hơn, hãy tăng tốc độ động cơ lên 1.500 RPM để duy trì mô-men xoắn tối ưu là 1.200 RPM sau khi trừ 300 RPM cần thiết cho thao tác (1.500 – 300 = 1.200 RPM).

- ✓ Tăng lên 1.500 RPM đối với các số cao hơn
- ✓ Mô-men xoắn tối ưu là 1.200 RPM sau khi trừ 300 RPM
- ✓ Công thức: 1.500 RPM – 300 RPM = 1.200 RPM

CHAPTER 26

Minimum Number of Tiedowns

26.1 Dây buộc cho các vật bị chặn/cố định

Khi một vật bị chặn hoặc cố định bởi kết cấu phía trước, vách ngăn, một vật cố định khác hoặc một thiết bị khác ngăn chặn sự dịch chuyển về phía trước, các yêu cầu về dây buộc chỉ phụ thuộc vào chiều dài, bất kể khối lượng.

- ✓ Vật không dài quá 3.04 m: dùng ít nhất một dây buộc
- ✓ Vật dài hơn 3.04 m: một dây buộc cho 3.04 m đầu tiên cộng thêm một dây buộc cho mỗi 3.04 m tiếp theo hoặc phần lẻ của khoảng đó
- ✓ Các quy tắc này áp dụng bất kể khối lượng của vật khi vật đó bị chặn/cố định

26.2 Dây chằng buộc cho các vật phẩm không bị chặn

Khi một vật phẩm KHÔNG bị chặn hoặc cố định bởi kết cấu phía trước, hệ thống chặn hoặc một vật phẩm khác đã được cố định, yêu cầu chằng buộc phụ thuộc vào cả khối lượng và chiều dài.

- ✓ Vật phẩm đến 500 kg và dài đến 1.52 m: ít nhất một dây chằng buộc
- ✓ Cùng chiều dài nhưng khối lượng trên 500 kg: ít nhất hai dây chằng buộc
- ✓ Vật phẩm dài hơn 1.52 m và đến 3.04 m: ít nhất hai dây chằng buộc bất kể khối lượng
- ✓ Vật phẩm dài hơn 3.04 m: hai dây chằng buộc cho 3.04 m đầu tiên cộng thêm một dây cho mỗi 3.04 m tiếp theo hoặc phần nhỏ hơn của khoảng đó

26.3 Chứng nhận Giới hạn Tải trọng Làm việc (WLL)

Tất cả các thiết bị chằng buộc (dây đai, xích, v.v.) được sử dụng theo Quy định phải có chứng nhận của nhà sản xuất về Giới hạn Tải trọng Làm việc (WLL). WLL là tải trọng tối đa do nhà sản xuất ấn định có thể tác dụng lên thiết bị hoặc hệ thống chằng buộc trong điều kiện sử dụng bình thường.

- ✓ Tất cả các thiết bị chằng buộc phải có chứng nhận WLL của nhà sản xuất
- ✓ WLL là tải trọng tối đa mà thiết bị chằng buộc có thể chịu được trong điều kiện sử dụng bình thường
- ✓ Dây đai không có chứng nhận không tuân thủ Quy định

26.4 Quy tắc 50% Tổng WLL

Tổng của tất cả WLL của thiết bị chằng buộc dùng để cố định một mặt hàng hoặc một nhóm mặt hàng là tổng WLL. Tổng WLL không được nhỏ hơn 50% tổng khối lượng hàng hóa được hệ thống cố định.

- ✓ Tổng WLL phải đạt ít nhất 50% tổng khối lượng hàng hóa được cố định
- ✓ Ví dụ: hàng hóa nặng 2.268 kg cần hệ thống chằng buộc có sức chịu tải 1.134 kg hoặc hơn

CHAPTER 27

Special Rules for the Securement of Certain Types of Cargo

27.1 Mục đích của các quy tắc chằng buộc đặc biệt

Các quy tắc đặc biệt nhằm đáp ứng những đặc điểm riêng của từng loại hàng hóa khác nhau. Người lái xe phải biết cách chằng buộc đúng cách từng loại hàng để ngăn các vật dụng bị bật ra hoặc xê dịch.

- ✓ Bạn phải tuân thủ các quy tắc đặc biệt áp dụng cho từng loại hàng hóa được chuyên chở
- ✓ Các quy tắc đặc biệt được ban hành nhằm đáp ứng loại vật dụng cụ thể trong hàng hóa
- ✓ Tham khảo Quy định về Tiêu chuẩn Chằng buộc Hàng hóa (Cargo Securement Standards Regulation) để biết chi tiết về việc chằng buộc từng loại hàng hóa

27.2 Chằng buộc gỗ tròn

Gỗ tròn là thân cây hoặc đoạn thân cây đã được đốn hạ và làm sạch, bao gồm cột tiện ích và cột gỗ tròn dùng trong xây dựng. Gỗ tròn có dạng hình trụ và thuôn nhỏ, nên cần được chằng buộc đặc biệt.

- ✓ Chằng buộc gỗ tròn đúng cách đòi hỏi sự kết hợp của dây chằng và hệ thống chèn chặn như trụ chống và gối đỡ.
- ✓ Thuật ngữ log bao gồm cột tiện ích công cộng, cột được xử lý phần gốc và cột dùng trong các công trình bằng gỗ tròn.

27.3 Cố định gỗ đã bào

Các bó gỗ đã bào thường được xếp chồng và cố định bằng các dây buộc bắc ngang qua phần trên, làm tăng trọng tâm và giảm hiệu quả của dây buộc.

- ✓ Việc xếp chồng các bó làm tăng trọng tâm và giảm hiệu quả của dây buộc.
- ✓ Quy định đề ra các tiêu chuẩn cố định đặc biệt cho các bó gỗ đã bào được xếp chồng cao hơn một lớp.

27.4 Cuộn kim loại và cuộn giấy

Cuộn kim loại và cuộn giấy là những vật thể hình trụ nặng, cần được cố định hiệu quả; cuộn giấy dễ vỡ và thường được chở trong xe van hoặc container.

- ✓ Cuộn kim loại, dù được xếp theo chiều đứng hay chiều ngang, đều cần thiết bị cố định hiệu quả và số lượng dây chằng tối thiểu cho mỗi cuộn
- ✓ Cuộn giấy thường được vận chuyển bên trong xe van hoặc container liên phương thức với các quy tắc đặc biệt về cố định
- ✓ Các tiêu chuẩn cố định đặc biệt áp dụng cho cuộn giấy được vận chuyển trên xe sàn phẳng không có

thành bên

27.5 Các phương tiện được vận chuyển như hàng hóa

Các phương tiện được chở như hàng hóa có các bộ phận chuyển động (lốp, hệ thống treo) cho phép di chuyển thẳng đứng tự do, đòi hỏi hệ thống cố định đặc biệt, bất kể dưới hay trên 4.500 kg.

- ✓ Phương tiện có các bộ phận cho phép di chuyển thẳng đứng tự do (lốp, hệ thống treo) cần hệ thống cố định đặc biệt
- ✓ Phương tiện bị làm phẳng hoặc bị nghiền nát có thể làm rơi các thành phần bị bật ra dưới tác động của lực vận chuyển và cần tiêu chuẩn cố định đặc biệt
- ✓ Phương tiện trên 4.500 kg, kể cả máy móc/thiết bị có bánh xích, cần hệ thống cố định đặc biệt

27.6 Bảo đảm cố định ống bê tông

Ống bê tông có dạng hình trụ với hệ số ma sát cao. Ống có đường kính lớn có thể được chuyên chở mỗi xe một ống; ống nhỏ có thể xếp nhiều ống lên một xe, được giằng và xếp chồng.

- ✓ Ống bê tông phải được cố định để ngăn dịch chuyển hoặc lăn.
- ✓ Tiêu chuẩn cố định đặc biệt áp dụng cho hàng hóa là ống bê tông đường kính nhỏ và đường kính lớn.

27.7 Container liên phương thức và Container Roll-on/Roll-off

Container liên phương thức có các thiết bị khóa tích hợp để cố định vào chassis hoặc xe sàn phẳng; container roll-on/roll-off có con lăn và được chở trên các xe được cải tạo đặc biệt.

- ✓ Container liên phương thức được cố định vào chassis container hoặc xe sàn phẳng bằng các thiết bị khóa tích hợp
- ✓ Container roll-on/roll-off (có thể tháo rời) được vận chuyển trên các xe được cải tạo đặc biệt để cố định container ở phía trước và phía sau
- ✓ Quy định đề ra các tiêu chuẩn cố định đặc biệt cho cả hai loại container

27.8 Chằng buộc đá tảng

Đá tảng là một loại đá lớn có hình dạng không đều, mỗi tảng có những đặc điểm riêng. Các quy tắc chằng buộc được áp dụng dựa trên ngưỡng khối lượng và thể tích.

- ✓ Các quy định về chằng buộc đá tảng liên quan đến đá tảng có khối lượng trên 5.000 kg hoặc thể tích trên 2 m^3
- ✓ Đá tảng có khối lượng trên 100 kg và dưới 5.000 kg cũng có thể được chằng buộc theo cùng các điều khoản
- ✓ Quy định có chứa các tiêu chuẩn chằng buộc đặc biệt cho việc vận chuyển đá tảng

27.9 Bảo đảm hàng rời

Hàng rời bao gồm các sản phẩm (cốt liệu, chất lỏng, khí, sản phẩm dạng hạt) được đống để vận chuyển, thường ở trong các thùng chứa không nắp cần tiêu chuẩn che phủ đặc biệt.

- ✓ Hàng rời vận chuyển bằng xe ben, container hoặc thùng chứa có phần trên hở phải tuân theo tiêu chuẩn che phủ đặc biệt.
- ✓ Thuật ngữ “hàng rời” bao gồm cốt liệu, chất lỏng, khí và sản phẩm dạng hạt được đống để vận chuyển.

CHAPTER 28

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

28.1 Các tuyến đường được phép cho LCV lưu thông

Xe LCV bị hạn chế ở các loại đường cụ thể, chủ yếu là đường cao tốc có dải phân cách và các đoạn kết nối ra vào ngắn, nhằm giảm thiểu tương tác với giao thông khác.

- ✓ Được phép trên đường cao tốc có dải phân cách và các ramp vào/ra của đường cao tốc
- ✓ Được phép trên các đoạn đường nối các ramp vào và ra của đường cao tốc dẫn đến các hướng ngược nhau
- ✓ Được phép đi vào khu công nghiệp thuộc đô thị từ ramp đường cao tốc với quãng đường không quá 2 km
- ✓ Được phép trên các đường khác từ ramp đường cao tốc với quãng đường không quá 500 m (ví dụ: đến nhà hàng)
- ✓ Được phép trên các đường trong khu công nghiệp thuộc đô thị và trên Route 271 (Laurier-Station/Saint-Flavien) trong phạm vi 2 km về phía nam từ boulevard Laurier

28.2 Các lối ra bị cấm trên Xa lộ 40

Ngay cả khi có giấy phép vận hành đặc biệt, một số lối ra trên xa lộ vẫn hoàn toàn bị cấm đối với xe LCV.

- ✓ Không được sử dụng lối ra 174 trên xa lộ 40 để vào hoặc ra
- ✓ Không được sử dụng lối ra 203 trên xa lộ 40 để vào hoặc ra
- ✓ Lệnh cấm vẫn áp dụng ngay cả khi có giấy phép vận hành đặc biệt

CHAPTER 29

2 - Frame and Cargo Body

29.1 Thanh bên và Thanh ngang

Kiểm tra độ chắc chắn và tình trạng của thanh bên và thanh ngang (dầm ngang). Kiểm tra các phần nhìn thấy được xung quanh xe để phát hiện vết nứt và chỗ gãy. Thanh bên có phần web (bản bụng) và phần flange (mép/cánh). Vết xước không phải vết nứt; nếu không chắc vết nứt nghiêm trọng đến mức nào, hãy hỏi người phụ trách kiểm tra cơ khí.

- ✓ Lỗi 2.A (nghiêm trọng): Thanh bên có nguy cơ gãy
- ✓ Lỗi 2.B (nghiêm trọng): Thanh bên hoặc thanh ngang bị võng khiến bộ phận chuyển động (lốp, bánh xe, hệ thống lái, hệ thống treo) chạm vào thân xe
- ✓ Lỗi 2.1 (nhẹ): Phần web của thanh bên bị nứt, phần flange bị nứt, hoặc thanh ngang bị nứt hoặc gãy

29.2 Chốt khóa bogie trượt

Kiểm tra sự hiện diện và vị trí khóa của các chốt khóa cố định bogie trượt bên dưới sơ-mi rơ-moóc. Kiểm tra bên ngoài xe ở cả hai bên bánh sau của sơ-mi rơ-moóc, đảm bảo các chốt hiện diện và ở vị trí khóa.

- ✓ Lỗi 2.C (nghiêm trọng): Hơn 25% chốt khóa bị thiếu hoặc không ở vị trí khóa
- ✓ Kiểm tra bogie trượt từ cả hai bên bánh sau của sơ-mi rơ-moóc

29.3 Các Bộ Phận Cố Định Của Thân Xe

Kiểm tra xem các bộ phận cố định của thân xe (nắp ca-pô, tấm thân xe, chắn bùn, cản xe) có hiện diện và được gắn chắc chắn hay không. Kiểm tra xung quanh xe.

- ✓ Lỗi 2.2 (nhẹ): Một bộ phận cố định của thân xe bị thiếu hoặc gắn không đúng cách
- ✓ Bao gồm nắp ca-pô, tấm thân xe, chắn bùn và cản xe

29.4 Cửa Khoang Hành Lý/Khoang Phụ Trợ của Xe Buýt

Kiểm tra bổ sung đối với xe buýt, bao gồm cả xe khách đường dài. Kiểm tra sự hiện diện và độ chắc chắn của các cửa bên ngoài của khoang hành lý và khoang phụ trợ (chẳng hạn như khoang ắc quy). Cửa không đạt yêu cầu khi không đóng được hoặc không hoạt động đúng cách.

- ✓ Khiếm khuyết 2.3 (nhẹ): Cửa bên ngoài của khoang hành lý hoặc khoang phụ trợ không đạt yêu cầu hoặc được lắp đặt không đúng cách
- ✓ Cửa không đạt yêu cầu khi không đóng được hoặc không hoạt động đúng cách

CHAPTER 30

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

30.1 Các tuyến đường được phép cho LCV

LCV chỉ được phép lưu thông trên các loại đường được cho phép cụ thể, chủ yếu là đường cao tốc và các đoạn đường tiếp cận ngắn.

- ✓ Được phép trên đường cao tốc có dải phân cách và các đường dẫn vào/ra của đường cao tốc
- ✓ Được phép trên các đoạn đường nối đường dẫn vào và đường dẫn ra dẫn đến hai hướng ngược nhau
- ✓ Được phép vào khu công nghiệp cấp thành phố từ đường dẫn đường cao tốc với quãng đường không quá 2 km
- ✓ Được phép trên các đường khác từ đường dẫn đường cao tốc với quãng đường không quá 500 m (ví dụ: đi đến nhà hàng)
- ✓ Được phép trên các đường trong khu công nghiệp cấp thành phố và trên Route 271 tại Laurier-Station/Saint-Flavien trong phạm vi 2 km về phía nam từ boulevard Laurier

30.2 Các tuyến đường bị cấm đối với LCV

Ngay cả khi có giấy phép hoạt động đặc biệt, một số lối ra trên xa lộ vẫn bị cấm đối với LCV.

- ✓ Không được phép sử dụng lối ra 174 trên xa lộ 40 để vào hoặc ra khỏi xa lộ
- ✓ Không được phép sử dụng lối ra 203 trên xa lộ 40 để vào hoặc ra khỏi xa lộ

CHAPTER 31

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Motor Coaches

31.1 Kiểm tra vòng quanh xe khách

Kiểm tra vòng quanh xe khách là kiểm tra bằng mắt và tai đối với các bộ phận có thể tiếp cận, theo cùng các bước như xe buýt thành phố. Tuy nhiên, cấu hình của xe có thể khiến hệ thống treo không thể tiếp cận, và khung gầm cùng các bộ phận thân xe thường là loại monocoque, khiến các bộ phận và phụ kiện đặc trưng cho loại xe này.

- ✓ Thực hiện cùng các bước kiểm tra vòng quanh như xe buýt thành phố
- ✓ Hệ thống treo có thể không tiếp cận được do cấu hình xe
- ✓ Khung gầm và thân xe thường là loại monocoque với các bộ phận đặc trưng

CHAPTER 32

Negotiating a Curve

32.1 Tiếp cận và kiểm soát tốc độ trong các khúc cua

Kiểm tra độ cong gắt của khúc cua càng sớm càng tốt. Bạn không thể thay đổi khúc cua hoặc mặt đường, nhưng bạn kiểm soát tốc độ — yếu tố then chốt. Để giảm tốc, nhả nhẹ chân ga hoặc về số thấp; nếu buộc phải phanh, hãy phanh trước khúc cua khi vẫn đang đi thẳng. Chọn số cho phép tăng tốc nhẹ trong khúc cua để giữ xe ổn định.

- ✓ Tốc độ là yếu tố then chốt khi đi qua khúc cua
- ✓ Phanh trước khi vào khúc cua khi đang đi theo đường thẳng, không phanh trong khúc cua
- ✓ Chọn đúng số trước khúc cua và tránh phanh hoặc về số thấp trong khúc cua

32.2 Rủi ro do trọng tâm cao

Vì hầu hết xe hạng nặng có trọng tâm cao, việc vào cua ở tốc độ cao có thể gây mất kiểm soát, lệch hướng hoặc lật xe. Cần có kỹ năng lái xe cao.

- ✓ Xe hạng nặng có trọng tâm cao và có thể lật nếu tốc độ quá cao
- ✓ Giảm tốc độ trước khi vào cua để tránh mất kiểm soát hoặc lật xe

32.3 Kiểm soát tốc độ trong các khúc cua

Tốc độ là yếu tố then chốt trong các khúc cua. Hãy quan sát bằng mắt để đánh giá độ gắt của khúc cua càng xa càng tốt. Nếu phải phanh, hãy phanh trước khi vào cua khi đang đi trên đường thẳng, và chọn số cho phép bạn tăng tốc nhẹ trong khúc cua để giữ xe ổn định.

- ✓ Phanh trước khúc cua khi đang đi trên đường thẳng, không phanh trong khúc cua
- ✓ Tránh phanh hoặc về số thấp khi đang ở trong khúc cua
- ✓ Ở đúng số trước khi vào khúc cua
- ✓ Tăng tốc nhẹ qua khúc cua để giữ xe ổn định

32.4 Rủi ro do trọng tâm cao

Hầu hết các xe hạng nặng có trọng tâm cao, vì vậy tài xế cần kỹ năng cao khi vào cua. Vào cua với tốc độ cao có thể gây mất kiểm soát, lạng xe hoặc lật xe.

- ✓ Vào cua quá nhanh có thể gây mất kiểm soát, lạng xe hoặc lật xe
- ✓ Trọng tâm cao làm tăng nguy cơ lật xe khi vào cua

32.5 Vị trí làn đường trong các khúc cua

Để mắt đến các xe ngược chiều đi lệch gần vạch giữa. Đối với khúc cua phải, hãy nép về phía vạch giữa/bên trái xa của làn đường, giữ nguyên cho đến khi ra khỏi khúc cua, sau đó trở lại giữa làn. Đối với khúc cua trái, hãy nép về phía bên phải của làn đường, giữ nguyên cho đến khi ra khỏi khúc cua, sau đó trở lại giữa làn. Tăng tốc dần dần khi ra khỏi khúc cua.

- ✓ Khúc cua phải: vị trí gần vạch giữa/bên trái của làn đường
- ✓ Khúc cua trái: vị trí về phía bên phải của làn đường
- ✓ Giữ vị trí cho đến khi ra khỏi khúc cua, sau đó trở lại giữa làn đường và tăng tốc dần dần

32.6 Vị trí làn đường khi qua khúc cua

Quan sát xe ngược chiều để phát hiện việc đi lệch về phía vạch giữa. Trước khúc cua sang phải, tấp sát về phía xa bên trái của làn đường (gần vạch giữa) và giữ vị trí đó cho đến khi ra khỏi khúc cua, sau đó trở lại giữa làn. Trước khúc cua sang trái, tấp sát về phía bên phải của làn đường và giữ cho đến khi ra khỏi khúc cua. Tăng tốc từ từ khi ra khỏi khúc cua.

- ✓ Trước khúc cua sang phải, tấp sát về phía vạch giữa/xa bên trái của làn đường
- ✓ Trước khúc cua sang trái, tấp sát về phía bên phải của làn đường
- ✓ Giữ vị trí cho đến khi ra khỏi khúc cua, sau đó trở lại giữa làn
- ✓ Tăng tốc từ từ khi ra khỏi khúc cua

CHAPTER 33

What Causes Skidding?

33.1 Nguyên nhân gây trượt bánh

Trượt bánh thường do chạy quá nhanh trên bề mặt đường hư hỏng, trơn trượt hoặc phủ tuyết, khiến lốp mất độ bám. Tình trạng này có thể xảy ra do phanh quá gấp, vào cua quá nhanh, hoặc lái xe lên hoặc xuống dốc.

- ✓ Trượt bánh thường xảy ra nhất do chạy quá nhanh so với điều kiện đường sá
- ✓ Nguyên nhân phổ biến: phanh quá gấp, vào cua quá nhanh, lái xe lên hoặc xuống dốc

33.2 Các cách tránh trượt bánh

Rất khó lấy lại quyền kiểm soát xe hạng nặng khi xe đã bị trượt bánh, vì vậy hãy lái xe phòng vệ để ngăn ngừa trượt bánh. Giảm tốc độ theo điều kiện đường sá, giữ khoảng cách an toàn với xe phía trước, kiểm tra sơ mi rơ moóc trong gương khi phanh, và không sử dụng phanh tay để giảm tốc.

- ✓ Giảm tốc độ theo điều kiện và bố trí mặt đường
- ✓ Duy trì khoảng cách đủ với những người tham gia giao thông khác để tránh phanh gấp
- ✓ Kiểm tra sơ mi rơ moóc trong gương chiếu hậu mỗi khi phanh và nhả phanh nếu xe bắt đầu trượt
- ✓ KHÔNG sử dụng phanh tay để giảm tốc độ xe

33.3 Trượt bánh do phanh gấp

Việc phanh có thể khóa bánh xe và khiến xe bị trượt bánh. Trên xe KHÔNG được trang bị ABS, bánh xe bị khóa làm giảm độ bám và gây trượt bánh, đòi hỏi quãng đường dừng xe dài hơn. Bạn phải điều chỉnh cách lái xe để duy trì kiểm soát.

- ✓ Bánh xe bị khóa (không có ABS) làm giảm độ bám và tăng quãng đường dừng xe
- ✓ Phanh gấp có thể khiến bánh xe bị khóa và trượt bánh

33.4 Trượt bánh trên đồi

Hiện tượng trượt có thể xảy ra khi lên hoặc xuống đồi nếu lực tăng tốc vượt quá độ bám, đặc biệt trên mặt đường trơn trượt hoặc khi chạy quá nhanh. Khi lên đồi, bánh xe quay tại chỗ và phần đuôi xe lệch sang một bên. Khi xuống đồi, nguy cơ trượt cao hơn trên mặt đường trơn trượt hoặc khi phanh.

- ✓ Trượt khi lên đồi: bánh xe quay tại chỗ và phần đuôi xe lệch sang một bên
- ✓ Nguy cơ trượt khi xuống đồi cao hơn trên mặt đường trơn trượt hoặc khi phanh để giảm tốc độ

33.5 Trượt bánh khi lái xe lên hoặc xuống dốc

Hiện tượng trượt bánh có thể xảy ra khi lực tăng tốc vượt quá độ bám giữa lốp xe và mặt đường, đặc biệt trên bề mặt trơn trượt hoặc khi chạy quá nhanh. Khi lên dốc, bánh xe quay tại chỗ và phần đuôi xe lệch sang một bên. Khi xuống dốc, nguy cơ cao hơn nếu mặt đường trơn trượt hoặc bạn phanh để giảm tốc.

- ✓ Trượt bánh xảy ra khi lực tăng tốc vượt quá độ bám của lốp
- ✓ Lên dốc: bánh xe quay tại chỗ và phần đuôi xe lệch sang một bên
- ✓ Xuống dốc: phanh trên mặt đường trơn trượt làm tăng nguy cơ trượt bánh
- ✓ Áp dụng kỹ thuật lái xe lên xuống dốc đúng từ Chương 5

CHAPTER 34

Securement Inspection

34.1 Kiểm tra trực quan trước khi khởi hành

Người lái xe phải thực hiện kiểm tra trực quan các bộ phận cố định của xe và bảo đảm hàng hóa không cản trở việc lái xe hoặc thoát ra khỏi ca-bin.

- ✓ Bảo đảm cửa hậu, ván sau, cửa, bạt phủ, lốp dự phòng, giá để lốp và các thiết bị vận hành khác được cố định chắc chắn.
- ✓ Bảo đảm hàng hóa không cản trở khả năng lái xe an toàn của bạn.
- ✓ Bảo đảm hàng hóa không cản trở một người rời khỏi ca-bin hoặc khoang lái một cách tự do.

34.2 Thời điểm kiểm tra hệ thống chằng buộc hàng hóa

Tài xế phải kiểm tra và điều chỉnh hệ thống chằng buộc hàng hóa trước khi lái xe và ngay sau khi xếp hàng.

- ✓ Kiểm tra và thực hiện các điều chỉnh cần thiết trước khi lái xe
- ✓ Kiểm tra và điều chỉnh không quá 80 km kể từ điểm xếp hàng hóa

34.3 Các yếu tố kích hoạt tái kiểm tra

Hàng hóa và hệ thống chằng buộc phải được tái kiểm tra thường xuyên, bao gồm các điều chỉnh như thêm dây chằng, khi các điều kiện cụ thể xảy ra.

- ✓ Tái kiểm tra khi hoạt động hoặc tình trạng nhiệm vụ của bạn thay đổi
- ✓ Tái kiểm tra khi xe đã được lái trong 3 giờ
- ✓ Tái kiểm tra khi xe đã di chuyển 240 km
- ✓ Thực hiện các điều chỉnh cần thiết bao gồm thêm dây chằng nếu cần

34.4 Các trường hợp miễn kiểm tra

Tài xế được miễn kiểm tra hàng hóa và hệ thống cố định hàng hóa chỉ trong hai tình huống cụ thể theo Quy định.

- ✓ Được miễn khi hàng hóa được niêm phong trong xe và tài xế được lệnh không được mở
- ✓ Được miễn khi xe được xếp hàng theo cách ngăn cản việc tiếp cận hàng hóa hoặc một phần của hàng hóa

34.5 Thời Điểm Kiểm Tra Chằng Buộc Hàng Hóa

Tài xế phải kiểm tra hàng hóa và hệ thống chằng buộc, đồng thời điều chỉnh trước khi lái xe và một lần nữa trong vòng không quá 80 km kể từ điểm xếp hàng. Việc kiểm tra lại thường xuyên kèm điều chỉnh (bao gồm thêm dây chằng buộc) là bắt buộc trong các tình huống cụ thể.

- ✓ Kiểm tra trước khi lái xe và một lần nữa trong vòng 80 km kể từ điểm xếp hàng
- ✓ Kiểm tra lại khi hoạt động hoặc trạng thái làm việc của bạn thay đổi
- ✓ Kiểm tra lại sau khi xe đã được lái trong 3 giờ
- ✓ Kiểm tra lại sau khi xe đã di chuyển 240 km

34.6 Kiểm tra bằng mắt trước khi khởi hành

Trước khi khởi hành và trong suốt chuyến đi, tài xế phải kiểm tra bằng mắt để bảo đảm cửa sau, ván sau, cửa, bạt che, lốp dự phòng, giá để lốp và các thiết bị khác được cố định chắc chắn, và bảo đảm hàng hóa không gây trở ngại cho việc lái xe an toàn hoặc chặn lối ra khỏi cabin.

- ✓ Xác minh cửa sau, ván sau, cửa, bạt che, lốp dự phòng, giá để lốp và các thiết bị khác đã được cố định chắc chắn
- ✓ Hàng hóa không được gây trở ngại cho khả năng lái xe an toàn
- ✓ Hàng hóa không được cản trở một người ra khỏi cabin hoặc khoang người lái một cách tự do

CHAPTER 35

Physical Factors That Affect Driving

35.1 Phân bố tải trọng trong xe

Phân bố tải trọng không đúng cách có thể gây mất kiểm soát khi phản ứng nhanh. Để cải thiện độ ổn định và tránh lật xe, hãy giữ trọng tâm càng thấp càng tốt. Tải trọng trong mỗi sơ mi rơ moóc phải được phân bố đúng cách trên các nhóm trục theo Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe.

- ✓ Phân bố tải trọng đều để tránh mất kiểm soát khi phản ứng nhanh
- ✓ Giữ trọng tâm càng thấp càng tốt để cải thiện độ ổn định và tránh lật xe
- ✓ Phân bố tải trọng trong mỗi sơ mi rơ moóc đúng cách trên các nhóm trục theo Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe

35.2 Định vị sơ mi rơ moóc theo trọng lượng

Sơ mi rơ moóc dài nhất và nặng nhất phải được nối vào đầu kéo. Nếu các sơ mi rơ moóc không được định vị theo thứ tự này, bạn có thể mất kiểm soát sơ mi rơ moóc thứ hai khi phanh.

- ✓ Sơ mi rơ moóc dài nhất và nặng nhất phải được nối vào đầu kéo (vị trí thứ nhất)
- ✓ Định vị sai có thể gây mất kiểm soát sơ mi rơ moóc thứ hai khi phanh

35.3 Ảnh hưởng của tải trọng đến khả năng tăng tốc

Việc tăng tải trọng của xe làm giảm lực tăng tốc. Một đoàn xe đường bộ đôi cần nhiều thời gian hơn để hòa vào giao thông hoặc lấy lại tốc độ sau khi dừng, và tải trọng thêm buộc bạn phải giảm tốc độ nhiều hơn nữa khi vào đường cong.

- ✓ Tải trọng tăng làm giảm lực tăng tốc, đòi hỏi nhiều thời gian hơn để hòa vào giao thông hoặc lấy lại tốc độ
- ✓ Tải trọng thêm buộc bạn phải giảm tốc độ nhiều hơn nữa khi vào đường cong

35.4 Chiều dài của đoàn xe đường bộ đôi

Do chiều dài của nó, một đoàn xe đường bộ đôi vận hành kém khi vượt hoặc thực hiện các thao tác né tránh. Gió ngang làm trầm trọng thêm vấn đề này, đặc biệt là trong các khúc cua. Bạn phải dự đoán cách xe sẽ phản ứng để duy trì kiểm soát.

- ✓ Đoàn xe đường bộ đôi không vận hành tốt bằng các xe ngắn hơn khi vượt hoặc thực hiện thao tác né tránh
- ✓ Gió ngang làm trầm trọng thêm vấn đề xử lý, đặc biệt khi vào cua
- ✓ Dự đoán phản ứng của xe để phản ứng kịp thời và duy trì kiểm soát

35.5 Số lượng khớp nối

Khoảng không gian cần thiết cho các thao tác phụ thuộc vào số lượng và vị trí trục xe, chiều dài của đầu kéo và sơ-mi-rơ-moóc, và số lượng khớp nối. Càng nhiều khớp nối càng làm tăng nguy cơ sơ-mi-rơ-moóc thứ hai bị lắc ngang, lệch khỏi quỹ đạo của đầu kéo, lấn làn và lật.

- ✓ Tổ hợp càng có nhiều khớp nối thì nguy cơ sơ-mi-rơ-moóc thứ hai bị lắc ngang càng lớn
- ✓ Sơ-mi-rơ-moóc thứ hai bị lắc ngang có thể lệch khỏi quỹ đạo của đầu kéo và lấn sang làn đường khác
- ✓ Các đoàn xe đường bộ đôi chiếm nhiều không gian đường, làm tăng nguy cơ va chạm với công trình lắp đặt, phương tiện và người đi bộ

35.6 Chiều dài và số lượng khớp nối

Chiều dài và nhiều khớp nối của đoàn xe đường bộ đôi làm giảm khả năng vượt hoặc thực hiện thao tác né tránh và làm tăng nguy cơ rơ-moóc phía sau bị lạng lách.

- ✓ Chiều dài lớn làm giảm khả năng vượt và né tránh; gió ngang làm tình trạng này tệ hơn, đặc biệt ở đường cong
- ✓ Nhiều khớp nối hơn làm tăng nguy cơ rơ-moóc bán lết thứ hai bị lạng lách và cắt qua làn đường
- ✓ Cân nhắc số lượng/vị trí trục, chiều dài đầu kéo và rơ-moóc, và số lượng khớp nối khi rẽ
- ✓ Đoàn xe đường bộ đôi chiếm nhiều không gian, làm tăng nguy cơ va chạm với công trình, xe đỗ và người đi bộ

CHAPTER 36

Chapter 10 – Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements

36.1 Yêu cầu về Giấy phép lái xe và Chứng thực T

Việc vận hành xe LCV đòi hỏi hạng giấy phép cao nhất cùng với một chứng thực bổ sung có các điều kiện tiên quyết nghiêm ngặt về kinh nghiệm và đào tạo.

- ✓ Phải có giấy phép lái xe Hạng 1 với chứng thực T.
- ✓ Phải đã giữ giấy phép Hạng 1 ít nhất 5 năm để có được chứng thực T.
- ✓ Phải hoàn thành chương trình đào tạo LCV bắt buộc (các xe dài hơn 25 m) tại trung tâm đào tạo vận tải đường bộ (Charlesbourg hoặc Saint-Jérôme).

36.2 Nghĩa vụ của người được cấp giấy phép đặc biệt

Người được cấp giấy phép hoạt động LCV đặc biệt có một số trách nhiệm pháp lý thường xuyên liên quan đến dữ liệu, báo cáo sự cố và việc tuân thủ của tài xế.

- ✓ Phải cung cấp dữ liệu của hệ thống giám sát tài xế khi có yêu cầu của nhân viên thực thi pháp luật về đơn vị vận tải hoặc nhân viên công lực
- ✓ Phải thông báo cho Ministère des Transports du Québec về mọi tai nạn hoặc ùn tắc giao thông do LCV gây ra trong vòng hai ngày
- ✓ Phải vận hành xe đầu kéo với tư cách là người khai thác theo Luật về chủ sở hữu, người khai thác và tài xế xe hạng nặng
- ✓ Phải bảo đảm tài xế tuân thủ mọi hạn chế lái xe về đường bộ, giờ và điều kiện thời tiết

CHAPTER 37

Inspections During Your Trip

37.1 Kiểm tra phanh bắt buộc tại các khu vực được chỉ định

Trong một chuyến đi, bạn phải thực hiện một số cuộc kiểm tra bắt buộc, bao gồm dừng tại các khu vực được chỉ định bởi biển báo kiểm tra phanh để kiểm tra phanh của bạn. Bạn cũng nên kiểm tra lại hệ thống phanh như đã làm trong kiểm tra vòng quanh xe; việc này chỉ mất vài phút và có thể thực hiện từ trong ca-bin.

- ✓ Dừng tại các khu vực được chỉ định bởi biển báo kiểm tra phanh để kiểm tra phanh của bạn
- ✓ Thực hiện kiểm tra hệ thống phanh như đã làm trong kiểm tra vòng quanh xe, có thể thực hiện trong ca-bin trong vài phút

37.2 Kiểm tra nhiệt độ bánh xe và moay-ơ

Trong chuyến đi, hãy kiểm tra nhiệt độ bánh xe để xác nhận việc điều chỉnh phanh đúng cách và giảm nguy cơ mất bánh xe. Tìm dấu vết dầu bôi trơn gần moay-ơ, nhiệt độ quá cao, khói hoặc mùi khét. Dầu bôi trơn gần moay-ơ có thể có nghĩa là vòng đệm làm kín moay-ơ bị hỏng hoặc vòng bi sắp trượt ra khỏi cốc.

- ✓ Kiểm tra nhiệt độ bánh xe để đảm bảo điều chỉnh phanh đầy đủ và không có nguy cơ mất bánh xe
- ✓ Kiểm tra dấu vết dầu bôi trơn gần moay-ơ bánh xe, nhiệt độ quá cao, khói hoặc mùi khét trước khi tiếp tục
- ✓ Dấu vết dầu bôi trơn gần moay-ơ có thể cho thấy vòng đệm làm kín moay-ơ bị hỏng hoặc vòng bi sắp trượt ra khỏi cốc

37.3 Chẩn đoán bánh xe bị quá nóng

Nếu một bánh xe tỏa nhiều nhiệt hơn các bánh khác, vòng bi bánh xe có thể bị hỏng hoặc phanh được điều chỉnh sai. Hãy đợi bánh xe nguội trước khi kiểm tra kỹ lưỡng để xác định nguyên nhân và bảo đảm có thể tiếp tục an toàn.

- ✓ Một bánh xe nóng hơn các bánh khác có thể báo hiệu vòng bi bị hỏng hoặc phanh được điều chỉnh sai
- ✓ Hãy đợi bánh xe nguội trước khi kiểm tra kỹ lưỡng và xác nhận bạn có thể tiếp tục an toàn

37.4 Siết Lại Các Bánh Xe Mới Được Thay Gần Đây

Nếu một bánh xe mới được thay gần đây, hãy kiểm tra xem nó đã đủ chặt chưa sau khi di chuyển từ 80 đến 160 km. Tốt nhất nên để thợ máy siết chặt bánh xe theo tiêu chuẩn của nhà sản xuất.

- ✓ Kiểm tra lại độ chặt của bánh xe mới được thay gần đây sau khi di chuyển từ 80 đến 160 km
- ✓ Tốt nhất nên để thợ máy siết chặt bánh xe theo tiêu chuẩn của nhà sản xuất

CHAPTER 38

Chapter 1 - Rules

38.1 Kiểm tra Vòng quanh và Quy định về Giờ Lái xe

Theo Bộ luật An toàn Đường bộ, người lái xe phải kiểm tra xe mỗi ngày và theo các khoảng thời gian (kiểm tra vòng quanh). Quy định về giờ lái xe và nghỉ ngơi của người lái xe hạng nặng giúp giảm nguy cơ tai nạn; các nhà điều hành phải bảo đảm người lái xe của mình có thể lái xe an toàn.

- ✓ Xe phải được kiểm tra hằng ngày, gọi là kiểm tra vòng quanh
- ✓ Quy định về giờ lái xe và nghỉ ngơi áp dụng cho người lái xe và nhà điều hành
- ✓ Các nhà điều hành phải bảo đảm người lái xe của mình có thể lái xe an toàn

38.2 Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe

Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe đặt ra các tiêu chuẩn giới hạn kích thước, tải trọng trên mỗi nhóm trục và tổng khối lượng chở trên đường công cộng. Những xe không đáp ứng các tiêu chuẩn này là quá khổ hoặc quá tải và không được sử dụng đường công cộng nếu không có giấy phép đặc biệt.

- ✓ Quy định giới hạn kích thước, tải trọng trên mỗi nhóm trục và tổng khối lượng chở
- ✓ Xe quá khổ hoặc quá tải cần giấy phép đặc biệt để sử dụng đường công cộng
- ✓ Tham khảo Ministère des Transports để biết thông tin về giấy phép đặc biệt

38.3 Yêu cầu đào tạo đối với hàng hóa đặc biệt và lái xe xuyên biên giới

Tài xế vận chuyển các chất nguy hiểm phải được đào tạo và mang giấy chứng nhận của chủ lao động. Tài xế xe buýt trường học phải được đào tạo về an toàn cho trẻ em đi học và có giấy chứng nhận năng lực. Tài xế bên ngoài Québec phải biết luật địa phương; tài xế xe hạng nặng tại Hoa Kỳ phải ít nhất 21 tuổi, và quy định về giờ lái xe cùng phân loại khuyết điểm có thể khác nhau.

- ✓ Tài xế vận chuyển chất nguy hiểm cần được đào tạo và có giấy chứng nhận của chủ lao động
- ✓ Tài xế xe buýt trường học cần được đào tạo và có giấy chứng nhận năng lực về an toàn trẻ em
- ✓ Tài xế xe hạng nặng tại Hoa Kỳ phải ít nhất 21 tuổi

CHAPTER 39

Downshifting (Chapter 3 – Know Your Vehicle)

39.1 Yêu cầu kỹ thuật đạp côn hai lần

Khi giảm số với hộp số sàn không có bộ đồng tốc, bạn phải sử dụng kỹ thuật đạp côn hai lần để ngăn ma sát giữa các bộ phận và mài mòn sớm. Kỹ thuật này yêu cầu chuyển về số trung gian và tăng tốc độ động cơ trước khi vào số thấp hơn.

- ✓ Sử dụng đạp côn hai lần để bảo vệ hộp số không có bộ đồng tốc
- ✓ Phải chuyển về số trung gian
- ✓ Phải tăng tốc độ động cơ trước khi giảm số

39.2 Quy trình kỹ thuật giảm số (từ số 5 xuống số 4)

Giảm tốc bằng phanh chân cho đến 1.200 RPM và đạp côn đến điểm tiếp xúc; giữ RPM ổn định và đạp côn đến vị trí 3 trong khi nhả ga; chuyển về số mo; nhả côn đến vị trí 1; đạp ga để tăng tốc độ động cơ thêm 300 RPM đạt 1.500 RPM; nhả ga trong khi đạp côn đến vị trí 3 và chuyển sang số 4; nhả côn để hoàn tất.

- ✓ Giảm tốc độ động cơ không nhanh hơn RPM tối đa của nó khi ở số mo
- ✓ Giảm tốc bằng phanh chân xuống 1.200 RPM trước khi bắt đầu
- ✓ Tăng RPM thêm 300 (lên 1.500) trước khi vào số thấp hơn
- ✓ Thực hành double-clutching trên địa hình bằng phẳng

CHAPTER 40

Chapter 10 - Responsibilities of Special Permit Holders and Requirements

40.1 Yêu cầu về Giấy phép Lái xe và Chứng nhận T

Việc điều khiển LCV đòi hỏi Giấy phép Hạng 1 có chứng nhận T đặc biệt, được cấp sau khi có kinh nghiệm và hoàn thành khóa đào tạo bắt buộc.

- ✓ Phải có giấy phép lái xe Hạng 1 với chứng nhận T để điều khiển LCV
- ✓ Phải đã giữ giấy phép lái xe Hạng 1 ít nhất 5 năm để được cấp chứng nhận T
- ✓ Phải hoàn thành chương trình đào tạo bắt buộc dành cho tài xế LCV (dài hơn 25 m) tại các trung tâm đào tạo Charlesbourg hoặc Saint-Jérôme

40.2 Trách nhiệm của người có giấy phép đặc biệt

Người có giấy phép vận hành LCV đặc biệt có một số nghĩa vụ liên quan đến việc cung cấp dữ liệu, báo cáo sự cố và giám sát việc tuân thủ.

- ✓ Phải cung cấp dữ liệu hệ thống giám sát tài xế khi được nhân viên thực thi pháp luật về nhà vận tải hoặc nhân viên hòa bình yêu cầu.
- ✓ Phải thông báo cho Ministère des Transports du Québec về bất kỳ tai nạn hoặc tắc đường nào do LCV gây ra trong vòng hai ngày.
- ✓ Phải vận hành xe đầu kéo với tư cách là người điều hành theo Luật về chủ sở hữu, người điều hành và tài xế xe hạng nặng.
- ✓ Phải bảo đảm tài xế tuân thủ các hạn chế lái xe về đường sá, giờ giấc và điều kiện thời tiết.

CHAPTER 41

Chapter 12 – Inspections While on the Road

41.1 Khoảng thời gian kiểm tra theo lịch trình

Thực hiện kiểm tra mới sau 80 km kể từ khi bắt đầu chuyến đi, vì đến lúc đó tất cả các hệ thống thường đã được sử dụng. Sau đó, kiểm tra mỗi 160 km hoặc mỗi hai giờ, kiểm tra các hệ thống quan trọng: lốp, phanh, đèn chiếu sáng, cơ cấu khớp nối và cố định hàng hóa.

- ✓ Thực hiện kiểm tra mới sau 80 km kể từ khi bắt đầu chuyến đi
- ✓ Sau đó, kiểm tra mỗi 160 km hoặc mỗi hai giờ
- ✓ Kiểm tra lốp, phanh, đèn chiếu sáng, cơ cấu khớp nối và cố định hàng hóa
- ✓ Thực hiện kiểm tra trong thời gian nghỉ và ưu tiên các khu vực dịch vụ để đảm bảo an toàn

41.2 Giám sát tình trạng xe liên tục

An toàn của xe phụ thuộc vào nhiều yếu tố hơn là bảo dưỡng và kiểm tra vòng quanh; tình trạng linh kiện có thể xuống cấp bất cứ lúc nào. Người lái xe phải chú ý đến các dấu hiệu hư hỏng hoặc suy giảm việc chằng buộc hàng hóa và nên dừng ở vị trí an toàn để kiểm tra nếu nhận thấy tiếng động, phản ứng hoặc đèn cảnh báo bất thường.

- ✓ Dừng ở vị trí an toàn, thích hợp nếu bạn nhận thấy tiếng động hoặc phản ứng bất thường
- ✓ Dừng lại và kiểm tra nếu đèn cảnh báo bật sáng
- ✓ Chú ý đến các dấu hiệu hư hỏng sắp xảy ra hoặc suy giảm việc chằng buộc

CHAPTER 42

Spring Thaw Restrictions

42.1 Tính dễ tổn thương của đường vào mùa tan băng

Vào mùa tan băng, sức chống chịu của mặt đường giảm 40% và đường trở nên đặc biệt dễ bị hư hại dưới trọng lượng xe hạng nặng. Mỗi lượt xe tải đi qua trong thời gian tan băng gây tác động lên mặt đường tương đương nhiều xe tải trong điều kiện bình thường, vì vậy việc giới hạn tải trọng là tối quan trọng. Các giới hạn tải trọng nghiêm ngặt hơn được áp dụng trong giai đoạn này.

- ✓ Sức chống chịu của mặt đường giảm 40% vào mùa tan băng
- ✓ Các giới hạn tải trọng nghiêm ngặt hơn được áp dụng trong giai đoạn tan băng mùa xuân

42.2 Giai đoạn và Khu vực Hạn chế Tải trọng

Giai đoạn hạn chế tải trọng thường từ tháng Ba đến tháng Năm, với ngày tháng có thể điều chỉnh theo thời tiết. Québec được chia thành ba khu vực: Khu vực 1 (miền nam Québec đến Rivière-du-Loup), Khu vực 2 (phía bắc Khu vực 1), Khu vực 3 (phía bắc Khu vực 2). Tất cả xe hạng nặng đều phải tuân theo các hạn chế trọng lượng tạm thời này dựa trên cấu hình và loại trục.

- ✓ Giai đoạn hạn chế tải trọng thường diễn ra từ tháng Ba đến tháng Năm, có thể điều chỉnh theo thời tiết
- ✓ Tất cả xe hạng nặng phải tuân thủ các hạn chế trọng lượng khi tan băng mùa xuân theo từng khu vực

42.3 Tham khảo thông tin giới hạn tải trọng

Các khu vực và thời gian tan băng mùa xuân có thể thay đổi theo từng năm. Người lái xe nên tham khảo dịch vụ thông tin và các bản tin của Transport Québec để biết chi tiết về giới hạn tải trọng. Giới hạn tải trọng được phép được liệt kê trong Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe.

- ✓ Tham khảo các bản tin của Transport Québec để biết giới hạn tải trọng cho đợt tan băng mùa xuân hằng năm
- ✓ Giới hạn tải trọng được phép nằm trong Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe

CHAPTER 43

Inattentiveness

43.1 Thôi miên đường cao tốc

Sự thiếu tập trung khi lái xe trên những con đường đơn điệu, ít phải thao tác có thể dẫn đến tình trạng thôi miên đường cao tốc và thậm chí khiến bạn ngủ gật sau tay lái.

- ✓ Môi trường đơn điệu và những con đường ít phải thao tác có thể gây ra tình trạng thôi miên đường cao tốc
- ✓ Tình trạng thôi miên đường cao tốc có thể khiến bạn ngủ gật sau tay lái
- ✓ Hãy chú ý đến những dấu hiệu cảnh báo mệt mỏi mà cơ thể gửi đến bạn

43.2 Thôi miên đường cao tốc và sự mất tập trung

Những tài xế mệt mỏi dễ mắc lỗi và có thể gây ra tai nạn nghiêm trọng, vì vậy bạn phải chú ý đến các dấu hiệu cảnh báo của sự mệt mỏi. Việc lái xe trên những con đường đơn điệu, ít phải thao tác có thể gây ra “thôi miên đường cao tốc” và thậm chí khiến bạn ngủ gật khi đang cầm lái.

- ✓ Chú ý đến các dấu hiệu cảnh báo mệt mỏi mà cơ thể bạn đang gửi đến.
- ✓ Môi trường đơn điệu, ít phải thao tác có thể dẫn đến “thôi miên đường cao tốc”.
- ✓ Thôi miên đường cao tốc có thể khiến bạn ngủ gật khi đang cầm lái.

CHAPTER 44

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

44.1 Ảnh hưởng của RPM không đúng

Động cơ quay quá chậm thường bị giật và có thể làm hỏng xe. Động cơ quay quá nhanh tiêu thụ nhiên liệu một cách vô ích và không cung cấp thêm công suất. Tham khảo sổ tay nhà sản xuất để biết dải RPM khuyến nghị.

- ✓ RPM quá thấp gây giật và có thể gây hư hỏng
- ✓ RPM quá cao lãng phí nhiên liệu mà không tăng công suất
- ✓ Tham khảo sổ tay nhà sản xuất để biết dải RPM

44.2 Sang số lũy tiến và sử dụng đồng hồ đo vòng tua máy

Mọi động cơ đều có RPM tối đa. Sang số trước khi đạt đến giới hạn đó (sang số lũy tiến) giúp tiết kiệm nhiên liệu. Đồng hồ đo vòng tua máy là cách đáng tin cậy hơn để xác định thời điểm sang số so với việc nghe tiếng động cơ hoặc kiểm tra tốc độ.

- ✓ Sang số trước khi động cơ đạt RPM tối đa
- ✓ Sang số lũy tiến giúp tiết kiệm nhiên liệu
- ✓ Đồng hồ đo vòng tua máy đáng tin cậy hơn âm thanh động cơ hoặc tốc độ để xác định thời điểm sang số

44.3 Hậu quả của RPM sai

Động cơ quay quá chậm sẽ bị giật và có thể làm hỏng xe. Động cơ quay quá nhanh gây lãng phí nhiên liệu và không cung cấp thêm công suất. Tham khảo sổ tay nhà sản xuất để biết phạm vi RPM được khuyến nghị.

- ✓ RPM quá thấp gây giật và hư hỏng xe
- ✓ RPM quá cao gây lãng phí nhiên liệu mà không thêm công suất
- ✓ Tham khảo sổ tay nhà sản xuất để biết phạm vi RPM

44.4 Sử dụng đồng hồ đo vòng tua máy để chuyển số

Mọi động cơ đều có RPM tối đa; hãy chuyển số trước khi đạt đến mức đó (sang số lũy tiến) để tiết kiệm nhiên liệu. Việc tham khảo đồng hồ đo vòng tua máy đáng tin cậy hơn so với nghe tiếng động cơ hoặc kiểm tra tốc độ.

- ✓ Chuyển số trước khi đạt đến RPM tối đa
- ✓ Đồng hồ đo vòng tua máy đáng tin cậy hơn tiếng động cơ hoặc tốc độ khi chuyển số
- ✓ Sang số lũy tiến giúp tiết kiệm nhiên liệu

CHAPTER 45

3 - Heater/Defroster

45.1 Tình trạng hoạt động của quạt thổi kính chắn gió

Kiểm tra tình trạng hoạt động của quạt thổi kính chắn gió. Trong cabin, bật quạt, hướng luồng gió về phía kính chắn gió và kiểm tra xem gió có thổi vào kính không. Chỉ các bộ phận do nhà sản xuất cung cấp mới thuộc phạm vi kiểm tra; hệ thống phụ trợ không thuộc phạm vi. Theo Điều 265 của Bộ luật An toàn Đường bộ, kính chắn gió phải không có bất kỳ vật liệu nào (kể cả sương mù) làm giảm tầm nhìn của tài xế.

- ✓ Khuyết điểm 3.1 (nhẹ): Quạt thổi kính chắn gió không hoạt động
- ✓ Khuyết điểm không bao gồm nhiệt độ không khí, nhưng vào mùa đông không khí phải đủ ấm để sấy kính nhằm có tầm nhìn tốt nhất
- ✓ Theo Điều 265 của Bộ luật An toàn Đường bộ, kính chắn gió phải không có bất kỳ vật liệu nào (sương mù cũng tính) làm giảm tầm nhìn

CHAPTER 46

20 - Passenger Transport

46.1 Trụ đỡ, Thanh ngang, Tay nắm và Tấm chắn bảo vệ

Mục 20 chỉ áp dụng riêng cho xe buýt và xe buýt nhỏ được cấu hình để chở hành khách và là phần bổ sung cho các mục trước đó. Kiểm tra các trụ đỡ, thanh ngang, tay nắm, tấm chắn bảo vệ và mọi vật liệu giảm xóc do nhà sản xuất cung cấp từ bên trong xe (ví dụ: từ lối đi giữa ở xe chở hơn 24 hành khách). Mặc dù kiểm tra vòng quanh chủ yếu dựa vào quan sát và lắng nghe, hãy tác dụng lực nhẹ nếu nghi ngờ về độ chắc chắn.

- ✓ Lỗi (20.1): trụ đỡ, thanh ngang, tay nắm và tấm chắn bảo vệ không được gắn chắc chắn
- ✓ Lỗi (20.2): vật liệu giảm xóc do nhà sản xuất cung cấp trên các trụ đỡ bị thiếu hoặc không đủ (mòn/hỏng đến mức không còn bảo vệ được nữa)

46.2 Sàn và Bậc lên xuống trong Khoang hành khách

Kiểm tra tình trạng sàn và bậc lên xuống. Kiểm tra bậc bên ngoài trước khi vào và kiểm tra bề mặt sàn nhìn thấy được bên trong, đặc biệt là lối đi giữa và khu vực giữa các ghế. Có khiếm khuyết khi tình trạng sàn gây nguy hiểm cho người ngồi trên xe.

- ✓ Khiếm khuyết (20.3): sàn hoặc một bậc trong khoang hành khách bị nứt, biến dạng (sai hình dạng) hoặc thủng
- ✓ Chỉ tồn tại khiếm khuyết khi tình trạng sàn gây nguy hiểm cho người ngồi trên xe

46.3 Chiếu sáng lối đi giữa và lối vào

Kiểm tra tình trạng hoạt động của hệ thống chiếu sáng lối đi giữa và lối vào hành khách. Bật công tắc chiếu sáng cho lối đi giữa, bậc lên xuống ở lối vào và lối ra, và khu vực lên xe, và xác nhận rằng chúng có thể được chiếu sáng.

- ✓ Lỗi (20.4): lối đi giữa, bậc lên xuống ở lối vào hoặc lối ra, hoặc khu vực lên xe không thể được chiếu sáng

46.4 Giá để hành lý trên cao và ghế hành khách

Kiểm tra độ chắc chắn và tình trạng của giá/khoang để hành lý trên cao cùng ghế và băng ghế hành khách. Kiểm tra giá để đảm bảo chúng được gắn chắc chắn và có thể giữ hành lý. Đi dọc lối đi giữa để kiểm tra vị trí và tình trạng của ghế/băng ghế, bao gồm cả ghế gập (một chỗ). Ấn nhẹ nếu còn nghi ngờ về độ chắc chắn.

- ✓ Khiếm khuyết (20.5): giá để hành lý trên cao hoặc khoang để hành lý không được gắn chắc chắn hoặc không thể giữ hành lý
- ✓ Khiếm khuyết (20.6): ghế hoặc băng ghế không đạt yêu cầu (không ở trong tình trạng hoạt động tốt đến mức không an toàn)

46.5 Biển báo dừng có thể thu gọn của xe buýt trường học

Đối với xe buýt trường học, hãy kiểm tra tình trạng của biển báo dừng có thể thu gọn. Kích hoạt việc triển khai biển báo dừng có thể thu gọn ở bên trái khoang lái và kiểm tra vị trí của nó so với thành bên của xe buýt từ bên ngoài. Mặc dù một khiếm khuyết nhỏ không cấm vận hành, Bộ luật An toàn Đường cao tốc yêu cầu tài xế sử dụng biển báo dừng để đón hoặc trả trẻ em đi học hoặc người dưới 18 tuổi; nếu bị lỗi và không thể triển khai, tài xế không được đón hoặc trả những người như vậy.

- ✓ Khiếm khuyết (20.7): biển báo dừng không di chuyển đến vị trí vuông góc với xe buýt
- ✓ Nếu biển báo dừng không thể triển khai, tài xế không được đón hoặc trả trẻ em đi học hoặc người dưới 18 tuổi
- ✓ Không sử dụng biển báo dừng là hành vi vi phạm theo mục 456 của Bộ luật An toàn Đường cao tốc (phạt từ $600 đến $2,000)

46.6 Đèn đỏ nhấp nháy của xe buýt trường học

Đối với xe buýt trường học, hãy kiểm tra tình trạng hoạt động của đèn đỏ nhấp nháy. Bật chúng lên và kiểm tra từ bên ngoài các đèn phía trước bên phải, phía trước bên trái, phía sau bên phải và phía sau bên trái. Bộ luật An toàn Đường bộ yêu cầu người lái xe bật đèn đỏ nhấp nháy để đón hoặc trả học sinh hoặc người dưới 18 tuổi.

- ✓ Lỗi (20.8): một hoặc nhiều đèn đỏ nhấp nháy phía trước và phía sau không hoạt động khi được bật
- ✓ Nếu cả hai đèn nhấp nháy phía sau hoặc cả hai đèn nhấp nháy phía trước bị hỏng, người lái xe không được đón hoặc trả học sinh hoặc người dưới 18 tuổi
- ✓ Không bật đèn đỏ nhấp nháy là hành vi vi phạm theo mục 456 của Bộ luật An toàn Đường bộ (phạt từ $600 đến $2,000)

46.7 Đèn nhấp nháy trên biển báo dừng của xe buýt trường học

Đối với xe buýt trường học, hãy kiểm tra tình trạng hoạt động của các đèn nhấp nháy luân phiên trên biển báo dừng. Kích hoạt biển báo dừng có thể thu vào và kiểm tra các đèn nhấp nháy ở trên cùng và dưới cùng.

- ✓ Lỗi 20.7 (nhẹ): một hoặc nhiều đèn nhấp nháy luân phiên không bật sáng khi biển báo dừng vuông góc với xe
- ✓ Kiểm tra cả đèn nhấp nháy ở trên và dưới của biển báo dừng

46.8 Đèn nháy trên biển báo dừng của xe buýt trường học

Đối với xe buýt trường học, hãy kiểm tra các đèn nháy xen kẽ trên biển báo dừng. Kích hoạt biển báo dừng có thể thu vào và kiểm tra các đèn nháy ở trên cùng và dưới cùng của biển báo.

- ✓ Lỗi (20.7): một hoặc nhiều đèn nháy xen kẽ trên biển báo dừng không bật sáng khi biển báo vuông góc với xe

46.9 Đèn vàng nhấp nháy luân phiên của xe buýt trường học

Đối với xe buýt trường học, hãy kiểm tra tình trạng hoạt động của đèn vàng nhấp nháy luân phiên. Chỉ được thực hiện kiểm tra này trong điều kiện an toàn; không thực hiện các thao tác không an toàn. Ở phía trước, bật công tắc và kiểm tra đèn vàng phía trước qua gương lồi. Ở phía sau, bật công tắc, mở cửa sau và kiểm tra an toàn đèn vàng phía sau. Ghi vào báo cáo nếu không thể thực hiện kiểm tra một cách an toàn.

- ✓ Lỗi (20.8): một hoặc nhiều đèn vàng nhấp nháy luân phiên không hoạt động khi được bật
- ✓ Chỉ thực hiện kiểm tra này trong điều kiện an toàn; ghi chú vào báo cáo kiểm tra vòng quanh nếu không thể thực hiện

46.10 Giá để hành lý và khoang hành lý trên cao

Kiểm tra độ chắc chắn và tình trạng của giá để hành lý hoặc khoang hành lý trên cao bên trong khoang hành khách. Đảm bảo chúng được gắn chắc chắn và có thể giữ hành lý an toàn; hãy ấn nhẹ nếu còn nghi ngờ.

- ✓ Khiếm khuyết 20.5 (nhẹ): giá để hành lý hoặc khoang hành lý trên cao không được gắn chắc chắn hoặc không thể giữ hành lý
- ✓ Giá và khoang phải giữ hành lý an toàn

46.11 Ghế ngồi và băng ghế hành khách

Kiểm tra ghế ngồi và băng ghế hành khách khi đi dọc lối đi giữa. Kiểm tra vị trí và tình trạng chung của chúng, bao gồm cả ghế gấp một người. Ấn nhẹ nếu bạn nghi ngờ độ chắc chắn.

- ✓ Lỗi 20.6 (nhẹ): một ghế hoặc băng ghế không đạt yêu cầu — không hoạt động tốt đến mức gây mất an toàn
- ✓ Cũng phải kiểm tra ghế gấp (một người)

CHAPTER 47

Loading in Closed and Flatbed Vehicles

47.1 Xếp hàng trên xe kín

Hàng hóa trong xe kín phải được phân bố để che phủ toàn bộ không gian bên trong hiện có, với các vật phẩm được cố định bằng cách tiếp xúc trực tiếp với thành xe hoặc với hàng hóa khác. Nếu hàng hóa không thể che phủ toàn bộ không gian, phải sử dụng các thiết bị cố định.

- ✓ Phân bố hàng hóa để che phủ toàn bộ không gian hiện có bên trong xe kín
- ✓ Cố định các vật phẩm bằng cách tiếp xúc trực tiếp với thành xe hoặc hàng hóa khác
- ✓ Nếu không thể lấp đầy không gian, sử dụng hệ thống chặn, thanh chống, vật lót, túi lót, thanh chống đỡ, dây neo cố định hoặc kết hợp các biện pháp này

47.2 Xếp hàng lên xe thùng phẳng

Đối với hàng hóa trên xe thùng phẳng, phải sử dụng dây buộc để cố định đúng cách tất cả các kiện hàng vào xe. Nếu bất kỳ kiện hàng nào có nguy cơ xê dịch, phải cố định nó bằng chèn, nêm, giá đỡ hoặc các thiết bị cố định khác.

- ✓ Dây buộc phải cố định tất cả các kiện hàng trên xe thùng phẳng
- ✓ Sử dụng chèn, nêm, giá đỡ hoặc thiết bị khác nếu hàng hóa có thể xê dịch trong quá trình vận chuyển

CHAPTER 48

Highway Carrier Monitoring

48.1 Các Yêu Cầu Kiểm Tra Bên Đường

Tài xế xe hạng nặng có thể bị kiểm tra bên đường. Bạn phải dừng lại và hợp tác với nhân viên thực thi pháp luật. Việc kiểm tra có thể bao gồm giấy phép lái xe, đăng ký xe, mục ghi trong sổ đăng ký, giấy phép vận tải, vận đơn, hợp đồng thuê xe, giờ lái xe/giờ làm việc, kiểm tra vòng quanh xe, tình trạng cơ khí, trọng lượng và kích thước, đăng ký IFTA, cố định hàng hóa, chất nguy hiểm và tuân thủ luật giao thông.

- ✓ Bạn phải dừng lại và hợp tác với nhân viên thực thi pháp luật trong quá trình kiểm tra bên đường
- ✓ Việc kiểm tra có thể bao gồm giấy phép, đăng ký, giờ, kiểm tra vòng quanh xe, trọng lượng, hàng hóa và hơn thế nữa

48.2 Nhiệm vụ của SAAQ và Contrôle Routier Québec

SAAQ đảm bảo các phương tiện chở hành khách hoặc hàng hóa tại Québec tuân thủ các quy định hiện hành, đảm bảo an toàn đường bộ, bảo vệ cơ sở hạ tầng và đảm bảo cạnh tranh công bằng. Contrôle routier Québec đảm bảo các nhà khai thác tuân thủ các luật như Highway Safety Code, Transport Act và Act respecting owners, operators and drivers of heavy vehicles.

- ✓ SAAQ giám sát việc tuân thủ của các đơn vị vận tải hành khách và hàng hóa tại Québec
- ✓ Contrôle routier Québec thực thi Highway Safety Code và Transport Act

CHAPTER 49

Distractions

49.1 Ảnh hưởng của các yếu tố gây xao nhãng đến việc lái xe

Các yếu tố gây xao nhãng làm giảm mức độ cảnh giác và hiệu suất của người lái xe. Một người lái xe bị xao nhãng chỉ xử lý được một nửa lượng thông tin sẵn có từ môi trường — họ nhìn nhưng không thấy điều gì đang diễn ra.

- ✓ Tránh các yếu tố gây xao nhãng bên ngoài như hút thuốc, ăn, uống và sử dụng thiết bị điện tử
- ✓ Một người lái xe bị xao nhãng chỉ xử lý được một nửa lượng thông tin sẵn có từ môi trường
- ✓ Một người lái xe bị xao nhãng nhìn nhưng không thấy điều gì đang diễn ra

CHAPTER 50

Turning at an Intersection

50.1 Chuẩn bị rẽ tại giao lộ

Việc rẽ có nguy cơ đi lệch vào làn khác hoặc dải phân cách, đâm vào chướng ngại vật, hay gây tai nạn. Khi đến gần: vào đúng làn, giảm tốc từ từ và điều chỉnh tốc độ, kiểm tra gương và điểm mù rồi ra tín hiệu, chuyển sang đúng số trước khi rẽ (hộp số sàn), và xác nhận đủ không gian cho kích thước xe và chướng ngại vật.

- ✓ Ở đúng làn rẽ và giảm tốc từ từ để tránh phanh hoặc giảm số giữa lúc rẽ
- ✓ Kiểm tra gương chiếu hậu và điểm mù, sau đó ra tín hiệu
- ✓ Chuyển sang đúng số trước khi rẽ với hộp số sàn
- ✓ Xác nhận đủ không gian, cân nhắc kích thước xe và chướng ngại vật

50.2 Thực hiện rẽ và độ lệch vệt bánh sau

Trong khi rẽ, hãy liên tục quan sát môi trường lái xe, bắt đầu rẽ khi xe vào giao lộ, và tăng tốc nhẹ nhàng khi ra khỏi giao lộ. Bánh sau đi theo quỹ đạo ngắn hơn bánh trước (độ lệch vệt bánh sau), nên hãy đánh lái để tận dụng toàn bộ không gian có sẵn. Bạn có thể cần lấn sang làn kế tiếp bằng bánh trước, dù điều này bị pháp luật cấm trong một số tình huống.

- ✓ Bánh sau đi theo quỹ đạo ngắn hơn bánh trước — bù lại bằng cách tận dụng toàn bộ không gian có sẵn
- ✓ Nếu lấn sang làn kế tiếp, bảo đảm bánh sau không xâm phạm lên vỉa hè, lề đường hoặc làn khác
- ✓ Giữ khoảng cách giữa xe và lề đường ở mức tối thiểu để ngăn người đi bộ hoặc xe cộ xen vào

50.3 Quy trình rẽ phải

Giữ xe của bạn ở làn bên phải, chú ý những người tham gia giao thông đi vào khoảng trống giữa xe và lề đường. Sau khi kiểm tra trái-phải-trái, bắt đầu rẽ trong khi giữ phần đầu xe sát vạch phân cách bên trái của làn bạn đang nhập vào, chỉ lấn nhẹ nếu cần thiết và đường đã thông. Tiếp tục đi thẳng sát vạch phân cách, đảm bảo bánh sau không lấn lên vỉa hè hoặc lề đường, sau đó đánh lái trở lại giữa làn.

- ✓ Giữ nguyên ở làn bên phải và chú ý người tham gia giao thông bên cạnh xe của bạn
- ✓ Kiểm tra trái, phải, rồi trái lại trước khi rẽ
- ✓ Đảm bảo bánh sau không lấn lên vỉa hè hoặc lề đường

50.4 Quy trình rẽ trái

Đánh lái vào làn đường thích hợp, nhích sang phải nếu cần. Sau khi kiểm tra trái-phải-trái, tiếp tục với phần đầu xe gần vạch phân cách của đường bên kia, nhích sang phải của làn đường bạn đang nhập; chỉ lấn nhẹ sang làn bên phải kia nếu cần và an toàn. Tiếp tục gần vạch phân cách bên phải cho đến khi gần hoàn tất, giữ bánh sau không vượt vạch giữa, sau đó trở về giữa làn đường.

- ✓ Kiểm tra bên trái, bên phải, rồi bên trái lần nữa trước khi tiếp tục
- ✓ Giữ bánh sau không vượt qua vạch giữa trong khi rẽ trái
- ✓ Đánh lái trở về giữa làn đường khi gần hoàn tất cú rẽ

50.5 Cơ bản về cách tiếp cận khi rẽ tại giao lộ

Việc rẽ có nguy cơ đi lệch sang làn khác hoặc dải phân cách, đâm vào chướng ngại vật hoặc gây tai nạn. Khi đến gần, hãy ở đúng làn, giảm tốc độ từ từ để tránh phanh hoặc về số trong lúc rẽ, kiểm tra gương và điểm mù, bật tín hiệu, chuyển sang số phù hợp và xác nhận bạn có đủ không gian.

- ✓ Ở đúng làn và giảm tốc độ từ từ trước khi rẽ
- ✓ Kiểm tra gương chiếu hậu và điểm mù, sau đó bật tín hiệu
- ✓ Chuyển sang số phù hợp trước khi rẽ (hộp số sàn)
- ✓ Xác nhận bạn có đủ không gian, tính đến kích thước xe và chướng ngại vật

50.6 Bánh sau chạy lệch đường (Off-Tracking)

Bánh sau đi theo quỹ đạo ngắn hơn bánh trước (off-tracking). Để bù lại, hãy đánh lái bánh trước để tận dụng toàn bộ không gian có sẵn và đôi khi lấn sang làn kế tiếp bằng bánh trước (bị pháp luật cấm trong một số tình huống). Bảo đảm bánh sau không lấn vào vỉa hè, lề đường hoặc làn khác, và giữ khoảng cách với mép đường ở mức nhỏ nhất.

- ✓ Bánh sau đi theo quỹ đạo ngắn hơn bánh trước (off-tracking)
- ✓ Đánh lái bánh trước để tận dụng toàn bộ không gian có sẵn nhằm bù lại
- ✓ Bảo đảm bánh sau không lấn vào vỉa hè, lề đường hoặc làn khác
- ✓ Giữ khoảng cách giữa xe và mép đường càng nhỏ càng tốt để ngăn người khác xen vào

50.7 Thực hiện rẽ phải

Giữ xe của bạn ở làn bên phải và chú ý người tham gia giao thông trong khoảng trống giữa xe của bạn và mép đường. Sau khi kiểm tra bên trái, bên phải, rồi bên trái lần nữa, giữ phần đầu xe sát vạch phân cách bên trái của làn đường bạn đang nhập vào. Tiếp tục đi thẳng sát vạch phân cách để bánh sau không lấn qua, rồi đánh lái trở lại giữa làn đường.

- ✓ Giữ ở làn bên phải và chú ý người tham gia giao thông chen vào bên phải
- ✓ Kiểm tra bên trái, bên phải, rồi bên trái lần nữa trước khi rẽ
- ✓ Giữ phần đầu xe sát vạch phân cách của làn đường bạn đang nhập vào
- ✓ Bảo đảm bánh sau không lấn lên vỉa hè hoặc lề đường
- ✓ Hạn chế khoảng trống giữa xe của bạn và mép đường

50.8 Rẽ trái

Đánh lái vào làn đường thích hợp, tấp sang phải nếu cần. Sau khi kiểm tra bên trái, bên phải, rồi bên trái lần nữa, đánh lái sao cho đầu xe gần vạch phân cách của đường bên kia và tấp sang phải trong làn đường bạn đi vào. Tiếp tục đi sát vạch phân cách bên phải cho đến khi gần hoàn tất, bảo đảm bánh sau không vượt qua vạch giữa, rồi trở về giữa làn đường.

- ✓ Tấp sang phải của làn đường nếu cần trước khi rẽ trái
- ✓ Kiểm tra trái, phải, rồi trái lần nữa trước khi tiếp tục
- ✓ Giữ đầu xe gần vạch phân cách và bảo đảm bánh sau không vượt qua vạch giữa
- ✓ Đánh lái trở lại giữa làn đường sau khi hoàn tất cú rẽ

50.9 Rẽ trái với hai làn rẽ

Một số cấu hình xe hạng nặng cần lấn sang làn ngoài cùng bên phải để hoàn tất việc rẽ trái, tránh phải chuyển làn liên tiếp. Nếu một xe chạy song song cũng đang rẽ trái cùng lúc, hoặc một xe từ hướng đối diện rẽ phải, xe đó có quyền ưu tiên. Ở nơi có hai làn rẽ trái, hãy rẽ từ làn bên ngoài (ngoài cùng bên phải) để tránh xâm phạm làn và các xe không nhìn thấy, nhưng coi chừng làm giật mình tài xế ở làn rẽ trái kia.

- ✓ Nếu lấn sang làn khác trong khi rẽ trái, xe chạy song song hoặc xe từ hướng đối diện đang rẽ có quyền ưu tiên
- ✓ Với hai làn rẽ trái, hãy rẽ từ làn bên ngoài/ngoài cùng bên phải để tránh xe không nhìn thấy ở bên phải bạn

50.10 Trong khi rẽ

Kiểm tra môi trường lái xe trong suốt thao tác, bắt đầu rẽ ngay khi xe của bạn vào giao lộ, và tăng tốc nhẹ nhàng khi thoát khỏi khúc rẽ. Việc rẽ đòi hỏi kỹ năng cao và quan sát liên tục.

- ✓ Bắt đầu rẽ ngay khi xe của bạn vào giao lộ
- ✓ Kiểm tra môi trường lái xe trong suốt toàn bộ thao tác
- ✓ Tăng tốc nhẹ nhàng khi bạn thoát khỏi khúc rẽ

50.11 Quẹo Từ Hai Làn Rẽ Trái

Một số xe hạng nặng phải lấn sang làn ngoài cùng bên phải để hoàn tất cú rẽ trái nhằm tránh việc chuyển làn liên tiếp—nhưng xe ở làn song song đang rẽ trái, hoặc xe ngược chiều đang rẽ phải, được quyền ưu tiên. Khi có hai làn rẽ trái, hãy rẽ từ làn ngoài cùng bên phải.

- ✓ Nếu lấn sang các làn liền kề trong khi rẽ trái, các xe khác được quyền ưu tiên.
- ✓ Khi có hai làn rẽ trái, hãy rẽ từ làn ngoài cùng bên phải.
- ✓ Hãy cảnh giác rằng thao tác này có thể khiến tài xế ở làn rẽ trái kia bất ngờ.

CHAPTER 51

How to Avoid Skidding

51.1 Các kỹ thuật lái phòng vệ để tránh trượt bánh

Rất khó lấy lại quyền kiểm soát xe hạng nặng khi xe đã bị trượt bánh, vì vậy cách tốt nhất là phòng ngừa bằng kỹ thuật lái phòng vệ. Giảm tốc độ theo điều kiện mặt đường, giữ khoảng cách đủ với các xe khác để tránh phanh gấp, kiểm tra sơ-mi-rơ-moóc trong gương mỗi khi phanh, và tuyệt đối không dùng phanh tay để giảm tốc độ.

- ✓ Giảm tốc độ theo điều kiện và bố trí mặt đường
- ✓ Giữ khoảng cách đủ để tránh phanh gấp (nguyên nhân thường gây trượt bánh)
- ✓ Kiểm tra sơ-mi-rơ-moóc trong gương mỗi khi phanh; nhả phanh nếu nó bắt đầu trượt
- ✓ KHÔNG dùng phanh tay để giảm tốc độ xe

CHAPTER 52

Tips for Proper Load Distribution

52.1 Tầm quan trọng của việc phân bổ tải trọng

Việc phân bổ tải trọng ảnh hưởng đến độ ổn định và khả năng cơ động của xe. Trọng lượng của tải và trọng tâm ảnh hưởng đến khả năng điều khiển, vì vậy trọng tâm nên càng thấp càng tốt.

- ✓ 1. Phân bổ tải trọng sao cho trọng tâm của nó càng thấp càng tốt
- ✓ 2. Xếp hàng hóa sao cho trọng lượng được phân bổ đều nhất có thể trên mỗi trục để dễ điều khiển hơn và tuân thủ giới hạn tải trọng

52.2 Tác động của việc quá tải trục xe

Việc phân bổ trọng lượng không đúng trên các trục xe gây ra các vấn đề về điều khiển và độ bám, có thể làm hỏng xe hoặc giảm khả năng kiểm soát.

- ✓ Quá tải các trục trước có thể khiến việc đánh lái trở nên khó khăn và làm hỏng trục xe hoặc lốp.
- ✓ Quá nhiều trọng lượng trên các trục sau có thể làm giảm độ bám của bánh trước và khiến việc điều khiển khó hơn.
- ✓ Không đủ trọng lượng trên các bánh dẫn động có thể khiến xe bị trượt, đặc biệt là trên bề mặt trơn trượt.

52.3 Hậu quả của việc chằng buộc không đúng cách

Hàng hóa không được phân bổ hoặc chằng buộc đúng cách có thể bị xê dịch hoặc bật ra, làm dịch chuyển trọng tâm và gây nguy hiểm cho độ ổn định.

- ✓ Hàng hóa được phân bổ hoặc chằng buộc kém có thể bị xê dịch hoặc bật ra
- ✓ Hàng hóa bị xê dịch làm dịch chuyển trọng tâm và gây nguy hiểm cho độ ổn định của xe và hàng hóa trên xe

52.4 Trọng tâm và Tải trọng lên Cầu xe

Phân bổ tải trọng ảnh hưởng đến độ ổn định và khả năng điều khiển. Hãy phân bổ tải trọng sao cho trọng tâm của nó càng thấp càng tốt và trọng lượng được trải đều trên mỗi cầu xe để bảo đảm tuân thủ giới hạn tải trọng và dễ điều khiển hơn.

- ✓ Phân bổ tải trọng sao cho trọng tâm càng thấp càng tốt
- ✓ Phân bổ trọng lượng càng đều càng tốt trên mỗi cầu xe
- ✓ Việc quá tải các cầu trước làm cho việc lái khó khăn và có thể làm hỏng cầu xe hoặc lốp

52.5 Ảnh hưởng của việc phân bổ không đúng cách

Quá nhiều trọng lượng trên các trục sau làm giảm độ bám của bánh trước và khiến việc điều khiển khó hơn. Không đủ trọng lượng trên các bánh dẫn động có thể gây trượt, đặc biệt trên bề mặt trơn trượt. Hàng hóa được phân bổ hoặc cố định không đúng cách có thể dịch chuyển, làm lệch trọng tâm và gây nguy hiểm cho tính ổn định.

- ✓ Quá nhiều trọng lượng ở trục sau làm giảm độ bám của bánh trước
- ✓ Không đủ trọng lượng trên bánh dẫn động có thể gây trượt trên đường trơn
- ✓ Hàng hóa bị xê dịch hoặc bung ra làm lệch trọng tâm và đe dọa tính ổn định

CHAPTER 53

Driving a Double Road Train

53.1 Xử lý đặc biệt đối với đoàn xe đường bộ đôi

Nếu bạn đã thành thạo kỹ thuật lái xe đầu kéo sơ mi rơ moóc, bạn đã có các kỹ năng nền tảng, nhưng đoàn xe đường bộ đôi phản ứng khác nhau theo thời tiết. Chúng có thể bị quay bánh trên mặt đường trơn trượt và dễ bị trượt hơn trên đường bằng phẳng, dốc, tuyết hoặc mặt đường ướt. Hãy hiểu cách xe xử lý để phản ứng với các nguy hiểm bất ngờ.

- ✓ Đoàn xe đường bộ đôi dễ bị quay bánh tại chỗ trên mặt đường trơn trượt hơn
- ✓ Nó dễ bị trượt trên đường bằng phẳng, dốc, tuyết hoặc mặt đường ướt hơn so với các loại xe hạng nặng khác
- ✓ Luôn lái xe an toàn và phòng thủ để lường trước và tránh các nguy hiểm

53.2 Cách Lái Xe Phòng Vệ

Lái xe phòng vệ bao gồm tuân thủ giới hạn tốc độ và tín hiệu, chú ý liên tục, thực hiện các thao tác một cách mượt mà, nhìn xa phía trước, đạp phanh dần dần để tránh bó cứng bánh xe và hiện tượng gập xe, lập kế hoạch tuyến đường, đề phòng mệt mỏi, và kiểm tra gương để phát hiện lắc lư.

- ✓ Tuân thủ giới hạn tốc độ, biển báo giao thông và tín hiệu giao thông, đồng thời thực hiện các thao tác một cách mượt mà
- ✓ Nhìn xa phía trước để dự đoán vấn đề và tránh phanh thường xuyên hoặc thay đổi đột ngột
- ✓ Đạp phanh dần dần để tránh bó cứng bánh xe và giảm thiểu nguy cơ gập xe
- ✓ Kiểm tra gương chiếu hậu thường xuyên để bảo đảm sơ-mi-rơ-moóc thứ hai không bị lắc lư

53.3 Định nghĩa hiện tượng jackknifing

Jackknifing là một loại tai nạn xảy ra khi góc quay ngang giữa đầu kéo có mâm xoay (fifth-wheel) và sơ mi rơ moóc vượt quá 90°. Đạp phanh từ từ giúp giảm thiểu rủi ro này.

- ✓ Jackknifing xảy ra khi góc quay ngang giữa đầu kéo và sơ mi rơ moóc vượt quá 90°
- ✓ Đạp phanh từ từ để ngăn bánh xe bị khóa và giảm thiểu rủi ro jackknifing

53.4 Hiện tượng lạng đuôi và Lái xe theo đường thẳng

Đường gồ ghề, gió mạnh, hoặc đánh lái đột ngột có thể khiến sơ mi rơ moóc thứ hai lắc qua lắc lại, gọi là hiện tượng lạng đuôi. Khi chuyển làn, sơ mi rơ moóc thứ hai có thể lắc mạnh sang hai bên và mức độ lắc có thể tăng dần cho đến khi bị lật. Hiện tượng lạng đuôi có thể khó phát hiện, làm giảm thời gian phản ứng.

- ✓ Hiện tượng lạng đuôi là sơ mi rơ moóc thứ hai lắc qua lắc lại, do đường gồ ghề, gió hoặc đánh lái đột ngột gây ra
- ✓ Hiện tượng lạng đuôi có thể tăng dần đến mức sơ mi rơ moóc thứ hai bị lật
- ✓ Hãy tập trung vào đường và thường xuyên kiểm tra gương chiếu hậu để phát hiện và kiểm soát hiện tượng lạng đuôi

53.5 Khả Năng Phanh của Đoàn Xe Đường Bộ Đôi

Về lý thuyết, đoàn xe đường bộ đôi có khả năng phanh lớn hơn nhờ nhiều bánh hơn, nhưng trên thực tế, nhiều trục và khớp nối hơn khiến việc phanh đều khó hơn (dừng đầu kéo và các rơ-moóc cùng lúc với cùng lực phanh). Tránh phanh gấp hoặc giữ phanh trong thời gian dài.

- ✓ Nhiều trục và khớp nối hơn khiến việc phanh đều trên toàn bộ tổ hợp khó hơn
- ✓ Tránh phanh gấp hoặc giữ phanh trong một thời gian dài
- ✓ Liên tục quan sát giao thông và điều chỉnh tốc độ để tránh phanh thường xuyên
- ✓ Giữ đủ khoảng cách giữa bạn và xe phía trước

53.6 Công thức khoảng cách theo sau

Để xác định khoảng thời gian theo sau an toàn, hãy chia chiều dài xe tính bằng mét cho ba và đếm một giây cho mỗi ba mét. Một đoàn xe đường bộ đôi dài 24 m cần khoảng thời gian theo sau là 8 giây (24 / 3 = 8). Hãy dùng một điểm mốc cố định bên lề đường và đếm giây khi xe phía trước đi qua điểm đó.

- ✓ Chia chiều dài xe tính bằng mét cho ba để có khoảng thời gian theo sau tính bằng giây
- ✓ Một đoàn xe đường bộ đôi dài 24 m cần khoảng thời gian theo sau là 8 giây (24/3=8)
- ✓ Nếu bạn đến điểm mốc trước khi đếm xong, bạn đang theo sau quá sát

53.7 Ảnh hưởng của việc khóa bánh xe

Khi buộc phải phanh gấp, hãy tránh khóa bánh xe bằng cách giữ hệ thống phanh trong tình trạng tốt và phân bố tải trọng đúng cách. Bánh trước của đầu kéo bị khóa sẽ ngăn cản việc lái; bánh sau của đầu kéo bị khóa có thể gây gập xe; bánh của sơ mi rơ moóc thứ hai bị khóa có thể gây lạng đuôi.

- ✓ Nếu bánh trước của đầu kéo bị khóa, bạn không thể lái đúng cách.
- ✓ Nếu bánh sau của đầu kéo bị khóa, xe có thể bị gập.
- ✓ Nếu bánh của sơ mi rơ moóc thứ hai bị khóa, nó có thể bắt đầu lạng đuôi.
- ✓ Giữ hệ thống phanh trong tình trạng tốt và phân bố tải trọng đúng cách để tránh khóa bánh.

53.8 Xử lý đường cong và rẽ

Khi rẽ hoặc xử lý đường cong, hãy đánh giá không gian cần thiết và tính đến các trục sau của sơ mi rơ moóc thứ hai vượt sang làn đường khác. Mức độ vượt sang phụ thuộc vào tổng chiều dài và việc điều chỉnh fifth wheel/trục. Đoàn xe B (B train) rẽ dễ hơn (chiều dài cơ sở ngắn hơn); đoàn xe A (A train) có ba trục xoay và khó rẽ hơn.

- ✓ Các trục sau của sơ mi rơ moóc thứ hai có xu hướng vượt sang làn đường khác khi rẽ
- ✓ Đoàn xe B (B train) dễ rẽ hơn vì thường có chiều dài cơ sở ngắn hơn
- ✓ Đoàn xe A (A train) có ba trục xoay, chiều dài cơ sở dài hơn và khó rẽ hơn
- ✓ Phối hợp tốc độ và hướng để lái xe chính xác đến nơi bạn muốn

53.9 Rẽ phải

Rẽ phải là thao tác khó nhất do nguy cơ va chạm ở làn đường liền kề. Giữ xe ở làn bên phải, ngăn người tham gia giao thông khác đi vào khoảng trống, giữ đầu xe sát vạch phân cách, giữ bánh sau tránh xa vỉa hè hoặc lề đường, sau đó đánh lái trở lại giữa làn.

- ✓ Rẽ phải là thao tác khó nhất do nguy cơ va chạm với xe ở làn liền kề
- ✓ Giữ xe ở làn bên phải và ngăn người tham gia giao thông khác đi vào khoảng trống
- ✓ Giữ đầu xe sát vạch phân cách và giữ bánh sau tránh xa vỉa hè hoặc lề đường
- ✓ Hạn chế khoảng cách giữa xe của bạn và lề đường trong suốt thao tác

53.10 Rẽ trái

Để rẽ trái, đánh lái vào làn đường bên trái, quan sát cả hai hướng, giữ đầu xe gần vạch phân cách, và nép về phía bên phải của làn đường đã vào. Giữ bánh sau không nằm trên vạch giữa đường. Bạn có thể cần lấn vào làn đường ngoài cùng bên phải, nhưng các xe khác đang rẽ trái bên cạnh bạn hoặc rẽ phải từ hướng đối diện có quyền ưu tiên.

- ✓ Giữ đầu xe gần vạch phân cách và nép về phía bên phải của làn đường đã vào
- ✓ Đảm bảo bánh sau không vượt qua vạch giữa đường cho đến khi gần hoàn tất việc rẽ
- ✓ Nếu lấn vào làn đường ngoài cùng bên phải, các xe đang rẽ trái bên cạnh bạn hoặc rẽ phải từ hướng đối diện có quyền ưu tiên

53.11 Cách Xử Lý Chung Đối Với Đoàn Xe Đường Bộ Đôi

Đoàn xe đường bộ đôi vận hành khác biệt so với các xe hạng nặng khác, đặc biệt trên bề mặt trơn trượt, nơi chúng dễ bị quay bánh hoặc trượt hơn.

- ✓ Bánh xe dễ bị quay trượt hơn khi khởi hành trên mặt đường trơn.
- ✓ Đoàn xe đường bộ đôi dễ bị trượt hơn trên đường bằng phẳng, đường dốc, tuyết hoặc mặt đường ướt.
- ✓ Luôn lái xe an toàn và phòng ngừa để lường trước và tránh các nguy hiểm.
- ✓ Bất kỳ sự chậm trễ nào trong việc khắc phục tình huống nguy hiểm đều có thể dẫn đến tai nạn.

53.12 Phanh đoàn xe đường bộ đôi

Mặc dù về lý thuyết, nhiều bánh hơn giúp tăng khả năng phanh, nhưng trên thực tế, nhiều trục và khớp nối hơn khiến việc phanh đều trở nên khó hơn.

- ✓ Nhiều trục/khớp nối hơn khiến việc dừng đầu kéo và các rơ moóc một cách đều và đồng thời trở nên khó hơn.
- ✓ Tránh phanh gấp hoặc phanh liên tục kéo dài để duy trì hiệu quả phanh.
- ✓ Liên tục quan sát giao thông, điều chỉnh tốc độ và giữ đủ khoảng cách phía trước.
- ✓ Kiểm tra gương mỗi khi phanh để xem các sơ mi rơ moóc phản ứng thế nào.

53.13 Phương pháp giữ khoảng cách theo sau an toàn

Các tài xế chuyên nghiệp xác định khoảng cách theo sau bằng giây dựa trên chiều dài xe, cho phép một giây cho mỗi ba mét.

- ✓ Chia chiều dài xe tính bằng mét cho ba để có khoảng thời gian tính bằng giây
- ✓ Một đoàn xe đường bộ đôi dài 24 m cần khoảng thời gian 8 giây (24 / 3 = 8)
- ✓ Chọn một điểm mốc bên lề đường và đếm "một nghìn lẻ một..." cho đến hết khoảng thời gian
- ✓ Nếu bạn đến điểm mốc quá sớm, nghĩa là bạn đang theo quá gần

53.14 Ảnh hưởng của việc bó cứng bánh xe

Việc bó cứng các bánh xe khác nhau của một đoàn xe đường bộ đôi (double road train) tạo ra những hậu quả nguy hiểm khác nhau, vì vậy việc ngăn ngừa bó cứng bánh xe là rất quan trọng.

- ✓ Nếu bánh trước của đầu kéo bị bó cứng, bạn không thể đánh lái đúng cách.
- ✓ Nếu bánh sau của đầu kéo bị bó cứng, xe có thể bị gập góc (jackknife).
- ✓ Nếu bánh của sơ mi rơ moóc thứ hai bị bó cứng, nó có thể bắt đầu văng đuôi (fishtailing).
- ✓ Giữ hệ thống phanh trong tình trạng tốt và phân bổ tải trọng đúng cách để tránh bó cứng bánh xe.

53.15 Bộ hãm phụ và ABS

Bộ hãm phụ chỉ tác động lên các bánh dẫn động; trên đường trơn trượt, một số loại có thể làm khóa bánh dẫn động và khiến xe bị gập đôi. Hầu hết các đầu kéo và sơ mi rơ moóc đều có ABS để tăng độ ổn định, kiểm soát lái tốt hơn và quãng đường phanh ngắn hơn, nhưng bạn phải luôn tỉnh táo để kiểm soát.

- ✓ Bộ hãm phụ chỉ tác động lên các bánh dẫn động và có thể gây khóa bánh và gập đôi xe trên đường trơn trượt
- ✓ ABS giúp tăng độ ổn định, kiểm soát lái tốt hơn và nhìn chung có quãng đường phanh ngắn hơn
- ✓ Kiểm tra gương mỗi khi phanh để xem các sơ mi rơ moóc phản ứng như thế nào

53.16 Vượt xe và tránh chướng ngại vật

Một sơ mi rơ moóc pup có thể bị lật nếu bạn đánh lái gấp để tránh chướng ngại vật. Giảm rủi ro bằng lốp cứng, hệ thống treo phù hợp, điều chỉnh trục và mâm kéo. Đồng thời, hãy quan sát đường phía trước, giảm tốc độ, chuyển làn sớm và tránh đánh vô lăng nhiều hơn mức cần thiết hoặc đánh gấp.

- ✓ Đánh lái gấp để tránh chướng ngại vật có nguy cơ làm lật sơ mi rơ moóc pup
- ✓ Giảm rủi ro bằng lốp cứng và hệ thống treo phù hợp, vị trí trục và điều chỉnh mâm kéo
- ✓ Tránh đánh vô lăng nhiều hơn mức cần thiết hoặc đánh gấp khi điều khiển xe vòng qua chướng ngại vật
- ✓ Quan sát đường phía trước, giảm tốc độ và chuyển làn sớm khi phát hiện mối nguy

53.17 Khi bị xe khác vượt qua

Các xe dài hơn cần nhiều thời gian và khoảng cách hơn để vượt, nhưng những người lái xe khác thường đánh giá sai điều này và cắt vào lại quá sớm. Để hỗ trợ, hãy giảm tốc độ và giữ nguyên làn bên phải mà không lấn vào vai đường. Trên đường ướt, tránh các vết lún để không bắn nước lên xe đang vượt.

- ✓ Giảm tốc độ và giữ làn bên phải để người khác dễ vượt hơn
- ✓ Không lấn vào vai đường khi bị vượt
- ✓ Trên đường ướt, tránh các vết lún để không bắn nước lên xe đang vượt

53.18 Vượt xe khác

Chỉ vượt khi biển báo giao thông cho phép và tuân thủ giới hạn tốc độ. Đảm bảo bạn có thể vượt an toàn, kiểm tra không có ai đang vượt bạn, đảm bảo đủ sức tăng tốc, và chừa đủ khoảng trống phía sau trước khi quay trở lại làn đường bên phải.

- ✓ Chỉ vượt khi biển báo giao thông cho phép và tuân thủ giới hạn tốc độ
- ✓ Đảm bảo xe của bạn có đủ sức tăng tốc để vượt
- ✓ Sau khi vượt, chừa đủ khoảng trống phía sau bạn trước khi chuyển trở lại làn đường bên phải

53.19 Lái xe thẳng và nguy cơ vẫy đuôi

Đường gồ ghề, gió mạnh hoặc đánh lái đột ngột có thể khiến sơ mi rơ moóc thứ hai lắc qua lại (vẫy đuôi), và có thể leo thang thành lật xe.

- ✓ Vẫy đuôi có thể do đường gồ ghề, gió mạnh hoặc đánh lái đột ngột
- ✓ Vẫy đuôi có thể tăng dần cho đến khi sơ mi rơ moóc thứ hai bị lật
- ✓ Vẫy đuôi có thể khó phát hiện ngay lập tức, làm giảm thời gian phản ứng
- ✓ Hãy tập trung vào đường và kiểm tra gương thường xuyên để duy trì kiểm soát

CHAPTER 54

Chapter 10 – Horsepower and Speed

54.1 Giới hạn tốc độ và khoảng cách theo sau của LCV

Do kích thước lớn và những lo ngại về độ ổn định của LCV, các quy định cụ thể về tốc độ và khoảng cách theo sau được bắt buộc để bảo vệ mọi người tham gia giao thông và cho phép dừng xe an toàn.

- ✓ Phải di chuyển với tốc độ tối đa 90 km/h
- ✓ Phải duy trì khoảng cách ít nhất 150 m với bất kỳ phương tiện đường bộ nào ở phía trước, trừ khi vượt xe
- ✓ Nên duy trì khoảng cách lớn hơn nữa khi thời tiết hoặc điều kiện đường bộ yêu cầu

54.2 Yêu cầu tối thiểu về mã lực của đầu kéo

Để duy trì tốc độ hợp lý, đặc biệt là trên các đoạn đường dốc lên, đầu kéo của xe tổ hợp dài (LCV) phải đáp ứng tỷ lệ công suất trên trọng lượng tối thiểu theo quy định.

- ✓ Đầu kéo phải có tối thiểu 1 HP cho mỗi 180 kg tổng khối lượng đã chất tải.
- ✓ Con số này tương đương 375 HP cho một tổ hợp có tổng khối lượng đã chất tải là 67.500 kg.

CHAPTER 55

Roadside Inspections

55.1 Mục đích và Phạm vi của Kiểm tra Bên đường

Nhân viên thực thi pháp luật có thể dừng người lái xe hạng nặng để kiểm tra bên đường nhằm bảo đảm an toàn giao thông, loại bỏ khỏi đường những xe có lỗi nghiêm trọng, xác minh các lỗi đã ghi nhận và xác nhận việc tuân thủ quy định. Nhân viên có thể kiểm tra giấy tờ, tính chính xác của thông tin, việc tuân thủ và tình trạng xe.

- ✓ Nhân viên thực thi pháp luật có thể kiểm tra sự hiện diện và tính chính xác của báo cáo circle check và các danh sách lỗi liên quan có trên xe.
- ✓ Nhân viên xác minh việc tuân thủ quy định (ví dụ: vận hành dù có lỗi nghiêm trọng) và kiểm tra tình trạng xe.
- ✓ Kiểm tra bên đường nhằm loại bỏ khỏi đường những xe có lỗi nghiêm trọng.

CHAPTER 56

How to Recover From a Skid

56.1 Phục hồi sau các nguyên nhân trượt bánh khác nhau

Nếu việc phanh quá mức gây ra trượt bánh, hãy nhả bàn đạp phanh để bánh xe quay trở lại và lốp bám đường. Nếu việc giảm số nhanh gây ra tình trạng này, hãy đạp bàn đạp ly hợp và sử dụng phanh khi cần. Nếu việc tăng tốc quá mức gây ra tình trạng này, hãy nhả ga từ từ, chuyển số khi cần để bánh xe không bị quay trượt.

- ✓ Trượt bánh do phanh quá mức: nhả bàn đạp phanh để khôi phục độ bám
- ✓ Trượt bánh do giảm số: đạp bàn đạp ly hợp, sử dụng phanh khi cần
- ✓ Trượt bánh do tăng tốc quá mức: nhả ga từ từ
- ✓ Khi đã lấy lại được kiểm soát, chuyển sang số phù hợp

56.2 Duy trì kiểm soát tay lái khi xe bị trượt

Khi phần đuôi xe lệch sang trái hoặc phải, hãy đánh tay lái theo cùng hướng mà xe đang trượt để kéo xe trở lại đúng hướng, sau đó đánh lái ngược lại khi xe thẳng dần. Nếu đuôi xe trượt sang trái, đánh lái sang trái trước rồi chỉnh sang phải; nếu đuôi xe trượt sang phải, đánh lái sang phải trước rồi chỉnh sang trái.

- ✓ Đánh tay lái theo cùng hướng mà phần đuôi xe đang trượt
- ✓ Khi xe gần trở lại đúng hướng, đánh tay lái ngược lại để làm thẳng bánh trước
- ✓ Đuôi xe trượt sang trái: đánh lái sang trái trước, rồi sang phải để làm thẳng
- ✓ Đuôi xe trượt sang phải: đánh lái sang phải trước, rồi sang trái để làm thẳng

56.3 Xác định nguyên nhân xe bị trượt

Khi lái xe phòng ngừa không ngăn được tình trạng trượt bánh, việc đầu tiên cần làm là xác định nguyên nhân—phanh quá mức, giảm số nhanh, hoặc tăng tốc quá mức—để áp dụng kỹ thuật khắc phục đúng.

- ✓ Trước tiên hãy xác định nguyên nhân trượt bánh trước khi phản ứng
- ✓ Kỹ thuật khắc phục phụ thuộc vào nguyên nhân gây trượt bánh

CHAPTER 57

Chapter 10 - Horsepower, Speed and Driving Conditions for LCVs

57.1 Giới hạn tốc độ và khoảng cách theo sau đối với LCV

Do kích thước lớn và các yếu tố ổn định của LCV, các quy tắc cụ thể về tốc độ và khoảng cách được áp dụng để bảo vệ mọi người tham gia giao thông.

- ✓ Tốc độ tối đa đối với LCV là 90 km/h
- ✓ Phải duy trì khoảng cách ít nhất 150 m với bất kỳ phương tiện nào phía trước trên đường, trừ khi đang vượt xe
- ✓ Duy trì khoảng cách lớn hơn nữa khi thời tiết hoặc điều kiện đường sá yêu cầu

57.2 Các yêu cầu về ngày và giờ lái xe

Tài xế LCV phải chịu các hạn chế về thời điểm họ được phép lái xe, bao gồm ngày lễ và giờ cao điểm giao thông tại các thành phố lớn.

- ✓ Cấm lái xe vào ngày 26 tháng 12 hoặc các ngày lễ theo luật định
- ✓ Cấm lưu thông trên các tuyến đường nơi LCV không được phép hoạt động
- ✓ Tại thành phố Québec: cấm lái xe trên đường cao tốc từ thứ Hai đến thứ Sáu, 6:30-9:00 sáng và 3:30-6:00 chiều
- ✓ Trên đảo Montréal: cấm lái xe trên đường cao tốc từ thứ Hai đến thứ Sáu, 5:30-9:30 sáng và 3:00-7:00 chiều

57.3 Điều kiện thời tiết và quy định mùa đông đối với xe LCV

Tài xế LCV chỉ được vận hành trong điều kiện trời quang và đường sá sạch sẽ, với các quy định bổ sung trong các tháng mùa đông.

- ✓ Tầm nhìn phải rõ ở khoảng cách 500 m hoặc hơn
- ✓ Mặt đường phải không có tuyết và băng
- ✓ Các quy định mùa đông bổ sung áp dụng từ ngày 1 tháng 12 đến ngày 29 tháng 2

57.4 Yêu cầu mã lực tối thiểu

Để duy trì tốc độ hợp lý, đặc biệt là khi lên dốc, đầu kéo phải có đủ mã lực tương ứng với khối lượng có tải.

- ✓ Đầu kéo phải có tối thiểu 1 HP cho mỗi 180 kg tổng khối lượng có tải
- ✓ Điều này tương ứng với 375 HP cho một tổ hợp có tổng khối lượng có tải là 67,500 kg

57.5 Vận chuyển các chất nguy hiểm trong LCV

LCV bị hạn chế chở các chất nguy hiểm với số lượng yêu cầu phải gắn bảng hiệu.

- ✓ Cấm vận chuyển các chất nguy hiểm trong LCV nếu số lượng yêu cầu phải trưng bày bảng hiệu dấu an toàn.

CHAPTER 58

Chapter 12 – Inspections During Your Trip

58.1 Các cuộc kiểm tra thử phanh bắt buộc

Một số cuộc kiểm tra là bắt buộc trong chuyến đi. Tài xế phải dừng ở những khu vực được chỉ định bởi biển báo VÉRIFICATION trên đường để thử phanh và thực hiện kiểm tra hệ thống phanh như khi kiểm tra vòng quanh xe (circle check). Việc kiểm tra này chỉ mất vài phút và có thể được thực hiện từ cabin.

- ✓ Dừng ở những khu vực được chỉ định bởi biển báo VÉRIFICATION trên đường để thử phanh
- ✓ Thực hiện kiểm tra hệ thống phanh như khi kiểm tra vòng quanh xe (circle check)
- ✓ Có thể thực hiện kiểm tra phanh từ cabin trong vài phút

58.2 Kiểm tra nhiệt độ bánh xe và moay-ơ

Trong chuyến đi, hãy kiểm tra nhiệt độ bánh xe để xác nhận việc điều chỉnh phanh đầy đủ và không có nguy cơ mất bánh xe. Tìm dầu bôi trơn gần các moay-ơ bánh xe, và kiểm tra tình trạng quá nóng, khói hoặc mùi khét. Các vết dầu bôi trơn có thể có nghĩa là gioăng làm kín vòng moay-ơ bị hỏng hoặc vòng bi bánh xe sắp tuột ra khỏi cốc.

- ✓ Kiểm tra nhiệt độ bánh xe để xác minh việc điều chỉnh phanh và độ an toàn của bánh xe
- ✓ Đảm bảo không có vết dầu bôi trơn gần các moay-ơ bánh xe
- ✓ Kiểm tra tình trạng quá nóng, khói hoặc mùi khét từ bánh xe
- ✓ Dầu bôi trơn gần moay-ơ có thể cho thấy gioăng bị hỏng hoặc vòng bi bánh xe bị lỗi

58.3 Chẩn đoán bánh xe quá nóng

Nếu một bánh xe tỏa nhiệt nhiều hơn các bánh khác, vòng bi bánh xe có thể bị hỏng hoặc phanh chưa được điều chỉnh đúng. Hãy đợi bánh xe nguội trước khi kiểm tra kỹ lưỡng để xác định nguyên nhân và đảm bảo bạn có thể tiếp tục một cách an toàn.

- ✓ Bánh xe nóng hơn cho thấy vòng bi có thể bị hỏng hoặc phanh chưa được điều chỉnh đúng
- ✓ Đợi bánh xe nguội trước khi kiểm tra kỹ lưỡng
- ✓ Xác nhận an toàn trước khi tiếp tục

58.4 Siết lại bánh xe vừa được thay gần đây

Nếu một bánh xe vừa được thay gần đây, hãy kiểm tra độ siết chặt của bánh sau khi đã di chuyển từ 80 đến 160 km. Tốt nhất nên để thợ máy siết chặt bánh xe theo tiêu chuẩn của nhà sản xuất.

- ✓ Kiểm tra độ siết chặt của bánh xe vừa được thay gần đây sau khi di chuyển từ 80 đến 160 km
- ✓ Tốt nhất nên để thợ máy siết chặt bánh xe theo tiêu chuẩn của nhà sản xuất

CHAPTER 59

Progressive Shifting and Limiting Speed (Chapter 3)

59.1 Phương pháp chuyển số tiệm tiến

Chuyển số tiệm tiến phù hợp hơn với động cơ hiện đại so với việc tăng vòng tua đến RPM tối đa. Bạn đưa tốc độ động cơ gần đạt mô-men xoắn tối thiểu khi chuyển qua 3–4 số đầu, và với các số cao hơn, hãy tăng RPM đến mức hoặc hơi cao hơn mô-men xoắn tối thiểu. Cách này giúp giảm thời gian chuyển số và đạt tốc độ hành trình nhanh hơn.

- ✓ KHÔNG tăng vòng tua đến RPM tối đa trước khi chuyển số (cách cũ)
- ✓ Đưa động cơ đến gần mô-men xoắn tối thiểu cho 3–4 số đầu
- ✓ Tăng RPM đến mức hoặc hơi cao hơn mô-men xoắn tối thiểu cho các số cao hơn
- ✓ Giảm thời gian đạt tốc độ hành trình và tiết kiệm nhiên liệu

59.2 Hạn chế tốc độ để tiết kiệm nhiên liệu

Mức tiết kiệm nhiên liệu lớn nhất xảy ra trên đường cao tốc. Duy trì tốc độ 90 km/h hoặc thấp hơn giúp giảm mài mòn động cơ, lốp và phanh, đồng thời tiết kiệm nhiên liệu. Giảm tốc độ hành trình từ 105 km/h xuống 90 km/h cắt giảm mức tiêu thụ nhiên liệu trung bình 10%.

- ✓ Duy trì tốc độ 90 km/h hoặc thấp hơn để tiết kiệm nhiên liệu và giảm mài mòn
- ✓ Giảm từ 105 xuống 90 km/h cắt giảm mức sử dụng nhiên liệu khoảng 10%
- ✓ Thời gian lái xe tăng thêm là không đáng kể

CHAPTER 60

4 - Driver Controls

60.1 Tình trạng hoạt động của bàn đạp ga

Kiểm tra tình trạng hoạt động của bàn đạp ga. Khi xe đứng yên (đã kéo phanh tay), động cơ đang chạy, hộp số ở vị trí trung gian (neutral), nhấn bàn đạp ga (không đến vòng tua tối đa), nhả ra, và xác nhận động cơ trở về chế độ không tải bằng cách quan sát đồng hồ đo vòng tua (hoặc lắng nghe nếu không có).

- ✓ Lỗi 4.A (nghiêm trọng): Động cơ không trở về chế độ không tải sau khi nhả bàn đạp ga
- ✓ Lỗi 4.1 (nhẹ): Động cơ không tăng tốc hoặc không trở về chế độ không tải một cách bình thường khi nhả bàn đạp ga

60.2 Kiểm soát ly hợp (Hộp số sàn)

Áp dụng cho xe có hộp số sàn (tiêu chuẩn). Kiểm tra tình trạng hoạt động của ly hợp: kéo phanh tay, đưa hộp số về số trung gian, đạp ly hợp và khởi động động cơ, vào số, nhả phanh tay, để xe tiến về phía trước bằng cách nhả ly hợp nhẹ nhàng và hoàn toàn, sau đó đạp ly hợp và phanh để dừng, về số trung gian, kéo phanh tay. Bất kỳ hiện tượng trượt số nào không thể khắc phục bằng điều chỉnh đều thể hiện sự mài mòn ảnh hưởng đến tình trạng hoạt động đúng.

- ✓ Lỗi 4.1 (nhẹ): Cơ cấu ly hợp không ở trong tình trạng hoạt động đúng.
- ✓ Trượt số không được bù cho thấy sự mài mòn có thể cản trở tình trạng hoạt động đúng.

60.3 Tình trạng hoạt động của còi

Kiểm tra tình trạng hoạt động của còi bằng cách bật còi trong khoang lái. Việc kiểm tra bắt buộc chỉ bao gồm tình trạng hoạt động, không bao gồm khía cạnh vật lý hoặc việc lắp đặt/gắn còi. Nếu được trang bị hai còi, phải kiểm tra ít nhất một còi.

- ✓ Lỗi 4.2 (nhẹ): Còi không hoạt động
- ✓ Nếu xe có hai còi, phải kiểm tra ít nhất một còi; phải báo cáo các bất thường ảnh hưởng đến độ vững chắc.

CHAPTER 61

For a Thorough and Effective Inspection / Tips and Recommendations

61.1 Mục đích và Tiêu chuẩn Tối thiểu của Kiểm tra Vòng quanh Xe

Kiểm tra vòng quanh xe đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu trong Quy định về tiêu chuẩn an toàn đối với xe cộ trên đường. Mục tiêu của nó là ngăn chặn việc vận hành một xe có các khiếm khuyết có thể gây nguy hiểm cho người tham gia giao thông. Phương pháp 10 bước được đề xuất cho phép bạn đi vòng quanh xe một cách đầy đủ; phương pháp này không bắt buộc nhưng giúp hoàn thành các nghĩa vụ một cách hiệu quả.

- ✓ Kiểm tra vòng quanh xe đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu được quy định trong Quy định về tiêu chuẩn an toàn đối với xe cộ trên đường
- ✓ Không có phương pháp cụ thể nào là bắt buộc, nhưng phương pháp được sử dụng phải cho phép thực hiện tất cả các kiểm tra bắt buộc một cách hiệu quả

61.2 Chọn Vị Trí An Toàn và Độ Ổn Định của Xe

Đỗ xe trên nền đất bằng phẳng, an toàn để thực hiện kiểm tra vòng quanh và quan sát giao thông gần đó nếu ở gần đường. Kéo phanh đỗ cho toàn bộ xe ngay từ đầu. Trong khi kiểm tra, có thể cần nhả phanh đỗ trên xe có hệ thống treo khí nén hoặc phanh khí nén để cho phép nạp khí, nhưng luôn đảm bảo xe không di chuyển ngay cả trên nền đất bằng phẳng.

- ✓ Chọn vị trí bằng phẳng, an toàn và kéo phanh đỗ cho toàn bộ xe trước khi bắt đầu
- ✓ Khi nhả phanh đỗ để cho phép nạp khí, hãy đảm bảo xe không di chuyển

61.3 Ba Điểm Tựa và Các Hạng Mục Cần Đặc Biệt Chú Ý

Luôn sử dụng ba điểm tựa khi leo lên hoặc xuống xe và tránh leo lên lốp xe hoặc các bộ phận không được thiết kế cho mục đích đó. Đặc biệt chú ý đến rò rỉ khí nén (phanh, hệ thống treo, lốp) và rò rỉ chất lỏng trên mặt đất, quanh moay-ơ bánh xe hoặc trên các bồn chứa, đây là dấu hiệu của các khiếm khuyết có thể dẫn đến hậu quả nghiêm trọng như lốp xẹp, mất bánh xe, phanh hỏng hoặc gãy hệ thống treo.

- ✓ Luôn sử dụng ba điểm tựa khi leo lên hoặc xuống xe
- ✓ Cảnh giác với rò rỉ khí nén và rò rỉ chất lỏng (dầu, mỡ, nhiên liệu) là dấu hiệu của các khiếm khuyết tiềm ẩn nghiêm trọng
- ✓ Thông báo cho chủ xe hoặc người vận hành xe về bất kỳ bất thường nào phát hiện được, kể cả ngoài các kiểm tra bắt buộc

CHAPTER 62

Chapter 1 - Spring Thaw Restrictions

62.1 Lý do hạn chế tải trọng trong thời gian tan băng mùa xuân

Trong thời gian tan băng mùa xuân, sức chịu lực của mặt đường giảm khoảng 40% và đường đặc biệt dễ bị tổn hại bởi trọng lượng xe hạng nặng. Tác động của một xe tải trong thời gian tan băng tương đương với nhiều xe tải trong điều kiện bình thường, vì vậy các giới hạn tải trọng nghiêm ngặt hơn được áp dụng để ngăn ngừa hư hỏng nghiêm trọng cho đường.

- ✓ Sức chịu lực của mặt đường giảm khoảng 40% trong thời gian tan băng mùa xuân
- ✓ Một xe tải quá tải có thể gây hư hỏng nghiêm trọng cho đường trong thời gian tan băng
- ✓ Các giới hạn tải trọng nghiêm ngặt hơn được áp dụng trong thời gian tan băng mùa xuân

62.2 Thời kỳ tan băng mùa xuân và các vùng

Thời gian hạn chế tải trọng thường từ tháng Ba đến tháng Năm, có thể điều chỉnh tùy theo thời tiết. Québec được chia thành ba vùng: Vùng 1 (miền nam Québec đến Rivière-du-Loup), Vùng 2 (phía bắc Vùng 1, gồm Saguenay, Gaspésie, Côte-Nord) và Vùng 3 (phía bắc Vùng 2, gồm Abitibi, Chibougamau-Chapais). Tham khảo Transport Québec để biết giới hạn tải trọng.

- ✓ Thời gian hạn chế tải trọng thường từ tháng Ba đến tháng Năm, có thể điều chỉnh tùy theo thời tiết
- ✓ Québec được chia thành ba vùng tan băng mùa xuân
- ✓ Giới hạn tải trọng dựa trên cấu hình xe và loại trục theo Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe

CHAPTER 63

For a Thorough and Effective Inspection

63.1 Mục đích và Tiêu chuẩn Tối thiểu của Kiểm tra Vòng quanh Xe

Kiểm tra vòng quanh xe đáp ứng các tiêu chuẩn tối thiểu của Quy định về tiêu chuẩn an toàn đối với xe cộ đường bộ. Mục tiêu của nó là ngăn chặn việc đưa vào vận hành một chiếc xe có các khiếm khuyết có thể gây nguy hiểm cho người tham gia giao thông. Phương pháp 10 bước an toàn được đề xuất cho phép bạn đi vòng quanh xe một cách hoàn chỉnh; phương pháp này không bắt buộc nhưng giúp đáp ứng các nghĩa vụ.

- ✓ Kiểm tra vòng quanh xe phải kỹ lưỡng và được hiểu rõ
- ✓ Phương pháp 10 bước được đề xuất không bắt buộc; có thể sử dụng phương pháp khác có hiệu quả tương đương

CHAPTER 64

Special Rules for Certain Types of Cargo

64.1 Cố định gỗ tròn

Gỗ tròn là thân cây hoặc một đoạn thân cây đã đốn hạ và làm sạch thân, dù đã bóc vỏ hay chưa, và bao gồm cả cột điện và cột xây dựng bằng gỗ tròn. Vì gỗ tròn có dạng hình trụ và thuôn nhỏ dần, việc cố định đúng cách đòi hỏi phải kết hợp dây buộc và hệ thống chèn chặn như trụ và giá kê.

- ✓ Gỗ tròn cần kết hợp dây buộc và hệ thống chèn chặn (trụ và giá kê)
- ✓ Thuật ngữ gỗ tròn bao gồm cột điện và cột xây dựng bằng gỗ tròn

64.2 Cố định gỗ xẻ đã bào

Các bó gỗ xẻ đã bào thường được xếp chồng và cố định bằng các dây chằng buộc vắt ngang qua đỉnh. Việc xếp chồng làm tăng trọng tâm và giảm hiệu quả của dây chằng buộc vì rất khó duy trì lực căng đồng đều. Quy chế quy định các tiêu chuẩn đặc biệt cho các bó được xếp chồng cao hơn một lớp.

- ✓ Các tiêu chuẩn cố định đặc biệt áp dụng cho gỗ xẻ đã bào được xếp chồng cao hơn một lớp
- ✓ Việc xếp chồng các bó làm tăng trọng tâm và giảm hiệu quả của dây chằng buộc

64.3 Cuộn kim loại và cuộn giấy

Cuộn kim loại là các vật thể hình trụ nặng, đòi hỏi thiết bị cố định hiệu quả và số lượng dây buộc tối thiểu cho mỗi cuộn, dù được xếp theo chiều đứng hay chiều ngang. Cuộn giấy là các vật thể hình trụ nặng nhưng dễ vỡ, thường được vận chuyển trong xe tải kín/thùng container, với các quy tắc đặc biệt cả cho vận chuyển bằng xe sàn phẳng.

- ✓ Cuộn kim loại cần thiết bị cố định và số lượng dây buộc tối thiểu cho mỗi cuộn
- ✓ Cuộn giấy thường được vận chuyển bên trong xe tải kín hoặc container liên phương thức
- ✓ Các tiêu chuẩn đặc biệt áp dụng cho cuộn giấy trên xe sàn phẳng không có thành bên

64.4 Ống bê tông và container

Ống bê tông có dạng hình trụ với hệ số ma sát cao; ống có đường kính lớn có thể chở một ống mỗi xe, trong khi ống có đường kính nhỏ có thể được chèn và xếp chồng, và phải được cố định để chống xê dịch hoặc lăn. Container intermodal và roll-on/roll-off có tiêu chuẩn cố định đặc biệt; container intermodal sử dụng thiết bị khóa tích hợp.

- ✓ Ống bê tông phải được cố định để ngăn xê dịch hoặc lăn
- ✓ Container intermodal được cố định vào chassis/flatbed bằng thiết bị khóa tích hợp
- ✓ Container roll-on/roll-off được cố định ở phía trước và phía sau trên các xe được cải tạo đặc biệt

64.5 Phương tiện được vận chuyển như hàng hóa

Phương tiện có các bộ phận chuyển động (lốp, hệ thống treo) cho phép di chuyển thẳng đứng tự do, vì vậy cần có hệ thống cố định đặc biệt cho phương tiện từ 4.500 kg trở xuống và trên 4.500 kg. Phương tiện bị bẹp/nghiền có các bộ phận bị lệch vị trí có thể bật ra, và nhóm trên 4.500 kg này bao gồm máy móc có bánh xích.

- ✓ Vận chuyển phương tiện như hàng hóa đòi hỏi hệ thống cố định đặc biệt do các bộ phận di chuyển thẳng đứng tự do
- ✓ Tiêu chuẩn đặc biệt áp dụng cho phương tiện bị bẹp/nghiền vì các bộ phận có thể bật ra
- ✓ Nhóm trên 4.500 kg bao gồm máy móc hoặc thiết bị có bánh xích

64.6 Đá tảng và Hàng rời

Các quy định chằng buộc đá tảng liên quan đến đá tảng trên 5.000 kg hoặc trên 2 m^3; đá tảng trên 100 kg và dưới 5.000 kg cũng có thể được chằng buộc theo cùng các quy định này. Hàng rời bao gồm cốt liệu, chất lỏng, khí và sản phẩm dạng hạt, với các tiêu chuẩn đặc biệt để che phủ hàng rời trong các thùng chứa hở miệng.

- ✓ Quy định về đá tảng áp dụng cho đá trên 5.000 kg hoặc trên 2 m^3
- ✓ Đá tảng trên 100 kg và dưới 5.000 kg cũng có thể được chằng buộc theo cùng các quy định
- ✓ Các tiêu chuẩn đặc biệt áp dụng để che phủ hàng rời được chuyên chở trong các thùng chứa hở hoàn toàn hoặc một phần

CHAPTER 65

Mandatory Stops at Inspection Stations

65.1 Các xe bắt buộc phải dừng tại trạm kiểm tra

Bạn phải dừng tại trạm kiểm tra khi đèn của trạm nhấp nháy nếu đang điều khiển: xe có GVWR từ 4,500 kg trở lên được thiết kế chủ yếu để vận chuyển hàng hóa hoặc thiết bị gắn cố định; xe kéo hoặc xe dụng cụ; hoặc tổ hợp xe đường bộ trong đó ít nhất một xe có GVWR từ 4,500 kg trở lên.

- ✓ Dừng tại trạm kiểm tra có đèn nhấp nháy nếu GVWR từ 4,500 kg trở lên
- ✓ Xe kéo, xe dụng cụ và các tổ hợp xe đủ điều kiện phải dừng

65.2 Ngoại lệ tại Trạm Kiểm định

Một số ngoại lệ nhất định được áp dụng, đặc biệt đối với xe tải có trọng lượng tịnh từ 4.000 kg trở xuống được đăng ký là xe chở khách theo quy định đăng ký xe, hoặc đối với xe đường bộ được sử dụng cho mục đích giải trí.

- ✓ Xe tải có trọng lượng tịnh từ 4.000 kg trở xuống được đăng ký là xe chở khách được miễn trừ
- ✓ Xe đường bộ dùng cho mục đích giải trí được miễn trừ việc dừng bắt buộc

CHAPTER 66

Speed

66.1 Ảnh hưởng của tốc độ khi lái xe

Chạy quá tốc độ và lái xe bất cẩn là những nguyên nhân chính gây ra tai nạn chết người liên quan đến tài xế xe hạng nặng. Tài xế phải tuân thủ cả giới hạn tốc độ tối thiểu và tối đa, nếu không sẽ bị xử phạt.

- ✓ Khi tốc độ tăng, tầm nhìn của bạn thu hẹp lại giống như đang lái xe qua một đường hầm hẹp.
- ✓ Chạy quá tốc độ làm tăng khoảng cách phản ứng và khoảng cách phanh.
- ✓ Chạy quá tốc độ làm giảm khả năng thực hiện các thao tác né tránh.
- ✓ Tài xế phải tuân thủ cả giới hạn tốc độ tối thiểu và tối đa, nếu không sẽ bị xử phạt.

66.2 Tác động của việc chạy quá tốc độ đối với lái xe

Chạy quá tốc độ và lái xe bất cẩn là những nguyên nhân chính gây ra các vụ tai nạn chết người liên quan đến tài xế xe hạng nặng. Tài xế phải tuân thủ giới hạn tốc độ tối thiểu và tối đa, nếu không sẽ bị xử phạt. Chạy quá tốc độ làm tăng căng thẳng và gây ra một số tác động nguy hiểm đến khả năng lái xe.

- ✓ Tài xế phải tuân thủ cả giới hạn tốc độ tối thiểu và tối đa, nếu không sẽ bị xử phạt
- ✓ Khi bạn tăng tốc, tầm nhìn của bạn thu hẹp lại, giống như một đường hầm hẹp
- ✓ Chạy quá tốc độ làm tăng quãng đường đi được trong thời gian phản ứng và làm tăng quãng đường phanh
- ✓ Chạy quá tốc độ làm giảm khả năng thực hiện các thao tác né tránh

66.3 Lái xe có trách nhiệm trong giao thông

Luôn ghi nhớ rằng bạn đang lái một phương tiện hạng nặng và hãy lái xe có trách nhiệm mọi lúc, đặc biệt trong giao thông đô thị chậm chạp nơi những người tham gia giao thông khác có thể trở nên hung hăng.

- ✓ Trong giao thông đô thị chậm chạp, hãy giữ bình tĩnh ngay cả khi đang vội
- ✓ Hãy đặc biệt cẩn thận, kiên nhẫn và dùng lẽ thường vì một số người tham gia giao thông có thể hành xử liều lĩnh

CHAPTER 67

Brakes / Hydraulic Brake Controls (Chapter 3)

67.1 Ba thành phần của hệ thống phanh

Tất cả hệ thống phanh của xe hạng nặng, bất kể loại nào (thủy lực hay khí nén), đều bao gồm ba chức năng phanh chính.

- ✓ Phanh công tác giảm tốc độ bằng bàn đạp phanh
- ✓ Phanh đỗ giữ xe đứng yên khi đỗ
- ✓ Phanh khẩn cấp dừng xe nếu phanh công tác bị hỏng hoặc xảy ra sự cố rơ-moóc bị tách rời

67.2 Dấu hiệu cảnh báo bàn đạp phanh thủy lực

Bàn đạp phanh điều khiển hệ thống phanh công tác. Bàn đạp phanh thấp bất thường là dấu hiệu cảnh báo nghiêm trọng cho thấy có vấn đề cần sửa chữa ngay lập tức.

- ✓ Bàn đạp phanh thấp bất thường là dấu hiệu cảnh báo nghiêm trọng
- ✓ Đạp nhồi bàn đạp thật nhanh để tạm thời tăng áp suất phanh
- ✓ Sửa chữa phanh ngay lập tức

67.3 Hệ thống phanh hai mạch (thủy lực)

Xe có hệ thống phanh hai mạch để vẫn có thể phanh nếu một mạch thủy lực bị hỏng, nhưng cần đạp bàn đạp mạnh hơn và dẫn đến quãng đường phanh dài hơn vì chỉ một số bánh xe được phanh.

- ✓ Hệ thống hai mạch cho phép phanh ngay cả khi một mạch bị hỏng
- ✓ Cần đạp bàn đạp mạnh hơn khi một mạch bị hỏng
- ✓ Quãng đường phanh có thể dài hơn
- ✓ Sửa chữa phanh trước khi sử dụng xe trở lại

67.4 Phanh trợ lực

Phanh trợ lực cần rất ít lực đạp pedal, nhưng nếu động cơ bị chết máy, bạn phải đạp mạnh hơn nhiều. Cấm lái xe nếu hệ thống phanh trợ lực không hoạt động đúng cách.

- ✓ Phanh trợ lực bình thường cần rất ít lực đạp pedal
- ✓ Động cơ chết máy đòi hỏi lực đạp pedal lớn hơn nhiều
- ✓ Cấm lái xe khi hệ thống phanh trợ lực bị lỗi

67.5 Đèn cảnh báo phanh thủy lực

Đèn báo áp suất phanh công tác và đèn báo phanh đỗ cho biết trạng thái của hệ thống phanh thủy lực và phanh đỗ.

- ✓ Đèn báo áp suất phanh công tác sáng lên khi khởi động; nếu đèn vẫn sáng, hệ thống thủy lực có thể bị lỗi.
- ✓ Đèn báo phanh đỗ cho biết phanh đỗ đang bật.

CHAPTER 68

Braking Distance / How to Bring Your Vehicle to a Stop

68.1 Những kiến thức cơ bản về tốc độ và khoảng cách phanh

Bạn càng lái xe nhanh thì càng ít thời gian phản ứng và khoảng cách phanh càng lớn. Điều kiện đường sá thay đổi nhanh chóng và quãng đường đi được trong một giây có thể tạo nên sự khác biệt giữa việc dừng xe an toàn và gặp tai nạn.

- ✓ Tốc độ càng cao nghĩa là thời gian phản ứng càng ít và khoảng cách phanh càng lớn
- ✓ Quãng đường đi được trong một giây có thể tạo nên sự khác biệt giữa việc dừng xe an toàn và va chạm

68.2 Trọng lượng hàng hóa và phanh

Trọng lượng hàng hóa ảnh hưởng đến quãng đường phanh. Hệ thống phanh được thiết kế cho hàng hóa tối đa theo xếp hạng trọng lượng toàn bộ xe (GVWR) của nhà sản xuất. Tăng gấp đôi trọng lượng hàng với cùng áp suất phanh đồng nghĩa với quãng đường dừng lớn hơn. Chở quá tải vượt quá GVWR đòi hỏi lực phanh vượt quá khả năng bình thường — phanh không được thiết kế cho phần vượt quá, và việc tang trống/má phanh quá nóng có thể làm tăng thêm quãng đường dừng.

- ✓ Phanh được thiết kế cho tải trọng tối đa theo GVWR của nhà sản xuất.
- ✓ Tăng gấp đôi trọng lượng cần khoảng gấp đôi lực phanh.
- ✓ Chở quá tải vượt quá GVWR có thể vượt quá khả năng phanh và gây quá nhiệt và mất hiệu quả.

68.3 Ảnh hưởng của tốc độ đến quãng đường dừng xe

Tốc độ có ảnh hưởng lớn hơn nhiều đến quãng đường dừng xe so với trọng lượng tải. Tăng gấp đôi tốc độ sẽ làm quãng đường dừng xe tăng gấp bốn lần với cùng áp suất phanh. Chỉ cần giảm vài km/h cũng làm giảm đáng kể quãng đường dừng xe.

- ✓ Tăng gấp đôi tốc độ làm quãng đường dừng xe tăng gấp bốn lần
- ✓ Tốc độ ảnh hưởng đến quãng đường dừng xe nhiều hơn trọng lượng tải
- ✓ Giảm vài km/h làm giảm đáng kể quãng đường dừng xe

68.4 Thời gian nhận biết và phản ứng

Khoảng thời gian trễ ước tính từ khi nhìn thấy nguy hiểm đến khi phanh bắt đầu làm xe giảm tốc là khoảng hai giây. Bạn phải tính đến độ trễ này để phanh an toàn.

- ✓ Thời gian trễ ước tính của nhận biết cộng với phản ứng là khoảng hai giây
- ✓ Tính đến độ trễ hai giây này khi đánh giá việc phanh an toàn

68.5 Điều kiện mặt đường và độ bám

Điều kiện đường hoặc mặt đường nằm ngoài tầm kiểm soát của bạn và có thể làm giảm độ bám cần thiết cho việc phanh. Cách duy nhất chắc chắn để dừng trong khoảng cách phanh bình thường là giảm tốc độ. Khoảng cách phanh ít nhất tăng gấp đôi trên băng so với mặt đường khô: ở 60 km/h khoảng 45 m (140 ft) trên đường khô so với 80 m (260 ft) trên mặt đường đóng băng. Hãy giảm tốc độ xuống dưới giới hạn ghi trên biển và tránh phanh gấp.

- ✓ Giảm tốc độ khi độ bám kém — đó là cách duy nhất để dừng trong khoảng cách bình thường
- ✓ Khoảng cách phanh ít nhất tăng gấp đôi trên băng so với mặt đường khô
- ✓ Ở 60 km/h, việc dừng lại mất khoảng 45 m trên mặt đường khô và khoảng 80 m trên mặt đường đóng băng

68.6 Sử dụng số và phanh để dừng xe

Sử dụng số để tăng tốc và giảm tốc để lực nén của động cơ giúp làm chậm xe và giữ bạn ở đúng số để tăng tốc trở lại. Để giảm tốc hoặc dừng nhanh, kết hợp việc về số thấp với phanh thường (hoặc phanh bổ trợ khi được phép) để giảm áp lực lên phanh. Khi đã dừng một lúc, chuyển về số trung gian.

- ✓ Kết hợp về số thấp và phanh để giảm áp lực lên phanh
- ✓ Lực nén của động cơ từ các số giúp làm chậm xe
- ✓ Chuyển về số trung gian khi dừng một lúc

68.7 Tránh dừng đột ngột

Đảm bảo đủ khoảng cách để dừng nhằm bảo vệ hành khách/hàng hóa. Phanh gấp tạo ra quán tính lao về phía trước mạnh có thể gây mất kiểm soát, trượt bánh và tai nạn nghiêm trọng. Điều chỉnh tốc độ, duy trì khoảng cách an toàn, quan sát phía trước, hai bên và gương, và lường trước các điểm dừng.

- ✓ Điều chỉnh tốc độ và duy trì khoảng cách an toàn (đếm giây)
- ✓ Quan sát phía trước, hai bên và trong gương để luôn nhận biết tình huống
- ✓ Lường trước nơi và thời điểm bạn cần dừng để tránh phanh gấp

CHAPTER 69

How to Recover from a Skid

69.1 Phục hồi dựa trên nguyên nhân trượt bánh

Trước tiên hãy xác định nguyên nhân gây trượt bánh. Nếu do phanh quá mức, hãy nhả bàn đạp phanh để bánh xe quay lại và bám đường. Nếu do về số nhanh, hãy đạp xuống ly hợp và sử dụng phanh khi cần. Nếu do tăng tốc quá mức, hãy nhả chân ga từ từ. Chuyển số khi cần, cân nhắc độ nén của động cơ và phanh bổ trợ.

- ✓ Trượt do phanh quá mức: nhả bàn đạp phanh để bánh xe quay và bám lại
- ✓ Trượt do về số nhanh: đạp xuống ly hợp
- ✓ Trượt do tăng tốc quá mức: nhả chân ga từ từ
- ✓ Chuyển sang số thích hợp sau khi lấy lại được kiểm soát

69.2 Duy trì kiểm soát vô lăng khi xe bị trượt

Khi đuôi xe lệch sang trái hoặc phải, hãy quay vô lăng theo CÙNG hướng mà xe đang trượt để kéo xe trở lại đúng hướng. Khi xe gần thẳng hàng, quay vô lăng theo hướng ngược lại cho đến khi bánh trước thẳng.

- ✓ Quay vô lăng theo cùng hướng mà xe đang trượt
- ✓ Đuôi xe trượt sang trái: đánh lái sang trái, rồi chỉnh lái sang phải khi gần thẳng hàng
- ✓ Đuôi xe trượt sang phải: đánh lái sang phải, rồi chỉnh lái sang trái khi gần thẳng hàng

CHAPTER 70

Loads Overhanging the Rear of the Vehicle

70.1 Đánh dấu hàng hóa nhô ra phía sau

Hàng hóa hoặc thiết bị nhô ra phía sau xe phải được đánh dấu bằng cờ đỏ hoặc tấm phản quang, và phải có đèn chiếu sáng vào ban đêm; cần có giấy phép đối với phần nhô ra lớn.

- ✓ Đặt cờ đỏ hoặc tấm phản quang ở phía sau của bất kỳ hàng hóa nào nhô ra hơn một mét.
- ✓ Vào ban đêm, gắn đèn đỏ có thể nhìn thấy từ ít nhất 150 mét về phía sau và hai bên.
- ✓ Nếu phần nhô ra vượt quá hai mét, phải xin giấy phép lưu hành đặc biệt và tuân thủ các quy tắc đặc biệt của giấy phép đó.

70.2 Quy tắc đánh dấu phần nhô ra sau xe

Hàng hóa hoặc thiết bị nhô ra phía sau xe cần có biển cảnh báo và, nếu quá mức, cần giấy phép đặc biệt. Những quy tắc này cảnh báo những người tham gia giao thông khác về hàng hóa kéo dài.

- ✓ Đặt cờ đỏ hoặc tấm phản quang trên bất kỳ hàng hóa nào nhô ra phía sau hơn một mét.
- ✓ Vào ban đêm, gắn đèn đỏ có thể nhìn thấy từ ít nhất 150 mét về phía sau và hai bên.
- ✓ Nếu phần nhô ra vượt quá hai mét, phải xin giấy phép lưu hành đặc biệt và tuân thủ các quy định của giấy phép đó.

CHAPTER 71

Skidding, Overturning and Jackknifing

71.1 Các tai nạn phổ biến và nguyên nhân của chúng

Các tai nạn phổ biến nhất với đoàn xe đường bộ là trượt bánh, lật xe và gấp khúc, thường xảy ra khi trọng tâm quá cao hoặc quá thấp, hoặc khi đường ướt hoặc phủ tuyết. Trên mặt đường khô, trượt bánh thường xảy ra khi trọng tâm rất cao.

- ✓ Các tai nạn phổ biến nhất là trượt bánh, lật xe và gấp khúc
- ✓ Những tai nạn này xảy ra khi trọng tâm quá cao hoặc quá thấp, hoặc khi đường ướt hoặc có tuyết
- ✓ Trên mặt đường khô, trượt bánh thường xảy ra khi trọng tâm rất cao

71.2 Các điều kiện gây lật xe và gập đôi rơ-moóc (jackknifing)

Nguy cơ lật xe là lớn nhất khi vào cua hoặc khi có gió mạnh. Hiện tượng jackknifing thường xảy ra do phanh gấp trên bề mặt ướt hoặc phủ tuyết với trọng tâm khá thấp. Hãy cảnh giác và giảm tốc độ để phòng tránh những tai nạn này.

- ✓ Nguy cơ lật xe là lớn nhất khi vào cua hoặc khi có gió mạnh
- ✓ Hiện tượng jackknifing thường xảy ra do phanh gấp trên đường ướt hoặc phủ tuyết với trọng tâm thấp
- ✓ Cách phòng ngừa tốt nhất là cảnh giác với các tình huống nguy hiểm và giảm tốc độ

71.3 Các tình huống có thể xảy ra trượt bánh

Trượt bánh, lật xe và gập xe thường do lái quá nhanh, mất tập trung trong chốc lát, lỗi đánh lái hoặc phanh gấp. Tính toán sai khoảng trống ở đường dẫn ra có thể gây trượt bánh hoặc lật xe. Khi một bánh trượt lên lề đường, xe có thể bị đẩy xuống mương.

- ✓ Những tai nạn này thường do lái quá nhanh, mất tập trung, lỗi đánh lái hoặc phanh gấp
- ✓ Một bánh trượt lên lề đường có thể đẩy xe xuống mương
- ✓ Hãy giữ đúng trong làn đường của bạn và bảo đảm không có bánh nào vượt lên lề đường

71.4 Mẹo để tránh hiện tượng jackknifing

Hiện tượng jackknifing thường xảy ra khi giảm tốc độ trong lúc vào cua hoặc rẽ. Hãy xem xét các điểm khớp nối và điều chỉnh tốc độ theo điều kiện đường (gió, tầm nhìn, độ bám). Khi góc jackknife vượt quá 15°, đó là điểm không thể quay lại, nơi việc lấy lại quyền kiểm soát gần như là không thể.

- ✓ Hiện tượng jackknifing thường xảy ra khi giảm tốc độ trong lúc vào cua hoặc rẽ
- ✓ Điều chỉnh tốc độ theo điều kiện đường, xem xét gió, tầm nhìn và độ bám của lốp
- ✓ Khi góc jackknife vượt quá 15°, đó là điểm không thể quay lại và gần như không thể lấy lại quyền kiểm soát
- ✓ Cách phòng ngừa tốt nhất là lái xe phòng thủ: tuân thủ giới hạn tốc độ và đối xử lịch sự với những người tham gia giao thông khác

71.5 Bơm lốp và Điều chỉnh phanh

Bơm lốp không đúng cách gây tai nạn. Một đoàn xe đôi rỗng với lốp bơm quá căng có thể bị gập đôi khi phanh gấp, đặc biệt vào ngày nóng sau khi lái xe lâu. Lốp bơm thiếu hơi có thể gây mất kiểm soát. Phanh được điều chỉnh không đúng cũng có thể gây gập đôi.

- ✓ Đoàn xe đôi rỗng với lốp bơm quá căng có thể bị gập đôi khi phanh gấp
- ✓ Lốp bơm thiếu hơi (rò rỉ chậm hoặc xẹp hoàn toàn) có thể gây mất kiểm soát
- ✓ Phanh được điều chỉnh không đúng có thể khiến bạn bị gập đôi

71.6 Các loại tai nạn phổ biến và nguyên nhân của chúng

Trượt bánh, lật xe và gập đôi là những tai nạn road train phổ biến nhất, liên quan đến chiều cao trọng tâm và tình trạng mặt đường.

- ✓ Xảy ra khi trọng tâm quá cao hoặc quá thấp, hoặc khi đường ướt hay phủ tuyết
- ✓ Trên mặt đường khô, trượt bánh thường xảy ra khi trọng tâm rất cao
- ✓ Nguy cơ lật xe lớn nhất ở các khúc cua hoặc khi có gió mạnh
- ✓ Gập đôi thường do phanh gấp trên bề mặt ướt hoặc phủ tuyết với trọng tâm khá thấp
- ✓ Cách phòng ngừa tốt nhất là cảnh giác với các tình huống nguy hiểm và giảm tốc độ

71.7 Các tình huống trượt bánh, lật xe và gập xe tiềm ẩn

Những tai nạn này thường phát sinh do tốc độ, mất tập trung, lỗi đánh lái và phanh gấp, cũng như do vấn đề về lốp và phanh.

- ✓ Nguyên nhân thường gặp: chạy quá tốc độ, mất tập trung, lỗi đánh lái, hoặc phanh gấp
- ✓ Một bánh trượt xuống lề đường có thể khiến xe lao xuống mương — giữ tất cả các bánh trong làn đường
- ✓ Lốp bơm quá căng trên đoàn xe đường bộ đôi không tải có thể bị gập khi phanh gấp
- ✓ Lốp non hơi (rò rỉ chậm, xẹp) có thể gây mất kiểm soát
- ✓ Phanh được điều chỉnh không đúng có thể gây gập xe

CHAPTER 72

Chapter 10 – Requirements Respecting Driving Days, Hours, and Conditions

72.1 Các hạn chế về điều kiện thời tiết đối với xe LCV

Để đảm bảo an toàn, xe LCV chỉ được vận hành khi tầm nhìn và điều kiện mặt đường đáp ứng tiêu chuẩn tối thiểu, cùng với các quy định bổ sung vào mùa đông.

- ✓ Chỉ được vận hành khi tầm nhìn rõ trong phạm vi 500 m hoặc hơn
- ✓ Chỉ được vận hành khi mặt đường không có tuyết và băng
- ✓ Các quy định bổ sung vào mùa đông được áp dụng từ ngày 1 tháng 12 đến ngày 29 tháng 2

72.2 Các Thông Tin Chính Cần Tự Đánh Giá cho LCV

Những dữ kiện chính có thể kiểm tra được tóm tắt trong các bài tập tự đánh giá xác nhận các quy tắc cốt lõi về LCV mà thí sinh phải biết.

- ✓ Cần có giấy phép đi lại đặc biệt để lái LCV (chỉ có giấy phép hạng 1 là không đủ)
- ✓ Tổng khối lượng có tải tối đa được phép đối với LCV là 67.500 kg
- ✓ Tốc độ tối đa được phép đối với người lái LCV là 90 km/h
- ✓ LCV không được hoạt động trong điều kiện đường trơn trượt, có tuyết và băng

72.3 Các ngày và giờ cấm lái xe LCV

Việc vận hành LCV bị cấm vào một số ngày và trong giờ cao điểm đi lại ở các thành phố lớn để giảm ùn tắc và rủi ro.

- ✓ Cấm lái xe vào ngày 26 tháng 12 hoặc các ngày lễ theo luật định
- ✓ Cấm lưu thông trên các tuyến đường nơi không được phép sử dụng xe LCV
- ✓ Cấm trên đường cao tốc từ Thứ Hai đến Thứ Sáu, 6:30 sáng đến 9:00 sáng và 3:30 chiều đến 6:00 tối tại thành phố Québec
- ✓ Cấm trên đường cao tốc từ Thứ Hai đến Thứ Sáu, 5:30 sáng đến 9:30 sáng và 3:00 chiều đến 7:00 tối trên đảo Montréal

72.4 Vận chuyển các chất nguy hiểm trong LCV

LCV bị hạn chế chở khối lượng lớn hơn của các chất nguy hiểm cần gắn biển báo placard.

✓ Cấm vận chuyển các chất nguy hiểm nếu số lượng yêu cầu trưng bày biển báo dấu an toàn.

CHAPTER 73

5 - Steering

73.1 Tình trạng hoạt động của hệ thống lái trợ lực

Khi động cơ đang chạy, kiểm tra hệ thống lái trợ lực bằng cách đánh vô lăng sang trái sang phải để làm bánh xe di chuyển. Một số xe có thể cần nhích về phía trước một chút để kiểm tra. Vô lăng khó đánh (phần lớn khi xe dừng) có thể cho thấy hệ thống lái trợ lực không hoạt động.

- ✓ Khiếm khuyết 5.B (nghiêm trọng): Hệ thống lái trợ lực không hoạt động
- ✓ Vô lăng khó đánh khi xe dừng có thể báo hiệu hệ thống lái trợ lực bị hỏng

73.2 Độ vững chắc của cột lái

Kiểm tra độ vững chắc của cột lái bằng cách cố gắng di chuyển vô lăng theo mọi hướng từ khoang người lái.

- ✓ Lỗi 5.A (nghiêm trọng): Cột lái di chuyển khỏi vị trí bình thường với nguy cơ tách rời
- ✓ Lỗi 5.1 (nhẹ): Cột lái di chuyển so với vị trí bình thường của nó

73.3 Vận hành hệ thống lái trợ lực và cột lái

Khi động cơ đang nổ, quay vô lăng sang hai bên để làm bánh xe chuyển động và kiểm tra hoạt động của hệ thống lái trợ lực. Cố gắng di chuyển cột lái và vô lăng theo mọi hướng để kiểm tra độ chắc chắn và khóa điều chỉnh.

- ✓ Khiếm khuyết nghiêm trọng (5.B): hệ thống lái trợ lực không hoạt động (dấu hiệu là vô lăng khó quay khi xe dừng)
- ✓ Khiếm khuyết nghiêm trọng (5.A): cột lái/vô lăng di chuyển khỏi vị trí bình thường, có nguy cơ tách rời
- ✓ Khiếm khuyết nhẹ (5.1): cột lái di chuyển khỏi vị trí bình thường, hoặc vô lăng điều chỉnh được không giữ khóa ở vị trí đã chọn

73.4 Điều chỉnh và độ chắc chắn của vô lăng

Kiểm tra việc điều chỉnh và độ chắc chắn của vô lăng bằng cách thử di chuyển nó theo mọi hướng. Nếu vị trí có thể điều chỉnh, hãy bảo đảm nó vẫn được khóa ở vị trí đã chọn.

- ✓ Khiếm khuyết 5.A (nghiêm trọng): Vô lăng di chuyển khỏi vị trí bình thường do lắp không đúng trên trục lái, có nguy cơ tách rời
- ✓ Khiếm khuyết 5.1 (nhẹ): Vô lăng có thể điều chỉnh không giữ được khóa ở vị trí đã chọn

73.5 Dầu và dây đai trợ lực lái

Kiểm tra mức dầu trong bình chứa của bơm trợ lực lái bằng thước đo hoặc các vạch. Nếu mở bình chứa, hãy làm sạch xung quanh miệng mở, thay gioăng làm kín và đóng chặt. Cũng kiểm tra dây đai bơm trợ lực lái nếu có thể tiếp cận, mặc dù hầu hết xe hạng nặng không còn dùng bơm dẫn động bằng dây đai.

- ✓ Lỗi nhẹ (5.2): mức dầu thấp hơn mức tối thiểu hoặc cao hơn mức tối đa do nhà sản xuất quy định
- ✓ Lỗi nhẹ (5.3): dây đai bơm trợ lực lái bị đứt; nếu đứt đến mức cản trở hoạt động trợ lực lái thì trở thành lỗi nghiêm trọng

73.6 Mức dầu bình chứa bơm trợ lực lái

Kiểm tra mức dầu trợ lực lái trong khoang động cơ bằng cách xem đồng hồ đo hoặc các vạch trên bình chứa. Nếu phải mở bình chứa, hãy làm sạch xung quanh miệng mở, đặt lại bất kỳ gioăng làm kín nào, và đóng nắp thật chặt.

- ✓ Lỗi 5.2 (nhẹ): Mức dầu thấp hơn mức tối thiểu hoặc cao hơn mức tối đa do nhà sản xuất quy định
- ✓ Kiểm tra mức dầu bằng đồng hồ đo hoặc các vạch; cần thận trọng nếu mở bình chứa

73.7 Dây đai bơm trợ lực lái

Kiểm tra tình trạng dây đai trợ lực lái trong khoang động cơ nếu có thể tiếp cận. Hầu hết xe hạng nặng không còn sử dụng bơm trợ lực lái dẫn động bằng dây đai.

- ✓ Khiếm khuyết 5.3 (nhẹ): Dây đai bơm trợ lực lái bị đứt
- ✓ Nếu dây đai bị đứt đến mức cản trở hoạt động của trợ lực lái, thì đó trở thành khiếm khuyết nghiêm trọng

CHAPTER 74

Chapter 1 - Highway Carrier Monitoring

74.1 Yêu cầu kiểm tra bên lề đường

Tài xế xe hạng nặng có thể bị kiểm tra bên lề đường, phải dừng lại và hợp tác với viên chức thực thi pháp luật. Việc kiểm tra có thể bao gồm giấy phép lái xe, đăng ký xe, sổ đăng ký chủ sở hữu/người điều hành, giấy phép vận tải, vận đơn, hợp đồng thuê, giờ lái xe/trực ca/nghỉ ca, kiểm tra vòng quanh, tình trạng cơ khí, trọng lượng và kích thước, đăng ký IFTA, chằng buộc hàng hóa, các chất nguy hiểm và tuân thủ giao thông.

- ✓ Tài xế phải dừng lại và hợp tác trong cuộc kiểm tra bên lề đường
- ✓ Kiểm tra bao gồm giấy phép, đăng ký, giờ, kiểm tra vòng quanh và tình trạng cơ khí
- ✓ Có thể kiểm tra việc chằng buộc hàng hóa và tuân thủ quy định về các chất nguy hiểm

74.2 Ủy quyền của SAAQ và Contrôle Routier Québec

SAAQ đảm bảo các phương tiện chở hành khách hoặc hàng hóa tuân thủ các quy định, hỗ trợ an toàn giao thông, bảo vệ cơ sở hạ tầng và cạnh tranh công bằng. Contrôle routier Québec đảm bảo các nhà khai thác tuân thủ Bộ luật An toàn Giao thông, Luật Vận tải và Luật về chủ sở hữu, nhà khai thác và tài xế xe nặng.

- ✓ SAAQ đảm bảo tuân thủ an toàn giao thông, cơ sở hạ tầng và cạnh tranh công bằng
- ✓ Contrôle routier Québec thực thi Bộ luật An toàn Giao thông và Luật Vận tải
- ✓ Luật về chủ sở hữu, nhà khai thác và tài xế xe nặng quản lý các hoạt động của nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển

CHAPTER 75

Braking Distance and Bringing Vehicle to a Stop

75.1 Tránh dừng đột ngột

Phanh đột ngột với xe hạng nặng tạo ra quán tính tiến mạnh có thể gây mất kiểm soát và trượt bánh. Tránh dừng đột ngột bằng cách điều chỉnh tốc độ theo giao thông, giữ khoảng cách an toàn với xe phía trước, quan sát phía trước, hai bên và gương, và dự đoán các điểm dừng.

- ✓ Điều chỉnh tốc độ theo giao thông và giữ khoảng cách an toàn với xe phía trước
- ✓ Nhìn phía trước, hai bên và trong gương để luôn nhận biết tình trạng
- ✓ Dự đoán nơi và thời điểm bạn sẽ cần dừng
- ✓ Phanh đột ngột có thể khiến xe hạng nặng bị trượt

75.2 Trọng lượng hàng hóa và phanh

Trọng lượng hàng hóa ảnh hưởng đến quãng đường phanh. Hệ thống phanh được thiết kế cho hàng hóa tối đa theo giới hạn trọng lượng toàn xe (GVWR) của nhà sản xuất. Tăng gấp đôi tải trọng với cùng áp suất phanh sẽ làm tăng đáng kể quãng đường dừng xe.

- ✓ Hệ thống phanh được thiết kế để hoạt động hiệu quả đến mức GVWR của nhà sản xuất
- ✓ Tăng gấp đôi tải trọng với cùng áp suất phanh sẽ làm tăng quãng đường dừng xe
- ✓ Xe quá tải cần lực phanh nhiều hơn khả năng cung cấp của phanh và có thể bị quá nhiệt

75.3 Tốc độ xe và khoảng cách dừng

Tốc độ ảnh hưởng đến khoảng cách dừng nhiều hơn hẳn so với trọng lượng tải. Tăng gấp đôi tốc độ sẽ làm khoảng cách dừng tăng gấp bốn lần ở cùng áp suất phanh. Chỉ cần giảm vài km/h cũng giúp giảm đáng kể khoảng cách dừng.

- ✓ Tăng gấp đôi tốc độ sẽ làm khoảng cách dừng tăng gấp bốn lần
- ✓ Tốc độ ảnh hưởng đến khoảng cách dừng nhiều hơn so với trọng lượng tải
- ✓ Giảm tốc độ vài km/h giúp giảm đáng kể khoảng cách dừng

75.4 Thời gian nhận biết và phản ứng

Khoảng thời gian ước tính từ khi tài xế nhìn thấy nguy hiểm đến khi phanh bắt đầu làm xe giảm tốc là hai giây. Độ trễ này phải được tính đến để phanh an toàn.

- ✓ Độ trễ nhận biết và phản ứng ước tính khoảng hai giây
- ✓ Bạn phải tính đến độ trễ hai giây này khi phanh

75.5 Điều kiện đường sá và độ bám

Điều kiện đường/mặt đường nằm ngoài tầm kiểm soát của bạn và làm giảm độ bám. Cách duy nhất để bảo đảm dừng trong khoảng cách bình thường là giảm tốc độ. Khoảng cách phanh ít nhất tăng gấp đôi trên mặt đường đóng băng so với mặt đường khô. Ở 60 km/h, việc dừng xe mất khoảng 45 m (140 ft) trên mặt đường khô và 80 m (260 ft) trên băng.

- ✓ Khoảng cách phanh ít nhất tăng gấp đôi trên mặt đường đóng băng so với mặt đường khô.
- ✓ Ở 60 km/h, dừng xe mất khoảng 45 m trên mặt đường khô, 80 m trên băng.
- ✓ Giảm tốc độ—xuống dưới giới hạn đã ghi—và tránh phanh đột ngột trên bề mặt đường xấu.

75.6 Kiến thức cơ bản về khoảng cách phanh

Người lái xe giỏi luôn kiểm soát tốc độ mọi lúc. Bạn càng chạy nhanh, thời gian phản ứng càng ít và khoảng cách phanh càng lớn. Điều kiện đường sá thay đổi nhanh chóng, và quãng đường đi được trong một giây có thể tạo ra sự khác biệt giữa dừng xe an toàn và gặp tai nạn.

- ✓ Tốc độ càng cao nghĩa là thời gian phản ứng càng ít và khoảng cách phanh càng lớn
- ✓ Quãng đường đi được trong một giây có thể là sự khác biệt giữa dừng lại và đâm xe

75.7 Cách Dừng Xe Của Bạn

Sử dụng số để giảm tốc cũng như tăng tốc, để lực nén của động cơ hỗ trợ. Để giảm tốc hoặc dừng nhanh, hãy kết hợp việc về số thấp với phanh, giúp giảm áp lực lên phanh. Sử dụng phanh thường hoặc, khi được phép, hệ thống phanh bổ trợ. Khi đã dừng một lúc, chuyển về số trung gian (neutral).

- ✓ Sử dụng lực nén của động cơ (về số thấp) để hỗ trợ giảm tốc xe
- ✓ Kết hợp về số thấp và phanh để giảm áp lực lên phanh
- ✓ Chuyển về số trung gian (neutral) khi dừng một lúc
- ✓ Sử dụng hệ thống phanh bổ trợ khi được phép

CHAPTER 76

What Causes Jackknifing?

76.1 Hiểu và Phòng ngừa hiện tượng gập góc (jackknifing)

Hiện tượng gập góc (jackknifing) xảy ra khi lực đẩy về phía trước của sơ mi rơ moóc đẩy đầu kéo sang trái hoặc sang phải. Đầu kéo và sơ mi rơ moóc được coi là đã bị gập góc khi nằm ở góc nhỏ hơn 90°. Nếu bạn nhận thấy mất độ bám đường, hãy nhanh chóng nhả bàn đạp ga hoặc bàn đạp phanh để tránh bị gập góc.

- ✓ Hiện tượng gập góc xảy ra khi lực đẩy về phía trước của sơ mi rơ moóc đẩy đầu kéo sang ngang
- ✓ Gập góc được định nghĩa là góc nhỏ hơn 90° giữa đầu kéo và rơ moóc
- ✓ Nếu mất độ bám đường, hãy nhanh chóng nhả bàn đạp ga hoặc bàn đạp phanh nếu thích hợp

76.2 Hiểu và phòng tránh hiện tượng jackknifing

Hiện tượng jackknifing xảy ra khi lực đẩy về phía trước của sơ mi rơ moóc đẩy đầu kéo sang trái hoặc phải. Đầu kéo và sơ mi rơ moóc bị gập nếu nằm ở góc nhỏ hơn 90°. Để tránh điều này, hãy nhanh chóng nhả bàn đạp ga hoặc bàn đạp phanh khi mất độ bám.

- ✓ Hiện tượng jackknifing xảy ra khi lực đẩy của sơ mi rơ moóc đẩy đầu kéo sang ngang
- ✓ Jackknife được định nghĩa là góc nhỏ hơn 90° giữa đầu kéo và rơ moóc
- ✓ Khi mất độ bám, hãy nhanh chóng nhả bàn đạp ga hoặc bàn đạp phanh

CHAPTER 77

Chapter 12 - What Is the Circle Check and Is It Mandatory

77.1 Mục đích và định nghĩa của Kiểm tra vòng quanh

Kiểm tra vòng quanh là việc kiểm tra bằng thị giác và thính giác các bộ phận có thể tiếp cận của xe. Nó giúp phát hiện sớm các khiếm khuyết và ngăn ngừa vận hành không an toàn.

- ✓ Kiểm tra vòng quanh là việc kiểm tra bằng thị giác và thính giác một số bộ phận có thể tiếp cận.
- ✓ Nó giúp phát hiện sớm các khiếm khuyết và thông báo cho người điều khiển/chủ xe để sửa chữa.
- ✓ Nó giúp tránh vận hành một chiếc xe có tình trạng có thể gây tai nạn hoặc hư hỏng.

77.2 Tính bắt buộc của việc kiểm tra vòng quanh xe

Việc kiểm tra vòng quanh xe là yêu cầu pháp lý đối với các xe thuộc diện áp dụng và phải được ghi nhận bằng một báo cáo trước khi lái xe.

- ✓ Kiểm tra vòng quanh xe là bắt buộc đối với tất cả các xe thuộc diện kiểm tra này
- ✓ Tài xế không được lái và người điều hành không được để xe được lái nếu việc kiểm tra chưa được thực hiện trong khung thời gian theo quy định
- ✓ Phải điền báo cáo kiểm tra vòng quanh xe cho mỗi lần kiểm tra vòng quanh xe được thực hiện

77.3 Mục tiêu của Chương Kiểm tra Vòng quanh

Các yếu tố cơ khí gây ra một phần đáng kể các vụ tai nạn xe hạng nặng; kiểm tra vòng quanh nhằm mục đích thông tin, chuẩn bị và nâng cao nhận thức cho tài xế.

- ✓ Các yếu tố cơ khí là vấn đề trong hơn 10% các vụ tai nạn liên quan đến xe hạng nặng
- ✓ Hầu hết các khiếm khuyết có thể được phát hiện qua việc kiểm tra bằng mắt và tai đầy đủ trước khi khởi hành
- ✓ Tài xế hoặc người được đơn vị vận hành chỉ định chịu trách nhiệm thực hiện việc kiểm tra

CHAPTER 78

Tips and Recommendations

78.1 Ba Điểm Tựa và Các Mục Cần Chú Ý Đặc Biệt

Luôn sử dụng ba điểm tựa khi leo lên hoặc xuống xe, và tránh leo lên lốp hoặc các bộ phận không dành cho mục đích đó. Hãy chú ý đến rò rỉ khí từ phanh, hệ thống treo hoặc lốp, và rò rỉ chất lỏng trên mặt đất, quanh moay-ơ bánh xe, hoặc trên bình chứa (dầu, mỡ, nhiên liệu) — những điều này có thể báo hiệu hậu quả nghiêm trọng như lốp xẹp, mất bánh xe, trục trặc phanh, hoặc gãy hệ thống treo.

- ✓ Luôn sử dụng ba điểm tựa để leo lên hoặc xuống xe
- ✓ Đặc biệt chú ý đến rò rỉ khí và rò rỉ chất lỏng, vì có thể chỉ ra các khiếm khuyết nghiêm trọng
- ✓ Không leo lên lốp hoặc các bộ phận không được thiết kế cho mục đích đó

78.2 Chọn vị trí an toàn và đảm bảo xe ổn định

Đỗ xe trên mặt đất bằng phẳng, an toàn để thực hiện kiểm tra vòng quanh, đồng thời quan sát giao thông xung quanh. Kéo phanh đỗ cho toàn bộ xe trước khi bắt đầu. Khi cần nhả phanh đỗ (ví dụ: xe có hệ thống treo khí nén hoặc phanh khí nén để cho phép nạp khí), hãy đảm bảo xe vẫn đứng yên ngay cả trên mặt đất bằng phẳng.

- ✓ Chọn vị trí bằng phẳng, an toàn và kéo phanh đỗ cho toàn bộ xe trước khi kiểm tra
- ✓ Khi phải nhả phanh đỗ, hãy đảm bảo xe vẫn đứng yên ngay cả trên mặt đất bằng phẳng

78.3 Tình trạng tổng thể của xe và việc sử dụng dụng cụ

Việc kiểm tra chủ yếu là kiểm tra bằng mắt và tai đối với các bộ phận có thể tiếp cận, nhưng vẫn phải chú ý đến tình trạng chung (hoạt động của động cơ, mức chất lỏng, độ chắc chắn của các bộ phận, độ mài mòn của chi tiết, việc cố định hàng hóa). Thông báo cho chủ xe hoặc người điều khiển xe về bất kỳ bất thường nào. Đối với các kiểm tra bổ sung cần chạm vào các bộ phận, hãy tiến hành thận trọng và sử dụng găng tay cùng các dụng cụ như đồng hồ đo áp suất, búa, đèn pin, giẻ sạch và dụng cụ để mở bình chứa dầu trợ lực lái.

- ✓ Báo cáo mọi bất thường phát hiện được cho chủ xe hoặc người điều khiển xe
- ✓ Sử dụng dụng cụ phù hợp (đồng hồ đo áp suất, búa, đèn pin, giẻ) và găng tay khi thực hiện các kiểm tra bổ sung cần chạm vào
- ✓ Chú ý đến các bộ phận không thuộc phạm vi kiểm tra vòng tròn bắt buộc

CHAPTER 79

Chapter 12 – Roadside Inspections

79.1 Kiểm tra ven đường của nhân viên thực thi pháp luật

Tài xế xe hạng nặng có thể bị nhân viên thực thi pháp luật dừng xe trong các cuộc kiểm tra ven đường nhằm đảm bảo an toàn giao thông bằng cách loại bỏ các phương tiện có lỗi nghiêm trọng. Nhân viên kiểm tra các lỗi, việc tài xế tuân thủ quy định và tình trạng của phương tiện.

- ✓ Nhân viên xác minh sự hiện diện của báo cáo kiểm tra vòng (circle check) và danh sách các lỗi trên xe
- ✓ Nhân viên xác minh tính chính xác của thông tin trong báo cáo kiểm tra vòng
- ✓ Nhân viên kiểm tra việc tuân thủ, ví dụ: vận hành dù có lỗi nghiêm trọng
- ✓ Nhân viên kiểm tra tình trạng tổng thể của phương tiện

CHAPTER 80

Suggested 10-Step Method

80.1 Trình tự Kiểm tra Phối hợp

Phương pháp đề xuất áp dụng cho tổ hợp gồm một sơ-mi-rơ-moóc có bogie trượt, được trang bị phanh khí nén, được nối với xe đầu kéo. Sử dụng trình tự phối hợp: trên xuống dưới, trái sang phải, trước ra sau. 10 bước gồm: (1) tiếp cận và kiểm tra sơ bộ cabin, (2) phía trước xe đầu kéo, (3) bên trái xe đầu kéo, (4) giữa bên trái sơ-mi-rơ-moóc, (5) phía sau bên trái sơ-mi-rơ-moóc, (6) phía sau sơ-mi-rơ-moóc, (7) phía sau bên phải sơ-mi-rơ-moóc, (8) giữa bên phải sơ-mi-rơ-moóc, (9) bên phải xe đầu kéo, (10) bên trong cabin. Các thành phần in đậm là bắt buộc; các số trong ngoặc đơn tham chiếu bảng thành phần.

- ✓ Kiểm tra có hệ thống: trên xuống dưới, trái sang phải, trước ra sau
- ✓ Tuân theo trình tự 10 bước quanh toàn bộ tổ hợp và kết thúc bên trong cabin
- ✓ Việc giữ báo cáo kiểm tra vòng và (các) danh sách lỗi áp dụng trên xe là bắt buộc

80.2 Bước 1 - Tiếp cận và Kiểm tra sơ bộ cabin

Quan sát tình trạng chung của tổ hợp xe để phát hiện dấu hiệu hư hỏng: xe bị xệ (lò xo gãy hoặc rò rỉ khí từ lò xo hơi), bánh xe không song song (thiếu/gãy bộ phận treo lò xo), trục bị lệch (dịch chuyển bất thường của trục/bánh xe), và vết chất lỏng trên mặt đất (rò rỉ nhiên liệu hoặc dầu). Vào cabin phía người lái, đóng cửa, xác nhận phanh đỗ đã được gài trên cả đầu kéo và rơ-moóc, bật đèn chiếu gần, đèn đỗ/đèn hậu và tín hiệu rẽ phải, kiểm tra hoạt động của cửa người lái, sau đó ra ngoài và kiểm tra thiết bị khẩn cấp.

- ✓ Đảm bảo phanh đỗ đã được gài trên cả xe đầu kéo và rơ-moóc
- ✓ Xe bị xệ có thể cho thấy lò xo gãy hoặc rò rỉ lò xo hơi; bánh xe không song song cho thấy hệ thống treo bị hư hỏng
- ✓ Kiểm tra việc đóng/mở cửa người lái (10.1) và sự hiện diện của thiết bị khẩn cấp (7.1, 7.3)

80.3 Bước 2-3 - Phía trước và bên trái của đầu kéo

Ở phía trước đầu kéo, kiểm tra đèn chiếu gần, đèn đỗ xe và tín hiệu rẽ phải (8.A, 8.B, 8.1), gương gắn trên ca-pô (11.3), và các bộ phận thân xe cố định (2.3). Dưới ca-pô ở phía người lái, kiểm tra mức dầu trợ lực lái (5.2), tình trạng dây đai bơm trợ lực lái (5.3), các thanh dầm bên có thể nhìn thấy (2.A, 2.B, 2.1) và hệ thống treo (mục 14). Nếu xe có phanh thủy lực, cũng kiểm tra dầu trong bình chứa xy-lanh chính (18.1). Dọc theo phía người lái, kiểm tra lốp/van, bánh xe/ốc xiết, rò rỉ vòng bi bánh xe và dầu bôi trơn, gương, thân xe, hệ thống treo, thanh dầm bên, ống xả, bình nhiên liệu và nắp bình nhiên liệu.

- ✓ Kiểm tra mức dầu trợ lực lái (5.2) và dây đai bơm (5.3) dưới ca-pô
- ✓ Nếu xe có phanh thủy lực, cũng kiểm tra mức dầu trong bình chứa xy-lanh chính (18.1)
- ✓ Kiểm tra lốp, bánh xe và ốc xiết, cùng rò rỉ vòng bi bánh xe và mức dầu bôi trơn dọc theo bên hông

80.4 Các bước 4-8 - Kiểm tra sơ mi rơ moóc

Kiểm tra cơ cấu khớp nối (mâm xoay thứ năm), tấm khớp nối trên và các phần nhìn thấy được của chốt kingpin, và hàm kẹp của mâm xoay thứ năm (dùng đèn pin nếu cần). Dọc theo sơ mi rơ moóc, kiểm tra thân xe, thanh ray bên và dầm ngang, giá đỡ bánh dự phòng và các điểm neo, thanh ray bên của cụm trục trượt (sliding bogie) và chốt khóa, hệ thống treo, lốp và van, bánh xe và ốc xiết, cùng rò rỉ/dầu mỡ của vòng bi bánh xe. Ở phía sau, kiểm tra đèn hậu, đèn xi-nhan phải và đèn biển số.

- ✓ Kiểm tra hàm kẹp mâm xoay thứ năm, tấm khớp nối trên và chốt kingpin (1.A, 1.E, 1.F)
- ✓ Kiểm tra thanh ray bên của cụm trục trượt (sliding bogie) và chốt khóa (2.A, 2.B, 2.C, 2.1, 2.2)
- ✓ Kiểm tra đèn hậu, đèn xi-nhan phải và đèn biển số của sơ mi rơ moóc (8.B, 8.1)

80.5 Bước 9 - Kiểm tra Bên phải của Đầu kéo và Đèn Xi-nhan

Ở phía hành khách, kiểm tra đèn đỗ xe, đèn xi-nhan phải, thân xe, cơ cấu khớp nối, tấm nối trên và chốt vua, thanh dọc hông và thanh ngang, hệ thống treo, lốp và van, bánh xe và ốc xiết, rò rỉ vòng bi bánh xe, bình nhiên liệu và nắp đổ nhiên liệu, ống xả, cửa hành khách, và gương. Dưới nắp ca-pô, kiểm tra thanh dọc hông và hệ thống treo có thể nhìn thấy. Đóng và chốt nắp ca-pô (bên hành khách trước, rồi bên tài xế). Trở lại buồng lái, bật đèn xi-nhan trái, xuống xe an toàn bằng ba điểm tựa, và kiểm tra tất cả đèn xi-nhan.

- ✓ Chốt nắp ca-pô trước ở bên hành khách, rồi bên tài xế
- ✓ Kiểm tra đèn xi-nhan ở phía trước, phía sau đầu kéo, và phía sau sơ mi rơ moóc
- ✓ Kiểm tra cửa bên hành khách (10.A) và gương (11.2, 11.3)

80.6 Bước 10 - Bên trong cabin

Điều chỉnh ghế người lái và kiểm tra ghế (13.1) cùng dây an toàn (13.A). Vặn chìa khóa đến vị trí “ON” và kiểm tra vô lăng và trục lái (5.A, 5.1), còi (4.2), gương (11.2, 11.3), kính chắn gió (11.1), cần gạt nước (6.A, 6.1), hệ thống phun nước rửa kính (6.2), quạt/cửa gió sấy kính (3.1), cửa sổ bên (11.1, 11.4), thiết bị khẩn cấp nếu được cất trong cabin (mục 7), và hệ thống phanh theo mục áp dụng (17, 18 hoặc 19).

- ✓ Kiểm tra ghế người lái (13.1) và dây an toàn của ghế (13.A)
- ✓ Kiểm tra hệ thống lái, còi, gương, kính chắn gió, cần gạt nước, hệ thống rửa kính và sấy kính khi chìa khóa ở vị trí “ON”
- ✓ Kiểm tra hệ thống phanh theo hướng dẫn cụ thể cho từng loại (mục 17, 18 hoặc 19)

80.7 Cơ cấu khớp nối và kiểm tra mâm xoay

Ở phía sau đầu kéo và giữa xe tải và sơ mi rơ moóc, kiểm tra cơ cấu khớp nối (ví dụ mâm xoay) (1.B–1.F, 1.1, 1.2), các bộ phận nhìn thấy được của tấm khớp nối trên và chốt vua (1.A, 1.F), và các hàm kẹp của mâm xoay (dùng đèn pin để nhìn rõ hơn). Cũng kiểm tra đèn hậu xe tải, đèn xi-nhan phải và thân xe. Cần kiểm tra các bộ phận phù hợp đối với các loại cơ cấu khớp nối khác.

- ✓ Kiểm tra mâm xoay, hàm kẹp, và các bộ phận nhìn thấy được của tấm khớp nối trên và chốt vua
- ✓ Dùng đèn pin để kiểm tra các hàm kẹp của mâm xoay nhìn rõ hơn
- ✓ Kiểm tra các bộ phận phù hợp với bất kỳ loại cơ cấu khớp nối nào hiện có

80.8 Trình tự và Hướng kiểm tra

Phương pháp được đề xuất áp dụng cho tổ hợp gồm sơ mi rơ moóc có bogie trượt, phanh hơi, được nối với xe đầu kéo. Sử dụng trình tự phối hợp: trên xuống dưới, trái sang phải, trước ra sau. Các yếu tố được in đậm là bắt buộc phải kiểm tra. 10 bước gồm: 1) tiếp cận/kiểm tra sơ bộ cabin, 2) phía trước xe đầu kéo, 3) bên trái xe đầu kéo, 4) giữa bên trái sơ mi rơ moóc, 5) phía sau bên trái sơ mi rơ moóc, 6) phía sau sơ mi rơ moóc, 7) phía sau bên phải sơ mi rơ moóc, 8) giữa bên phải sơ mi rơ moóc, 9) bên phải xe đầu kéo, 10) bên trong cabin.

- ✓ Kiểm tra từ trên xuống dưới, trái sang phải và trước ra sau
- ✓ Việc giữ báo cáo kiểm tra vòng tròn và các danh sách khuyết tật áp dụng trên xe là bắt buộc
- ✓ Điều chỉnh phương pháp cho phù hợp với hệ thống phanh, khớp nối, lái và thiết bị khẩn cấp của xe

80.9 Bước 9-10 - Phía bên phải của đầu kéo và bên trong cabin

Ở phía bên hành khách của đầu kéo, kiểm tra đèn đỗ xe, tín hiệu rẽ phải, thân xe, cơ cấu khớp nối, thanh ray bên/dầm ngang, hệ thống treo, lốp/van, bánh xe/ốc siết, rò rỉ vòng bi bánh xe, bình nhiên liệu và nắp đổ nhiên liệu, ống xả, cửa hành khách và gương. Đóng và chốt nắp ca-pô (bên hành khách trước, rồi bên tài xế). Trong cabin, điều chỉnh và kiểm tra ghế tài xế và dây an toàn, sau đó vặn chìa khóa sang ON và kiểm tra vô lăng/cột lái, còi, gương, kính chắn gió, cần gạt nước, vòi rửa kính, quạt gió/cửa gió, cửa sổ bên, thiết bị khẩn cấp và hệ thống phanh theo mục áp dụng.

- ✓ Chốt nắp ca-pô ở bên hành khách trước, sau đó ở bên tài xế
- ✓ Kiểm tra ghế tài xế (13.1), dây an toàn (13.A), hệ thống lái (5.A, 5.1), còi (4.2), kính chắn gió (11.1) và cần gạt nước (6.A, 6.1)
- ✓ Kiểm tra đèn xi-nhan bằng cách bật đèn xi-nhan trái và xác minh tín hiệu phía trước, phía sau đầu kéo và phía sau sơ-mi-rơ-moóc

CHAPTER 81

Negotiating a Curve and Turning at an Intersection

81.1 Nhu cầu không gian khi rẽ

Khi rẽ hoặc đi qua đường cong, các trục sau của sơ-mi-rơ-moóc thứ hai có xu hướng lấn sang làn đường khác, và chiều dài cơ sở bánh xe ảnh hưởng đến mức độ dễ rẽ.

- ✓ Các trục sau của sơ-mi-rơ-moóc thứ hai có xu hướng lấn sang làn đường khác khi rẽ
- ✓ Mức độ lấn sang phụ thuộc vào tổng chiều dài và việc điều chỉnh mâm xoay thứ năm/trục
- ✓ B train dễ rẽ hơn nhờ chiều dài cơ sở ngắn hơn
- ✓ A train có ba trục xoay và chiều dài cơ sở dài hơn, khiến việc rẽ khó hơn
- ✓ Phối hợp tốc độ và hướng đi để đánh lái chính xác đến vị trí mong muốn

81.2 Thực hiện rẽ phải

Rẽ phải là thao tác khó nhất do nguy cơ va chạm với xe ở làn đường liền kề; ngăn người khác xâm nhập vào khoảng trống giữa xe và mép đường.

- ✓ Giữ xe ở làn bên phải và ngăn người tham gia giao thông xâm nhập vào khoảng trống bên phải
- ✓ Nhìn trái, phải, rồi trái lại trước khi bắt đầu rẽ
- ✓ Giữ đầu xe sát vạch phân cách của làn đường sắp nhập vào
- ✓ Giữ bánh sau không chạm vỉa hè hoặc vai đường
- ✓ Lấn nhẹ sang làn kế bên là bị cấm nhưng đôi khi không thể tránh khỏi — chỉ khi đường thông thoáng

81.3 Rẽ Trái

Rẽ trái đòi hỏi phải đánh lái vào làn bên trái và giữ sát vạch phân cách bên phải để bánh sau không vượt qua vạch giữa đường.

- ✓ Đánh lái vào làn bên trái và quan sát bên trái và bên phải trước khi rẽ
- ✓ Giữ đầu xe sát vạch phân cách và nép vào bên phải của làn đã vào
- ✓ Đảm bảo bánh sau không vượt qua vạch giữa đường trước khi hoàn tất cú rẽ
- ✓ Nếu lấn vào làn ngoài cùng bên phải, nhường đường cho xe đang rẽ trái ở làn song song hoặc xe rẽ phải từ hướng ngược lại (họ có quyền ưu tiên)

81.4 Vượt xe và tránh chướng ngại vật

Đánh lái gấp để tránh chướng ngại vật có thể làm lật rơ-moóc bán pup (thứ hai); việc lựa chọn thiết bị và lái xe êm ái giúp giảm rủi ro.

- ✓ Đánh lái gấp sang một bên để tránh chướng ngại vật có nguy cơ làm lật rơ-moóc bán pup
- ✓ Dùng lốp cứng và điều chỉnh đúng hệ thống treo, vị trí trục xe và vị trí mâm kéo (fifth wheel)
- ✓ Quan sát phía trước, giảm tốc độ và chuyển làn sớm khi phát hiện nguy hiểm
- ✓ Tránh đánh vô lăng nhiều hơn mức cần thiết — đánh lái nhiều hơn làm tăng nguy cơ lật/gập khớp (jackknife)

81.5 Bị vượt và vượt các phương tiện khác

Do chiều dài của nó, các tài xế khác đánh giá sai thời gian và khoảng cách cần thiết để vượt một đoàn xe đường bộ đôi; người lái xe nên giúp họ vượt an toàn và vượt người khác một cách thận trọng.

- ✓ Để giúp người khác vượt, giảm tốc độ và giữ ở làn đường bên phải nhưng không đi trên vai đường
- ✓ Trên đường ướt, tránh các rãnh bánh xe để không làm nước bắn vào các phương tiện đang vượt
- ✓ Chỉ vượt khi biển báo giao thông cho phép và tuân thủ giới hạn tốc độ
- ✓ Đảm bảo đủ sức tăng tốc và khoảng trống rõ ràng trước khi vượt, và chừa khoảng trống phía sau trước khi trở lại làn bên phải

CHAPTER 82

Inspections at the End of a Trip

82.1 Khuyến nghị kiểm tra cuối chuyến

Mặc dù không bắt buộc, nên kiểm tra xe vào cuối chuyến đi. Việc này cho phép bạn ghi nhận các khuyết tật hoặc bất thường, cung cấp thông tin sửa chữa trước khi xe trở lại đường, mang lại lợi ích cho doanh nghiệp, tiết kiệm thời gian và tiền bạc, và nâng cao an toàn.

- ✓ Kiểm tra cuối chuyến được khuyến nghị nhưng không bắt buộc
- ✓ Ghi nhận các khuyết tật và bất thường để thông báo việc sửa chữa trước khi xe được đưa trở lại đường

CHAPTER 83

Obligations

83.1 Nghĩa vụ kiểm tra vòng quanh xe

Người lái xe phải kiểm tra bằng nghe và nhìn tình trạng của xe, ghi lại các quan sát (khiếm khuyết nghiêm trọng hoặc nhẹ) vào báo cáo kiểm tra vòng quanh xe, giữ báo cáo luôn được cập nhật và để trong xe, báo cáo bằng văn bản các khiếm khuyết cơ khí và bất thường, và bảo đảm xe không có khiếm khuyết nghiêm trọng.

- ✓ Ghi khiếm khuyết nghiêm trọng hoặc nhẹ vào báo cáo kiểm tra vòng quanh xe và giữ báo cáo trong xe
- ✓ Không vận hành xe có khiếm khuyết nghiêm trọng

83.2 Nghĩa vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa

Người lái xe phải tuân thủ giới hạn hành khách hợp pháp, sắp xếp và cố định đúng cách hành lý/hàng hóa/thư từ trong khoang xe buýt được chỉ định, cố định đúng cách tải trọng xe tải, và tuân thủ các quy định về chất nguy hiểm bao gồm lệnh cấm lái xe qua đường hầm.

- ✓ Tuân thủ giới hạn hành khách hợp pháp và cố định đúng cách hàng hóa/hành lý
- ✓ Tuân thủ các quy định về chất nguy hiểm bao gồm các lệnh cấm qua đường hầm

83.3 Nghĩa vụ về Giấy phép Lái xe

Người lái xe phải thông báo cho đơn vị khai thác nếu hạng giấy phép hoặc các chứng nhận bổ sung của họ bị sửa đổi, hủy bỏ hoặc đình chỉ; tuân thủ bất kỳ viên chức hòa bình nào đình chỉ giấy phép của họ vì vượt quá giờ lái xe/giờ làm việc, giấy phép không hợp lệ, hoặc suy giảm khả năng; và chỉ giữ một giấy phép lái xe với hạng và chứng nhận bổ sung bắt buộc.

- ✓ Thông báo cho đơn vị khai thác về mọi sửa đổi, hủy bỏ hoặc đình chỉ giấy phép
- ✓ Chỉ giữ một giấy phép lái xe với hạng và chứng nhận bổ sung bắt buộc

83.4 Hồ sơ giờ lái xe và giờ không làm việc

Trừ khi được miễn trừ, tài xế phải giữ nhật ký chính xác về thời gian không làm việc và thời gian lái xe trong xe cho 14 ngày trước đó, bất kể chu kỳ đang được áp dụng.

- ✓ Giữ nhật ký lái xe và thời gian không làm việc chính xác cho 14 ngày trước đó
- ✓ Phải giữ nhật ký trong xe trừ khi được miễn trừ

83.5 Các phương tiện thuộc phạm vi Đạo luật Xe hạng nặng

Đạo luật về chủ sở hữu, người vận hành và người lái xe của các xe hạng nặng áp dụng bất kể hạng giấy phép lái xe cho: xe vận chuyển thiết bị có GVWR từ 4.500 kg trở lên; xe khẩn cấp có GVWR từ 4.500 kg trở lên; tổ hợp xe có ít nhất một xe có GVWR từ 4.500 kg trở lên; xe kéo (bất kỳ GVWR nào); xe buýt (bất kỳ GVWR nào); và xe chở chất nguy hiểm cần biển báo dấu an toàn (bất kỳ GVWR nào).

- ✓ Xe kéo và xe buýt thuộc phạm vi áp dụng của Đạo luật bất kể GVWR
- ✓ Xe chở chất nguy hiểm có gắn biển báo được áp dụng bất kể GVWR

83.6 Nghĩa vụ đăng ký xe và trang thiết bị

Người lái xe phải mang theo giấy chứng nhận đăng ký xe và bằng chứng bảo hiểm. Họ phải thắt dây an toàn và không được lái xe khi dây an toàn bị hỏng, sử dụng đèn vàng nhấp nháy/quay theo điều kiện giấy phép, đánh dấu hàng quá khổ vượt quá một mét về phía sau bằng cờ đỏ/tấm phản quang (và đèn đỏ vào ban đêm), và giữ thiết bị an toàn (tam giác cảnh báo, gương phản xạ, pháo hiệu hoặc đèn).

- ✓ Mang theo giấy chứng nhận đăng ký xe và bằng chứng bảo hiểm
- ✓ Đánh dấu hàng quá khổ vượt quá một mét bằng cờ đỏ/tấm phản quang và đèn đỏ vào ban đêm

83.7 Kích thước xe, tải trọng và nghĩa vụ của nhân viên hòa bình

Người lái xe phải mang giấy phép lưu hành đặc biệt cho xe quá khổ/quá tải và tuân thủ các điều kiện của giấy phép. Họ phải tuân theo chỉ dẫn của nhân viên hòa bình (cảnh sát hoặc nhân viên thực thi quy định vận tải) trong các cuộc kiểm tra ven đường và kiểm toán cơ sở.

- ✓ Mang theo và tuân thủ các điều kiện của giấy phép lưu hành đặc biệt cho xe quá khổ/quá tải
- ✓ Tuân theo chỉ dẫn của nhân viên hòa bình và nhân viên thực thi quy định vận tải

CHAPTER 84

Alcohol

84.1 Ảnh hưởng của rượu bia đến việc lái xe

Rượu bia ảnh hưởng đến não bộ và hệ thần kinh trung ương, trung tâm ra quyết định và phối hợp của cơ thể. Khi nồng độ cồn trong máu tăng lên, khả năng lái xe của bạn suy giảm dần.

- ✓ Rượu bia làm thay đổi chất lượng nhận thức thị giác, thay đổi phán đoán và tăng thời gian phản ứng
- ✓ Rượu bia làm giảm khả năng chống lại sự mệt mỏi và suy giảm phối hợp
- ✓ Rượu bia làm tăng sự tự tin, dẫn đến việc chấp nhận rủi ro nhiều hơn và lái xe nguy hiểm

84.2 Giới hạn hợp pháp về nồng độ cồn trong máu

Theo Bộ luật Hình sự, giới hạn hợp pháp là 80 mg cồn trên 100 ml máu (0.08). Các hình phạt đối với hành vi lái xe trong tình trạng suy giảm khả năng do cồn ngày càng nghiêm khắc. Tài xế xe hạng nặng phải tuân theo các quy định đặc biệt về nồng độ cồn trong máu.

- ✓ Giới hạn hợp pháp theo Bộ luật Hình sự là 0.08 (80 mg cồn trên 100 ml máu)
- ✓ Bạn có thể bị bắt và bị kết án ngay cả khi dưới 0.08 nếu có đủ bằng chứng cho thấy khả năng lái xe của bạn bị suy giảm
- ✓ Ngay cả khi dưới giới hạn hợp pháp, khả năng lái xe vẫn bị giảm sút; tài xế xe hạng nặng có các quy định đặc biệt về BAC (xem Chương 1)

84.3 Ảnh hưởng của rượu bia đến khả năng lái xe

Rượu bia ảnh hưởng đến não và hệ thần kinh trung ương, trung tâm ra quyết định và phối hợp của cơ thể. Khi nồng độ cồn trong máu tăng lên, khả năng lái xe giảm dần. Rượu bia cũng tạo ra sự tự tin sai lệch dẫn đến hành vi chấp nhận rủi ro nhiều hơn.

- ✓ Rượu bia làm thay đổi chất lượng nhận thức thị giác, thay đổi khả năng phán đoán và làm tăng thời gian phản ứng
- ✓ Rượu bia làm giảm sức chống chịu với mệt mỏi và suy giảm khả năng phối hợp
- ✓ Rượu bia tạo ra sự tự tin sai lệch dẫn đến hành vi chấp nhận rủi ro nhiều hơn và lái xe nguy hiểm

84.4 Giới hạn hợp pháp về nồng độ cồn trong máu

Theo Bộ luật Hình sự, giới hạn hợp pháp là 80 mg cồn trên 100 ml máu (0,08). Các hình phạt cho hành vi lái xe trong tình trạng suy giảm năng lực ngày càng nghiêm khắc. Ngay cả khi dưới giới hạn hợp pháp, khả năng lái xe của bạn vẫn bị suy giảm, và bạn có thể bị bắt và bị kết án dù dưới 0,08 nếu có bằng chứng cho thấy khả năng bị suy giảm. Tài xế xe hạng nặng phải tuân theo các quy định đặc biệt về BAC (xem Chương 1).

- ✓ Giới hạn hợp pháp theo Bộ luật Hình sự là 80 mg cồn trên 100 ml máu (0,08)
- ✓ Bạn có thể bị bắt và bị kết án ngay cả khi dưới 0,08 nếu có đủ bằng chứng cho thấy khả năng lái xe của bạn bị suy giảm
- ✓ Khả năng lái xe bị suy giảm ngay cả khi dưới giới hạn hợp pháp
- ✓ Tài xế xe hạng nặng phải tuân theo các quy định đặc biệt về BAC khi lái xe

84.5 Chỉ có thời gian mới loại bỏ được cồn

Các biện pháp dân gian để giảm hoặc loại bỏ tác dụng của cồn đều không hiệu quả. Ăn uống có thể làm chậm quá trình hấp thụ nhưng không ngăn được tình trạng say. Chỉ có thời gian mới loại bỏ được cồn khỏi máu.

- ✓ Gan loại bỏ khoảng 15 mg cồn mỗi giờ, tương đương với một lon bia, một ly rượu vang hoặc một khẩu phần rượu mạnh
- ✓ Ăn uống làm chậm quá trình hấp thụ nhưng không ngăn được tình trạng say
- ✓ Chỉ có thời gian mới loại bỏ được cồn khỏi máu và làm giảm tác động của nó đối với việc lái xe

84.6 Đào thải cồn ra khỏi cơ thể

Các biện pháp dân gian để giảm tác dụng của cồn đều không hiệu quả. Ăn uống có thể làm chậm hấp thu nhưng không ngăn được tình trạng say. Bất kể BAC là bao nhiêu, gan đào thải khoảng 15 mg cồn mỗi giờ—tương đương một lon bia, một ly rượu vang hoặc một phần rượu mạnh. Chỉ có thời gian mới có thể đào thải cồn ra khỏi máu.

- ✓ Ăn uống có thể làm chậm hấp thu cồn nhưng không ngăn được tình trạng say
- ✓ Trung bình gan đào thải khoảng 15 mg cồn mỗi giờ
- ✓ 15 mg tương đương một lon bia, một ly rượu vang hoặc một phần rượu mạnh
- ✓ Chỉ có thời gian mới có thể đào thải cồn ra khỏi máu

CHAPTER 85

The Most Popular Brake System (Chapter 4: Pneumatic/Air Brake Systems)

85.1 Mạch chính và mạch phụ

Hệ thống phanh khí nén bao gồm một mạch cung cấp khí nén cùng với hai mạch độc lập: mạch chính (P hoặc 1) và mạch phụ (S hoặc 2). Chúng kích hoạt phanh công tác trên tất cả các bánh xe và hoạt động độc lập, vì vậy nếu một mạch hỏng thì mạch còn lại vẫn tiếp tục hoạt động.

- ✓ Mạch chính được ký hiệu là P hoặc 1
- ✓ Mạch phụ được ký hiệu là S hoặc 2
- ✓ Cả hai mạch đều kích hoạt phanh công tác trên tất cả các bánh xe
- ✓ Các mạch hoạt động độc lập; nếu một mạch hỏng, mạch còn lại hoạt động bình thường
- ✓ Cách lắp đặt có thể khác nhau giữa các xe

85.2 Ưu điểm của phanh khí

Phanh khí được sử dụng trên hầu hết các xe hạng nặng hiện đại. Chúng mạnh hơn hệ thống thủy lực, đã được chứng minh là đáng tin cậy, và dễ kết nối với các xe khác cũng như thiết bị chạy bằng khí nén.

- ✓ Thường mạnh hơn hệ thống thủy lực
- ✓ Độ tin cậy đã được chứng minh
- ✓ Dễ kết nối với rơ moóc và thiết bị chạy bằng khí nén
- ✓ Khí nén cũng được dùng cho hệ thống treo

CHAPTER 86

Backing Up

86.1 Kiểm tra trước khi lùi xe

Lùi xe rất khó vì thường không thể nhìn trực tiếp phía sau chỉ bằng gương, nhất là vào những không gian nhỏ. Hạn chế lùi xe càng ít càng tốt. Trước khi lùi, hãy quan sát bố cục khu vực xung quanh; nếu cần, xuống xe để đánh giá mặt đường, ghi nhận các vật thể cố định và dự đoán lưu lượng người đi bộ và xe cộ. Kiểm tra chướng ngại vật phía trên và hai bên.

- ✓ Hạn chế lùi xe càng ít càng tốt; xuống xe để đánh giá bố cục nếu cần
- ✓ Kiểm tra mặt đường, các vật thể cố định và lưu lượng người đi bộ/xe cộ tiềm ẩn
- ✓ Kiểm tra chướng ngại vật phía trên và hai bên trước khi lùi

86.2 Lùi xe chậm và ngay lập tức

Bắt đầu lùi xe ngay sau khi kiểm tra để tình huống không thay đổi. Lùi xe chậm là yếu tố then chốt để an toàn — điều này giúp sửa lỗi đánh lái, ước lượng khoảng cách và dừng xe dễ dàng hơn. Sửa lỗi đánh lái ngay lập tức.

- ✓ Bắt đầu lùi xe ngay sau khi kiểm tra, trước khi điều kiện thay đổi
- ✓ Lùi xe chậm để có thể sửa lỗi và ước lượng khoảng cách
- ✓ Sửa lỗi đánh lái ngay lập tức

86.3 Hướng đánh lái khi lùi xe

Với xe buýt hoặc xe tải thùng liền, đánh vô lăng về phía bạn muốn đuôi xe đi (phải để lùi sang phải, trái để lùi sang trái) cho đến khi các điểm tham chiếu thẳng hàng. Với rơ-moóc được nối vào đầu kéo, thao tác ngược lại — đánh vô lăng theo hướng NGƯỢC LẠI với hướng bạn muốn rơ-moóc đi.

- ✓ Xe buýt/xe tải thùng liền: đánh lái về phía bạn muốn đuôi xe đi
- ✓ Đầu kéo-rơ-moóc: đánh lái theo hướng ngược lại với hướng bạn muốn rơ-moóc đi
- ✓ Lùi sang phải: trước tiên đánh vô lăng sang trái để rơ-moóc đi sang phải, sau đó đánh sang phải để đầu kéo đi theo

86.4 Những điều cần kiểm tra trước khi lùi xe

Lùi xe rất khó vì gương không thể hiển thị những gì ngay phía sau. Hạn chế lùi xe càng ít càng tốt. Trước khi lùi, hãy dành một chút thời gian để quan sát bố cục xung quanh, và nếu cần thì xuống xe để kiểm tra mặt đường, ghi nhớ các vật cố định, dự đoán giao thông, và kiểm tra các chướng ngại vật phía trên hoặc bên hông.

- ✓ Hạn chế lùi xe càng ít càng tốt khi điều khiển xe hạng nặng
- ✓ Quan sát bố cục khu vực xung quanh trước khi lùi; xuống xe kiểm tra nếu cần
- ✓ Kiểm tra tình trạng mặt đường và ghi nhớ các vật cố định
- ✓ Kiểm tra chướng ngại vật phía trên và bên hông trước khi lùi

86.5 Lùi Xe Chậm Rãi

Sau khi kiểm tra bố cục, hãy bắt đầu lùi xe ngay trước khi điều kiện thay đổi. Lùi xe chậm giúp dễ dàng sửa lỗi đánh lái, ước lượng khoảng cách và dừng lại nếu cần. Sửa lỗi đánh lái ngay lập tức.

- ✓ Bắt đầu lùi xe ngay sau khi kiểm tra bố cục, trước khi nó thay đổi
- ✓ Lùi xe chậm để sửa lỗi, ước lượng khoảng cách và dừng an toàn
- ✓ Sửa lỗi đánh lái ngay lập tức

86.6 Cách Lùi Xe - Các Điểm Tham Chiếu

Việc lùi xe cần hai điểm tham chiếu bằng mắt: góc sau của xe bạn ở phía bạn đang lùi tới, và mép sau xa nhất của bến xếp hàng/khoảng trống. Với xe buýt hoặc xe tải thân thẳng, quay vô lăng về phía bạn điều khiển đuôi xe cho đến khi các điểm thẳng hàng. Với xe đầu kéo rơ-moóc, quay vô lăng theo hướng NGƯỢC LẠI với hướng bạn muốn rơ-moóc đi.

- ✓ Dùng hai điểm tham chiếu: góc sau của xe bạn và mép sau xa nhất của khoảng trống
- ✓ Xe buýt/xe tải thân thẳng: quay vô lăng về phía bạn muốn đuôi xe đi
- ✓ Xe đầu kéo rơ-moóc: quay vô lăng ngược hướng với hướng bạn muốn rơ-moóc đi
- ✓ Duy trì liên hệ bằng mắt với cả hai điểm tham chiếu và làm chúng thẳng hàng

86.7 Khả năng nhìn thấy rơ-moóc khi lùi xe

Sau khi trời tối, việc lùi xe chắn ngang làn đường đối diện có thể khiến rơ-moóc hoặc sơ-mi rơ-moóc của bạn khó nhìn thấy. Hãy bật đèn cảnh báo nguy hiểm, không bật đèn pha chiếu xa (có thể làm chói mắt người khác), và khi có thể, hãy tính toán để đến cùng phía với bến xếp hàng.

- ✓ Bật đèn cảnh báo nguy hiểm khi lùi xe vào ban đêm
- ✓ Không dùng đèn pha chiếu xa — có thể làm chói mắt tài xế đang tới
- ✓ Khi có thể, hãy tính toán để đến cùng phía với bến xếp hàng

86.8 Lùi xe về phía người lái

Bất cứ khi nào có thể, hãy lùi xe sao cho đuôi xe hướng về phía người lái (bên trái) vì điều này cho phép bạn nhìn thấy một phần khu vực phía sau qua cửa sổ bên trái và gương. Với xe buýt hoặc xe tải thùng liền, bạn có thể sử dụng gương trái dễ dàng hơn nhưng phải thường xuyên kiểm tra gương phải và cửa sổ bên.

- ✓ Lùi về phía người lái (bên trái) khi có thể để có tầm nhìn tốt hơn
- ✓ Thường xuyên kiểm tra gương phải và cửa sổ bên với xe buýt hoặc xe tải thùng liền

86.9 Sử dụng người trợ giúp khi lùi xe

Luôn tốt hơn nếu có một người trợ giúp đáng tin cậy, đặc biệt khi lùi về bên phải. Đảm bảo người trợ giúp biết phải làm gì và dùng tín hiệu nào, đồng thời quan sát khoảng trống phía sau và hai bên. Người trợ giúp phải luôn nằm trong tầm nhìn của bạn — đứng phía sau và bên trái khi lùi sang trái, phía sau và bên phải khi lùi sang phải.

- ✓ Người trợ giúp phải luôn ở trong tầm nhìn của tài xế
- ✓ Lùi sang trái: người trợ giúp đứng phía sau và bên trái; lùi sang phải: phía sau và bên phải
- ✓ Chọn người trợ giúp đáng tin cậy, hiểu rõ các tín hiệu

86.10 Các điểm tham chiếu khi lùi xe

Lùi xe đòi hỏi phải chọn hai điểm tham chiếu thị giác: góc sau của xe ở phía bạn đang lùi tới, và mép sau xa nhất của bến xếp hàng hoặc chỗ đỗ xe. Duy trì liên hệ thị giác và căn thẳng hai điểm đó với nhau.

- ✓ Sử dụng hai điểm tham chiếu: góc sau xe của bạn và mép sau xa nhất của không gian mục tiêu
- ✓ Duy trì liên hệ thị giác và căn thẳng hai điểm đó nằm cạnh nhau

86.11 Lùi xe theo đường thẳng

Để lùi xe đầu kéo rơ-moóc (semi-trailer) theo đường thẳng, nếu xe bị lệch sang trái hoặc phải, hãy quay vô lăng để đánh lái đầu kéo (tractor) theo đúng hướng đó nhằm điều chỉnh lại. Nếu rơ-moóc lệch quá xa khỏi đường thẳng, hãy dừng lại, tiến lên phía trước để căn chỉnh lại đầu kéo và rơ-moóc, rồi tiếp tục lùi.

- ✓ Điều chỉnh rơ-moóc bị lệch bằng cách đánh lái đầu kéo theo hướng mà rơ-moóc đã lệch
- ✓ Nếu lệch quá xa khỏi đường thẳng, hãy tiến lên phía trước để căn chỉnh lại trước khi lùi tiếp

86.12 Tầm nhìn của rơ-moóc khi lùi xe vào ban đêm

Sau khi trời tối, khi lùi xe đến mức chắn làn xe ngược chiều, rơ-moóc của bạn có thể khó nhìn thấy. Tăng khả năng nhìn thấy bằng đèn cảnh báo nguy hiểm, không dùng đèn pha chiếu xa vì chúng làm chói mắt người khác, và khi có thể hãy sắp xếp đến cùng bên với bến bốc xếp.

- ✓ Dùng đèn cảnh báo nguy hiểm khi lùi xe vào ban đêm
- ✓ Không bật đèn pha chiếu xa khi lùi xe vì chúng làm chói mắt các tài xế khác
- ✓ Khi có thể, hãy lên kế hoạch đến cùng bên với bến bốc xếp

86.13 Lùi xe về phía bên người lái

Lùi xe sao cho đuôi xe hướng về phía bên người lái (bên trái) khi có thể vì điều này cho phép bạn nhìn thấy một phần khu vực phía sau qua cửa sổ trái và gương. Với xe buýt/xe tải thùng liền, bạn ở vị trí thuận lợi hơn để sử dụng gương trái nhưng phải thường xuyên kiểm tra gương phải và cửa sổ bên.

- ✓ Lùi về phía bên người lái (bên trái) khi có thể để có tầm nhìn tốt hơn
- ✓ Sử dụng cửa sổ bên trái và gương chiếu hậu trái nếu góc của xe đầu kéo-rơ moóc cho phép
- ✓ Thường xuyên kiểm tra gương phải và cửa sổ bên trong khi thực hiện thao tác

86.14 Sử dụng người hỗ trợ khi lùi xe

Luôn tốt hơn nếu có một người hỗ trợ đáng tin cậy, đặc biệt khi lùi sang phải. Đảm bảo người hỗ trợ hiểu các tín hiệu cần dùng. Khi lùi sang trái, người hỗ trợ nên đứng phía sau lệch về bên trái; khi lùi sang phải, phía sau lệch về bên phải để duy trì liên lạc bằng mắt.

- ✓ Luôn tốt hơn nên dùng người hỗ trợ, đặc biệt khi lùi về bên phải
- ✓ Người hỗ trợ phải luôn nằm trong tầm nhìn của tài xế
- ✓ Khi lùi sang trái, người hỗ trợ đứng phía sau lệch trái; khi lùi sang phải, lệch phải
- ✓ Thống nhất tín hiệu với người hỗ trợ đáng tin cậy trước

86.15 Lùi xe về bên phải (Xe đầu kéo rơ-moóc)

Để lùi xe đầu kéo rơ-moóc sang phải: trước tiên, đánh lái sang TRÁI để sơ mi rơ moóc lùi sang phải trong khi nhắm căn cho các điểm tham chiếu thẳng hàng; sau đó, đánh lái sang PHẢI để đầu kéo cũng lùi sang phải, tiếp tục cho đến khi hai điểm tham chiếu nằm thẳng hàng cạnh nhau.

- ✓ Trước tiên đánh lái sang trái để sơ mi rơ moóc di chuyển sang phải
- ✓ Sau đó đánh lái sang phải để đầu kéo đi theo rơ moóc
- ✓ Tiếp tục cho đến khi hai điểm tham chiếu thẳng hàng cạnh nhau

86.16 Lùi xe về bên trái (Xe đầu kéo - sơ mi rơ moóc)

Để lùi xe đầu kéo - sơ mi rơ moóc về bên trái: trước tiên, đánh lái sang PHẢI để sơ mi rơ moóc lùi về bên trái trong khi nhắm căn thẳng các điểm tham chiếu; sau đó, đánh lái sang TRÁI để xe đầu kéo cũng lùi sang trái, tiếp tục cho đến khi các điểm thẳng hàng.

- ✓ Trước tiên đánh lái sang phải để sơ mi rơ moóc di chuyển sang trái
- ✓ Sau đó đánh lái sang trái để xe đầu kéo đi theo rơ moóc
- ✓ Tiếp tục cho đến khi các điểm tham chiếu nằm thẳng hàng cạnh nhau

86.17 Lùi xe theo đường thẳng

Khi lùi thẳng, nếu rơ-moóc bị lệch, hãy quay vô lăng để lái đầu kéo theo cùng hướng đó nhằm điều chỉnh. Nếu rơ-moóc lệch quá xa khỏi đường thẳng, hãy dừng lại, tiến lên để căn chỉnh lại, rồi bắt đầu lùi lại.

- ✓ Nếu rơ-moóc bị lệch, hãy lái đầu kéo theo cùng hướng đó để điều chỉnh
- ✓ Nếu rơ-moóc lệch quá xa, hãy tiến lên để căn chỉnh lại rồi lùi lại

CHAPTER 87

Rules for Transporting Dangerous Substances

87.1 Yêu cầu đào tạo

Người sử dụng lao động phải bảo đảm rằng tài xế vận chuyển các chất nguy hiểm được đào tạo cho nhiệm vụ của họ và cấp chứng chỉ đào tạo hợp lệ.

- ✓ Việc đào tạo phải liên quan trực tiếp đến nhiệm vụ và phù hợp với loại chất nguy hiểm được vận chuyển
- ✓ Người sử dụng lao động phải cấp chứng chỉ đào tạo ghi rõ các lĩnh vực được đào tạo, các chủ đề đã bao quát và ngày hết hạn
- ✓ Chứng chỉ có hiệu lực trong 36 tháng

87.2 Mang Theo Giấy Chứng Nhận Huấn Luyện

Người lái xe phải mang theo giấy chứng nhận huấn luyện của mình, hoặc phải được giám sát bởi người có giấy chứng nhận, mỗi khi vận chuyển các chất nguy hiểm.

- ✓ Luôn mang theo bản gốc hoặc bản sao giấy chứng nhận huấn luyện của bạn khi vận chuyển các chất nguy hiểm
- ✓ Hoặc, phải chịu sự giám sát trực tiếp của một người đang mang theo bản gốc hoặc bản sao giấy chứng nhận của người đó

87.3 Xử lý chứng từ vận chuyển

Một bản sao chứng từ vận chuyển phải đi kèm với các chất nguy hiểm đến điểm giao hàng và phải được lưu giữ ở một vị trí cụ thể có thể tiếp cận được.

- ✓ Bản sao chứng từ vận chuyển phải luôn đi kèm với các chất nguy hiểm cho đến điểm giao hàng
- ✓ Nếu ở trên xe, hãy cất nó trong bìa bảo vệ ở cửa phía người lái hoặc trong tầm tay dễ với tới
- ✓ Nếu không ở trong xe, đặt nó trong bìa bảo vệ ở cửa phía người lái HOẶC trên ghế người lái/vị trí dễ thấy cho bất kỳ ai vào xe từ phía người lái

87.4 Dán nhãn và Dấu hiệu An toàn

Các chất nguy hiểm phải được dán nhãn với các dấu hiệu an toàn theo quy định, và người lái xe phải xác minh phân loại, dấu hiệu và việc cung cấp biển báo nguy hiểm trước khi nhận hàng.

- ✓ Xác minh rằng các chất đã được phân loại trước khi nhận hàng
- ✓ Xác minh rằng người gửi hàng đã dán các dấu hiệu an toàn phù hợp (nhãn, biển báo nguy hiểm hoặc biển hiệu) trên các thùng chứa
- ✓ Phải đặt biển báo nguy hiểm ở mỗi đầu và mỗi bên của xe
- ✓ Không được đặt bất kỳ thùng chứa chất nguy hiểm nào trên hoặc phía trước cản trước của xe cơ giới

87.5 Các Quy định Áp dụng

Bất kỳ ai xử lý hoặc vận chuyển các chất nguy hiểm trên các tuyến đường công cộng của Québec phải tuân thủ Quy định về Vận chuyển Chất Nguy hiểm, trong đó tích hợp các tiêu chuẩn liên bang.

- ✓ Việc tuân thủ là bắt buộc từ địa điểm sản xuất/phân phối đến địa điểm giao hàng/dỡ hàng.
- ✓ Quy định cung cấp các trường hợp miễn trừ tùy theo loại hoặc số lượng chất.
- ✓ Quy định này tích hợp bằng cách viện dẫn Quy định về Vận chuyển Hàng hóa Nguy hiểm của Transport Canada.

87.6 Các lớp chất nguy hiểm

Các chất nguy hiểm được chia thành chín lớp với các mối nguy cụ thể và ví dụ, mỗi lớp có bảng hiệu placard theo quy định.

- ✓ Lớp 1 Chất nổ (1.1 nổ toàn khối ví dụ TNT; 1.2 nguy cơ bắn mảnh; 1.3 nguy cơ cháy ví dụ pháo hoa; 1.4 không có vụ nổ đáng kể; 1.5 rất kém nhạy nhưng có nguy cơ nổ toàn khối; 1.6 cực kỳ kém nhạy)
- ✓ Lớp 2 Khí (2.1 dễ cháy ví dụ propane; 2.2 không dễ cháy và không độc ví dụ nitơ; 2.3 độc ví dụ carbon monoxide)
- ✓ Lớp 3 Chất lỏng dễ cháy có điểm chớp cháy từ 60,5°C trở xuống (ví dụ xăng, ethanol, dầu hỏa, diesel)
- ✓ Lớp 4 Chất rắn dễ cháy/tự bốc cháy/phản ứng với nước; Lớp 5 Chất oxy hóa và peroxide hữu cơ; Lớp 6 Chất độc và lây nhiễm; Lớp 7 Phóng xạ; Lớp 8 Ăn mòn; Lớp 9 Hỗn hợp khác

87.7 Miễn trừ placard đối với Class 1.4 và ủy quyền của SQ

Chất nổ Class 1.4 có các miễn trừ placard dựa trên số lượng, và việc vận chuyển một số loại chất nổ nhất định đòi hỏi phải được Sûreté du Québec cho phép.

- ✓ Không cần placard đối với Class 1.4 nếu số lượng bằng hoặc ít hơn 1.000 kg
- ✓ Không cần placard đối với Class 1.4S bất kể số lượng
- ✓ Tại Québec, tài xế vận chuyển chất nổ được liệt kê trong Act respecting explosives phải được Sûreté du Québec cho phép

87.8 Huấn luyện Tài xế và Chứng chỉ

Người sử dụng lao động phải bảo đảm tài xế có huấn luyện liên quan trực tiếp đến nhiệm vụ của họ và phù hợp với các chất được vận chuyển, và phải cấp chứng chỉ huấn luyện ghi rõ các lĩnh vực, môn học đã huấn luyện và ngày hết hạn.

- ✓ Chứng chỉ huấn luyện có hiệu lực trong 36 tháng
- ✓ Tài xế phải mang theo bản gốc hoặc bản sao chứng chỉ huấn luyện của mình mọi lúc khi vận chuyển các chất nguy hiểm
- ✓ Ngoài ra, tài xế phải chịu sự giám sát trực tiếp của một người đang mang bản gốc hoặc bản sao chứng chỉ của chính họ

87.9 Quy định điều chỉnh các chất nguy hiểm

Bất kỳ ai xử lý hoặc vận chuyển chất nguy hiểm trên đường công cộng của Québec đều phải tuân thủ Quy định về Vận chuyển Chất nguy hiểm từ nơi sản xuất/phân phối đến nơi giao hàng/dỡ hàng. Quy định này viện dẫn và bao gồm Quy định về Vận chuyển Hàng hóa Nguy hiểm của Transport Canada, với một số trường hợp miễn trừ tùy theo loại hoặc số lượng.

- ✓ Phải tuân thủ từ nơi sản xuất/phân phối đến nơi giao hàng/dỡ hàng
- ✓ Quy định viện dẫn và bao gồm Quy định về Vận chuyển Hàng hóa Nguy hiểm của Transport Canada
- ✓ Có thể áp dụng miễn trừ tùy theo loại hoặc số lượng chất

87.10 Yêu cầu về chứng từ vận chuyển

Bất kỳ ai chịu trách nhiệm về một lô hàng chất nguy hiểm phải có một bản sao chứng từ vận chuyển chứa các thông tin bắt buộc; chứng từ này phải đi kèm với các chất đó cho đến điểm giao hàng.

- ✓ Chứng từ vận chuyển phải đi kèm với chất nguy hiểm cho đến khi giao hàng
- ✓ Khi ở trên xe: cất giữ nó trong một bìa bảo vệ trên cửa phía người lái hoặc ở nơi dễ với tới
- ✓ Khi không ở trong xe: đặt nó trong một bìa bảo vệ trên cửa phía người lái HOẶC trên ghế người lái/vị trí dễ thấy cho bất kỳ ai bước vào từ phía người lái

CHAPTER 88

6 - Windshield Wiper/Washer

88.1 Cần gạt nước kính chắn gió

Các yêu cầu liên quan đến cần gạt nước và hệ thống rửa kính áp dụng mọi lúc, không chỉ trong thời tiết xấu. Kiểm tra sự hiện diện, tình trạng và khả năng hoạt động của cần gạt nước: kiểm tra xem có hay không, bật chúng lên, và kiểm tra hiệu quả của lưỡi gạt. Lưỡi gạt hiệu quả quét qua kính chắn gió để loại bỏ bụi bẩn và đảm bảo đủ tầm nhìn.

- ✓ Khiếm khuyết 6.A (nghiêm trọng): Cần gạt nước bên người lái bị thiếu, không hoạt động hoặc không quét hiệu quả
- ✓ Khiếm khuyết 6.1 (nhẹ): Cần gạt nước bên hành khách bị thiếu, không hoạt động hoặc không quét hiệu quả

88.2 Hệ thống rửa kính chắn gió

Kiểm tra tình trạng hoạt động của hệ thống rửa kính bằng cách bật hệ thống và xác nhận hệ thống phun dung dịch rửa kính lên kính chắn gió. Một hệ thống hiệu quả phun đủ dung dịch vào các khu vực thích hợp để bảo đảm đủ tầm nhìn.

- ✓ Khiếm khuyết 6.2 (nhẹ): Hệ thống rửa kính không làm sạch kính chắn gió một cách hiệu quả (ví dụ: vòi phun bị tắc/điều chỉnh sai, phun ít hoặc không phun dung dịch)
- ✓ Các yêu cầu áp dụng mọi lúc, không chỉ trong thời tiết xấu

CHAPTER 89

Inspecting a Pneumatic Brake System (Air Brake System)

89.1 Trình tự kiểm tra phanh hơi trong cabin

Làm xe ổn định, khởi động động cơ, nhả phanh đỗ, và kiểm tra (các) đèn báo áp suất khí thấp (19.A, 19.1). Nếu chưa bật, đạp bàn đạp phanh liên tục để giảm áp suất cho đến khi đèn/còi bật lên hoặc cần wigwag hạ xuống. Nếu các đèn báo đã bật khi khởi động, hãy đảm bảo áp suất đồng hồ ít nhất là 380 kPa (55 psi) khi chúng tắt. Sau đó kiểm tra hiệu suất máy nén khí (19.B) bằng cách giữ bàn đạp phanh trong khi động cơ chạy không tải và xác nhận máy nén đạt và duy trì ít nhất 620 kPa (90 psi).

- ✓ Nhả phanh đỗ và xác nhận các đèn báo áp suất khí thấp kích hoạt dưới 380 kPa (55 psi)
- ✓ Xác nhận các đèn báo tắt ở 380 kPa (55 psi) hoặc cao hơn
- ✓ Xác nhận máy nén đạt và duy trì ít nhất 620 kPa (90 psi) khi giữ bàn đạp phanh

89.2 Kiểm tra Ngắt và Tái Hoạt Động của Bộ Điều Chỉnh Áp Suất

Khi máy nén đang hoạt động, hãy để động cơ chạy không tải (tùy chọn khoảng 1.000 vòng/phút) và xác nhận máy nén ngắt trong khoảng từ 805 kPa (117 psi) đến 945 kPa (137 psi) (19.3). Đảm bảo áp suất khí ở mức tối đa, tắt động cơ và kiểm tra hệ thống phanh xem có rò rỉ không (19.C, 19.4) bằng cách đạp và giữ bàn đạp trong khi quan sát đồng hồ đo/lắng nghe. Khởi động lại động cơ và giảm áp suất từ từ cho đến khi máy nén tái hoạt động trước khi đạt 550 kPa (80 psi) (19.3).

- ✓ Máy nén phải ngắt trong khoảng từ 805 kPa (117 psi) đến 945 kPa (137 psi)
- ✓ Máy nén phải tái hoạt động trước khi áp suất giảm xuống 550 kPa (80 psi)
- ✓ Kiểm tra rò rỉ bằng cách giữ bàn đạp xuống và quan sát đồng hồ đo hoặc lắng nghe tiếng rò rỉ

89.3 Kiểm Tra Phanh Đỗ, Tay Lái, Ly Hợp và Phanh Dịch Vụ Trên Đường

Kéo phanh đỗ của rơ moóc bán, nhấn bàn đạp ga (không đạt tối đa RPM) và cố gắng nhẹ nhàng tiến lên phía trước để xác nhận nó giữ được; sau đó thả lỏng. Lặp lại cho phanh đỗ của đầu kéo (kéo đầu kéo, thả rơ moóc, cố gắng di chuyển, xác nhận nó giữ được). Sau đó kiểm tra ly hợp (4.1), hệ thống lái trợ lực (5.B) và phanh dịch vụ (19.D) bằng cách thả lỏng phanh đỗ, lái từ từ tiến lên phía trước, xoay vô lăng sang hai bên để xác nhận bánh xe quay tự do và lái hoạt động, sau đó dừng bằng ly hợp/phanh dịch vụ. Kiểm tra bàn đạp ga (4.A, 4.1), khí thải động cơ có dấu hiệu khí thải xâm nhập vào cabin (16.A, 16.1), và đèn phanh (8.B, 8.1) nếu có thể thực hiện an toàn.

- ✓ Xác nhận phanh đỗ của mỗi xe giữ tổ hợp đứng yên khi cố gắng lái tiến lên phía trước (19.5)
- ✓ Lái từ từ tiến lên phía trước và xoay vô lăng sang hai bên để xác minh hệ thống lái trợ lực và bánh xe quay tự do
- ✓ Chú ý đến mùi khí thải có thể chỉ ra khí thải rò rỉ vào cabin thông qua sàn xe

89.4 Trình Tự Kiểm Tra Air Brake Trong Buồng Lái

Làm cho xe ổn định, khởi động động cơ, thả phanh tay, và kiểm tra các chỉ báo áp suất không khí thấp (19.A, 19.1). Nếu chưa sáng, bấm bàn đạp phanh để giảm áp suất cho đến khi đèn/còi báo kêu hoặc thanh wigwag hạ xuống. Nếu các chỉ báo đã sáng khi khởi động, không giảm áp suất thêm nữa, nhưng đảm bảo đồng hồ đọc ít nhất 380 kPa (55 psi) khi các chỉ báo tắt. Sau đó kiểm tra hiệu suất bộ nén (19.B): với động cơ chạy không tải và bộ nén hoạt động, nhấn chân bàn đạp phanh xuống hết và giữ, quan sát đồng hồ, và xác nhận bộ nén đạt/duy trì ít nhất 620 kPa (90 psi).

- ✓ Đảm bảo đồng hồ áp suất đọc ít nhất 380 kPa (55 psi) khi các chỉ báo áp suất không khí thấp tắt
- ✓ Xác nhận bộ nén đạt và duy trì ít nhất 620 kPa (90 psi) khi giữ bàn đạp xuống
- ✓ Thả phanh tay trước khi kiểm tra air brake trong buồng lái để kích hoạt tất cả các mạch

89.5 Bộ điều áp và Trình tự Kiểm tra Rò rỉ

Kiểm tra ngắt của bộ điều áp (19.3): trong khi máy nén hoạt động, hãy để động cơ chạy không tải và xác nhận máy nén ngắt trong khoảng từ 805 kPa (117 psi) đến 945 kPa (137 psi); khoảng 1.000 vòng/phút giúp áp suất tăng nhanh hơn. Đảm bảo áp suất đạt mức tối đa, tắt động cơ, và kiểm tra rò rỉ (19.C, 19.4) bằng cách đạp/giữ bàn đạp và quan sát đồng hồ đo hoặc lắng nghe. Khởi động lại và kiểm tra đóng lại (19.3): giảm áp suất từ từ cho đến khi máy nén bật lại và xác nhận điều đó xảy ra trước khi đạt 550 kPa (80 psi).

- ✓ Máy nén phải ngắt trong khoảng từ 805 kPa (117 psi) đến 945 kPa (137 psi)
- ✓ Máy nén phải bật lại trước khi áp suất giảm xuống 550 kPa (80 psi)
- ✓ Kiểm tra rò rỉ sau khi đạt áp suất tối đa và tắt động cơ, trong khi vẫn giữ bàn đạp

89.6 Kiểm tra phanh đỗ, phanh công tác, hệ thống lái và ly hợp

Kiểm tra phanh đỗ của sơ mi rơ moóc (19.5): kéo phanh, nhấn nhẹ chân ga, thử tiến lên và xác nhận phanh giữ được. Kiểm tra phanh đỗ của đầu kéo (19.5): kéo phanh đầu kéo, nhả phanh rơ moóc, thử tiến lên, xác nhận phanh giữ được. Sau đó kiểm tra ly hợp (4.1), hệ thống lái trợ lực (5.B) và phanh công tác (19.D): nhả phanh đầu kéo, lái xe tiến chậm trong khi đánh lái qua lại để xác nhận bánh xe quay tự do và hệ thống lái trợ lực hoạt động, rồi phanh để dừng. Kiểm tra chân ga (4.A, 4.1) ở số trung gian khi đã kéo phanh đỗ, hệ thống xả khí thải xem có khí thải lọt vào cabin không (16.A, 16.1), và đèn phanh của tổ hợp nếu có thể làm an toàn.

- ✓ Kiểm tra riêng phanh đỗ của sơ mi rơ moóc và đầu kéo để xác nhận khả năng giữ (19.5)
- ✓ Đánh lái qua lại trong khi lái chậm để xác nhận bánh xe quay tự do và hệ thống lái trợ lực hoạt động
- ✓ Điền và ký báo cáo kiểm tra vòng (circle check) và theo dõi mọi lỗi phát hiện được

CHAPTER 90

Appendix – Driver's Licence Classes

90.1 Các quyền hạn của Giấy phép Hạng 1

Giấy phép Hạng 1 cho phép điều khiển các tổ hợp xe: đầu kéo đường bộ hai cầu (trọng lượng tịnh 4.500 kg+) hoặc đầu kéo đường bộ ba cầu kéo rơ-moóc/bán rơ-moóc, và xe tải Hạng 3 kéo rơ-moóc đủ điều kiện. Người có giấy phép được điều khiển tất cả các loại xe khác ngoại trừ xe mô tô.

- ✓ Hạng 1 bao gồm đầu kéo đường bộ hai cầu (trọng lượng tịnh 4.500 kg+) và đầu kéo đường bộ ba cầu kéo một hoặc nhiều rơ-moóc/bán rơ-moóc
- ✓ Hạng 1 bao gồm xe tải Hạng 3 kéo rơ-moóc/bán rơ-moóc từ 4.500 kg+ (đối với thiết bị cố định) hoặc từ 2.000 kg+ đối với các loại rơ-moóc khác
- ✓ Đầu kéo đường bộ không có khoang chở hàng và được trang bị cố định mâm xoay (fifth wheel); người có giấy phép Hạng 1 có thể điều khiển tất cả các hạng khác, trừ xe mô tô

90.2 Các quyền hạn của Giấy phép Hạng 3

Giấy phép Hạng 3 cho phép điều khiển xe tải thùng thẳng: xe tải hai cầu (trọng lượng tịnh từ 4.500 kg trở lên) hoặc bất kỳ xe tải nào có ba cầu trở lên, và đầu kéo xe tải (2 cầu từ 4.500 kg trở lên, hoặc 3+ cầu) không được nối với rơ-moóc/sơ mi rơ moóc. Giấy phép này cũng bao gồm rơ-moóc được nối trong một số giới hạn trọng lượng nhất định.

- ✓ Hạng 3 bao gồm xe tải hai cầu có trọng lượng tịnh từ 4.500 kg trở lên hoặc bất kỳ xe tải nào có ba cầu trở lên
- ✓ Hạng 3 bao gồm đầu kéo xe tải (2 cầu từ 4.500 kg trở lên hoặc 3+ cầu) với điều kiện là KHÔNG được nối với rơ-moóc hoặc sơ mi rơ moóc
- ✓ Các rơ-moóc được bao gồm nếu có trọng lượng tịnh dưới 2.000 kg, hoặc từ 2.000–4.500 kg chỉ khi chở máy móc/thiết bị gắn cố định vĩnh viễn

90.3 Chứng thực Giấy phép (F, M, T)

Có thể thêm các chứng thực vào giấy phép hạng 1, 2 và 3. F chứng nhận việc vận hành phanh hơi, M chứng nhận việc vận hành hộp số sàn, và T chứng nhận việc điều khiển đoàn xe đường bộ (đoàn xe đường bộ đôi dài hơn 25 m cần giấy phép đặc biệt, chỉ hạng 1).

- ✓ Chứng thực F chứng nhận rằng người có giấy phép hạng 1/2/3 được phép lái xe hạng nặng có phanh hơi
- ✓ Chứng thực M chứng nhận việc lái xe hạng nặng có hộp số sàn
- ✓ Chứng thực T (chỉ hạng 1) chứng nhận việc lái đoàn xe đường bộ dài hơn 25 m cần giấy phép vận hành đoàn xe đường bộ đặc biệt

90.4 Quyền hạn của bằng lái Hạng 2

Bằng lái Hạng 2 cho phép lái xe buýt được thiết kế để chở hơn 24 hành khách, và xe buýt được gắn với rơ-moóc dưới 2.000 kg. Người có bằng được phép lái tất cả các hạng khác, ngoại trừ tổ hợp xe (Hạng 1) và xe mô tô.

- ✓ Hạng 2 cho phép lái xe buýt được thiết kế để chở hơn 24 hành khách, cùng với xe buýt được gắn với rơ-moóc dưới 2.000 kg
- ✓ Người có bằng Hạng 2 không được lái tổ hợp xe Hạng 1 hoặc xe mô tô

CHAPTER 91

Chapter 1 - Mandatory Stops at Inspection Stations

91.1 Khi nào bắt buộc dừng tại trạm kiểm tra

Bạn phải dừng tại trạm kiểm tra khi đèn của trạm nhấp nháy nếu đang điều khiển: xe có GVWR từ 4.500 kg trở lên được thiết kế để vận chuyển hàng hóa hoặc thiết bị gắn cố định; xe kéo hoặc xe công cụ; hoặc tổ hợp xe đường bộ trong đó ít nhất một xe có GVWR từ 4.500 kg trở lên.

- ✓ Dừng lại khi đèn của trạm kiểm tra nhấp nháy
- ✓ Áp dụng cho xe vận chuyển hàng hóa có GVWR từ 4.500 kg trở lên
- ✓ Áp dụng cho xe kéo, xe công cụ và tổ hợp xe có ít nhất một đơn vị 4.500 kg

91.2 Các trường hợp ngoại lệ tại trạm kiểm tra

Một số ngoại lệ được áp dụng, cụ thể là xe tải có trọng lượng tịnh từ 4.000 kg trở xuống được đăng ký là xe chở khách theo quy định đăng ký xe, hoặc xe đường bộ được sử dụng cho mục đích giải trí.

- ✓ Xe tải có trọng lượng tịnh từ 4.000 kg trở xuống được đăng ký là xe chở khách có thể được miễn trừ
- ✓ Xe đường bộ được sử dụng cho mục đích giải trí có thể được miễn trừ

CHAPTER 92

Brakes – Hydraulic Systems (Chapter 3)

92.1 Ba thành phần cơ bản của hệ thống phanh

Tất cả hệ thống phanh của xe hạng nặng, bất kể loại nào, đều bao gồm phanh chính để giảm tốc độ qua bàn đạp phanh, phanh đỗ để giữ xe đứng yên khi đỗ, và phanh khẩn cấp để dừng xe nếu phanh chính hỏng hoặc rơ-moóc bị tách ra.

- ✓ Phanh chính giảm tốc độ bằng bàn đạp phanh
- ✓ Phanh đỗ giữ xe đứng yên khi đỗ
- ✓ Phanh khẩn cấp dừng xe nếu phanh chính hỏng hoặc rơ-moóc bị tách ra

92.2 Dấu hiệu cảnh báo bàn đạp phanh (Thủy lực)

Bàn đạp phanh thấp bất thường là một tín hiệu cảnh báo nghiêm trọng. Bạn có thể tạm thời tăng áp lực phanh bằng cách đạp nhồi nhanh và liên tục, nhưng phải sửa phanh ngay lập tức.

- ✓ Bàn đạp phanh thấp bất thường là dấu hiệu cảnh báo nghiêm trọng
- ✓ Đạp nhồi nhanh để tạm thời tăng áp lực
- ✓ Phải sửa phanh ngay lập tức

92.3 Phanh thủy lực hai mạch

Xe có hệ thống phanh hai mạch nên vẫn có thể phanh nếu một mạch thủy lực bị hỏng, nhưng bạn phải đạp mạnh hơn, chỉ một số bánh xe phanh, và quãng đường phanh có thể tăng lên. Phải sửa chữa trước khi sử dụng lại xe.

- ✓ Hai mạch cho phép phanh nếu một mạch bị hỏng
- ✓ Cần đạp phanh mạnh hơn; quãng đường phanh có thể dài hơn
- ✓ Phải sửa chữa trước khi sử dụng lại xe

92.4 Phanh trợ lực

Phanh trợ lực yêu cầu rất ít lực đạp, nhưng nếu động cơ bị chết máy, bạn phải đạp mạnh hơn nhiều. Cấm lái xe nếu hệ thống phanh trợ lực không hoạt động đúng cách.

- ✓ Phanh trợ lực thường yêu cầu rất ít lực đạp
- ✓ Khi động cơ chết máy, cần lực đạp phanh lớn hơn nhiều
- ✓ Cấm lái xe nếu phanh trợ lực bị hỏng

92.5 Đèn cảnh báo phanh thủy lực

Đèn áp suất phanh công tác bật sáng khi khởi động để xác nhận hệ thống thủy lực hoạt động; nếu đèn vẫn sáng, hệ thống có thể bị lỗi. Đèn phanh đỗ cho biết phanh đỗ đang bật.

- ✓ Đèn áp suất phanh công tác tiếp tục sáng có thể có nghĩa là hệ thống thủy lực bị lỗi
- ✓ Đèn phanh đỗ cho biết phanh đỗ đang được gài

CHAPTER 93

Chapter 12 - Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check

93.1 Các phương tiện phải kiểm tra vòng quanh

Một số phương tiện hạng nặng và tổ hợp phương tiện phải thực hiện kiểm tra vòng quanh dựa trên xếp hạng trọng lượng và loại phương tiện.

- ✓ Xe đường bộ có GVWR từ 4.500 kg trở lên thuộc diện phải kiểm tra.
- ✓ Tổ hợp phương tiện trong đó có ít nhất một xe có GVWR từ 4.500 kg trở lên thì tất cả các xe phải được kiểm tra.
- ✓ Xe buýt, xe buýt nhỏ và xe kéo thuộc diện phải kiểm tra bất kể GVWR.
- ✓ Xe đường bộ dưới 4.500 kg GVWR vận chuyển chất nguy hiểm cần có dấu hiệu an toàn thuộc diện phải kiểm tra.

93.2 Các xe được miễn kiểm tra vòng quanh

Một số loại xe cụ thể, chủ yếu là xe dụng cụ, xe nông trại, xe cứu hộ và xe dùng cho mục đích cá nhân, được miễn yêu cầu kiểm tra vòng quanh.

- ✓ Xe dụng cụ (máy san, máy xúc lật, máy xúc gầu ngược) được miễn
- ✓ Xe hạng nặng dùng cho dịch vụ khẩn cấp hoặc thiên tai được miễn
- ✓ Máy kéo nông trại, máy móc nông trại và rơ moóc nông trại được miễn
- ✓ Xe hạng nặng do thể nhân sử dụng cho mục đích cá nhân, phi thương mại được miễn
- ✓ Xe tải thùng liền có hai hoặc ba trục chở sản phẩm nông/lâm/thủy sản chưa qua chế biến (tài xế/người điều khiển là người sản xuất) được miễn

CHAPTER 94

Self-Evaluation Exercises

94.1 Các dữ kiện quan trọng có thể kiểm tra từ tự đánh giá

Việc xem xét xác nhận các dữ kiện quan trọng: khi móc nối, tấm khớp nối trên phải thấp hơn một chút so với tấm mâm xoay ở điểm chốt; sơ mi rơ moóc nặng nhất được nối vào đầu kéo, không phải cái nhẹ nhất; phanh gấp trên đường trơn có thể gây gập xe; và rẽ phải là thao tác khó nhất, không phải dễ nhất.

- ✓ Tấm khớp nối trên phải thấp hơn một chút so với tấm mâm xoay tại điểm chốt của nó để móc nối
- ✓ Sơ mi rơ moóc nặng nhất và dài nhất được móc vào đầu kéo, không phải cái nhẹ nhất
- ✓ Phanh gấp trên đường trơn có thể gây gập xe
- ✓ Rẽ phải là thao tác khó nhất, không phải dễ nhất

94.2 Các Sự Thật Chính Trong Kỳ Thi (Ôn Tập Đúng/Sai)

Các điểm ôn tập củng cố những sự thật quan trọng có thể được kiểm tra về việc móc nối, tháo móc, vị trí xếp hàng, phanh và rẽ.

- ✓ ĐÚNG: Tấm khớp nối trên của sơ-mi rơ-moóc phải hơi thấp hơn tấm mâm xoay thứ năm tại điểm chốt xoay.
- ✓ ĐÚNG: Để tháo móc, cho đầu kéo tiến lên một chút để nhả chốt vua, dừng lại, hạ hệ thống treo, rồi lái xe tiến lên từ từ.
- ✓ SAI: Sơ-mi rơ-moóc nặng nhất (không phải nhẹ nhất) mới nên được móc vào đầu kéo.
- ✓ ĐÚNG: Phanh gấp trên đường trơn trượt có thể gây ra hiện tượng gập xe (jackknifing).
- ✓ SAI: Rẽ phải là thao tác KHÓ NHẤT, không phải dễ nhất, đối với xe hạng nặng.

94.3 Các khái niệm chính cần ôn tập

Việc tự đánh giá củng cố các khái niệm thi quan trọng về cố định hàng hóa, kiểm tra, huấn luyện về chất nguy hiểm, vách ngăn bồn chứa và thực thi quy định về khí thải.

- ✓ Phương pháp cố định hàng hóa khác nhau tùy theo loại hàng — không thể dùng cùng một phương pháp cho mọi loại hàng.
- ✓ Phải kiểm tra hàng hóa trong suốt chuyến đi ngay cả khi đã được cố định đúng cách lúc ban đầu.
- ✓ Khi vận chuyển chất nguy hiểm, người lái xe hoặc người đi kèm phải mang theo bản gốc hoặc bản sao giấy chứng nhận huấn luyện.
- ✓ Vách ngăn làm giảm nhưng không loại bỏ hoàn toàn sự di chuyển của chất lỏng — xe vẫn có thể bị lật.
- ✓ Nhân viên thực thi quy định vận tải có thể kiểm tra một xe hạng nặng có khí thải quá mức và lập biên bản vi phạm.

94.4 Các dữ kiện ôn tập chính từ bài tập

Ôn tập các dữ kiện quan trọng: nhìn xa phía trước là điều thiết yếu trong mọi tình huống lái xe, không chỉ trên đường cao tốc. Xe 18 m cần khoảng thời gian theo sau 6 giây. Khoảng cách phanh tăng gấp đôi trên băng, không phải giảm tốc độ cố định 10% cho dốc 10%. Tránh phanh trong đường cong để ngăn trượt bánh. Không bơm hoặc nhả nhanh phanh khí để phanh hiệu quả.

- ✓ Nhìn xa phía trước trong mọi điều kiện, không chỉ trên đường cao tốc
- ✓ Xe hạng nặng 18 m cần khoảng thời gian theo sau 6 giây
- ✓ Tránh phanh trong đường cong để ngăn trượt bánh
- ✓ Không nhấn và nhả nhanh bàn đạp phanh khí để phanh hiệu quả

94.5 Các Điểm Chính Cần Ôn Tập Cho Kỳ Thi

Ôn lại các khái niệm tự đánh giá đúng/sai: nhìn xa về phía trước là điều thiết yếu trên mọi loại đường, không chỉ đường cao tốc; xe 18 m cần khoảng cách theo sau 6 giây; không nên bơm phanh khí nén liên tục; và nên tránh phanh khi đi qua khúc cua để ngăn ngừa trượt bánh.

- ✓ Xe hạng nặng dài 18 m cần khoảng cách theo sau 6 giây
- ✓ Không nhấn và nhả phanh khí nén nhanh—không bơm phanh liên tục
- ✓ Tránh phanh khi đi qua khúc cua để giảm nguy cơ trượt bánh
- ✓ Nhìn xa về phía trước là điều thiết yếu trên mọi loại đường, không chỉ đường cao tốc

94.6 Xác nhận khái niệm chính của kỳ thi

Việc tự đánh giá củng cố các chân lý cốt lõi của kỳ thi: phương pháp cố định hàng hóa thay đổi tùy theo loại hàng, hàng hóa phải được kiểm tra lại trong chuyến đi, phải mang theo giấy chứng nhận đối với chất nguy hiểm, vách ngăn không ngăn được việc lật xe, và nhân viên có thể kiểm tra khí thải.

- ✓ Các loại hàng khác nhau yêu cầu phương pháp cố định khác nhau; không có một phương pháp nào phù hợp cho tất cả
- ✓ Hàng hóa đã được cố định vẫn phải được kiểm tra trong suốt chuyến đi
- ✓ Giấy chứng nhận đào tạo về chất nguy hiểm (bản gốc hoặc bản sao) phải do người lái xe hoặc người đi cùng mang theo
- ✓ Vách ngăn không ngăn được sự dịch chuyển chất lỏng từ bên này sang bên kia có thể làm lật xe
- ✓ Nhân viên thực thi của hãng vận tải có thể kiểm tra khí thải quá mức và lập biên bản vi phạm

CHAPTER 95

Chapter 11 – Driving and Off-Duty Time for Heavy Vehicle Drivers

95.1 Mục đích của các quy định về lái xe và nghỉ ngơi

Các quy định về thời gian lái xe, thời gian làm việc và thời gian nghỉ ngơi nhằm hạn chế tình trạng mệt mỏi của tài xế, vốn gây nguy hiểm cho tài xế và những người sử dụng đường bộ khác.

- ✓ Các quy định nhằm bảo đảm tài xế có đủ số giờ nghỉ tối thiểu trước khi lái xe
- ✓ Các quy định đặt ra thời gian lái xe và thời gian làm việc tối đa mà nếu vượt quá thì tài xế phải dừng lại
- ✓ Các tiêu chuẩn được quy định trong Quy định về giờ lái xe và nghỉ ngơi của tài xế xe hạng nặng

95.2 Yêu cầu ghi chép báo cáo hoạt động

Kể từ ngày 30 tháng 4 năm 2023, tài xế xe hạng nặng phải ghi lại số giờ làm việc, lái xe và nghỉ ngơi của họ trong một báo cáo hoạt động, với một số ngoại lệ hạn chế.

- ✓ Kể từ ngày 30 tháng 4 năm 2023, tài xế phải ghi lại số giờ làm việc, lái xe và nghỉ ngơi trong một báo cáo hoạt động
- ✓ Áp dụng trừ một số trường hợp cụ thể được quy định

CHAPTER 96

Chapter 12 – Inspections at the End of a Trip

96.1 Kiểm tra cuối chuyến được khuyến nghị

Dù không bắt buộc, nên kiểm tra xe khi kết thúc chuyến đi. Việc này cho phép ghi nhận các khiếm khuyết hoặc bất thường, cung cấp thông tin về các sửa chữa cần thiết trước khi đưa xe trở lại đường, mang lại lợi ích cho doanh nghiệp và cải thiện an toàn.

- ✓ Kiểm tra khi kết thúc chuyến đi được khuyến nghị nhưng không bắt buộc
- ✓ Ghi nhận các khiếm khuyết và bất thường để thông báo các sửa chữa cần thiết
- ✓ Thực hành này cải thiện an toàn của xe và tiết kiệm thời gian, tiền bạc

CHAPTER 97

In the Event of an Accident

97.1 Trách nhiệm khi liên quan đến tai nạn

Theo Bộ luật An toàn Đường bộ, nếu liên quan đến một vụ tai nạn, bạn phải ở lại hiện trường hoặc ngay lập tức quay lại, giúp đỡ bất kỳ nạn nhân bị thương nào, liên hệ với cảnh sát và cung cấp mọi thông tin mà cảnh sát tại hiện trường yêu cầu.

- ✓ Ở lại hoặc ngay lập tức quay lại hiện trường tai nạn
- ✓ Giúp đỡ nạn nhân bị thương, liên hệ cảnh sát và cung cấp thông tin theo yêu cầu

97.2 Hỗ trợ tại hiện trường tai nạn với tư cách nhân chứng

Là nhân chứng hoặc người đến đầu tiên, hãy đỗ xe cách hiện trường khoảng 30 m và bật đèn khẩn cấp. Liên hệ cảnh sát ngay lập tức hoặc nhờ người khác làm việc đó. Nếu có người bị thương, hãy tắt khóa điện của xe liên quan. Đặt pháo hiệu hoặc vật phản quang để cảnh báo những người tham gia giao thông khác nếu có thể, và giúp đỡ người bị thương.

- ✓ Đỗ xe cách hiện trường khoảng 30 m và bật đèn khẩn cấp
- ✓ Tắt khóa điện của xe liên quan và cảnh báo người khác bằng pháo hiệu/vật phản quang

97.3 An toàn và Sơ cứu tại hiện trường tai nạn

Khi đến hiện trường một vụ tai nạn và trong khi vẫn còn ở đó, hãy chắc chắn rằng bạn có thể hỗ trợ mà không gây nguy hiểm cho bản thân hoặc người khác. Một khóa học sơ cứu cung cấp kiến thức thực hành, và nên luôn giữ bộ sơ cứu trong phương tiện.

- ✓ Đảm bảo bạn có thể giúp đỡ mà không gây nguy hiểm cho bản thân hoặc người khác
- ✓ Luôn giữ bộ sơ cứu trong phương tiện

CHAPTER 98

Controls and Components — Driver's Cab (Chapter 4)

98.1 Vận hành bàn đạp phanh khí nén

Bàn đạp phanh kích hoạt phanh công tác trên tất cả các bánh, kể cả bánh của rơ moóc/sơ mi rơ moóc. Nhấn bàn đạp cho phép khí nén từ các bình chứa khí nén công tác chảy vào các bầu phanh. Nhấn bàn đạp càng mạnh thì càng nhiều khí đi vào bầu phanh.

- ✓ Kích hoạt phanh công tác trên tất cả các bánh, kể cả rơ moóc
- ✓ Khí nén chảy từ bình chứa khí nén công tác đến bầu phanh
- ✓ Càng nhiều áp lực thì càng nhiều khí vào bầu phanh
- ✓ Áp lực cần thiết thay đổi theo xe và tải trọng

98.2 Điều khiển phanh tay của sơ mi rơ moóc

Bộ điều khiển phanh tay chỉ tác động phanh công tác lên các bánh của sơ mi rơ moóc. Nó được gắn vào cột lái hoặc bảng táp-lô và đôi khi được dùng để kiểm tra xem sơ mi rơ moóc đã được móc nối đúng cách chưa và phanh công tác của rơ moóc có hoạt động không.

- ✓ Chỉ tác động phanh công tác lên các bánh của sơ mi rơ moóc
- ✓ Kéo lên (hoặc đẩy xuống ở một số kiểu xe) để cấp khí đến các buồng phanh của rơ moóc
- ✓ Được dùng để kiểm tra việc móc nối và hoạt động của phanh rơ moóc
- ✓ TUYỆT ĐỐI KHÔNG dùng làm phanh đỗ hoặc phanh công tác trên đường

98.3 Nguy hiểm của việc sử dụng phanh tay sai cách

Dùng phanh tay làm phanh công tác trên đường kém hiệu quả hơn phanh chân. Nó phân bổ lực phanh không đều, khiến phanh rơ-moóc quá nhiệt và giảm hiệu quả, đồng thời có thể làm xe bị trượt trên băng.

- ✓ Kém hiệu quả hơn phanh công tác khi giảm tốc
- ✓ Lực phanh không được phân bổ đều trên tất cả các bánh
- ✓ Phanh của sơ-mi rơ-moóc quá nhiệt và mất hiệu quả
- ✓ Có thể gây trượt trên bề mặt băng

98.4 Điều khiển phanh đỗ (Núm màu vàng)

Bộ điều khiển phanh đỗ là núm hình thoi màu vàng trên bảng taplo. Kéo lên sẽ xả khí từ các buồng phanh, kích hoạt các lò xo mạnh kẹp bánh xe. Nó giữ xe đầu kéo và sơ mi rơ moóc đứng yên và phải được kéo lên trước khi rời khỏi cabin. Đẩy xuống để nhả trước khi lái xe.

- ✓ Núm hình thoi màu vàng trên bảng taplo
- ✓ Kéo LÊN để kích hoạt phanh đỗ (xả khí, lò xo kẹp bánh xe)
- ✓ Đẩy XUỐNG để nhả phanh đỗ trước khi lái xe
- ✓ Áp dụng phanh đỗ cho cả xe đầu kéo và sơ mi rơ moóc
- ✓ Phải kéo lên trước khi ra khỏi cabin

98.5 Điều khiển cấp khí cho rơ-moóc (Núm đỏ)

Núm đỏ hình bát giác cấp khí đến các bình chứa phục vụ của rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc. Ấn xuống sẽ mở van cho khí chảy đến phanh rơ-moóc. Kéo lên sẽ đóng van, xả khí để kích hoạt phanh đỗ của rơ-moóc. Núm đỏ và núm phanh đỗ màu vàng luôn có cùng màu sắc và hình dạng trên mọi xe.

- ✓ Núm đỏ hình bát giác trên bảng táp-lô
- ✓ Ấn XUỐNG để cấp khí cho phanh rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc
- ✓ Kéo LÊN để kích hoạt phanh đỗ rơ-moóc (để tháo móc)
- ✓ Luôn cùng màu sắc và hình dạng trên mọi xe

98.6 Đồng hồ đo áp suất không khí

Đồng hồ đo áp suất không khí đo áp suất không khí trong các bình chứa phục vụ. Vì có hai mạch độc lập, nên có hai đồng hồ (hoặc một đồng hồ có hai kim), mỗi mạch một đồng hồ. Không có đồng hồ cho bình chứa cung cấp.

- ✓ Đo áp suất trong các bình chứa phục vụ
- ✓ Hai đồng hồ (hoặc một đồng hồ có hai kim), mỗi mạch một đồng hồ
- ✓ Không có đồng hồ cho bình chứa cung cấp

CHAPTER 99

Changing Lanes

99.1 Quy trình chuyển làn

Trước khi chuyển làn, hãy xác nhận thao tác được phép và an toàn. Kiểm tra mật độ giao thông và tốc độ của các xe khác, gương và điểm mù để phát hiện xe, người đi xe đạp hoặc người đi bộ. Bật tín hiệu, sau đó kiểm tra gương và điểm mù một lần nữa để xác nhận vẫn an toàn và khoảng cách không thay đổi. Đánh lái chậm nhưng đều vào làn mới để người khác có thể điều chỉnh.

- ✓ Xác nhận việc chuyển làn là hợp pháp và an toàn trước khi bắt đầu
- ✓ Kiểm tra gương và điểm mù trước VÀ sau khi bật tín hiệu
- ✓ Đánh lái chậm nhưng đều sang làn khác để các tài xế có thể điều chỉnh

99.2 Quy trình chuyển làn

Trước khi chuyển làn, hãy đảm bảo thao tác được phép và an toàn. Kiểm tra mật độ và tốc độ giao thông, gương chiếu hậu và điểm mù để phát hiện xe cộ, người đi xe đạp hoặc người đi bộ. Bật tín hiệu, sau đó kiểm tra lại gương và điểm mù một lần nữa để xác nhận khoảng trống không thay đổi. Đánh lái chậm nhưng đều vào làn khác.

- ✓ Xác nhận thao tác được phép và an toàn trước khi bắt đầu
- ✓ Kiểm tra gương và điểm mù để phát hiện xe cộ, người đi xe đạp và người đi bộ
- ✓ Bật tín hiệu, sau đó kiểm tra lại gương và điểm mù một lần nữa trước khi di chuyển
- ✓ Đánh lái chậm nhưng đều để các tài xế khác có thể điều chỉnh

CHAPTER 100

How to Make an Emergency Stop

100.1 Dừng Khẩn Cấp Không Có ABS

Hầu hết các xe hạng nặng đều có ABS để ngăn bánh xe bị khóa. Trên xe không có ABS, hãy đạp bàn đạp phanh ngay khi cần thiết, sau đó tăng dần lực đạp ở mức tối đa có thể mà không làm khóa bánh cho đến khi dừng hẳn. Nếu bánh xe bị khóa, hãy nhả nhẹ, sau đó tiếp tục đạp phanh khi bánh xe quay trở lại.

- ✓ Đạp bàn đạp phanh ngay khi tình huống đòi hỏi
- ✓ Tăng dần lực đạp mà không làm khóa bánh cho đến khi dừng hẳn
- ✓ Nếu bánh xe bị khóa, nhả nhẹ rồi tiếp tục đạp phanh khi bánh xe quay trở lại
- ✓ Bạn phải có khả năng giữ xe đi thẳng, giữ đúng hướng và đánh lái khi cần thiết

100.2 Nhận biết các mối nguy tiềm ẩn

Hãy giảm tốc độ khi bạn nhận thấy các mối nguy: xe phía trước đang phanh không có lý do rõ ràng, xe thường xuyên dừng lại (xe tải giao hàng, taxi, xe buýt), xe đậu bên đường, đường trơn trượt, hoặc tầm nhìn bị che khuất.

- ✓ Giảm tốc độ đối với xe phanh không có lý do rõ ràng hoặc thường xuyên dừng lại
- ✓ Giảm tốc độ đối với xe đậu, đường trơn trượt, hoặc tầm nhìn bị che khuất
- ✓ Đặc biệt cẩn thận khi phanh với xe có tải

CHAPTER 101

Special Rules for Transporting Dangerous Substances

101.1 Bắt buộc dừng tại đường ngang

Các xe cần gắn placard phải dừng tại đường ngang trước khi tiếp tục; nên có biển báo và có các miễn trừ cụ thể.

- ✓ Nếu khối lượng hàng hóa yêu cầu gắn placard, bạn phải dừng tại đường ngang và chỉ tiếp tục khi an toàn để qua
- ✓ Hiển thị biển cảnh báo phía sau như “CE VEHICULE S'ARRÊTE AUX PASSAGES À NIVEAU” hoặc “ARRÊT AUX PASSAGES À NIVEAU”
- ✓ Bạn chỉ được lái qua mà không dừng khi biển báo đường bộ hoặc tín hiệu giao thông (EXEMPT) cho phép

101.2 Thông báo về sự cố tràn đổ ngoài ý muốn

Nếu các chất nguy hiểm bị mất, thải ra, rò rỉ hoặc tràn đổ vượt quá giới hạn quy định, người đang giữ phải thông báo ngay cho các bên được chỉ định.

- ✓ Thông báo ngay cho cảnh sát địa phương, chủ lao động của bạn, người gửi hàng, và chủ xe hoặc người thuê xe
- ✓ Thông báo cho CANUTEC đối với các chất lây nhiễm hoặc việc xả khí từ bình gas bị hư hỏng (1-888-CAN-UTEC hoặc *666 trên điện thoại di động)
- ✓ Tham khảo Quy định để xác định lượng xả thải cần phải thông báo

101.3 Kiểm tra Hàng hóa bởi Nhân viên Thực thi Pháp luật

Theo Bộ luật An toàn Đường bộ, người lái xe phải tuân thủ các yêu cầu kiểm tra của nhân viên thực thi pháp luật và xuất trình các giấy tờ theo yêu cầu.

- ✓ Tuân theo hướng dẫn của nhân viên và, nếu được yêu cầu, tấp vào lề và dừng xe
- ✓ Xuất trình cho nhân viên tất cả giấy tờ liên quan đến hàng hóa
- ✓ Xuất trình giấy chứng nhận huấn luyện vận chuyển chất nguy hiểm nếu được yêu cầu

101.4 Các chất nguy hiểm bị cấm trên road train

Quy định cấm vận chuyển các chất nguy hiểm trong một số cấu hình tổ hợp dài và double train nhất định.

- ✓ Cấm trên road train (LCV) dài hơn 25 m nếu số lượng yêu cầu biển báo dấu an toàn theo Phần 4 của Quy định TDG
- ✓ Cấm trên xe tải bồn double train trừ khi đó là double train loại B dài 25 m hoặc ngắn hơn

101.5 Các Điều Cấm Trong Đường Hầm

Việc vận chuyển các chất nguy hiểm bị cấm trong một số đường hầm tại Québec trong những điều kiện cụ thể.

- ✓ Cấm tại các lối vào được kiểm soát bằng đèn tín hiệu của đường hầm Melocheville và trong các đường hầm Louis-Hippolyte-La Fontaine, Ville-Marie, Viger và Joseph-Samson
- ✓ Lệnh cấm áp dụng khi số lượng yêu cầu phải có bảng hiệu nguy hiểm (trừ khi chỉ chở Loại 9)
- ✓ Áp dụng khi chở chất lỏng dễ cháy Loại 3 có tổng dung tích thùng chứa vượt quá 30 L
- ✓ Áp dụng khi chở các loại khí Loại 2.1, 2.3(2.1), 2.2(5.1) và 2.3(5.1) trong hơn hai bình chứa khí hoặc một bình chứa khí có dung tích nước vượt quá 46 L, hoặc thiết bị có ngọn lửa trần hoặc nhiên liệu rắn nóng sáng

101.6 Vận chuyển bình Khí dầu mỏ hóa lỏng (LPG)

Vận chuyển bình LPG đòi hỏi thông gió, bảo vệ cản xe, và cấm một số vị trí gắn không an toàn.

- ✓ Không vận chuyển bình khí trong xe trừ khi khu vực chứa có thông gió ra bên ngoài.
- ✓ Bất kỳ bình nào ở phía sau bên ngoài phải được bảo vệ bằng cách kéo dài cản xe vượt qua bình, với vật liệu có độ bền ít nhất bằng cản xe.
- ✓ Không bao giờ gắn bình trên nóc xe hoặc cửa xe, phía trước trục trước, hoặc kéo dài vượt quá một trong hai bên của xe.

101.7 Vận chuyển đến Hoa Kỳ

Các đơn vị vận chuyển đưa chất nguy hiểm đến Hoa Kỳ phải đăng ký hằng năm với USDOT theo một số tiêu chí về chất và mang theo giấy chứng nhận đào tạo.

- ✓ Đăng ký hằng năm với USDOT nếu vận chuyển Loại 7 (mọi số lượng), trên 25 kg chất nổ Loại 1.1/1.2/1.3, hoặc trên 1 L sản phẩm độc hại khi hít phải.
- ✓ Tài xế phải mang theo giấy chứng nhận của nhà tuyển dụng thể hiện việc đào tạo phù hợp khi vận chuyển các chất này đến Hoa Kỳ.

101.8 Cố định hàng hóa đối với các chất nguy hiểm

Các thùng chứa chất nguy hiểm và tất cả các vật thể khác phải được cố định hoặc giữ bất động bằng kết cấu, hệ thống chèn chặn, thanh giằng, vật liệu lót/túi lót, thanh chống đỡ, dây neo hoặc các tổ hợp. Cấm đặt gần cản trước.

- ✓ Cố định các thùng chứa bằng kết cấu, chèn chặn, thanh giằng, vật liệu lót, thanh chống đỡ, dây neo hoặc các tổ hợp
- ✓ Không được đặt bất kỳ thùng chứa chất nguy hiểm nào lên hoặc phía trước cản trước của xe cơ giới

101.9 Các lệnh cấm vận chuyển qua đường hầm

Tài xế bị nghiêm cấm vận chuyển các chất nguy hiểm qua các đường hầm cụ thể và các lối vào được điều khiển bằng đèn tín hiệu của đường hầm Melocheville trong một số tình huống nhất định.

- ✓ Các đường hầm bị cấm bao gồm Louis-Hippolyte-La Fontaine, Ville-Marie, Viger (Montréal) và Joseph-Samson (Québec)
- ✓ Lệnh cấm áp dụng nếu số lượng yêu cầu phải gắn bảng hiệu/placard, trừ khi chỉ chở Loại 9
- ✓ Lệnh cấm áp dụng đối với chất lỏng dễ cháy Loại 3 nếu tổng dung tích thùng chứa vượt quá 30 L
- ✓ Lệnh cấm áp dụng đối với một số khí Loại 2 khi có nhiều hơn hai xi-lanh hoặc một xi-lanh có water capacity trên 46 L, hoặc nếu thiết bị tạo ra ngọn lửa trần/nhiên liệu rắn nóng sáng

CHAPTER 102

Driving a Longer Combination Vehicle (LCV)

102.1 Định nghĩa và cấp phép đối với LCV

LCV là các tổ hợp đoàn xe đường bộ (loại A, B hoặc C), thường dài hơn 25 m, vượt quá tiêu chuẩn của Ministère des Transports du Québec. Để vận hành LCV, bạn phải tuân thủ Quy định về Giấy phép Vận hành Đoàn xe Đường bộ Đặc biệt và có bằng lái hạng 1 kèm chứng thực T.

- ✓ LCV là các tổ hợp thường dài hơn 25 m, vượt quá giới hạn tiêu chuẩn
- ✓ Bạn phải có bằng lái xe hạng 1 kèm chứng thực T để vận hành LCV
- ✓ Bạn phải tuân thủ Quy định về Giấy phép Vận hành Đoàn xe Đường bộ Đặc biệt và Bộ luật An toàn Đường bộ

102.2 Yêu cầu về điều kiện đủ cho chứng nhận T

Để đủ điều kiện nhận chứng nhận T, bạn phải có đủ kinh nghiệm lái xe tổ hợp các loại xe đường bộ, đã giữ giấy phép lái xe hạng 1 ít nhất 5 năm và đã hoàn thành thành công khóa đào tạo đặc biệt.

- ✓ Bạn phải đã giữ giấy phép lái xe hạng 1 ít nhất 5 năm
- ✓ Bạn phải có đủ kinh nghiệm lái xe tổ hợp các loại xe đường bộ
- ✓ Bạn phải đã hoàn thành thành công khóa đào tạo đặc biệt

102.3 Vì sao LCV được sử dụng và những thách thức của chúng

LCV chuyên chở khối lượng hàng hóa lớn hơn, cho phép vận chuyển cùng loại hàng hóa với chi phí nhiên liệu, nhân công và bảo trì thấp hơn. Tuy nhiên, chúng khó vận hành hơn do chiều dài và đặc tính động lực học, đòi hỏi phải tuân thủ các yêu cầu quy định cụ thể để bảo vệ người tham gia giao thông.

- ✓ LCV chuyên chở khối lượng hàng hóa lớn hơn với chi phí nhiên liệu, nhân công và bảo trì thấp hơn
- ✓ LCV khó vận hành hơn do chiều dài và đặc tính động lực học
- ✓ Người lái xe phải tuân thủ Special Road Train Operating Permits Regulation để bảo vệ người tham gia giao thông

102.4 Định nghĩa và cấp phép cho LCV

LCV là các đoàn xe đường bộ (road train) (loại A, B hoặc C) thường dài hơn 25 m, vượt quá giới hạn tải trọng/kích thước tiêu chuẩn và cần có sự cho phép cùng chứng thực đặc biệt.

- ✓ LCV thường dài hơn 25 m và vượt quá giới hạn tải trọng/kích thước tiêu chuẩn
- ✓ Vận hành LCV đòi hỏi phải tuân thủ Quy định về Giấy phép Vận hành Đặc biệt cho Đoàn xe Đường bộ
- ✓ Tài xế phải có giấy phép hạng 1 với chứng thực T
- ✓ Chứng thực T yêu cầu phải có giấy phép hạng 1 ít nhất 5 năm cùng với đào tạo đặc biệt
- ✓ Tài xế LCV phải biết cả Quy định này và Bộ luật An toàn Đường bộ

102.5 Yêu cầu về Giấy phép Vận hành Đặc biệt

Xe LCV vượt quá khối lượng và chiều dài theo quy định cần giấy phép vận hành đặc biệt do Ministère des Transports du Québec cấp.

- ✓ Cần có giấy phép vận hành đặc biệt khi vượt quá Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Phương tiện
- ✓ Giấy phép do Ministère des Transports du Québec cấp
- ✓ Luôn mang theo bản gốc giấy phép và các phụ lục khi vận hành LCV
- ✓ Giấy phép vận hành road train đặc biệt có hiệu lực tối đa mười hai tháng liên tiếp

102.6 Đặc điểm và giới hạn của LCV

LCV có các mức tối đa được quy định về khối lượng khi chở hàng, công suất tối thiểu của đầu kéo/khả năng cung cấp khí nén, và phạm vi chiều dài rơ moóc.

- ✓ Khối lượng toàn bộ tối đa khi chở hàng là 67.500 kg
- ✓ Đầu kéo phải có ít nhất 1 HP cho mỗi 180 kg khối lượng toàn bộ khi chở hàng của LCV
- ✓ Máy nén khí của đầu kéo phải cung cấp ít nhất 425 L mỗi phút cho hệ thống phanh
- ✓ Chiều dài tối đa của sơ mi rơ moóc thứ nhất là 16,2 m
- ✓ Chiều dài tối thiểu của rơ moóc thứ nhất: 12 m đối với B train, 13,5 m đối với A hoặc C double road train

102.7 Lợi ích và thách thức của LCV

LCV chở nhiều hàng hóa hơn với chi phí thấp hơn nhưng khó vận hành hơn do chiều dài và đặc tính động lực học.

- ✓ LCV chở khối lượng hàng hóa lớn hơn với chi phí nhiên liệu, nhân công và bảo trì thấp hơn
- ✓ LCV khó vận hành hơn do chiều dài và đặc tính động lực học
- ✓ Tài xế phải tuân thủ các yêu cầu cụ thể để bảo vệ người tham gia giao thông

102.8 Các loại LCV được quy định điều chỉnh

Giấy phép có thể cho phép các đoàn xe đường bộ đôi loại A, B hoặc C, được phân biệt bằng thiết bị ghép nối và yêu cầu về chiều dài rơ moóc.

- ✓ Đoàn xe đường bộ đôi A sử dụng dolly một thanh kéo có trục tandem, biến rơ moóc thứ hai thành rơ moóc
- ✓ Đoàn xe đường bộ đôi C sử dụng dolly hai thanh kéo có trục tandem
- ✓ Đoàn xe đường bộ đôi B có rơ moóc thứ hai tựa trên bàn xoay thứ năm (fifth wheel) ở phía sau rơ moóc thứ nhất
- ✓ Các đoàn xe đường bộ đôi LCV thường có tổng chiều dài vượt quá 25 m

CHAPTER 103

Chapter 12 – Circle Check of a Vehicle: Purpose and Goals

103.1 Mục đích của Kiểm tra Vòng quanh

Kiểm tra vòng quanh là việc kiểm tra bằng mắt và tai đối với các bộ phận có thể tiếp cận được, được thực hiện trước khi lái xe để phát hiện sớm các khiếm khuyết và ngăn ngừa vận hành không an toàn.

- ✓ Kiểm tra vòng quanh là việc kiểm tra bằng mắt và tai đối với một số bộ phận có thể tiếp cận được
- ✓ Mục đích là đảm bảo các bộ phận chính hoạt động tốt
- ✓ Đảm bảo chủ xe và người vận hành được thông báo về các sửa chữa cần thiết
- ✓ Đảm bảo xe có khiếm khuyết nghiêm trọng không được sử dụng trên đường

103.2 Tính bắt buộc của việc kiểm tra vòng quanh

Việc kiểm tra vòng quanh là bắt buộc đối với tất cả các phương tiện thuộc diện kiểm tra, và việc lái xe mà không có kiểm tra vòng quanh hợp lệ bị cấm đối với cả tài xế và người điều hành.

- ✓ Kiểm tra vòng quanh là bắt buộc đối với tất cả các phương tiện thuộc diện kiểm tra
- ✓ Tài xế không được lái xe và người điều hành không được để xe được lái nếu việc kiểm tra không được thực hiện trong khung thời gian theo quy định
- ✓ Phải điền báo cáo kiểm tra vòng quanh cho mỗi lần kiểm tra vòng quanh được thực hiện

CHAPTER 104

Inspecting a Hydraulic Brake System

104.1 Các kiểm tra phanh thủy lực bắt buộc

Các bộ phận của hệ thống phanh thủy lực khác với phanh khí nén nhưng cần được chú ý như nhau vì sự cố có thể nguy hiểm. Mục 18 yêu cầu kiểm tra: mức dầu trong bình chứa xi-lanh chính (18.A, 18.1), tình trạng hoạt động của đèn cảnh báo phanh công tác (18.3), bộ trợ lực phanh thủy lực hoặc chân không (18.C), và độ kín khí của hệ thống phanh (18.B, 18.2).

- ✓ Kiểm tra mức dầu xi-lanh chính, đèn cảnh báo phanh công tác, bộ trợ lực phanh và độ kín khí của hệ thống
- ✓ Sự cố phanh thủy lực có thể nguy hiểm và cần được chú ý ngang bằng như phanh khí nén

104.2 Trình tự kiểm tra bộ trợ lực phanh thủy lực so với bộ trợ lực chân không

Với công tắc máy ở vị trí ON, nhả phanh đỗ (chỉ khi phanh đỗ dùng chung đèn cảnh báo), và ghi nhận xem đèn cảnh báo phanh công tác có bật không. Đối với phanh trợ lực thủy lực (bơm điện): đạp pedal ở mức trung bình và lắng nghe tiếng bơm, giữ lực đạp mạnh hơn bình thường ít nhất 10 giây, ghi nhận chuyển động của pedal, khởi động động cơ và ghi nhận đèn cảnh báo có tắt không. Đối với phanh trợ lực chân không: khởi động động cơ và xác nhận đèn tắt, chạy vài giây, tắt máy và đạp nhồi pedal, đạp ở mức trung bình và khởi động lại trong khi giữ pedal, ghi nhận chuyển động của pedal, giữ lực đạp ít nhất 10 giây, ghi nhận pedal có giữ nguyên vị trí không, khởi động lại và xác nhận đèn tắt.

- ✓ Bộ trợ lực thủy lực: lắng nghe bơm điện khi đạp ở mức trung bình.
- ✓ Bộ trợ lực chân không: sau khi đạp nhồi và khởi động lại trong khi vẫn đạp, pedal phải hơi hạ xuống.
- ✓ Giữ lực đạp mạnh hơn bình thường ít nhất 10 giây để kiểm tra độ toàn vẹn của hệ thống.

104.3 Kiểm tra đường bộ phanh đỗ và phanh công tác thủy lực

Kiểm tra hiệu quả của phanh đỗ (18.5), đèn cảnh báo phanh đỗ (18.4), và phanh công tác (18.D). Kéo phanh đỗ, xác nhận đèn cảnh báo bật sáng, thử nhẹ nhàng di chuyển tới và xác nhận xe được giữ lại, nhả phanh và xác nhận đèn cảnh báo tắt, lái chậm về phía trước xác nhận tất cả bánh xe quay tự do, sau đó đạp bàn đạp phanh để xác nhận xe dừng nhanh.

- ✓ Xác nhận phanh đỗ giữ được xe và đèn cảnh báo của phanh hoạt động khi kéo và nhả
- ✓ Xác nhận tất cả bánh xe quay tự do sau khi nhả và phanh công tác dừng xe nhanh

104.4 Điểm 18 Tổng quan Kiểm tra Phanh Thủy lực

Các thành phần của hệ thống phanh thủy lực khác với hệ thống phanh khí và cần được chú ý như nhau vì sự cố có thể nguy hiểm. Điểm 18 yêu cầu kiểm tra: mức dầu trong bình chứa xi lanh chính (18.A, 18.1), tình trạng hoạt động của đèn cảnh báo phanh công tác (18.3), bộ trợ lực phanh thủy lực hoặc chân không (18.C), và độ kín khí của hệ thống phanh (18.B, 18.2).

- ✓ Điểm 18 yêu cầu kiểm tra dầu xi lanh chính, đèn cảnh báo phanh công tác, bộ trợ lực phanh và độ kín khí của hệ thống
- ✓ Sự cố phanh thủy lực có thể nguy hiểm và cần được chú ý như phanh khí

104.5 Trình tự Kiểm tra Phanh Thủy lực theo Loại Bộ trợ lực

Với ignition ON, đảm bảo phanh đỗ đã nhả (chỉ khi đèn cảnh báo phanh công tác cũng là đèn phanh đỗ), và ghi nhận liệu đèn cảnh báo phanh công tác có sáng không. Đối với phanh trợ lực thủy lực (bơm điện): đạp pedal với lực vừa phải và lắng nghe bơm, giữ lực mạnh hơn bình thường trong 10 giây, ghi nhận chuyển động của pedal, khởi động động cơ, và ghi nhận liệu đèn có tắt không. Đối với phanh trợ lực chân không: khởi động động cơ, ghi nhận đèn tắt, để chạy vài giây, tắt máy và bơm pedal, đạp lực vừa phải và khởi động lại động cơ trong khi giữ lực, ghi nhận chuyển động pedal, giữ lực 10 giây, ghi nhận vị trí pedal, khởi động lại, và ghi nhận liệu đèn có tắt không.

- ✓ Trình tự các bước phụ thuộc vào việc phanh trợ lực là thủy lực (bơm điện) hay trợ lực chân không
- ✓ Giữ lực phanh mạnh hơn bình thường trong ít nhất 10 giây trong khi kiểm tra bộ trợ lực
- ✓ Ghi nhận liệu đèn cảnh báo áp suất phanh công tác có tắt sau khi động cơ khởi động không

104.6 Hiệu quả của phanh đỗ thủy lực và phanh công tác

Kiểm tra hiệu quả của phanh đỗ (18.5), đèn cảnh báo phanh đỗ (18.4), và hiệu quả của phanh công tác (18.D): bật phanh đỗ, xác nhận đèn cảnh báo bật sáng, thử di chuyển về phía trước và xác nhận phanh giữ được xe, nhả phanh đỗ và xác nhận đèn tắt, di chuyển chậm về phía trước bảo đảm tất cả các bánh quay tự do, sau đó đạp bàn đạp phanh để xác nhận xe dừng lại nhanh chóng.

- ✓ Xác nhận phanh đỗ giữ được xe và đèn cảnh báo của phanh bật sáng khi được bật và tắt khi được nhả
- ✓ Xác nhận tất cả các bánh quay tự do khi nhả phanh và xe dừng lại nhanh chóng khi đạp phanh

CHAPTER 105

Appendix – Lists of Defects: List 1 – Heavy Vehicles

105.1 Khuyết tật của thiết bị ghép nối (Danh sách 1)

Danh sách 1 áp dụng cho xe hạng nặng không phải xe buýt, xe buýt nhỏ hoặc xe khách đường dài. Khuyết tật ghép nối bao gồm từ nhẹ (thiếu/hỏng các bộ phận bắt xiết) đến nặng (chốt kingpin bị cong, chuyển động giữa mâm xoay thứ năm và khung, cơ cấu chưa khóa). Một số khuyết tật nặng chỉ áp dụng khi xe đã được ghép nối.

- ✓ Nhẹ: các bộ phận bắt xiết của thiết bị ghép nối bị thiếu, gãy hoặc lỏng; các bộ phận bắt xiết an toàn bị thiếu/hư hỏng/không chắc chắn
- ✓ Nặng (1.A): tấm ghép nối hoặc chốt kingpin bị cong khiến việc ghép nối khó khăn, bị nứt hoặc không được cố định chắc chắn
- ✓ Nặng (đã ghép nối): chuyển động giữa mâm xoay thứ năm và khung, >20% bộ phận bắt xiết bị hư hỏng/thiếu, từ 25% trở lên chốt khóa bị thiếu/không hoạt động, hoặc cơ cấu không được đóng/khóa đúng cách

105.2 Các khiếm khuyết hệ thống lái

Các khiếm khuyết hệ thống lái bao gồm đặt sai vị trí cột lái, mức dầu trợ lực lái không đúng, hoặc dây đai bơm bị đứt (lỗi nhẹ). Các khiếm khuyết nghiêm trọng bao gồm đặt sai vị trí cột lái hoặc vô lăng cho thấy nguy cơ tách rời và trợ lực lái không hoạt động.

- ✓ Nhẹ: cột lái đặt sai vị trí hoặc vô lăng điều chỉnh được không giữ được vị trí; dầu trợ lực lái không theo thông số của nhà sản xuất; dây đai bơm bị đứt
- ✓ Nghiêm trọng (5.A): cột lái hoặc vô lăng đặt sai vị trí cho thấy nguy cơ tách rời; Nghiêm trọng (5.B): trợ lực lái không hoạt động

105.3 Khuyết tật lốp và quy định về trục lái

Khuyết tật lốp bao gồm gai lốp mòn tại vạch báo mòn, dị vật cắm vào, dây bố/đai thép lộ ra, và biến dạng (mức nhẹ đối với một lốp trong một cụm). Một khuyết tật nghiêm trọng chính: trên trục lái của xe có GVWR từ 4.500 kg trở lên, hai rãnh liền kề mòn tới vạch báo mòn. Lốp xẹp, đang mất hơi, hoặc phồng là lỗi nghiêm trọng.

- ✓ Nghiêm trọng (9.A): trên trục lái của xe có GVWR từ 4.500 kg trở lên, độ sâu của 2 rãnh liền kề bằng hoặc nhỏ hơn vạch báo mòn
- ✓ Nghiêm trọng (9.D): lốp tiếp xúc với bộ phận cố định, lốp xẹp, lốp đang mất hơi, hoặc phồng
- ✓ Nhẹ: vạch báo mòn chạm mặt đường, dị vật cắm vào, hoặc dây bố/đai thép lộ ra trên một lốp trong cụm

105.4 Các Khiếm Khuyết Về Đèn Pha và Đèn Chiếu Sáng

Một đèn pha thấp, đèn đỗ xe, đèn chỉ hướng, đèn phanh hoặc đèn biển số bị hỏng là khiếm khuyết nhỏ. Hỏng tất cả các đèn pha thấp là khiếm khuyết lớn, cũng như hỏng tất cả các đèn chỉ hướng, tất cả đèn phanh hoặc tất cả đèn đỗ xe ở phía sau của một xe đơn hoặc xe cuối cùng của một bộ tổ hợp.

- ✓ Nhỏ: một đèn pha thấp, đèn đỗ xe, đèn chỉ hướng, đèn phanh hoặc đèn biển số không sáng
- ✓ Lớn: hỏng TẤT CẢ các đèn pha thấp (8.A); ở phía sau, hỏng tất cả đèn chỉ hướng, tất cả đèn phanh hoặc tất cả đèn đỗ xe (8.B)

105.5 Các lỗi ở bánh xe, moay-ơ và chi tiết bắt xiết

Các lỗi nhẹ bao gồm dầu bôi trơn dưới mức tối thiểu hoặc bị rò rỉ (khác với rỉ dịch) và việc gắn bánh dự phòng không chắc chắn. Các lỗi nghiêm trọng bao gồm dầu bôi trơn vòng bi bánh xe bị thiếu hoặc không nhìn thấy qua kính quan sát, một chi tiết bắt xiết bánh xe bị thiếu, nứt, gãy hoặc không chắc chắn, và bánh xe bị hư hỏng hoặc được sửa chữa bằng mối hàn.

- ✓ Lỗi nhẹ: dầu bôi trơn dưới mức tối thiểu hoặc rò rỉ khác với rỉ dịch; việc gắn bánh dự phòng không được cố định chắc chắn
- ✓ Lỗi nghiêm trọng (12.B): thiếu, nứt, gãy hoặc không chắc chắn một chi tiết bắt xiết bánh xe; Lỗi nghiêm trọng (12.C): bánh xe bị hư hỏng hoặc có dấu hiệu sửa chữa bằng mối hàn

105.6 Các lỗi hệ thống phanh thủy lực

Các khiếm khuyết phanh thủy lực bao gồm dầu phanh trong xy-lanh chính thấp (lỗi nhẹ) so với dưới một phần tư mức tối đa (lỗi nặng), bàn đạp chạm sàn, lỗi đèn cảnh báo và trợ lực phanh không hoạt động. Phanh đỗ không hoạt động đúng cách là lỗi nhẹ.

- ✓ Lỗi nặng (18.A): dầu trong xy-lanh chính thấp hơn một phần tư mức tối đa; Lỗi nặng (18.B): bàn đạp chạm sàn trong dưới 10 giây hoặc cần nhấn nhiều lần mới có áp suất
- ✓ Lỗi nặng (18.C): trợ lực phanh/power assist không hoạt động; Lỗi nặng (18.D): suy giảm đáng kể khả năng phanh công tác
- ✓ Lỗi nhẹ: dầu dưới mức tối thiểu, bàn đạp chạm sàn, lỗi đèn cảnh báo, phanh đỗ không hoạt động đúng cách

105.7 Giới Hạn Rò Rỉ Không Khí Trong Hệ Thống Phanh Khí Nén

Các lỗi hệ thống phanh khí nén bao gồm lỗi thiết bị cảnh báo và máy nén khí. Tốc độ rò rỉ không khí có thể kiểm tra được: nhẹ nếu nghe thấy hoặc vượt quá 20/28/35 kPa mỗi phút (đơn vị/hai/ba-unit), nặng nếu vượt quá 40/48/62 kPa mỗi phút (đơn vị/hai/ba-unit).

- ✓ Rò rỉ không khí lớn (19.C) trong một phút: vượt quá 40 kPa (đơn vị), 48 kPa (hai-unit), 62 kPa (ba-unit)
- ✓ Rò rỉ không khí nhẹ (19.4) trong một phút: nghe thấy hoặc vượt quá 20 kPa (đơn vị), 28 kPa (hai-unit), 35 kPa (ba-unit)
- ✓ Nặng: cảnh báo áp suất thấp không hoạt động (19.A), máy nén khí không hoạt động (19.B), giảm đáng kể khả năng phanh (19.D)

105.8 Khiếm khuyết khung và thùng hàng

Khiếm khuyết khung mức nhẹ bao gồm thanh dọc bên bị nứt, thanh ngang bị nứt/gãy, hoặc các bộ phận cố định của thùng hàng bị thiếu/không chắc chắn. Khiếm khuyết nghiêm trọng bao gồm thanh dọc bên có thể gãy, bị võng khiến bộ phận di động chạm vào thùng hàng, hoặc hơn 25% chốt khóa cụm trục trượt bị thiếu/không ăn khớp.

- ✓ Nhẹ: thanh dọc bên bị nứt, thanh ngang bị nứt/gãy, hoặc các bộ phận cố định của thùng hàng bị thiếu/không chắc chắn
- ✓ Nghiêm trọng: thanh dọc bên có thể gãy; thanh dọc bên/thanh ngang bị võng khiến bộ phận di động chạm vào thùng hàng; hơn 25% chốt khóa cụm trục trượt bị thiếu hoặc không ăn khớp

105.9 Khiếm khuyết hệ thống treo

Khiếm khuyết hệ thống treo bao gồm từ nhíp không phải nhíp chính hoặc lò xo cuộn bị gãy (mức nhẹ) đến nhiều khiếm khuyết nghiêm trọng: nhíp chính/đệm cao su hoặc 25%+ nhíp bị gãy/mất, rò rỉ khí không được bù, lò xo composite bị nứt, lò xo tiếp xúc với bộ phận chuyển động, và trục bị gãy ảnh hưởng đến độ song song.

- ✓ Nghiêm trọng (14.A): nhíp chính, đệm cao su, hoặc 25%+ nhíp bị gãy hoặc mất
- ✓ Nghiêm trọng (14.B): rò rỉ khí không được máy nén bù, hoặc ball/bóng khí bị mất/xẹp; Nghiêm trọng (14.G): trục bị gãy hoặc bộ phận định vị ảnh hưởng đến độ song song hoặc vị trí bánh xe
- ✓ Nhẹ: nhíp (không phải nhíp chính) hoặc lò xo cuộn bị gãy; rò rỉ khí với dây bố lộ ra/đã sửa

105.10 Các khuyết tật hệ thống nhiên liệu và ống xả

Các khuyết tật hệ thống nhiên liệu đều là lỗi nghiêm trọng: bình nhiên liệu gắn không chắc chắn có thể bung ra, thiếu nắp, và rò rỉ nhiên liệu ngoài kiểu rỉ chảy chậm. Ống xả: rò rỉ ở nơi khác ngoài vị trí dự kiến là lỗi nhẹ; rò rỉ khiến khí thải lọt vào khoang hành khách qua sàn bị thủng là lỗi nghiêm trọng.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng về nhiên liệu: bình gắn không chắc chắn/có thể bung ra (15.A), thiếu nắp (15.B), rò rỉ nhiên liệu ngoài kiểu rỉ chảy chậm (15.C)
- ✓ Lỗi nghiêm trọng về ống xả (16.A): rò rỉ khiến khí thải lọt vào khoang hành khách nơi sàn bị thủng

CHAPTER 106

Chapter 1 - Obligations

106.1 Nghĩa vụ kiểm tra vòng quanh xe

Tài xế phải kiểm tra bằng thính giác và thị giác tình trạng xe, ghi nhận khiếm khuyết nghiêm trọng hoặc nhẹ vào báo cáo kiểm tra vòng quanh xe, giữ báo cáo luôn được cập nhật và trong xe, báo cáo khiếm khuyết bằng văn bản, và bảo đảm xe đang vận hành không có khiếm khuyết nghiêm trọng.

- ✓ Ghi nhận khiếm khuyết nghiêm trọng và nhẹ vào báo cáo kiểm tra vòng quanh xe
- ✓ Giữ báo cáo kiểm tra vòng quanh xe luôn được cập nhật và trong xe
- ✓ Không bao giờ vận hành xe có khiếm khuyết nghiêm trọng

106.2 Nghĩa vụ vận chuyển hành khách và hàng hóa

Người lái xe phải tuân thủ giới hạn hành khách hợp pháp; sắp xếp và cố định hành lý, hàng hóa và bưu phẩm trong các khoang xe buýt được chỉ định; cố định đúng cách hàng hóa trên xe tải; và tuân thủ các quy định về chất nguy hiểm, bao gồm lệnh cấm lái xe qua đường hầm.

- ✓ Tuân thủ giới hạn hành khách hợp pháp
- ✓ Cố định đúng cách hàng hóa trên xe tải
- ✓ Tuân thủ các quy tắc về chất nguy hiểm, bao gồm các lệnh cấm qua đường hầm

106.3 Nghĩa vụ về Giấy phép Lái xe

Người lái xe phải thông báo cho nhà điều hành nếu giấy phép/hạng/chứng thực của họ bị thay đổi, hủy bỏ hoặc đình chỉ; tuân thủ bất kỳ viên chức thực thi pháp luật nào đình chỉ giấy phép vì vượt quá giờ, giấy phép không hợp lệ hoặc bị suy giảm; và chỉ giữ một giấy phép lái xe thuộc hạng và chứng thực được yêu cầu.

- ✓ Thông báo cho nhà điều hành về mọi thay đổi đối với giấy phép, hạng hoặc chứng thực
- ✓ Chỉ giữ một giấy phép lái xe thuộc hạng và chứng thực được yêu cầu
- ✓ Tuân thủ việc đình chỉ của viên chức thực thi pháp luật vì vượt quá giờ hoặc bị suy giảm

106.4 Giờ lái xe/nghỉ ca và nghĩa vụ đăng ký

Trừ khi được miễn trừ, tài xế phải giữ nhật ký giờ nghỉ và giờ lái xe chính xác trong xe cho 14 ngày trước đó bất kể chu kỳ. Họ phải mang theo giấy chứng nhận đăng ký xe và bằng chứng về bảo hiểm.

- ✓ Giữ nhật ký lái xe/nghỉ ca chính xác cho 14 ngày trước đó trong xe
- ✓ Mang theo giấy chứng nhận đăng ký xe và bằng chứng bảo hiểm

106.5 Nghĩa Vụ Về Phương Tiện, Thiết Bị, Kích Thước và Hàng Hóa

Người lái xe phải thắt dây an toàn và không được lái xe với dây an toàn bị hỏng; sử dụng đèn vàng nhấp nháy/quay tròn theo điều kiện của giấy phép đặc biệt; đánh dấu hàng hóa vượt quá một mét phía sau bằng cờ đỏ/bảng phản quang và đèn đỏ vào ban đêm; giữ thiết bị an toàn (tam giác cảnh báo, gương phản quang, flares hoặc đèn); mang giấy phép đi lại đặc biệt cho phương tiện vượt kích thước hoặc quá tải và tuân thủ các điều kiện của nó; và tuân theo hướng dẫn của sĩ quan cảnh sát.

- ✓ Đánh dấu hàng hóa vượt quá một mét phía sau bằng cờ đỏ/bảng phản quang và đèn đỏ vào ban đêm
- ✓ Giữ thiết bị an toàn: tam giác cảnh báo, gương phản quang, flares hoặc đèn
- ✓ Mang giấy phép đi lại đặc biệt cho phương tiện vượt kích thước hoặc quá tải và tuân thủ các điều kiện của nó

106.6 Các phương tiện thuộc nghĩa vụ xe hạng nặng

Đạo luật về chủ sở hữu, người điều hành và người lái xe của các phương tiện hạng nặng áp dụng bất kể hạng giấy phép lái xe đối với: xe vận chuyển thiết bị có GVWR từ 4.500 kg trở lên; xe khẩn cấp có GVWR từ 4.500 kg trở lên; tổ hợp xe có ít nhất một xe từ 4.500 kg trở lên; xe kéo (mọi GVWR); xe buýt (mọi GVWR); và xe chở chất nguy hiểm có gắn bảng hiệu (mọi GVWR).

- ✓ Áp dụng cho xe vận chuyển thiết bị/xe khẩn cấp có GVWR từ 4.500 kg trở lên
- ✓ Áp dụng cho xe kéo và xe buýt bất kể GVWR
- ✓ Áp dụng cho xe chở chất nguy hiểm có gắn bảng hiệu bất kể GVWR

CHAPTER 107

The Most Popular Brake System (Chapter 4 – Pneumatic/Air Brake Systems)

107.1 Mạch sơ cấp và mạch thứ cấp

Hệ thống phanh khí nén bao gồm một mạch cung cấp khí nén cùng với hai mạch độc lập: mạch sơ cấp (P hoặc 1) và mạch thứ cấp (S hoặc 2). Chúng có thể được lắp đặt khác nhau giữa các xe và hoạt động độc lập để nếu một mạch hỏng, mạch còn lại vẫn tiếp tục hoạt động bình thường.

- ✓ Mạch sơ cấp được ghi nhãn P hoặc 1; mạch thứ cấp là S hoặc 2
- ✓ Hai mạch hoạt động độc lập
- ✓ Nếu một mạch hỏng, mạch còn lại vẫn tiếp tục hoạt động

107.2 Ưu điểm của phanh khí nén

Phanh khí nén được sử dụng trên gần như tất cả các loại xe hạng nặng. Chúng thường mạnh hơn hệ thống phanh thủy lực, có độ tin cậy đã được chứng minh và giúp dễ dàng kết nối với các xe khác cũng như thiết bị chạy bằng khí nén như hệ thống treo.

- ✓ Phanh khí nén thường mạnh hơn hệ thống phanh thủy lực
- ✓ Chúng có độ tin cậy đã được chứng minh
- ✓ Dễ dàng kết nối các xe khác/thiết bị chạy bằng khí nén

CHAPTER 108

If Your Brakes Should Fail Despite All Your Efforts

108.1 Dừng Xe Có Phanh Thủy Lực

Để dừng xe có phanh thủy lực khi phanh bị hỏng: đạp nhồi bàn đạp phanh bằng các nhịp nhanh lặp lại để tạo áp suất, giảm số, và kéo phanh tay (cũng là phanh khẩn cấp) nếu bạn không thể tạo đủ áp suất, tránh khóa bánh xe. Tìm nơi dừng an toàn, đảm bảo xe đứng yên, sau đó tắt động cơ.

- ✓ Đạp nhồi bàn đạp phanh thủy lực bằng các nhịp nhanh lặp lại để tạo áp suất
- ✓ Giảm số để giúp làm chậm xe
- ✓ Kéo phanh tay (phanh khẩn cấp) nếu không thể tạo áp suất
- ✓ Cố gắng không khóa bánh xe khi kéo phanh tay

108.2 Dừng Xe Có Phanh Khí Nén

Với phanh khí nén, hãy đạp phanh để giảm tốc từ từ MÀ KHÔNG bơm hoặc nhấp nhả pedal, về số thấp, tìm nơi dừng an toàn, bảo đảm xe đã dừng hẳn, rồi tắt động cơ. Nếu đèn cảnh báo hoặc còi báo áp suất thấp bật lên, nghĩa là không đủ áp suất khí cho phanh công tác; hãy dừng càng nhanh càng tốt vì phanh công tác sẽ sớm không còn sử dụng được.

- ✓ Với phanh khí nén, KHÔNG bơm hoặc nhấp nhả pedal phanh—đạp phanh từ từ
- ✓ Đèn cảnh báo hoặc còi báo áp suất thấp nghĩa là không đủ khí cho phanh công tác
- ✓ Khi phanh khẩn cấp tiếp quản, dừng càng nhanh càng tốt
- ✓ Về số thấp và tắt động cơ khi xe đã dừng hẳn

108.3 Hỏng phanh khi lái xe xuống dốc

Phanh có thể bị quá nhiệt nếu sử dụng quá thường xuyên hoặc quá lâu. Trước khi xuống một đoạn dốc đứng, hãy bảo đảm phanh ở trong tình trạng tốt; tấp vào lề để kiểm tra nếu không chắc. Nếu phanh hỏng, hãy tìm cách giảm tốc và dừng lại nhanh chóng mà không mất kiểm soát—thời gian rất quan trọng vì tốc độ càng cao thì càng khó dừng.

- ✓ Sử dụng phanh quá thường xuyên hoặc quá lâu sẽ gây quá nhiệt
- ✓ Kiểm tra phanh trước khi bắt đầu xuống dốc đứng; tấp vào lề nếu không chắc
- ✓ Tốc độ càng cao thì càng khó dừng, nên phải hành động nhanh khi phanh hỏng

108.4 Sử dụng làn đường thoát hiểm và biển báo

Nếu không có làn đường thoát hiểm với giường hãm, hãy đánh lái về phía một điểm an toàn để dừng càng nhanh càng tốt. Nếu có làn đường thoát hiểm với giường hãm, hãy sử dụng nó để đưa xe dừng hoàn toàn. Biển báo LIT D'ARRÊT cho biết khoảng cách đến làn đường thoát hiểm, và biển báo S.O.S. PENTE RAIDE cho biết đỉnh của một đoạn dốc đặc biệt nguy hiểm.

- ✓ Sử dụng làn đường thoát hiểm có giường hãm nếu có để dừng xe an toàn
- ✓ Nếu không có làn đường thoát hiểm, hãy đánh lái đến nơi an toàn và tấp vào lề nhanh chóng
- ✓ Biển báo LIT D'ARRÊT cho biết khoảng cách đến làn đường thoát hiểm
- ✓ Biển báo S.O.S. PENTE RAIDE cảnh báo về đoạn dốc đặc biệt nguy hiểm

108.5 Nguyên nhân hư hỏng phanh

Phanh có thể hoạt động kém hoặc bị hỏng do mất áp suất khí nén hoặc rò rỉ dầu phanh, hỏng cơ khí tại bánh xe, quá nhiệt, mài mòn, hoặc điều chỉnh không đúng. Thường xuyên theo dõi đồng hồ đo áp suất để đảm bảo đủ áp suất khí nén. Phòng ngừa bằng kiểm tra vòng quanh xe và kỹ thuật phanh đúng là biện pháp bảo vệ tốt nhất.

- ✓ Nguyên nhân hư hỏng phanh: mất áp suất khí nén/rò rỉ dầu phanh, hỏng cơ khí, quá nhiệt, mài mòn, điều chỉnh không đúng
- ✓ Thường xuyên theo dõi đồng hồ đo áp suất để có đủ áp suất khí nén
- ✓ Phòng ngừa (kiểm tra vòng quanh xe) là cách tốt nhất để giảm thiểu hỏng cơ khí

108.6 Dừng xe khi phanh thủy lực bị hỏng

Đối với xe có phanh thủy lực: bơm bàn đạp phanh bằng các nhịp nhanh liên tục để tạo áp suất, về số thấp, và kéo phanh đỗ (cũng là phanh khẩn cấp) nếu không thể tạo áp suất, tránh bó cứng bánh xe. Tìm nơi an toàn để dừng, bảo đảm xe đã dừng hẳn, sau đó tắt động cơ.

- ✓ Bơm bàn đạp phanh bằng các nhịp nhanh liên tục để tạo áp suất đường ống
- ✓ Về số thấp để giảm tốc độ xe
- ✓ Kéo phanh đỗ (phanh khẩn cấp) nếu không thể tạo áp suất, tránh bó cứng bánh xe
- ✓ Bảo đảm xe đã dừng hẳn, sau đó tắt động cơ

108.7 Dừng xe khi phanh khí bị hỏng

Đối với phanh khí: nếu đèn cảnh báo áp suất thấp và còi báo động bật, không đủ áp suất để phanh công tác hoạt động. Ngay cả khi phanh khẩn cấp hoạt động thay thế, hãy dừng càng nhanh càng tốt. Đạp phanh để giảm tốc từ từ MÀ KHÔNG bơm/đạp nhồi bàn đạp, về số thấp, tìm nơi dừng an toàn, đảm bảo xe đã đứng yên, sau đó tắt động cơ.

- ✓ Đèn/còi cảnh báo áp suất thấp nghĩa là không đủ khí cho phanh công tác — dừng ngay càng sớm càng tốt
- ✓ Đạp phanh để giảm tốc từ từ MÀ KHÔNG bơm bàn đạp (khác với phanh dầu/thủy lực)
- ✓ Về số thấp, sau đó tìm nơi an toàn cách xa người tham gia giao thông khác
- ✓ Đảm bảo xe đã đứng yên trước khi tắt động cơ

108.8 Hỏng phanh khi xuống dốc

Phanh có thể quá nóng nếu sử dụng quá thường xuyên hoặc quá lâu. Kiểm tra phanh trước khi xuống dốc đứng; nếu không chắc, hãy tấp vào lề và kiểm tra. Nếu phanh hỏng trên dốc, hãy hành động nhanh vì tốc độ cao hơn khiến việc dừng lại khó hơn. Sử dụng làn thoát hiểm có bãi hãm phanh (arrester bed) nếu có; nếu không, lái xe đến một điểm dừng an toàn.

- ✓ Kiểm tra phanh trước khi xuống dốc đứng; tấp vào lề và kiểm tra nếu không chắc
- ✓ Sử dụng làn thoát hiểm có bãi hãm phanh (arrester bed) nếu có
- ✓ Nếu không có làn thoát hiểm, lái xe đến một vị trí an toàn để tấp vào lề nhanh chóng
- ✓ Biển báo LIT D'ARRÊT cho biết khoảng cách đến làn thoát hiểm; S.O.S. PENTE RAIDE đánh dấu một dốc đứng

CHAPTER 109

Chapter 12 - Who Should Perform the Circle Check

109.1 Trách nhiệm thực hiện kiểm tra vòng quanh xe (Circle Check)

Thông thường tài xế thực hiện kiểm tra vòng quanh xe, nhưng một người được người điều hành chỉ định có thể làm việc này, qua đó chuyển trách nhiệm giải trình.

- ✓ Tài xế phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe đối với xe mình đang lái.
- ✓ Một người được người điều hành chỉ định có thể thực hiện kiểm tra, khiến người điều hành phải chịu trách nhiệm.
- ✓ Nếu tài xế cũng là người được chỉ định, báo cáo phải nêu rõ điều này.

109.2 Chấp nhận hoặc Từ chối Kiểm tra của Người được Chỉ định

Khi người được chỉ định thực hiện kiểm tra, tài xế có thể chấp nhận (đồng ký) hoặc từ chối, với các nghĩa vụ khác nhau cho mỗi trường hợp.

- ✓ Nếu chấp nhận: tài xế bảo đảm kiểm tra còn hợp lệ (trong vòng 24 giờ trước đó) và đồng ký vào báo cáo
- ✓ Tài xế chấp nhận không chịu trách nhiệm về việc kiểm tra nhưng phải giữ báo cáo được cập nhật và báo cáo các khuyết tật trong chuyến đi
- ✓ Nếu từ chối: tài xế phải thực hiện kiểm tra vòng quanh mới và điền vào báo cáo mới
- ✓ Tài xế đang cầm lái phải luôn cập nhật báo cáo và ghi lại các khuyết tật đã quan sát trong chuyến đi

CHAPTER 110

Chapter 12 – Self-Evaluation Exercises (Answer Key)

110.1 Trách nhiệm kiểm tra vòng quanh xe và báo cáo

Việc kiểm tra vòng quanh xe không nhất thiết phải do tài xế thực hiện (Q1 Sai). Tài xế phát hiện lỗi cơ khí nhỏ trong chuyến đi THÌ bắt buộc phải ghi lỗi đó vào báo cáo kiểm tra vòng quanh xe (Q4 Sai). Tài xế thực hiện kiểm tra vòng quanh xe phải tự kiểm tra mức dầu trợ lực lái (Q5 Sai).

- ✓ Việc kiểm tra vòng quanh xe không nhất thiết phải do tài xế thực hiện
- ✓ Các lỗi cơ khí nhỏ được phát hiện trong chuyến đi phải được ghi vào báo cáo
- ✓ Tài xế phải kiểm tra mức dầu trợ lực lái trong khi kiểm tra vòng quanh xe

110.2 Phân loại lỗi rò rỉ khí và mòn lốp

Mức giảm áp suất khí 35 kPa (5 psi) trong một phút trên xe motor coach (ngưỡng ba đơn vị) là lỗi nhẹ (Q2 Đúng). Nếu hai rãnh gai lốp trước liền kề trên xe đầu kéo ngang bằng với chỉ báo mòn, bạn không được vận hành xe — đây là lỗi nghiêm trọng (Q3 Đúng).

- ✓ Rò rỉ 35 kPa (5 psi) mỗi phút trên xe ba đơn vị là lỗi nhẹ
- ✓ Hai rãnh trên trục lái liền kề ngang bằng chỉ báo mòn là lỗi nghiêm trọng buộc ngừng vận hành

CHAPTER 111

Drugs and Medications

111.1 Các nhóm thuốc và tác động

Giống như rượu, thuốc và một số loại dược phẩm ảnh hưởng đến não và làm suy giảm khả năng lái xe. Thuốc được phân loại theo tác động lên hệ thần kinh trung ương thành thuốc ức chế, thuốc kích thích và chất gây rối loạn hệ thần kinh trung ương. Tác động khác nhau tùy theo từng cá nhân, sản phẩm và bối cảnh.

- ✓ Ba nhóm thuốc chính là thuốc ức chế, thuốc kích thích và chất gây rối loạn hệ thần kinh trung ương
- ✓ Tác động khác nhau giữa người này với người khác và thậm chí giữa lần này với lần khác
- ✓ Tác động phụ thuộc vào cá nhân, sản phẩm đã dùng và bối cảnh sử dụng

111.2 Tác động của cần sa đối với việc lái xe

Cần sa là loại ma túy được ưa chuộng khi tình trạng sử dụng ma túy bất hợp pháp ở Canada đang gia tăng. Nó làm suy giảm đáng kể khả năng lái xe cơ giới.

- ✓ Cần sa gây khó tập trung, suy giảm nhận thức về môi trường xung quanh và mất khả năng phối hợp.
- ✓ Cần sa gây khó khăn khi lái xe theo đường thẳng, giữ tốc độ không đổi và ước lượng khoảng cách.
- ✓ Cần sa làm chậm thời gian phản ứng và phản xạ, đồng thời giảm khả năng xử lý các mối nguy hiểm bất ngờ.

111.3 Chất kích thích và sự tự tin giả tạo

Các chất kích thích như cocaine, speed và amphetamine khiến tài xế có cảm giác tự tin giả tạo và dẫn đến việc chấp nhận nhiều rủi ro hơn. Chúng không giúp xua tan mệt mỏi.

- ✓ Chất kích thích dẫn đến việc chấp nhận rủi ro nhiều hơn như chạy quá tốc độ và hung hăng
- ✓ Chất kích thích gây buồn ngủ và mất tập trung sau khi giai đoạn hưng phấn qua đi
- ✓ Việc tin rằng chất kích thích có thể xua tan mệt mỏi là một sai lầm

111.4 Kết hợp rượu và ma túy

Một nghiên cứu ở Québec (1999–2002) cho thấy gần 25% tổng số tài xế tử vong trong các vụ tai nạn giao thông có ma túy trong cơ thể, và khoảng một nửa trong số đó cũng đã uống rượu.

- ✓ Việc kết hợp rượu và ma túy làm tăng đáng kể nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông chết người
- ✓ Đây là một hành vi cực kỳ nguy hiểm và phải tránh bằng mọi giá

111.5 Thuốc Theo Toa và Thuốc Không Kê Đơn

Một số loại thuốc theo toa và thuốc không kê đơn có thể làm thay đổi khả năng lái xe bằng cách làm giảm sự tỉnh táo, khả năng chú ý, thị lực hoặc thăng bằng và ảnh hưởng đến hành vi.

- ✓ Các nhóm thuốc ảnh hưởng đến việc lái xe bao gồm thuốc an thần, thuốc trấn tĩnh nhẹ, thuốc giảm đau, thuốc trị ho hoặc cảm, thuốc gây ngủ và thuốc trị tiểu đường
- ✓ Hãy hỏi ý kiến chuyên gia chăm sóc sức khỏe (bác sĩ, dược sĩ) về việc thuốc ảnh hưởng như thế nào đến khả năng lái xe của bạn
- ✓ Luôn đọc kỹ hướng dẫn đi kèm với thuốc

111.6 Chất kích thích và Việc Kết hợp Rượu với Ma túy

Các chất kích thích như cocaine, speed và amphetamine mang lại sự tự tin giả tạo và dẫn đến việc chấp nhận rủi ro, sau đó gây buồn ngủ và thiếu tập trung sau khi cảm giác hưng phấn qua đi—vì vậy chúng không thể xua tan mệt mỏi. Một nghiên cứu tại Québec (1999-2002) cho thấy gần 25% tài xế tử vong có ma túy trong hệ thống của họ, khoảng một nửa cũng có rượu.

- ✓ Chất kích thích mang lại sự tự tin giả tạo nhưng dẫn đến buồn ngủ và thiếu tập trung sau khi hưng phấn qua đi
- ✓ Tin rằng chất kích thích có thể xua tan mệt mỏi là một sai lầm
- ✓ Kết hợp rượu và ma túy làm tăng đáng kể nguy cơ tai nạn giao thông chết người và phải tránh

111.7 Các loại thuốc ảnh hưởng đến việc lái xe

Một số loại thuốc theo toa và thuốc không kê đơn làm thay đổi khả năng lái xe bằng cách giảm sự tỉnh táo, khả năng tập trung, thị lực hoặc thăng bằng và ảnh hưởng đến hành vi. Hãy tham khảo ý kiến chuyên gia chăm sóc sức khỏe và luôn đọc kỹ hướng dẫn.

- ✓ Các nhóm thuốc ảnh hưởng đến việc lái xe bao gồm thuốc an thần, thuốc trấn tĩnh nhẹ, thuốc giảm đau, thuốc trị ho và cảm, thuốc gây ngủ và thuốc trị tiểu đường
- ✓ Hãy tham khảo ý kiến bác sĩ hoặc dược sĩ về cách thuốc ảnh hưởng đến khả năng lái xe của bạn
- ✓ Luôn đọc kỹ hướng dẫn trên thuốc theo toa và thuốc không kê đơn

CHAPTER 112

7 - Emergency Material

112.1 Pháo hiệu, Gương phản chiếu hình tam giác hoặc Đèn

Áp dụng cho tất cả xe rộng hơn 2 mét (tất cả xe yêu cầu giấy phép hạng 1 và hầu hết xe yêu cầu hạng 3). Trong cabin hoặc khoang hàng, bảo đảm có ít nhất ba pháo hiệu, ba gương phản chiếu hình tam giác, hoặc ba đèn. Không được sử dụng pháo hiệu trên xe chở vật liệu dễ cháy hoặc chất nổ. Xe buýt trường học phải mang theo ba gương phản chiếu hình tam giác.

- ✓ Vi phạm theo Điều 225 của Bộ luật An toàn Đường bộ nếu không được trang bị ít nhất ba pháo hiệu, ba gương phản chiếu hình tam giác, hoặc ba đèn
- ✓ Không được sử dụng pháo hiệu trên xe chở vật liệu dễ cháy hoặc chất nổ
- ✓ Xe buýt trường học phải được trang bị ba gương phản chiếu hình tam giác

112.2 Bình chữa cháy hóa chất

Bao gồm các xe bắt buộc phải mang bình chữa cháy hóa chất (xe buýt trường học, xe vận chuyển cho người khuyết tật, một số xe chở chất nguy hiểm). Bên trong xe, hãy kiểm tra rằng bình có thể tiếp cận được, được gắn chắc chắn, và đọc đồng hồ đo áp suất — kim phải chỉ vào vùng hoạt động tốt.

- ✓ Lỗi 7.2 (nhẹ): Bình chữa cháy hóa chất không được gắn chắc chắn, không đạt yêu cầu, hoặc khó tiếp cận
- ✓ Bình chữa cháy không đạt yêu cầu nếu thiếu đồng hồ đo áp suất hoặc đồng hồ hiển thị 'Refill' hoặc 'Zero'

112.3 Bộ sơ cứu

Bao gồm tất cả các phương tiện được yêu cầu mang theo bộ sơ cứu (xe buýt trường học, xe paratransit). Bên trong xe, kiểm tra bộ sơ cứu có thể tiếp cận được và được gắn chắc chắn. Việc kiểm tra nội dung không bắt buộc nhưng được đề xuất nếu có thể thiếu thứ gì đó.

- ✓ Lỗi 7.1 (nhẹ): Bộ sơ cứu không được gắn chắc chắn hoặc khó tiếp cận
- ✓ Việc kiểm tra nội dung của bộ sơ cứu không bắt buộc như một phần của quy trình kiểm tra vòng quanh xe

CHAPTER 113

Move-Over Law

113.1 Các Yêu Cầu của Luật Move-Over

Luật Move-Over yêu cầu phải tôn trọng vùng đệm xung quanh xe cấp cứu đang dừng (cảnh sát, xe cứu thương, cứu hỏa, Contrôle routier Québec), xe kéo, hoặc bất kỳ xe nào khác khi xe đang dừng VÀ mũi tên vàng, đèn xoay hoặc đèn nhấp nháy của xe được bật. Giảm tốc độ và chuyển làn để di chuyển nhường đường xa nhất có thể sau khi đảm bảo an toàn; dừng lại nếu được yêu cầu.

- ✓ Chuyển làn nhường đường cho xe đang dừng có mũi tên vàng, đèn xoay hoặc đèn nhấp nháy
- ✓ Giảm tốc độ và chuyển làn an toàn, di chuyển xa nhất có thể khỏi xe đang dừng

CHAPTER 114

Certain Features of Your Vehicle and Their Impact on Your Driving

114.1 Kích thước và trọng lượng xe

Kích thước và tổng khối lượng có tải của xe ảnh hưởng đến việc lái xe, tốc độ và khoảng cách dừng. Tải trọng ảnh hưởng đến độ ổn định, khả năng tăng tốc và khoảng cách dừng. Người lái xe chia sẻ trách nhiệm với đơn vị vận hành trong việc tuân thủ các quy định về tải trọng và kích thước.

- ✓ Ghi nhớ kích thước xe khi rẽ hoặc đi qua giao lộ để có đủ không gian
- ✓ Chừa đủ không gian khi nhập vào dòng xe, chuyển làn, vượt hoặc dừng vì tải trọng ảnh hưởng đến độ ổn định và khoảng cách dừng
- ✓ Người lái xe chia sẻ trách nhiệm với đơn vị vận hành về Quy định Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe

114.2 Tình trạng lốp xe

Lốp xe chịu trọng lượng của xe, hấp thụ các cú xóc và đảm bảo hoạt động khi tăng tốc, quay vòng và phanh. Nhiệt độ làm cao su kém bền hơn và làm tăng nguy cơ xẹp lốp, nổ lốp hoặc cháy.

- ✓ Vào mùa hè, hãy chú ý đến gai lốp vì chúng có thể nứt hoặc bong tróc trong nhiệt độ khắc nghiệt.
- ✓ Không xả hơi từ lốp đang nóng vì áp suất sẽ quá thấp sau khi nguội.
- ✓ Nếu lốp rất nóng, hãy chờ và để lốp nguội trước khi lái xe để tránh nổ lốp hoặc cháy.
- ✓ Kiểm tra lốp thường xuyên trong các lần kiểm tra vòng quanh xe và thường xuyên hơn khi thời tiết rất nóng.

114.3 Kiểm tra chất lỏng trong thời tiết nóng

Trong thời tiết nóng, hãy thường xuyên theo dõi các đồng hồ đo hiển thị tình trạng chất lỏng của động cơ và hệ truyền động để ngăn ngừa hỏng hóc do nhiệt.

- ✓ Kiểm tra đồng hồ đo áp suất dầu động cơ và đồng hồ đo nhiệt độ nước làm mát động cơ
- ✓ Kiểm tra đồng hồ đo nhiệt độ dầu hộp số và đồng hồ đo nhiệt độ dầu vi sai

114.4 Chuẩn bị xe của bạn cho mùa đông

Thời tiết cực lạnh và thay đổi nhiệt độ đột ngột có thể ảnh hưởng đến hiệu suất của xe nếu không được bảo dưỡng. Cần có biện pháp phòng ngừa thêm và thiết bị đặc biệt cho mùa đông.

- ✓ Mang theo thiết bị mùa đông đặc biệt như xẻng xúc tuyết và dây cáp kích bình
- ✓ Điều chỉnh các bộ phận theo mùa như lốp xe, gạt nước kính chắn gió và chất bôi trơn
- ✓ Mặc dù chủ xe chịu trách nhiệm chính, hãy đảm bảo xe an toàn và sẵn sàng trước khi lưu thông trên đường

114.5 Ảnh hưởng của kích thước và trọng lượng xe

Kích thước của xe và tổng khối lượng khi chở hàng ảnh hưởng đến việc lái xe, tốc độ và khoảng cách dừng. Tải trọng chuyên chở ảnh hưởng đến độ ổn định, khả năng tăng tốc và khoảng cách dừng. Bạn phải xem xét các yếu tố này để phản ứng với nguy hiểm và chia sẻ trách nhiệm với người điều hành xe trong việc tuân thủ giới hạn tải trọng và kích thước.

- ✓ Kích thước xe và tổng khối lượng khi chở hàng ảnh hưởng đến việc lái xe, tốc độ và khoảng cách dừng
- ✓ Tải trọng ảnh hưởng đến độ ổn định, khả năng tăng tốc và khoảng cách dừng của xe bạn
- ✓ Hãy chừa đủ khoảng trống khi nhập vào dòng xe, chuyển làn, vượt hoặc dừng
- ✓ Người lái xe chia sẻ trách nhiệm với người điều hành xe trong việc tuân thủ Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe

CHAPTER 115

Low Air Pressure Indicator & Service Brake Pressure Gauge (Chapter 4)

115.1 Chỉ báo áp suất khí nén thấp

Nếu áp suất khí nén trong một mạch giảm quá thấp khiến phanh công tác không hoạt động hiệu quả, một cảnh báo bằng hình ảnh (đèn cảnh báo hoặc wigwag), đôi khi kèm theo còi buzzer, sẽ báo cho tài xế. Mức kích hoạt có thể khác nhau nhưng không bao giờ thấp hơn 380 kPa (55 psi).

- ✓ Hai loại cảnh báo bằng hình ảnh: đèn cảnh báo và wigwag
- ✓ Đôi khi có kèm theo còi buzzer
- ✓ Không bao giờ được kích hoạt ở mức thấp hơn 380 kPa (55 psi)
- ✓ Ở 380 kPa, áp suất quá thấp để nhả phanh đỗ nhưng vẫn đủ để tiếp tục di chuyển

115.2 Đồng hồ đo áp suất phanh chính

Đồng hồ này đo áp suất khí nén trong các buồng phanh khi phanh được đạp. Khác với đồng hồ đo áp suất khí, đây không phải là trang bị tiêu chuẩn trên xe hạng nặng.

- ✓ Đo áp suất khí nén trong các buồng phanh khi phanh được đạp
- ✓ Không phải là trang bị tiêu chuẩn trên xe hạng nặng

CHAPTER 116

Safety Tips for Transporting Certain Categories of Goods

116.1 Nhiệt độ và việc đổ đầy bồn chứa chất lỏng

Chất lỏng thay đổi thể tích theo nhiệt độ và khối lượng riêng khác nhau, ảnh hưởng đến giới hạn trọng lượng, vì vậy không được đổ đầy bồn quá mức.

- ✓ Tính đến khối lượng riêng và nhiệt độ của chất lỏng khi đổ đầy để tuân thủ tải trọng tối đa của nhà sản xuất trên bảng chứng nhận
- ✓ Một số chất lỏng (ví dụ: axit sulfuric) đặc hơn nước và có thể khiến xe vượt quá giới hạn trọng lượng
- ✓ Không bao giờ đổ đầy bồn vượt quá 70% dung tích của bồn

116.2 Sự dịch chuyển của chất lỏng và vách ngăn

Chất lỏng di chuyển trong bồn tạo ra lực đẩy trong khi phanh và rẽ; vách ngăn làm giảm sự dồn về phía trước/sau nhưng không giảm chuyển động sang hai bên.

- ✓ Khi phanh, chất lỏng tạo thành sóng đập vào phía trước rồi dội ngược ra phía sau, gây lực đẩy theo hướng đó
- ✓ Vách ngăn giúp ổn định chuyển động của chất lỏng về phía trước/sau nhưng sự dịch chuyển sang hai bên vẫn xảy ra và có thể làm lật xe
- ✓ Giảm tốc độ xuống thấp hơn nhiều so với giới hạn tối đa, đặc biệt trong điều kiện trơn trượt và trên các khúc cua, lối ra và chỗ rẽ

116.3 Vận chuyển gia súc và hàng khô rời

Gia súc phải được cố định để ngăn ngừa nguy cơ lật xe, và xe bồn chở hàng khô rời đòi hỏi phải lái xe êm ái do trọng tâm cao.

- ✓ Gia súc phải được cố định hoặc đặt trong lồng để tránh mọi nguy cơ lật xe
- ✓ Đối với hàng khô rời trong xe bồn, tránh đánh lái hoặc phanh đột ngột khi vào cua hoặc rẽ tại giao lộ do trọng tâm cao

116.4 Phân bổ chất lỏng trong bồn chứa

Chất lỏng phải được phân bổ đều khắp các khoang để xếp hàng, dỡ hàng và xử lý an toàn.

- ✓ Trong bồn nhiều khoang, phân bổ chất lỏng đều trong mỗi khoang.
- ✓ Tránh đặt quá nhiều trọng lượng ở phía trước hoặc phía sau bồn khi xếp hàng và dỡ hàng.

116.5 Xử lý gia súc và hàng khô rời

Gia súc phải được cố định hoặc nhốt trong lồng để ngăn xe bị lật. Xe bồn chở hàng khô rời có trọng tâm cao nên cần lái xe êm ái.

- ✓ Gia súc phải được cố định hoặc nhốt trong lồng để tránh nguy cơ lật xe.
- ✓ Với xe bồn chở hàng khô rời, tránh đánh lái hoặc phanh đột ngột khi vào cua và tại giao lộ do trọng tâm cao.

CHAPTER 117

Special Operating Permit

117.1 Yêu cầu về Giấy phép Vận hành Đặc biệt

Khi một xe LCV vượt quá tổng khối lượng chở hàng và chiều dài được quy định bởi Quy định Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe, người điều khiển hoặc chủ xe phải xin giấy phép vận hành đặc biệt do Ministère des Transports du Québec cấp. Bản gốc của giấy phép và các phụ lục phải được mang theo mọi lúc khi vận hành trên mạng lưới đường bộ.

- ✓ Cần có giấy phép vận hành đặc biệt khi xe LCV vượt quá giới hạn khối lượng và chiều dài được quy định
- ✓ Giấy phép do Ministère des Transports du Québec cấp
- ✓ Bạn phải mang theo bản gốc giấy phép và các phụ lục mọi lúc khi vận hành

117.2 Thời hạn hiệu lực của giấy phép đặc biệt

Giấy phép vận hành đoàn xe đường bộ đặc biệt có hiệu lực tối đa mười hai tháng liên tiếp.

- ✓ Giấy phép vận hành đoàn xe đường bộ đặc biệt có hiệu lực tối đa mười hai tháng liên tiếp.

CHAPTER 118

Chapter 12 – Vehicles Subject To and Exempt From the Circle Check

118.1 Các xe cần kiểm tra vòng quanh

Một số xe nhất định theo xếp hạng trọng lượng, loại xe hoặc hàng hóa phải được kiểm tra vòng quanh để duy trì giấy phép lưu hành.

- ✓ Xe lưu hành trên đường có GVWR từ 4.500 kg trở lên phải được kiểm tra vòng quanh
- ✓ Các tổ hợp xe mà có ít nhất một xe có GVWR từ 4.500 kg trở lên phải được kiểm tra tất cả xe trong tổ hợp
- ✓ Xe buýt, xe buýt nhỏ và xe kéo phải được kiểm tra bất kể GVWR
- ✓ Xe có GVWR dưới 4.500 kg vận chuyển chất nguy hiểm yêu cầu dấu hiệu an toàn phải được kiểm tra

118.2 Các xe được miễn kiểm tra vòng quanh

Một số nhóm xe cụ thể, chủ yếu là xe công cụ, xe nông nghiệp, xe khẩn cấp và xe sử dụng cá nhân, được miễn yêu cầu kiểm tra vòng quanh.

- ✓ Xe công cụ (máy san, máy xúc lật, máy đào gầu sau) được miễn kiểm tra vòng quanh.
- ✓ Xe hạng nặng dùng cho dịch vụ khẩn cấp hoặc thiên tai, máy kéo nông nghiệp, máy móc nông nghiệp và rơ moóc nông nghiệp được miễn kiểm tra vòng quanh.
- ✓ Xe hạng nặng do một cá nhân sử dụng cho mục đích cá nhân, phi thương mại được miễn kiểm tra vòng quanh.
- ✓ Xe tải thùng liền hai/ba cầu vận chuyển sản phẩm nông/lâm/thủy sản chưa qua chế biến (tài xế cũng là người sản xuất), hoặc chạy rỗng khi quay về, được miễn kiểm tra vòng quanh.

CHAPTER 119

8 - Headlights and Lights

119.1 Đèn chiếu gần

Kiểm tra tình trạng hoạt động của đèn chiếu gần. Bật chúng trong khoang lái và kiểm tra bên phải phía trước và bên trái phía trước từ bên ngoài, bảo đảm đèn chiếu xa không được bật.

- ✓ Khiếm khuyết 8.A (nghiêm trọng): Không có đèn chiếu gần nào hoạt động
- ✓ Khiếm khuyết 8.1 (nhẹ): Một trong các đèn chiếu gần không hoạt động

119.2 Đèn Đỗ Xe và Đèn Hậu

Kiểm tra đèn đỗ xe (phía trước) và đèn hậu (phía sau). Đèn đỗ xe phía trước chỉ bắt buộc trên các xe có chiều rộng 2.03 m hoặc nhỏ hơn. Bật và kiểm tra phía trước bên phải, phía trước bên trái, phía sau bên phải, phía sau bên trái cho mỗi xe trong đoàn. Một xe đạt yêu cầu có một đèn hậu bên phải và một đèn hậu bên trái (cộng với đèn đỗ xe phía trước nếu chiều rộng ⩽ 2.03 m).

- ✓ Lỗi 8.B (nghiêm trọng): Không có đèn đỗ xe phía sau nào hoạt động đối với xe đơn nguyên hoặc xe cuối cùng trong một đoàn
- ✓ Lỗi 8.1 (nhẹ): Một đèn hậu bị hỏng trên xe đơn nguyên; hoặc khi đã nối, một hoặc hai đèn đỗ xe phía sau bị hỏng trên đầu kéo hoặc sơ mi rơ moóc thứ nhất của đoàn xe đường bộ đôi, hoặc một đèn bị hỏng trên xe cuối cùng; hoặc một hoặc hai đèn đỗ xe phía trước bị hỏng
- ✓ Đèn đỗ xe phía trước chỉ bắt buộc trên các xe có chiều rộng 2.03 m hoặc nhỏ hơn

119.3 Đèn xi-nhan (Flashers)

Kiểm tra đèn xi-nhan trước và sau. Bật một bên rồi bên kia và kiểm tra trước phải, trước trái, sau phải, sau trái cho từng xe. Xe đạt yêu cầu có đèn xi-nhan trước và sau ở cả bên phải và bên trái.

- ✓ Lỗi 8.B (nghiêm trọng): Trên xe đơn hoặc xe cuối cùng, không có đèn xi-nhan sau bên phải nào hoạt động hoặc không có đèn xi-nhan sau bên trái nào hoạt động
- ✓ Lỗi 8.1 (nhẹ): Một hoặc cả hai đèn xi-nhan trước không hoạt động; khi được ghép nối, một hoặc cả hai đèn xi-nhan sau trên đầu kéo hoặc sơ mi rơ moóc thứ nhất của đoàn xe đôi không hoạt động; trên xe đơn hoặc xe cuối cùng có GVWR dưới 4.500 kg, một hoặc cả hai đèn xi-nhan không hoạt động

119.4 Đèn phanh

Kiểm tra an toàn tình trạng hoạt động của đèn phanh — nhờ người thứ hai hoặc dùng phản chiếu. Đạp bàn đạp phanh và xác nhận đèn bật sáng. Xe hợp lệ có một đèn phanh sau bên trái và một đèn phanh sau bên phải. Đối với xe có hai đèn phanh trở lên mỗi bên, không coi là lỗi nếu ít nhất một đèn mỗi bên hoạt động.

- ✓ Lỗi 8.B (nghiêm trọng): Không có đèn phanh nào bật sáng đối với xe đơn khối hoặc xe cuối cùng của một tổ hợp
- ✓ Lỗi 8.1 (nhẹ): Một đèn phanh không sáng trên xe đơn khối; hoặc khi đã móc nối, một hoặc cả hai đèn không sáng trên đầu kéo hoặc sơ-mi rơ-moóc thứ nhất của đoàn xe đường bộ đôi, hoặc một đèn không sáng trên xe cuối cùng
- ✓ Đối với hai đèn phanh trở lên mỗi bên, không coi là lỗi nếu ít nhất một đèn ở mỗi bên bật sáng

119.5 Đèn tín hiệu rẽ

Bật đèn tín hiệu rẽ ở mỗi bên và kiểm tra phía trước bên phải/trái và phía sau bên phải/trái. Xe đạt chuẩn có đèn tín hiệu rẽ phía trước bên phải/trái và phía sau bên phải/trái.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (8.B): không có đèn tín hiệu rẽ sau bên phải hoặc sau bên trái nào hoạt động trên xe đơn hoặc xe cuối cùng của đoàn xe
- ✓ Lỗi nhẹ (8.1): một/cả hai đèn tín hiệu rẽ phía trước không hoạt động; khi đã móc nối, (các) đèn tín hiệu rẽ phía sau trên đầu kéo/sơ-mi-rơ-moóc đầu tiên không hoạt động; hoặc trên xe đơn/xe cuối cùng có GVWR dưới 4,500 kg, một/cả hai đèn tín hiệu rẽ không hoạt động

119.6 Tổng quan về thiết bị chiếu sáng và báo hiệu

Các yêu cầu liên quan đến đèn áp dụng mọi lúc, không chỉ vào ban đêm. Thiết bị chiếu sáng và báo hiệu của xe hạng nặng bao gồm: đèn chiếu xa/gần, đèn đỗ/đèn hậu/đèn bên, đèn xi-nhan, đèn phanh, đèn biển số, đèn khoảng cách, và đèn nhận diện.

- ✓ Yêu cầu về đèn phải được xem xét mọi lúc, không chỉ vào ban đêm.
- ✓ Các thiết bị bao gồm đèn chiếu xa/gần, đèn đỗ/đèn hậu/đèn bên, đèn xi-nhan, đèn phanh, đèn biển số, đèn khoảng cách, và đèn nhận diện.

119.7 Đèn Biển Số Sau

Kiểm tra tình trạng hoạt động của đèn chiếu sáng biển số từ bên ngoài ở phía sau. Xe đủ điều kiện phải có đèn trắng được đặt để chiếu sáng biển số phía sau. Xe buýt trường học cũng cần kiểm tra đèn báo dừng nhấp nháy luân phiên, đèn đỏ nhấp nháy và đèn cảnh báo vàng nhấp nháy luân phiên.

- ✓ Lỗi 8.1 (nhẹ): Đèn chiếu sáng biển số phía sau không hoạt động
- ✓ Xe buýt trường học yêu cầu kiểm tra bổ sung đèn nháy biển báo dừng, đèn đỏ nhấp nháy và đèn cảnh báo vàng (các mục 20.7, 20.8, 20.9)

CHAPTER 120

Chapter 1 - In the Event of an Accident

120.1 Trách nhiệm khi liên quan đến tai nạn

Theo Bộ luật An toàn Đường bộ, nếu liên quan đến tai nạn, bạn phải ở lại hoặc ngay lập tức quay lại hiện trường, giúp đỡ bất kỳ nạn nhân bị thương nào, liên hệ cảnh sát và cung cấp mọi thông tin mà cảnh sát tại hiện trường yêu cầu.

- ✓ Ở lại hoặc ngay lập tức quay lại hiện trường tai nạn
- ✓ Giúp đỡ nạn nhân bị thương và liên hệ cảnh sát
- ✓ Cung cấp thông tin cần thiết cho cảnh sát tại hiện trường

120.2 Hành động khi là nhân chứng hoặc người đầu tiên có mặt tại hiện trường

Nếu là người đầu tiên đến hoặc là nhân chứng, hãy đỗ xe cách hiện trường khoảng 30 m và bật đèn khẩn cấp, liên hệ cảnh sát ngay lập tức, tắt máy xe liên quan nếu có người bị thương, và đặt pháo hiệu hoặc vật phản quang để cảnh báo người khác. Nên tham gia một khóa sơ cứu và trang bị bộ sơ cứu.

- ✓ Đỗ xe cách hiện trường tai nạn khoảng 30 m với đèn khẩn cấp bật
- ✓ Tắt máy xe liên quan nếu có người bị thương
- ✓ Bảo đảm bạn có thể hỗ trợ mà không gây nguy hiểm cho bản thân hoặc người khác

CHAPTER 121

Controls and Components – Driver's Cab (Chapter 4)

121.1 Bàn đạp phanh (Hệ thống khí nén)

Bàn đạp phanh kích hoạt phanh công tác trên tất cả các bánh, kể cả rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc. Khi nhấn bàn đạp, khí nén chảy từ các bình chứa phanh công tác vào các buồng phanh; nhấn bàn đạp càng mạnh thì càng nhiều khí. Áp suất cần thiết thay đổi tùy theo xe và tải trọng.

- ✓ Bàn đạp phanh kích hoạt phanh công tác trên TẤT CẢ các bánh, kể cả rơ-moóc
- ✓ Nhấn bàn đạp càng mạnh thì càng nhiều khí được đưa đến các buồng phanh
- ✓ Áp suất cần thiết thay đổi tùy theo xe và tải trọng

121.2 Điều khiển phanh tay của sơ mi rơ moóc

Bộ điều khiển phanh tay chỉ tác động phanh công tác LÊN các bánh của sơ mi rơ moóc. Nó có thể kiểm tra xem sơ mi rơ moóc đã được móc nối đúng cách chưa và phanh công tác của rơ moóc có hoạt động không. TUYỆT ĐỐI KHÔNG được dùng làm phanh đỗ hoặc làm phanh công tác trên đường.

- ✓ Phanh tay chỉ tác động phanh công tác lên các bánh của sơ mi rơ moóc
- ✓ Không bao giờ dùng nó làm phanh đỗ
- ✓ Không bao giờ dùng nó làm phanh công tác trên đường

121.3 Điều khiển phanh đỗ

Bộ điều khiển phanh đỗ là một núm hình thoi màu vàng trên bảng điều khiển. Kéo lên để xả khí khỏi các buồng phanh, kích hoạt các lò xo kẹp bánh xe. Nó giữ xe đầu kéo và sơ mi rơ moóc đứng yên. Đẩy xuống trước khi lái để nhả phanh đỗ bằng cách nạp khí vào các buồng phanh.

- ✓ Bộ điều khiển phanh đỗ là một núm hình thoi màu vàng
- ✓ Kéo lên để kích hoạt (xả khí, lò xo kẹp bánh xe)
- ✓ Đẩy xuống để nhả phanh đỗ trước khi lái xe
- ✓ Phải kéo lên trước khi ra khỏi cabin

121.4 Điều khiển cấp khí rơ-moóc

Bộ điều khiển cấp khí rơ-moóc là một núm màu đỏ hình bát giác trên bảng táp-lô, luôn cùng màu và hình dạng trên mọi xe. Nhấn xuống để cấp khí cho các bình chứa của rơ-moóc/sơ mi rơ-moóc và nhả phanh đỗ rơ-moóc. Kéo lên để đóng van, xả khí và kích hoạt phanh đỗ rơ-moóc — dùng để giữ cố định rơ-moóc trước khi tháo móc.

- ✓ Bộ điều khiển cấp khí rơ-moóc là núm màu ĐỎ hình bát giác
- ✓ Nhấn xuống để cấp khí cho rơ-moóc/sơ mi rơ-moóc
- ✓ Kéo lên để kích hoạt phanh đỗ rơ-moóc và giữ cố định trước khi tháo móc
- ✓ Màu sắc và hình dạng là tiêu chuẩn trên mọi xe

121.5 Nguy hiểm khi sử dụng sai phanh tay

Sử dụng phanh tay làm phanh chính trên đường kém hiệu quả hơn so với bàn đạp phanh, phân bố lực phanh không đều, làm quá nhiệt phanh của sơ mi rơ moóc khiến hiệu quả giảm, và có thể gây trượt trên bề mặt băng.

- ✓ Kém hiệu quả hơn bàn đạp phanh chính
- ✓ Gây phanh không đều và quá nhiệt phanh sơ mi rơ moóc
- ✓ Có thể gây trượt trên băng

CHAPTER 122

Appendices – Driver's Licence Classes: Class 1

122.1 Quyền hạn của Giấy phép Hạng 1

Giấy phép Hạng 1 cho phép lái các tổ hợp xe: đầu kéo đường bộ hai trục (trọng lượng tịnh 4.500 kg trở lên) kéo rơ moóc/sơ mi rơ moóc; đầu kéo đường bộ ba trục kéo rơ moóc/sơ mi rơ moóc; và xe tải Hạng 3 kéo các rơ moóc/sơ mi rơ moóc được chỉ định. Đầu kéo đường bộ không có khoang chở hàng và được trang bị cố định mâm kéo.

- ✓ Hạng 1 cho phép đầu kéo đường bộ hai trục (trọng lượng tịnh từ 4.500 kg trở lên) kéo một hoặc nhiều rơ moóc/sơ mi rơ moóc
- ✓ Hạng 1 cho phép đầu kéo đường bộ ba trục kéo một hoặc nhiều rơ moóc/sơ mi rơ moóc
- ✓ Hạng 1 cho phép xe tải Hạng 3 kéo rơ moóc/sơ mi rơ moóc từ 4.500 kg trở lên (thiết bị) hoặc từ 2.000 kg trở lên (loại khác)
- ✓ Đầu kéo đường bộ không có khoang chở hàng và được trang bị cố định mâm kéo
- ✓ Người có giấy phép Hạng 1 được lái tất cả các loại xe khác, ngoại trừ xe mô tô

CHAPTER 123

Passing

123.1 Quy trình vượt xe

Vượt xe sử dụng các bước kiểm tra giống như chuyển làn và có nghĩa là chuyển làn hai lần — vào làn bên trái rồi trở lại làn bên phải. Tắt tín hiệu sau mỗi lần chuyển làn. Xe hạng nặng cần khoảng cách lớn hơn để vượt vì nó dài hơn và nặng hơn xe con. Đảm bảo những người tham gia giao thông khác hiểu ý định của bạn.

- ✓ Vượt xe là hai lần chuyển làn; tắt tín hiệu sau mỗi lần
- ✓ Cho phép khoảng cách lớn hơn để vượt vì xe hạng nặng dài hơn/nặng hơn
- ✓ Tránh sử dụng còi trừ khi cần thiết; vào ban đêm, nháy đèn từ pha xa xuống pha gần để báo hiệu sự hiện diện

123.2 Không ra hiệu cho người khác vượt

Không ra hiệu cho tài xế khác khi nào nên vượt — có thể có người hoặc xe mà bạn không nhìn thấy, và tài xế dựa vào tín hiệu của bạn có thể trở nên quá tự tin và kém cảnh giác. Hãy tập trung chỉ ra tín hiệu cho ý định của chính mình.

- ✓ Không bao giờ ra hiệu cho người tham gia giao thông khác khi nào nên vượt
- ✓ Chỉ ra tín hiệu cho ý định của chính mình

123.3 Vượt Xe Khác

Vượt xe sử dụng các kiểm tra giống như chuyển làn và có nghĩa là chuyển làn hai lần—vào làn bên trái rồi trở lại làn bên phải. Tắt tín hiệu sau mỗi lần chuyển làn. Bạn cần khoảng cách lớn hơn để vượt vì xe của bạn dài hơn và nặng hơn xe con.

- ✓ Vượt xe là chuyển làn hai lần—sang trái rồi trở lại bên phải
- ✓ Tắt tín hiệu xi-nhan sau mỗi lần chuyển làn
- ✓ Cho phép khoảng cách lớn hơn để vượt vì xe hạng nặng dài hơn và nặng hơn
- ✓ Tránh sử dụng còi khi vượt trừ khi thật sự cần thiết
- ✓ Vào ban đêm, nháy qua lại giữa đèn pha và đèn cốt để báo hiệu sự hiện diện của bạn trước khi vượt

123.4 Không ra hiệu cho người khác vượt

Không ra hiệu cho những người tham gia giao thông khác biết khi nào nên vượt. Bạn có thể không nhìn thấy hết mọi người hoặc phương tiện, và những tài xế vượt theo hiệu của bạn có thể trở nên quá tự tin và kém cảnh giác. Chỉ tập trung vào việc ra hiệu ý định của chính bạn.

- ✓ Tuyệt đối không ra hiệu cho người tham gia giao thông khác biết khi nào nên vượt
- ✓ Bạn có thể không nhìn thấy hết các nguy hiểm khiến việc vượt trở nên không an toàn
- ✓ Chỉ tập trung vào việc ra hiệu ý định của chính bạn

CHAPTER 124

Particularities for Inspecting Other Types of Vehicles

124.1 Nhiều Rơ-moóc và Xe Tải Thân Liền

Đối với tổ hợp có nhiều hơn một rơ-moóc, hãy lặp lại cùng quy trình kiểm tra trên rơ-moóc thứ hai như đã làm với rơ-moóc thứ nhất. Đối với xe tải thân liền (hoặc khi kéo rơ-moóc), phương pháp tương tự nhưng cần điều chỉnh theo hệ thống phanh và việc có nối rơ-moóc hay không. Một xe tải thân liền đơn lẻ có một hệ thống khớp nối (1.C, 1.F, 1.1, 1.2) và chỉ có một phanh đỗ cần kiểm tra (18.5, 19.5). Khi được nối với rơ-moóc, hệ thống khớp nối sẽ khác và nằm hoàn toàn ở phía sau xe tải.

- ✓ Lặp lại cùng quy trình kiểm tra trên từng rơ-moóc của tổ hợp nhiều rơ-moóc
- ✓ Xe tải thân liền đơn lẻ chỉ có một phanh đỗ cần kiểm tra (18.5, 19.5)
- ✓ Khi xe tải thân liền kéo rơ-moóc, hệ thống khớp nối nằm ở phía sau xe tải

124.2 Xe buýt, xe khách đường dài và xe buýt thành phố

Xe buýt và xe khách đường dài yêu cầu các kiểm tra bổ sung về an toàn hành khách: đèn lối đi giữa, độ vững chắc của trụ đỡ và giá/khoang hành lý, tình trạng vật liệu bảo vệ, và khả năng tiếp cận của các lối thoát hiểm (mục 20). Đối với xe buýt thành phố, khoang động cơ thường ở phía sau; một số bắt đầu kiểm tra ở đó sau khi tiếp cận ban đầu, rồi đi vòng từ phía trước hoặc phía sau. Các yếu tố bổ sung của xe buýt thành phố gồm lối thoát hiểm và thiết bị cảnh báo cửa (10.B, 10.C), vật liệu khẩn cấp (7.1, 7.2), trụ đỡ và vật liệu giảm sốc (20.1, 20.2), sàn và bậc lên xuống (20.3), đèn chiếu sáng bên trong (20.4), khoang hành lý (20.5) và ghế/ghế dài (20.6).

- ✓ Xe buýt yêu cầu kiểm tra bổ sung đèn lối đi, trụ đỡ/giá, vật liệu bảo vệ và khả năng tiếp cận lối thoát hiểm
- ✓ Kiểm tra bổ sung xe buýt thành phố gồm lối thoát hiểm và thiết bị cảnh báo cửa thoát hiểm (10.B, 10.C)
- ✓ Điều chỉnh kiểm tra vòng quanh theo bố trí xe buýt và loại hình vận chuyển mà xe cung cấp

124.3 Tổ hợp nhiều rơ-moóc và xe tải thùng liền

Đối với một tổ hợp có nhiều hơn một rơ-moóc, hãy lặp lại cùng một quy trình kiểm tra trên từng rơ-moóc bổ sung. Đối với xe tải thùng liền, kiểm tra vòng quanh tương tự nhưng được điều chỉnh theo hệ thống phanh và việc có gắn rơ-moóc hay không. Một xe tải thùng liền đơn lẻ chỉ có một hệ thống khớp nối và một phanh đỗ cần kiểm tra. Một xe tải thùng liền được gắn với rơ-moóc có một hệ thống khớp nối khác nằm hoàn toàn ở phía sau.

- ✓ Lặp lại việc kiểm tra rơ-moóc cho từng rơ-moóc bổ sung trong tổ hợp nhiều rơ-moóc
- ✓ Xe tải thùng liền đơn lẻ chỉ có một phanh đỗ cần kiểm tra (18.5, 19.5)
- ✓ Xe tải thùng liền được gắn với rơ-moóc có một hệ thống khớp nối khác nằm ở phía sau (1.C, 1.F, 1.1, 1.2)

CHAPTER 125

Appendix – Lists of Defects: List 2 – Buses

125.1 Phạm vi và các lỗi cửa riêng của xe buýt (Danh sách 2)

Danh sách 2 áp dụng cho xe buýt (không phải xe khách đường dài/motor coach), xe buýt nhỏ và mọi rơ-moóc được kéo bởi xe buýt/xe buýt nhỏ/motor coach. Các lỗi cửa nghiêm trọng riêng của xe buýt bao gồm lối thoát hiểm bị chặn và cửa thoát hiểm không đạt yêu cầu hoặc đèn cảnh báo/chuông cảnh báo của cửa không hoạt động.

- ✓ Danh sách 2 áp dụng cho xe buýt (không phải motor coach), xe buýt nhỏ và rơ-moóc được kéo bởi chúng
- ✓ Nghiêm trọng (10.B): lối thoát hiểm bị chặn; Nghiêm trọng (10.C): cửa thoát hiểm không đạt yêu cầu hoặc đèn cảnh báo/chuông cảnh báo của cửa không hoạt động

125.2 Khiếm Khuyết Cửa Sổ Xe Buýt Trường Học (Danh Sách 2)

Đối với các xe buýt, một khiếm khuyết kính cụ thể (11.4) áp dụng cho xe buýt trường học: một cửa sổ bên trên mỗi bên và ngay phía sau khoang lái mà không cung cấp tầm nhìn cần thiết do hư hỏng là một khiếm khuyết nhẹ.

- ✓ Nhẹ (11.4): cửa sổ bên xe buýt trường học bên cạnh và ngay phía sau khoang lái không cung cấp tầm nhìn cần thiết do hư hỏng
- ✓ Đây là ngoài khiếm khuyết tiêu chuẩn về kính chắn gió/cửa sổ bên và gương (11.1–11.3)

125.3 Các lỗi trong vận tải hành khách (Xe buýt)

Các lỗi trong vận tải hành khách đối với xe buýt đều là lỗi nhẹ và bao gồm trụ đứng/tay nắm không chắc chắn, thiếu vật liệu giảm xóc, sàn/bậc lên xuống bị hư hỏng, đèn lối đi không hoạt động, giá để hành lý không chắc chắn, ghế ngồi không đảm bảo, và biển báo dừng hoặc đèn nháy bị hỏng.

- ✓ Lỗi nhẹ (20.7): biển báo dừng không hoạt động đúng cách hoặc một đèn nháy không bật
- ✓ Lỗi nhẹ (20.8): một đèn nháy hoặc một đèn vàng nháy luân phiên không bật
- ✓ Lỗi nhẹ: trụ đứng/tay nắm/thanh chắn không chắc chắn, thiếu vật liệu giảm xóc, sàn/bậc lên xuống bị hư hỏng, đèn lối vào/lối đi không hoạt động, giá để hành lý không chắc chắn, ghế ngồi không đảm bảo

CHAPTER 126

If Your Vehicle Catches Fire

126.1 Phòng chống và Giám sát Hỏa hoạn

Để tránh hỏa hoạn, hãy thực hiện các biện pháp phòng ngừa trước chuyến đi và tại mỗi điểm dừng (xem kiểm tra vòng quanh xe trong Chương 12). Liên tục kiểm tra chỉ số nhiệt độ và sử dụng gương chiếu hậu để kiểm tra khói bốc ra từ phía sau xe.

- ✓ Thực hiện kiểm tra vòng quanh xe trước và trong các chuyến đi để phòng chống hỏa hoạn
- ✓ Liên tục theo dõi chỉ số nhiệt độ
- ✓ Sử dụng gương chiếu hậu để kiểm tra khói từ phía sau

126.2 Ứng phó với cháy xe

Nếu xảy ra hỏa hoạn, hãy tấp xe ra khỏi đường, tránh xa các tòa nhà và xe cộ, tắt động cơ, và di chuyển ra xa nếu có nguy cơ nổ. Dừng giao thông, hướng dẫn mọi người rời xa, và gọi hỗ trợ. Sau đó, nếu có thể, tháo rời sơ mi rơ moóc và di chuyển đầu kéo, tắt động cơ, và sử dụng bình chữa cháy. Nếu đám cháy ở khoang động cơ, hãy mở nắp ca-pô. Tuyệt đối không dùng nước để chữa đám cháy do nhiên liệu; quay lưng về phía gió khi dùng bình chữa cháy.

- ✓ Tấp xe ra khỏi đường, tránh xa các tòa nhà/xe cộ, tắt động cơ, di chuyển ra xa nếu có nguy cơ nổ
- ✓ Gọi hỗ trợ và hướng dẫn mọi người rời xa xe
- ✓ Tháo rời sơ mi rơ moóc và di chuyển đầu kéo ra xa nếu có thể
- ✓ KHÔNG dùng nước để chữa đám cháy do nhiên liệu; quay lưng về phía gió khi dùng bình chữa cháy

126.3 Phòng ngừa và phát hiện hỏa hoạn

Thực hiện các biện pháp phòng ngừa thông qua kiểm tra vòng quanh xe trước và trong chuyến đi. Liên tục kiểm tra chỉ số nhiệt độ và sử dụng gương chiếu hậu để kiểm tra khói từ phía sau xe.

- ✓ Thực hiện kiểm tra vòng quanh xe để phòng ngừa hỏa hoạn
- ✓ Liên tục kiểm tra chỉ số nhiệt độ và quan sát gương để phát hiện khói từ phía sau

CHAPTER 127

Chapter 12 - Vehicle Used By More Than One Driver

127.1 Quy định kiểm tra vòng quanh xe đối với các tài xế kế tiếp

Khi nhiều tài xế sử dụng cùng một xe trong vòng 24 giờ, mỗi người phải thực hiện hoặc chấp nhận một kiểm tra vòng quanh xe hợp lệ.

- ✓ Mỗi tài xế phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe trước khi ngồi sau vô lăng trong khoảng thời gian 24 giờ.
- ✓ Nếu người điều hành đã chỉ định một người, mỗi tài xế tiếp theo có thể chấp nhận (co-sign) hoặc từ chối kết quả đó.
- ✓ Tài xế từ chối phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe mới và điền một báo cáo khác.
- ✓ Tài xế lấy lại quyền kiểm soát trong vòng 24 giờ kể từ lần kiểm tra của chính mình không cần báo cáo mới, nhưng báo cáo ban đầu phải có trên xe và phản ánh chính xác tình trạng của xe.

127.2 Các quy tắc đặc biệt cho xe buýt, xe buýt nhỏ, xe kéo và xe khẩn cấp

Đối với những loại xe cụ thể này, các tài xế kế tiếp có thể chấp nhận một cuộc kiểm tra và cùng ký vào đó ngay cả khi cuộc kiểm tra đó không do một người được chỉ định thực hiện.

- ✓ Các tài xế kế tiếp có thể chấp nhận báo cáo kiểm tra vòng quanh xe và cùng ký vào báo cáo đó ngay cả khi báo cáo không được thực hiện bởi một người được chỉ định
- ✓ Tài xế cùng ký chịu trách nhiệm và phải giữ báo cáo được cập nhật
- ✓ Nếu tài xế từ chối, người đó phải thực hiện một cuộc kiểm tra vòng quanh xe mới

127.3 Tài xế theo nhóm (Lái xe luân phiên)

Đối với xe do nhóm tài xế vận hành, quy trình được khuyến nghị bao gồm việc mỗi tài xế thực hiện kiểm tra, với báo cáo có hiệu lực trong 24 giờ.

- ✓ Tài xế thứ nhất thực hiện kiểm tra vòng quanh xe và điền vào báo cáo; tài xế thay ca thực hiện một báo cáo khác khi cầm lái
- ✓ Cả hai báo cáo vẫn có hiệu lực trong thời gian 24 giờ
- ✓ Nếu người điều hành chỉ định một tài xế, tài xế kia có thể cùng ký (chấp nhận) hoặc thực hiện kiểm tra mới (từ chối)

127.4 Trường hợp đặc biệt đối với xe khách loại lớn

Đối với xe khách loại lớn do đội ngũ tài xế thay phiên điều khiển, tài xế dự phòng có thể cùng ký vào báo cáo của tài xế thứ nhất ngay cả khi tài xế thứ nhất không được đơn vị vận hành chỉ định.

- ✓ Tài xế dự phòng có thể cùng ký vào báo cáo của tài xế thứ nhất nếu được chấp nhận, ngay cả khi tài xế thứ nhất không được đơn vị vận hành chỉ định
- ✓ Tài xế cùng ký phải chịu trách nhiệm về việc kiểm tra, phải cập nhật việc kiểm tra đó và báo cáo các khiếm khuyết

CHAPTER 128

Driving in Difficult Conditions

128.1 Lái xe ban đêm — Tốc độ và tầm chiếu của đèn pha

Lái xe ban đêm rất khó khăn và đòi hỏi cao, góp phần gây mệt mỏi. Khuyến cáo mạnh mẽ nên lái chậm hơn giới hạn tốc độ vào ban đêm để quãng đường dừng xe vẫn nằm trong tầm chiếu của đèn pha.

- ✓ Bạn càng lái nhanh, tầm nhìn càng hẹp, làm tăng thời gian nhận biết và phản ứng với nguy hiểm
- ✓ Đảm bảo quãng đường dừng xe nằm trong tầm chiếu của đèn pha
- ✓ Đèn chiếu gần chiếu sáng tới khoảng 75 m phía trước và đèn chiếu xa tới khoảng 150 m phía trước

128.2 Giảm thị lực vào ban đêm

Lái xe ban đêm làm giảm thị lực, khả năng nhận biết độ tương phản, phân biệt màu sắc và cảm nhận chiều sâu, khiến khó đánh giá khoảng cách và tốc độ.

- ✓ Giảm tốc độ để bù đắp cho thị lực ban đêm bị giảm
- ✓ Nhìn xa hơn vùng đèn pha chiếu tới để phát hiện người đi bộ hoặc chướng ngại vật với đủ thời gian phản ứng
- ✓ Không bao giờ đeo kính có màu vào ban đêm vì chúng làm giảm tầm nhìn

128.3 Xử lý ánh sáng chói vào ban đêm

Ánh sáng chói từ các loại đèn có thể làm suy giảm thị lực trong vài giây, trong khoảng thời gian đó bạn có thể đi được một quãng đường đáng kể trước khi mắt bạn thích nghi trở lại với bóng tối.

- ✓ Hạn chế và giảm độ sáng các nguồn sáng trên bảng đồng hồ và tránh nhìn trực tiếp vào đèn pha của xe khác; nhìn về phía bên phải của đường.
- ✓ Nếu bị đèn pha xe ngược chiều làm chói mắt, hãy giảm tốc độ cho đến khi mắt bạn thích nghi trở lại với bóng tối.
- ✓ Chuyển ngay lại đèn pha chiếu xa sau khi vượt qua xe ngược chiều; nếu tài xế khác không hạ đèn pha chiếu xa của họ, đừng cố ép—hãy giảm tốc độ, giữ bên phải, nhìn sang phải, và tấp vào lề nếu cần.

128.4 Mối nguy khi trời mưa hoặc nắng

Ngay cả thời tiết đẹp cũng có thể nguy hiểm do cảm giác an toàn sai lệch. Ánh nắng chói mắt là mối nguy lớn. Khi trời bắt đầu mưa, mặt đường trở nên trơn trượt vì nước hòa lẫn với bụi, cát và dầu.

- ✓ Giảm tốc độ khi trời bắt đầu mưa để bạn không phải đánh lái hoặc phanh gấp trên mặt đường trơn trượt
- ✓ Vào lúc bình minh, hoàng hôn, trời mưa, tuyết hoặc sương mù, hãy bật đèn pha để người khác nhìn thấy bạn
- ✓ Chỉ đèn đỗ xe và đèn hậu không đủ để người khác nhìn thấy bạn rõ ràng

128.5 Tầm nhìn bị giảm và lái xe mùa đông

Khi đường phủ tuyết, trơn trượt hoặc tầm nhìn bị giảm, việc phanh và đánh lái trở nên khó khăn hơn nhiều. Mất độ bám ảnh hưởng đến tăng tốc, phanh và xử lý xe.

- ✓ Nếu tầm nhìn bị giảm do tuyết hoặc mưa đóng băng, hãy dùng cần gạt nước và tấp vào lề để làm sạch kính chắn gió, cửa sổ và gương.
- ✓ Nếu tầm nhìn bằng không, hãy tấp vào nơi an toàn càng sớm càng tốt.
- ✓ Giảm tốc độ trong điều kiện mùa đông do ít độ bám hơn; đặc biệt cẩn thận khi phanh vì bạn có thể không nhìn thấy các xe theo sau.

128.6 Cầu và cầu vượt — Băng đen

Mặt đường trên cầu và cầu vượt có thể trở nên đặc biệt trơn trượt và nguy hiểm khi nhiệt độ giảm gần mức đóng băng do hơi nước ngưng tụ tạo thành một lớp băng đen vô hình.

- ✓ Cầu và cầu vượt đóng băng trước các bề mặt đường khác khi gần điểm đóng băng
- ✓ Một lớp băng đen vô hình có thể hình thành trên mặt đường do hơi nước ngưng tụ

128.7 Lái xe ban đêm - Khoảng cách dừng và đèn pha

Lái xe ban đêm rất khó khăn và đòi hỏi cao, đồng thời góp phần gây mệt mỏi. Nên lái chậm hơn tốc độ giới hạn vào ban đêm vì bạn càng lái nhanh thì tầm nhìn của bạn càng hẹp. Hãy đảm bảo khoảng cách dừng của bạn nằm trong phạm vi chiếu sáng của đèn pha.

- ✓ Lái chậm hơn tốc độ giới hạn vào ban đêm để an toàn
- ✓ Với đèn chiếu gần, bạn có thể nhìn thấy khoảng 75 m phía trước; với đèn chiếu xa, khoảng 150 m phía trước
- ✓ Đảm bảo khoảng cách dừng của bạn nằm trong phạm vi chiếu sáng của đèn pha
- ✓ Bạn càng lái nhanh thì tầm nhìn của bạn càng hẹp

128.8 Điều kiện lái xe khi trời mưa hoặc nắng

Lái xe có thể nguy hiểm ngay cả khi thời tiết đẹp do cảm giác an toàn giả tạo và ánh nắng chói mắt. Khi mưa bắt đầu hòa với bụi, cát và dầu trên đường, mặt đường trở nên trơn trượt. Vào lúc bình minh, hoàng hôn, hoặc khi mưa/tuyết/sương mù, rất khó nhìn và được nhìn thấy—hãy bật đèn pha.

- ✓ Ánh nắng chói mắt có thể trở thành mối nguy hiểm lớn ngay cả khi thời tiết đẹp
- ✓ Khi trời bắt đầu mưa, nước hòa với bụi, cát và dầu làm mặt đường trơn trượt—hãy giảm tốc độ để tránh đánh lái hoặc phanh gấp
- ✓ Bật đèn pha vào lúc bình minh, hoàng hôn và khi mưa, tuyết hoặc sương mù để được nhìn thấy
- ✓ Đèn đỗ xe và đèn hậu không đủ để người khác nhìn thấy bạn rõ ràng

128.9 Lái xe mùa đông và tầm nhìn bị hạn chế

Nếu tuyết hoặc mưa đóng băng làm giảm tầm nhìn, hãy dùng cần gạt nước và tấp vào lề để làm sạch kính chắn gió, cửa sổ, gương và gạt băng/tuyết khỏi cần gạt nước. Trên đường phủ tuyết hoặc trơn trượt, việc phanh và đánh lái khó hơn nhiều—hãy giảm tốc độ. Nếu tầm nhìn bằng không, hãy tấp vào nơi an toàn. Mùa đông có các mảng băng và băng đen với độ bám đường thấp hơn.

- ✓ Nếu tầm nhìn bị hạn chế, hãy dùng cần gạt nước và tấp vào lề để làm sạch kính chắn gió, cửa sổ và gương
- ✓ Trên đường phủ tuyết hoặc trơn trượt, phanh và đánh lái khó hơn nhiều—hãy giảm tốc độ
- ✓ Nếu tầm nhìn bằng không, hãy tấp vào nơi an toàn càng sớm càng tốt
- ✓ Mất độ bám đường ảnh hưởng đến khả năng tăng tốc, phanh và xử lý xe của bạn

128.10 Cầu và Cầu vượt - Băng đen

Mặt đường trên cầu và cầu vượt có thể trở nên đặc biệt trơn trượt và nguy hiểm khi nhiệt độ giảm gần mức đóng băng. Do ngưng tụ, một lớp băng vô hình được gọi là “băng đen” có thể hình thành trên mặt đường.

- ✓ Cầu và cầu vượt trở nên đặc biệt trơn trượt khi nhiệt độ giảm gần điểm đóng băng
- ✓ Ngưng tụ có thể tạo thành một lớp “băng đen” vô hình trên mặt đường
- ✓ Hãy đặc biệt thận trọng và giảm tốc độ trên cầu và cầu vượt trong điều kiện gần mức đóng băng

128.11 Được Nhìn Thấy và Kính Sạch

Vào ban đêm, việc được người khác nhìn thấy cũng quan trọng như việc có thể nhìn thấy. Đèn, gương và kính chắn gió sạch giúp tầm nhìn của bạn không bị cản trở và giảm thiểu tác động tiêu cực của ánh sáng.

- ✓ Đảm bảo đèn của xe bạn sạch sẽ và hoạt động tốt
- ✓ Giữ gương và kính chắn gió sạch cả trong lẫn ngoài, đặc biệt khi thời tiết xấu

128.12 Giảm khả năng thị giác vào ban đêm

Việc lái xe ban đêm làm giảm thị lực, khả năng cảm nhận độ tương phản, phân biệt màu sắc và cảm nhận chiều sâu. Các vật thể hòa lẫn với bóng tối, khiến khó đánh giá khoảng cách và tốc độ. Hãy giảm tốc độ và nhìn xa hơn vùng chiếu sáng của đèn pha để phát hiện người đi bộ hoặc chướng ngại vật kịp thời.

- ✓ Lái xe ban đêm làm giảm thị lực, khả năng cảm nhận độ tương phản, phân biệt màu sắc và cảm nhận chiều sâu
- ✓ Giảm tốc độ để bù cho tầm nhìn bị hạn chế vào ban đêm
- ✓ Nhìn xa hơn vùng được đèn pha chiếu sáng để phát hiện người đi bộ hoặc chướng ngại vật đủ thời gian phản ứng

128.13 Tránh bị chói khi lái xe ban đêm

Ánh sáng chói có thể làm suy giảm thị lực trong vài giây, trong khoảng thời gian đó bạn vẫn đi được một quãng đường trước khi mắt điều chỉnh lại. Không bao giờ đeo kính dù chỉ hơi nhuộm màu vào ban đêm. Các kỹ thuật cụ thể giúp xử lý ánh sáng chói từ xe ngược chiều và xe phía sau.

- ✓ Không bao giờ đeo kính dù chỉ hơi nhuộm màu vào ban đêm vì chúng làm giảm tầm nhìn
- ✓ Tránh nhìn trực tiếp vào đèn pha của xe khác; hãy nhìn về phía bên phải của đường
- ✓ Nếu bị chói bởi ánh sáng từ xe ngược chiều, hãy giảm tốc độ và để mắt điều chỉnh lại trước khi tăng tốc trở lại
- ✓ Nếu người lái khác vẫn bật đèn pha chiếu xa, hãy nháy đèn của bạn một lần; nếu họ không hạ đèn xuống, hãy giảm tốc độ và nhìn sang bên phải, tấp vào lề nếu cần

128.14 Được nhìn thấy và giữ kính sạch

Vào ban đêm, việc được nhìn thấy quan trọng không kém việc có thể nhìn thấy. Giữ đèn xe sạch sẽ và hoạt động tốt. Giữ gương và kính chắn gió sạch cả trong lẫn ngoài để có tầm nhìn không bị cản trở và giảm tối đa hiệu ứng chói, đặc biệt là trong thời tiết xấu.

- ✓ Vào ban đêm, việc được người khác nhìn thấy cũng quan trọng như việc có thể nhìn thấy
- ✓ Đảm bảo đèn của xe bạn sạch sẽ và hoạt động tốt
- ✓ Giữ gương và kính chắn gió sạch cả trong lẫn ngoài, đặc biệt quan trọng trong thời tiết xấu

128.15 Tài xế ô tô đi sau xe hạng nặng

Đôi khi tài xế ô tô đi quá gần phía sau xe hạng nặng và thường không biết rằng tài xế xe hạng nặng không thể nhìn thấy họ. Hãy đặc biệt cẩn thận khi phanh.

- ✓ Tài xế ô tô thường đi quá gần và không biết rằng tài xế xe hạng nặng không thể nhìn thấy họ
- ✓ Hãy đặc biệt cẩn thận khi phanh để bảo vệ các xe đi phía sau bạn

CHAPTER 129

Other Parts — Reservoirs, Compressor & Chambers (Chapter 4)

129.1 Các bình chứa khí nén

Xe hạng nặng có ít nhất ba bình chứa khí nén. Bình cung cấp nhận khí từ máy nén và cấp cho hai bình phục vụ, các bình này cung cấp khí cho các bầu phanh. Rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc có bình chứa riêng được cấp bởi các bình phục vụ của xe tải.

- ✓ Ít nhất ba bình chứa trên xe hạng nặng
- ✓ Bình cung cấp nhận khí từ máy nén
- ✓ Hai bình phục vụ cấp khí cho các bầu phanh
- ✓ Rơ-moóc có bình chứa riêng được cấp bởi các bình phục vụ của xe tải

129.2 Hỏng Máy Nén Khí và Nguồn Cung Cấp Khí

Nếu máy nén khí hỏng, phanh vẫn hoạt động được một lúc, nhưng nguồn cung cấp khí có thể cạn nhanh tùy thuộc vào việc sử dụng phanh, sử dụng khí cho thiết bị phụ trợ và độ kín khí của hệ thống. Khi khí xuống thấp, đèn báo áp suất khí thấp sẽ cảnh báo và phanh khẩn cấp sẽ được kích hoạt. Hãy tấp vào lề và sửa chữa ngay lập tức.

- ✓ Các bình chứa tích đủ khí để phanh hoạt động một lúc sau khi máy nén khí hỏng
- ✓ Khí có thể cạn nhanh
- ✓ Đèn báo áp suất khí thấp cảnh báo và phanh khẩn cấp được kích hoạt
- ✓ Tấp vào lề và sửa chữa ngay khi cảnh báo xuất hiện

129.3 Máy nén khí và Bộ điều chỉnh áp suất

Máy nén hút và nén không khí bên ngoài rồi đưa vào bình chứa cung cấp. Máy được động cơ dẫn động và chỉ hoạt động khi cần thiết và động cơ đang chạy. Các hệ thống duy trì độ chênh lệch 138 kPa (20 psi). Máy nén thường khởi động khi dưới 724 kPa (105 psi) và dừng ở 862 kPa (125 psi). Bộ điều chỉnh áp suất quản lý việc này.

- ✓ Máy nén được động cơ dẫn động
- ✓ Các hệ thống duy trì độ chênh lệch 138 kPa (20 psi)
- ✓ Máy nén khởi động khi áp suất giảm xuống dưới ~724 kPa (105 psi)
- ✓ Máy nén dừng ở ~862 kPa (125 psi)
- ✓ Bộ điều chỉnh áp suất khởi động máy nén trước khi áp suất đạt 550 kPa (80 psi) và dừng máy nén trong khoảng 805-945 kPa (117-137 psi)

129.4 Buồng phanh

Có một buồng phanh gần mỗi bánh xe. Không khí từ các bình chứa khí phanh công tác đẩy một màng gắn với thanh đẩy. Trên phanh tang trống, thanh đẩy vận hành bộ điều chỉnh độ rơ dẫn động trục cam, và cam chữ S ép phanh. Có buồng đơn (phanh công tác) và buồng đôi (phanh công tác + phanh đỗ).

- ✓ Một buồng phanh nằm gần mỗi bánh xe
- ✓ Không khí đẩy màng gắn với thanh đẩy
- ✓ Buồng đơn = chỉ phanh công tác
- ✓ Buồng đôi = phanh công tác + phanh đỗ

129.5 Xả khí (Bleeding) bình chứa khí

Không khí sạch rất quan trọng cho hiệu suất phanh. Tạp chất tích tụ do thay đổi nhiệt độ hoặc môi trường và phải được loại bỏ bằng cách xả hoàn toàn các bình chứa khí mỗi ngày bằng van xả khí. Vào mùa đông, hãy xả sau khi vận hành khi còn ấm để tránh van bị đông cứng ở trạng thái mở.

- ✓ Xả hoàn toàn bình chứa khí mỗi ngày
- ✓ Dùng van xả khí trên từng bình chứa
- ✓ Vào mùa đông, xả khi xe vẫn còn ấm để tránh đông cứng
- ✓ Vẫn phải xả ngay cả khi đã lắp máy sấy khí hoặc bộ lọc khí

129.6 Máy lọc khí (Máy sấy khí)

Hầu hết các xe hạng nặng hiện đại đều có máy lọc khí (máy sấy/lọc khí) nằm giữa máy nén khí và bình chứa cung cấp. Nó lọc, sấy khô và loại bỏ tạp chất khỏi không khí, nhưng không loại bỏ nhu cầu xả khí khỏi các bình chứa.

- ✓ Nằm giữa máy nén khí và bình chứa cung cấp
- ✓ Lọc và sấy khô không khí, loại bỏ tạp chất
- ✓ KHÔNG thay thế nhu cầu xả khí khỏi các bình chứa

129.7 Dự trữ khẩn cấp trên một số phương tiện

Một số phương tiện (ví dụ xe buýt) có thêm một bình chứa khí nén khẩn cấp. Nếu phanh công tác bị hỏng và phanh khẩn cấp được kích hoạt, bình chứa này cung cấp khí để di chuyển xe vài mét khỏi vị trí xe đã dừng.

- ✓ Một số phương tiện (xe buýt) có thêm một bình chứa khẩn cấp
- ✓ Cho phép di chuyển xe vài mét sau khi dừng khẩn cấp

CHAPTER 130

Chapter 12 – Who Should Perform the Circle Check

130.1 Ai Thực Hiện Kiểm Tra Vòng Quanh Xe

Thông thường, tài xế thực hiện kiểm tra vòng quanh xe, nhưng người điều hành có thể chỉ định người khác; trong trường hợp đó, người điều hành phải chịu trách nhiệm.

- ✓ Tài xế phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe đối với xe mà mình đang lái
- ✓ Người được người điều hành chỉ định có thể thực hiện kiểm tra, khiến người điều hành phải chịu trách nhiệm
- ✓ Nếu người được chỉ định cũng là tài xế, báo cáo phải ghi rõ rằng việc kiểm tra đã được thực hiện với tư cách là người được người điều hành chỉ định

130.2 Chấp nhận hoặc từ chối kiểm tra của người được chỉ định

Khi người được chỉ định thực hiện kiểm tra, tài xế có thể chấp nhận và cùng ký vào đó hoặc từ chối và thực hiện kiểm tra mới.

- ✓ Nếu chấp nhận, tài xế phải bảo đảm kiểm tra còn hiệu lực (trong vòng 24 giờ trước đó) và cùng ký vào báo cáo.
- ✓ Khi chấp nhận, tài xế không chịu trách nhiệm về việc kiểm tra nhưng phải giữ báo cáo được cập nhật và báo cáo các khiếm khuyết trong chuyến đi.
- ✓ Nếu từ chối, tài xế phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe mới và điền vào báo cáo mới.
- ✓ Tài xế ngồi sau tay lái phải luôn cập nhật báo cáo và ghi lại các khiếm khuyết quan sát được trong chuyến đi.

CHAPTER 131

9 - Tires

131.1 Độ sâu rãnh gai lốp

Chỉ những lốp trên các trục chịu tải mới phải được kiểm tra (khuyến nghị kiểm tra trục nâng phụ). Kiểm tra độ sâu rãnh gai lốp. Bộ chỉ thị độ mòn gai lốp được đặt ở mức 1,6 mm, nằm đối diện với vạch đánh dấu chỉ thị độ mòn.

- ✓ Lỗi 9.A (nghiêm trọng, trục lái của xe có GVWR ⩾ 4.500 kg): Độ sâu của hai rãnh liền kề bằng hoặc nhỏ hơn bộ chỉ thị độ mòn gai lốp
- ✓ Lỗi 9.1 (nhẹ, tất cả các lốp): Bộ chỉ thị độ mòn gai lốp chạm mặt đường hoặc độ sâu rãnh bằng hoặc nhỏ hơn bộ chỉ thị (1,6 mm)

131.2 Tình Trạng Rãnh và Thành Lốp

Kiểm tra rãnh và thành lốp của tất cả các lốp xe để phát hiện mài mòn, vật liệu lạ, tổn thương và bị phồng. Để phát hiện lốp kép bị xẹp, hãy gõ nó bằng búa. Đối với lốp tái chế, sự tách rời rộng 6 mm hoặc ít hơn là bình thường. Mức độ nghiêm trọng của khuyết tật khác nhau giữa một lốp đơn/cả hai lốp kép so với một trong những lốp kép.

- ✓ Khuyết tật 9.B/9.C (lớn, lốp đơn hoặc cả hai lốp kép): vật thể lạ có thể gây thủng; cắt/mài mòn/tổn thương lộ dây chồng hoặc dây thép
- ✓ Khuyết tật 9.2/9.3 (nhỏ, một trong những lốp kép): vật liệu lạ có thể gây thủng; cắt/mài mòn/tổn thương lộ dây chồng hoặc dây thép
- ✓ Khuyết tật 9.D (lớn, tất cả lốp): lốp chạm vào bộ phận cố định, có rò rỉ không khí hoặc xẹp, hoặc bị phồng do khuyết tật của vỏ
- ✓ Khuyết tật 9.4 (nhỏ): biến dạng bất thường, hoặc cao su rãnh/thành bị tách khỏi vỏ

131.3 Độ sâu gai lốp và các chỉ báo mài mòn

Chỉ những lốp trên trục chịu tải mới phải được kiểm tra (khuyến nghị kiểm tra lốp của trục nâng phụ). Kiểm tra độ sâu rãnh trên gai lốp; chỉ báo mài mòn gai lốp được đặt ở mức 1,6 mm, nằm đối diện với vạch chỉ báo mài mòn.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (9.A): trên lốp trục lái của xe cơ giới có GVWR từ 4.500 kg trở lên, độ sâu của hai rãnh liền kề bằng hoặc nhỏ hơn chỉ báo mài mòn gai lốp
- ✓ Lỗi nhẹ (9.1): đối với tất cả các lốp, chỉ báo mài mòn gai lốp chạm mặt đường hoặc độ sâu rãnh bằng hoặc nhỏ hơn chỉ báo mài mòn gai lốp

131.4 Van lốp xe

Kiểm tra tình trạng của van lốp trên các lốp quanh xe.

- ✓ Lỗi 9.5 (nhẹ): Van lốp bị mòn hoặc hư hỏng (ví dụ: bị trầy xước hoặc bị cắt)
- ✓ Kiểm tra các van trên các lốp quanh xe.

CHAPTER 132

Appendix – Lists of Defects: List 3 – Motor Coaches

132.1 Phạm vi và Khả năng áp dụng của Hệ thống Phanh (Danh sách 3)

Danh sách 3 áp dụng cho xe khách (motor coach); mọi xe moóc được kéo theo đều được kiểm tra theo Danh sách 2. Đáng chú ý, hệ thống phanh điện và hệ thống phanh thủy lực KHÔNG thuộc diện kiểm tra đối với xe khách, trong khi các lỗi của hệ thống phanh khí nén hoàn toàn được áp dụng.

- ✓ Danh sách 3 áp dụng cho xe khách (motor coach); mọi xe moóc được kéo theo đều được kiểm tra theo Danh sách 2
- ✓ Hệ thống phanh điện (17) và hệ thống phanh thủy lực (18) KHÔNG thuộc diện kiểm tra đối với xe khách
- ✓ Các lỗi của hệ thống phanh khí nén (19) với giới hạn rò rỉ khí tiêu chuẩn hoàn toàn được áp dụng

132.2 Kiểm tra hệ thống treo rút gọn (Xe khách/motor coach)

Đối với xe khách/motor coach, việc kiểm tra hệ thống treo bị hạn chế do khả năng tiếp cận, chỉ bao gồm một số hạng mục nhất định: rò rỉ khí với dây bố bị lộ/đã sửa (nhẹ), rò rỉ khí không được bù hoặc bi/bóng bị mất/xẹp (nghiêm trọng), và trục/chi tiết định vị bị gãy ảnh hưởng đến độ song song (nghiêm trọng).

- ✓ Kiểm tra hệ thống treo xe khách chỉ giới hạn ở các hạng mục 14.2, 14.B và 14.G
- ✓ Nghiêm trọng (14.B): rò rỉ khí không được máy nén bù hoặc bi/bóng bị mất/xẹp; Nghiêm trọng (14.G): trục bị gãy ảnh hưởng đến độ song song hoặc vị trí bánh xe

CHAPTER 133

Chapter 1 - Move-Over Law and Road Work

133.1 Các Yêu cầu của Luật Chuyển làn Nhường đường

Vì xe hạng nặng nguy hiểm cho công nhân trên đường, Luật Chuyển làn Nhường đường yêu cầu tôn trọng vùng đệm xung quanh xe đang dừng (xe khẩn cấp, xe cứu hộ, hoặc xe khác) khi tín hiệu mũi tên vàng, đèn xoay hoặc đèn nháy của xe đó được bật. Hãy giảm tốc độ, chuyển làn để nhường đường càng xa càng tốt khi an toàn, và dừng lại nếu tình huống yêu cầu.

- ✓ Chuyển làn nhường đường quanh xe đang dừng có đèn cảnh báo hoặc đèn nháy đang bật
- ✓ Giảm tốc độ và chuyển làn càng xa càng tốt khi an toàn để làm như vậy
- ✓ Dừng xe nếu tình huống yêu cầu

133.2 Lái xe khi có công trường trên đường

Người lái xe phải chú ý đến các biển báo ở gần và trên các khu vực thi công đường. Giới hạn tốc độ ghi trên biển báo màu cam phải được tuân thủ giống như giới hạn trên biển báo đường màu trắng.

- ✓ Chú ý đến các biển báo ở gần và trên các khu vực thi công đường
- ✓ Tuân thủ giới hạn tốc độ trên biển báo thi công đường màu cam như đối với biển báo màu trắng

CHAPTER 134

Air Pressure Gauges and Indicators (Chapter 4)

134.1 Chỉ báo Áp suất Khí nén Thấp

Khi áp suất khí nén giảm xuống quá thấp để phanh dịch vụ hoạt động hiệu quả, một cảnh báo bằng hình ảnh (đèn cảnh báo hoặc wigwag), đôi khi kèm theo còi báo, sẽ cảnh báo tài xế. Việc kích hoạt thay đổi tùy theo hệ thống nhưng không bao giờ thấp hơn 380 kPa (55 psi). Ở 380 kPa, áp suất quá thấp để nhả phanh đỗ nhưng đủ để tiếp tục di chuyển nếu xe đang chạy.

- ✓ Cảnh báo áp suất khí nén thấp không bao giờ thấp hơn 380 kPa (55 psi)
- ✓ Hai loại cảnh báo bằng hình ảnh: đèn cảnh báo và wigwag
- ✓ Ở 380 kPa, không thể nhả phanh đỗ nhưng xe có thể tiếp tục di chuyển nếu đang chạy

134.2 Đồng hồ đo áp suất không khí

Đồng hồ đo áp suất không khí đo áp suất không khí trong các bình chứa phục vụ. Vì hệ thống có hai mạch độc lập, nên có hai đồng hồ đo (hoặc một đồng hồ đo có hai kim), một cho mỗi mạch. Không có đồng hồ đo cho bình chứa cung cấp.

- ✓ Đồng hồ đo áp suất không khí đo áp suất bình chứa phục vụ
- ✓ Hai đồng hồ đo hoặc một đồng hồ đo có hai kim, một cho mỗi mạch
- ✓ Không có đồng hồ đo cho bình chứa cung cấp

134.3 Đồng hồ đo áp suất phanh công tác

Đồng hồ này đo áp suất khí nén trong các buồng phanh khi phanh được đạp. Không giống như đồng hồ đo áp suất khí, nó không phải là trang bị tiêu chuẩn trên xe hạng nặng.

- ✓ Đo áp suất khí trong các buồng phanh khi phanh
- ✓ Không phải trang bị tiêu chuẩn trên xe hạng nặng

CHAPTER 135

Labelling Dangerous Substances

135.1 Nhiệm vụ dán nhãn và gắn bảng hiệu

Các chất nguy hiểm phải được dán nhãn bằng các dấu an toàn theo quy định. Trước khi nhận hàng, tài xế phải xác minh việc phân loại, các dấu an toàn đúng trên thùng chứa, và bảng hiệu do người gửi hàng cung cấp.

- ✓ Xác minh các chất nguy hiểm đã được phân loại
- ✓ Xác minh người gửi hàng đã gắn các dấu an toàn thích hợp (nhãn, bảng hiệu hoặc biển báo) trên thùng chứa
- ✓ Bảng hiệu phải được đặt ở mỗi đầu và mỗi bên của xe

135.2 Chín Nhóm Chất Nguy Hiểm

Các chất nguy hiểm được chia thành chín nhóm với biển báo nhận diện: Nhóm 1 Chất nổ, Nhóm 2 Khí, Nhóm 3 Chất lỏng dễ cháy, Nhóm 4 Chất rắn dễ cháy/tự bốc cháy/phản ứng với nước, Nhóm 5 Chất oxy hóa/peroxide hữu cơ, Nhóm 6 Độc hại/lây nhiễm, Nhóm 7 Phóng xạ, Nhóm 8 Ăn mòn, Nhóm 9 Các chất và sản phẩm khác.

- ✓ Nhóm 1 Chất nổ; Nhóm 2 Khí; Nhóm 3 Chất lỏng dễ cháy (điểm chớp cháy ⩽ 60,5°C, ví dụ xăng, dầu diesel)
- ✓ Nhóm 4 Chất rắn dễ cháy; Nhóm 5 Chất oxy hóa và peroxide hữu cơ; Nhóm 6 Chất độc hại và lây nhiễm
- ✓ Nhóm 7 Phóng xạ; Nhóm 8 Ăn mòn; Nhóm 9 Các chất và sản phẩm khác (ví dụ PCB, amiăng)

135.3 Các trường hợp miễn biển báo đối với chất nổ Loại 1

Loại 1 có các phân nhóm từ 1.1 đến 1.6. Không bắt buộc dùng biển báo đối với Loại 1.4 trong một số khối lượng nhất định, và Québec yêu cầu sự cho phép đặc biệt đối với một số chất nổ.

- ✓ Không bắt buộc dùng biển báo đối với Loại 1.4 nếu khối lượng từ 1.000 kg trở xuống
- ✓ Không bắt buộc dùng biển báo đối với Loại 1.4S bất kể khối lượng
- ✓ Tại Québec, tài xế vận chuyển các chất nổ được liệt kê phải xin phép từ Sûreté du Québec

CHAPTER 136

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

136.1 Trách nhiệm của tài xế trong việc báo cáo khiếm khuyết

Tài xế phải luôn báo cáo các khiếm khuyết nhận thấy trong chuyến đi, vì họ ở vị trí tốt nhất để phát hiện biểu hiện bất thường.

- ✓ Tài xế luôn chịu trách nhiệm báo cáo các khiếm khuyết được ghi nhận trong chuyến đi, ngay cả khi một người được chỉ định đã thực hiện việc kiểm tra.
- ✓ Tài xế phải có khả năng thực hiện kiểm tra và nhận biết các khiếm khuyết thường được phát hiện trong một lần kiểm tra vòng quanh xe (circle check).

136.2 Thời điểm kiểm tra vòng quanh xe

Nói chung, việc kiểm tra vòng quanh xe phải còn hiệu lực trong vòng 24 giờ trước khi lái xe, kèm theo các quy tắc kiểm tra lại khi không do người được chỉ định thực hiện.

- ✓ Phải thực hiện kiểm tra trong vòng 24 giờ trước khi lái xe; nếu không, cần thực hiện kiểm tra mới.
- ✓ Nếu việc kiểm tra không do người được chỉ định thực hiện, tài xế phải thực hiện kiểm tra mới ngay cả khi chưa đủ 24 giờ.
- ✓ Tài xế phải lên kế hoạch thực hiện kiểm tra vòng quanh xe mới trước khi đủ 24 giờ, trừ một số xe có giới hạn khác.

CHAPTER 137

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

137.1 Giấy phép hạng 3 (Xe tải thùng thẳng)

Giấy phép hạng 3 cho phép điều khiển xe tải thùng thẳng: xe tải hai cầu có trọng lượng tịnh từ 4.500 kg trở lên, hoặc bất kỳ xe tải nào có ba cầu trở lên. Giấy phép này bao gồm xe tải kéo rơ-moóc dưới 2.000 kg, hoặc rơ-moóc 2.000–4.500 kg chỉ chở thiết bị cố định, và đầu kéo có 2 cầu (4.500 kg+) hoặc 3+ cầu không kéo rơ-moóc.

- ✓ Hạng 3 cho phép xe tải hai cầu từ 4.500 kg trở lên hoặc bất kỳ xe tải nào có 3+ cầu
- ✓ Hạng 3 bao gồm rơ-moóc được kéo có trọng lượng tịnh dưới 2.000 kg
- ✓ Hạng 3 bao gồm rơ-moóc được kéo 2.000–4.500 kg chỉ dùng cho thiết bị cố định
- ✓ Hạng 3 cho phép đầu kéo (2 cầu 4.500 kg+ hoặc 3+ cầu) không kéo rơ-moóc
- ✓ Hạng 3 loại trừ tổ hợp xe hạng 1, xe buýt hạng 2 và xe mô tô hạng 6

137.2 Giấy phép Hạng 2 (Xe buýt)

Giấy phép Hạng 2 cho phép lái xe buýt được thiết kế để chở hơn 24 hành khách, và xe buýt được kéo theo rơ-moóc với điều kiện rơ-moóc có trọng lượng dưới 2,000 kg. Người có giấy phép Hạng 2 được phép lái tất cả các hạng khác, ngoại trừ tổ hợp phương tiện (Hạng 1) và xe mô tô.

- ✓ Hạng 2 cho phép xe buýt được thiết kế để chở hơn 24 hành khách
- ✓ Hạng 2 cho phép xe buýt được kéo theo rơ-moóc dưới 2,000 kg
- ✓ Hạng 2 loại trừ tổ hợp phương tiện (Hạng 1) và xe mô tô

CHAPTER 138

In the Presence of Road Work

138.1 Giới hạn tốc độ tại khu vực thi công đường bộ

Tài xế xe hạng nặng phải chú ý đến các biển báo gần và tại khu vực thi công đường bộ. Tuân thủ giới hạn tốc độ ghi trên biển báo màu cam giống như đối với giới hạn tốc độ trên biển báo giao thông màu trắng.

- ✓ Tuân thủ giới hạn tốc độ trên biển báo thi công đường bộ màu cam như với biển báo màu trắng
- ✓ Chú ý đến các biển báo gần và tại khu vực thi công đường bộ

CHAPTER 139

Driving Uphill

139.1 Lái xe lên dốc và sang số

Trên dốc thoải, bạn có thể giữ tốc độ không đổi bằng cách tăng ga nhẹ mà không cần giảm số. Trên dốc đứng hơn, hãy sử dụng hộp số đúng cách và phán đoán thời điểm thích hợp để giảm số nhằm đạt hiệu quả tối đa, đặc biệt khi chở hàng nặng. Để khởi hành trên dốc lên, dùng phanh công tác để ngăn xe trôi ngược; khi sẵn sàng, nhả côn từ từ đến điểm tiếp xúc, nhả phanh, rồi tăng tốc dần dần.

- ✓ Trên dốc đứng, canh thời điểm giảm số thích hợp để đạt hiệu quả tối đa, đặc biệt khi chở hàng nặng
- ✓ Khi khởi hành lên dốc, dùng phanh công tác để ngăn xe trôi ngược về sau
- ✓ Nhả côn từ từ đến điểm tiếp xúc, nhả phanh, rồi tăng tốc dần dần

139.2 Lái Xe Lên Dốc

Trên dốc thoải, bạn có thể chỉ cần tăng tốc nhẹ. Trên dốc đứng hơn, hãy sử dụng hộp số đúng cách và phán đoán thời điểm thích hợp để về số thấp nhằm đạt hiệu quả tối đa—đặc biệt khi chở tải nặng. Để khởi hành trên dốc lên, hãy dùng phanh chân để ngăn xe trôi ngược, sau đó nhả côn từ từ đến điểm tiếp xúc, nhả phanh, và tăng tốc dần dần.

- ✓ Trên dốc đứng hơn, hãy về số thấp vào thời điểm thích hợp để đạt hiệu quả tối đa
- ✓ Thời điểm chuyển số đúng đặc biệt quan trọng khi chở tải nặng
- ✓ Để khởi hành lên dốc, hãy dùng phanh chân để ngăn xe trôi ngược về sau
- ✓ Nhả côn từ từ đến điểm tiếp xúc, nhả phanh, rồi tăng tốc

CHAPTER 140

Reflective Strips

140.1 Yêu cầu về dải phản quang

Theo Luật An toàn Xe cơ giới, xe moóc và xe bán moóc hạng nặng, bản rộng phải có dải phản quang, với các trường hợp miễn trừ hạn chế.

- ✓ Tất cả xe moóc và xe bán moóc có chiều rộng từ 2,05 m trở lên với GVWR từ 4.500 kg trở lên phải có dải phản quang
- ✓ Xe moóc được thiết kế riêng để làm nơi ở hoặc văn phòng được miễn trừ
- ✓ Xe buýt trường học không bắt buộc phải có dải phản quang, nhưng nếu có, các dải phải có màu vàng

140.2 Vị trí dán dải phản quang và màu sắc

Các dải phản quang phải được đặt ở các vị trí quy định với chiều cao và màu sắc theo quy định xung quanh rơ-moóc.

- ✓ Các góc trên hướng ra phía sau: ở trên cùng, màu trắng
- ✓ Bề mặt ngang của thanh cản sau, toàn bộ chiều rộng hướng ra phía sau: màu đỏ và trắng
- ✓ Phía sau trên toàn bộ chiều rộng rơ-moóc: càng nằm ngang càng tốt trong khoảng từ 375 mm đến 1,525 mm tính từ mặt đất, màu đỏ và trắng (hoặc trắng đặc/vàng hoặc vàng và trắng ở phía sau/gần bên dưới)
- ✓ Mỗi bên hướng ra ngoài, liên tục hoặc cách đều trên ít nhất 50% chiều dài xe, bắt đầu và kết thúc tại các đầu xa nhất: màu đỏ và trắng, vàng và trắng, trắng đặc hoặc vàng đặc

140.3 Bộ phản quang như phương án thay thế

Một loạt bộ phản quang có thể thay thế dải phản quang nếu được đặt cách nhau trong giới hạn yêu cầu.

- ✓ Có thể sử dụng bộ phản quang thay cho dải phản quang trong một số trường hợp
- ✓ Tâm của mỗi bộ phản quang không được cách tâm của các bộ phản quang liền kề quá 100 mm

140.4 Vị trí và Màu sắc của Dải Phản Quang

Các tiêu chuẩn quy định vị trí, chiều cao và màu sắc của dải phản quang: các góc sau phía trên (trắng, ở trên cùng), thanh cản sau toàn chiều rộng (đỏ và trắng), phía sau trên toàn chiều rộng (đỏ/trắng hoặc phần thân dưới màu trắng/vàng đặc), và mỗi bên trên ít nhất 50% chiều dài.

- ✓ Các góc sau phía trên: trắng, ở trên cùng; thanh cản sau: đỏ và trắng trên toàn chiều rộng
- ✓ Phía sau trên toàn chiều rộng và dải bên: càng nằm ngang càng tốt, trong khoảng từ 375 mm đến 1,525 mm tính từ mặt đất
- ✓ Các dải bên cần chạy liên tục hoặc cách đều nhau trên ít nhất 50% chiều dài xe, bắt đầu và kết thúc ở hai đầu tận cùng

CHAPTER 141

Types of LCVs Covered by the Regulation

141.1 Các loại LCV được phép theo giấy phép

Một giấy phép có thể cho phép: đoàn xe đường bộ đôi loại A (máy kéo, sơ mi rơ moóc, khung đẩy thanh kéo đơn trục đôi chuyển sơ mi rơ moóc thứ hai thành rơ moóc); đoàn xe đường bộ đôi loại C (khung đẩy thanh kéo đôi trục đôi); đoàn xe đường bộ đôi loại B (sơ mi rơ moóc tựa trên mâm kéo thứ năm ở phía sau xe thứ nhất); hoặc đoàn xe đường bộ đôi có khung đẩy trục đôi.

- ✓ Đoàn xe đường bộ đôi loại A sử dụng khung đẩy thanh kéo đơn trục đôi để chuyển sơ mi rơ moóc thứ hai thành rơ moóc
- ✓ Đoàn xe đường bộ đôi loại C sử dụng khung đẩy thanh kéo đôi trục đôi
- ✓ Đoàn xe đường bộ đôi loại B có sơ mi rơ moóc thứ hai tựa trên mâm kéo thứ năm ở phía sau xe thứ nhất

141.2 Giới hạn tổng khối lượng có tải của LCV

Giới hạn tổng khối lượng có tải tối đa là 67.500 kg. Đối với LCV gồm đầu kéo, sơ mi rơ moóc và dolly trục tandem (không tính sơ mi rơ moóc thứ hai), tổng khối lượng có tải phải nằm trong giới hạn theo quy định đối với đầu kéo và sơ mi rơ moóc cộng thêm 2.000 kg.

- ✓ Giới hạn tổng khối lượng có tải tối đa đối với LCV là 67.500 kg
- ✓ Đối với tổ hợp đầu kéo/sơ mi rơ moóc/dolly trục tandem, giới hạn là giới hạn theo quy định của đầu kéo và sơ mi rơ moóc cộng thêm 2.000 kg

141.3 Mã lực tối thiểu và máy nén khí của LCV

Xe đầu kéo phải có ít nhất 1 HP cho mỗi 180 kg tổng khối lượng có tải của LCV. Xe cũng phải được trang bị máy nén khí có công suất ít nhất 425 L mỗi phút để cung cấp cho hệ thống phanh.

- ✓ Xe đầu kéo phải có ít nhất 1 HP cho mỗi 180 kg tổng khối lượng có tải của LCV
- ✓ Máy nén khí của xe đầu kéo phải có công suất ít nhất 425 L mỗi phút cho hệ thống phanh

141.4 Giới hạn chiều dài của sơ mi rơ moóc thứ nhất trong LCV

Chiều dài tối đa của sơ mi rơ moóc thứ nhất là 16,2 m. Chiều dài tối thiểu thay đổi: 12 m đối với B train và 13,5 m đối với road train đôi A hoặc C.

- ✓ Chiều dài tối đa của sơ mi rơ moóc thứ nhất là 16,2 m
- ✓ Chiều dài tối thiểu của sơ mi rơ moóc thứ nhất là 12 m đối với B train
- ✓ Chiều dài tối thiểu của sơ mi rơ moóc thứ nhất là 13,5 m đối với road train đôi A hoặc C

CHAPTER 142

If an Animal Strays Onto the Road

142.1 Cảnh giác tại các khu vực có nguy cơ cao về động vật hoang dã

Biển báo giao thông trong các khu vực rừng cây cảnh báo về động vật hoang dã. Động vật có thể đi ra đường và gây tai nạn nghiêm trọng, đặc biệt vào ban đêm khi bị đèn pha thu hút. Tuân thủ giới hạn tốc độ, hết sức cẩn thận ở những nơi tầm nhìn bị hạn chế (khúc cua, đồi, cây cối ven đường), và đặc biệt thận trọng vào sáng sớm, chạng vạng và buổi tối, nhất là vào tháng Năm, tháng Sáu, tháng Mười và tháng Mười Một.

- ✓ Động vật bị đèn pha thu hút, nên hãy cảnh giác đặc biệt vào ban đêm
- ✓ Tuân thủ giới hạn tốc độ và chú ý những nơi tầm nhìn bị hạn chế
- ✓ Hết sức cẩn thận vào lúc bình minh, chạng vạng và buổi tối trong các tháng Năm, Sáu, Mười và Mười Một

142.2 Phản ứng khi có động vật trên đường

Nếu có động vật trên đường, hãy giảm tốc độ và đạp phanh vài lần để cảnh báo những người lái xe phía sau. Hãy chú ý đến các động vật khác gần đó. Không nên dựa vào các thiết bị như còi xua hươu, vì chúng chưa được chứng minh là hiệu quả.

- ✓ Giảm tốc độ và đạp phanh vài lần để cảnh báo những người lái xe phía sau
- ✓ Chú ý đến các động vật khác trong khu vực lân cận
- ✓ KHÔNG dựa vào còi xua hươu—chúng chưa được chứng minh là hiệu quả

CHAPTER 143

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

143.1 Vị trí đặt phanh đỗ và lò xo

Phanh đỗ chỉ được gắn trên các bánh sau của đầu kéo/xe tải/xe buýt (yêu cầu buồng phanh đôi trên ít nhất một cầu) và trên các bánh của rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc (ngoại trừ hầu hết các cầu nâng phụ). Phanh đỗ luôn được ghép cặp với phanh công tác và sử dụng một lò xo mạnh cũng đóng vai trò là phanh khẩn cấp.

- ✓ Phanh đỗ trên các bánh sau của đầu kéo/xe tải/xe buýt
- ✓ Yêu cầu buồng phanh đôi trên ít nhất một cầu
- ✓ Cũng có trên các bánh của rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc (ngoại trừ hầu hết các cầu nâng)
- ✓ Luôn được ghép cặp với phanh công tác
- ✓ Lò xo mạnh tác động phanh đỗ và kích hoạt phanh khẩn cấp

143.2 Vận hành phanh lò xo

Kéo cần phanh đỗ xe sẽ xả khí từ phần phanh đỗ của buồng đôi, cho lò xo giãn ra và siết phanh. Đẩy cần xuống cho khí vào, nén lò xo và nhả bánh xe.

- ✓ Kéo cần LÊN: khí xả ra, lò xo giãn ra, phanh đỗ hoạt động
- ✓ Đẩy cần XUỐNG: khí đi vào, lò xo bị nén, bánh xe quay tự do
- ✓ Lò xo siết phanh bằng cơ học mà không cần khí

143.3 Lực khí nén của phanh công tác so với thủy lực

Phanh công tác được lắp trên mỗi bánh xe. Lực phanh trong hệ thống khí nén đến từ áp suất khí nén, không phải sức cơ bắp của người lái (khác với hệ thống thủy lực).

- ✓ Phanh công tác được lắp trên mỗi bánh xe
- ✓ Lực phanh khí nén đến từ khí nén, không phải sức cơ bắp
- ✓ Bàn đạp phanh đưa khí từ bình chứa công tác vào các buồng phanh

143.4 Phanh tang trống (S-cam)

Phanh tang trống sử dụng má phanh có lớp lót ép vào mặt trong của tang trống. Phanh tang trống S-cam là loại phổ biến nhất trên xe hạng nặng; cam hình chữ S kéo các má phanh tách ra. Ma sát sinh ra nhiệt; lớp lót quá nóng sẽ mất hiệu quả.

- ✓ Loại phanh phổ biến nhất trên xe hạng nặng là phanh tang trống S-cam
- ✓ Cam hình chữ S kéo các má phanh tách ra
- ✓ Hai má phanh có lớp lót ép vào tang trống
- ✓ Lớp lót quá nóng sẽ mất hiệu quả

143.5 Phanh đĩa

Phanh đĩa sử dụng một đĩa trên moay-ơ với các má phanh được giữ bởi cùm phanh (caliper) kẹp vào cả hai mặt của đĩa. Phổ biến ở xe khách đường dài và ngày càng xuất hiện trên các xe hạng nặng khác. So với phanh tang trống, chúng dùng ít khí nén hơn (buồng nhỏ hơn) và chống mất hiệu quả phanh ở nhiệt độ cao.

- ✓ Cùm phanh đẩy má phanh ép vào đĩa
- ✓ Phổ biến nhất ở xe khách đường dài
- ✓ Dùng ít khí nén hơn phanh tang trống (buồng nhỏ hơn)
- ✓ Ít có khả năng mất hiệu quả ở nhiệt độ cao hơn

CHAPTER 144

Driving Downhill

144.1 Kiểm tra phanh trước khi xuống dốc

Hãy kiểm tra phanh trước khi bắt đầu xuống bất kỳ con dốc nào, bất kể loại hệ thống phanh — điều này cực kỳ quan trọng dù độ dốc là bao nhiêu.

- ✓ Luôn kiểm tra phanh trước khi xuống bất kỳ con dốc nào, bất kể hệ thống phanh nào
- ✓ Nhấn xuống bàn đạp phanh để xác nhận phanh hoạt động trước khi xuống dốc đứng

144.2 Xuống dốc thoải so với dốc đứng

Trên dốc thoải, nhả nhẹ chân ga có thể kiểm soát tốc độ. Trên dốc đứng, kiểm tra phanh, giảm tốc độ và điều chỉnh đến tốc độ an toàn, sau đó chọn đúng số trước khi bắt đầu xuống dốc. Tránh chuyển số khi đang xuống dốc. Trên dốc rất đứng, sử dụng phanh động cơ và bộ hãm tốc nếu được trang bị.

- ✓ Chọn đúng số trước khi xuống dốc và tránh chuyển số trên dốc
- ✓ Trên dốc đứng, giảm đến tốc độ an toàn trước khi bắt đầu xuống dốc
- ✓ Sử dụng phanh động cơ và bộ hãm tốc trên dốc rất đứng nếu được trang bị

144.3 Phanh quá nhiệt trên đoạn dốc dài

Việc đạp phanh liên tục hoặc lặp đi lặp lại trên một đoạn dốc dài có thể làm phanh quá nhiệt và gây hỏng phanh khi cần đến. Đây là lý do vì sao việc chuyển sang đúng số trước khi xuống dốc là điều thiết yếu để duy trì kiểm soát suốt quãng đường xuống dốc.

- ✓ Phanh liên tục hoặc lặp đi lặp lại trên đoạn dốc dài có thể làm phanh quá nhiệt và gây hỏng phanh
- ✓ Chuyển sang đúng số trước khi xuống dốc để kiểm soát tốc độ bằng lực nén của động cơ

144.4 Kỹ thuật phanh đúng khi xuống dốc dài

Khi bạn phải sử dụng phanh trên đoạn dốc dài: đạp phanh đủ mạnh để cảm nhận xe chậm lại (với phanh khí, tránh bơm phanh vì làm giảm áp suất khí trong bình chứa). Giảm tốc độ xuống khoảng 10 km/h dưới tốc độ an toàn, rồi nhả phanh. Lặp lại khi tốc độ tăng trở lại tốc độ an toàn. Ví dụ: tốc độ an toàn 50 km/h — phanh xuống 40 km/h, nhả phanh, và phanh lại xuống 40 khi tốc độ trở lại 50.

- ✓ Đạp phanh đủ mạnh để cảm nhận xe chậm lại, rồi nhả phanh
- ✓ Với phanh khí, không bơm phanh — việc này làm giảm áp suất khí trong bình chứa
- ✓ Phanh xuống khoảng 10 km/h dưới tốc độ an toàn, nhả phanh, và lặp lại khi cần

144.5 Kiểm tra phanh trước khi xuống dốc

Kiểm tra phanh trước khi bắt đầu xuống dốc là điều cực kỳ quan trọng bất kể độ dốc hay loại hệ thống phanh. Nếu đã lâu kể từ lần kiểm tra vòng quanh gần nhất, hãy lặp lại quy trình kiểm tra phanh.

- ✓ Luôn kiểm tra phanh trước khi bắt đầu xuống bất kỳ con dốc nào
- ✓ Điều này áp dụng bất kể loại hệ thống phanh hay độ dốc
- ✓ Lặp lại quy trình kiểm tra phanh vòng quanh nếu đã lâu không thực hiện

144.6 Xuống dốc thoải so với dốc đứng

Trên dốc thoải, nhả nhẹ chân ga có thể kiểm soát tốc độ. Trước dốc đứng, hãy kiểm tra phanh bằng cách đạp bàn đạp, giảm xuống tốc độ an toàn và chọn số phù hợp TRƯỚC KHI xuống dốc. Tránh chuyển số khi đang xuống dốc. Trên những đoạn dốc rất dốc, sử dụng phanh động cơ và retarder nếu được trang bị.

- ✓ Thử phanh bằng cách đạp bàn đạp phanh trước khi xuống dốc đứng
- ✓ Chọn số phù hợp trước khi bắt đầu xuống dốc—tránh chuyển số khi đang xuống dốc
- ✓ Sử dụng phanh động cơ và retarder trên những đoạn dốc rất dốc nếu được trang bị

144.7 Sử dụng phanh trên đoạn dốc dài

Việc sử dụng phanh lặp đi lặp lại hoặc kéo dài trên đoạn dốc dài có thể làm phanh quá nóng và gây hỏng phanh. Đây là lý do phải chọn đúng số trước khi xuống dốc. Nếu cần phanh: đạp đủ mạnh để cảm nhận xe giảm tốc, và với phanh hơi tránh bơm phanh (thao tác này làm giảm áp suất khí trong bình chứa). Giảm xuống khoảng 10 km/h dưới tốc độ an toàn, rồi nhả phanh; lặp lại khi cần.

- ✓ Phanh lặp đi lặp lại hoặc kéo dài trên đoạn dốc dài làm phanh quá nóng và có thể gây hỏng phanh
- ✓ Với phanh hơi, không bơm phanh—thao tác này làm giảm áp suất khí trong bình chứa
- ✓ Phanh xuống khoảng 10 km/h dưới tốc độ an toàn, rồi nhả phanh, và lặp lại
- ✓ Ví dụ: tốc độ an toàn 50 km/h—phanh xuống 40 km/h, nhả phanh, lặp lại khi tốc độ tăng trở lại

144.8 Đọc biển báo độ dốc xuống

Biển cảnh báo độ dốc sử dụng tỷ lệ phần trăm — tỷ lệ phần trăm càng cao thì độ dốc càng lớn. Nếu độ dốc kéo dài hơn một kilômét, điều đó được ghi rõ. Biển báo ghi 15% và 3 km có nghĩa là độ dốc 150 m mỗi kilômét trong ít nhất 3 km. Một số biển báo thể hiện hai độ dốc liên tiếp với các tỷ lệ phần trăm khác nhau.

- ✓ Tỷ lệ phần trăm cao hơn trên biển báo có nghĩa là độ dốc lớn hơn
- ✓ Khoảng cách ghi trên biển báo cho biết độ dốc kéo dài bao xa
- ✓ Biển báo 15% / 3 km có nghĩa là giảm 150 m mỗi km trong ít nhất 3 km

144.9 Các khu vực kiểm tra phanh bắt buộc

Một số nơi có biển báo yêu cầu bạn tấp vào lề và kiểm tra phanh; biển báo cho biết khoảng cách đến khu vực kiểm tra phanh. Khi đến nơi, biển VÉRIFICATION yêu cầu dừng hẳn trước biển Stop. Biển VÉRIFICATION áp dụng cho xe/đoàn xe có tổng khối lượng chở hàng đầy đủ ít nhất 3.000 kg — tài xế phải tự kiểm tra phanh của mình sau khi dừng.

- ✓ Dừng hẳn tại khu vực kiểm tra phanh VÉRIFICATION bắt buộc trước biển Stop
- ✓ Áp dụng cho xe/đoàn xe có tổng khối lượng chở hàng đầy đủ ít nhất 3.000 kg
- ✓ Nếu đã lâu kể từ lần kiểm tra vòng quanh, hãy lặp lại quy trình kiểm tra phanh

144.10 Kiểm tra Biển báo Đường bộ và Biển báo Độ dốc

Biển báo cảnh báo về độ dốc lớn. Tỷ lệ phần trăm càng cao thì độ dốc càng lớn. Nếu độ dốc kéo dài hơn một kilômét, biển báo sẽ ghi rõ điều đó. Ví dụ biển báo 15% trong 3 km có nghĩa là độ dốc 150 m cho mỗi kilômét trong ít nhất 3 km; các biển báo xếp chồng chỉ hai độ dốc liên tiếp có tỷ lệ phần trăm khác nhau.

- ✓ Tỷ lệ phần trăm trên biển báo độ dốc càng cao thì độ dốc càng lớn
- ✓ Biển báo độ dốc ghi khoảng cách nếu độ dốc kéo dài hơn một kilômét
- ✓ Biển báo 15%/3 km có nghĩa là giảm 150 m mỗi kilômét trong ít nhất 3 km

144.11 Khu Vực Kiểm Tra Phanh Bắt Buộc

Một số nơi có biển báo yêu cầu bạn tấp vào lề tại một điểm cụ thể để kiểm tra phanh. Biển VÉRIFICATION cho biết bạn phải dừng hoàn toàn trước biển Stop. Điều này áp dụng cho xe hoặc đoàn xe có tổng khối lượng toàn bộ khi chở hàng ít nhất 3.000 kg, và người lái xe phải tự kiểm tra phanh của mình.

- ✓ Biển kiểm tra phanh VÉRIFICATION yêu cầu dừng hoàn toàn trước biển Stop
- ✓ Áp dụng cho xe/đoàn xe có tổng khối lượng toàn bộ khi chở hàng ít nhất 3.000 kg
- ✓ Người lái xe phải kiểm tra tình trạng phanh của chính mình tại khu vực kiểm tra phanh

CHAPTER 145

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

145.1 Các bình chứa khí nén

Xe hạng nặng có ít nhất ba bình chứa. Bình chứa cung cấp nhận khí trực tiếp từ máy nén và nuôi hai bình chứa phục vụ, các bình này cung cấp khí cho các buồng phanh gần bánh xe. Rơ-moóc và sơ-mi rơ-moóc có bình chứa riêng được cấp bởi bình chứa phục vụ của đầu kéo.

- ✓ Xe hạng nặng có ít nhất ba bình chứa khí nén
- ✓ Bình chứa cung cấp nuôi hai bình chứa phục vụ
- ✓ Các bình chứa phục vụ cung cấp khí cho các buồng phanh
- ✓ Rơ-moóc có bình chứa riêng được cấp bởi bình chứa phục vụ của đầu kéo

145.2 Nguồn khí từ bình chứa và hỏng máy nén khí

Bình chứa khí dự trữ đủ khí để phanh tiếp tục hoạt động trong một thời gian nếu máy nén khí hỏng, nhưng khí có thể cạn nhanh tùy vào mức sử dụng, thiết bị phụ trợ và rò rỉ hệ thống. Khi điều này xảy ra, đèn báo áp suất khí thấp sẽ cảnh báo và phanh khẩn cấp kích hoạt; hãy tấp vào lề và đi sửa.

- ✓ Phanh vẫn hoạt động trong một thời gian nếu máy nén khí hỏng
- ✓ Khí có thể cạn nhanh khi sử dụng nhiều hoặc rò rỉ
- ✓ Phanh khẩn cấp kích hoạt khi hết khí; tấp vào lề và sửa chữa

145.3 Máy nén khí và Bộ điều áp

Máy nén hút không khí bên ngoài, nén lại và đưa vào bình chứa cung cấp. Máy được dẫn động bởi động cơ và chỉ chạy khi cần thiết. Các hệ thống duy trì mức chênh áp 138 kPa (20 psi); thông thường máy nén khởi động dưới 724 kPa (105 psi) và dừng ở 862 kPa (125 psi). Bộ điều áp khởi động máy nén trước 550 kPa (80 psi) và dừng máy trong khoảng từ 805 kPa (117 psi) đến 945 kPa (137 psi).

- ✓ Máy nén được dẫn động bởi động cơ và chỉ chạy khi cần thiết
- ✓ Các hệ thống duy trì mức chênh áp 138 kPa (20 psi)
- ✓ Máy nén thường khởi động dưới 724 kPa và dừng ở 862 kPa
- ✓ Bộ điều áp quản lý hoạt động của máy nén để duy trì áp suất bình chứa

145.4 Xả (Làm rỗng) các bình chứa

Không khí sạch là thiết yếu; tạp chất tích tụ do nhiệt độ và môi trường. Phải xả hoàn toàn các bình chứa mỗi ngày bằng van xả khí trên từng bình. Vào mùa đông, hãy xả sau khi vận hành trong lúc xe còn ấm để tránh van bị đông cứng ở trạng thái mở. Vẫn phải xả ngay cả khi đã lắp bộ lọc/sấy khí.

- ✓ Xả hoàn toàn các bình chứa mỗi ngày
- ✓ Dùng van xả khí trên từng bình chứa
- ✓ Vào mùa đông, xả khi còn ấm để tránh van bị đông cứng
- ✓ Vẫn xả ngay cả khi đã lắp bộ lọc/sấy khí

145.5 Bộ làm sạch khí nén (Bộ sấy/Bộ lọc)

Hầu hết các xe hạng nặng hiện đại đều có bộ làm sạch khí nén nằm giữa máy nén khí và bình chứa cung cấp. Bộ này lọc và sấy khô không khí, đồng thời loại bỏ tạp chất, nhưng không loại bỏ nhu cầu xả bình chứa.

- ✓ Bộ làm sạch khí nén nằm giữa máy nén khí và bình chứa cung cấp
- ✓ Bộ này lọc, sấy khô và loại bỏ tạp chất
- ✓ Bộ này không thay thế việc xả bình chứa hằng ngày

145.6 Bình chứa khẩn cấp trên một số xe

Một số xe như xe buýt có thêm một bình chứa khẩn cấp. Nếu phanh dịch vụ bị hỏng và phanh khẩn cấp hoạt động, khí nén trong bình có thể làm xe di chuyển thêm vài mét quá điểm dừng.

- ✓ Một số xe (ví dụ: xe buýt) có thêm một bình chứa khẩn cấp
- ✓ Nó có thể làm xe di chuyển thêm vài mét sau khi dừng khẩn cấp

CHAPTER 146

Chapter 6 Self-Evaluation Key Facts

146.1 Các dữ kiện quan trọng có thể kiểm tra về những tình huống nguy hiểm

Khi bị trượt nước (hydroplaning), KHÔNG được đạp phanh—hãy nhấc chân khỏi bàn đạp ga để giữ quyền kiểm soát. Việc nổ một trong các lốp kép của sơ-mi rơ-moóc không được cảm nhận rõ. Nếu bị trượt (skidding), hãy đánh vô lăng cùng hướng với chiều trượt. Phanh thủy lực CÓ THỂ bị ảnh hưởng do quá nhiệt. Phanh khẩn cấp sẽ thay thế khi không đủ khí nén trong các bình chứa phanh khí.

- ✓ Trượt nước: KHÔNG đạp phanh; nhấc chân khỏi bàn đạp ga
- ✓ Nổ lốp kép không được tài xế cảm nhận rõ
- ✓ Đánh vô lăng cùng hướng với chiều trượt để lấy lại kiểm soát
- ✓ Quá nhiệt CÓ ảnh hưởng đến hiệu suất phanh thủy lực
- ✓ Phanh khẩn cấp thay thế khi áp suất khí trong các bình chứa không đủ

CHAPTER 147

Appendices – Licence Endorsements

147.1 Chứng nhận bổ sung F, M và T

Các chứng nhận bổ sung có thể được thêm vào giấy phép Class 1, 2 và 3. Chứng nhận F xác nhận quyền lái xe hạng nặng có phanh hơi; chứng nhận M xác nhận hộp số sàn; chứng nhận T xác nhận người có giấy phép Class 1 được lái road train (road train đôi dài trên 25 m) cần giấy phép đặc biệt.

- ✓ Chứng nhận F cho phép lái xe hạng nặng có trang bị phanh hơi.
- ✓ Chứng nhận M cho phép lái xe hạng nặng có hộp số sàn.
- ✓ Chứng nhận T cho phép người có giấy phép Class 1 lái road train dài trên 25 m khi có giấy phép đặc biệt.

CHAPTER 148

If an Animal Strays onto the Road

148.1 Nhận thức về động vật hoang dã và các điều kiện có nguy cơ cao

Biển báo đường bộ cảnh báo về động vật hoang dã trong khu vực rừng cây. Động vật bị thu hút bởi đèn pha, vì vậy hãy đặc biệt cảnh giác vào ban đêm. Ở khu vực có nguy cơ cao, tuân thủ giới hạn tốc độ và hết sức cẩn thận ở những nơi tầm nhìn hạn chế (khúc cua, đồi, cây cối ven đường) và vào sáng sớm, hoàng hôn và buổi tối—đặc biệt vào tháng Năm, tháng Sáu, tháng Mười và tháng Mười Một.

- ✓ Động vật bị thu hút bởi đèn pha; hãy cảnh giác đặc biệt vào ban đêm
- ✓ Hết sức cẩn thận vào sáng sớm, hoàng hôn và buổi tối trong tháng Năm, tháng Sáu, tháng Mười, tháng Mười Một
- ✓ Tuân thủ giới hạn tốc độ và chú ý các khu vực tầm nhìn hạn chế gần biển báo động vật hoang dã

148.2 Phản ứng khi có động vật trên đường

Nếu có động vật trên đường, hãy giảm tốc độ và nhấp phanh nhiều lần để cảnh báo các tài xế phía sau. Hãy chú ý các động vật khác ở gần đó. Không nên tin cậy vào các thiết bị như còi xua hươu, vì chúng chưa được chứng minh là hiệu quả.

- ✓ Giảm tốc độ và nhấp phanh nhiều lần để cảnh báo người lái xe phía sau
- ✓ Chú ý các động vật khác ở gần đó
- ✓ KHÔNG nên tin cậy vào còi xua hươu — chúng chưa được chứng minh là hiệu quả

CHAPTER 149

Regulation Respecting Environmental Standards for Heavy Vehicles

149.1 Phạm vi và Mục đích của các Tiêu chuẩn Môi trường

Kể từ ngày 1 tháng 6 năm 2006, chủ sở hữu xe hạng nặng phải bảo đảm xe của họ đáp ứng các tiêu chuẩn môi trường kiểm soát khí thải và thiết bị kiểm soát ô nhiễm, mang lại lợi ích cho chất lượng không khí, việc bảo dưỡng và tiết kiệm nhiên liệu.

- ✓ Áp dụng cho xe đường bộ và tổ hợp xe có GVWR từ 4.500 kg trở lên (trừ một số xe nông nghiệp/công cụ nhất định) và cho xe buýt, xe buýt nhỏ và xe kéo
- ✓ Các tiêu chuẩn nhằm giảm khí thải độc hại, bảo đảm bảo dưỡng tốt hơn và cho phép tiết kiệm nhiên liệu
- ✓ Xe hạng nặng dùng trong cuộc thi, trình diễn hoặc đua trên đường đua/sân được đóng lại không cho giao thông khác được miễn trừ

149.2 Thiết bị kiểm soát khí thải

Các phương tiện thuộc đối tượng áp dụng phải có các thiết bị kiểm soát ô nhiễm hoạt động đúng chức năng, không được tháo gỡ hoặc sửa đổi trừ khi thay thế thiết bị bị lỗi.

- ✓ Phương tiện phải có thiết bị hoặc hệ thống hoạt động đúng chức năng giúp giảm hydrocarbon, cacbon monoxit, oxit nitơ hoặc các hạt
- ✓ Chủ sở hữu không được tháo gỡ hoặc sửa đổi thiết bị kiểm soát ô nhiễm, trừ khi để thay thế thiết bị bị lỗi
- ✓ Thiết bị thay thế phải tương đương với bộ phận thay thế của nhà sản xuất và mang mã của nhà sản xuất
- ✓ Các tiêu chuẩn áp dụng trên toàn Québec, ngoại trừ các khu vực phía bắc vĩ tuyến 55

149.3 Kiểm tra và Thực thi Khí thải Ven đường

Các nhân viên thực thi vận tải có thể kiểm tra khí thải và lập biên bản vi phạm; chủ xe không tuân thủ phải sửa chữa xe và xin giấy chứng nhận tuân thủ.

- ✓ Nhân viên có thể đo khí thải nếu khói thải nhìn thấy được hoặc mùi cho lý do hợp lý để tin rằng có sự không tuân thủ
- ✓ Nếu mức vượt quá tiêu chuẩn, một biên bản vi phạm được lập
- ✓ Chủ xe phải xin giấy chứng nhận tuân thủ từ cơ sở sửa chữa được công nhận trong vòng 30 ngày kể từ thông báo sửa chữa
- ✓ Sử dụng xe sau 30 ngày mà không có giấy chứng nhận khiến chủ xe phải chịu tiền phạt gấp đôi số tiền ban đầu; cấm bán xe không tuân thủ cho đến khi giấy chứng nhận được cấp

149.4 Phạm vi Tiêu chuẩn Môi trường

Kể từ ngày 1 tháng 6 năm 2006, chủ sở hữu xe hạng nặng phải bảo đảm xe của mình đáp ứng các tiêu chuẩn môi trường về kiểm soát khí thải và thiết bị kiểm soát ô nhiễm. Các tiêu chuẩn nhằm giảm khí thải, cải thiện việc bảo dưỡng và tiết kiệm nhiên liệu.

- ✓ Áp dụng cho xe đường bộ hoặc đoàn xe có GVWR từ 4.500 kg trở lên (trừ xe nông trại và xe dụng cụ), cùng với xe buýt, xe buýt nhỏ và xe kéo
- ✓ Áp dụng bất kể loại nhiên liệu nào trên đường công cộng
- ✓ Xe được sử dụng trong cuộc thi, buổi trình diễn hoặc cuộc đua khép kín được miễn trừ

149.5 Kiểm tra khí thải bên lề đường

Các nhân viên thực thi pháp luật đối với nhà vận tải có thể đo khí thải nếu khói hoặc mùi nhìn thấy được đưa ra lý do chính đáng. Việc không tuân thủ dẫn đến biên bản vi phạm và nghĩa vụ sửa chữa với thời hạn nghiêm ngặt.

- ✓ Nhân viên có thể kiểm tra khí thải khi khói hoặc mùi nhìn thấy được đưa ra lý do chính đáng
- ✓ Chủ xe phải lấy giấy chứng nhận tuân thủ từ một cơ sở được công nhận trong vòng 30 ngày kể từ thông báo sửa chữa
- ✓ Sử dụng xe sau 30 ngày mà không có giấy chứng nhận sẽ bị phạt gấp đôi; cấm bán xe không tuân thủ cho đến khi giấy chứng nhận được cấp

CHAPTER 150

Chapter 12 – Vehicle Used by More Than One Driver

150.1 Quy tắc kiểm tra vòng quanh xe đối với các tài xế kế tiếp

Khi một xe được sử dụng bởi nhiều tài xế liên tiếp trong vòng 24 giờ, mỗi người phải thực hiện hoặc chấp nhận một kiểm tra vòng quanh xe hợp lệ trước khi lái.

- ✓ Mỗi tài xế kế tiếp trong khoảng thời gian 24 giờ phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe trước khi lái
- ✓ Nếu người điều hành đã chỉ định một người, mỗi tài xế tiếp theo có thể chấp nhận (đồng ký) hoặc từ chối kiểm tra đó
- ✓ Tài xế từ chối phải thực hiện kiểm tra mới và điền một báo cáo khác
- ✓ Nếu một tài xế lấy lại quyền kiểm soát một xe đã được kiểm tra trong vòng 24 giờ trước đó, không cần báo cáo mới nhưng báo cáo ban đầu phải có trên xe và phản ánh chính xác tình trạng của xe

150.2 Quy định về Xe buýt, Xe buýt nhỏ, Xe kéo và Tài xế theo nhóm

Các quy tắc đặc biệt về cùng ký cho phép tài xế kế tiếp hoặc tài xế thay ca của xe buýt, xe buýt nhỏ, xe kéo và xe khách đường dài chấp nhận bản kiểm tra của tài xế khác.

- ✓ Đối với xe buýt, xe buýt nhỏ, xe kéo và xe khẩn cấp (trừ sở cứu hỏa), tài xế kế tiếp có thể cùng ký vào bản kiểm tra ngay cả khi bản kiểm tra do tài xế không được chỉ định thực hiện.
- ✓ Tài xế cùng ký phải chịu trách nhiệm và phải giữ báo cáo được cập nhật.
- ✓ Đối với tài xế theo nhóm không có chỉ định, mỗi tài xế tự thực hiện kiểm tra của mình; cả hai báo cáo vẫn có hiệu lực trong 24 giờ.
- ✓ Đối với xe khách đường dài do nhóm lái, tài xế thay ca có thể cùng ký vào báo cáo của tài xế đầu tiên ngay cả khi tài xế đầu tiên không được người điều hành chỉ định.

CHAPTER 151

10 - Doors and Other Openings

151.1 Cửa Ca-bin

Kiểm tra cửa bên tài xế mở không khó khăn và tất cả cửa ca-bin khớp hoàn toàn khi đóng. Mở và đóng cửa bên tài xế từ bên ngoài và bên trong. Không bao gồm cửa khoang ngủ. Việc ấn hoặc đóng lại có thể xác nhận đã khớp.

- ✓ Khiếm khuyết 10.A (nghiêm trọng): Một trong các cửa ca-bin không khớp hoàn toàn
- ✓ Khiếm khuyết 10.1 (nhẹ): Cửa bên tài xế không mở được hoặc khó mở từ cả bên trong và bên ngoài
- ✓ Chỉ các cửa dùng cho hành khách lên xe được bao gồm; cửa khoang ngủ bị loại trừ

151.2 Cửa thoát hiểm và thiết bị cảnh báo trên xe buýt

Đối với xe buýt và xe khách, hãy kiểm tra rằng các cửa thoát hiểm (cửa, cửa sổ, cửa sập trên nóc) có thể tiếp cận được và mở các cửa thoát hiểm để xác nhận còi hoặc đèn cảnh báo hoạt động. Bất kỳ vật thể nào cản trở việc tiếp cận cửa thoát hiểm đều là vật cản.

- ✓ Lỗi 10.B (nghiêm trọng): Cửa thoát hiểm bị cản trở
- ✓ Lỗi 10.C (nghiêm trọng): Cửa thoát hiểm không đạt yêu cầu hoặc còi/đèn cảnh báo không hoạt động (nghiêm trọng ngay khi thiết bị cảnh báo hỏng)

151.3 Lối thoát hiểm trên xe buýt

Đối với xe buýt và xe khách đường dài (motor coach), kiểm tra rằng các lối thoát hiểm (cửa, cửa sổ, cửa sập trên nóc) có thể tiếp cận được và mở cửa thoát hiểm để xác nhận chuông hoặc đèn cảnh báo hoạt động.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (10.B): lối thoát hiểm bị chặn bởi bất kỳ vật thể hoặc thiết bị lắp đặt nào cản trở việc tiếp cận
- ✓ Lỗi nghiêm trọng (10.C): cửa thoát hiểm không đạt yêu cầu hoặc chuông/đèn cảnh báo không hoạt động

CHAPTER 152

Chapter 12 - Special Cases for Circle Check Validity

152.1 Xe hạng nặng phải trải qua bài kiểm tra trên đường sau khi sửa chữa

Có thể không cần kiểm tra vòng quanh cho các bài kiểm tra trên đường sau khi sửa chữa nếu tất cả các điều kiện cụ thể được đáp ứng.

- ✓ Bài kiểm tra trên đường phải diễn ra trong bán kính 15 km tính từ địa điểm sửa chữa
- ✓ Xe không được vận chuyển hàng hóa (ngoài thiết bị cố định)
- ✓ Xe không được vận chuyển hành khách (ngoài những người tham gia bài kiểm tra trên đường)
- ✓ Báo cáo kiểm tra vòng quanh gần nhất hoặc lệnh công việc phải được mang theo trên xe

152.2 Quy tắc kiểm tra vòng quanh xe của sở cứu hỏa

Xe của sở cứu hỏa có thời điểm kiểm tra cụ thể gắn với các chuyến xuất phát và thời gian lưu tại trạm.

- ✓ Phải thực hiện kiểm tra vòng quanh trong vòng 24 giờ trước khi xuất phát hoặc khi trở về trạm.
- ✓ Khi xe lưu lại tại trạm, phải thực hiện kiểm tra ít nhất một lần mỗi 7 ngày.

152.3 Ngoại lệ về hiệu lực đối với xe buýt, xe buýt nhỏ và xe khẩn cấp

Đối với những xe này khi vẫn đỗ, ngày cuối tuần và ngày lễ không được tính vào thời hạn hiệu lực 24 giờ.

- ✓ Đối với những xe này khi vẫn đỗ, thứ Bảy, Chủ nhật và các ngày lễ theo luật định không được tính vào thời hạn hiệu lực 24 giờ
- ✓ Ngoại lệ này chỉ áp dụng cho xe buýt, xe buýt nhỏ và xe khẩn cấp (trừ xe của sở cứu hỏa)

152.4 Thời hạn hiệu lực của xe buýt/xe buýt nhỏ vận tải công cộng đô thị

Xe buýt/xe buýt nhỏ vận tải công cộng có hai thời hạn hiệu lực, trong đó thời hạn hết hiệu lực sớm nhất sẽ chi phối, tùy thuộc vào các điều kiện cụ thể.

- ✓ Có hiệu lực 48 giờ nếu xe vẫn đỗ và ở trong nhà trong suốt thời gian này
- ✓ Có hiệu lực 24 giờ kể từ khi xe được đưa vào vận hành, tùy thời hạn nào hết trước
- ✓ Chỉ áp dụng nếu việc kiểm tra vòng quanh xe được thực hiện bởi người do đơn vị khai thác chỉ định đối với xe buýt/xe buýt nhỏ vận tải công cộng đô thị do cơ quan giao thông công cộng khai thác
- ✓ Thứ Bảy, Chủ Nhật và các ngày lễ theo luật định không được tính vào thời hạn 48 giờ khi xe đỗ trong nhà

CHAPTER 153

Types of Heavy Vehicles

153.1 Các cấu hình xe hạng nặng

Xe hạng nặng có nhiều cấu hình được thiết kế cho các mục đích sử dụng khác nhau, bao gồm xe đơn nguyên và xe tổ hợp cũng như xe buýt chở khách.

- ✓ Các loại xe đơn nguyên bao gồm xe tải thùng thẳng
- ✓ Các loại xe tổ hợp bao gồm đầu kéo sơ mi rơ moóc, xe tải kéo rơ moóc và đoàn xe đường bộ đôi
- ✓ Các loại xe buýt bao gồm xe buýt thành phố, xe buýt trường học và xe khách đường dài (xe buýt liên tỉnh)

CHAPTER 154

Appendix – Laws and Regulations

154.1 Các luật và quy định điều chỉnh xe hạng nặng

Việc vận hành xe hạng nặng được điều chỉnh bởi các luật chính bao gồm Luật về chủ sở hữu, người điều hành và tài xế xe hạng nặng, Bộ luật An toàn Đường bộ, và Luật Vận tải, cùng với nhiều quy định về hàng hóa, giờ phục vụ, giới hạn tải trọng và sức khỏe tài xế.

- ✓ Các luật chính: Luật về chủ sở hữu, người điều hành và tài xế xe hạng nặng; Bộ luật An toàn Đường bộ; Luật Vận tải
- ✓ Các quy định chính bao gồm Tiêu chuẩn Chẳng buộc Hàng hóa, Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe, Quy định về giờ lái xe và nghỉ ngơi, và Giấy phép Vận hành Đoàn xe Đường bộ Đặc biệt

CHAPTER 155

Dashboard Indicators

155.1 Theo dõi các chỉ báo trên bảng đồng hồ

Trong khi vận hành xe, hãy liên tục theo dõi hiệu suất của xe. Bạn cần quen thuộc với tất cả các chỉ báo, nút và cần gạt trên bảng đồng hồ để lái xe an toàn và hiệu quả, vì bảng đồng hồ khác nhau tùy theo loại xe.

- ✓ Thường xuyên kiểm tra đồng hồ đo và chỉ báo để biết ngay bất kỳ lỗi hoặc trục trặc nào gây nguy hiểm
- ✓ Trước khi khởi hành, hãy chắc chắn rằng bạn có thể định vị tất cả các chỉ báo và vận hành tất cả các nút và cần gạt
- ✓ Các điều khiển chính bao gồm nguồn cấp khí cho rơ-moóc, cần gạt nước và hệ thống rửa kính chắn gió, phanh tay sơ-mi rơ-moóc, phanh đỗ và cần chuyển số

155.2 Các đồng hồ đo quan trọng trên bảng điều khiển

Một số đèn báo và đồng hồ đo quan trọng hơn những cái khác và cần được kiểm tra hoặc sử dụng thường xuyên hơn.

- ✓ Các chỉ báo chính bao gồm đồng hồ đo nhiên liệu, đồng hồ đo nhiệt độ nước làm mát, đồng hồ tốc độ và đồng hồ đo áp suất thấp
- ✓ Các đồng hồ đo quan trọng bổ sung bao gồm áp suất dầu động cơ, áp suất khí của mạch sơ cấp và thứ cấp, đồng hồ đo nhiệt khí xả, đồng hồ đo vòng tua máy và vôn kế

155.3 Các đồng hồ đo quan trọng cần kiểm tra

Ngoài các chỉ báo cơ bản, một số đồng hồ đo rất quan trọng để theo dõi các hệ thống của xe, đặc biệt là áp suất liên quan đến phanh khí trên xe hạng nặng.

- ✓ Theo dõi đồng hồ đo áp suất dầu động cơ
- ✓ Theo dõi đồng hồ đo áp suất khí của mạch sơ cấp và thứ cấp và đồng hồ đo áp suất thấp
- ✓ Theo dõi đồng hồ đo nhiệt khí xả, đồng hồ đo vòng tua máy và vôn kế

CHAPTER 156

Trailer Brake Hoses (Chapter 4)

156.1 Ống dẫn khí phanh rơ-moóc được mã hóa bằng màu

Ống dẫn khí phanh truyền khí nén giữa các xe liền kề. Ống màu đỏ thường cấp khí cho các buồng phanh dịch vụ (qua bình chứa dịch vụ) và nhả phanh đỗ; ống màu xanh dương kích hoạt van rơ-le của rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc, cho phép khí đi vào các buồng phanh dịch vụ.

- ✓ Ống màu đỏ: cấp khí phanh dịch vụ và nhả phanh đỗ
- ✓ Ống màu xanh dương: kích hoạt van rơ-le cho phanh dịch vụ
- ✓ Nối các khớp nối cùng màu với nhau

156.2 Kết nối các khớp nối ống mềm phanh

Mỗi ống mềm kết thúc bằng một khớp nối; xe được nối móc có hai khớp nối mỗi xe. Ghép các khớp nối tương ứng cùng màu. Để kết nối, lắp khớp nối ở góc 90° và xoay cho đến khi các ống thẳng hàng.

- ✓ Kết nối các khớp nối tương ứng cùng màu
- ✓ Ghép khớp nối phanh công tác của đầu kéo với khớp nối phanh công tác của sơ mi rơ moóc
- ✓ Lắp khớp nối ở góc 90° và xoay cho đến khi các ống thẳng hàng
- ✓ Ghép các khớp nối của mạch phanh đỗ/khẩn cấp theo cùng cách

156.3 Xử lý ống của đầu kéo khi chưa kết nối

Nếu một đầu kéo đường bộ không được nối với rơ moóc, mỗi khớp nối ống phanh phải được móc vào một khớp nối giả. Nếu không có khớp nối giả, hãy gắn các khớp nối cạnh nhau và cố định chúng để ngăn ống bị rơi và bụi bẩn xâm nhập vào hệ thống.

- ✓ Móc mỗi khớp nối vào một khớp nối giả khi không được nối
- ✓ Nếu không có khớp nối giả, cố định các khớp nối cạnh nhau
- ✓ Ngăn ống bị kéo lê và bụi bẩn xâm nhập vào hệ thống

156.4 Ống phanh màu đỏ và xanh dương

Ống phanh màu đỏ cung cấp khí nén cho các buồng phanh công tác (thông qua bình chứa khí công tác) và nhả phanh đỗ. Ống phanh màu xanh dương cung cấp khí nén để kích hoạt van tiếp sức của rơ moóc/sơ mi rơ moóc, van này đưa khí vào các buồng phanh công tác.

- ✓ Ống màu đỏ cung cấp khí cho phanh công tác và nhả phanh đỗ
- ✓ Ống màu xanh dương kích hoạt van tiếp sức của rơ moóc để phanh công tác
- ✓ Màu sắc xác định mỗi ống phục vụ mạch nào

156.5 Xử lý các coupler không sử dụng

Nếu xe đầu kéo đường bộ không được móc vào rơ moóc, hãy móc từng coupler vào một coupler giả. Nếu không có coupler giả, hãy gắn các coupler ống hơi cạnh nhau và cố định chúng để giữ ống hơi không chạm đất và ngăn bụi bẩn xâm nhập vào hệ thống.

- ✓ Gắn các coupler không sử dụng vào coupler giả khi không được móc nối
- ✓ Khi không có coupler giả, cố định các coupler cạnh nhau trên xe
- ✓ Ngăn bụi bẩn xâm nhập vào hệ thống và ngăn ống bị kéo lê

CHAPTER 157

Supplemental Brakes

157.1 Hộp số và độ nén động cơ để hãm phanh khi xuống dốc

Trước khi xuống một đoạn dốc đứng, hãy chuyển sang số duy trì kiểm soát. Các nhà sản xuất cho biết hiệu quả hãm bằng động cơ lớn nhất là ở số một, và thông lệ chung là chuyển sang số một trước khi bắt đầu xuống dốc đứng, giữ nguyên số đó suốt quá trình xuống dốc. Số thấp phù hợp nhất cung cấp độ nén động cơ giúp kiểm soát tốc độ — hiệu quả với hộp số sàn tiêu chuẩn hoặc hộp số sàn tự động.

- ✓ Hiệu quả hãm bằng động cơ lớn nhất là ở số một; hãy về số thấp trước khi xuống dốc đứng
- ✓ Giữ nguyên số thấp đã chọn suốt quá trình xuống dốc
- ✓ Độ nén động cơ hoạt động với cả hộp số sàn tiêu chuẩn và hộp số sàn tự động

157.2 Hộp số và độ nén động cơ khi xuống dốc

Trước một đoạn dốc đứng, hãy chuyển sang số giúp duy trì kiểm soát tốc độ. Các nhà sản xuất cho biết hiệu quả phanh động cơ lớn nhất ở số một; thực tế thông thường là chuyển sang số một trước khi xuống dốc đứng và giữ nguyên số đó suốt quá trình xuống dốc. Độ nén động cơ hoạt động với hộp số sàn tiêu chuẩn hoặc hộp số sàn tự động.

- ✓ Chuyển sang số kiểm soát trước khi vào dốc đứng, không phải trong khi xuống dốc
- ✓ Hiệu quả phanh động cơ lớn nhất ở số một (thực tế thông thường trên dốc đứng)
- ✓ Giữ ở số thấp đã chọn suốt quá trình xuống dốc
- ✓ Độ nén động cơ có hiệu quả với hộp số sàn tiêu chuẩn hoặc hộp số sàn tự động

157.3 Sử dụng phanh bổ trợ

Khi xe có tải, phanh bổ trợ giúp duy trì tốc độ mong muốn mà không lạm dụng phanh chính. Đảm bảo chúng hoạt động trước khi bắt đầu xuống dốc bằng cách bật công tắc và nhả bàn đạp ga. Phanh bổ trợ hiệu quả nhất khi động cơ quay ở vòng tua máy tối đa cho một cấp số nhất định. Ở chân dốc, hãy tăng tốc độ và chuyển sang cấp số thích hợp.

- ✓ Kiểm tra phanh bổ trợ hoạt động trước khi xuống dốc bằng cách bật công tắc và nhả bàn đạp ga
- ✓ Phanh bổ trợ hiệu quả nhất ở vòng tua máy tối đa cho một cấp số nhất định
- ✓ Phanh bổ trợ giúp giảm sự phụ thuộc vào phanh chính khi xe có tải

157.4 Hộp số sàn tự động

Hộp số sàn tự động hoạt động giống hộp số sàn nhưng được đồng bộ điện tử, chỉ giảm số hoặc giữ số khi không có nguy cơ hư hỏng cơ khí. Bạn có thể chọn số thấp hơn số cao nhất do hệ thống tự động chọn để tận dụng độ nén động cơ khi xuống dốc; điều này ngăn việc tự động tăng số. Theo dõi vòng tua máy để tránh vượt vòng tua. Trên dốc đứng hoặc trơn trượt, số thấp hơn giúp tránh sang số thường xuyên hoặc ngoài dự kiến.

- ✓ Hộp số sàn tự động chỉ giảm số hoặc giữ số khi không có nguy cơ hư hỏng cơ khí
- ✓ Chọn số thấp hơn để phanh bằng động cơ khi xuống dốc và theo dõi vòng tua máy để tránh vượt vòng tua
- ✓ Chọn số thấp hơn giúp tránh sang số ngoài dự kiến trên dốc đứng hoặc trơn trượt

157.5 Sử dụng phanh bổ trợ

Phanh bổ trợ giúp duy trì tốc độ mong muốn mà không lạm dụng phanh công tác, đặc biệt khi chở nặng. Kiểm tra xem chúng có hoạt động không trước khi xuống dốc bằng cách bật công tắc và nhả chân ga. Chúng hiệu quả nhất khi động cơ quay ở vòng tua máy tối đa (RPM) cho một cấp số nhất định. Ở chân dốc, tăng tốc độ và chuyển sang cấp số thích hợp.

- ✓ Phanh bổ trợ giảm sự phụ thuộc vào phanh công tác khi chở nặng
- ✓ Kiểm tra phanh bổ trợ hoạt động trước khi bắt đầu xuống dốc
- ✓ Phanh bổ trợ hiệu quả nhất ở vòng tua máy tối đa cho một cấp số nhất định
- ✓ Bật công tắc và nhả chân ga để kích hoạt

157.6 Hộp số sàn tự động

Hộp số sàn tự động hoạt động giống hộp số sàn nhưng được đồng bộ điện tử để giảm số hoặc giữ số chỉ khi không có nguy cơ hỏng hóc cơ khí. Bạn có thể chọn số thấp hơn số tự động cao nhất để hãm bằng động cơ khi xuống dốc—hữu ích trên dốc đứng hoặc trơn trượt—nhưng phải theo dõi để vòng tua máy không lên quá cao.

- ✓ Hộp số sàn tự động chỉ giảm số hoặc giữ số nếu không có nguy cơ hỏng hóc cơ khí
- ✓ Bạn có thể chọn thủ công số thấp hơn để hãm bằng động cơ khi xuống dốc
- ✓ Việc chọn số thấp hơn ngăn ngừa việc tăng số ngoài ý muốn trên dốc
- ✓ Theo dõi để vòng tua máy không lên quá cao khi ở số thấp hơn

CHAPTER 158

Chapter 12 – When Should the Circle Check Be Performed

158.1 Quy tắc chung về kiểm tra vòng quanh xe trong 24 giờ

Tài xế phải bảo đảm rằng một cuộc kiểm tra đã được thực hiện trong vòng 24 giờ trước khi lái xe, và phải thực hiện kiểm tra mới nếu cuộc kiểm tra không do người được chỉ định thực hiện.

- ✓ Tài xế phải bảo đảm rằng một cuộc kiểm tra đã được thực hiện trong vòng 24 giờ trước khi lái xe
- ✓ Phải thực hiện kiểm tra mới nếu việc kiểm tra không do người được người điều hành chỉ định thực hiện, ngay cả khi chưa đầy 24 giờ đã trôi qua
- ✓ Tài xế phải lên kế hoạch hoạt động để thực hiện kiểm tra mới trước khi hết 24 giờ, ngoại trừ một số xe có giới hạn khác

158.2 Các trường hợp đặc biệt về thời điểm kiểm tra

Một số loại xe có các quy tắc hiệu lực thay thế, bao gồm bài kiểm tra đường bộ sau khi sửa chữa, xe cứu hỏa, xe buýt và xe vận chuyển công cộng.

- ✓ Không cần kiểm tra đối với bài kiểm tra đường bộ sau khi sửa chữa nếu trong bán kính 15 km, không có hàng hóa, không có hành khách (ngoại trừ nhân viên kiểm tra), và báo cáo hoặc lệnh công việc gần nhất có trên xe.
- ✓ Xe của sở cứu hỏa cần được kiểm tra trong vòng 24 giờ trước khi xuất phát hoặc khi về; nếu ở trong trạm, ít nhất một lần mỗi 7 ngày.
- ✓ Đối với xe buýt, xe buýt nhỏ và xe khẩn cấp (trừ xe cứu hỏa), thứ Bảy, Chủ nhật và ngày lễ theo luật không được tính vào hiệu lực 24 giờ nếu xe đang đỗ.
- ✓ Xe buýt/xe buýt nhỏ vận chuyển đô thị: việc kiểm tra có hiệu lực 48 giờ nếu đỗ trong nhà, hoặc 24 giờ kể từ khi đưa vào vận hành, tùy thời điểm nào đến trước (phải do người được chỉ định thực hiện).

CHAPTER 159

Brake Chambers and Brake Types (Chapter 4)

159.1 Buồng phanh và màng ngăn

Có một buồng phanh gần mỗi bánh xe. Không khí từ các bình chứa khí phanh công tác đẩy một màng ngăn được kết nối với thanh đẩy. Trong phanh tang trống, thanh đẩy vận hành bộ điều chỉnh độ rơ làm quay trục cam; cam S làm phanh kẹp lại. Có buồng đơn (phanh công tác) và buồng đôi (phanh công tác + phanh đỗ).

- ✓ Một buồng phanh được đặt gần mỗi bánh xe
- ✓ Không khí đẩy màng ngăn được kết nối với thanh đẩy
- ✓ Buồng đơn = phanh công tác; buồng đôi = phanh công tác + phanh đỗ
- ✓ Trong phanh tang trống, thanh đẩy vận hành bộ điều chỉnh độ rơ và cam S

159.2 Lò xo phanh đỗ và lắp đặt

Phanh đỗ chỉ được lắp trên các bánh sau của đầu kéo/xe tải/xe buýt (yêu cầu buồng đôi trên ít nhất một trục) và trên các bánh của rơ moóc/sơ mi rơ moóc, ngoại trừ hầu hết các trục nâng phụ. Phanh đỗ luôn được ghép với phanh công tác và sử dụng một lò xo mạnh. Kéo lên sẽ xả khí để lò xo ép phanh; đẩy xuống sẽ nạp khí, nén lò xo và nhả bánh xe.

- ✓ Phanh đỗ sử dụng một lò xo mạnh và luôn được ghép với phanh công tác
- ✓ Được lắp trên các bánh sau của đầu kéo/xe tải/xe buýt và các bánh rơ moóc
- ✓ Kéo lên = xả khí, lò xo ép phanh; đẩy xuống = nạp khí, nén lò xo, bánh xe tự do
- ✓ Lò xo cũng kích hoạt phanh khẩn cấp nếu có sự cố

159.3 Phanh tang trống (S-Cam)

Phanh tang trống sử dụng guốc phanh có má phanh ép vào bên trong tang trống ở bánh xe. Phanh tang trống S-cam là loại phổ biến nhất trên xe hạng nặng; một cam hình chữ S kéo các guốc phanh tách ra. Ma sát sinh nhiệt; má phanh quá nóng mất hiệu quả do sử dụng sai cách hoặc sử dụng quá mức.

- ✓ Phanh tang trống (S-cam) là loại phổ biến nhất trên xe hạng nặng
- ✓ Cam hình chữ S kéo các guốc phanh tách ra tì vào tang trống
- ✓ Má phanh quá nóng mất hiệu quả

159.4 Phanh đĩa

Phanh đĩa sử dụng một đĩa trên mayơ (hub) với các má phanh (bố thắng) được giữ bởi cùm phanh (caliper) cọ xát vào cả hai mặt của đĩa. Phanh đĩa phổ biến nhất trên xe khách cỡ lớn (motor coach) và ngày càng được dùng ở nhiều loại xe khác. So với phanh tang trống, phanh đĩa dùng ít khí nén hơn (khoang nhỏ hơn) và hiệu quả của chúng ít bị suy giảm hơn ở nhiệt độ cao.

- ✓ Phanh đĩa dùng cùm phanh ép má phanh vào cả hai mặt của đĩa
- ✓ Tiêu thụ ít khí nén hơn phanh tang trống
- ✓ Ít có khả năng mất hiệu quả hơn ở nhiệt độ cao

CHAPTER 160

Chapter 12 - Responsibility for the Condition of the Vehicle

160.1 Nghĩa vụ của Chủ sở hữu, Người điều hành và Tài xế

Tất cả các bên liên quan đến việc vận hành xe đều chia sẻ trách nhiệm về tình trạng cơ khí và việc tuân thủ kiểm tra.

- ✓ Chủ sở hữu phải duy trì xe trong tình trạng cơ khí tốt và sửa chữa các khiếm khuyết đã được báo cáo.
- ✓ Người điều hành phải đảm bảo tài xế hoặc người được chỉ định thực hiện kiểm tra vòng quanh xe theo yêu cầu quy định.
- ✓ Tài xế phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe theo yêu cầu (trừ khi chấp nhận kiểm tra của người khác) và báo cáo các khiếm khuyết phát hiện trong chuyến đi.

CHAPTER 161

Appendices – List 1 Heavy Vehicles: Coupling Devices

161.1 Khiếm khuyết thiết bị ghép nối (Danh sách 1)

Danh sách 1 áp dụng cho xe hạng nặng không phải xe buýt, xe buýt nhỏ hoặc xe khách đường dài. Khiếm khuyết nhẹ của bộ ghép nối bao gồm các chi tiết xiết bị thiếu/gãy/lỏng và các chi tiết xiết an toàn bị hư hỏng/không chắc chắn. Khiếm khuyết nghiêm trọng (một số chỉ áp dụng khi đã ghép nối) bao gồm kingpin/tấm ghép nối bị cong, mâm kéo (fifth wheel) bị xê dịch, và chốt khóa bị hỏng.

- ✓ Nhẹ: (các) chi tiết xiết của thiết bị ghép nối bị thiếu, gãy hoặc lỏng
- ✓ Nghiêm trọng: tấm ghép nối hoặc kingpin bị cong, nứt hoặc không được cố định chắc chắn
- ✓ Nghiêm trọng: hơn 20% chi tiết xiết của cơ cấu ghép nối bị hư hỏng hoặc thiếu
- ✓ Nghiêm trọng: 25% hoặc nhiều hơn số chốt khóa bị thiếu hoặc không hoạt động
- ✓ Nghiêm trọng: cơ cấu ghép nối không được đóng hoặc khóa đúng cách

CHAPTER 162

Chapter 6 Self-Evaluation Answers

162.1 Các dữ kiện quan trọng về tình huống nguy hiểm

Các dữ kiện được củng cố cho kỳ thi: Khi bị trượt nước (hydroplaning), KHÔNG được đạp phanh. Nổ lốp ở một bánh trong cặp bánh đôi trên sơ mi rơ moóc KHÔNG được cảm nhận rõ. Khi bị trượt (skid), hãy đánh lái cùng hướng với cú trượt. Phanh thủy lực CÓ THỂ bị ảnh hưởng do quá nhiệt. Phanh khẩn cấp sẽ tiếp quản khi áp suất khí trong các bình chứa không đủ.

- ✓ Không đạp phanh khi bị trượt nước; đánh lái cùng hướng với cú trượt
- ✓ Nổ lốp đôi không được cảm nhận rõ; phanh thủy lực bị ảnh hưởng do quá nhiệt
- ✓ Phanh khẩn cấp tiếp quản khi khí nén trong các bình chứa không đủ

CHAPTER 163

11 - Glass and Mirrors

163.1 Tình trạng kính chắn gió

Ngồi vào ghế tài xế và kiểm tra kính chắn gió xem có trong suốt, hư hỏng hoặc nứt làm cản trở tầm nhìn khi lái xe không. Dọn sạch bảng điều khiển và kính chắn gió khỏi các vật cản để có tầm nhìn tốt nhất.

- ✓ Lỗi 11.1 (nhẹ): Kính chắn gió bị xỉn màu, mờ đục hoặc vỡ theo cách làm giảm tầm nhìn của tài xế đối với đường hoặc biển báo/tín hiệu giao thông
- ✓ Kiểm tra từ ghế tài xế và dọn sạch các vật cản

163.2 Gương chiếu hậu bên ngoài

Đối với tất cả gương bên ngoài, kiểm tra việc gắn kết và kiểm tra các cạnh sắc (cạnh nhọn hoặc cắt có thể gây thương tích). Gương bắt buộc: mọi xe cần gương bên ngoài ở cả hai bên; xe buýt trường học và xe buýt nhỏ cũng cần gương lồi ngoài gắn phía trước ở cả hai bên. Đảm bảo mỗi gương có thể điều chỉnh và giữ nguyên vị trí để lái xe an toàn.

- ✓ Khiếm khuyết 11.3 (nhẹ, tất cả gương): Gương chiếu hậu bên ngoài không được gắn chắc chắn hoặc có cạnh sắc
- ✓ Khiếm khuyết 11.2 (nhẹ, gương bắt buộc): Gương bắt buộc bị thiếu, vỡ, nứt, xỉn màu, hoặc không thể điều chỉnh hoặc không giữ được ở vị trí mong muốn
- ✓ Xe buýt trường học và xe buýt nhỏ yêu cầu gương lồi ngoài gắn phía trước ở cả hai bên

163.3 Kính chắn gió và cửa sổ bên

Ngồi vào ghế tài xế và kiểm tra kính chắn gió cùng cửa sổ bên xem có trong suốt không, có hư hỏng, nứt, hoặc vật cản làm hạn chế tầm nhìn không. Xe buýt trường học và xe buýt nhỏ cũng phải kiểm tra cửa sổ bên ngay phía sau khoang tài xế.

- ✓ Lỗi nhẹ (11.1): kính chắn gió hoặc cửa sổ bên bị xỉn màu, mờ đục, bị cản trở, rạn chằng chịt hoặc nứt làm giảm tầm nhìn của tài xế đối với đường hoặc biển báo/đèn tín hiệu giao thông
- ✓ Lỗi nhẹ (11.4, xe buýt trường học/xe buýt nhỏ): cửa sổ bên ngay phía sau khoang tài xế làm giảm tầm nhìn của tài xế

163.4 Cửa sổ bên

Kiểm tra tình trạng cửa sổ bên ở mỗi bên khoang người lái từ ghế người lái về độ trong suốt, hư hỏng, nứt, hoặc vật cản (ví dụ: nhãn dán mờ đục). Xe buýt trường học và xe buýt nhỏ cũng phải kiểm tra cửa sổ bên ngay phía sau khoang người lái.

- ✓ Khiếm khuyết 11.1 (nhẹ): Cửa sổ bên của khoang người lái bị xỉn màu, mờ đục, bị che khuất, rạn chân chim, hoặc nứt làm giảm tầm nhìn của người lái
- ✓ Khiếm khuyết 11.4 (nhẹ, xe buýt trường học/xe buýt nhỏ): Cửa sổ bên ở hai bên và ngay phía sau khoang người lái cũng bị suy giảm tương tự

CHAPTER 164

Laws and Regulations (Transportation of Passengers)

164.1 Quy định về giờ lái xe và kiểm tra vòng quanh xe đối với xe buýt

Tất cả tài xế xe buýt ngoại trừ xe buýt đô thị đều chịu sự điều chỉnh của Quy định về giờ lái xe và nghỉ ngơi, và phải tuân thủ quy định của các thẩm quyền khác khi di chuyển ngoài Québec. Theo Quy định về tiêu chuẩn an toàn cho phương tiện đường bộ, tài xế xe buýt phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe trong vòng 24 giờ trước khi đưa xe buýt ra ngoài, hoặc đọc và ký báo cáo kiểm tra đã được thực hiện trong vòng 24 giờ trước đó.

- ✓ Tài xế xe buýt không thuộc hệ thống xe buýt đô thị phải tuân theo quy định về giờ lái xe và nghỉ ngơi
- ✓ Tuân thủ quy định của các thẩm quyền khác khi di chuyển ngoài Québec
- ✓ Phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe trong vòng 24 giờ trước khi đưa xe buýt ra ngoài
- ✓ Nếu người khác thực hiện kiểm tra, tài xế phải đọc và ký báo cáo

164.2 Các cơ quan thực thi và các luật áp dụng

Người lái xe chở khách phải biết các luật áp dụng. Các cơ quan thực thi chính là Société de l'assurance automobile du Québec, Ministère des Transports du Québec, và Commission des transports du Québec. Ngoài Bộ luật An toàn Đường bộ, người lái xe chở khách còn phải tuân theo Luật Vận tải, Quy định Vận tải Xe buýt, và Quy định về xe đường bộ dùng để vận chuyển trẻ em đến trường.

- ✓ Cơ quan thực thi: SAAQ, Ministère des Transports, Commission des transports du Québec
- ✓ Luật Vận tải yêu cầu người lái xe buýt trường học phải có chứng chỉ năng lực
- ✓ Quy định Vận tải Xe buýt quản lý giấy phép vận chuyển hành khách bằng xe buýt
- ✓ Tiêu chuẩn sản xuất, trang bị, và sử dụng xe buýt trường học đến từ một quy định riêng

CHAPTER 165

Appendix – Pressure Conversion Table

165.1 Chuyển đổi đơn vị áp suất (psi, kPa, bar)

Bảng chuyển đổi áp suất chuyển đổi psi sang kPa và bar, hữu ích để hiểu các giới hạn rò rỉ khí phanh và áp suất lốp. Xấp xỉ 1 psi bằng 6,9 kPa (0,07 bar).

- ✓ 1 psi ≈ 6,90 kPa ≈ 0,07 bar; 5 psi ≈ 34,5 kPa (liên quan đến giới hạn rò rỉ khí phanh 35 kPa)
- ✓ Dùng bảng để chuyển đổi ngưỡng rò rỉ khí phanh và áp suất lốp giữa đơn vị hệ Anh và hệ mét

CHAPTER 166

How Service Brakes Work (Chapter 4)

166.1 Thời gian phản ứng của phanh khí

Phanh khí phản ứng chậm hơn phanh dầu vì không khí có thể bị nén. Các van (bao gồm van tiếp vận, relay valve) giữ khí ở chế độ chờ để giảm thời gian phản ứng. Cần khoảng nửa giây để khí đi qua hệ thống; ở tốc độ 90 km/h, xe đi được 12,5 m trong khoảng thời gian này.

- ✓ Phanh khí phản ứng chậm hơn phanh dầu (không khí có thể bị nén)
- ✓ Van tiếp vận (relay valve) giữ khí ở chế độ chờ để giảm thời gian phản ứng
- ✓ Cần khoảng 0,5 giây để khí đi qua hệ thống
- ✓ Ở 90 km/h, xe đi được 12,5 m trong nửa giây đó

166.2 Tuần hoàn và khuếch đại khí nén

Máy nén hút không khí bên ngoài, đưa qua bộ sấy khô không khí đến bình chứa cung cấp, rồi đến các bình chứa phục vụ. Nhấn bàn đạp phanh sẽ đưa không khí đến từng buồng phanh, tạo lực tác động lên tang trống hoặc đĩa phanh. Hệ thống sử dụng lực khí nén kết hợp với nguyên lý đòn bẩy để khuếch đại áp lực nhẹ lên bàn đạp thành lực phanh mạnh.

- ✓ Đường đi của khí: máy nén → bộ sấy khô không khí → bình chứa cung cấp → các bình chứa phục vụ → buồng phanh
- ✓ Áp lực nhẹ lên bàn đạp được khuếch đại thành lực phanh lớn
- ✓ Sử dụng lực khí nén kết hợp với nguyên lý đòn bẩy

166.3 Ứng dụng phanh tang trống so với phanh đĩa

Ở phanh tang trống, màng di chuyển thanh đẩy, thanh này vận hành bộ điều chỉnh độ rơ, làm quay S-cam để kéo các guốc phanh bung ra áp vào tang trống. Ở phanh đĩa, màng đẩy một cần gạt tạo lực qua piston lên má phanh; phản lực làm di chuyển càng phanh, đẩy má phanh đối diện áp vào đĩa.

- ✓ Tang trống: màng → thanh đẩy → bộ điều chỉnh độ rơ → S-cam → guốc phanh kẹp vào tang trống
- ✓ Đĩa: màng → cần gạt → piston → má phanh, càng phanh đẩy má phanh đối diện
- ✓ Cả hai đều ngăn bánh xe quay tự do

166.4 Các yếu tố ảnh hưởng đến lực phanh

Lực phanh là kết quả của nhiều yếu tố cơ khí kết hợp. Có một giới hạn đối với khả năng phanh được đặt bởi áp suất khí tối đa mà các bình chứa khí phục vụ có thể cung cấp và, đối với phanh tang trống, việc điều chỉnh bộ điều chỉnh độ rơ đúng cách.

- ✓ Các yếu tố: áp suất khí nén, kích thước buồng phanh, chiều dài bộ điều chỉnh độ rơ, chuyển động quay cam (tang trống)
- ✓ Khả năng phanh bị giới hạn bởi áp suất khí tối đa trong bình chứa
- ✓ Khả năng phanh tang trống cũng bị giới hạn bởi việc điều chỉnh bộ điều chỉnh độ rơ đúng cách

166.5 Phanh Rơ-moóc Đồng Thời

Phanh công tác của sơ-mi rơ-moóc hoạt động cùng lúc với phanh của đầu kéo. Nhấn bàn đạp phanh sẽ kích hoạt phanh trên tất cả các bánh của tổ hợp xe.

- ✓ Phanh công tác của sơ-mi rơ-moóc hoạt động cùng lúc với phanh của đầu kéo
- ✓ Bàn đạp phanh kích hoạt tất cả các bánh trong tổ hợp

166.6 Tuần hoàn khí nén

Máy nén hút không khí bên ngoài, đưa qua bộ sấy khô không khí đến bình chứa cung cấp, rồi đến các bình chứa phục vụ. Đạp bàn đạp phanh sẽ đưa khí đến buồng phanh của từng bánh xe, đẩy guốc phanh áp vào tang trống hoặc đĩa phanh. Ngay cả áp lực nhẹ lên bàn đạp cũng tạo ra lực phanh lớn nhờ sự khuếch đại.

- ✓ Đường đi của khí: máy nén → bộ sấy khô → bình chứa cung cấp → bình chứa phục vụ → buồng phanh
- ✓ Áp lực bàn đạp đưa khí đến buồng phanh của từng bánh xe
- ✓ Hệ thống khuếch đại lực đạp của tài xế

166.7 Hoạt động của phanh tang trống so với phanh đĩa

Trong phanh tang trống, màng đẩy cần đẩy làm hoạt động bộ điều chỉnh độ rơ, làm quay cam S qua trục cam để tách guốc phanh ra và áp vào tang trống. Trong phanh đĩa, màng đẩy một cần ép má phanh vào đĩa, với phản lực tương đương làm càng phanh di chuyển để ép má phanh đối diện.

- ✓ Tang trống: màng → cần đẩy → bộ điều chỉnh độ rơ → cam S tách guốc phanh
- ✓ Đĩa: màng → cần ép má phanh; càng phanh ép má phanh đối diện
- ✓ Cả hai đều ngăn bánh xe quay tự do

166.8 Phanh đồng thời đầu kéo và rơ-moóc

Phanh công tác của sơ-mi rơ-moóc hoạt động cùng lúc với phanh của đầu kéo, vì vậy khi đạp bàn đạp phanh thì tất cả các bánh của tổ hợp xe đều được phanh.

- ✓ Phanh công tác của sơ-mi rơ-moóc hoạt động cùng lúc với phanh của đầu kéo
- ✓ Đạp bàn đạp phanh sẽ phanh tất cả các bánh của tổ hợp xe

CHAPTER 167

12 - Wheels, Hubs and Fasteners

167.1 Bánh xe (Đĩa và Nan hoa)

Chỉ phải kiểm tra các bánh xe trên trục chịu tải (khuyến nghị kiểm tra trục nâng phụ). Kiểm tra các bộ phận nhìn thấy được: ở bánh xe nan hoa là nan hoa, đĩa và vành; ở bánh xe đĩa là toàn bộ bánh xe, đặc biệt là quanh các bu lông.

- ✓ Lỗi 12.C (nghiêm trọng): Bánh xe bị nứt, gãy, hoặc có dấu hiệu sửa chữa hay hàn
- ✓ Lỗi 12.C (nghiêm trọng): Một trong các lỗ stud bị rộng ra hoặc có hình bầu dục

167.2 Các bộ phận siết bánh xe

Kiểm tra sự hiện diện và tình trạng của các bộ phận siết bánh xe (bu lông, kẹp vành bánh xe, ty bánh xe và đai ốc) quanh xe.

- ✓ Lỗi 12.B (nghiêm trọng): Một bộ phận siết bánh xe bị thiếu, nứt, gãy hoặc không được gắn chắc chắn
- ✓ Kiểm tra bu lông, kẹp vành, ty bánh xe và đai ốc quanh xe

167.3 Vòng bi bánh xe và bôi trơn

Kiểm tra rò rỉ và mức dầu trong các moay-ơ bánh xe. Kiểm tra chất bôi trơn qua kính quan sát của moay-ơ nếu được trang bị (không tháo nắp đổ dầu). Kiểm tra dấu vết dầu/mỡ trên bánh xe hoặc trên mặt đất. Thiếu chất bôi trơn có thể khiến bánh xe bị tuột ra. Rò rỉ có thể do nút bị hỏng hoặc mất, nắp đổ dầu, hoặc nắp trục, hoặc phớt bị hư hỏng.

- ✓ Lỗi 12.A (nghiêm trọng): Không nhìn thấy chất bôi trơn vòng bi bánh xe qua kính quan sát, hoặc không có chất bôi trơn bất kể có kính quan sát hay không
- ✓ Lỗi 12.1 (nhẹ): Chất bôi trơn dưới mức tối thiểu khi nhìn thấy qua kính quan sát; hoặc rò rỉ chất bôi trơn ngoài hiện tượng rịn
- ✓ Chỉ kiểm tra mức dầu nếu moay-ơ có kính quan sát; không tháo nắp trục để kiểm tra

167.4 Vòng bi bánh xe và bôi trơn moay-ơ

Kiểm tra rò rỉ (phớt) và mức dầu trong các moay-ơ bánh xe. Chỉ kiểm tra mức dầu nếu moay-ơ có kính quan sát (thường ở trục lái và một số bánh xe rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc); không tháo nắp châm dầu hoặc nắp trục. Kiểm tra vết dầu/mỡ trên bánh xe hoặc mặt đất. Bôi trơn không đủ có thể khiến bánh xe bị tuột ra.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (12.A): không nhìn thấy chất bôi trơn vòng bi bánh xe qua kính quan sát, hoặc không có chất bôi trơn bất kể có kính quan sát hay không
- ✓ Lỗi nhẹ (12.1): chất bôi trơn thấp hơn mức tối thiểu khi nhìn thấy qua kính quan sát, hoặc có rò rỉ chất bôi trơn ngoài hiện tượng rịn

167.5 Giá đỡ và các chi tiết cố định bánh xe dự phòng

Kiểm tra độ chắc chắn của giá đỡ bánh xe dự phòng và các chi tiết cố định phía sau ca-bin hoặc dưới xe. Bạn không cần chui xuống gầm — chỉ cần quan sát bằng mắt để xác nhận giá đỡ có vẻ giữ chặt bánh xe dự phòng.

- ✓ Lỗi 12.2 (nhẹ): Giá đỡ hoặc các chi tiết cố định bánh xe dự phòng không thể giữ bánh xe dự phòng ở trạng thái cố định chắc chắn.
- ✓ Chỉ cần kiểm tra bằng mắt giá đỡ; không bắt buộc chui xuống gầm xe.

CHAPTER 168

Liquids in Tank Trucks

168.1 Lái xe với bồn chứa đầy một phần

Sự di chuyển của chất lỏng kết hợp với trọng tâm cao tạo ra các điều kiện lái xe đặc biệt. Khi bồn chỉ được đổ đầy một phần, việc đánh lái hoặc phanh đột ngột ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng điều khiển xe.

- ✓ Tránh các động tác đánh lái hoặc phanh đột ngột khi bồn chỉ được đổ đầy một phần
- ✓ Sự di chuyển của chất lỏng trong bồn chứa đầy một phần có thể ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng điều khiển xe

168.2 Ảnh hưởng của nhiệt độ và giới hạn đổ đầy

Phải xem xét mật độ chất lỏng và nhiệt độ khi đổ đầy để tuân thủ tải trọng tối đa của nhà sản xuất trên bảng chứng nhận. Một số chất lỏng giãn nở và chất lỏng đậm đặc như axit sulfuric có thể vượt quá giới hạn trọng lượng.

- ✓ Không bao giờ đổ đầy bồn quá 70% dung tích
- ✓ Tính đến mật độ chất lỏng và nhiệt độ để tuân thủ giới hạn tải trọng trên bảng chứng nhận
- ✓ Các chất lỏng đậm đặc như axit sulfuric có thể khiến xe vượt quá giới hạn trọng lượng được phép

168.3 Sự dịch chuyển của chất lỏng và vách ngăn

Khi phanh, chất lỏng tạo thành một con sóng di chuyển về phía trước, đập vào phía trước bồn chứa và dội ngược ra sau, gây ra lực đẩy. Vách ngăn (các thành có lỗ) làm giảm sự dồn từ trước ra sau, nhưng sự dịch chuyển từ bên này sang bên kia vẫn có thể làm lật xe.

- ✓ Việc phanh tạo ra sóng chất lỏng hướng về phía trước gây lực đẩy lên các đầu bồn chứa
- ✓ Vách ngăn làm giảm sự dồn trước-sau nhưng KHÔNG ngăn được sự dịch chuyển từ bên này sang bên kia có thể làm lật xe
- ✓ Giảm tốc độ xuống thấp hơn nhiều so với giới hạn tối đa, đặc biệt trong điều kiện trơn trượt và ở các khúc cua, lối ra, và chỗ rẽ

168.4 Phân bố chất lỏng trong bồn chứa

Trong bồn nhiều khoang, chất lỏng phải được phân bố đều trong mỗi khoang, với trọng lượng cân bằng từ trước ra sau để xếp hàng và dỡ hàng an toàn.

- ✓ Phân bố chất lỏng đều trong mỗi khoang của bồn nhiều khoang
- ✓ Tránh đặt quá nhiều trọng lượng ở phía trước hoặc phía sau

CHAPTER 169

Chapter 12 - Mechanical Defects: Minor and Major

169.1 Định nghĩa và Quy tắc về Khiếm khuyết Nhỏ

Khiếm khuyết nhỏ không gây nguy hiểm tức thời cho an toàn nhưng có thể trở nên nghiêm trọng hơn, đòi hỏi phải sửa chữa trong khung thời gian quy định.

- ✓ Khiếm khuyết nhỏ không gây nguy hiểm tức thời cho an toàn của tài xế hoặc người tham gia giao thông nhưng có thể nhanh chóng trở nên tồi tệ hơn.
- ✓ Xe có khiếm khuyết nhỏ không được phép vận hành nếu việc sửa chữa không được thực hiện trong vòng 48 giờ.

169.2 Định nghĩa và Quy tắc về Khiếm khuyết Nghiêm trọng

Khiếm khuyết nghiêm trọng gây ra rủi ro an toàn tức thời và dẫn đến lệnh cấm tuyệt đối đối với việc vận hành.

- ✓ Khiếm khuyết nghiêm trọng gây ra rủi ro tức thời đối với an toàn
- ✓ Cấm vận hành hoặc cho phép vận hành xe có khiếm khuyết nghiêm trọng

169.3 Khi Nào Phải Báo Cáo Khuyết Tật Nhỏ và Khuyết Tật Nghiêm Trọng

Thời hạn báo cáo khác nhau giữa khuyết tật nhỏ và khuyết tật nghiêm trọng, trong đó khuyết tật nghiêm trọng yêu cầu hành động ngay lập tức.

- ✓ Khuyết tật nhỏ phải được ghi nhận và thông báo cho đơn vị vận hành trước lần kiểm tra vòng tiếp theo hoặc trong vòng 24 giờ, tùy điều kiện nào đến trước
- ✓ Khuyết tật nghiêm trọng phải được ghi nhận và báo cáo ngay lập tức, không chậm trễ, cho đơn vị vận hành
- ✓ Khuyết tật nghiêm trọng là lệnh cấm vận hành — xe không được điều khiển hoặc đưa vào hoạt động

CHAPTER 170

Appendices – List 1: Frame, Controls, Steering

170.1 Lỗi hệ thống lái

Lỗi nhẹ của hệ thống lái bao gồm cột lái bị đặt sai vị trí/vô lăng điều chỉnh được không giữ nguyên vị trí đã đặt, mức dầu trợ lực lái không đúng, và dây đai bơm bị đứt. Lỗi nghiêm trọng bao gồm cột lái/vô lăng bị đặt sai vị trí cho thấy nguy cơ tách rời và trợ lực lái không hoạt động.

- ✓ Nhẹ: mức dầu trợ lực lái không đúng; dây đai bơm bị đứt
- ✓ Nghiêm trọng: cột lái/vô lăng bị đặt sai vị trí cho thấy nguy cơ tách rời
- ✓ Nghiêm trọng: trợ lực lái không hoạt động

170.2 Khiếm khuyết khung và thùng hàng

Khiếm khuyết nhẹ bao gồm thanh dọc bên hoặc thanh ngang bị nứt và các bộ phận cố định của thân thùng hàng bị thiếu hoặc không chắc chắn. Khiếm khuyết nghiêm trọng bao gồm thanh dọc bên có thể gãy, hiện tượng võng xuống khiến các bộ phận di động chạm vào thân thùng hàng, và hơn 25% chốt khóa của cụm bogie trượt bị thiếu hoặc không được cài.

- ✓ Nhẹ: thanh dọc bên bị nứt hoặc thanh ngang bị nứt/gãy
- ✓ Nghiêm trọng: thanh dọc bên có thể gãy
- ✓ Nghiêm trọng: hơn 25% chốt khóa bogie trượt bị thiếu hoặc không được cài

170.3 Lỗi bộ điều khiển của tài xế

Khiếm khuyết nhỏ bao gồm chân ga hoặc ly hợp hoạt động không đúng cách và còi không hoạt động đúng. Khiếm khuyết lớn là khi động cơ không trở về chế độ không tải khi nhả chân ga.

- ✓ Khiếm khuyết nhỏ: chân ga hoặc ly hợp hoạt động không đúng cách; còi không hoạt động
- ✓ Khiếm khuyết lớn: động cơ không trở về chế độ không tải khi nhả chân ga

CHAPTER 171

Steering Wheel

171.1 Tư thế đặt tay đúng và kỹ thuật đánh lái

Vì xe hạng nặng lớn hơn nhiều so với các loại xe khác, việc vận hành thành thạo và an toàn là điều thiết yếu. Giữ vô lăng bằng cả hai tay đặt đủ xa nhau để duy trì khả năng kiểm soát chắc chắn và phản ứng nhanh.

- ✓ Giữ vô lăng bằng cả hai tay và thay đổi vị trí để thoải mái
- ✓ Giữ hai tay đủ xa nhau để duy trì khả năng kiểm soát lái chắc chắn và phản ứng nhanh
- ✓ Đối với các kỹ thuật đánh lái đặc biệt, hãy ngồi ngả về sau với hai tay hơi gập, bắt đầu ở vị trí 8 giờ/4 giờ và đánh lái kiểu tay nối tay cho đến khi bánh xe quay

171.2 Vị trí đặt tay đúng trên vô lăng

Việc lái xe hạng nặng đòi hỏi những kỹ năng đặc biệt vì những xe này lớn hơn nhiều. Hãy giữ vô lăng bằng cả hai tay và thay đổi vị trí để thoải mái trong khi giữ hai tay đủ xa nhau để kiểm soát chắc chắn. Một số dòng xe yêu cầu kỹ thuật đánh lái đặc biệt do kích thước hoặc cấu hình của vô lăng.

- ✓ Giữ vô lăng bằng cả hai tay và để hai tay đủ xa nhau để duy trì khả năng kiểm soát chắc chắn
- ✓ Ngồi tựa lưng thoải mái vào ghế và giữ khuỷu tay hơi cong khi đánh lái
- ✓ Bắt đầu đánh lái với hai tay ở vị trí 8 giờ/4 giờ bằng kỹ thuật đổi tay (hand-over)
- ✓ Phản ứng nhanh để duy trì khả năng kiểm soát vô lăng chắc chắn bất kể điều gì xảy ra

CHAPTER 172

Pulling Over to the Side of the Road

172.1 Dừng xe bên lề đường và đèn cảnh báo nguy hiểm

Khi tấp vào lề, hãy bật đèn cảnh báo nguy hiểm, đặc biệt vào ban đêm để các tài xế khác không nhầm xe đang dừng của bạn là xe đang chạy và đi theo bạn. Khi xe bị hỏng, cũng dùng pháo hiệu hoặc phản quang đỏ để cho thấy xe đã dừng và thay pháo hiệu khi cháy hết để duy trì tín hiệu liên tục.

- ✓ Bật đèn cảnh báo nguy hiểm khi tấp vào lề, đặc biệt vào ban đêm
- ✓ Khi xe bị hỏng, dùng pháo hiệu hoặc phản quang đỏ và thay pháo hiệu đã cháy hết
- ✓ Cấm dùng pháo hiệu khi chở vật liệu dễ cháy, dễ nổ hoặc nguy hiểm (nhiên liệu, dung môi pha sơn, propane, thuốc nổ)

172.2 Tín hiệu cảnh báo trên đường phụ

Trên đường phụ, đặt các tín hiệu cảnh báo: thứ nhất khoảng 3 m phía sau xe, thẳng hàng với bên trái của xe; thứ hai khoảng 30 m phía sau, thẳng hàng với tín hiệu thứ nhất; thứ ba khoảng 30 m phía trước xe, thẳng hàng với bên trái của xe.

- ✓ Tín hiệu thứ nhất: khoảng 3 m phía sau, thẳng hàng với bên trái của xe
- ✓ Tín hiệu thứ hai: khoảng 30 m phía sau, thẳng hàng với tín hiệu thứ nhất
- ✓ Tín hiệu thứ ba: khoảng 30 m phía trước xe, thẳng hàng với bên trái

172.3 Tín hiệu cảnh báo trên xa lộ

Trên xa lộ, đường một chiều hoặc trục đường chính không có xe ngược chiều, hãy đặt các tín hiệu cảnh báo: thứ nhất cách khoảng 3 m về phía sau, thẳng hàng với bên trái; thứ hai cách khoảng 30 m về phía sau, thẳng hàng với tín hiệu thứ nhất; thứ ba cách khoảng 60 m về phía sau, thẳng hàng với các tín hiệu còn lại.

- ✓ Tín hiệu thứ nhất ~3 m về phía sau, thẳng hàng với bên trái
- ✓ Tín hiệu thứ hai ~30 m về phía sau, thẳng hàng với tín hiệu thứ nhất
- ✓ Tín hiệu thứ ba ~60 m về phía sau, thẳng hàng với các tín hiệu còn lại (tất cả đều ở phía sau xe)

172.4 Dừng xe bên lề đường

Khi tấp vào lề, hãy bật đèn cảnh báo nguy hiểm—nhất là vào ban đêm—để tài xế khác không nghĩ rằng bạn vẫn đang di chuyển và cố bám theo. Khi xe bị hỏng, cũng dùng pháo hiệu hoặc phản quang đỏ để báo rằng xe đã dừng, thay pháo hiệu khi cháy hết. Cấm dùng pháo hiệu nếu đang chở vật liệu dễ cháy, dễ nổ hoặc nguy hiểm (nhiên liệu, dung môi pha sơn, propane, thuốc nổ).

- ✓ Bật đèn cảnh báo nguy hiểm khi tấp vào lề, nhất là vào ban đêm
- ✓ Khi xe bị hỏng, dùng pháo hiệu hoặc phản quang đỏ ngoài đèn cảnh báo nguy hiểm
- ✓ Thay pháo hiệu khi cháy hết để duy trì cảnh báo liên tục
- ✓ Cấm dùng pháo hiệu khi đang chở vật liệu dễ cháy/dễ nổ/nguy hiểm

172.5 Tín hiệu cảnh báo trên đường thứ cấp

Trên đường thứ cấp, đặt các tín hiệu cảnh báo như sau: tín hiệu thứ nhất cách xe khoảng 3 m về phía sau, thẳng hàng với bên trái; tín hiệu thứ hai cách khoảng 30 m về phía sau, thẳng hàng với tín hiệu thứ nhất; tín hiệu thứ ba cách xe khoảng 30 m về phía trước, thẳng hàng với bên trái.

- ✓ Tín hiệu thứ nhất cách phía sau 3 m, thẳng hàng với bên trái của xe
- ✓ Tín hiệu thứ hai cách phía sau 30 m, thẳng hàng với tín hiệu thứ nhất
- ✓ Tín hiệu thứ ba cách xe 30 m về phía trước, thẳng hàng với bên trái

172.6 Tín hiệu cảnh báo trên đường cao tốc

Trên đường cao tốc, đường một chiều hoặc trục đường không có xe ngược chiều, đặt các tín hiệu như sau: thứ nhất khoảng 3 m phía sau, thẳng hàng với bên trái; thứ hai khoảng 30 m phía sau, thẳng hàng với tín hiệu thứ nhất; thứ ba khoảng 60 m phía sau, thẳng hàng với các tín hiệu khác.

- ✓ Tín hiệu thứ nhất ở phía sau khoảng 3 m, thẳng hàng với bên trái
- ✓ Tín hiệu thứ hai ở phía sau khoảng 30 m, thẳng hàng với tín hiệu thứ nhất
- ✓ Tín hiệu thứ ba ở phía sau khoảng 60 m trên đường cao tốc (không có xe ngược chiều), thẳng hàng với các tín hiệu khác

CHAPTER 173

Transportation of Passengers – Laws and Regulations

173.1 Các cơ quan quản lý và luật áp dụng

Tài xế chở hành khách phải biết các luật áp dụng được SAAQ, Ministère des Transports du Québec và Commission des transports du Québec thực thi. Ngoài Bộ luật An toàn Đường bộ, họ còn phải tuân theo Đạo luật Vận tải, Quy định Vận tải Xe buýt và Quy định về xe đường bộ dùng để vận chuyển trẻ em đến trường.

- ✓ Các cơ quan thực thi: SAAQ, Ministère des Transports, Commission des transports du Québec
- ✓ Đạo luật Vận tải yêu cầu tài xế xe buýt trường học phải có chứng chỉ năng lực
- ✓ Quy định Vận tải Xe buýt điều chỉnh việc cấp giấy phép vận chuyển hành khách

173.2 Giờ lái xe/nghỉ ngơi và quy tắc kiểm tra vòng quanh xe đối với xe buýt

Tất cả tài xế xe buýt trừ giao thông công cộng đô thị đều chịu sự điều chỉnh của Quy định về giờ lái xe và nghỉ ngơi, và phải tuân theo các quy tắc của các khu vực tài phán khác khi di chuyển ngoài Québec. Tài xế xe buýt phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe trong vòng 24 giờ trước khi đưa xe buýt ra ngoài, hoặc đọc và ký báo cáo kiểm tra vòng quanh xe trước đó nếu đã được thực hiện trong vòng 24 giờ trước đó.

- ✓ Tất cả tài xế xe buýt trừ giao thông công cộng đô thị đều tuân theo quy định về giờ lái xe và nghỉ ngơi
- ✓ Phải thực hiện kiểm tra vòng quanh xe trong vòng 24 giờ trước khi đưa xe buýt ra ngoài
- ✓ Tài xế có thể đọc và ký báo cáo kiểm tra vòng quanh xe trước đó nếu đã được thực hiện trong vòng 24 giờ trước đó

CHAPTER 174

Chapter 12 – Responsibility and Reporting of Defects

174.1 Trách nhiệm về tình trạng xe

Chủ xe, người khai thác và tài xế đều có nghĩa vụ riêng trong việc giữ xe ở tình trạng cơ khí an toàn.

- ✓ Chủ xe phải duy trì xe trong tình trạng cơ khí tốt và sửa chữa các khiếm khuyết đã được báo cáo
- ✓ Người khai thác phải bảo đảm tài xế hoặc người được chỉ định thực hiện việc kiểm tra theo các yêu cầu quy định
- ✓ Tài xế phải thực hiện việc kiểm tra theo yêu cầu (trừ khi chấp nhận việc kiểm tra của người khác) và phải báo cáo các khiếm khuyết phát hiện được trong chuyến đi

174.2 Trách nhiệm của tài xế trong việc báo cáo các khiếm khuyết trong chuyến đi

Tài xế luôn chịu trách nhiệm phát hiện và báo cáo các khiếm khuyết trong suốt chuyến đi, ngay cả khi người khác đã thực hiện kiểm tra vòng quanh xe.

- ✓ Tài xế luôn chịu trách nhiệm báo cáo các khiếm khuyết được ghi nhận trong chuyến đi, ngay cả khi người khác đã thực hiện kiểm tra.
- ✓ Tài xế phải có khả năng thực hiện kiểm tra và nhận biết các khiếm khuyết thường được phát hiện trong kiểm tra vòng quanh xe.
- ✓ Tài xế phải luôn cảnh giác vì họ ở vị trí tốt nhất để phát hiện hành vi bất thường của xe.

CHAPTER 175

Appendix – Self-Evaluation Answer Key (Chapter 12)

175.1 Chương 12 Câu Trả Lời Tự Đánh Giá và Các Khái Niệm Chính

Khóa trả lời xác nhận các quy tắc kiểm tra vòng tròn có thể kiểm tra: người lái xe không cần phải tự mình thực hiện kiểm tra; rò rỉ không khí 35 kPa trong một phút trên xe buýt động cơ KHÔNG phải là nhỏ (đó là lỗi lớn đối với xe đơn vị); mài mòn lốp trước liền kề ở mức chỉ báo cấm vận hành; các lỗi nhỏ trong chuyến đi vẫn phải được ghi lại; và người lái xe phải kiểm tra mức chất lỏng lái xe có trợ lực.

- ✓ Rò rỉ không khí 35 kPa/phút trên xe buýt động cơ đơn vị vượt quá ngưỡng nhỏ và cấu thành một lỗi lớn (câu trả lời: Sai với 'nhỏ')
- ✓ Mài mòn trục lái trước trên 2 làn lốp liền kề ở mức chỉ báo có nghĩa là bạn không thể vận hành xe (câu trả lời: Đúng)
- ✓ Người lái xe phải ghi lại các lỗi nhỏ được phát hiện trong chuyến đi và phải kiểm tra mức chất lỏng lái xe có trợ lực (cả hai câu lệnh Sai)

CHAPTER 176

Number of Passengers

176.1 Giới hạn hành khách đối với xe buýt trường học và xe buýt không phải trường học

Bộ luật An toàn Đường bộ quy định số hành khách tối đa trên mỗi xe buýt. Trên xe buýt trường học, số lượng được phép bằng số vị trí ghế ngồi, với không quá ba học sinh trên mỗi ghế và đủ chỗ cho mỗi trẻ mà không chặn lối đi. Đối với xe buýt không phải trường học ở ngoài khu vực đô thị (ví dụ: xe thuê riêng), giới hạn bằng số vị trí ghế ngồi cộng thêm một hành khách đứng cho mỗi hàng ghế. Đối với xe buýt đô thị (giao thông công cộng), Bộ luật không đặt giới hạn hành khách.

- ✓ Xe buýt trường học: số hành khách bằng số vị trí ghế ngồi; tối đa ba trẻ trên mỗi ghế
- ✓ Trẻ em không được chặn lối đi và phải được ngồi an toàn
- ✓ Xe buýt ngoài đô thị: số vị trí ghế ngồi cộng thêm một hành khách đứng mỗi hàng (ví dụ: 15 hàng = tối đa 15 người đứng)
- ✓ Xe buýt đô thị/giao thông công cộng: không giới hạn hành khách

176.2 Giới hạn hành khách đối với xe buýt trường học và các loại xe buýt khác

Bộ luật An toàn Đường bộ quy định số hành khách tối đa. Đối với xe buýt trường học, số hành khách được phép bằng số vị trí ngồi; không quá ba trẻ em đi học mỗi ghế, với đủ không gian để mỗi trẻ ngồi an toàn mà không chặn lối đi. Đối với xe buýt không phải trường học ngoài khu vực đô thị (xe buýt hợp đồng), mức tối đa là số vị trí ngồi cộng thêm một hành khách đứng mỗi hàng ghế. Đối với xe buýt đô thị (giao thông công cộng), không có giới hạn hành khách.

- ✓ 1. Xe buýt trường học: hành khách bằng số vị trí ngồi; tối đa 3 trẻ em mỗi ghế
- ✓ 2. Xe buýt hợp đồng/không thuộc đô thị: số vị trí ngồi cộng thêm một hành khách đứng mỗi hàng ghế
- ✓ 3. Xe buýt đô thị/giao thông công cộng: không giới hạn số lượng hành khách

CHAPTER 177

Braking Power (Chapter 4)

177.1 Ảnh hưởng của trọng lượng và GVWR đến việc phanh

Sức mạnh phanh phụ thuộc vào trọng lượng và tốc độ của xe. Phanh được thiết kế để hoạt động hiệu quả trong giới hạn trọng lượng toàn bộ cho phép (GVWR) — trọng lượng xe cộng với tải trọng. Vượt quá GVWR làm giảm hiệu suất phanh và tăng độ mài mòn.

- ✓ Hai yếu tố ảnh hưởng đến sức mạnh phanh: trọng lượng và tốc độ
- ✓ GVWR = trọng lượng xe + tải trọng
- ✓ Vượt quá GVWR làm giảm hiệu suất và khiến phanh mòn nhanh hơn
- ✓ Không bao giờ vượt quá tải trọng tối đa được phép của xe — phanh có thể hỏng hoàn toàn

177.2 Ảnh hưởng của việc tăng gấp đôi trọng lượng

Tăng gấp đôi tổng trọng lượng xe sẽ tăng gấp đôi quãng đường dừng/phanh nếu áp dụng cùng áp suất phanh. Tăng gấp đôi áp suất phanh giữ nguyên quãng đường nhưng tăng gấp đôi nhiệt. Giảm tốc độ hoặc tăng quãng đường dừng để tránh quá nhiệt.

- ✓ Tăng gấp đôi trọng lượng = tăng gấp đôi quãng đường dừng ở cùng áp suất phanh
- ✓ Tăng gấp đôi áp suất giữ nguyên quãng đường nhưng tăng gấp đôi nhiệt
- ✓ Giảm tốc độ hoặc tăng quãng đường để ngăn ngừa quá nhiệt

177.3 Ảnh hưởng của tốc độ đến việc phanh (bình phương)

Tốc độ còn quan trọng hơn trọng lượng vì lực phanh cần thiết tỷ lệ thuận với bình phương của mức tăng tốc độ. Tăng gấp đôi tốc độ làm lực phanh cần thiết tăng gấp bốn lần và tạo ra lượng nhiệt nhiều gấp bốn lần.

- ✓ Lực phanh cần thiết tỷ lệ thuận với bình phương tốc độ
- ✓ Tốc độ gấp đôi = lực phanh cần thiết gấp 4 lần
- ✓ Tốc độ gấp đôi = nhiệt phanh nhiều gấp 4 lần
- ✓ Tốc độ quan trọng hơn trọng lượng/tải trọng

177.4 Ảnh hưởng kết hợp của trọng lượng và tốc độ

Nếu cả trọng lượng và tốc độ đều tăng gấp đôi, cần lực phanh lớn gấp tám lần để dừng lại. Phanh quá mức tạo ra nhiều nhiệt hơn mức mà tang trống/đĩa phanh có thể hấp thụ, làm chai bố phanh và giảm hiệu quả cho đến khi chúng nguội đi.

- ✓ Cả trọng lượng và tốc độ tăng gấp đôi = cần lực phanh lớn gấp 8 lần
- ✓ Nhiệt dư thừa làm chai bố phanh và giảm hiệu quả
- ✓ Tình trạng chai bố phanh cải thiện khi bố phanh nguội đi

177.5 Các yếu tố khác ảnh hưởng đến hiệu quả phanh

Hiệu quả phanh không chỉ phụ thuộc vào lực phanh. Việc điều chỉnh phanh, loại và tình trạng má phanh, tình trạng lốp, độ dốc mặt đường, bề mặt đường và khí động học của xe đều có ảnh hưởng.

- ✓ Việc điều chỉnh phanh ảnh hưởng đến hiệu quả phanh
- ✓ Loại và tình trạng má phanh rất quan trọng
- ✓ Tình trạng lốp, độ dốc mặt đường, bề mặt đường và khí động học cũng ảnh hưởng đến việc phanh

177.6 Trọng lượng, GVWR và Khoảng cách phanh

Lực phanh cần thiết phụ thuộc vào trọng lượng và tốc độ. Phanh được thiết kế để hoạt động hiệu quả đến mức tổng trọng lượng cho phép của xe (GVWR), mức tối đa do nhà sản xuất quy định cho xe cộng với tải. Vượt quá GVWR làm giảm hiệu suất và tăng hao mòn. Tăng gấp đôi tải trọng sẽ tăng gấp đôi khoảng cách phanh ở cùng áp suất khí; tăng gấp đôi áp suất giữ nguyên khoảng cách nhưng tăng gấp đôi nhiệt. Không bao giờ vượt quá tải trọng tối đa được phép — phanh có thể hỏng hoàn toàn.

- ✓ Hai yếu tố ảnh hưởng đến lực phanh: trọng lượng và tốc độ
- ✓ Không vượt quá GVWR (tối đa xe + tải)
- ✓ Tăng gấp đôi tải trọng sẽ tăng gấp đôi khoảng cách phanh ở cùng áp suất
- ✓ Vượt quá tải trọng tối đa được phép có thể gây hỏng phanh hoàn toàn

177.7 Tốc độ và lực phanh theo bình phương

Tốc độ quan trọng hơn trọng lượng vì lực phanh tỷ lệ thuận với bình phương của mức tăng tốc độ. Tăng gấp đôi tốc độ làm lực phanh cần thiết tăng gấp bốn lần và sinh ra lượng nhiệt gấp bốn lần. Tăng gấp đôi cả trọng lượng lẫn tốc độ đòi hỏi lực phanh lớn hơn gấp tám lần.

- ✓ Lực phanh tỷ lệ thuận với bình phương của mức tăng tốc độ
- ✓ Tăng gấp đôi tốc độ đòi hỏi lực phanh và nhiệt gấp bốn lần
- ✓ Tăng gấp đôi cả trọng lượng lẫn tốc độ đòi hỏi lực phanh gấp tám lần

177.8 Quá nhiệt và chai bóng má phanh

Phanh quá nhiều tạo ra nhiều nhiệt hơn mức tang trống và đĩa phanh có thể hấp thụ, khiến má phanh bị chai bóng và mất hiệu quả; hiện tượng này hết khi má phanh nguội đi. Giảm nhiệt bằng cách giảm tốc độ hoặc tăng khoảng cách dừng. Hiệu suất cũng phụ thuộc vào điều chỉnh phanh, má phanh, lốp, độ dốc và bề mặt đường, và khí động học.

- ✓ Nhiệt độ quá cao làm chai bóng má phanh và giảm hiệu quả
- ✓ Hiện tượng chai bóng biến mất khi má phanh nguội đi
- ✓ Giảm nhiệt bằng cách giảm tốc độ hoặc tăng khoảng cách dừng

CHAPTER 178

Chapter 12 – Mechanical Defects: Minor and Major

178.1 Định nghĩa và Quy tắc về Khiếm khuyết Nhỏ

Khiếm khuyết nhỏ không gây nguy hiểm tức thời nhưng có thể trở nên xấu đi; xe không được vận hành nếu không được sửa chữa trong thời hạn quy định.

- ✓ Khiếm khuyết nhỏ không gây nguy hiểm tức thời cho an toàn nhưng có thể nhanh chóng trở nên xấu đi
- ✓ Xe có khiếm khuyết nhỏ không được vận hành nếu việc sửa chữa không được thực hiện trong vòng 48 giờ
- ✓ Khiếm khuyết nhỏ phải được ghi vào báo cáo và thông báo cho người điều hành trước lần kiểm tra vòng quanh xe tiếp theo hoặc trong vòng 24 giờ, tùy điều kiện nào đến trước

178.2 Định nghĩa và Quy tắc về Lỗi Nghiêm trọng

Lỗi nghiêm trọng gây ra rủi ro an toàn tức thời và theo luật cấm vận hành xe.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng gây ra rủi ro tức thời đối với an toàn
- ✓ Cấm vận hành hoặc cho phép vận hành xe có lỗi nghiêm trọng
- ✓ Lỗi nghiêm trọng phải được ghi ngay vào báo cáo và báo cáo không chậm trễ cho người điều hành
- ✓ Lỗi nghiêm trọng cấu thành lệnh cấm vận hành

CHAPTER 179

13 - Seat

179.1 Dây an toàn của người lái xe

Kiểm tra sự hiện diện, tình trạng và khả năng hoạt động của dây an toàn ghế người lái (các điểm neo, khóa cài, bộ thu dây, cơ cấu khóa). Cài và tháo khóa để xác nhận hoạt động đúng.

- ✓ Lỗi 13.A (nghiêm trọng): Dây an toàn của người lái xe bị thiếu, bị sửa đổi hoặc không đạt yêu cầu
- ✓ Dây an toàn không đạt yêu cầu nếu không hoạt động đúng.

179.2 Ghế tài xế

Kiểm tra tình trạng chung và việc điều chỉnh ghế tài xế. Ngồi vào ghế, thực hiện các điều chỉnh cần thiết để lái xe an toàn và xác nhận ghế vẫn được khóa đúng vị trí sau khi điều chỉnh. Ghế không đạt yêu cầu nếu không hoạt động đúng cách đến mức không an toàn.

- ✓ Lỗi 13.1 (nhẹ): Ghế tài xế không đạt yêu cầu hoặc không duy trì được vị trí khóa
- ✓ Ghế không đạt yêu cầu nếu không hoạt động đúng cách đến mức không an toàn

CHAPTER 180

Level Crossings

180.1 Tiếp cận đường ngang đường sắt

Hãy thận trọng tại các đường ngang đường sắt—biển báo đường sắt có thể bị che khuất bởi tuyết, cỏ dại hoặc cành cây. Xe hạng nặng mất nhiều thời gian hơn để băng qua do kích thước và hàng hóa. Tránh sang số khi đang băng qua; sai sót hoặc chết máy có thể gây hậu quả thảm khốc. Rủi ro cao hơn đối với xe buýt do an toàn hành khách. Tài xế xe buýt và đơn vị vận chuyển hàng nguy hiểm có quy tắc đặc biệt (Chương 7 và 8).

- ✓ Biển báo cảnh báo đường sắt có thể bị che khuất bởi tuyết, cỏ dại hoặc cành cây
- ✓ Xe hạng nặng mất nhiều thời gian hơn các xe khác để băng qua đường ray
- ✓ Tránh sang số khi đang băng qua đường ray—sai sót hoặc chết máy có thể gây hậu quả thảm khốc
- ✓ Tài xế xe buýt và đơn vị vận chuyển hàng nguy hiểm phải tuân theo quy tắc đặc biệt khi qua đường ngang

180.2 Tiếp cận đường ngang đường sắt

Hãy thận trọng tại các đường ngang đường sắt; biển cảnh báo đường ray có thể bị che khuất bởi tuyết, cỏ dại hoặc cành cây. Xe hạng nặng mất nhiều thời gian hơn để vượt qua do kích thước và hàng hóa. Tránh sang số khi đang vượt qua — lỗi sang số hoặc chết máy có thể gây thảm họa. Rủi ro cao hơn đối với xe buýt (an toàn hành khách). Tài xế xe buýt và đơn vị vận chuyển hàng nguy hiểm có quy định đặc biệt (Chương 7 và 8).

- ✓ Tránh sang số khi đang đi qua đường ngang đường sắt
- ✓ Đề phòng biển cảnh báo đường ray bị che khuất do tuyết, cỏ dại hoặc cành cây
- ✓ Xe buýt và xe chở hàng nguy hiểm phải tuân theo quy định đặc biệt tại đường ngang đường sắt

180.3 Biển báo giảm tốc độ tại đường ngang đường sắt

Một biển cảnh báo đặc biệt có nghĩa là, do cấu hình của đường ngang đường sắt, bạn phải giảm tốc độ hơn 70% so với giới hạn tốc độ đã ghi. Ví dụ, nếu giới hạn đã ghi là 70 km/h, bạn phải giảm xuống không quá 20 km/h trước khi qua đường ngang.

- ✓ Biển đặc biệt yêu cầu giảm tốc độ hơn 70% so với giới hạn đã ghi
- ✓ Ở giới hạn đã ghi 70 km/h, giảm xuống không quá 20 km/h trước khi qua đường ngang

180.4 Biển cảnh báo giảm tốc độ tại lối giao cắt

Một biển cảnh báo đặc biệt dành cho xe tải có nghĩa là do cấu tạo của lối giao cắt, bạn phải giảm tốc độ hơn 70% so với giới hạn tốc độ ghi trên biển. Ví dụ, ở giới hạn ghi trên biển là 70 km/h, bạn phải giảm xuống không quá 20 km/h trước khi qua lối giao cắt.

- ✓ Biển này yêu cầu giảm tốc độ hơn 70% so với giới hạn ghi trên biển
- ✓ Ví dụ: ở tốc độ ghi trên biển 70 km/h, giảm xuống không quá 20 km/h trước khi qua lối giao cắt

CHAPTER 181

Appendices – List 1: Wipers, Emergency Material, Lights

181.1 Các lỗi đèn pha và đèn chiếu sáng

Một đèn chiếu gần, đèn đỗ xe, đèn báo rẽ, đèn phanh hoặc đèn biển số không bật là lỗi nhẹ. Lỗi nghiêm trọng là hỏng toàn bộ đèn chiếu gần, và ở phía sau của xe đơn khối hoặc xe cuối cùng: hỏng toàn bộ đèn báo rẽ, đèn phanh hoặc đèn đỗ xe.

- ✓ Nhẹ: một đèn chiếu gần, đèn đỗ xe, đèn báo rẽ, đèn phanh hoặc đèn biển số không bật
- ✓ Nghiêm trọng: hỏng toàn bộ đèn chiếu gần
- ✓ Nghiêm trọng: hỏng toàn bộ đèn báo rẽ, đèn phanh hoặc đèn đỗ xe ở phía sau

181.2 Cần gạt nước/Rửa kính chắn gió và Vật tư khẩn cấp

Cần gạt nước phía hành khách bị thiếu/không đủ hoặc vòi rửa kính không hiệu quả là lỗi nhẹ, trong khi cần gạt nước phía tài xế bị thiếu/không đủ là lỗi nghiêm trọng. Bộ sơ cứu và bình chữa cháy hóa chất theo luật định được gắn không chắc chắn hoặc không thể tiếp cận là lỗi nhẹ.

- ✓ Nhẹ: thiếu/không đủ cần gạt nước phía hành khách; vòi rửa kính không hiệu quả
- ✓ Nghiêm trọng: thiếu hoặc không đủ cần gạt nước phía tài xế
- ✓ Nhẹ: bộ sơ cứu hoặc bình chữa cháy bắt buộc không chắc chắn/không dễ tiếp cận

CHAPTER 182

Accelerator

182.1 Sử dụng Bàn đạp ga

Bàn đạp ga điều khiển tốc độ xe. Tăng tốc êm ái và dần dần giúp tránh xe bị giật và duy trì khả năng kiểm soát xe. Dòng nhiên liệu phù hợp đảm bảo hiệu suất động cơ tối ưu.

- ✓ Tăng tốc êm ái và dần dần để tránh làm xe bị giật
- ✓ Lòng bàn chân của bạn nên đặt phẳng trên bàn đạp, gót chân đặt trên sàn
- ✓ Tăng tốc dần dần trong khi theo dõi vòng tua động cơ (RPM), sau đó duy trì tốc độ mong muốn để kiểm soát tốt hơn

182.2 Sử dụng đúng cách bàn đạp ga

Bàn đạp ga điều khiển tốc độ xe. Hãy tăng tốc êm ái và từ từ để khởi hành xe mà không bị giật. Lòng bàn chân của bạn nên đặt phẳng trên bàn đạp ga, gót chân đặt trên sàn. Theo dõi số vòng tua máy (RPM) và duy trì tốc độ ổn định khi đã đạt được.

- ✓ Tăng tốc êm ái và từ từ để tránh làm xe bị giật
- ✓ Giữ lòng bàn chân đặt phẳng trên bàn đạp ga, gót chân trên sàn
- ✓ Tăng tốc từ từ đồng thời theo dõi số vòng tua máy để đạt hiệu suất động cơ tối ưu
- ✓ Khi đã đạt tốc độ mong muốn, hãy duy trì tốc độ đó để giữ quyền kiểm soát xe

CHAPTER 183

Rules for the Road (Passenger Transport)

183.1 Đón và Trả Khách

Trước khi đón hoặc trả khách, hãy tấp vào lề và dừng hẳn ở sát mép phải ngoài cùng của đường hoặc tại khu vực được chỉ định. Sau khi dừng, không mở cửa cho đến khi bạn chắc chắn rằng việc mở cửa là an toàn.

- ✓ Tấp vào lề và dừng hẳn ở sát mép phải hoặc tại khu vực được chỉ định
- ✓ Không mở cửa cho đến khi việc mở cửa là an toàn

183.2 Quy tắc giao thông khi lái xe buýt

Lái xe êm ái để hành khách thoải mái và an toàn. Không tiếp tục lái nếu có người tựa vào bên ngoài xe buýt, và bảo đảm hành khách đã xuống xe không gặp nguy hiểm bị đâm. Trên đường thành phố dưới 70 km/h, xe buýt có quyền ưu tiên khi trở lại làn đường của mình nhưng vẫn phải phán đoán, bật tín hiệu và bảo đảm đường thông thoáng. Tại đường ngang mức, giảm tốc độ, dừng cách đường ngang ít nhất 5 m, và không đi tiếp cho đến khi có đủ chỗ để vượt qua hoàn toàn, trừ khi có biển báo EXEMPT.

- ✓ Không tiếp tục lái nếu có người tựa vào bên ngoài xe buýt
- ✓ Trên đường dưới 70 km/h, xe buýt có quyền ưu tiên trở lại làn đường của mình nhưng phải bật tín hiệu và bảo đảm an toàn
- ✓ Tại đường ngang mức, dừng cách ít nhất 5 m và vượt qua hoàn toàn đường ngang trước khi đi tiếp
- ✓ Biển báo EXEMPT miễn trừ nghĩa vụ dừng tại đường ngang mức

183.3 Các Trạm Kiểm Tra và Khu Vực Kiểm Tra Phanh

Xe buýt không cần dừng tại các trạm kiểm tra trừ khi đang kéo rơ-moóc. Khi điều khiển bất kỳ xe nào có tổng khối lượng toàn bộ khi có tải từ 3.000 kg trở lên, kể cả xe buýt, bạn phải tấp vào lề tại khu vực kiểm tra phanh có biển báo VÉRIFICATION, dừng tại biển báo dừng, và tự kiểm tra phanh.

- ✓ Xe buýt không dừng tại các trạm kiểm tra trừ khi đang kéo rơ-moóc
- ✓ Xe từ 3.000 kg trở lên phải dừng tại các khu vực kiểm tra phanh có VÉRIFICATION
- ✓ Dừng hẳn và tự kiểm tra phanh

183.4 Lái xe trên lề đường

Chỉ được phép lái xe trên lề đường của đường cao tốc hoặc đường có kiểm soát ra vào nếu tài xế đã hoàn thành khóa huấn luyện bắt buộc, biển báo cho phép lưu thông trên lề đường, và tốc độ giao thông trên đường cao tốc dưới 50 km/h.

- ✓ Tài xế phải đã hoàn thành khóa huấn luyện bắt buộc
- ✓ Biển báo phải cho phép lưu thông trên lề đường
- ✓ Tốc độ giao thông trên đường cao tốc phải dưới 50 km/h

CHAPTER 184

Chapter 12 - Lists of Defects and Components to Inspect

184.1 Ba Danh Sách Khiếm Khuyết

Có ba danh sách khiếm khuyết được điều chỉnh cho các loại xe khác nhau, giúp phân loại khiếm khuyết là nhẹ hay nghiêm trọng.

- ✓ Danh sách 1 – Xe hạng nặng: áp dụng cho tất cả xe hạng nặng, trừ những xe thuộc danh sách 2 và 3
- ✓ Danh sách 2 – Xe buýt: áp dụng cho xe buýt (không bao gồm xe khách đường dài), xe buýt nhỏ và rơ-moóc do chúng kéo
- ✓ Danh sách 3 – Xe khách đường dài: áp dụng cho xe khách đường dài
- ✓ Chủ xe khách đường dài không thuộc một PMP được công nhận phải điền báo cáo kiểm tra cụ thể mỗi 12.000 km hoặc mỗi 30 ngày, tùy điều kiện nào đến trước

184.2 Nghĩa vụ liên quan đến Danh sách các khiếm khuyết

Danh sách các khiếm khuyết có nội dung theo quy định và phải được giữ trên xe bởi cả người điều hành lẫn tài xế.

- ✓ Người điều hành phải đặt danh sách khiếm khuyết áp dụng trong mỗi xe theo định dạng quy định (không được sửa đổi văn bản, thứ tự và cách đánh số)
- ✓ Chỉ được thêm các yếu tố vào mục “Các cuộc kiểm tra cụ thể do người điều hành yêu cầu”
- ✓ Tài xế phải bảo đảm danh sách vẫn ở trên xe và giao nộp cho bất kỳ nhân viên thực thi pháp luật nào yêu cầu

184.3 Các bộ phận cần kiểm tra trong kiểm tra vòng quanh xe

Kiểm tra vòng quanh xe bao gồm một nhóm bộ phận được chỉ định; Danh sách 1 có 19 bộ phận, trong khi Danh sách 2 và 3 bổ sung mục thứ 20 về vận chuyển hành khách.

- ✓ Danh sách 1 (xe hạng nặng) có 19 bộ phận; Danh sách 2 và 3 có mục thứ 20 dành cho xe chở hành khách.
- ✓ 20 bộ phận bao gồm thiết bị khớp nối, khung/thùng hàng, hệ thống lái, phanh (điện, thủy lực, khí nén), lốp, bánh xe/may-ơ/chi tiết bắt xiết, hệ thống treo, và vận chuyển hành khách.
- ✓ Các bộ phận không có trên xe không cần phải xác minh; các bộ phận bị thiếu mà đáng lẽ phải có tạo thành lỗi phải báo cáo.
- ✓ Các lỗi nhỏ thuộc danh sách phải được ghi vào báo cáo và báo cáo trước lần kiểm tra tiếp theo hoặc trong vòng 24 giờ.

CHAPTER 185

Types of Transmissions

185.1 Hộp số tự động ở xe hạng nặng

Nhiều xe hạng nặng tự động chuyển số dựa trên tốc độ và gia tốc. Không giống như hộp số tự động của ô tô, hộp số tự động của xe hạng nặng không có chế độ PARK.

- ✓ Để giữ xe đứng yên khi dừng, gạt về số trung gian (N) trong khi động cơ đang chạy và kéo phanh tay
- ✓ Hộp số tự động của xe hạng nặng không có chế độ PARK
- ✓ Khi phanh hoặc giảm số ở số 1 và số 2, bánh dẫn động có thể bị bó cứng trên đường trơn trượt và gây mất kiểm soát

185.2 Hộp số sàn — Synchromesh so với Non-Synchromesh

Có hai loại hộp số sàn trên xe hạng nặng: synchromesh và non-synchromesh. Cả hai (và một số hộp số tự động kiểu sàn) đều có bàn đạp côn.

- ✓ Hộp số synchromesh (thường 5–6 cấp số) cho phép sang số mà không bị mài răng và được dùng trên xe buýt trường học và xe tải nhẹ hai cầu; không cần double-clutching
- ✓ Hộp số non-synchromesh (thường 8–18 cấp số) được dùng trên xe hạng nặng có ba cầu trở lên và GVWR cao, kể cả đầu kéo sơ mi rơ moóc
- ✓ Hộp số non-synchromesh yêu cầu kỹ thuật đạp côn hai lần (double-clutching) để lái xe an toàn và hiệu quả

185.3 Sử dụng bàn đạp ly hợp

Ly hợp kết nối động cơ với hộp số và truyền công suất đến các bánh dẫn động. Tư thế lái đúng là rất quan trọng để đạp ly hợp chính xác.

- ✓ Bàn đạp nhả lên = ly hợp đóng (truyền công suất đến bánh xe); bàn đạp đạp xuống = ly hợp ngắt (tương đương số trung gian), cho phép sang số
- ✓ Ngồi sao cho có thể đạp bàn đạp đủ xa để ngắt hoàn toàn ly hợp mà đầu gối vẫn hơi cong
- ✓ Tránh nhả bàn đạp quá nhanh (gượng ép) hoặc quá chậm (trượt/nóng), đặt chân lên bàn đạp, hoặc đạp hết xuống sàn khi sang số

185.4 Hộp số sàn không có bộ đồng tốc

Hộp số sàn không có bộ đồng tốc chủ yếu được sử dụng trên xe hạng nặng có ba trục trở lên và trọng lượng toàn xe cho phép (GVWR) cao, bao gồm cả đầu kéo sơ mi rơ moóc. Hộp số này thường có từ 8 đến 18 số và yêu cầu kỹ thuật đạp côn hai lần (double-clutching) vì không có bộ đồng tốc để ngăn mài răng số.

- ✓ Hộp số sàn không có bộ đồng tốc được dùng trên xe có ba trục trở lên và GVWR cao, bao gồm cả đầu kéo sơ mi rơ moóc
- ✓ Chúng thường có từ 8 đến 18 số
- ✓ Bạn phải sử dụng kỹ thuật đạp côn hai lần để lái xe an toàn và hiệu quả
- ✓ Thành thạo kỹ thuật đạp côn hai lần đòi hỏi canh thời điểm tốt và nhiều giờ luyện tập

185.5 Các Vị trí Sang số Cơ khí

Cần sang số cơ khí giống với cần gạt sang số trên ô tô, mỗi vị trí số phục vụ một mục đích cụ thể.

- ✓ N (số mo) dùng để khởi động động cơ, chạy không tải kéo dài và đỗ xe; R (số lùi) yêu cầu dừng hẳn trước khi sử dụng.
- ✓ Số 2 đến 5 hoặc D là số tiến cho việc lái xe bình thường; số 2 và 3 hoặc 2 đến 4 là số thấp để lái xe khi chở tải.
- ✓ Số 2 dùng cho tuyết hoặc dốc đứng; Số 1 cho công suất tối đa để lái xe địa hình rất chậm; MODE chuyển đổi giữa chế độ Hiệu suất/Tiết kiệm.

185.6 Bàn đạp ly hợp bốn vị trí

Bàn đạp ly hợp trong hộp số không đồng bộ có bốn vị trí, mỗi vị trí có vai trò cụ thể thiết yếu để đạp ly hợp kép đúng cách.

- ✓ Vị trí 1 (độ rơ tự do phía trên) ngăn các bộ phận quay liên tục; Vị trí 2 (điểm ma sát) ngắt động cơ trước khi chuyển số
- ✓ Vị trí 3 (độ rơ tự do phía dưới) chuyển từ điểm ma sát sang phanh ly hợp; Vị trí 4 (phanh ly hợp) dừng các bộ phận của hộp số để cho phép chuyển sang số 1

185.7 Đặc điểm động cơ để sang số

Để sử dụng hộp số không có bộ đồng tốc, bạn phải biết các đặc điểm chính của động cơ và theo dõi vòng tua máy khi sang số.

- ✓ Biết vòng tua không tải, vòng tua tốc độ tối đa và mô-men xoắn cực đại của động cơ.
- ✓ Kiểm tra đồng hồ vòng tua/vòng tua động cơ mỗi lần sang số.
- ✓ Ví dụ bộ 10 số: vòng tua không tải 650 RPM, vòng tua tốc độ tối đa 1.800 RPM, mô-men xoắn cực đại 1.200 RPM.

185.8 Cấu hình và mức tăng của hộp số

Hộp số nhân công suất động cơ và truyền nó đến bộ vi sai. Hộp số sàn không đồng bộ thường tuân theo hai cấu hình với mức tăng RPM đặc trưng giữa các số trên địa hình bằng phẳng.

- ✓ Hộp số có 10 hoặc 15 cấp có mức tăng khoảng 300 RPM từ số này sang số kế tiếp trên địa hình bằng phẳng
- ✓ Hộp số có 8, 13 hoặc 18 cấp có mức tăng khoảng 400 RPM từ số này sang số kế tiếp trên địa hình bằng phẳng
- ✓ Để sử dụng kỹ thuật đạp côn hai lần (double-clutching), bạn phải hiểu cách tăng số và giảm số

185.9 Hộp số sàn đồng tốc

Hộp số sàn đồng tốc thường có 5 hoặc 6 cấp số với bộ đồng tốc bên trong cho phép chuyển số mà không bị kêu nghiến. Nó chủ yếu được sử dụng trên xe buýt trường học và một số xe tải hai cầu có trọng lượng toàn bộ xe thấp và không yêu cầu kỹ thuật đạp côn hai lần.

- ✓ Hộp số sàn đồng tốc thường có 5 hoặc 6 cấp số
- ✓ Bộ đồng tốc bên trong cho phép chuyển số mà không bị kêu nghiến
- ✓ Chủ yếu được sử dụng trên xe buýt trường học và một số xe tải hai cầu có GVWR thấp
- ✓ Không yêu cầu kỹ thuật đạp côn hai lần

185.10 Sử dụng bàn đạp ly hợp đúng cách

Ly hợp nối động cơ với hộp số và truyền lực đến các bánh xe dẫn động. Nhả = đóng khớp (truyền lực); đạp = ngắt khớp (tương đương số trung gian, cho phép chuyển số). Tư thế lái đúng rất quan trọng và có những lỗi cụ thể cần tránh.

- ✓ Đạp bàn đạp ly hợp để ngắt khớp và chuyển số; chỉ khi đó bạn mới có thể chuyển số trên hộp số sàn
- ✓ Ngồi sao cho bạn có thể ngắt khớp ly hợp hoàn toàn trong khi đầu gối hơi cong
- ✓ Tránh nhả ly hợp quá nhanh (gây áp lực lên hộp số) hoặc quá chậm (gây trượt, nhiệt và mài mòn)
- ✓ Không đặt chân trên bàn đạp ly hợp khi không sử dụng, và không đạp hết xuống sàn khi chuyển số

185.11 Cấu hình hộp số và mức tăng RPM

Hộp số khuếch đại công suất động cơ và truyền nó đến bộ vi sai. Hầu hết các hộp số sàn không đồng tốc tuân theo một trong hai cấu hình với mức tăng RPM khác nhau giữa các số trên địa hình bằng phẳng.

- ✓ 10 hoặc 15 số có mức tăng khoảng 300 RPM từ số này sang số kế tiếp trên địa hình bằng phẳng
- ✓ 8, 13 hoặc 18 số có mức tăng khoảng 400 RPM từ số này sang số kế tiếp trên địa hình bằng phẳng
- ✓ Hộp số khuếch đại công suất động cơ và truyền nó đến bộ vi sai

185.12 Ví dụ về giá trị của kỹ thuật Double-Clutching

Kỹ thuật double-clutching đòi hỏi phải hiểu việc tăng số và giảm số. Các giá trị ví dụ trong tài liệu học tập giả định hộp số 10 cấp với các thông số vòng tua máy cụ thể.

- ✓ Tốc độ không tải ví dụ của động cơ là 650 RPM
- ✓ Tốc độ tối đa ví dụ của động cơ là 1.800 RPM
- ✓ Mô-men xoắn cực đại ví dụ của động cơ là 1.200 RPM
- ✓ Bạn phải hiểu cả việc tăng số và giảm số để double-clutch

185.13 Sang số điện tử và cơ điện tử

Các hệ thống sang số này được vận hành bằng nút bấm thay vì cần gạt và có cùng các vị trí như hệ thống sang số cơ khí, cùng với các nút tăng và giảm.

- ✓ Các nút tăng (↑) và giảm (↓) cho phép chọn thủ công số cao hơn hoặc thấp hơn (1 đến 5) tùy theo điều kiện đường xá
- ✓ Trước khi chọn số, nhấn nút MODE để chuyển từ chế độ tự động sang chế độ thủ công

185.14 Hộp số sàn tự động

Ngày càng nhiều xe hạng nặng sử dụng hộp số sàn tự động, loại hộp số liên tục theo dõi các yếu tố ảnh hưởng đến việc chuyển số.

- ✓ Hộp số thông minh theo dõi độ dốc mặt đường, trọng lượng xe, tốc độ và lực cản lăn.
- ✓ Nó phân tích các yếu tố này để tự động xác định việc chuyển số mượt mà nhất.

CHAPTER 186

How the Parking Brake Works (Chapter 4)

186.1 Kích hoạt phanh đỗ

Phanh đỗ giữ xe đứng yên và cố định tất cả các bánh được trang bị phanh này. Chỉ kéo núm điều khiển lên sau khi xe đã dừng hoàn toàn; khí xả ra, lò xo giãn ra và ép thanh đẩy. Ở phanh tang trống, bộ điều chỉnh độ rơ quay; ở phanh đĩa, cần gạt ép má phanh vào đĩa.

- ✓ Chỉ kéo núm điều khiển lên khi xe đã dừng hoàn toàn
- ✓ Khí xả ra, lò xo giãn ra để áp dụng phanh
- ✓ Tang trống: bộ điều chỉnh độ rơ quay và ép phanh
- ✓ Đĩa: cần gạt đẩy má phanh ép vào đĩa

186.2 Nhả phanh đỗ

Nhả phanh đỗ cho phép khí chảy ngược vào buồng, nén lò xo và giải phóng các bánh xe. Kéo núm điều khiển phanh đỗ sẽ khóa bánh xe đầu kéo và rơ-moóc, đồng thời tự động bật núm cấp khí cho rơ-moóc lên; chỉ kéo núm cấp khí cho rơ-moóc sẽ chỉ khóa bánh xe rơ-moóc.

- ✓ Nhả: khí chảy vào, lò xo nén lại, bánh xe quay tự do
- ✓ Núm phanh đỗ khóa cả bánh xe đầu kéo và rơ-moóc
- ✓ Núm cấp khí cho rơ-moóc tự động bật lên cùng với phanh đỗ
- ✓ Chỉ kéo núm cấp khí cho rơ-moóc thì chỉ khóa bánh xe rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc

186.3 Sử dụng phanh đỗ

Sau khi đã dừng hoàn toàn, kéo núm điều khiển phanh đỗ lên để xả hết khí khỏi phanh đỗ, nhờ đó lò xo buồng phanh giãn ra và ép thanh đẩy. Ở phanh tang trống, bộ điều chỉnh độ rơ xoay để ép phanh; ở phanh đĩa, cần gạt đẩy má phanh áp vào đĩa. Khi nhả, khí tràn trở lại, nén lò xo và giải phóng các bánh xe.

- ✓ Chỉ kéo phanh đỗ khi xe đã dừng hoàn toàn
- ✓ Kéo lên = khí xả ra, lò xo áp phanh
- ✓ Nhấn xuống = khí nạp vào, lò xo nén lại, các bánh xe quay tự do

186.4 Tương tác giữa Phanh Đỗ và Van Cấp Khí cho Rơ-moóc

Kéo núm điều khiển phanh đỗ lên sẽ khóa bánh xe của đầu kéo và rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc, đồng thời làm núm cấp khí cho rơ-moóc tự bật lên. Chỉ kéo núm điều khiển cấp khí cho rơ-moóc lên thì chỉ khóa bánh xe của rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc.

- ✓ Núm phanh đỗ ở vị trí kéo lên sẽ khóa tất cả bánh xe và làm núm cấp khí cho rơ-moóc bật lên
- ✓ Chỉ kéo núm cấp khí cho rơ-moóc lên thì chỉ khóa bánh xe của rơ-moóc/sơ-mi rơ-moóc

CHAPTER 187

Rules for the Road (Buses)

187.1 Đón và Trả Khách

Trước khi đón hoặc trả khách, hãy tấp vào lề và dừng hẳn ở sát mép phải của đường hoặc tại khu vực được chỉ định. Không mở cửa cho đến khi an toàn để làm như vậy.

- ✓ Dừng hẳn ở sát mép phải hoặc tại khu vực được chỉ định
- ✓ Không mở cửa cho đến khi bạn đã xác nhận là an toàn

187.2 Quy tắc lái xe để bảo vệ hành khách

Lái xe êm ái để hành khách thoải mái và an toàn, nhất là khi khởi hành, dừng lại, rẽ, hoặc trên đường gồ ghề. Không tiếp tục lái xe nếu có người đang tựa vào xe buýt. Trước khi tiếp tục lái xe, hãy bảo đảm hành khách đã xuống xe không có nguy cơ bị tông. Trên đường phố trong khu vực đô thị dưới 70 km/h, xe buýt có quyền ưu tiên khi trở lại làn đường của mình, nhưng vẫn phải phán đoán tốt, ra tín hiệu và kiểm tra đường thông.

- ✓ Không tiếp tục lái xe nếu có người tựa vào bên ngoài xe buýt
- ✓ Bảo đảm hành khách đã xuống xe sẽ không bị tông trước khi tiếp tục lái xe
- ✓ Trên đường dưới 70 km/h trong giới hạn đô thị, xe buýt có quyền ưu tiên hòa nhập giao thông trở lại nhưng phải ra tín hiệu và bảo đảm an toàn

187.3 Hành vi của xe buýt tại đường ngang

Tại đường ngang, hãy giảm tốc độ và bảo đảm bạn có thể dừng lại mà không gây nguy hiểm cho người khác. Dừng cách đường ngang ít nhất 5 m và không đi tiếp cho đến khi có đủ chỗ phía trước để vượt qua hoàn toàn đường ngang, bất kể đèn giao thông. Chỉ được miễn trừ khi có biển báo EXEMPT.

- ✓ Dừng cách đường ngang ít nhất 5 m
- ✓ Không đi tiếp cho đến khi có đủ chỗ để vượt qua hoàn toàn đường ngang
- ✓ Chỉ được miễn trừ khi có biển báo EXEMPT

187.4 Trạm Kiểm Tra và Khu Vực Kiểm Tra Phanh

Xe buýt không cần dừng tại các trạm kiểm tra trừ khi đang kéo theo rơ-moóc. Bất kỳ xe nào có tổng khối lượng khi chở hàng từ 3.000 kg trở lên, kể cả xe buýt, đều phải tấp vào khu vực kiểm tra phanh có biển báo VÉRIFICATION, dừng hẳn tại biển báo dừng, và tự kiểm tra phanh.

- ✓ Xe buýt chỉ dừng tại trạm kiểm tra nếu đang kéo theo rơ-moóc
- ✓ Xe có tổng khối lượng khi chở hàng từ 3.000 kg trở lên phải dừng tại khu vực kiểm tra phanh VÉRIFICATION
- ✓ Dừng hẳn và tự kiểm tra phanh tại khu vực kiểm tra phanh

187.5 Lái xe trên lề đường

Chỉ được phép lái xe trên lề đường của đường cao tốc hoặc đường có kiểm soát ra vào nếu đáp ứng tất cả các điều kiện: người lái xe đã hoàn thành khóa đào tạo bắt buộc, biển báo cho phép, và tốc độ giao thông trên đường cao tốc dưới 50 km/h.

- ✓ Người lái xe phải đã hoàn thành khóa đào tạo bắt buộc
- ✓ Biển báo phải cho phép lưu thông trên đường cao tốc hoặc đường đó
- ✓ Tốc độ giao thông trên đường cao tốc phải dưới 50 km/h

CHAPTER 188

14 - Suspension

188.1 Bu lông chữ U và Định vị Trục

Chỉ phải kiểm tra các bộ phận hệ thống treo trên các trục chịu tải. Kiểm tra xem trục/bánh xe có dịch chuyển khỏi vị trí bình thường không: khi đến gần, kiểm tra độ song song của bánh xe và vị trí trục. Kiểm tra bu lông chữ U và các bộ phận định vị (thanh mô-men xoắn, giá đỡ hệ thống treo) ở nơi có thể tiếp cận.

- ✓ Lỗi 14.C (nghiêm trọng): Bu lông chữ U bị thiếu, lắp đặt không đúng cách, nứt hoặc gãy
- ✓ Lỗi 14.G (nghiêm trọng): Các bánh xe không song song, hoặc một trục/bánh xe đã dịch chuyển khỏi vị trí bình thường

188.2 Định vị trục và U-bolt

Chỉ phải kiểm tra các bộ phận hệ thống treo trên các trục chịu tải. Khi đến gần, hãy kiểm tra độ song song của bánh xe và vị trí trục xem có bất kỳ dịch chuyển nào khỏi vị trí bình thường không. Kiểm tra các bu lông chữ U và các bộ phận định vị trục (thanh giằng mô-men, giá đỡ hệ thống treo) khi có thể tiếp cận.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (14.C): thiếu bu lông chữ U, lắp đặt không đúng cách, bị nứt hoặc gãy
- ✓ Lỗi nghiêm trọng (14.G): các bánh xe không song song, hoặc một trục/bánh xe đã dịch chuyển khỏi vị trí bình thường

188.3 Hệ thống treo lò xo kim loại/composite

Đối với hệ thống treo lò xo kim loại hoặc composite, hãy kiểm tra sự hiện diện, tình trạng và vị trí của nhíp, lò xo xoắn và thanh xoắn. Quan sát tình trạng võng hoàn toàn hoặc một phần khi bạn đến gần, sau đó kiểm tra các bộ phận có thể tiếp cận. Nứt giao nhau nghĩa là hai vết nứt cắt nhau theo một góc vuông.

- ✓ Khiếm khuyết 14.A (nghiêm trọng): Thiếu/gãy lá nhíp chính, hoặc 25% trở lên số nhíp của một cụm bị gãy/thiếu
- ✓ Khiếm khuyết 14.D (nghiêm trọng): Nhíp composite bị nứt dọc theo 75% chiều dài hoặc có các vết nứt giao nhau
- ✓ Khiếm khuyết 14.E/14.F (nghiêm trọng): Lò xo xoắn lệch vị trí tiếp xúc với bộ phận chuyển động; lò xo xoắn bị gãy gây võng hoàn toàn; hoặc thanh xoắn bị gãy
- ✓ Khiếm khuyết 14.1 (nhẹ): Một lá nhíp không phải lá nhíp chính, hoặc một lò xo xoắn, bị gãy

188.4 Hệ thống treo khí nén (Pneumatic)

Đối với hệ thống treo khí nén, hãy kiểm tra độ cân bằng của xe, tình trạng lò xo khí và hệ thống xem có rò rỉ không. Đảm bảo khí lưu thông trong các đường ống hệ thống treo và các lò xo khí được bơm căng đúng cách (các đường ống thường được cấp ở 483 kPa / 70 psi). Hãy lắng nghe tiếng rò rỉ. Bạn phải khởi động xe để chạy máy nén và xác định liệu rò rỉ có phải là lỗi nghiêm trọng hay không.

- ✓ Lỗi 14.B (nghiêm trọng): Rò rỉ khí mà máy nén không thể bù được khi chạy không tải; hoặc thiếu một lò xo khí hoặc lò xo khí bị xẹp
- ✓ Lỗi 14.2 (nhẹ): Hệ thống treo có rò rỉ khí; một lò xo khí bị hư hỏng làm lộ dây cốt; hoặc một lò xo khí có dấu hiệu đã sửa chữa
- ✓ Các đường ống hệ thống treo thường được cấp khí khi áp suất khí đạt 483 kPa (70 psi)

188.5 Hệ Thống Treo Đệm Cao Su

Đối với hệ thống treo đệm cao su (thường trên xe trộn bê tông), kiểm tra sự hiện diện và tình trạng của các đệm cao su. Việc này được thực hiện ngoài các kiểm tra trong mục 14.1.

- ✓ Khiếm khuyết 14.A (nghiêm trọng): Một đệm cao su bị thiếu hoặc bị hỏng
- ✓ Vào vị trí thích hợp để kiểm tra các đệm cao su của hệ thống treo

CHAPTER 189

Chapter 12 - The Inspection Report

189.1 Mục đích và Tính bắt buộc của Báo cáo

Báo cáo kiểm tra vòng quanh xe khác với danh sách khiếm khuyết và phải được hoàn thành cho mỗi lần kiểm tra, ghi lại kết quả và khiếm khuyết.

- ✓ Báo cáo kiểm tra phải được điền trong mỗi lần kiểm tra vòng quanh xe
- ✓ Báo cáo ghi lại kết quả kiểm tra, các khiếm khuyết, thời gian kiểm tra và thời hạn hiệu lực của báo cáo
- ✓ Người thực hiện kiểm tra phải ghi lại các khiếm khuyết đã phát hiện; tài xế phải bổ sung bất kỳ khiếm khuyết nào được ghi nhận trong chuyến đi
- ✓ Báo cáo đã hoàn thành và còn hiệu lực cùng danh sách khiếm khuyết phải được giữ trên xe; mỗi lần kiểm tra vòng quanh xe chỉ có một báo cáo

189.2 Nội dung bắt buộc của Báo cáo kiểm tra vòng quanh xe (Circle Check)

Mặc dù không có định dạng cụ thể nào được bắt buộc, báo cáo phải chứa các thông tin bắt buộc cụ thể.

- ✓ Phải bao gồm biển số xe/số đơn vị, tên người điều khiển, ngày giờ kiểm tra và địa điểm
- ✓ Phải bao gồm các lỗi phát hiện được trong quá trình kiểm tra hoặc chuyến đi, hoặc tuyên bố rằng không phát hiện lỗi nào
- ✓ Phải bao gồm tên in rõ ràng và tuyên bố đã ký của người thực hiện kiểm tra
- ✓ Phải bao gồm chữ ký của tài xế nếu họ đã xem xét và chấp nhận việc kiểm tra của người khác, và số km trên đồng hồ đo quãng đường nếu có trang bị

189.3 Nộp và định dạng báo cáo

Báo cáo gốc phải được nộp cho nhà điều hành trong một khoảng thời gian quy định, và các định dạng điện tử được cho phép trong những điều kiện nhất định.

- ✓ Người lái xe phải nộp bản gốc của báo cáo cho nhà điều hành trong vòng 20 ngày kể từ ngày viết báo cáo.
- ✓ Điều này áp dụng ngay cả khi một bản sao đã được nộp để báo cáo một khiếm khuyết.
- ✓ Báo cáo điện tử được cho phép nếu chúng đáp ứng Luật thiết lập khung pháp lý cho công nghệ thông tin.

189.4 Lái xe ở Canada và Hoa Kỳ

Các quy tắc kiểm tra vòng quanh xe của Québec dựa trên National Safety Code Standard 13, có tính tương hỗ nhưng có thể khác biệt về phân loại lỗi ở những nơi khác.

- ✓ Các quy tắc kiểm tra vòng quanh xe của Québec dựa trên National Safety Code Standard 13
- ✓ Phân loại lỗi nhỏ và lỗi nghiêm trọng có thể khác nhau giữa các khu vực tài phán
- ✓ Tài xế hoạt động ngoài Québec phải tham khảo ý kiến đơn vị vận hành về các quy định địa phương và luôn tuân thủ khu vực tài phán nơi đang di chuyển

CHAPTER 190

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

190.1 Các Khuyết Tật Lốp và Giới Hạn Mài Mòn

Các khuyết tật lốp nhỏ bao gồm dấu chỉ mức mài mòn chạm mặt đường hoặc độ sâu rãnh bằng/dưới dấu chỉ, vật lạ cắm vào, dây/nẹp thép lộ ra, biến dạng, và van bị mòn/hư hỏng. Các khuyết tật lốp nghiêm trọng bao gồm lốp trục lái (GVWR từ 4.500 kg trở lên) có hai rãnh liền kề bằng/dưới dấu chỉ, dây lộ ra trên toàn bộ cụm lốp, và lốp xẹp, chạm vào bộ phận cố định, hoặc phồng.

- ✓ Nhẹ: dấu chỉ mài mòn chạm mặt đường hoặc độ sâu rãnh ⩽ dấu chỉ mài mòn
- ✓ Nghiêm trọng: lốp trục lái (GVWR 4.500 kg trở lên) có 2 rãnh liền kề ⩽ dấu chỉ mài mòn
- ✓ Nghiêm trọng: lốp đơn/kép có dây hoặc nẹp thép lộ ra
- ✓ Nghiêm trọng: lốp chạm bộ phận cố định, xẹp, mất hơi, hoặc phồng

190.2 Các lỗi ở cửa, kính và gương

Cửa người lái mở khó là lỗi nhỏ, trong khi cửa khoang hành khách không đóng chắc chắn là lỗi nghiêm trọng. Kính chắn gió/cửa sổ bên bị hư hỏng che khuất tầm nhìn của người lái, gương ngoài bắt buộc bị thiếu/hư hỏng/không điều chỉnh được, và gương không chắc chắn/có cạnh sắc là những lỗi nhỏ.

- ✓ Lỗi nhỏ: cửa người lái mở khó hoặc không mở được
- ✓ Lỗi nghiêm trọng: cửa khoang hành khách không đóng chắc chắn
- ✓ Lỗi nhỏ: kính chắn gió/cửa sổ bên bị hư hỏng che khuất tầm nhìn yêu cầu; gương bắt buộc bị thiếu/hư hỏng/không được gắn chắc chắn

CHAPTER 191

Chapter 12 – Lists of Defects and Obligations

191.1 Ba Danh Sách Lỗi

Có ba danh sách lỗi riêng biệt, mỗi danh sách được điều chỉnh cho một loại xe, dùng để xác định xem một lỗi là nhỏ hay nghiêm trọng.

- ✓ Danh sách 1 áp dụng cho tất cả xe hạng nặng, trừ những xe thuộc danh sách 2 và 3
- ✓ Danh sách 2 áp dụng cho xe buýt (không bao gồm xe coach), xe buýt nhỏ và rơ moóc được kéo bởi chúng
- ✓ Danh sách 3 áp dụng cho xe coach
- ✓ Xe coach không thuộc PMP cần có báo cáo kiểm tra cụ thể và Danh sách 3 trên xe; chủ xe ghi báo cáo mỗi 12.000 km hoặc 30 ngày, tùy điều kiện nào đến trước

191.2 Nghĩa vụ liên quan đến Danh sách các Khuyết tật

Cả nhà khai thác và tài xế đều có nghĩa vụ giữ danh sách khuyết tật theo quy định trên xe và không được sửa đổi.

- ✓ Nhà khai thác phải đặt danh sách khuyết tật áp dụng theo định dạng quy định trong mỗi xe hạng nặng và không được sửa đổi văn bản, thứ tự hoặc cách đánh số của danh sách
- ✓ Chỉ được phép thêm các yếu tố vào mục “Các kiểm tra cụ thể do nhà khai thác yêu cầu”
- ✓ Tài xế phải bảo đảm danh sách áp dụng vẫn ở trên xe và giao nó cho bất kỳ nhân viên thực thi pháp luật nào yêu cầu

CHAPTER 192

School Buses

192.1 Đào tạo và chứng nhận tài xế xe buýt trường học

Tài xế xe buýt trường học và xe buýt nhỏ phải có chứng chỉ năng lực từ một trong hai trung tâm đào tạo vận tải đường bộ cùng với giấy phép lái xe hạng phù hợp. Việc chứng nhận yêu cầu chương trình đào tạo cơ bản 15 giờ bao gồm vai trò, thiết bị an toàn, kỹ thuật đón/trả khách, và ứng phó khẩn cấp, với việc gia hạn mỗi 3 năm sau 6 giờ đào tạo bổ sung. Tài xế phải kiên nhẫn, cảnh giác và quen thuộc với Highway Safety Code và chính sách của hội đồng trường học.

- ✓ Yêu cầu chứng chỉ năng lực cùng với giấy phép lái xe hạng phù hợp
- ✓ Hoàn thành chương trình đào tạo cơ bản 15 giờ để được chứng nhận
- ✓ Gia hạn chứng chỉ mỗi 3 năm sau 6 giờ đào tạo bổ sung
- ✓ Phải biết Highway Safety Code và chính sách vận chuyển của hội đồng trường học

192.2 Thiết bị bắt buộc đối với xe buýt trường học

Xe buýt trường học phải được trang bị ba tam giác cảnh báo phản quang, một bình chữa cháy hóa chất khô được lắp gần cửa trước và cố định trong hộp trong tầm với của tài xế, và một bộ sơ cứu đầy đủ trong tầm với của tài xế (nội dung theo quy định). Không tiếp tục lái xe sau khi dừng cho đến khi tất cả hành khách đã ngồi và cửa đã đóng, và không bao giờ rời khỏi xe buýt khi còn hành khách trên xe trừ khi thật sự cần thiết.

- ✓ Mang theo ba tam giác cảnh báo phản quang
- ✓ Mang theo một bình chữa cháy hóa chất khô được cố định gần cửa trước trong tầm với
- ✓ Mang theo một bộ sơ cứu đầy đủ trong tầm với của tài xế
- ✓ Không tiếp tục lái xe cho đến khi tất cả hành khách đã ngồi và cửa đã đóng
- ✓ Không bao giờ rời khỏi xe buýt trường học khi còn hành khách trên xe trừ khi thật sự cần thiết

192.3 Yêu cầu về biển báo ÉCOLIERS

Nếu sử dụng xe buýt trường học để chở học sinh hoặc hành khách dưới 18 tuổi, xe phải có biển báo ÉCOLIERS ở phía trước và phía sau. Nếu chở hành khách từ 18 tuổi trở lên, các biển báo này phải được tháo ra hoặc che lại.

- ✓ Biển báo ÉCOLIERS bắt buộc ở phía trước và phía sau khi chở trẻ em/hành khách dưới 18 tuổi.
- ✓ Tháo hoặc che biển báo ÉCOLIERS khi chở hành khách từ 18 tuổi trở lên.

192.4 Đón và Trả Học Sinh

Giảm tốc độ và chuyển sang phải đến sát mép làn đường hoặc khu vực đỗ xe. Hai giai đoạn: đầu tiên bật đèn cảnh báo vàng nhấp nháy luân phiên (xe buýt sản xuất trước ngày 29 tháng 8 năm 2005 dùng đèn cảnh báo nguy hiểm thay thế), sau đó bật đèn đỏ nhấp nháy và bật biển báo dừng. Bạn không được đón hoặc trả trẻ em trừ khi đèn đỏ nhấp nháy đang bật. Bạn cũng phải bật đèn và biển báo dừng nếu đỗ phía sau một xe buýt trường học khác đang bật đèn nhấp nháy. Không bao giờ sử dụng các đèn/biển báo này trong bất kỳ tình huống nào khác.

- ✓ Giai đoạn 1: bật đèn cảnh báo vàng nhấp nháy luân phiên (hoặc đèn cảnh báo nguy hiểm trên xe buýt trước năm 2005)
- ✓ Giai đoạn 2: bật đèn đỏ nhấp nháy và bật biển báo dừng bắt buộc
- ✓ Không bao giờ đón hoặc trả trẻ em trừ khi đèn đỏ nhấp nháy đang bật
- ✓ Bật đèn và biển báo dừng của bạn nếu đỗ phía sau một xe buýt trường học khác đang bật đèn nhấp nháy
- ✓ Không bao giờ sử dụng đèn nhấp nháy hoặc biển báo dừng trong bất kỳ tình huống nào khác

192.5 Quy tắc khi lái và rời xe buýt trường học

Không tiếp tục lái xe sau khi dừng lại cho đến khi tất cả hành khách đã ngồi và cửa đã đóng. Không bao giờ rời xe buýt trường học khi hành khách vẫn còn trên xe trừ khi thật sự cần thiết.

- ✓ Không tiếp tục lái xe cho đến khi tất cả hành khách đã ngồi và cửa đã đóng
- ✓ Không bao giờ rời xe buýt khi hành khách vẫn còn trên xe trừ khi thật sự cần thiết

192.6 Yêu cầu đào tạo tài xế xe buýt trường học

Tài xế xe buýt trường học và xe buýt nhỏ cần chứng chỉ năng lực từ một trong hai trung tâm đào tạo vận tải đường bộ cùng giấy phép hạng phù hợp. Việc chứng nhận yêu cầu vượt qua chương trình đào tạo cơ bản 15 giờ bao gồm vai trò, thiết bị an toàn, kỹ thuật đón và trả, và ứng phó khẩn cấp. Gia hạn mỗi 3 năm yêu cầu 6 giờ đào tạo bổ sung.

- ✓ Phải có chứng chỉ năng lực cùng giấy phép hạng phù hợp
- ✓ Hoàn thành chương trình đào tạo cơ bản 15 giờ cho tài xế xe buýt trường học
- ✓ Gia hạn chứng chỉ mỗi 3 năm sau 6 giờ đào tạo bổ sung

192.7 Thiết bị bắt buộc trên xe buýt trường học

Xe buýt trường học phải có ba tam giác cảnh báo phản quang, một bình chữa cháy dạng bột khô được cố định trong hộp gần cửa trước trong tầm với của tài xế, và một bộ sơ cứu đầy đủ trong tầm với (nội dung theo quy định). Khi chở trẻ em hoặc hành khách dưới 18 tuổi, biển báo ÉCOLIERS phải ở phía trước và phía sau; đối với hành khách từ 18 tuổi trở lên, phải tháo hoặc che các biển báo này.

- ✓ Mang theo ba tam giác cảnh báo phản quang
- ✓ Mang theo bình chữa cháy dạng bột khô được cố định gần cửa trước trong tầm với
- ✓ Mang theo bộ sơ cứu đầy đủ trong tầm với với nội dung theo quy định
- ✓ Biển báo ÉCOLIERS bắt buộc cho hành khách dưới 18 tuổi; tháo hoặc che đối với từ 18 tuổi trở lên

CHAPTER 193

How the Emergency Brake Works (Chapter 4)

193.1 Chức năng và cách kích hoạt phanh khẩn cấp

Hệ thống phanh đỗ cũng đóng vai trò là phanh khẩn cấp. Nếu hệ thống phanh công tác bị hỏng và khí nén không thể đến các buồng phanh, phanh khẩn cấp sẽ dừng xe. Có thể kích hoạt thủ công bằng cách kéo núm phanh đỗ lên, hoặc tự động khi áp suất khí của hệ thống phanh công tác giảm xuống dưới 242 kPa (35 psi).

- ✓ Hệ thống phanh đỗ cũng hoạt động như phanh khẩn cấp
- ✓ Kích hoạt thủ công bằng cách kéo núm điều khiển phanh đỗ lên
- ✓ Tự động kích hoạt khi dưới 242 kPa (35 psi)
- ✓ Thay thế khi phanh công tác bị hỏng

193.2 Ngưỡng áp suất phanh khẩn cấp

Khi phanh khẩn cấp kích hoạt, các bánh xe có buồng phanh bắt đầu bị khóa ở mức 483 kPa (70 psi) hoặc thấp hơn. Khi xuống dưới 242 kPa (35 psi), toàn bộ khí đã được xả ra và phanh khẩn cấp được gài hoàn toàn, dừng xe lại. Một sự cố cơ khí nghiêm trọng có thể làm áp suất giảm trong vài giây và khóa bánh sau đột ngột.

- ✓ Bánh xe bắt đầu bị khóa ở mức 483 kPa (70 psi) hoặc thấp hơn
- ✓ Dưới 242 kPa (35 psi): hết toàn bộ khí, phanh được gài hoàn toàn
- ✓ Áp suất có thể giảm trong vài giây khi có lỗi nghiêm trọng
- ✓ Bánh sau có thể khóa đột ngột, khiến việc kiểm soát trở nên khó khăn

193.3 Cảnh báo sớm và phản ứng của tài xế

Các chỉ báo áp suất khí thấp sẽ cảnh báo trước tình huống khẩn cấp, kích hoạt khi áp suất bình chứa khí phục vụ giảm xuống dưới 380 kPa (55 psi); một số nhà sản xuất đặt mức 550 kPa (80 psi) để cảnh báo sớm hơn. Khi được cảnh báo, hãy phản ứng ngay lập tức và chọn vị trí tốt nhất để dừng trước khi phanh khẩn cấp khóa bánh xe.

- ✓ Chỉ báo khí thấp kích hoạt dưới 380 kPa (55 psi)
- ✓ Một số nhà sản xuất đặt cảnh báo ở 550 kPa (80 psi)
- ✓ Phản ứng ngay khi đèn hoặc còi bật
- ✓ Dừng an toàn trước khi phanh khẩn cấp khóa hoàn toàn bánh xe

193.4 Chức năng phanh khẩn cấp và kích hoạt tự động

Hệ thống phanh đỗ cũng hoạt động như phanh khẩn cấp. Nếu phanh chính (service brakes) bị hỏng, phanh khẩn cấp sẽ dừng xe. Bạn có thể kích hoạt nó bằng cách kéo núm điều khiển phanh đỗ lên, và nó tự động kích hoạt khi áp suất khí của hệ thống phanh chính giảm xuống dưới 242 kPa (35 psi).

- ✓ Hệ thống phanh đỗ cũng kiêm luôn chức năng phanh khẩn cấp
- ✓ Kích hoạt thủ công bằng cách kéo núm điều khiển phanh đỗ lên
- ✓ Tự động kích hoạt khi xuống dưới 242 kPa (35 psi)

193.5 Ngưỡng áp suất khi mất khí

Khi phanh khẩn cấp hoạt động, các bánh xe có buồng phanh bắt đầu khóa ở 483 kPa (70 psi) hoặc thấp hơn; khi dưới 242 kPa (35 psi), toàn bộ khí được xả ra và phanh khẩn cấp ăn hoàn toàn, dừng xe lại. Cảnh báo áp suất khí thấp kích hoạt khi dưới 380 kPa (55 psi); một số nhà sản xuất đặt ngưỡng ở 550 kPa (80 psi) để cảnh báo nhiều hơn.

- ✓ Bánh xe bắt đầu khóa ở 483 kPa (70 psi) hoặc thấp hơn
- ✓ Phanh khẩn cấp ăn hoàn toàn khi dưới 242 kPa (35 psi)
- ✓ Cảnh báo khí thấp kích hoạt khi dưới 380 kPa (55 psi), đôi khi là 550 kPa (80 psi)

193.6 Phản ứng với áp suất khí nén thấp

Phản ứng ngay lập tức khi đèn báo hoặc còi báo áp suất thấp bật lên: chọn chỗ dừng tốt nhất trước khi áp suất giảm đủ để khóa bánh xe. Các sự cố cơ khí nghiêm trọng có thể làm giảm áp suất trong vài giây, và bánh sau có thể khóa đột ngột khiến xe khó điều khiển.

- ✓ Phản ứng ngay lập tức với cảnh báo áp suất thấp
- ✓ Dừng xe an toàn trước khi phanh khẩn cấp khóa bánh xe
- ✓ Mất khí nén có thể xảy ra trong vài giây; bánh sau có thể khóa đột ngột

CHAPTER 194

Self-Evaluation Exercises - Chapter 1 & 2

194.1 Các sự kiện chính được kiểm tra về trách nhiệm và sự mệt mỏi

Các bài tập tự đánh giá củng cố các sự kiện quan trọng trong kỳ thi: bắt buộc sử dụng dây an toàn, báo cáo kiểm tra vòng quanh xe (circle check), nghĩa vụ tại trạm kiểm tra, hạn chế tải trọng khi tan băng mùa xuân, nhiệm vụ tại hiện trường tai nạn, và các nguyên tắc về mệt mỏi/rượu/thị lực.

- ✓ Người lái xe hạng nặng ở Québec phải thắt dây an toàn do nhà sản xuất lắp đặt
- ✓ Các nguyên nhân chính gây tai nạn trên đường Québec là chạy quá tốc độ, rượu, mất tập trung và mệt mỏi
- ✓ Nếu mệt khi đang lái xe, hãy tấp vào lề và dừng ở nơi an toàn để nghỉ ngơi
- ✓ Khi lái xe ban đêm, toàn bộ quãng đường dừng xe của bạn phải nằm trong vùng được đèn pha chiếu sáng

194.2 Đáp án bài thi về Mệt mỏi và Giấc ngủ

Bài tự kiểm tra mệt mỏi xác nhận các điểm chính có thể ra thi về nợ giấc ngủ, đồng hồ sinh học, tương tác với rượu bia và chuẩn bị cho chuyến đi dài.

- ✓ Tác động của mệt mỏi tương đương 0.05 BAC sau 17 giờ không ngủ
- ✓ Khả năng lái xe bị ảnh hưởng ngay cả sau một đêm không ngủ trọn giấc
- ✓ Các cơn buồn ngủ xuất hiện thường xuyên hơn vào ban đêm; nguy cơ tai nạn do mệt mỏi thấp nhất là vào buổi sáng từ 8:00 đến trưa
- ✓ Người lái xe dưới 25 tuổi nên ngủ nhiều giờ hơn người lái xe lớn tuổi hơn, và chỉ một hoặc hai ly đồ uống có cồn cũng ảnh hưởng đáng kể đến người lái xe đã mệt mỏi

CHAPTER 195

Chapter 12 - Component 1: Coupling Devices Inspection

195.1 Kiểm tra các chi tiết siết của góc gá mâm xoay (fifth wheel)

Việc kiểm tra các chi tiết siết của góc gá mâm xoay (fifth wheel) quyết định độ chắc chắn khi móc nối; mức độ nghiêm trọng của khuyết tật phụ thuộc vào tỷ lệ phần trăm bị thiếu hoặc lỏng và tình trạng móc nối.

- ✓ MAJOR (1.C): khi đã móc nối, hơn 20% các bộ phận siết mâm xoay vào khung bị thiếu, gãy hoặc lỏng tại một điểm neo
- ✓ MAJOR (1.B): khi đã móc nối, có chuyển động giữa một chi tiết siết mâm xoay (góc gá) và khung gầm xe
- ✓ MINOR (1.1): khi đã móc nối, 20% hoặc ít hơn các bộ phận siết bị thiếu, gãy hoặc lỏng tại một điểm neo
- ✓ MINOR (1.1): khi chưa móc nối, một hoặc nhiều bộ phận siết bị thiếu, gãy hoặc lỏng
- ✓ Các phần không chịu tải (màu đỏ) không thuộc phạm vi kiểm tra vòng (circle check)

195.2 Chốt khóa của mâm kéo trượt (sliding fifth wheel)

Các chốt khóa của mâm kéo trượt phải hiện diện và ở vị trí khóa; ngưỡng phần trăm quyết định lỗi nghiêm trọng.

- ✓ MAJOR (1.D): khi đã ghép nối, 25% hoặc nhiều hơn số chốt khóa của mâm kéo trượt bị thiếu hoặc không hoạt động
- ✓ Tỷ lệ phần trăm liên quan đến tổng số tất cả các chốt; thường là hai chốt (mỗi bên một chốt) nhưng đôi khi nhiều hơn — kiểm tra tất cả các chốt

195.3 Tình trạng các bộ phận mâm kéo

Các bộ phận nhìn thấy được của mâm kéo phải được kiểm tra để phát hiện vết nứt, biến dạng hoặc hư hỏng có thể gây gãy hoặc tách rời.

- ✓ MAJOR (1.F): khi đã ghép nối, một bộ phận của mâm kéo bị nứt, biến dạng hoặc hư hỏng đến mức có nguy cơ gãy hoặc tách rời
- ✓ Kiểm tra các bộ phận nhìn thấy được bao gồm tấm khớp nối dưới, các góc lắp, hàm kẹp và giá đỡ

195.4 Tấm nối trên và chốt vua

Tấm nối trên và chốt vua của sơ mi rơ moóc phải được kiểm tra xem có biến dạng, nứt hoặc cố định không đúng cách hay không.

- ✓ MAJOR (1.A): tấm nối hoặc chốt vua bị biến dạng đến mức ảnh hưởng xấu đến việc móc nối, hoặc bị nứt hoặc cố định không đúng cách
- ✓ MAJOR (1.F): khi đã móc nối, tấm nối hoặc chốt vua bị hư hỏng đến mức có nguy cơ gãy hoặc tách rời
- ✓ Tận dụng các cơ hội khi xe chưa được móc nối để kiểm tra các bộ phận này, vì biến dạng khó nhìn thấy khi đã móc nối

195.5 Hàm kẹp fifth wheel và cơ cấu khóa

Các hàm kẹp của fifth wheel phải được đóng hoàn toàn phía sau chốt vua (kingpin) và cơ cấu khóa phải được ăn khớp để có một khớp nối an toàn.

- ✓ MAJOR (1.E): khi đã nối khớp, các hàm kẹp không đóng hoàn toàn phía sau chốt vua
- ✓ MAJOR (1.F): khi đã nối khớp, cơ cấu khóa hàm kẹp không được ăn khớp
- ✓ Kiểm tra bộ chỉ báo cơ cấu khóa (bu lông) hoặc vị trí các tay cầm khóa; đảm bảo tất cả tay cầm được đẩy vào hoàn toàn
- ✓ Nếu chui xuống dưới sơ mi rơ moóc để kiểm tra hàm kẹp, hãy tiến hành an toàn với động cơ đã tắt, xe đứng yên, và thông báo cho người khác

195.6 Các thiết bị ghép nối khác ngoài fifth wheel

Đối với các khớp nối kiểu móc và vòng (ví dụ: móc pintle, vòng drawbar), phải kiểm tra các ốc vít ở cả xe kéo và xe được kéo.

- ✓ MAJOR (1.C): khi đã ghép nối, hơn 20% các ốc vít gắn thiết bị ghép nối bị thiếu, gãy hoặc lỏng
- ✓ MINOR (1.1): khi đã ghép nối, từ 20% trở xuống các ốc vít bị thiếu, gãy hoặc lỏng
- ✓ MINOR (1.1): khi chưa ghép nối, một hoặc nhiều ốc vít bị thiếu, gãy hoặc lỏng
- ✓ Kiểm tra các ốc vít gắn thiết bị trên cả xe đầu kéo (móc) và xe được kéo (vòng nối vào drawbar)

195.7 Biểu tượng lỗi và chuyển đổi áp suất

Các bảng kiểm tra sử dụng biểu tượng để phân biệt mức độ nghiêm trọng của lỗi và các hành vi vi phạm, đồng thời cung cấp đơn vị chuyển đổi áp suất cho kiểm tra phanh/hệ thống treo.

- ✓ Biểu tượng phân biệt lỗi nhẹ, lỗi nghiêm trọng và các vi phạm Bộ luật An toàn Đường cao tốc (không phải lỗi theo quy định tiêu chuẩn an toàn)
- ✓ 1 psi (lb/in^2) = 6.895 kPa; áp suất tính bằng kPa được tính bằng cách nhân psi với 6.895
- ✓ 100 kPa = 1 bar; 1 kcm^2 = 14.22 psi

CHAPTER 196

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

196.1 Khuyết tật bánh xe, moay-ơ và ốc vít

Khuyết tật nhẹ bao gồm dầu bôi trơn dưới mức tối thiểu hoặc rò rỉ khác với rỉ chảy, và giá gắn bánh xe dự phòng không chắc chắn. Khuyết tật nghiêm trọng bao gồm thiếu hoặc không nhìn thấy dầu bôi trơn vòng bi bánh xe, thiếu, nứt, gãy hoặc không chắc chắn ốc vít bánh xe, và bánh xe bị hư hỏng hoặc sửa chữa bằng hàn.

- ✓ Nhẹ: dầu bôi trơn dưới mức tối thiểu hoặc rò rỉ khác với rỉ chảy
- ✓ Nghiêm trọng: dầu bôi trơn vòng bi bánh xe bị thiếu hoặc không nhìn thấy qua kính quan sát
- ✓ Nghiêm trọng: ốc vít bánh xe bị thiếu, nứt, gãy hoặc không chắc chắn
- ✓ Nghiêm trọng: bánh xe bị hư hỏng hoặc có dấu hiệu sửa chữa bằng hàn

196.2 Khiếm khuyết ghế người lái

Ghế người lái không đầy đủ hoặc không giữ nguyên vị trí đã đặt là khiếm khuyết nhẹ. Dây an toàn của người lái bị thiếu, bị sửa đổi hoặc không đầy đủ là khiếm khuyết nghiêm trọng.

- ✓ Nhẹ: ghế người lái không đầy đủ hoặc không giữ nguyên vị trí đã đặt
- ✓ Nghiêm trọng: dây an toàn của người lái bị thiếu, bị sửa đổi hoặc không đầy đủ

CHAPTER 197

Chapter 12 – Components to Inspect

197.1 20 Bộ phận trong Kiểm tra Vòng quanh Xe

Kiểm tra vòng quanh xe bao gồm tối đa 20 bộ phận được đánh số; Danh sách 1 có 19 bộ phận cho xe hạng nặng, trong khi xe buýt và xe khách đường dài thêm mục thứ 20 về vận chuyển hành khách.

- ✓ Danh sách 1 (xe hạng nặng) có 19 bộ phận; xe buýt và xe khách đường dài thêm mục thứ 20 (vận chuyển hành khách)
- ✓ Các bộ phận bao gồm thiết bị khớp nối, khung/thùng hàng, hệ thống lái, lốp, phanh (điện, thủy lực, khí nén), hệ thống treo và nhiều thứ khác
- ✓ Xe không được trang bị một số bộ phận nhất định (ví dụ: phanh thủy lực, cơ cấu khớp nối) không cần kiểm tra những bộ phận đó
- ✓ Việc thiếu một bộ phận đáng lẽ phải có là lỗi và phải được báo cáo

CHAPTER 198

15 - Fuel System

198.1 Các chi tiết bắt cố định bình nhiên liệu và nắp đổ nhiên liệu

Kiểm tra rằng mỗi bình nhiên liệu được gắn chắc chắn và có nắp đổ nhiên liệu. Xe thường có nhiều hơn một bình nhiên liệu — tất cả đều phải được kiểm tra. Kiểm tra các chi tiết bắt cố định và xác nhận mỗi bình đều có nắp đổ nhiên liệu.

- ✓ Lỗi 15.A (nghiêm trọng): Bình nhiên liệu không được cố định chắc chắn, có nguy cơ bị tách rời
- ✓ Lỗi 15.B (nghiêm trọng): Bình xăng hoặc bình dầu diesel không có nắp đổ nhiên liệu
- ✓ Phải kiểm tra tất cả các bình nhiên liệu trên xe

198.2 Rò rỉ thùng nhiên liệu

Kiểm tra (các) thùng nhiên liệu để phát hiện rò rỉ. Kiểm tra mặt đất xem có chất lỏng không và kiểm tra từng thùng xem có rò rỉ nhiên liệu nào khác ngoài rỉ chảy không. Rơ moóc/bán rơ moóc có thể có thùng phụ (ví dụ: hệ thống làm lạnh) cần kiểm tra.

- ✓ Khuyết điểm 15.C (nghiêm trọng): Thùng nhiên liệu có rò rỉ khác ngoài rỉ chảy, hoặc rò rỉ nhiên liệu khác ngoài rỉ chảy dọc theo hệ thống cấp nhiên liệu
- ✓ Phát hiện rò rỉ khi có nhiên liệu trên mặt đất

198.3 Rò rỉ bình nhiên liệu và hệ thống cấp nhiên liệu

Kiểm tra chất lỏng trên mặt đất và kiểm tra mọi bình nhiên liệu để phát hiện rò rỉ không phải rỉ thấm. Rơ moóc và sơ mi rơ moóc có thể có bình phụ (ví dụ: hệ thống làm lạnh) — nên kiểm tra chúng.

- ✓ Lỗi nghiêm trọng (15.C): bình nhiên liệu có rò rỉ không phải rỉ thấm, hoặc có rò rỉ nhiên liệu không phải rỉ thấm dọc theo hệ thống cấp nhiên liệu
- ✓ Rò rỉ được phát hiện qua sự hiện diện của nhiên liệu trên mặt đất

CHAPTER 199

Securing Baggage

199.1 Quy định về hành lý trên xe khách đường dài

Cấm mang bất kỳ vật dụng nào nặng trên 50 kg và có thể tích trên 0,450 m^3 vào bên trong xe khách đường dài. Hành lý của hành khách phải được phân bổ và cố định để không thể di chuyển tự do, vì hành lý lỏng lẻo có thể gây thương tích cho hành khách hoặc làm xao nhãng tài xế. Các gói hàng và hành lý phải được xếp vào các khoang được thiết kế cho mục đích đó.

- ✓ Cấm mang vật dụng trên 50 kg VÀ trên 0,450 m^3 vào bên trong xe khách đường dài
- ✓ Hành lý phải được phân bổ và cố định để không thể di chuyển tự do
- ✓ Xếp các gói hàng và hành lý vào các khoang được chỉ định

199.2 Quy tắc hành lý trên xe khách đường dài

Cấm mang bất kỳ vật dụng nào nặng trên 50 kg VÀ có thể tích trên 0,450 m^3 vào bên trong xe khách đường dài. Hành lý phải được phân bổ và cố định để không thể di chuyển tự do, vì hành lý lỏng lẻo có thể gây thương tích cho hành khách hoặc làm xao nhãng tài xế. Các gói hàng và hành lý phải được xếp vào các khoang được thiết kế dành riêng cho chúng.

- ✓ Cấm mang vật dụng nặng trên 50 kg và có thể tích trên 0,450 m^3 vào bên trong xe khách đường dài
- ✓ Hành lý phải được phân bổ và cố định để không thể di chuyển tự do
- ✓ Xếp các gói hàng và hành lý vào các khoang được chỉ định

CHAPTER 200

Chapter 12 – The Inspection Report

200.1 Yêu cầu về báo cáo kiểm tra vòng quanh xe

Báo cáo kiểm tra khác với danh sách các lỗi và phải được hoàn thành ở mỗi lần kiểm tra vòng quanh xe để thông báo kết quả cho người điều hành/chủ sở hữu.

- ✓ Phải điền báo cáo trong mỗi lần kiểm tra vòng quanh xe để ghi lại kết quả và mọi lỗi
- ✓ Nếu không phát hiện lỗi nào, điều này cũng phải được nêu rõ
- ✓ Báo cáo hợp lệ đã hoàn thành và danh sách lỗi phải được giữ trên xe
- ✓ Nếu báo cáo không có trên xe, tài xế phải lấy báo cáo hoặc thực hiện lại việc kiểm tra

200.2 Nội dung báo cáo bắt buộc

Báo cáo không có định dạng bắt buộc nhưng phải chứa một tập hợp thông tin xác định về xe, việc kiểm tra và người thực hiện việc kiểm tra.

- ✓ Phải bao gồm biển số xe hoặc số đơn vị, tên người điều khiển, và ngày giờ kiểm tra
- ✓ Phải bao gồm đô thị/địa điểm kiểm tra và các khuyết điểm đã ghi nhận (hoặc ghi chú rằng không phát hiện khuyết điểm nào)
- ✓ Phải bao gồm tên in và chữ ký/tuyên bố của người thực hiện việc kiểm tra
- ✓ Nếu tài xế không thực hiện việc kiểm tra, cần có chữ ký của tài xế để xác nhận đã xem xét và chấp thuận, cùng với số đo đồng hồ đo quãng đường (odometer) nếu được trang bị

200.3 Việc nộp và định dạng điện tử của báo cáo

Báo cáo gốc phải được nộp cho người khai thác trong một thời hạn nhất định và có thể được lập ở dạng điện tử theo các điều kiện pháp lý.

- ✓ Người lái xe phải nộp báo cáo kiểm tra vòng quanh xe gốc cho người khai thác trong vòng 20 ngày kể từ khi lập báo cáo.
- ✓ Điều này áp dụng ngay cả khi một bản sao đã được nộp để báo cáo một khiếm khuyết.
- ✓ Báo cáo điện tử được cho phép nếu chúng đáp ứng Đạo luật thiết lập khung pháp lý cho công nghệ thông tin.

200.4 Lái xe ngoài Québec (Canada và Hoa Kỳ)

Các quy tắc kiểm tra vòng quanh xe của Québec dựa trên tiêu chuẩn quốc gia, nhưng người lái xe phải tuân thủ các quy tắc địa phương tại nơi họ di chuyển.

- ✓ Các quy tắc kiểm tra vòng quanh xe của Québec dựa trên Tiêu chuẩn 13 của Bộ luật An toàn Quốc gia
- ✓ Người lái xe hoạt động bên ngoài Québec phải tham khảo ý kiến nhà điều hành về các quy định cụ thể tại địa phương
- ✓ Người lái xe phải luôn tuân thủ các quy định tại khu vực pháp lý mà họ đang di chuyển; sự thiếu hiểu biết không phải là lý do biện minh

CHAPTER 201

Load Restrictions

201.1 Kích thước xe được phép

Kích thước tối đa được phép nói chung bao gồm cả hàng hóa: chiều cao 4,15 m, chiều rộng 2,6 m. Chiều dài xe tải 12,5 m (phần nhô tối đa 4 m). Chiều dài xe buýt 14 m (phần nhô tối đa 4 m). Xe tải và rơ-moóc 23 m (chiều dài thùng tối đa 20 m, phần nhô 4 m). Đầu kéo và sơ-mi rơ-moóc 23 m (chiều dài cơ sở tối đa 6,2 m, khoảng cách tối thiểu giữa các trục 3 m, phần nhô 35% chiều dài cơ sở). Đoàn xe đôi loại B 25 m. Sơ-mi rơ-moóc 16,2 m (chiều dài cơ sở tối đa 12,5 m). Rơ-moóc có dolly 14,65 m; không có dolly 12,5 m.

- ✓ Chiều cao tối đa 4,15 m và chiều rộng tối đa 2,6 m
- ✓ Chiều dài tối đa xe tải 12,5 m; xe buýt 14 m; xe tải và rơ-moóc 23 m
- ✓ Đầu kéo và sơ-mi rơ-moóc tối đa 23 m; đoàn xe đôi loại B tối đa 25 m
- ✓ Sơ-mi rơ-moóc tối đa 16,2 m; phần nhô tối đa nói chung 4 m (35% chiều dài cơ sở đối với đầu kéo-sơ-mi)

201.2 Bảo vệ mạng lưới đường bộ và các bộ phận của xe

Các quy định giới hạn tải trọng của xe để hạn chế thiệt hại tốn kém cho đường bộ. Vượt quá giới hạn tải trọng do quy định hoặc nhà sản xuất đặt ra có thể gây hư hỏng nghiêm trọng cho các bộ phận quan trọng—phanh, lốp, hệ thống treo và thiết bị khớp nối—những bộ phận được thiết kế cho một tải trọng tối đa cụ thể và sẽ mòn sớm nếu bị quá tải.

- ✓ Các giới hạn tải trọng tồn tại để bảo vệ mạng lưới đường bộ khỏi thiệt hại tốn kém
- ✓ Vượt quá giới hạn sẽ làm hư hỏng phanh, lốp, hệ thống treo và thiết bị khớp nối
- ✓ Các bộ phận được thiết kế cho một tải trọng tối đa cụ thể và sẽ mòn sớm nếu bị quá tải

201.3 Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe

Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe bảo đảm an toàn cho người tham gia giao thông và bảo vệ cơ sở hạ tầng như đường sá và cầu. Quy định này đặt ra các tiêu chuẩn giới hạn kích thước tải, tải trọng mỗi nhóm trục, và tổng khối lượng có tải của xe tải trên đường công cộng, dựa trên các nhóm phương tiện được định nghĩa. Chi tiết đầy đủ có trong Quy định và Hướng dẫn về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe.

- ✓ Quy định bảo đảm an toàn và bảo vệ đường sá và cầu
- ✓ Quy định giới hạn kích thước tải, tải trọng mỗi nhóm trục, và tổng khối lượng có tải
- ✓ Các giới hạn dựa trên các nhóm phương tiện được định nghĩa trong Quy định

201.4 Tải trọng mỗi trục

Tải trọng tối đa được phép cho một lớp trục là giá trị thấp nhất trong ba giá trị: tổng khả năng chịu tải của tất cả lốp trong lớp trục đó (trên thành lốp), khả năng chịu tải của trục trước (5.500 kg đối với trục đơn phía trước lớp B.1; 11.000 kg đối với trục tandem phía trước lớp B.2 hoặc trục nhiều phía trước lớp B.3, trừ khi nhà sản xuất hoặc đơn vị sửa đổi được ủy quyền ghi cao hơn), và giới hạn tải trọng của lớp trục theo thời điểm trong năm (bình thường hoặc thời kỳ tan băng mùa xuân).

- ✓ Tải trọng trục tối đa là giá trị THẤP NHẤT trong ba giá trị
- ✓ Khả năng chịu tải của trục đơn phía trước (B.1) là 5.500 kg
- ✓ Khả năng chịu tải của trục tandem phía trước (B.2) hoặc trục nhiều (B.3) là 11.000 kg
- ✓ Khả năng chịu tải của lốp được ghi trên thành lốp; giới hạn tải trọng thay đổi theo mùa

201.5 Tổng khối lượng có tải

Tổng khối lượng có tải được phép đối với một xe tải hoặc tổ hợp xe là giá trị thấp hơn trong hai giá trị: tổng tải trọng tối đa được phép cho mỗi hạng cầu (tùy theo mùa), hoặc giới hạn tổng khối lượng có tải cho hạng xe hoặc tổ hợp xe.

- ✓ Tổng khối lượng có tải là giá trị THẤP HƠN trong hai giá trị
- ✓ Giá trị 1: tổng tải trọng tối đa được phép theo mỗi hạng cầu (theo mùa)
- ✓ Giá trị 2: giới hạn tổng khối lượng có tải cho hạng xe hoặc tổ hợp xe

CHAPTER 202

Appendices – List 1: Suspension

202.1 Các lỗi hệ thống treo

Các lỗi nhẹ của hệ thống treo bao gồm nhíp phụ (không phải nhíp chính) bị gãy hoặc lò xo cuộn bị gãy và rò rỉ khí hoặc bầu khí bị hỏng. Các lỗi nghiêm trọng bao gồm lá nhíp chính bị gãy/25% bộ nhíp, rò rỉ khí không được bù, lá composite bị nứt trên 75%, lò xo tiếp xúc với các bộ phận chuyển động, và trục bị gãy ảnh hưởng đến căn chỉnh.

- ✓ Nhẹ: nhíp phụ (không phải nhíp chính) hoặc lò xo cuộn bị gãy
- ✓ Nghiêm trọng: lá nhíp chính, đệm cao su, hoặc 25%+ nhíp bị gãy/mất
- ✓ Nghiêm trọng: rò rỉ khí không được máy nén bù hoặc bầu khí mất/xẹp
- ✓ Nghiêm trọng: trục bị gãy hoặc bộ phận định vị ảnh hưởng đến độ song song

CHAPTER 203

Supplemental Brake Systems (Chapter 4)

203.1 Mục đích và Giới hạn của Phanh Bổ trợ

Phanh bổ trợ giúp giảm hoặc ổn định tốc độ xe và có thể được sử dụng một mình hoặc cùng với phanh chính (phanh service), nhưng không thể dừng xe hoàn toàn. Đây là thiết bị bổ sung tùy chọn, đặc biệt hữu ích khi xuống dốc đứng với tải nặng, cho phép giữ tốc độ ổn định mà không phải liên tục sử dụng phanh thông thường.

- ✓ Giúp giảm hoặc ổn định tốc độ; KHÔNG dừng được xe
- ✓ Tùy chọn, không phải thiết bị tiêu chuẩn
- ✓ Đặc biệt hữu ích cho tải nặng trên dốc đứng
- ✓ Giảm mài mòn phanh thông thường

203.2 Các loại phanh bổ trợ

Các danh mục bao gồm phanh nén động cơ (phổ biến nhất, biến động cơ thành máy nén khí), phanh hãm xả/bộ tăng áp tua-bin (bóp nghẹt khí thải), phanh hãm điện từ/dòng điện xoáy (dùng từ trường), và phanh hãm thủy động/thủy lực (dùng áp suất dầu). Phải kiểm soát tiếng ồn từ phanh động cơ và giữ hệ thống xả tuân thủ quy định.

- ✓ Phanh nén động cơ là loại phổ biến nhất
- ✓ Phanh hãm xả bóp nghẹt khí thải
- ✓ Phanh hãm điện từ dùng từ trường trên các đĩa sắt non
- ✓ Phanh hãm thủy động dùng áp suất dầu động cơ/hộp số
- ✓ Chú ý tiếng ồn của phanh động cơ; giữ hệ thống xả tuân thủ quy định

203.3 Cách hoạt động của phanh bổ trợ

Phanh động cơ và bộ hãm được kích hoạt bằng công tắc hoặc cần gạt nhưng chỉ bắt đầu hoạt động khi bạn nhấc chân khỏi bàn đạp ga. Bộ hãm yêu cầu phải ở đúng số; phanh nén động cơ hoạt động rất hiệu quả ở RPM tối đa. Lực phanh luôn được tác động lên các bánh dẫn động.

- ✓ Được kích hoạt bằng công tắc/cần gạt nhưng chỉ hoạt động khi nhấc chân khỏi bàn đạp ga
- ✓ Phải ở đúng số để bộ hãm hoạt động
- ✓ Phanh nén động cơ hoạt động tốt nhất ở RPM tối đa
- ✓ Lực phanh luôn được tác động lên các bánh dẫn động

203.4 Mục đích của Phanh Bổ trợ

Phanh bổ trợ giúp giảm hoặc ổn định tốc độ nhưng KHÔNG làm xe dừng hẳn. Chúng là tùy chọn (không phải trang bị tiêu chuẩn) và có thể dùng một mình hoặc cùng với phanh chính. Phanh động cơ sử dụng độ nén của động cơ; bộ hãm được lắp trên các bộ phận khác của xe.

- ✓ Phanh bổ trợ làm chậm hoặc ổn định tốc độ nhưng không làm xe dừng lại
- ✓ Chúng là tùy chọn, không phải trang bị tiêu chuẩn
- ✓ Lực phanh luôn được tác dụng lên các bánh dẫn động

203.5 Sử dụng phanh bổ trợ trên đường dốc

Phanh bổ trợ đặc biệt được khuyến nghị cho xe chở nặng khi xuống dốc đứng, duy trì tốc độ ổn định mà không phải dùng phanh thường liên tục. Chú ý tiếng ồn phanh động cơ, đảm bảo hệ thống xả tuân thủ quy định và kiểm tra tình trạng của nó trong các lần kiểm tra vòng quanh xe.

- ✓ Được khuyến nghị cho xe chở nặng khi xuống dốc đứng
- ✓ Duy trì tốc độ ổn định mà không dùng phanh thường liên tục
- ✓ Đảm bảo hệ thống xả tuân thủ quy định do tiếng ồn phanh động cơ

203.6 Cách vận hành phanh bổ trợ

Phanh động cơ và bộ hãm tốc được bật bằng công tắc hoặc cần gạt nhưng chỉ bắt đầu hoạt động khi bạn nhấc chân khỏi bàn đạp ga. Bộ hãm tốc cần đúng số, đặc biệt là phanh nén động cơ hoạt động rất hiệu quả ở vòng tua máy tối đa. Tham khảo sổ tay của nhà sản xuất.

- ✓ Được kích hoạt bằng công tắc/cần gạt nhưng chỉ hoạt động khi nhấc chân khỏi bàn đạp ga
- ✓ Phải vào đúng số trước
- ✓ Phanh nén động cơ hoạt động tốt nhất ở vòng tua máy tối đa

CHAPTER 204

16 - Exhaust System

204.1 Các Bộ phận của Hệ thống Xả

Kiểm tra tình trạng của các bộ phận hệ thống xả; động cơ phải đang chạy để kiểm tra một khiếm khuyết nghiêm trọng. Trong cabin, nếu bạn ngửi thấy mùi khí xả, hãy kiểm tra xem có lỗ thủng ở sàn xe không. Xung quanh xe, kiểm tra mùi, kiểm tra rò rỉ từ các mối nối/vết nứt/lỗ hổng bị lỗi không phải do nhà sản xuất tạo ra ban đầu, lắng nghe tiếng ồn, và tìm muội than bất thường. Các bộ phận (bộ giảm thanh, đường ống, giá đỡ, ốc vít, tấm chắn nhiệt) có thể bị gãy hoặc lỏng.

- ✓ Khiếm khuyết 16.A (nghiêm trọng): Khí xả rò rỉ đi vào khoang hành khách khi sàn xe bị thủng
- ✓ Khiếm khuyết 16.1 (nhẹ): Rò rỉ khí xả không phải từ các lỗ do nhà sản xuất tạo ra ban đầu
- ✓ Động cơ phải đang chạy để xác định khiếm khuyết nghiêm trọng

CHAPTER 205

Anti-Lock Brakes (Chapter 4)

205.1 Lợi ích và nguyên lý hoạt động của ABS

Hệ thống chống bó cứng phanh (ABS/antiskid/anti-blocking) mang lại độ ổn định cao hơn, khả năng điều khiển vô lăng tốt hơn và đôi khi quãng đường phanh ngắn hơn. Hệ thống chỉ hoạt động khi một bánh xe có nguy cơ bị bó cứng, chẳng hạn khi phanh gấp (những tình huống xảy ra hiện tượng gập đôi xe kéo). Các cảm biến và máy tính điều chỉnh áp suất khí nén trong các buồng phanh dựa trên độ bám, tốc độ và mặt đường.

- ✓ ABS cải thiện độ ổn định và khả năng điều khiển vô lăng
- ✓ Chỉ hoạt động khi bánh xe sắp bị bó cứng
- ✓ Giúp ngăn ngừa hiện tượng gập đôi xe kéo khi phanh gấp
- ✓ Cảm biến/máy tính điều chỉnh áp suất phanh để có lực bám tối ưu

205.2 Cách phanh với ABS

Với hệ thống phanh chống bó cứng, trong tình huống khẩn cấp, hãy đạp bàn đạp phanh hết mức xuống sàn và giữ nguyên tại đó. ABS tự động điều khiển việc phanh bằng cách tạo hiệu ứng bơm — tài xế KHÔNG bơm bàn đạp.

- ✓ Trong tình huống khẩn cấp, đạp bàn đạp phanh hết mức xuống sàn và giữ nguyên
- ✓ KHÔNG bơm bàn đạp — ABS tự động bơm
- ✓ ABS tự tạo ra hiệu ứng bơm

205.3 Vận hành và ưu điểm của ABS

Hệ thống chống bó cứng phanh (ABS, còn gọi là chống trượt/chống khóa bánh) chỉ hoạt động khi một bánh xe có nguy cơ bị khóa, chẳng hạn như khi phanh gấp — những tình huống xảy ra hiện tượng gập xe và tai nạn. ABS mang lại độ ổn định cao hơn, khả năng kiểm soát lái tốt hơn, và đôi khi quãng đường phanh ngắn hơn bằng cách sử dụng cảm biến và máy tính để điều chỉnh áp suất khí nén đến từng buồng phanh nhằm đạt độ bám tối ưu.

- ✓ ABS chỉ hoạt động khi một bánh xe có nguy cơ bị khóa
- ✓ Cung cấp độ ổn định, khả năng kiểm soát lái và đôi khi quãng đường phanh ngắn hơn
- ✓ Cảm biến và máy tính liên tục điều chỉnh áp suất phanh

CHAPTER 206

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

206.1 Lỗi Phanh Điện và Phanh Thủy lực

Lỗi nhẹ của phanh điện là cáp/kết nối không chắc chắn; lỗi nghiêm trọng là sự giảm đáng kể khả năng của phanh công tác. Lỗi nhẹ của phanh thủy lực gồm dầu xi-lanh chính thấp và bàn đạp chạm sàn; lỗi nghiêm trọng gồm dầu thấp hơn một phần tư mức tối đa, bàn đạp chạm sàn trong dưới 10 giây, và bộ trợ lực phanh không hoạt động.

- ✓ Nghiêm trọng (điện/thủy lực): giảm đáng kể khả năng phanh của phanh công tác
- ✓ Nghiêm trọng: dầu xi-lanh chính thấp hơn một phần tư mức tối đa
- ✓ Nghiêm trọng: bàn đạp phanh chạm sàn trong dưới 10 giây hoặc cần đạp lặp lại
- ✓ Nhẹ: đèn cảnh báo bật khi động cơ đang chạy hoặc đèn cảnh báo phanh đỗ không hoạt động

206.2 Các Khuyết tật Hệ thống Nhiên liệu và Ống xả

Các khuyết tật nghiêm trọng của hệ thống nhiên liệu là bình nhiên liệu được cố định kém và có thể bung ra, thiếu nắp, và rò rỉ nhiên liệu ngoài rỉ chảy. Khuyết tật nhẹ của ống xả là rò rỉ ở nơi khác ngoài vị trí dự định; khuyết tật nghiêm trọng là rò rỉ khiến khí xả xâm nhập vào khoang hành khách nơi sàn bị thủng.

- ✓ Nghiêm trọng: bình nhiên liệu được cố định kém và có thể bung ra; thiếu nắp; rò rỉ nhiên liệu ngoài rỉ chảy
- ✓ Nhẹ: rò rỉ ống xả ở nơi khác ngoài vị trí nhà sản xuất dự định
- ✓ Nghiêm trọng: rò rỉ ống xả xâm nhập vào khoang hành khách nơi sàn bị thủng

CHAPTER 207

Chapter 7 Self-Evaluation Answers

207.1 Những Sự Thật Chính về Vận Chuyển Hành Khách

Các sự thật được củng cố cho kỳ thi: Xe buýt trường học KHÔNG nhận hành khách đứng (quy tắc ghế cộng thêm chỗ đứng áp dụng cho xe buýt thuê bao không phải trường học). Các xe có khối lượng ⩾3.000 kg phải dừng tại các biển báo VÉRIFICATION. Xe buýt phải dừng cách đường ngang đường sắt ít nhất 5 m (không phải 3 m). Cấm đón hoặc trả trẻ em đi học khi đèn đỏ nhấp nháy chưa bật. Bạn phải bật đèn nhấp nháy của mình khi dừng phía sau xe buýt trường học đang bật đèn nhấp nháy.

- ✓ Xe buýt trường học không chở hành khách đứng; quy tắc +1 mỗi hàng dành cho xe buýt thuê bao không phải trường học
- ✓ Khoảng cách dừng tối thiểu từ đường ngang đường sắt là 5 m, không phải 3 m
- ✓ Đèn đỏ nhấp nháy phải được bật để đón hoặc trả trẻ em đi học

CHAPTER 208

Chapter 12 – Component 1: Coupling Devices

208.1 Fifth Wheel Fastener Defects

Các đai ốc và bu lông bắt chặt bánh xe thứ năm vào khung xe phải có mặt, chắc chắn và không có chuyển động; mức độ lỗi phụ thuộc vào phần trăm bị ảnh hưởng và trạng thái kéo.

- ✓ Chính (1.B): khi gắn móc, có chuyển động giữa bộ kéo bánh xe thứ năm/góc gắn và khung xe chassis
- ✓ Chính (1.C): khi gắn móc, hơn 20% các bộ phận bắt chặt bị mất, gãy hoặc lỏng trên một điểm neo
- ✓ Phụ (1.1): khi gắn móc, 20% hoặc ít hơn các bộ phận bắt chặt bị mất, gãy hoặc lỏng trên một điểm neo
- ✓ Phụ (1.1): khi không gắn móc, một hoặc nhiều bộ phận bắt chặt bị mất, gãy hoặc lỏng

208.2 Chốt khóa của mâm xoay trượt

Tất cả các chốt khóa của mâm xoay trượt phải hiện diện đầy đủ và ở vị trí khóa, vì mâm xoay thường được khóa bằng hai chốt trở lên.

- ✓ Major (1.D): khi đã kết nối, từ 25% trở lên số chốt khóa của mâm xoay trượt bị thiếu hoặc không hoạt động
- ✓ Tỷ lệ lỗi liên quan đến tổng số tất cả các chốt
- ✓ Phải kiểm tra tất cả các chốt và chúng phải ở vị trí khóa

208.3 Tình trạng bộ phận của mâm xoay (fifth wheel)

Các bộ phận có thể nhìn thấy của mâm xoay không được hư hỏng đến mức có nguy cơ gãy vỡ hoặc tách rời tổ hợp xe.

- ✓ Nghiêm trọng (1.F): khi đã ghép nối, một bộ phận của mâm xoay bị nứt, biến dạng hoặc xuống cấp đến mức có nguy cơ gãy vỡ hoặc tách rời
- ✓ Các bộ phận bao gồm tấm ghép nối dưới, các góc lắp, hàm kẹp và giá đỡ

208.4 Tấm khớp nối trên và chốt vua

Tấm khớp nối trên và chốt vua của sơ mi rơ moóc không được biến dạng, nứt hoặc hư hỏng đến mức ảnh hưởng đến việc móc nối.

- ✓ Major (1.A): tấm khớp nối hoặc chốt vua biến dạng đến mức ảnh hưởng xấu đến việc móc nối, hoặc bị nứt hoặc được cố định không đúng cách
- ✓ Major (1.F): khi đã móc nối, tấm khớp nối hoặc chốt vua bị hư hỏng đến mức có nguy cơ gãy vỡ hoặc tách rời
- ✓ Kiểm tra các bộ phận nhìn thấy được bên dưới sơ mi rơ moóc; rất khó thấy biến dạng khi đã móc nối

208.5 Hàm kẹp của mâm kéo fifth wheel và cơ cấu khóa

Các hàm kẹp của mâm kéo phải được đóng hoàn toàn phía sau chốt vua và cơ cấu khóa phải được kích hoạt.

- ✓ Major (1.E): khi đã ghép, các hàm kẹp không đóng hoàn toàn phía sau chốt vua
- ✓ Major (1.F): khi đã ghép, cơ cấu khóa hàm kẹp không được kích hoạt
- ✓ Kiểm tra chỉ báo cơ cấu khóa (bu lông) hoặc vị trí của các tay khóa; tất cả tay khóa phải được đẩy vào hoàn toàn

208.6 Các thiết bị ghép nối không phải bánh xe thứ năm

Các thiết bị ghép nối không phải bánh xe thứ năm (ví dụ: móc pintle và vòng) phải có các bộ phận xiết chặt an toàn trên cả xe kéo và xe được kéo.

- ✓ Major (1.C): khi đã ghép nối, hơn 20% bộ phận xiết gắn thiết bị ghép nối bị mất, gãy hoặc lỏng
- ✓ Minor (1.1): khi đã ghép nối, 20% hoặc ít hơn bộ phận xiết bị mất, gãy hoặc lỏng
- ✓ Minor (1.1): khi chưa ghép nối, một hoặc nhiều bộ phận xiết bị mất, gãy hoặc lỏng
- ✓ Kiểm tra các bộ phận xiết gắn thiết bị trên cả xe đầu kéo và xe được kéo

CHAPTER 209

17 - Electric Brake System

209.1 Cáp và Kết nối Phanh Điện

Một số xe moóc sử dụng hệ thống phanh điện. Kiểm tra các dây cáp điện và kết nối có thể nhìn thấy tại các điểm kết nối và điểm gắn bên ngoài xe. Điểm gắn cố định dây cáp vào kết cấu xe để ngăn chùng.

- ✓ Khiếm khuyết 17.1 (nhẹ): Cáp điện hoặc đầu nối được cố định không đúng tại điểm kết nối hoặc điểm gắn
- ✓ Kiểm tra các dây cáp/kết nối có thể nhìn thấy tại cả điểm kết nối và điểm gắn

209.2 Hiệu quả phanh công tác của rơ-moóc

Kiểm tra hiệu quả của hệ thống phanh điện: khởi động xe, lái xe nhích về phía trước một chút, đạp bàn đạp phanh và kiểm tra xem xe có dừng lại nhanh chóng hay không.

- ✓ Lỗi 17.A (major): Có sự giảm đáng kể khả năng phanh
- ✓ Kiểm tra bằng cách lái xe nhích về phía trước một chút và đạp bàn đạp phanh

CHAPTER 210

Special Travel Permits

210.1 Giấy phép cho xe quá khổ hoặc quá tải

Xe vượt quá Quy định về Giới hạn Khối lượng và Kích thước Phương tiện là xe quá khổ hoặc quá tải và cần giấy phép lưu thông đặc biệt. Giấy phép từ hạng 1 đến 7 (theo Quy định về giấy phép đặc biệt) áp dụng cho xe quá khổ hoặc quá tải do đặc tính hoặc hàng hóa không thể chia nhỏ. Giấy phép 633 áp dụng cho các trường hợp ngoại lệ như xe thử nghiệm và các tổ hợp cụ thể (cầu nâng, càng nâng sau, chiều dài cơ sở trên 6,2 m, đoàn xe đôi Type B trên 25 m, chuyên chở ô tô, máy kéo có ba cầu sau). Giấy phép vận hành đoàn xe đường bộ đặc biệt được cấp theo quy định riêng.

- ✓ Xe quá khổ hoặc quá tải cần giấy phép lưu thông đặc biệt
- ✓ Giấy phép hạng 1–7 áp dụng cho hàng hóa không thể chia nhỏ hoặc đặc tính xe
- ✓ Giấy phép 633 áp dụng cho xe thử nghiệm và các tổ hợp quá khổ cụ thể
- ✓ Giấy phép vận hành đoàn xe đường bộ đặc biệt thuộc quy định chuyên biệt

210.2 Các loại giấy phép lưu hành đặc biệt

Các xe vượt quá Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe là xe quá khổ/quá tải và cần giấy phép lưu hành đặc biệt. Giấy phép Loại 1 đến 7 (Quy định về giấy phép đặc biệt) bao gồm các xe quá khổ/quá tải do đặc điểm hoặc tải trọng không thể chia tách. Giấy phép 633 dành cho các xe ngoại lệ/thử nghiệm và các trường hợp như trục nâng, xe nâng chở phía sau, chiều dài cơ sở của đầu kéo trên 6,2 m, đoàn xe đôi loại B trên 25 m, chuyên chở ô tô, hoặc ba trục sau của đầu kéo. Giấy phép vận hành đoàn xe đường bộ đặc biệt thuộc một quy định riêng.

- ✓ Xe quá khổ/quá tải phải có giấy phép lưu hành đặc biệt
- ✓ Giấy phép Loại 1 đến 7 bao gồm quá khổ/quá tải do đặc điểm hoặc tải trọng không thể chia tách
- ✓ Giấy phép 633 bao gồm các tình huống thử nghiệm/ngoại lệ để hài hòa với các khu vực tài phán khác

CHAPTER 211

Brake Inspection & Brake Adjustment (Chapter 4)

211.1 Kiểm tra phanh trước và trong chuyến đi

Kiểm tra phanh hoạt động tốt trước mỗi chuyến đi (phương pháp ở Chương 12). Theo dõi đồng hồ đo áp suất và đèn cảnh báo khi lái xe và chú ý mọi điều bất thường. Ở khu vực đồi núi, sử dụng các khu vực kiểm tra phanh được chỉ định có biển báo VÉRIFICATION — tấp vào lề, đỗ tại biển báo dừng và kiểm tra phanh.

- ✓ Kiểm tra phanh trước mỗi chuyến đi
- ✓ Theo dõi đồng hồ đo áp suất và đèn báo khi lái xe
- ✓ Tại biển báo VÉRIFICATION, tấp vào lề và kiểm tra phanh
- ✓ Đặc biệt kiểm tra phanh ở vùng đồi núi

211.2 Tầm quan trọng của việc điều chỉnh phanh đúng cách

Phanh phải được điều chỉnh sao cho áp suất tối đa luôn được má phanh tác động lên tang phanh/đĩa phanh. Phanh được điều chỉnh kém (phanh hoạt động, phanh đỗ hoặc phanh khẩn cấp) không bao giờ hoạt động hiệu quả. Khe hở quá lớn giữa má phanh và tang phanh có nghĩa là áp suất không đủ ngay cả khi đồng hồ đo hiển thị áp suất khí đủ.

- ✓ Cần điều chỉnh đúng cách ngoài việc bảo đảm tình trạng tốt
- ✓ Áp dụng cho phanh hoạt động, phanh đỗ và phanh khẩn cấp
- ✓ Khe hở quá lớn = phanh không đủ hiệu lực ngay cả khi áp suất khí tốt
- ✓ Tang phanh giãn nở ở nhiệt độ cao, làm tăng khe hở

211.3 Thanh Đẩy, Khe Hở và Kiểm Tra Định Kỳ

Thanh đẩy phải bắc qua khe hở để má phanh ép vào tang trống với toàn bộ áp lực hiện có. Tang trống có thể bị mòn, giãn hoặc xoắn, làm tăng khe hở. Việc điều chỉnh phanh phải được kiểm tra định kỳ ngay cả khi có các cần phanh tự điều chỉnh tự động.

- ✓ Khe hở đúng giữa má phanh và tang trống là thiết yếu
- ✓ Thanh đẩy phải bắc qua khe hở để có đủ áp lực
- ✓ Thường xuyên kiểm tra việc điều chỉnh ngay cả khi có các cần tự điều chỉnh tự động

211.4 Cần gạt phanh tự điều chỉnh tự động

Khi được lắp, các cần gạt này tự động bù cho độ rơ giữa má phanh và tang trống khi má phanh mòn. Chúng vẫn cần được kiểm tra định kỳ.

- ✓ Tự động bù độ rơ do má phanh mòn
- ✓ Vẫn phải được kiểm tra định kỳ

211.5 Quy trình điều chỉnh phòng ngừa

Một quy trình đơn giản giúp tối ưu hóa khe hở giữa má phanh và tang trống: đảm bảo phanh nguội, nhả phanh tay, đưa hệ thống lên áp suất khí tối đa (120 psi), sau đó đạp hết bàn đạp phanh trong năm giây và nhả hoàn toàn. Lặp lại bốn hoặc năm lần.

- ✓ Đảm bảo phanh nguội
- ✓ Nhả phanh tay
- ✓ Đưa hệ thống lên áp suất khí tối đa (120 psi)
- ✓ Đạp hết bàn đạp phanh 5 giây, nhả; lặp lại 4-5 lần
- ✓ Có thể kết hợp vào kiểm tra vòng quanh xe khi máy nén khí khởi động

211.6 Cần gạt phanh thủ công

Nếu xe không có cần gạt tự động tự điều chỉnh, phanh phải được điều chỉnh thủ công. Đây là một công việc phức tạp và chỉ nên do thợ máy hoặc tài xế được huấn luyện đặc biệt thực hiện.

- ✓ Phải điều chỉnh thủ công nếu không có cần gạt tự động tự điều chỉnh
- ✓ Công việc phức tạp — chỉ thợ máy hoặc tài xế được huấn luyện đặc biệt mới nên thực hiện

CHAPTER 212

Appendices – List 1: Pneumatic Brake System

212.1 Các Khiếm Khuyết và Tốc Độ Rò Rỉ của Phanh Khí Nén (Air Brake)

Các khiếm khuyết khí nén nhẹ bao gồm chuông báo/đèn cảnh báo và bộ điều chỉnh không hoạt động bình thường và các rò rỉ có thể nghe thấy hoặc đo được trong giới hạn cho phép. Các khiếm khuyết lớn bao gồm không có cảnh báo áp suất thấp hoạt động, máy nén không hoạt động, rò rỉ khí quá mức, và giảm đáng kể khả năng phanh.

- ✓ Nhẹ: rò rỉ có thể nghe thấy hoặc rò rỉ vượt quá 20 kPa (3 psi)/phút đối với đơn vị đơn, 28 kPa đối với hai đơn vị, 35 kPa đối với ba đơn vị
- ✓ Lớn: rò rỉ vượt quá 40 kPa (6 psi)/phút đối với đơn vị đơn, 48 kPa đối với hai đơn vị, 62 kPa đối với ba đơn vị
- ✓ Lớn: không có áp suất thấp trực quan hoặc đèn cảnh báo/chuông báo hoạt động
- ✓ Lớn: máy nén khí không hoạt động bình thường; giảm đáng kể khả năng phanh

CHAPTER 213

Trucking – Load Restrictions

213.1 Mục đích của các giới hạn tải trọng

Các quy định về tải trọng bảo vệ mạng lưới đường bộ khỏi hư hỏng tốn kém và ngăn ngừa hư hỏng các bộ phận của xe. Việc vượt quá giới hạn tải trọng do quy định hoặc nhà sản xuất đặt ra sẽ làm hỏng phanh, lốp, hệ thống treo và thiết bị khớp nối, gây hao mòn sớm. Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe đảm bảo an toàn cho người tham gia giao thông và bảo vệ cơ sở hạ tầng như đường bộ và cầu.

- ✓ Vượt quá giới hạn tải trọng làm hỏng phanh, lốp, hệ thống treo và thiết bị khớp nối
- ✓ Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe giới hạn kích thước tải, tải trọng trên mỗi nhóm trục và tổng khối lượng chở hàng
- ✓ Các giới hạn tải trọng bảo vệ an toàn cho người tham gia giao thông và cơ sở hạ tầng

213.2 Xác định tải trọng mỗi trục

Tải trọng tối đa được phép cho một hạng trục là giá trị thấp nhất trong: tổng khả năng chịu tải của tất cả lốp trong hạng trục đó (ghi trên thành lốp), khả năng chịu tải của trục trước (5.500 kg đối với hạng trục đơn phía trước B.1; 11.000 kg đối với trục đôi phía trước B.2 hoặc nhiều trục B.3, cao hơn nếu nhà sản xuất hoặc đơn vị sửa đổi được ủy quyền chỉ định), và giới hạn tải trọng của hạng trục tùy theo mùa (bình thường hoặc tan băng mùa xuân).

- ✓ Tải trọng trục tối đa là giá trị THẤP NHẤT trong khả năng chịu tải của lốp, khả năng chịu tải của trục trước, và giới hạn trục theo mùa
- ✓ Khả năng chịu tải của trục đơn phía trước (B.1) là 5.500 kg
- ✓ Khả năng chịu tải của trục đôi phía trước (B.2) hoặc nhiều trục (B.3) là 11.000 kg
- ✓ Giới hạn tải trọng thay đổi theo mùa (thời kỳ bình thường so với tan băng mùa xuân)

213.3 Xác định tổng khối lượng khi đã xếp hàng

Tổng khối lượng khi đã xếp hàng được phép là giá trị nhỏ hơn giữa: tổng tải trọng tối đa được phép cho mỗi hạng cầu xe (tùy theo mùa), hoặc giới hạn tổng khối lượng khi đã xếp hàng cho hạng xe/tổ hợp xe đó.

- ✓ Tổng khối lượng khi đã xếp hàng là giá trị NHỎ HƠN giữa tổng các giới hạn theo hạng cầu xe hoặc giới hạn theo hạng xe
- ✓ Thời kỳ theo mùa (bình thường hoặc mùa tan băng) ảnh hưởng đến tổng theo hạng cầu xe

213.4 Kích thước tối đa của xe

Kích thước tối đa chung bao gồm tải trọng: Chiều cao 4,15 m; Chiều rộng 2,6 m. Chiều dài: xe tải 12,5 m (phần nhô tối đa 4 m); xe buýt 14 m (phần nhô tối đa 4 m); xe tải và rơ moóc 23 m (chiều dài thùng tối đa 20 m, phần nhô tối đa 4 m); đầu kéo và sơ mi rơ moóc 23 m; đoàn xe đôi kiểu B 25 m (chiều dài thùng tối đa 20 m); rơ moóc có dolly 14,65 m; rơ moóc không có dolly 12,5 m; sơ mi rơ moóc 16,2 m (chiều dài cơ sở tối đa 12,5 m).

- ✓ Chiều cao tối đa là 4,15 m và chiều rộng tối đa là 2,6 m
- ✓ Chiều dài tối đa của xe tải 12,5 m; chiều dài tối đa của xe buýt 14 m; đầu kéo và sơ mi rơ moóc 23 m
- ✓ Chiều dài tối đa của đoàn xe đôi kiểu B 25 m; chiều dài thùng tối đa 20 m; phần nhô tối đa 4 m

CHAPTER 214

Safeguarding Bridges and Overpasses

214.1 Biển báo hạn chế trọng lượng cho cầu và cầu vượt

Biển báo hạn chế trọng lượng gần cầu hoặc cầu vượt cấm xe buýt hoặc xe tải (cả xe kéo, xe công cụ, xe vận chuyển thiết bị) có tổng khối lượng khi đã chất hàng vượt quá mức tối đa ghi trên biển. Khi đi kèm một biển phụ tại giao lộ phía trước, biển báo cho biết hướng và khoảng cách để tài xế có thể chọn tuyến đường thay thế. Biển phụ UN VÉHICULE À LA FOIS có nghĩa là chỉ một xe hạng nặng được qua cầu tại một thời điểm, kể cả khi dưới giới hạn khối lượng ghi trên biển.

- ✓ Biển báo hạn chế trọng lượng cấm các xe vượt quá tổng khối lượng khi đã chất hàng ghi trên biển
- ✓ Biển phụ tại giao lộ cho biết hướng và khoảng cách đến công trình
- ✓ Biển phụ UN VÉHICULE À LA FOIS chỉ cho phép một xe hạng nặng qua tại một thời điểm
- ✓ Biển báo cũng áp dụng cho xe kéo, xe công cụ và xe vận chuyển thiết bị

214.2 Biển báo và giấy phép EN SURCHARGE (Giới hạn tải trọng hợp pháp)

Biển báo hạn chế trọng lượng theo giới hạn tải trọng hợp pháp (EN SURCHARGE) có nghĩa là xe hạng nặng không được qua cầu hoặc cầu vượt nếu trọng lượng của xe vượt quá giới hạn hợp pháp theo Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe. Để qua cầu khi vượt quá giới hạn đã niêm yết hoặc giới hạn hợp pháp, tài xế phải có giấy phép lưu hành đặc biệt được cấp cho mục đích đó.

- ✓ Biển báo EN SURCHARGE cấm các xe vượt quá giới hạn tải trọng hợp pháp
- ✓ Cần có giấy phép lưu hành đặc biệt để vượt quá giới hạn đã niêm yết hoặc giới hạn hợp pháp một cách hợp pháp
- ✓ Liên hệ Ministère des Transports du Québec để biết thông tin về giới hạn trọng lượng

214.3 Biển báo hạn chế trọng lượng

Biển báo hạn chế trọng lượng cho biết tổng khối lượng chở tối đa mà một cây cầu hoặc cầu vượt có thể chịu được—xe buýt/xe tải vượt quá mức này không được đi qua (cũng áp dụng cho xe kéo, xe công cụ, xe vận chuyển thiết bị). Biển báo hạn chế trọng lượng có biển phụ khoảng cách tại giao lộ cho phép bạn chọn tuyến đường thay thế. Biển phụ A UN VÉHICULE À LA FOIS nghĩa là chỉ một xe được qua tại một thời điểm, ngay cả khi dưới giới hạn trọng lượng.

- ✓ Xe vượt quá khối lượng tối đa được ghi trên biển không được sử dụng cầu/cầu vượt
- ✓ Biển phụ tại giao lộ cho biết hướng/khoảng cách để bạn có thể tìm tuyến đường thay thế
- ✓ Biển phụ A UN VÉHICULE À LA FOIS nghĩa là chỉ một xe hạng nặng được qua tại một thời điểm

214.4 Biển báo Giới hạn Tải trọng Hợp pháp và Giấy phép

Biển EN SURCHARGE (giới hạn trọng lượng theo giới hạn tải trọng hợp pháp) có nghĩa là xe hạng nặng không được đi qua nếu trọng lượng của xe vượt quá giới hạn hợp pháp trong Quy định về Giới hạn Tải trọng và Kích thước Xe. Để đi qua khi vượt quá giới hạn được đăng hoặc giới hạn hợp pháp, tài xế phải có giấy phép đi lại đặc biệt được cấp cho mục đích đó.

- ✓ Biển EN SURCHARGE cấm đi qua nếu trọng lượng vượt quá giới hạn tải trọng hợp pháp
- ✓ Cần có giấy phép đi lại đặc biệt để vượt quá giới hạn được đăng hoặc giới hạn hợp pháp trên cầu/cầu vượt

CHAPTER 215

Brake Inspection and Adjustment (Chapter 4)

215.1 Các yêu cầu kiểm tra phanh

Kiểm tra rằng phanh hoạt động tốt trước mỗi chuyến đi (phương pháp trong Chương 12). Theo dõi đồng hồ đo áp suất và đèn báo khi lái xe và ghi nhận bất kỳ điều gì bất thường. Ở vùng đồi núi, có các khu vực kiểm tra phanh được đánh dấu bằng biển báo VÉRIFICATION; bạn phải tấp vào lề, dừng xe tại biển báo dừng, và kiểm tra phanh.

- ✓ Kiểm tra phanh trước mỗi chuyến đi
- ✓ Theo dõi đồng hồ đo áp suất và đèn báo khi lái xe
- ✓ Dừng lại và kiểm tra phanh tại các biển báo kiểm tra phanh VÉRIFICATION

215.2 Tầm quan trọng của việc điều chỉnh phanh

Phanh phải được điều chỉnh đúng cách, không chỉ ở trong tình trạng tốt, để áp lực má phanh tối đa truyền đến tang trống hoặc đĩa phanh. Phanh được điều chỉnh kém sẽ không bao giờ hoạt động hiệu quả; khe hở quá lớn giữa má phanh tang trống và tang trống gây áp lực không đủ ngay cả khi đồng hồ đo hiển thị đủ khí. Tang trống giãn nở khi nóng và có thể mòn hoặc biến dạng, làm tăng khe hở; cần đẩy phải bù vào khoảng hở. Luôn kiểm tra việc điều chỉnh ngay cả khi có cần gạt tự động điều chỉnh phanh.

- ✓ Cần điều chỉnh đúng cách để đạt hiệu quả phanh tối đa, không chỉ cần tình trạng tốt
- ✓ Khe hở quá lớn gây áp lực không đủ ngay cả khi có đủ khí
- ✓ Nhiệt làm tang trống giãn nở và tăng khe hở
- ✓ Kiểm tra việc điều chỉnh ngay cả khi có cần gạt phanh tự động điều chỉnh

215.3 Cần phanh tự điều chỉnh tự động

Các bộ phận này tự động bù trừ độ rơ giữa má phanh và tang trống khi má phanh mòn, nhưng vẫn cần được kiểm tra thường xuyên.

- ✓ Các cần tự động bù trừ độ mòn má phanh một cách tự động
- ✓ Việc kiểm tra thường xuyên vẫn là điều thiết yếu

215.4 Quy trình điều chỉnh phòng ngừa

Để tối ưu khe hở giữa má phanh và tang trống: đảm bảo phanh còn nguội, nhả phanh tay, đưa hệ thống lên áp suất khí tối đa (120 psi), sau đó đạp hết bàn đạp phanh trong năm giây và nhả hoàn toàn. Lặp lại bốn hoặc năm lần. Bạn có thể đưa việc này vào kiểm tra vòng quanh khi kiểm tra bộ điều chỉnh áp suất; nếu không được thực hiện thường xuyên, hãy lặp lại bước 4 hơn năm lần.

- ✓ Phanh phải còn nguội và đã nhả phanh tay
- ✓ Đưa hệ thống lên áp suất khí tối đa (120 psi)
- ✓ Đạp hết bàn đạp trong năm giây, nhả ra, lặp lại 4-5 lần

215.5 Cần gạt phanh thủ công

Xe không có cần gạt tự động tự điều chỉnh cần phải điều chỉnh phanh thủ công. Đây là công việc phức tạp chỉ nên do thợ máy hoặc tài xế được huấn luyện đặc biệt thực hiện.

- ✓ Cần gạt phanh thủ công cần được điều chỉnh thủ công
- ✓ Chỉ thợ máy hoặc tài xế được huấn luyện đặc biệt mới nên điều chỉnh chúng

CHAPTER 216

Rules for Securing Cargo

216.1 Yêu cầu về hàng hóa của Bộ luật An toàn Đường bộ

Theo Bộ luật An toàn Đường bộ, hàng hóa của xe phải được cố định hoặc che phủ đúng cách để không thể dịch chuyển hoặc bị bật ra, được đặt sao cho không cản trở tầm nhìn của tài xế, không ảnh hưởng đến độ ổn định hoặc khả năng điều khiển, hoặc không che khuất đèn, và phải được cố định tuân thủ Quy định về Tiêu chuẩn Cố định Hàng hóa.

- ✓ Hàng hóa phải được cố định hoặc che phủ để không thể dịch chuyển hoặc rơi ra
- ✓ Hàng hóa không được cản trở tầm nhìn của tài xế, ảnh hưởng đến độ ổn định/khả năng điều khiển, hoặc che khuất đèn
- ✓ Hàng hóa phải tuân thủ Quy định về Tiêu chuẩn Cố định Hàng hóa

216.2 Quy định về Tiêu chuẩn Cố định Hàng hóa

Quy định về Tiêu chuẩn Cố định Hàng hóa tích hợp Tiêu chuẩn Bộ luật An toàn Quốc gia số 10 (National Safety Code Standard 10), Cố định Hàng hóa, được áp dụng trên khắp Bắc Mỹ. Quy định đặt ra các yêu cầu tối thiểu đối với hệ thống cố định hàng hóa và việc sử dụng chúng dựa trên loại xe và loại hàng hóa, nhằm ngăn chặn hàng hóa bị dịch chuyển hoặc lật đổ và bảo đảm sự ổn định của xe.

- ✓ Quy định tích hợp Tiêu chuẩn Bộ luật An toàn Quốc gia số 10 (Cố định Hàng hóa)
- ✓ Quy định đặt ra các yêu cầu tối thiểu dựa trên loại xe và loại hàng hóa
- ✓ Mục tiêu là ngăn chặn dịch chuyển hoặc lật đổ và bảo đảm sự ổn định của xe

216.3 Yêu cầu về cố định hàng hóa

Theo Bộ luật An toàn Giao thông Đường bộ, hàng hóa phải được cố định hoặc che phủ đúng cách để không thể dịch chuyển hoặc bị bật ra; được đặt sao cho không cản trở tầm nhìn của tài xế, không ảnh hưởng đến độ ổn định/khả năng điều khiển, hoặc che khuất đèn; và được cố định theo Quy định Tiêu chuẩn Cố định Hàng hóa. Quy định đó tích hợp Tiêu chuẩn 10 của Bộ luật An toàn Quốc gia, được áp dụng trên khắp Bắc Mỹ, và đặt ra các yêu cầu cố định tối thiểu dựa trên loại xe và loại hàng hóa để ngăn ngừa dịch chuyển/nghiêng đổ và đảm bảo độ ổn định.

- ✓ Hàng hóa phải được cố định/che phủ để không thể dịch chuyển hoặc bị bật ra
- ✓ Hàng hóa không được cản trở tầm nhìn của tài xế, che khuất đèn, hoặc ảnh hưởng đến độ ổn định/khả năng điều khiển
- ✓ Hàng hóa phải tuân thủ Quy định Tiêu chuẩn Cố định Hàng hóa (Tiêu chuẩn 10 của NSC)

CHAPTER 217

Driving Know-How and Road Safety (Chapter 5)

217.1 Kỹ năng điều khiển phương tiện cơ bản

Tất cả tài xế xe hạng nặng phải nắm vững các kỹ năng cơ bản để kiểm soát tốc độ và hướng đi — sử dụng đúng chân ga, vô lăng, phanh và hộp số khi vào cua, rẽ tại giao lộ hoặc vượt xe.

- ✓ Nắm vững việc kiểm soát tốc độ và hướng đi
- ✓ Sử dụng đúng chân ga, vô lăng, phanh và hộp số
- ✓ Áp dụng kỹ năng cho đường cong, giao lộ và vượt xe

217.2 Quan sát và các hành vi lái xe an toàn

Ngoài các kỹ năng cơ học, người lái xe phải quan sát và thích ứng với môi trường lái xe. Kiểm tra điểm mù, sử dụng gương chiếu hậu, báo hiệu ý định và duy trì không gian đầy đủ phải trở thành phản xạ tự nhiên để lái xe chuyên nghiệp an toàn, hợp tác và có trách nhiệm.

- ✓ Thường xuyên kiểm tra điểm mù
- ✓ Sử dụng gương chiếu hậu và báo hiệu ý định
- ✓ Duy trì không gian đầy đủ xung quanh xe
- ✓ Có thái độ chuyên nghiệp đúng đắn ngay từ đầu

CHAPTER 218

Appendices – List 2 Buses: Distinctive Defects

218.1 Danh sách 2 Ứng dụng và Các Khiếm khuyết Cụ thể của Xe buýt

Danh sách 2 áp dụng cho các xe buýt (ngoài xe khách), minibus và bất kỳ rơmoóc nào được kéo bởi xe buýt, minibus hoặc xe khách. Các khiếm khuyết cụ thể của xe buýt bao gồm các vấn đề cửa khoang hành lý, yêu cầu về cửa thoát hiểm và cửa, tầm nhìn cửa sổ bên xe buýt trường học và các mục an toàn vận chuyển hành khách.

- ✓ Danh sách 2 áp dụng cho các xe buýt, minibus và các rơmoóc của chúng
- ✓ Chính: cửa thoát hiểm bị chặn; cửa thoát hiểm không đủ hoặc cảnh báo không hoạt động
- ✓ Phụ (11.4): cửa sổ bên/phía sau khu vực tài xế của xe buýt trường học bị hư hại làm cản trở tầm nhìn cần thiết
- ✓ Phụ: cửa khoang hành lý/phụ bên ngoài không đủ hoặc không an toàn

218.2 Lỗi Vận tải Hành khách (Xe buýt)

Các lỗi vận tải hành khách (tất cả đều là lỗi nhỏ) bao gồm cột chống/tay vịn/tay nắm không được cố định chắc chắn, thiếu vật liệu giảm xóc, sàn/bậc bị hư hỏng, đèn lối đi không hoạt động, giá để hành lý không được cố định chắc chắn, ghế ngồi không đạt yêu cầu, và lỗi biển báo dừng của xe buýt trường học và đèn nhấp nháy.

- ✓ Lỗi nhỏ: cột chống, thanh ngang, tay nắm, hoặc tấm bảo vệ không được cố định chắc chắn
- ✓ Lỗi nhỏ: biển báo dừng không hoạt động đúng cách hoặc đèn nhấp nháy không bật (20.7)
- ✓ Lỗi nhỏ: đèn nhấp nháy hoặc đèn vàng nhấp nháy luân phiên không bật (20.8)

CHAPTER 219

Self-Evaluation Key Facts (Chapters 3 & 4)

219.1 Các Sự Thật Chính Trong Bài Thi Đúng/Sai

Các dữ kiện có thể kiểm tra từ các bài tự đánh giá: đồng hồ đo vòng tua máy đáng tin cậy hơn âm thanh động cơ khi sang số; sang số lũy tiến KHÔNG phải là tăng vòng tua đến mức tối đa; phanh khẩn cấp không phải là bộ phận giữ xe khi đỗ (đó là phanh đỗ); không được dùng phanh tay như phanh phục vụ trên đường; phanh hơi phản ứng chậm hơn phanh thủy lực; phanh đỗ được áp dụng bằng lực lò xo, không phải khí nén; lực phanh phụ thuộc vào trọng lượng và tốc độ của xe.

- ✓ Đồng hồ đo vòng tua máy đáng tin cậy hơn âm thanh động cơ khi sang số
- ✓ Sang số lũy tiến không có nghĩa là tăng vòng tua đến mức tối đa
- ✓ Không bao giờ dùng điều khiển phanh tay làm phanh phục vụ trên đường
- ✓ Phanh đỗ được áp dụng bằng lực lò xo (khí nén giải phóng chúng)
- ✓ Lực phanh phụ thuộc vào trọng lượng và tốc độ

CHAPTER 220

Appendices – List 3 Motor Coaches: Distinctive Defects

220.1 Ứng dụng Danh sách 3 và Miễn trừ cho Xe khách

Danh sách 3 áp dụng cho xe khách; mọi rơ moóc được kéo đều được kiểm tra theo Danh sách 2. Đáng chú ý, hệ thống phanh điện (17) và hệ thống phanh thủy lực (18) không thuộc diện kiểm tra đối với xe khách, và danh sách hệ thống treo được giảm bớt. Các hạng mục vận chuyển hành khách loại trừ các điểm biển báo dừng/đèn nháy của xe buýt trường học.

- ✓ Danh sách 3 áp dụng cho xe khách; rơ moóc được kéo sử dụng Danh sách 2
- ✓ Hệ thống phanh điện (17) và phanh thủy lực (18) không thuộc diện kiểm tra
- ✓ Khiếm khuyết hệ thống treo của xe khách chỉ giới hạn ở các hạng mục rò rỉ khí và trục gãy
- ✓ Áp dụng các hạng mục vận chuyển hành khách 20.1–20.6 (không có điểm biển báo dừng/đèn nháy)

CHAPTER 221

Appendices – Laws and Regulations

221.1 Các Luật và Quy định Điều chỉnh

Việc vận hành xe hạng nặng được điều chỉnh bởi các luật chính bao gồm Luật về chủ sở hữu, người điều hành và tài xế xe hạng nặng, Bộ luật An toàn Đường cao tốc, và Luật Vận tải, cùng với nhiều quy định hỗ trợ về vận tải xe buýt, cố định hàng hóa, giấy phép, tiêu chuẩn an toàn, giờ lái xe/nghỉ ngơi, và các chất nguy hiểm.

- ✓ Các luật chính: Luật về chủ sở hữu/người điều hành/tài xế xe hạng nặng, Bộ luật An toàn Đường cao tốc, Luật Vận tải
- ✓ Các quy định điều chỉnh việc cố định hàng hóa, giấy phép, tiêu chuẩn an toàn, và giờ lái xe/nghỉ ngơi
- ✓ Các quy định cụ thể bao gồm các chất nguy hiểm và giới hạn tải trọng/kích thước xe

CHAPTER 222

Appendices – Conversion Tables

222.1 Tham khảo chuyển đổi áp suất

Bảng chuyển đổi áp suất thể hiện mối liên hệ giữa psi, kPa và bar cho áp suất phanh và lốp. Các giá trị quan trọng liên quan đến kỳ thi bao gồm 1 psi ≈ 6,9 kPa, và các giá trị ngưỡng như 5 psi ≈ 34,5 kPa và 3 psi ≈ 20,7 kPa được sử dụng trong giới hạn rò rỉ phanh khí.

- ✓ 1 psi xấp xỉ 6,9 kPa (0,07 bar)
- ✓ 5 psi ≈ 34,5 kPa và 3 psi ≈ 20,7 kPa tương ứng với ngưỡng rò rỉ phanh
- ✓ Dùng bảng để chuyển đổi giữa psi, kPa và bar