examundo

Thi thử CDL tiếng Việt

107 câu hỏi kèm đáp án. Hướng dẫn và bản dịch do phần mềm làm và kiểm tra.
Chưa có người nào kiểm tra lại.

Cập nhật ngày 25 tháng 11 năm 2026 · examundo.tech/vi/cdl/

Kiến thức tổng quát (General Knowledge)

1. Trước khi xuống một con dốc dài và gắt, tài xế xe thương mại nên làm gì?

Before starting down a long, steep downgrade, what should a commercial driver do?

A. Tăng tốc để giảm thời gian xuống dốc
B. Chọn số thấp phù hợp
C. Về số mo (neutral)
D. Đạp ly hợp suốt quãng xuống dốc

---

2. Khi dừng xe trên đường một chiều hoặc đường cao tốc có dải phân cách, bạn đặt tam giác cảnh báo (warning triangles) ở khoảng cách nào?

How far should your warning triangles be placed when you stop on a one-way road or divided highway?

A. 50, 100 và 150 feet phía sau xe
B. 100 feet phía trước và 100, 200 feet phía sau
C. 10, 100 và 200 feet phía sau xe
D. 25, 50 và 100 feet phía sau xe

---

3. Khi nối đầu kéo (tractor) với sơ mi rơ moóc (semi-trailer), tài xế kiểm tra điều gì để biết rơ moóc ở đúng độ cao?

When coupling a tractor to a semi-trailer, the driver should ensure the trailer is at the proper height by checking that:

A. Chốt kéo (kingpin) thẳng hàng với tâm mâm kéo (fifth wheel)
B. Rơ moóc sẽ được nâng lên một chút khi đầu kéo lùi vào bên dưới
C. Rơ moóc nằm ngang so với mặt đất
D. Chân chống (landing gear) của rơ moóc đã nâng hết

---

4. Tài xế giữ khoảng cách bốn giây với xe phía trước khi đường khô ở tốc độ 60 mph. Khi gặp mưa lớn, khoảng cách với xe phía trước nên là bao nhiêu để giữ mức an toàn tương đương?

A driver maintains a four-second following distance in dry conditions at 60 mph. When encountering heavy rain, what should the driver's following distance become to maintain equivalent safety margins?

A. Sáu giây (tăng 50%)
B. Mười hai giây (tăng 200%, gấp ba)
C. Năm giây (tăng 25%)
D. Tám giây (tăng 100%, gấp đôi)

---

5. Một tài xế lái xe thương mại dài 50 feet ở tốc độ 55 mph trong điều kiện tốt. Khoảng cách tối thiểu với xe phía trước được khuyến nghị là bao nhiêu?

A driver is traveling at 55 mph in a 50-foot commercial vehicle in good conditions. What is the minimum following distance recommended?

A. Sáu giây
B. Mười giây
C. Ba giây
D. Một thân xe cho mỗi 10 mph tốc độ

---

6. Trong lúc kiểm tra ven đường, nhân viên thấy tài xế có CDL và giấy chứng nhận sức khỏe còn hiệu lực, nhưng ngày hết hạn của giấy chứng nhận sức khỏe trong cơ sở dữ liệu FMCSA sớm hơn ba ngày so với ngày trên thẻ giấy tài xế mang theo. Kết quả NHIỀU KHẢ NĂNG NHẤT là gì?

During a roadside inspection, an officer finds a driver has a valid CDL and medical certificate but discovers the driver's medical certificate expiration date in the FMCSA database is three days earlier than the date on the physical card the driver is carrying. What is the MOST likely outcome?

A. Sự chênh lệch phải được xác minh; riêng nó không tự động dẫn đến lệnh cấm lái
B. Tài xế được tiếp tục lái vì thẻ giấy là giấy tờ có giá trị quyết định
C. Tài xế bị lập biên bản nhưng được tiếp tục nếu liên hệ ngay với bác sĩ khám sức khỏe
D. Tài xế nhận cảnh cáo và có 72 giờ để giải quyết sự chênh lệch trong cơ sở dữ liệu

---

7. Theo quy định về Giờ làm việc (Hours of Service), thời gian lái xe tối đa cho tài xế chở hàng hóa là bao nhiêu?

What is the maximum driving time allowed under Hours of Service regulations for property-carrying drivers?

A. 12 giờ lái sau 8 giờ nghỉ
B. 11 giờ lái sau 10 giờ nghỉ liên tục
C. 10 giờ lái sau 8 giờ nghỉ
D. 14 giờ lái sau 10 giờ nghỉ

---

8. Một người có CDL, khi lái xe cá nhân (không phải xe thương mại), bị kết án lần đầu về lái xe khi say rượu. Theo quy định liên bang, hậu quả đối với CDL là gì?

A CDL holder operating a personal vehicle (non-commercial) is convicted of driving under the influence of alcohol for the first time. What is the CDL consequence under federal regulations?

A. Mất quyền lái CDL (disqualification) một năm cho lần vi phạm đầu
B. Lệnh cấm lái (out-of-service) chỉ 24 giờ
C. Không ảnh hưởng đến CDL vì vi phạm xảy ra trên xe cá nhân
D. CDL bị thu hồi vĩnh viễn, không thể phục hồi

---

9. Trước khi lái xe thương mại (CMV), tài xế phải xác nhận điều gì?

Before operating a commercial motor vehicle, what must the driver establish?

A. Xe sẽ được bảo dưỡng trong 30 ngày tới
B. Xe đang trong tình trạng vận hành an toàn
C. Tài xế trước không báo lỗi nên không cần kiểm tra thêm
D. Xe có thể đến nơi trước khi cần sửa chữa

---

10. Việc kiểm tra xe trước chuyến đi (pre-trip inspection) phải được thực hiện:

A pre-trip inspection must be conducted:

A. Chỉ một lần mỗi ngày
B. Trước mỗi chuyến đi
C. Một lần mỗi tuần
D. Chỉ khi chở vật liệu nguy hiểm (hazmat)

---

11. Tín hiệu tay đúng để báo rẽ trái là gì?

What is the proper hand signal for a left turn?

A. Cánh tay gập lên ở khuỷu

B. Cánh tay duỗi thẳng lên trên

C. Cánh tay gập xuống ở khuỷu

D. Cánh tay duỗi thẳng ra bên trái

---

12. Một tài xế xe thương mại đang xuống dốc 6% ở tốc độ 45 mph thì xe phía trước bắt đầu chậm lại. Tài xế nên đạp phanh chính (service brakes) và đồng thời:

A commercial driver is descending a 6% grade at 45 mph when traffic ahead begins slowing. The driver should apply the service brakes and simultaneously:

A. Bật đèn khẩn cấp để cảnh báo xe phía sau

B. Về số thấp hơn để dùng phanh động cơ

C. Từ từ kéo phanh đậu để tăng lực phanh

D. Nhả chân ga và chạy trớn ở số mo để giảm tốc

Xe đầu kéo và rơ moóc (Combination Vehicles)

13. Trong lúc kiểm tra trước chuyến đi, tài xế nắm chốt kéo (kingpin) và thử lay. Chốt kéo xê dịch lên xuống khoảng 3/4 inch. Cần làm gì?

During a pre-trip inspection, a driver checks the kingpin by grasping it and attempting to move it. The kingpin moves up and down approximately 3/4 inch. What action is required?

A. Ghi nhận lỗi nhưng vẫn chạy tiếp; độ rơ đến 1 inch vẫn trong giới hạn chấp nhận

B. Cho xe ngừng chạy ngay; độ rơ hơn 1/2 inch cho thấy bộ phận bị mòn hoặc hư

C. Xác minh phép đo khi rơ moóc đang chở hàng, vì thông số độ rơ chỉ áp dụng khi có tải trên mâm kéo

D. Kiểm tra mỡ bôi trơn mâm kéo vì thiếu mỡ có thể làm chốt kéo rơ khi kiểm tra

---

14. Khi lái xe đầu kéo có rơ moóc, cảnh báo áp suất hơi thấp bật lên ở 65 psi. Phanh lò xo (spring brakes) bắt đầu tự động hoạt động khi nào?

While operating a combination vehicle, the low air pressure warning activates at 65 psi. When should the spring brakes begin to activate?

A. Chỉ khi áp suất xuống 0 psi, như biện pháp an toàn cuối cùng

B. Ở mức 60 psi hoặc thấp hơn, thường trong khoảng 20 đến 45 psi

C. Ngay lập tức khi cảnh báo bật ở 65 psi

D. Trong khoảng 60 đến 65 psi, tùy cài đặt van

---

15. Tài xế nên dùng van phanh tay của rơ moóc (trailer hand valve, hay trolley valve) để làm gì?

For what purpose should a driver use the trailer hand valve (trolley valve)?

A. Chỉ khi thử phanh rơ moóc trong lúc kiểm tra trước chuyến đi

B. Khi đậu xe để giữ xe trên dốc

C. Khi lái bình thường để giảm mòn phanh chính của đầu kéo

D. Khi xuống dốc lớn để có thêm lực phanh

---

16. Tài xế nhận thấy rơ moóc bị kéo lệch sang một bên khi chạy bình thường trên đường cao tốc. Nguyên nhân NHIỀU KHẢ NĂNG NHẤT là gì?

A driver notices the trailer is pulling to one side during normal highway driving. What is the MOST likely cause?

A. Hàm khóa của mâm kéo (fifth wheel) chưa khóa hết vào chốt kéo

B. Mâm kéo trượt được (sliding fifth wheel) chưa được khóa vị trí

C. Phanh rơ moóc bị chỉnh sai hoặc không nhả đúng ở một bên

D. Chân chống (landing gear) của rơ moóc chưa nâng hết

---

17. Một tài xế lái xe nhiều rơ moóc dài qua ngã tư đô thị hẹp và thấy bánh sau của rơ moóc chạy lệch hẳn vào phía trong so với vệt bánh trước của đầu kéo. Hiện tượng này gọi là

A driver piloting a long combination vehicle through a tight urban intersection notices that the rear trailer wheels track a path noticeably inside the path of the tractor's front wheels. This phenomenon is known as

A. Off-tracking (lệch vệt bánh)

B. Trailer swing (rơ moóc văng)

C. Crack-the-whip effect (hiệu ứng quất roi)

D. Rearward amplification (khuếch đại chuyển động về phía sau)

---

18. Xe đầu kéo rơ moóc bắt đầu bị gập (jackknife) trên đường trơn. Tài xế nên làm gì TRƯỚC TIÊN?

A tractor-trailer combination begins to jackknife on a slippery road. What should the driver do FIRST?

A. Nhả phanh để bánh xe lăn lại

B. Đánh mạnh vô lăng theo hướng trượt

C. Chỉ dùng van tay để phanh rơ moóc

D. Tăng tốc để kéo rơ moóc thẳng lại

---

19. Sau khi lùi đầu kéo vào dưới sơ mi rơ moóc và mâm kéo đã ăn khớp, tài xế nên làm gì để biết chắc khớp nối đã chặt trước khi nâng chân chống?

After backing the tractor under a semitrailer and engaging the fifth wheel, which action should the driver perform to verify the coupling is secure before raising the landing gear?

A. Từ từ kéo đầu kéo về phía trước trong lúc phanh rơ moóc vẫn đang giữ

B. Tháo rồi gắn lại ngay các ống hơi

C. Hạ hẳn chân chống xuống đất trước khi kiểm tra mâm kéo

D. Chỉ nhìn kiểm tra hàm khóa mâm kéo từ bên dưới rơ moóc

---

20. Tài xế muốn kiểm tra phanh rơ moóc có hoạt động đúng không trước khi xuống dốc lớn. Cách đúng là

A driver wants to check whether the trailer brakes are working correctly before starting down a steep grade. The correct method is to

A. Tạm ngắt van bảo vệ đầu kéo (tractor protection valve) để thử phanh lò xo

B. Chỉ dựa vào còi cảnh báo áp suất thấp để biết phanh rơ moóc hoạt động

C. Kéo van tay rơ moóc khi đang dừng và thử từ từ chạy tới trong khi chỉ có phanh rơ moóc giữ xe

D. Dùng van tay khi đang chạy tốc độ cao để cảm nhận phanh rơ moóc có khóa không

---

21. Xe kéo rơ moóc có nguy cơ lật lớn nhất ở đâu?

Where is the greatest risk of rollover in a combination vehicle?

A. Khi chạy trên bãi đậu xe bằng phẳng

B. Khi chạy thẳng trên đường cao tốc

C. Khi lùi xe theo đường thẳng

D. Ở các khúc cua và đường dẫn khi vào quá nhanh

---

22. Có bao nhiêu ống hơi nối một đầu kéo tiêu chuẩn với một sơ mi rơ moóc?

How many air lines connect a standard tractor to a single semi-trailer?

A. Một
B. Bốn
C. Hai
D. Ba

---

23. Một tài xế vừa nối xong và thử kéo (tug test) bằng cách từ từ kéo về phía trước ở số thấp. Bài thử này xác nhận điều gì?

A driver completes coupling and performs a tug test by gently pulling forward in low gear. What does this test confirm?

A. Chốt kéo đã khóa đúng trong hàm khóa mâm kéo
B. Chân chống đã nâng hết và cố định
C. Phanh rơ moóc đã nối và hoạt động đúng
D. Các đầu nối điện và hơi đã chắc chắn

---

24. Một tài xế đang nối đầu kéo với rơ moóc. Sau khi lùi vào dưới rơ moóc và nâng chân chống một chút, tài xế cần kiểm tra gì trước khi tiếp tục?

A driver is coupling a tractor to a trailer. After backing under the trailer and raising the landing gear slightly, what should the driver check before continuing?

A. Các đầu nối hơi (glad hands) đã gắn đúng
B. Mâm kéo đã khóa chắc vào chốt kéo
C. Phanh rơ moóc đã nhả
D. Đầu nối điện đã đầy đủ

Rơ moóc đôi và ba (Doubles/Triples)

25. Loại thiết bị nối nào dùng để nối một rơ moóc toàn phần (full trailer) với sơ mi rơ moóc hoặc một rơ moóc toàn phần khác?

What type of coupling device connects a full trailer to a semi-trailer or another full trailer?

A. Fifth wheel (mâm kéo)
B. Glad hand (đầu nối hơi)
C. King pin (chốt kéo)
D. Pintle hook (móc kéo)

---

26. Trên một xe kéo hai rơ moóc (doubles) tiêu chuẩn, tổng cộng cần bao nhiêu ống hơi mềm nối giữa đầu kéo, rơ moóc đầu, dolly nối (converter dolly) và rơ moóc sau, tính cả ống phanh chính (service) và ống khẩn cấp (emergency)?

On a standard doubles combination, how many flexible air-hose connections are needed in total between the tractor, lead trailer, converter dolly, and rear trailer, counting both service and emergency hoses?

A. Tám ống: bốn ống phanh chính và bốn ống khẩn cấp
B. Sáu ống: ba ống phanh chính và ba ống khẩn cấp
C. Hai ống: một ống phanh chính và một ống khẩn cấp
D. Bốn ống: hai ống phanh chính và hai ống khẩn cấp

---

27. Khi đậu xe ba rơ moóc (triple), trình tự đúng để giữ xe đứng yên an toàn là gì?

When parking a triple-trailer combination, what is the correct sequence for securing the vehicles?

A. Chèn bánh trước, sau đó kéo tất cả phanh đậu cùng lúc
B. Kéo phanh rơ moóc trước, rồi phanh đậu đầu kéo
C. Kéo phanh đậu đầu kéo và rơ moóc, sau đó chèn bánh
D. Kéo phanh đậu tất cả rơ moóc, rồi đến đầu kéo

---

28. Trong lúc kiểm tra trước chuyến đi, tài xế phát hiện dolly nối (converter dolly) giữa hai rơ moóc có bình hơi bị nứt. Bình vẫn giữ được áp suất nhưng thấy rõ dấu hiệu mỏi kim loại. Hành động phù hợp là gì?

During a pre-trip inspection, a driver discovers the converter dolly connecting the two trailers has a cracked air tank. The tank holds pressure but shows visible metal fatigue. What is the appropriate action?

A. Chạy tiếp nếu áp suất bình luôn trên 60 psi suốt chuyến

B. Theo dõi sát bình trên đường và kiểm tra ở mỗi lần đổ nhiên liệu

C. Quấn chỗ nứt bằng băng sửa chữa được phê duyệt và giới hạn tốc độ 55 mph

D. Cho dolly ngừng hoạt động và dùng dolly khác hoặc chạy một rơ moóc

---

29. Trong lúc thử phanh trên xe kéo hai rơ moóc (doubles), tài xế nghe tiếng xì hơi đều gần chỗ nối của dolly (converter dolly). Nguyên nhân NHIỀU KHẢ NĂNG NHẤT là gì?

During a brake check on a doubles combination, a driver hears a steady air leak near the converter dolly connection point. What is the MOST likely cause?

A. Bình hơi của dolly bị nạp quá áp

B. Gioăng đầu nối hơi bị hỏng hoặc mất

C. Van rơ-le khẩn cấp trên dolly bị kẹt đóng

D. Áp suất khi đạp phanh chính quá cao

---

30. Sau khi nối xong xe kéo hai rơ moóc (doubles), áp suất hơi phải ở mức nào trước khi kiểm tra phanh?

After coupling a doubles combination, what air-pressure condition should the driver establish before checking brake operation?

A. Áp suất vận hành bình thường trong tất cả các bình hơi, theo quy định của nhà sản xuất xe

B. Tối thiểu 60 psi ở tất cả các bình, và tắt thiết bị cảnh báo áp suất thấp

C. 120 psi ở các bình đầu kéo để bù hơi mất khi nối

D. 80 psi chỉ ở đầu kéo, vì hệ thống hơi rơ moóc sẽ tự lên áp sau khi nối

---

31. Khi tháo rơ moóc thứ hai khỏi xe kéo hai rơ moóc (doubles), vì sao tài xế phải kéo dolly nối (converter dolly) ra khỏi bên dưới rơ moóc sau trước khi mở khóa móc kéo (pintle hook)?

When uncoupling the second trailer from a set of doubles, why must the driver pull the converter dolly out from under the rear trailer before unlocking the pintle hook?

A. Để các ống hơi vẫn nối trong lúc tháo, giữ hệ thống phanh nguyên vẹn

B. Để giữ lực căng trên chốt khóa móc kéo, giúp nhả an toàn hơn

C. Để dolly không lăn đi sau khi rơ moóc thứ hai được tháo ra

D. Để thanh kéo của dolly không bật lên gây thương tích

---

32. Một tài xế kéo ba rơ moóc (triples) vào đường dẫn ra (exit ramp) cua gắt ở cùng tốc độ vốn an toàn cho một rơ moóc đơn 53 feet. Kết quả NHIỀU KHẢ NĂNG NHẤT là gì?

A driver hauling a set of triple trailers takes a sharp exit ramp at the same speed that would be safe for a single 53-foot trailer. Which outcome is MOST likely?

A. Xe triples an toàn hơn vì các dolly như bộ giảm xóc làm dịu lực ngang

B. Xe triples ít bị lật hơn vì các rơ moóc ngắn làm hạ trọng tâm chung

C. Xe triples dễ lật hơn vì rearward amplification (khuếch đại chuyển động về phía sau) nhân lực ngang lên ở mỗi khớp nối thêm

D. Xe triples vào cua giống hệt vì GCWR tổng, không phải số rơ moóc, quyết định nguy cơ lật

---

33. Khi lái xe triples (ba rơ moóc) trên đường cao tốc liên bang, tài xế cảm thấy xe bắt đầu lắc qua lại ở 55 mph khi trời lặng gió. Tài xế nên làm gì TRƯỚC TIÊN?

While operating a set of triples on an interstate highway, a driver feels the combination start to sway side-to-side at 55 mph in calm wind conditions. The driver should FIRST:

A. Chỉ kéo phanh tay rơ moóc để ổn định các rơ moóc sau mà không khóa bánh dẫn động

B. Phanh mạnh xuống dưới 45 mph, rồi từ từ trở lại tốc độ an toàn

C. Tăng tốc nhẹ để giảm dao động cộng hưởng ở khớp nối rơ moóc

D. Giảm tốc từ từ bằng cách nhả chân ga, giữ lái thẳng

---

34. Bạn nên làm gì khi lùi xe doubles hoặc triples?

What should you do when backing doubles or triples?

A. Chỉ lùi theo đường thẳng

B. Lùi giống như với một rơ moóc đơn

C. Luôn có người chỉ dẫn (spotter)

D. Tránh lùi xe bất cứ khi nào có thể

---

35. Khi nối rơ moóc thứ hai vào xe kéo hai rơ moóc (doubles), tài xế thấy móc kéo (pintle hook) nối dolly nối (converter dolly) với rơ moóc đầu bị nứt. Hành động nào PHÙ HỢP NHẤT?

When coupling the second trailer to a doubles combination, a driver notices that the pintle hook connecting the converter dolly to the lead trailer is cracked. Which action is MOST appropriate?

A. Thay móc kéo trước khi vận hành xe

B. Chỉnh cơ cấu khóa để loại bỏ hết độ rơ

C. Tiếp tục nối vì độ rơ đến 1/4 inch vẫn chấp nhận được

D. Bôi thêm mỡ để giảm độ rơ

---

36. Khi phải đổi làn gấp trên xe triples (ba rơ moóc), tài xế thấy rơ moóc cuối cùng bắt đầu văng ra mạnh. Hiện tượng nào là nguyên nhân TRỰC TIẾP NHẤT?

During a sudden emergency lane change in a triple trailer combination, the driver notices the rearmost trailer begins to swing out violently. This condition is MOST directly caused by which phenomenon?

A. Rearward amplification, chuyển động ngang bị khuếch đại về phía sau của tổ hợp

B. Độ rơ quá lớn ở các thiết bị nối làm các rơ moóc chuyển động độc lập

C. Chênh lệch áp suất hơi làm phanh sau ăn trước phanh trước

D. Phân bố tải không đều đặt quá nhiều tải lên các trục sau cùng

---

Phanh hơi (Air Brakes)

37. Khi thử tốc độ rò hơi (air loss rate) với động cơ tắt và phanh nhả, một xe đơn mất 3 psi trong một phút. Khi đạp hết phanh chính, xe mất 5 psi trong một phút. Hành động TỐT NHẤT của tài xế là:

When performing the air loss rate test with the engine off and brakes released, a single vehicle loses 3 psi in one minute. With the service brake fully applied, it loses 5 psi in one minute. The driver's BEST course of action is to:

A. Tiếp tục vận hành bình thường vì cả hai mức rò đều trong giới hạn cho xe đơn

B. Chỉ chạy trong khu vực gần cho đến khi sửa được, tránh chạy tốc độ cao

C. Báo mức rò khi phanh đạp, vượt giới hạn 4 psi cho xe đơn

D. Cho xe ngừng chạy ngay vì cả hai mức đều vượt giới hạn rò áp dụng

---

38. Một tài xế kiểm tra phanh hơi bằng cách để áp suất giảm từ 120 psi trong khi đạp phanh nhiều lần. Cảnh báo áp suất thấp bật ở 65 psi, và phanh đậu tự động hoạt động ở 35 psi. Đánh giá đúng là gì?

A driver performs the air brake check by allowing air pressure to drop from 120 psi while making repeated brake applications. The low air pressure warning activates at 65 psi, and the parking brake automatically applies at 35 psi. What is the correct assessment?

A. Cảnh báo áp suất thấp bật quá muộn nhưng thời điểm phanh đậu là đúng
B. Cả cảnh báo và phanh đậu đều hoạt động ngoài khoảng chấp nhận
C. Cảnh báo áp suất thấp chấp nhận được nhưng phanh đậu hoạt động quá sớm
D. Cả hai hệ thống đều hoạt động trong khoảng chấp nhận

---

39. Trong lúc kiểm tra trước chuyến đi, tài xế kiểm tra áp suất ngắt của bộ điều áp máy nén khí (governor). Khoảng áp suất ngắt bình thường của hầu hết hệ thống phanh hơi là bao nhiêu?

During pre-trip inspection, a driver checks the air compressor governor cut-out pressure. What is the normal cut-out range for most air brake systems?

A. 170 đến 180 psi
B. 120 đến 140 psi
C. 100 đến 110 psi
D. 150 đến 160 psi

---

40. Áp suất hơi tối thiểu thường cần để vận hành xe an toàn là bao nhiêu?

What is the minimum air pressure typically required for safe vehicle operation?

A. Tùy xe, nhưng thường không dưới 100 psi
B. Miễn là phanh còn ăn thì áp suất không quan trọng
C. Tối thiểu 85 psi cho mọi xe
D. 60 psi luôn là đủ

---

41. Khi đang giữ đạp phanh chính ổn định, tài xế nghe tiếng xì hơi liên tục, lớn, và xác nhận hơi thoát trực tiếp từ vỏ bầu phanh lò xo (spring brake chamber), không phải từ van xả. Xe vẫn dừng bình thường. Điều này cho thấy:

While holding a steady service brake application, a driver hears continuous loud hissing and confirms that air is escaping directly from a spring brake chamber housing, rather than an exhaust valve. The vehicle stops normally. This indicates:

A. Hệ thống phanh khẩn cấp đã tự động kích hoạt do áp suất hơi thấp
B. Phanh đậu đang kéo một phần trong lúc dùng phanh chính
C. Bầu phanh lò xo bị rò, cần thay ngay
D. Hơi thoát bình thường từ bầu phanh lò xo khi dùng phanh chính

---

42. Bộ điều áp máy nén khí (air compressor governor) trong hệ thống phanh hơi có chức năng gì?

What is the function of the air compressor governor in an air brake system?

A. Tự động xả nước khỏi các bình hơi
B. Cân bằng áp suất hơi giữa phanh trước và phanh sau
C. Điều khiển lúc nào máy nén bơm hơi vào hệ thống
D. Điều chỉnh tốc độ hoạt động của phanh lò xo

---

43. Trong lúc kiểm tra trước chuyến đi một xe đơn, bạn thử tốc độ rò hơi với động cơ tắt và phanh nhả. Trong một phút, áp suất giảm từ 120 psi xuống 115 psi. Như vậy có chấp nhận được không?

During pre-trip inspection of a single vehicle, you test the air loss rate with the engine off and brakes released. In one minute, the pressure drops from 120 psi to 115 psi. Is this acceptable?

A. Không, mức mất tối đa cho phép là 2 psi mỗi phút
B. Không, xe không được mất áp suất nào khi phanh đang đạp
C. Có, tốc độ rò hơi nằm trong giới hạn chấp nhận
D. Có, nhưng chỉ khi xe là xe tải đơn

---

44. Nếu một hệ thống hơi trong hệ thống phanh hơi kép (dual air brake) mất áp suất (giả sử phanh trước hoặc phanh sau bị rò lớn), điều gì sẽ xảy ra?

If one air system in a dual air brake system loses pressure (say, the front or rear brakes have a major leak), what will happen?

A. Phanh tự điều chỉnh và bạn không nhận thấy gì
B. Máy nén sẽ tắt
C. Tất cả phanh sẽ hỏng ngay lập tức
D. Bạn vẫn có phanh ở hệ thống còn lại, nhưng quãng phanh sẽ dài hơn

---

45. Cái gì giữ phanh lò xo (spring brakes) không hoạt động khi xe vận hành bình thường?

What holds the spring brakes back when the vehicle is operating normally?

A. Lực căng lò xo
B. Áp suất hơi
C. Áp suất thủy lực
D. Van điện từ

---

46. Cảnh báo áp suất hơi thấp bật ở mức áp suất nào?

At what air pressure level does the low air pressure warning device activate?

A. Trước khi áp suất xuống dưới 60 psi
B. Đúng 100 psi khi vận hành bình thường
C. Khi áp suất vượt 120 psi
D. Khi áp suất đạt 150 psi ở van an toàn

---

47. Khi thử rò hơi khi đạp phanh (applied air-leakage test) trên một xe buýt đơn, tài xế tắt động cơ, nhả phanh đậu với bánh được chèn, và giữ đạp hết phanh chính. Sau lần tụt áp ban đầu, áp suất giảm 2 psi trong một phút. Điều này cho biết gì về mức rò?

During an applied air-leakage test on a single bus, the driver turns the engine off, releases the parking brake with the wheels chocked, and holds the service brake fully applied. After the initial pressure drop, pressure falls 2 psi in one minute. What does this indicate about the leakage rate?

A. Hệ thống phanh hơi hoạt động bình thường
B. Có chỗ rò hơi cần sửa ngay
C. Máy nén khí không hoạt động
D. Bộ điều áp cần chỉnh

---

48. Bạn nên làm gì nếu phải đậu xe phanh hơi trên dốc?

What should you do if you must park on a grade with air brakes?

A. Dùng chèn bánh ngoài phanh lò xo để an toàn hơn
B. Dùng phanh chính thay cho phanh lò xo
C. Chỉ dùng phanh lò xo, vậy là đủ
D. Để động cơ chạy để giữ áp suất hơi

Xe buýt trường học (School Bus)

49. Loại gương cụ thể nào bắt buộc trên xe buýt trường học để giúp tài xế thấy vùng nguy hiểm và học sinh quanh xe?

What specific type of mirrors are required on school buses to help the driver see the danger zone and students around the bus?

A. Chỉ gương phẳng bên hông tiêu chuẩn như các xe thương mại khác
B. Chỉ gương chiếu hậu và gương phẳng bên hông
C. Gương có sưởi và gương bên hông góc rộng
D. Gương chéo, gương lồi bên hông và gương phía trên bên trong xe

---

50. Khi sơ tán khẩn cấp, khoảng cách an toàn tối thiểu mà học sinh nên cách xa xe buýt sau khi xuống xe là bao nhiêu?

During an emergency evacuation, what is the minimum safe distance students should move away from the bus after exiting?

A. Ít nhất 100 feet cách xe buýt
B. Đủ xa để thấy và nghe chỉ dẫn của tài xế
C. Ít nhất 50 feet cách xe buýt
D. Ít nhất 25 feet cách xe buýt

---

51. Khi qua đường ray tàu hỏa sau khi đã dừng theo quy định, tài xế xe buýt trường học phải tránh làm gì trong lúc xe đang nằm trên đường ray?

While crossing railroad tracks after making the required stop, what must a school bus driver avoid doing while the bus is actually on the tracks?

A. Nhìn gương kiểm tra xe phía sau
B. Sang số
C. Giữ cần chắn (crossing control arm) thu lại
D. Giữ tốc độ đều

---

52. Khi đang đón học sinh lên xe tại một điểm dừng, bạn thấy một xe phía sau đang tới và dường như không giảm tốc. Cửa lên xe đang mở và hai học sinh đang lên. Hành động tức thời PHÙ HỢP NHẤT là gì?

While loading students at a stop, you notice a vehicle approaching from behind that does not appear to be slowing down. The loading door is open and two students are boarding. What is your MOST appropriate immediate action?

A. Cho học sinh lên nhanh rồi đóng cửa để rời khỏi vùng nguy hiểm (danger zone)
B. Bấm còi liên tục để cảnh báo tài xế đang tới
C. Ra hiệu cho học sinh dừng lên xe và chờ, rồi theo dõi xe đang tới
D. Gọi điều phối báo vi phạm trong khi tiếp tục cho học sinh lên

---

53. Một tài xế xe buýt trường học phải sơ tán học sinh vì cháy. Hành động ĐẦU TIÊN tài xế nên làm là gì?

A school bus driver must evacuate students due to a fire. What is the FIRST action the driver should take?

A. Tắt động cơ và bật đèn khẩn cấp
B. Gọi điều phối báo vị trí khẩn cấp
C. Mở tất cả cửa sổ và cửa để thoát khói
D. Chỉ học sinh nhanh chóng ra cửa trước

---

54. Khi sơ tán khẩn cấp, tài xế xe buýt trường học thấy khói từ khoang động cơ và ba học sinh vẫn còn ngồi ở phía sau xe. Tài xế đã dừng xe an toàn ngoài lòng đường. Tài xế nên làm gì TRƯỚC TIÊN?

During an emergency evacuation, a school bus driver notices smoke coming from the engine compartment and three students are still seated in the back of the bus. The driver has already stopped the bus safely off the roadway. What should the driver do FIRST?

A. Gọi điều phối báo khẩn cấp trước khi di chuyển học sinh
B. Giữ xe an toàn bằng cách tắt máy và kéo phanh đậu
C. Đi ra phía sau xe và trực tiếp đỡ ba học sinh ra
D. Mở tất cả lối thoát hiểm và chỉ học sinh ra bằng cửa sau

---

55. Một tài xế xe buýt trường học đã dừng để cho học sinh xuống. Tay STOP (stop arm) phải được mở ra:

A school bus driver has stopped to unload students. The stop arm must be extended:

A. Bất cứ khi nào đèn cảnh báo đỏ đang nhấp nháy
B. Chỉ trên đường có giới hạn tốc độ trên 35 mph
C. Chỉ trong khu vực trường học do học khu địa phương chỉ định
D. Chỉ khi không có người hướng dẫn học sinh qua đường (crossing guard) tại điểm dừng

---

56. Xe buýt trường học có cần chắn (crossing control arm) tự động duỗi ra khi cửa lên xuống mở. Một học sinh xuống xe và bắt đầu đi tắt giữa cần chắn và cản trước. Tài xế nên làm gì?

A school bus is equipped with a crossing control arm that extends automatically when the entrance door opens. A student steps off the bus and begins cutting between the extended arm and the front bumper. What should the driver do?

A. Dựa vào đèn đỏ nhấp nháy để dừng xe cộ đang chạy tới và cho học sinh băng qua

B. Nói qua loa để học sinh nhanh chân băng qua vì xe cộ đã dừng

C. Bấm còi để cảnh báo học sinh, rồi nhìn kiểm tra toàn bộ vùng nguy hiểm trước khi di chuyển

D. Tin vào cần chắn để giữ khoảng cách an toàn và tiếp tục kiểm tra gương

---

57. Một người lái xe vượt xe buýt trường học trái luật khi tay STOP (stop arm) đang mở ra và đèn đỏ đang nhấp nháy. Tài xế xe buýt nên ghi lại thông tin gì để báo cho cảnh sát hoặc học khu?

A motorist illegally passes a school bus while its stop signal arm is extended and red lights are flashing. What information should the driver record to support a report to law enforcement or the school district?

A. Không cần gì; các vụ vượt trái luật chỉ xử lý bằng video từ camera trên xe, không cần tài xế cung cấp

B. Chỉ cần giờ xảy ra, vì cảnh sát có thể tự tra các thông tin còn lại từ nhật ký điều phối

C. Chỉ cần màu xe nói chung, vì không cần chi tiết chính xác để xử phạt

D. Mô tả xe, biển số, hướng đi, địa điểm và thời gian xảy ra vụ vi phạm

---

58. Khi dừng ở chỗ giao đường sắt, xe buýt trường học phải dừng cách đường ray gần nhất không gần hơn __và không xa hơn__.

When stopping at a railroad crossing, a school bus must position itself no closer than __and no farther than__ from the nearest rail.

A. 20 feet; 75 feet

B. 10 feet; 30 feet

C. 15 feet; 50 feet

D. 25 feet; 100 feet

---

59. Hai học sinh đánh nhau ở cuối xe trong khi xe đang chạy trên đường cao tốc với đầy học sinh. Hành động ĐẦU TIÊN PHÙ HỢP NHẤT của tài xế là gì?

Two students begin fighting in the rear of the bus while the vehicle is traveling on a highway with a full load of students. What is the driver's MOST appropriate FIRST action?

A. Quay lại quở trách học sinh trong khi vẫn lái xe

B. Gọi radio cho điều phối xin chỉ dẫn trước khi làm bất cứ điều gì để dừng xe

C. Theo dõi qua gương trong xe và tiếp tục tuyến đường mà không dừng

D. Tìm chỗ an toàn để tấp vào, dừng hẳn xe rồi mới xử lý vụ náo loạn

---

Xe bồn (Tanker)

60. Một người có CDL rớt bài thi lý thuyết để lấy chứng nhận xe bồn (tanker endorsement). Phải đáp ứng yêu cầu thi nào trước khi được cấp chứng nhận này?

A CDL holder fails the tanker endorsement knowledge test. What testing is required before the tanker endorsement can be issued?

A. Thi lại và đậu bài thi lý thuyết về xe bồn

B. Chỉ cần hoàn thành khóa đào tạo xe bồn được chứng nhận

C. Nộp đơn gia hạn, không cần thi

D. Đậu cả bài thi lý thuyết xe bồn và bài thi thực hành với xe bồn

---

61. Một tài xế xe bồn chở chất lỏng dễ cháy phải đậu qua đêm ở trạm dừng xe tải. Tài xế nên đậu sao cho có thể di chuyển nhanh khi khẩn cấp. Cách đậu nào hỗ trợ rời đi nhanh nhất?

A tanker driver transporting flammable liquids must park overnight at a truck stop. The driver should position the tanker so that it can be moved quickly in an emergency. Which positioning best supports prompt departure?

A. Đậu sao cho cửa bên tài xế quay ra xa dòng xe để giảm nguy cơ va chạm khi lên xuống

B. Đậu gần các xe bồn khác để các tài xế dùng chung nguồn lực ứng cứu khẩn cấp

C. Đậu sao cho đầu xe bồn quay về phía lối ra để rời đi nhanh nhất khi khẩn cấp

D. Đậu trên nền cứng, bằng phẳng nếu có thể để giảm nguy cơ xe trôi hoặc lún lệch

---

62. Một tài xế lái xe bồn có vách chắn sóng (baffles) thấy xe vẫn lắc qua lại khi vào đường dẫn lên cao tốc ở tốc độ vừa phải. Hiện tượng này là bình thường vì vách chắn sóng chủ yếu được thiết kế để giảm loại sóng chất lỏng (surge) nào?

A driver operating a baffled liquid tanker notices the vehicle still rocks side-to-side while negotiating a highway on-ramp at moderate speed. This behavior is expected because tank baffles are designed primarily to reduce which type of surge?

A. Sóng từ trước ra sau do phanh và tăng tốc

B. Sóng từ bên này sang bên kia do vào cua và chuyển làn

C. Sóng cộng hưởng do rung động mặt đường ở tốc độ cao tốc

D. Sóng xoay do động lượng chất lỏng chuyển động xoắn

---

63. Một tài xế lái xe bồn chở sữa loại thành trơn (smooth-bore, không có vách chắn sóng), bồn chỉ đầy một phần, đang đến gần biển dừng. Kỹ thuật phanh QUAN TRỌNG NHẤT để kiểm soát sóng chất lỏng chạy về phía trước là gì?

A driver hauling a partially loaded smooth-bore (unbaffled) milk tanker approaches a stop sign. What is the MOST important braking technique to control forward liquid surge?

A. Bắt đầu phanh sớm hơn bình thường và đạp phanh đều, tăng dần lực từ khá xa điểm dừng

B. Phanh gấp và muộn để động lượng chất lỏng đồng bộ với việc giảm tốc của xe

C. Chỉ về số thấp, không dùng phanh chính để tránh gây sóng

D. Đạp nhả phanh nhanh liên tục để chia sóng thành nhiều sóng nhỏ

---

64. Vì sao xe bồn dễ lật hơn các loại xe thương mại khác?

Why are tank vehicles more prone to rollover than other commercial vehicles?

A. Bề mặt trơn của bồn làm giảm độ bám của lốp

B. Chất lỏng làm trọng tâm cao và dịch chuyển khi vào cua

C. Rơ moóc bồn có ít trục hơn rơ moóc thông thường

D. Quy định liên bang buộc bồn phải cao hơn các rơ moóc khác

---

65. Trong lúc dỡ hàng, khi nào tài xế nên đặt thiết bị khẩn cấp như bình chữa cháy vào vị trí?

During unloading operations, when should a driver position emergency equipment such as fire extinguishers?

A. Trước khi bắt đầu dỡ hàng

B. Sau khi dỡ xong

C. Chỉ khi có chất lỏng dễ cháy

D. Sau khi dỡ được 50%

---

66. Một xe bồn thành trơn (smooth bore) có bao nhiêu vách chắn sóng?

A smooth bore tanker has how many baffles?

A. Hai, chia bồn thành ba phần
B. Không có
C. Nhiều vách dọc theo chiều dài bồn
D. Một vách ở giữa

---

67. Một tài xế phải chở 6,000 gallon chất lỏng trong xe bồn nhiều ngăn có vách chắn sóng. Khi nào sóng chất lỏng NGUY HIỂM NHẤT dù đã có vách chắn?

A driver must transport 6,000 gallons of liquid in a compartmented tanker with baffles. When is liquid surge MOST dangerous even with baffles present?

A. Khi bồn đầy hoàn toàn, không còn khoảng trống trong mọi ngăn
B. Khi tài xế giữ tốc độ cao tốc đều, không phanh, không cua
C. Khi các ngăn chứa chất lỏng có tỷ trọng khác nhau nhiều
D. Khi bồn đầy 50% và chất lỏng thấp hơn vách chắn ở nhiều ngăn

---

68. Khi quyết định đổ bao nhiêu chất lỏng vào mỗi ngăn của xe bồn, tài xế phải kiểm tra điều gì?

When deciding how much liquid to load into each compartment of a tank vehicle, what must the driver check?

A. Ngăn đầu luôn phải đổ đầy trước các ngăn khác
B. Chỉ cần mọi ngăn có cùng độ sâu chất lỏng
C. Tải trọng không vượt giới hạn tổng trọng lượng và giới hạn trọng lượng trên từng trục
D. Chỉ cần không vượt tổng dung tích của bồn

---

69. Bồn chở chất lỏng không có vách chắn sóng hoặc vách ngăn bên trong được gọi là:

A liquid cargo tanker that contains no internal baffles or bulkheads is called a:

A. Bồn thành trơn
B. Xe bồn hở nóc
C. Bình chịu áp suất
D. Xe chở một ngăn

---

70. So với các xe thương mại khác cùng chiều dài và trọng lượng, xe bồn có nguy cơ lật cao hơn vì:

Compared to other commercial vehicles of the same length and weight, tank vehicles have a higher risk of rollover because they:

A. Có trọng tâm cao
B. Có bán kính quay vòng rộng hơn
C. Chở hàng nặng hơn trên mỗi trục
D. Bị buộc phải chạy với tốc độ nhanh hơn

---

71. Vách kín (bulkhead) trong rơ moóc bồn có chức năng gì?

What is the function of bulkheads in a tank trailer?

A. Đỡ kết cấu nóc khi nạp hàng
B. Chia bồn thành các ngăn riêng và giảm sóng chất lỏng
C. Cho hơi thoát ra khi vận chuyển
D. Tăng sức chứa trọng lượng của bồn

Xe chở khách (Passenger)

72. Một tài xế xe buýt đến gần cầu nâng (drawbridge) với rào chắn đã hạ và đèn đang nhấp nháy, nhưng mặt cầu vẫn ở vị trí hạ. Xe phía trước đã dừng. Tài xế nên:

A bus driver approaches a drawbridge with the gates down and lights flashing, but the bridge deck is still in the down position. Traffic ahead has stopped. The driver should:

A. Coi như tín hiệu bị hỏng và đi tiếp rất thận trọng

B. Dừng, mở cửa và cửa sổ, nhìn và nghe, rồi đi tiếp nếu mặt cầu đang hạ

C. Dừng cách rào chắn ít nhất 50 feet và chờ tín hiệu tắt

D. Dừng cách rào chắn ít nhất 15 feet và chờ xe phía trước đi

---

73. Một tài xế xe buýt gặp cầu nâng đang nhấp nháy đèn cảnh báo. Hành động bắt buộc là gì?

A bus driver encounters a drawbridge with warning lights flashing. What is the required action?

A. Chỉ dừng nếu rào chắn đang hạ xuống

B. Dừng cách nhịp cầu nâng ít nhất 50 feet

C. Giảm tốc xuống 15 mph và băng qua thận trọng

D. Chạy nhanh qua trước khi cầu bắt đầu mở

---

74. Trên xe buýt được thiết kế cho hành khách đứng, khu vực nào phải để trống, không cho người đứng?

On a bus designed to carry standing passengers, which area must be kept free of standing riders?

A. Khoảng trống cạnh bất kỳ ghế nào đã có người ngồi

B. Chỉ khu vực ngay trước cửa ra phía sau

C. Toàn bộ lối đi phía sau hàng ghế cuối

D. Khu vực phía trước mép sau của ghế tài xế

---

75. Khi nào được phép đổ nhiên liệu cho xe buýt trong khi hành khách còn trên xe? Không có lý do an toàn hay sức khỏe nào buộc hành khách phải ở lại trên xe.

When is it acceptable to fuel a bus with passengers on board? There is no safety or welfare necessity for passengers to remain aboard.

A. Chỉ tại các trạm đổ nhiên liệu an toàn được chỉ định

B. Khi thời tiết cực nóng hoặc cực lạnh

C. Chỉ khi hành khách ngồi yên tại chỗ

D. Không bao giờ, mọi hành khách phải xuống xe trước khi đổ nhiên liệu

---

76. Một hành khách lo ngại vì không thấy bình chữa cháy trong khoang hành khách của xe buýt. Tài xế biết có một bình chữa cháy đúng loại được cố định trong khoang tài xế, dễ lấy nhưng không nhìn thấy từ ghế hành khách. Tài xế nên trả lời thế nào?

A passenger expresses concern about the lack of a fire extinguisher visible in the passenger compartment of the bus. The driver knows a properly rated extinguisher is secured in the driver's compartment, readily accessible but not visible from passenger seats. How should the driver respond?

A. Nói rằng cấm đặt bình chữa cháy trong khoang hành khách vì có thể bị dùng sai khi có sự cố nhỏ

B. Giải thích rằng bình chữa cháy nhìn thấy được trong khoang hành khách là không bắt buộc; đặt ở khu vực tài xế đã đáp ứng mọi yêu cầu

C. Cho hành khách biết quy định bắt buộc đặt bình ở khu vực tài xế để kiểm soát việc dùng khi khẩn cấp

D. Ghi nhận lo ngại và dời bình vào khoang hành khách để mọi người yên tâm

---

77. Một tài xế lái xe buýt thiết kế chở 48 hành khách thấy vạch giới hạn chỗ đứng (standee line) đã bị gỡ trong đợt tân trang gần đây, và không có thiết bị nào khác đánh dấu giới hạn phía trước cho người đứng. Phát biểu nào về hành khách đứng CHÍNH XÁC NHẤT?

A driver operating a bus designed to carry 48 passengers notices the standee line has been removed during recent refurbishment, and no other device marks the forward limit for standing passengers. Which statement regarding standees is MOST accurate?

A. Được phép cho hành khách đứng đến sức chứa định mức của xe, dù có vạch hay không

B. Cấm hành khách đứng nếu xe được sản xuất sau 1994, bất kể có vạch hay không

C. Chỉ được cho hành khách đứng nếu xe không chạy trên đường cao tốc liên bang

D. Cấm hành khách đứng vì xe thiếu dấu hiệu vạch giới hạn chỗ đứng theo yêu cầu

---

78. Khi dừng xe buýt ở chỗ giao đường sắt, tài xế phải mở cửa lên xuống (service door). Lý do CHÍNH của việc này là:

When stopping a bus at a railroad crossing, the driver must open the service door. The PRIMARY reason for this action is to:

A. Báo cho người lái tàu biết xe buýt đã dừng

B. Giúp hành khách sơ tán nhanh nếu thấy tàu

C. Cân bằng áp suất không khí trong khoang hành khách trước khi băng qua

D. Nghe tiếng tàu đang đến rõ hơn

---

79. Một hành khách xin mang ắc quy ô tô lên xe buýt trong hành lý xách tay. Tài xế nên làm gì?

A passenger requests to bring a car battery onto the bus in their carry-on luggage. What should the driver do?

A. Cho phép chỉ khi để trên giá hành lý phía trên

B. Cho phép nếu ắc quy được đặt dưới ghế của hành khách

C. Chấp nhận nhưng yêu cầu hành khách ngồi hàng ghế đầu

D. Từ chối cho mang ắc quy lên xe do quy định về vật liệu nguy hiểm

---

80. Trong lúc kiểm tra trước chuyến đi (pre-trip inspection) của một xe buýt thuê bao, bạn phát hiện một cửa sổ thoát hiểm bị kẹt hé mở, không đóng hay mở hết được. Điều phối nói đoàn khách đã trễ 20 phút. Hành động PHÙ HỢP NHẤT là gì?

During a pre-trip inspection of a charter bus, you discover one emergency exit window is stuck partially open and cannot be fully closed or opened. Your dispatcher says the charter group is already 20 minutes late. What is the MOST appropriate action?

A. Chạy đến cơ sở sửa chữa gần nhất khi có hành khách trên xe để giảm chậm trễ

B. Dán cửa sổ bằng băng keo và dặn hành khách đừng ngồi gần

C. Từ chối vận hành xe cho đến khi lối thoát hiểm được sửa hoặc thay

D. Cứ đi vì vẫn còn ít nhất một lối thoát hiểm khác hoạt động

---

81. Trong lúc kiểm tra trước chuyến đi của một xe khách 45 chỗ (motorcoach), tài xế thấy 2 trong 8 lối thoát hiểm bắt buộc có cơ cấu mở từ bên trong bị hỏng. Cơ cấu mở từ bên ngoài vẫn hoạt động tốt. Tài xế nên làm gì?

During a pre-trip inspection of a 45-passenger motorcoach, the driver finds that 2 of the 8 required emergency exits have inoperable interior release mechanisms. The exterior releases work properly. What should the driver do?

A. Tiếp tục chạy vì cơ cấu bên ngoài hoạt động và tài xế có thể hỗ trợ từ ngoài

B. Ghi lại lỗi và hoàn thành chuyến đi, rồi báo sửa ở lần bảo dưỡng định kỳ kế tiếp

C. Vẫn chạy nhưng giảm tải tối đa xuống 35 hành khách để giữ tỷ lệ lối thoát trên hành khách

D. Cho xe ngừng hoạt động và báo lỗi; các lối thoát hiểm bắt buộc phải hoạt động đúng

---

82. Tiêu chuẩn an toàn liên bang yêu cầu cửa thoát hiểm trên xe buýt chở khách phải mở được:

Federal safety standards require that emergency exit doors on a passenger bus be operable:

A. Chỉ do tài xế dùng công tắc nhả trung tâm

B. Chỉ từ bên trong, để giữ an ninh cho hành khách khi xe chạy

C. Chỉ từ bên ngoài, để ngăn mở trái phép khi xe đang chạy

D. Từ cả bên trong lẫn bên ngoài xe

---

83. Trong một chuyến thuê bao, một hành khách bị bệnh nặng và cần chăm sóc y tế ngay. Bệnh viện gần nhất cách 8 dặm theo đường cao tốc, còn một phòng khám khẩn (urgent care) nhỏ cách 2 dặm trên đường phố. Xe cứu thương đang trên đường nhưng dự kiến đến sau 15 phút. Hành động TỐT NHẤT là gì?

During a charter trip, a passenger becomes seriously ill and needs immediate medical attention. The nearest hospital is 8 miles away via highway, but a small urgent care clinic is 2 miles away on surface streets. Paramedics are en route but ETA is 15 minutes. What is the BEST action?

A. Lái thẳng đến phòng cấp cứu bệnh viện gần nhất để được điều trị đầy đủ

B. Bắt đầu chạy về phía bệnh viện nhưng dừng nếu gặp xe cứu thương giữa đường

C. Lái đến phòng khám khẩn (urgent care) vì nhân viên ở đó có thể ổn định bệnh nhân sớm hơn

D. Ở lại vị trí hiện tại và chờ nhân viên cứu thương đến đánh giá bệnh nhân

---

Hàng nguy hiểm (HazMat)

84. Khi chở vật liệu nguy hiểm, tài xế phải hoàn tất việc kiểm tra xe bắt buộc vào lúc nào so với lúc bắt đầu chuyến đi?

How soon before beginning a trip must a driver complete the required pre-trip inspection when transporting hazardous materials?

A. Trước khi bắt đầu mỗi chuyến

B. Ngay sau khi chất hàng xong nhưng trước khi rời cơ sở

C. Trong vòng 1 giờ trước khi khởi hành

D. Chỉ khi xe đã đậu không người trông qua đêm

---

85. Một tài xế chở chất lỏng dễ cháy Class 3 trên xe phải gắn biển báo. Trừ khi điều kiện khiến việc tuân thủ là không thể, khi xe còn có người trông coi, khoảng cách tối thiểu tài xế phải đậu cách lửa trần là bao nhiêu?

A driver is transporting Class 3 flammable liquids in a vehicle that requires placarding. Unless conditions make compliance impossible, what is the minimum distance the driver must park from an open fire while the vehicle is attended?

A. Không có khoảng cách tối thiểu nếu tài xế ở trong xe

B. Ít nhất 300 feet cách ngọn lửa trần gần nhất

C. Ít nhất 50 feet, trừ khi xe ở trong tòa nhà đóng kín hoàn toàn

D. Ít nhất 100 feet nếu dung tích bồn hàng vượt 1,000 gallon

---

86. Một tài xế vừa giao xong vật liệu Division 4.3 Nguy hiểm khi ướt (Dangerous When Wet) đóng thành kiện (non-bulk), tổng cộng 1,800 pound. Các kiện hàng đã dỡ, nhưng cặn hàng tràn đổ và vật chèn lót bằng bìa cứng ướt đã nhiễm hàng vẫn còn trong rơ moóc. Khi nào phải gỡ biển báo?

A driver has completed delivery of Division 4.3 Dangerous When Wet materials in non-bulk packages totaling 1,800 pounds. The packages have been unloaded, but spilled cargo residue and wet cardboard dunnage contaminated by that cargo remain in the trailer. When must the placards be removed?

A. Trước khi rời nơi giao hàng, bất kể tình trạng vật chèn lót

B. Ngay khi dỡ xong kiện hàng cuối cùng

C. Trong vòng 24 giờ sau khi giao xong nếu không chở hazmat khác

D. Sau khi quét sạch bên trong rơ moóc và dọn hết vật chèn lót ướt

---

87. Bạn nên làm gì nếu phát hiện một kiện hazmat bị hư hỏng trước khi chất lên xe?

What should you do if you discover a hazmat package is damaged before loading?

A. Dán băng keo chỗ hỏng và tiếp tục

B. Chất hàng cẩn thận và báo hư hỏng sau

C. Chỉ chất lên xe nếu hư hỏng nhẹ

D. Không chất kiện hàng lên xe và báo cho người gửi hàng

---

88. Một bồn hàng rời 5,000 gallon chở vật liệu nguy hiểm thuộc Table 2 hiển thị số nhận dạng bằng bảng màu cam thay vì biển báo có số. Số nhận dạng phải xuất hiện trên bao nhiêu mặt của xe?

A 5,000-gallon bulk cargo tank transporting a Table 2 hazardous material displays its identification number using orange panels rather than numbered placards. On how many sides of the vehicle must the identification number appear?

A. Cả bốn mặt

B. Chỉ mặt hướng về xe ngược chiều

C. Hai mặt đối diện

D. Chỉ một mặt, hướng về phía sau

---

89. Trước khi nạp hoặc dỡ chất lỏng dễ cháy, bạn phải làm gì với động cơ nếu không cần động cơ để chạy bơm chuyển?

Before loading or unloading a flammable liquid, what must you do with the engine if it is not needed to operate a transfer pump?

A. Tắt động cơ

B. Tăng ga để bảo đảm hệ thống điện được sạc

C. Để động cơ chạy không tải

D. Chỉ để động cơ chạy nếu đã kéo phanh đậu

---

90. Bảng kê hàng (manifest) của tài xế ghi một chất oxy hóa Division 5.1 và một chất nổ Division 1.1 xếp cùng rơ moóc, chỉ cách nhau một loại hàng khác. Theo bảng cách ly (segregation table), kết quả bắt buộc là gì?

A driver's manifest lists a Division 5.1 oxidizer and a Division 1.1 explosive loaded in the same trailer, separated by only one intervening class of freight. According to the segregation table, what is the required outcome?

A. Có thể xếp cùng nhau nếu cách nhau theo chiều ngang ít nhất 4 feet

B. Có thể xếp cùng nhau không cần cách ly nếu cả hai là lượng giới hạn (limited quantities)

C. Có thể xếp cùng nhau chỉ khi chất oxy hóa được đóng thành kiện (non-bulk)

D. Không bao giờ được xếp chung trên cùng một xe

---

91. Trong vận chuyển hazmat, nhãn (label) khác biển báo (placard) chủ yếu ở chỗ nhãn được dán lên:

In hazmat transportation, a 'label' differs from a 'placard' primarily in that a label is placed on:

A. Từng kiện hoặc thùng chứa vật liệu nguy hiểm
B. Cả bốn mặt ngoài của xe vận chuyển
C. Bảng kê hàng của hãng vận tải nộp tại bến
D. Giấy tờ vận chuyển (shipping papers) để trong cabin tài xế

---

92. Khi chở xăng, tài xế bị cấm hút thuốc trong phạm vi bao xa quanh xe?

When transporting gasoline, within what distance of the vehicle is a driver prohibited from smoking?

A. Trong vòng 25 feet quanh xe
B. Trong vòng 50 feet quanh xe
C. Chỉ bên trong cabin xe
D. Trong vòng 10 feet quanh xe

---

93. Biển báo tiêu chuẩn cho chất oxy hóa (Division 5.1) có màu gì?

What color is the standard placard for oxidizers (Division 5.1)?

A. Vàng
B. Cam
C. Trắng
D. Đỏ

---

94. Theo quy định của DOT, ai chịu trách nhiệm chính trong việc phân loại, đóng gói và đánh dấu đúng vật liệu nguy hiểm trước khi giao cho hãng vận tải?

Under DOT regulations, who is primarily responsible for properly classifying, packaging, and marking hazardous materials before tendering them to a carrier?

A. Hãng vận tải nhận lô hàng
B. Tài xế CDL được giao chở hàng
C. Người gửi hàng (shipper, còn gọi là offeror)
D. Người nhận hàng (consignee) tại nơi đến

---

95. Thông tin nào KHÔNG bắt buộc có trên giấy tờ vận chuyển vật liệu nguy hiểm?

Which piece of information is NOT required on a hazardous materials shipping paper?

A. Tên vận chuyển chính thức (proper shipping name)
B. Số an sinh xã hội của tài xế
C. Số nhận dạng UN hoặc NA
D. Loại hoặc phân nhóm nguy hiểm (hazard class or division)

Kiểm tra xe trước chuyến đi (Pre-Trip)

96. Bạn kiểm tra tay đòn lái (pitman arm) khi kiểm tra xe như thế nào?

How do you check the pitman arm during inspection?

A. Chỉ kiểm tra chỗ nối với hộp lái
B. Tìm vết nứt, mòn hoặc mối nối lỏng
C. Không cần kiểm tra tay đòn lái
D. Chỉ cần xem nó chuyển động theo vô lăng

---

97. Bạn nên làm gì nếu phát hiện lỗi ảnh hưởng đến vận hành an toàn trong lúc kiểm tra trước chuyến đi?

What should you do if you find defects that affect safe operation during pre-trip inspection?

A. Ghi lại để sửa ở điểm dừng kế tiếp
B. Tiếp tục chạy nếu lỗi có vẻ nhỏ
C. Chỉ báo các lỗi nghiêm trọng
D. Không vận hành xe cho đến khi lỗi được sửa

---

98. Bạn nên kiểm tra gì ở ống dẫn của hệ thống làm mát (cooling system hoses) khi kiểm tra xe?

What should you check about cooling system hoses during inspection?

A. Không cần kiểm tra ống
B. Chỉ cần xem đúng màu hay không
C. Tìm chỗ rò, nứt, phồng hoặc kẹp lỏng
D. Chỉ kiểm tra ống trên của két nước

---

99. Bạn nên kiểm tra gì ở chốt kéo rơ moóc (king pin) khi kiểm tra xe?

What should you check about the trailer king pin during inspection?

A. Chỉ cần xem có bôi mỡ đúng không
B. Không cần kiểm tra chốt kéo
C. Kiểm tra hư hỏng, mòn và kích thước đúng
D. Chỉ cần xem chốt có gắn chắc không

---

100. Bạn nên kiểm tra gì ở nắp châm nhớt (oil filler cap) khi kiểm tra xe?

What should you check about the oil filler cap during inspection?

A. Chỉ cần xem có nắp hay không
B. Không cần kiểm tra nắp nhớt
C. Bảo đảm nắp được siết chặt và không hỏng
D. Chỉ cần xem đúng màu hay không

---

101. Bạn kiểm tra việc tuân thủ chằng buộc hàng (load securement) khi kiểm tra xe như thế nào?

How do you check for load securement compliance during inspection?

A. Xác minh số lượng và tình trạng dây chằng đúng theo quy định
B. Chỉ cần xem dây chằng có gắn vào không
C. Kiểm tra chằng buộc hàng là trách nhiệm của người gửi hàng
D. Chỉ cần xem hàng có di chuyển không

---

102. Bạn nên kiểm tra gì ở các đầu nối điện của rơ moóc khi kiểm tra xe?

What should you check about trailer electrical connections during inspection?

A. Chỉ cần xem đầu nối có sạch không
B. Thử mọi đèn và tín hiệu để bảo đảm hoạt động đúng
C. Chỉ cần xem cáp đã cắm chưa
D. Kiểm tra đầu nối điện là tùy chọn

---

103. Bạn nên kiểm tra gì ở máy phát điện (alternator) khi kiểm tra xe?

What should you check about the alternator during inspection?

A. Không cần kiểm tra máy phát
B. Chỉ kiểm tra điện áp đầu ra
C. Kiểm tra độ căng dây đai, các đầu nối và chỗ gắn
D. Chỉ cần xem có nối mát đúng không

---

104. Một lần kiểm tra trước chuyến đi kỹ lưỡng nên mất bao lâu?

How long should a thorough pre-trip inspection take?

A. 15 đến 45 phút tùy cỡ và độ phức tạp của xe
B. Tối đa 5 phút
C. Chỉ cần đến khi nổ máy xong
D. Ít nhất 1 giờ với mọi xe thương mại

---

105. Khi nào nên kiểm tra trước chuyến đi?

When should a pre-trip inspection be conducted?

A. Chỉ vào đầu mỗi ngày làm việc
B. Trước mỗi chuyến và bất cứ khi nào đổi tài xế
C. Chỉ khi chính sách công ty yêu cầu
D. Tối thiểu mỗi tuần một lần

---

106. Bạn nên kiểm tra gì ở đèn biển số (license plate light) khi kiểm tra xe?

What should you check about the license plate light during inspection?

A. Xác minh đèn chiếu sáng đủ biển số phía sau
B. Không cần kiểm tra đèn biển số
C. Chỉ cần xem có đèn hay không
D. Chỉ cần xem đèn có màu trắng không

---

107. Bạn kiểm tra giấy chứng nhận sức khỏe (medical certificate) khi kiểm tra xe như thế nào?

How do you check the medical certificate during inspection?

A. Kiểm tra giấy chứng nhận sức khỏe là tùy chọn
B. Chỉ kiểm tra ngày hết hạn
C. Xác minh còn hiệu lực và khớp với thông tin tài xế
D. Chỉ cần xem có chữ ký không

Đáp án đúng

1. B Chọn số thấp là đúng vì phanh bằng động cơ (engine braking) giúp giữ tốc độ khi xuống dốc. Về số mo hoặc đạp ly hợp suốt quãng dốc làm mất phanh động cơ. Tăng tốc chỉ khiến phanh phải làm việc nhiều hơn.

2. C Trên đường một chiều hoặc đường có dải phân cách, đặt tam giác ở 10, 100 và 200 feet phía sau xe, theo hướng xe cộ đang chạy tới. Tất cả tam giác đều đặt phía sau vì xe chỉ đến từ một hướng.

3. B Độ cao đúng là khi rơ moóc được nâng lên một chút lúc đầu kéo lùi vào. Rơ moóc phải đủ thấp để tấm nối phía trên chạm vào mâm kéo, giúp chốt kéo vào khóa đúng. Chân chống vẫn phải hạ khi mới nối, chỉ nâng sau khi đã kiểm tra khớp nối. Thẳng hàng chốt kéo là vị trí ngang, không phải độ cao.

4. D Gấp đôi khoảng cách khi đường khô là tám giây. Khoảng cách này bù cho quãng phanh dài hơn, tầm nhìn kém và nước bắn từ xe khác. Năm hoặc sáu giây là mức tăng quá ít. Mười hai giây có thể cần khi điều kiện xấu hơn. Tám giây chỉ là mức cơ bản, nếu bám đường hoặc tầm nhìn kém hơn thì phải tăng thêm hoặc dừng xe an toàn.

5. A Sáu giây là mức tối thiểu khuyến nghị cho xe dài 50 feet chạy 55 mph trong điều kiện tốt. Quy tắc là một giây cho mỗi 10 feet chiều dài xe, và thêm một giây khi chạy trên 40 mph. Ba giây là không đủ cho xe này. Quy tắc một thân xe cho mỗi 10 mph không phải quy tắc của sách hướng dẫn CDL. Mười giây vượt mức tối thiểu.

6. A Sự chênh lệch phải được xác minh, và riêng nó không tự động gây ra lệnh cấm lái (out-of-service). Thông tin chứng nhận sức khỏe được ghi qua các hệ thống điện tử và hệ thống cấp bằng của tiểu bang, nên ngày bị lệch cần được kiểm tra. Đề bài không cho biết ngày nào đã hết hạn. Thẻ giấy không tự động thắng hồ sơ chính thức.

7. B Theo quy định liên bang về Giờ làm việc (Hours of Service), tài xế chở hàng hóa được lái tối đa 11 giờ sau khi nghỉ 10 giờ liên tục. Thời gian này nằm trong khung làm việc 14 giờ.

8. A Lần kết án đầu về lái xe cá nhân khi say rượu làm bạn mất quyền lái CDL (disqualification) một năm. Ngưỡng nồng độ cồn liên bang 0.04% áp dụng khi lái xe thương mại (CMV); mức 0.06% trên xe cá nhân tự nó chưa phải lỗi làm mất quyền lái theo luật liên bang. Nói không ảnh hưởng là sai vì kết án trên xe cá nhân vẫn có thể làm mất CDL. Cấm lái 24 giờ hay thu hồi vĩnh viễn không phải hậu quả thông thường.

9. B Tài xế phải xác nhận xe đang trong tình trạng vận hành an toàn trước khi lái. Báo cáo của tài xế trước không thay thế trách nhiệm của bạn. Lịch bảo dưỡng hay việc xe đến được nơi cần đến không chứng minh xe an toàn.

10. B Quy định liên bang yêu cầu kiểm tra xe trước mỗi chuyến đi để bảo đảm xe an toàn. Một lần mỗi ngày là không đủ vì một ngày có thể có nhiều chuyến và tình trạng xe có thể thay đổi giữa các chuyến. Chỉ khi chở hazmat là sai vì quy định áp dụng cho mọi loại hàng. Mỗi tuần một lần thì quá thưa.

11. D Tín hiệu tay chuẩn để rẽ trái là duỗi thẳng cánh tay trái ra ngang ngoài cửa sổ. Cánh tay gập lên ở khuỷu là báo rẽ phải. Cánh tay gập xuống là báo chậm lại hoặc dừng. Duỗi thẳng lên trên không phải tín hiệu tiêu chuẩn. Xe hiện đại có đèn xi-nhan, nhưng tài xế vẫn cần biết tín hiệu tay phòng khi hệ thống điện hỏng.

12. B Về số thấp để dùng phanh động cơ là đúng. Kết hợp phanh chính với phanh nén của động cơ khi xuống dốc giúp phanh không quá nóng và không bị giảm hiệu quả (brake fade). Kéo phanh đậu khi xe đang chạy có thể làm bánh sau khóa, gây trượt hoặc gập xe (jackknife). Đèn khẩn cấp không kiểm soát tốc độ. Chạy trớn ở số mo làm mất phanh động cơ, phanh chính dễ quá nóng và hỏng.

13. B Chốt kéo xê dịch lên xuống 3/4 inch là lỗi nghiêm trọng, xe phải ngừng chạy để sửa. Điều này cho thấy chốt kéo hoặc tấm gắn bị lỏng hay hỏng, có thể làm khớp nối bung ra. Chạy tiếp là không an toàn vì chốt kéo phải được gắn chắc. Bôi trơn không sửa được độ lỏng. Đo lại khi có tải cũng không phải cách khắc phục.

14. B Đáp án đúng nhất là ở mức 60 psi hoặc thấp hơn, thường trong khoảng 20 đến 45 psi, tùy hệ thống. Cảnh báo ở 65 psi là lời báo trước khi phanh lò xo tự hoạt động. Ngay ở 65 psi hay 60 đến 65 psi là sai. Phải đến 0 psi cũng sai vì phanh lò xo hoạt động trước đó. Khi cảnh báo bật, hãy dừng xe an toàn ngay, đừng chờ phanh tự hoạt động.

15. A Đáp án đúng là chỉ dùng khi thử phanh rơ moóc lúc kiểm tra trước chuyến đi. Dùng van tay khi lái bình thường hoặc xuống dốc rất nguy hiểm vì nó chỉ phanh rơ moóc, có thể làm rơ moóc trượt và mất kiểm soát, rơ moóc văng ra khỏi hàng. Khi đậu xe hãy dùng phanh đậu, đừng dựa vào van tay vì hơi có thể xì ra làm nhả phanh. Các chương trình đào tạo hiện nay khuyên không dùng van tay để phanh thường.

16. C Rơ moóc bị kéo lệch khi chạy bình thường thường do phanh: phanh một bên bị kẹt không nhả hoặc chỉnh quá chặt, tạo lực phanh không đều kéo rơ moóc về phía bên bị hãm. Nếu hàm khóa mâm kéo chưa khóa, rơ moóc sẽ tách ra hoặc nảy mạnh, không phải kéo lệch. Mâm kéo trượt chưa khóa chỉ cho dịch tới lui. Chân chống chưa nâng gây tiếng ồn và hư mặt đường, không làm xe lệch hướng.

17. A Off-tracking là hiện tượng bánh sau của xe nhiều khớp đi theo đường ngắn và hẹp hơn bánh trước khi rẽ. Tài xế phải chừa chỗ cho bánh sau; khi rẽ phải, giữ đuôi xe gần lề và mở rộng khi hoàn tất cua, đừng đánh sang trái trước khi rẽ. Trailer swing là rơ moóc mất bám khi phanh. Rearward amplification là chuyển động ở rơ moóc cuối bị khuếch đại khi đánh lái tránh, và crack-the-whip là cách gọi thông thường của chính hiện tượng đó, không phải đường đi khi rẽ.

18. A Việc đầu tiên khi gặp xe do phanh là nhả phanh để bánh xe lăn trở lại. Khi bánh dẫn động bị khóa và mất bám, rơ moóc vẫn lao tới và đẩy đầu kéo ngang. Nhả phanh giúp bánh lăn và lấy lại độ bám. Tăng tốc làm tình hình tệ hơn. Đánh lái mạnh khi đang trượt không có tác dụng và có thể làm góc gập tăng. Chỉ dùng van tay có thể khóa bánh rơ moóc và làm xấu thêm.

19. A Từ từ kéo đầu kéo về phía trước khi phanh rơ moóc còn giữ là cách thử xem hàm khóa mâm kéo có giữ chốt kéo không; nếu nối đúng, đầu kéo sẽ không kéo đi được. Chỉ nhìn bằng mắt không thay được bài thử kéo (tug test). Sau đó kéo phanh đậu đầu kéo và kiểm tra bằng mắt hàm khóa, cơ cấu khóa và chỗ tiếp xúc. Tháo gắn ống hơi không kiểm tra được khớp nối. Chân chống phải tiếp tục đỡ rơ moóc cho đến khi kiểm tra xong.

20. C Cách đúng để thử phanh rơ moóc trước khi xuống dốc là chỉ kéo van tay rơ moóc khi đang dừng rồi thử từ từ chạy tới; nếu phanh tốt, đầu kéo sẽ bị giữ lại. Dùng van tay ở tốc độ cao có thể làm rơ moóc trượt hoặc gập xe. Ngắt van bảo vệ đầu kéo khi đang chạy gây phanh khẩn cấp, không phải thử có kiểm soát. Còi cảnh báo chỉ báo áp suất hơi, không cho biết phanh rơ moóc có hoạt động không.

21. D Xe kéo rơ moóc có trọng tâm cao và dễ lật nhất ở khúc cua và đường dẫn (ramp) khi vào quá nhanh (CDL Manual, Section 6.1). Quán tính và sự phân bố trọng lượng của rơ moóc tạo lực ngang mạnh khi vào cua. Chạy thẳng đúng tốc độ ít nguy cơ lật. Trên bãi bằng, vòng gắt hoặc nhanh vẫn có thể gây lật. Lùi thẳng không tạo lực ngang. Luôn giảm tốc trước khi vào cua và đường dẫn.

22. C Có đúng hai ống hơi: ống phanh chính (service, màu xanh) và ống khẩn cấp/cấp hơi (emergency/supply, màu đỏ), mỗi ống có đầu nối (glad hand) ở cả đầu kéo và rơ moóc. Một ống không đủ vì cần một ống truyền tín hiệu phanh và một ống cấp hơi cho bình hơi rơ moóc và giữ phanh lò xo nhả. Ba hay bốn ống không phải kiểu nối tiêu chuẩn. Cả hai đầu nối phải gắn chắc và gioăng còn tốt trước khi chạy.

23. A Bài thử kéo xác nhận chốt kéo (kingpin) đã khóa đúng trong mâm kéo: kéo nhẹ về phía trước khi phanh rơ moóc đang giữ. Nếu chốt chưa khóa, rơ moóc sẽ tách ra ngay lúc thử, chứ không phải khi đang chạy đường cao tốc. Phanh rơ moóc phải đang giữ khi thử, nhưng bài thử không kiểm tra phanh mà kiểm tra khớp nối cơ khí. Chân chống, ống hơi và điện được kiểm tra riêng bằng mắt và thử chức năng.

24. B Sau khi lùi vào dưới rơ moóc, tài xế phải xác minh mâm kéo đã khóa vào chốt kéo trước khi nâng hết chân chống. Việc này tránh rơ moóc rơi xuống nếu khớp nối chưa xong. Kiểm tra phanh rơ moóc làm sau, khi đã nối hoàn chỉnh. Đầu nối hơi phải gắn trước khi lùi vào, còn đầu nối điện không giữ được rơ moóc. Kiểm tra cơ cấu khóa ở bước này rất quan trọng vì nâng chân chống khi mâm kéo chưa khóa gây nguy hiểm ngay lập tức.

25. D Pintle hook là thiết bị nối gắn ở đuôi rơ moóc hoặc dolly nối (converter dolly), móc vào vòng hay mắt ở đầu rơ moóc toàn phần. Loại móc chịu tải nặng này cho phép xoay khớp và là loại tiêu chuẩn để kéo rơ moóc toàn phần. Fifth wheel nối sơ mi rơ moóc với đầu kéo hoặc dolly, không nối rơ moóc với rơ moóc. King pin là chốt đực trên sơ mi rơ moóc khóa vào mâm kéo. Glad hand nối ống hơi phanh, không nối thân xe.

26. B Đáp án đúng là sáu ống. Xe kéo hai rơ moóc tiêu chuẩn cần một ống phanh chính và một ống khẩn cấp ở mỗi trong ba chỗ nối: đầu kéo với rơ moóc đầu, rơ moóc đầu với dolly, dolly với rơ moóc sau. Ống phanh chính điều khiển phanh thường, ống khẩn cấp cấp hơi và hỗ trợ phanh khẩn cấp. Bốn ống thiếu một chỗ nối, hai ống chỉ đủ một chỗ nối, tám ống là thừa.

27. C Kéo phanh đậu của đầu kéo và rơ moóc, rồi mới chèn bánh, vì như vậy xe được giữ an toàn trước khi tài xế rời cabin. Phanh đậu hay phanh khẩn cấp của rơ moóc thường điều khiển từ cabin bằng nút cấp hơi cho rơ moóc, nên không cần xuống xe để kéo. Chèn bánh trước rồi mới kéo phanh khiến xe không được giữ trong lúc tài xế đặt chèn. Không được dùng van tay rơ moóc làm phanh đậu vì hơi có thể xì ra.

28. D Phải cho dolly ngừng hoạt động (out of service) và dùng dolly khác hoặc cấu hình một rơ moóc. Bình hơi nứt rõ ràng là không an toàn dù hiện còn giữ áp suất, và phải được đánh giá, sửa hoặc thay trước khi dùng. Mỏi kim loại có thể làm bình nổ và mất hơi, ảnh hưởng phanh. Theo dõi hay giữ trên 60 psi không loại bỏ nguy cơ vỡ kết cấu. Băng dính không sửa được bình chịu áp và giảm tốc cũng không làm nó an toàn.

29. B Gioăng đầu nối hơi (glad hand) bị hỏng hoặc mất là nguồn rò khí phổ biến nhất tại chỗ nối với dolly, nơi ống hơi từ rơ moóc đầu nối vào dolly. Gioăng cao su tạo mối nối kín khí; hỏng thì hơi nén thoát ra. Bình hơi chạy theo áp suất do bộ điều áp (governor) kiểm soát nên không bị nạp quá áp khi hoạt động bình thường. Áp suất phanh cao không gây rò. Hỏng van rơ-le thường ảnh hưởng thời điểm và phản ứng phanh, không gây rò liên tục tại chỗ nối.

30. A Đáp án đúng là áp suất vận hành bình thường trong tất cả các bình hơi, theo nhà sản xuất, trước khi kiểm tra phanh sau khi nối. Hãy để hệ thống đã nối nạp đầy và kiểm tra hơi đã đến các rơ moóc. 80 psi chỉ ở đầu kéo không cho thấy cả hệ thống đã sẵn sàng. Tắt thiết bị cảnh báo là không an toàn, chúng phải còn hoạt động. 120 psi chỉ ở đầu kéo là con số tùy tiện, không kiểm tra được toàn hệ thống.

31. D Lý do là để thanh kéo (tow bar) của dolly không bật lên gây thương tích. Không bao giờ mở khóa móc kéo khi dolly còn nằm dưới rơ moóc sau. Trước tiên chống đỡ và cố định rơ moóc sau, tháo các đầu nối hơi và điện nếu cần, nhả mâm kéo của dolly và kéo dolly ra khỏi bên dưới. Trong quá trình này dolly không đỡ phần đuôi của rơ moóc trước.

32. C Mỗi khớp nối trong xe nhiều rơ moóc làm khuếch đại chuyển động ngang sinh ra ở đầu kéo, nên khi đến rơ moóc thứ ba, chuyển động có thể lớn gấp nhiều lần so với ở đầu kéo. Vì vậy tốc độ an toàn cho một rơ moóc có thể làm rơ moóc cuối bị lật hoặc văng ra ngoài trên cùng đường dẫn. Rơ moóc ngắn không hạ trọng tâm đáng kể, GCWR không phản ánh hiệu ứng nhân lên này, và dolly truyền lực ngang chứ không làm dịu.

33. D Rơ moóc lắc trên xe nhiều rơ moóc (nhất là triples) thường do chạy quá nhanh so với điều kiện, chất tải sai hoặc cộng hưởng ở khớp nối. Phản ứng đầu tiên an toàn nhất là giảm tốc từ từ bằng cách nhả chân ga và giữ lái thẳng. Phanh gấp có thể làm lắc tệ hơn hoặc gập xe. Chỉ dùng phanh tay rơ moóc khi chạy bình thường là không phù hợp. Tăng tốc làm mất ổn định và dễ lật. Phanh mạnh có thể khóa bánh rơ moóc sau.

34. D Lùi xe doubles và triples cực kỳ khó và nguy hiểm vì có nhiều khớp xoay. Nên tránh lùi bất cứ khi nào có thể. Nếu bắt buộc phải lùi, hãy thật thận trọng và nhờ người giúp.

35. A Phải thay móc kéo trước khi vận hành vì móc kéo bị nứt là bộ phận nối không an toàn. Bôi thêm mỡ hay chỉnh cơ cấu khóa không sửa được vết nứt kết cấu. Không được vận hành với bộ phận nối đã hỏng.

36. A Rearward amplification là chuyển động ngang bị khuếch đại về phía sau của tổ hợp, còn gọi là hiệu ứng quất roi (crack-the-whip), xuất hiện khi đánh lái gấp. Chuyển động bắt đầu ở đầu kéo lớn dần ở từng rơ moóc kế tiếp, nên rơ moóc cuối dễ văng hoặc lật nhất. Vì thế phải đổi làn êm và chừa khoảng cách rộng với triples. Chênh lệch áp suất hơi không giải thích hiệu ứng này. Độ rơ khớp nối và tải không đều là những nguy hiểm khác.

37. D Phải cho xe ngừng chạy ngay (out of service) vì cả hai mức đều vượt giới hạn. Với xe đơn, mức rò tối đa là 2 psi mỗi phút khi nhả phanh và 3 psi mỗi phút khi đạp phanh chính, sau lần tụt áp ban đầu. Số đo của xe vượt cả hai giới hạn. Phải sửa chỗ rò trước khi lái; không được chạy gần hay coi đó là sai số chấp nhận được.

38. D Cả hai hệ thống đều trong khoảng chấp nhận. Cảnh báo áp suất thấp phải bật trước khi áp suất xuống dưới 60 psi, nên bật ở 65 psi là được. Nút phanh đậu thường bật ra và phanh lò xo (spring brakes) hoạt động ở áp suất do nhà sản xuất quy định, thường trong khoảng 20 đến 45 psi. Hoạt động ở 35 psi nằm trong khoảng đó và không phải là quá sớm.

39. B Bộ điều áp máy nén khí thường ngắt (ngừng bơm) trong khoảng 120 đến 140 psi, đây là áp suất vận hành tối đa bình thường của hệ thống phanh hơi. Mức này đủ hơi mà không quá áp. 100 đến 110 psi là quá thấp, không đủ hơi dự trữ. 150 đến 160 psi và 170 đến 180 psi vượt mức an toàn của hệ thống tiêu chuẩn, có thể làm hỏng bộ phận hoặc hỏng hệ thống.

40. A Cảnh báo áp suất thấp bật ở khoảng 60 psi, nhưng vận hành an toàn thường cần áp suất cao hơn (thường không dưới 100 psi) để đủ lực phanh và hệ thống hoạt động đúng. Hãy xem thông số của xe để biết yêu cầu chính xác.

41. C Hơi xì liên tục trực tiếp từ vỏ bầu phanh lò xo cho thấy bầu phanh bị rò và cần thay ngay. Phần phanh lò xo dùng áp suất hơi để giữ lò xo phanh đậu rất mạnh ở trạng thái nén. Rò làm giảm áp suất hệ thống và ảnh hưởng độ an toàn của phanh. Hơi xả bình thường của phanh chính xảy ra khi nhả phanh, không phải xì liên tục khi đang giữ. Hãy dừng xe an toàn và nhờ thợ có chuyên môn sửa; không được tự tháo bầu phanh lò xo vì lò xo mạnh có thể gây thương tích nặng.

42. C Bộ điều áp theo dõi áp suất hệ thống và điều khiển lúc máy nén bắt đầu bơm (cut-in, thường khoảng 100 đến 110 psi) và ngừng bơm (cut-out, thường khoảng 120 đến 135 psi), giữ áp suất hơi trong khoảng vận hành đúng. Việc loại nước là của bộ sấy khí (air dryer) và van xả, không phải bộ điều áp. Tốc độ phanh lò xo do thiết kế van và tốc độ mất áp quyết định. Việc chia áp giữa các trục do van rơ-le (relay valves) và mạch phanh đảm nhận.

43. A Không, mức mất tối đa cho phép là 2 psi mỗi phút, với bài thử nhả phanh trên xe đơn. Khi động cơ tắt và phanh nhả, mức rò không được vượt 2 psi mỗi phút. Mất 5 psi (từ 120 xuống 115) vượt giới hạn và cho thấy có rò cần sửa trước khi lái. Hai đáp án trả lời có là sai vì 5 psi vượt giới hạn. Đáp án không được mất áp nào khi đạp phanh là sai vì rò hạn chế vẫn được phép, và bài thử này làm khi nhả phanh.

44. D Trong hệ thống hơi kép, phanh trước và phanh sau thường có mạch hơi riêng. Nếu một mạch hỏng (ví dụ rò ở mạch phanh sau), mạch còn lại vẫn phanh được (như chỉ còn phanh trước). Tuy nhiên khả năng phanh giảm và bạn cần quãng đường dừng dài hơn. Cảnh báo hơi thấp sẽ bật cho mạch hỏng, và bạn nên dừng xe, sửa ngay.

45. B Áp suất hơi giữ các lò xo mạnh trong bầu phanh lò xo ở trạng thái nén khi vận hành bình thường. Khi áp suất hơi đủ (thường trên 60 psi), lò xo bị nén và phanh nhả. Vì vậy phanh lò xo tự hoạt động khi áp suất tụt quá thấp, vì hơi không còn giữ được lò xo. Hệ thống phanh hơi không dùng áp suất thủy lực. Lực lò xo là thứ làm phanh ăn khi mất hơi, không phải thứ giữ phanh nhả. Van điện từ không thuộc cơ cấu này.

46. A Tín hiệu cảnh báo áp suất hơi thấp (đèn đỏ, còi hoặc cả hai) phải bật trước khi áp suất trong bình cấp cho phanh chính xuống dưới 60 psi. Cảnh báo sớm này cho tài xế thời gian dừng xe an toàn trước khi áp suất thấp đến mức phanh lò xo tự đóng. Áp suất 100 đến 125 psi là mức vận hành bình thường. Cảnh báo dành cho áp suất thấp, không phải cao. Van an toàn mở ở 150 psi để chống quá áp, đó là thiết bị riêng.

47. A Hệ thống phanh hơi hoạt động bình thường: trong bài thử rò khi đạp phanh, xe đơn được mất tối đa 3 psi mỗi phút khi đạp hết phanh chính, sau lần tụt áp ban đầu. Mức đo là 2 psi. Đạp phanh nhiều lần tiêu hao hơi và không phải bài thử rò khi đạp phanh. Hoạt động của máy nén và cài đặt bộ điều áp không thể đánh giá khi động cơ tắt.

48. A Khi đậu trên dốc, hãy dùng chèn bánh ngoài phanh lò xo để an toàn tối đa. Chèn bánh là lớp bảo vệ dự phòng nếu phanh lò xo hỏng hoặc không đủ giữ xe với độ dốc và tải trọng đó.

49. D Gương chéo (crossover mirrors), gương lồi bên hông và gương phía trên bên trong xe là bộ gương để theo dõi học sinh. Gương chéo cho thấy vùng nguy hiểm ngay phía trước và bên cạnh xe, kể cả khu vực bánh trước. Gương lồi bên hông cho tầm nhìn rộng dọc hai bên xe. Gương phía trên giúp quan sát học sinh trong xe, dù học sinh hoặc lưng ghế có thể che. Gương phẳng bên hông đơn lẻ không đủ vì còn nhiều điểm mù. Gương có sưởi hữu ích nhưng không phải bộ gương bắt buộc.

50. A Đưa học sinh ra ít nhất 100 feet cách xe buýt, đến nơi an toàn ngoài lòng đường và xa xe cộ. Sách hướng dẫn CDL dùng đây là khoảng cách sơ tán chung, không phải mức tối thiểu của quy định bảo đảm an toàn trước mọi nguy hiểm. Cháy, vật liệu nguy hiểm hoặc tàu hỏa đang tới có thể buộc phải đi xa hơn hoặc chọn hướng cụ thể. Giữ học sinh ở cùng nhau, kiểm đếm đủ và chỉ dẫn tiếp từ nơi an toàn.

51. B Không bao giờ sang số khi xe đang trên đường ray, vì sang số hỏng hoặc chết máy có thể khiến xe đứng ngay trên đường tàu. Xe nên ở số cho phép qua mà không cần sang số. Giữ tốc độ đều và nhìn gương là việc nên làm, không phải việc cần tránh. Cần chắn (crossing control arm) không liên quan đến đường ray tàu và luôn thu lại khi chạy bình thường, nên không liên quan đến nguy cơ này.

52. C An toàn của học sinh là ưu tiên số một. Đáp án tốt nhất trong các lựa chọn là ra hiệu cho học sinh dừng lại và chờ, rồi theo dõi xe đang tới: dừng chuyển động của học sinh và giữ các em ở vị trí an toàn trong lúc đánh giá nguy cơ. Giục học sinh lên nhanh làm tăng nguy cơ bị thương. Chỉ bấm còi thì không xử lý chuyển động của học sinh. Báo vi phạm làm sau khi các em đã an toàn. Vùng nguy hiểm có thể rộng đến 30 feet phía trước xe.

53. A Tắt động cơ và bật đèn khẩn cấp (hazard flashers) là hành động tốt nhất trong các lựa chọn để giữ xe an toàn trước khi sơ tán. Trước tiên dừng ở chỗ an toàn, kéo phanh đậu và để hộp số ở mo hoặc P tùy loại xe. Bật đèn khẩn cấp và tắt động cơ. Báo điều phối khi điều kiện cho phép mà không làm chậm việc sơ tán gấp. Mở hết cửa sổ và cửa có thể làm lửa cháy mạnh hơn. Chỉ học sinh ra cửa trước không phải lúc nào cũng an toàn; hãy chọn lối thoát theo vị trí đám cháy.

54. B Giữ xe an toàn bằng cách tắt máy và kéo phanh đậu là hành động ngay lập tức tốt nhất trong tình huống này. Giữ xe đứng yên giúp xe không di chuyển khi học sinh sơ tán. Sau đó tài xế chỉ dẫn học sinh thoát qua các lối xa đám cháy và hỗ trợ khi cần. Đi ra sau trước khi giữ xe có nguy cơ xe trôi khi tài xế rời vị trí điều khiển. Chỉ báo điều phối trước nếu không làm chậm việc thoát ra. Đưa học sinh ra nơi an toàn xa xe.

55. A Tay STOP mở ra bất cứ khi nào đèn cảnh báo đỏ đang nhấp nháy, đây là cách tay STOP và đèn đỏ hoạt động phối hợp bình thường khi xe buýt đón hoặc trả học sinh. Hãy theo luật tiểu bang về nơi phải dùng; một số điểm dừng có ngoại lệ, và quy định với xe ngược chiều trên đường có dải phân cách khác nhau theo tiểu bang. Yêu cầu này không phụ thuộc giới hạn tốc độ, người hướng dẫn qua đường hay khu trường học.

56. C Bấm còi báo cho học sinh, rồi kiểm tra kỹ toàn bộ vùng nguy hiểm (danger zone) trước khi chạy. Cần chắn chỉ là dấu hiệu nhìn thấy, không chặn được học sinh đi vào vùng phía trước cản xe. Giữ xe đứng yên cho đến khi học sinh đã ở nơi an toàn. Đèn đỏ chỉ điều khiển xe khác, và bảo học sinh chạy nhanh làm tăng rủi ro.

57. D Báo cáo đầy đủ cần các chi tiết kiểm chứng được: mô tả xe, biển số, hướng đi, địa điểm và giờ. Cảnh sát dùng những thông tin này để nhận diện và lập biên bản người vi phạm. Chỉ ghi màu xe hoặc giờ là không đủ. Nhiều xe buýt không có camera, và camera cũng có thể không ghi được biển số.

58. C Theo 49 CFR 392.10, vị trí dừng phải cách đường ray gần nhất tối thiểu 15 feet và tối đa 50 feet. Dừng gần hơn 15 feet thì xe có thể nằm trong vùng tàu quét qua. Dừng xa hơn 50 feet thì khó nhìn và nghe tàu đến, nhất là ở chỗ cong hoặc bị che tầm nhìn. Đây là con số bạn cần nhớ cho bài thi lý thuyết School Bus.

59. D Lái xe luôn là ưu tiên số một, nên phải dừng xe an toàn trước rồi mới xử lý vụ việc. Rời mắt khỏi đường ở tốc độ cao tốc có thể gây va chạm, nguy hiểm cho mọi học sinh trên xe. Quay lại quở trách khi xe đang chạy làm mất kiểm soát xe. Chỉ nhìn gương thì cuộc ẩu đả có thể leo thang, còn chờ điều phối chỉ dẫn là trì hoãn việc xử lý mối nguy trước mắt.

60. A Bạn phải thi lại và đậu bài thi lý thuyết về xe bồn thì mới được cấp chứng nhận. Chứng nhận N (tanker) không đòi hỏi bài thi thực hành (skills test). Nộp đơn hoặc học khóa đào tạo không thay thế được bài thi lý thuyết. Quy định liên bang không buộc phải thi lại chỉ vì chứng nhận cũ đã hết hạn; thủ tục gia hạn và hết hạn do tiểu bang quyết định.

61. C Đậu đầu xe quay về phía lối ra là cách hỗ trợ trực tiếp mục tiêu rời đi nhanh. Đậu trên nền cứng, phẳng cũng là cách tốt, nhưng không liên quan đến hướng rời đi. Không có lý do gì để đậu các xe chở chất dễ cháy gần nhau. Việc quay cửa ra xa dòng xe chỉ giúp lên xuống an toàn hơn. Chỉ di chuyển xe khi khẩn cấp nếu làm vậy an toàn.

62. A Vách chắn sóng là các vách ngăn bên trong có lỗ, làm chậm dòng chất lỏng chảy về trước và về sau khi phanh và tăng tốc. Chúng không ngăn được sóng ngang. Sóng ngang và nguy cơ lật xe phụ thuộc vào tốc độ, cách đánh lái, hình dạng bồn và mức chất lỏng. Đừng nghĩ xe có vách chắn là cua nhanh được. Sóng xoay và sóng cộng hưởng không phải thuật ngữ CDL.

63. A Bồn thành trơn không có vách ngăn nào làm chậm chất lỏng, nên cả khối chất lỏng ập về phía trước như một con sóng. Phanh sớm, êm và tăng dần cho sóng tăng rồi tan từ từ, không đập mạnh vào đầu bồn. Phanh gấp và muộn làm lực sóng lớn nhất đúng lúc nguy hiểm nhất. Nhấp phanh nhanh còn tạo thêm sóng. Không dùng phanh chính thì vừa nguy hiểm vừa không kiểm soát được quãng đường dừng.

64. B Hàng lỏng nằm cao trong bồn hình trụ nên trọng tâm của xe cao. Khi vào cua, chất lỏng dịch chuyển, nhất là sóng ngang, làm xe mất ổn định và dễ lật. Số trục tùy thiết kế bồn và không phải yếu tố chính. Lốp tiếp xúc với mặt đường, không phải bồn, nên bề mặt bồn không ảnh hưởng độ bám. Không có quy định nào buộc bồn phải cao hơn.

65. A Đặt thiết bị khẩn cấp vào vị trí trước khi bắt đầu dỡ hàng, để dùng ngay được khi tràn đổ, cháy hoặc sự cố khác. Chờ đến giữa chừng hoặc khi xong thì mất ý nghĩa của việc chuẩn bị. Thiết bị cần có và vị trí đặt tùy loại hàng và quy trình; không có quy định chung buộc phải dời bình chữa cháy với mọi loại chất lỏng. Nhiều cơ sở có yêu cầu riêng về vị trí thiết bị, và phải đáp ứng trước khi bắt đầu.

66. B Đáp án là không có: bồn thành trơn, theo định nghĩa, không có vách chắn sóng. Chất lỏng chảy tự do từ trước ra sau nên sóng rất mạnh. Loại bồn này hay dùng cho thực phẩm vì vách chắn làm việc vệ sinh khó hơn. Các lựa chọn còn lại đều mô tả bồn có vách chắn. Vách chắn có lỗ cho chất lỏng chảy qua, còn vách kín (bulkhead) tạo ra các ngăn riêng.

67. D Vách chắn là vách đứng có lỗ, làm chậm dòng chất lỏng nhưng không loại bỏ sóng hay chuyển động ngang. Bồn đầy một nửa, mức chất lỏng thấp hơn vách, vẫn còn chỗ cho chất lỏng dồn đi, nên phanh và vào cua vẫn nguy hiểm. Bồn đầy hẳn thì chất lỏng không có chỗ dịch chuyển. Tỷ trọng khác nhau ảnh hưởng phân bố trọng lượng. Chạy đều thì không tạo sóng.

68. C Phải kiểm tra tải trọng nằm trong cả giới hạn tổng trọng lượng (gross) và giới hạn trên từng trục, vì cách chia hàng vào các ngăn ảnh hưởng đến tải trên từng trục. Chỉ xét dung tích bồn là bỏ qua trọng lượng. Đổ đầy ngăn đầu trước hoặc cho các ngăn cùng độ sâu không bảo đảm phân bố trọng lượng an toàn.

69. A Bồn thành trơn (smooth bore tank) là bồn chở chất lỏng không có vách ngăn nào bên trong, cả vách chắn sóng lẫn vách kín. Chất lỏng dịch chuyển tự do theo mọi hướng nên sóng mạnh nhất trong các loại bồn. Bồn hở nóc là bồn không có nóc kín, không liên quan đến vách ngăn. Bình chịu áp suất là phân loại theo áp suất làm việc. Loại bồn này đòi hỏi kiểm soát tốc độ, phanh và vào cua thận trọng nhất.

70. A Xe bồn có trọng tâm cao vì bồn nằm trên khung xe và chất lỏng lấp đầy từ đáy lên đỉnh, nâng khối tâm lên cao so với mặt đường. Vì vậy xe dễ lật khi vào cua, chuyển làn hoặc chạy trên mặt đường nghiêng. Xe bồn không bị buộc chạy nhanh, thường còn ngược lại. Yếu tố then chốt là độ cao của trọng lượng, không chỉ tải trên trục. Bán kính quay vòng không phải nguyên nhân chính.

71. B Vách kín là vách kín bên trong chia bồn thành các ngăn hoàn toàn riêng biệt. Nhờ đó giảm sóng (hạn chế quãng chất lỏng dịch chuyển) và có thể chở nhiều sản phẩm khác nhau cùng lúc. Vách không đỡ nóc, vì vỏ bồn đã tạo độ bền kết cấu. Vách cũng không thoát hơi; việc đó do van xả áp. Vách còn làm tăng trọng lượng, giảm chút thể tích chứa.

72. C Hãy dừng cách rào chắn ít nhất 50 feet và chờ đến khi tín hiệu tắt. Hướng dẫn CDL quốc gia yêu cầu dừng cách nhịp cầu nâng ít nhất 50 feet khi cần dừng. Khi rào hạ và đèn nhấp nháy, giữ nguyên vị trí cho đến khi cảnh báo tắt và đường phía trước thông. Khoảng 15 đến 50 feet là của giao cắt đường sắt, không áp dụng cho cầu nâng. Mở cửa không cho phép bạn đi qua khi cảnh báo còn hoạt động.

73. B Xe buýt phải dừng cách nhịp cầu nâng ít nhất 50 feet khi đèn cảnh báo nhấp nháy hoặc rào đang hạ, kể cả khi mặt cầu chưa chuyển động. Khoảng cách này giữ an toàn nếu cầu bắt đầu mở. Chạy nhanh qua vừa nguy hiểm vừa vi phạm. Chờ đến khi rào hạ có thể đã quá muộn, còn chỉ giảm tốc mà không dừng có thể khiến xe còn trên cầu khi cầu mở. Mức tối thiểu 50 feet áp dụng cho mọi xe buýt.

74. D Khu vực phía trước mép sau của ghế tài xế phải để trống, không cho hành khách đứng. Vạch giới hạn chỗ đứng (standee line) hoặc dấu hiệu khác đánh dấu ranh giới này, và người đứng phải ở phía sau vạch. Lối đi sau hàng ghế cuối hay chỗ cạnh ghế có người không phải ranh giới đó. Chỉ chừa chỗ trước cửa ra phía sau là chưa đủ, vì gần tài xế cũng bị hạn chế; các lối thoát cũng phải thông thoáng.

75. D Với điều kiện đề bài nêu thì không bao giờ được, hành khách phải xuống xe. Quy định liên bang cấm đổ nhiên liệu khi có hành khách trên xe, trừ khi thật sự cần thiết, và đề bài loại trừ ngoại lệ đó. Ngồi yên không làm mất nguy hiểm khi đổ nhiên liệu. Trạm an toàn cũng không chứng minh sự cần thiết. Thời tiết nóng hay lạnh không tự động là ngoại lệ; phải thật sự cần giữ khách trên xe vì an toàn hoặc sức khỏe của họ.

76. B Cách trả lời tốt nhất là giải thích rằng bình nhìn thấy được trong khoang hành khách là không bắt buộc, đặt ở khu vực tài xế vẫn đạt yêu cầu. Bình phải đúng loại, gắn chắc và dễ lấy. Quy định liên bang không buộc đặt riêng ở khoang tài xế, cũng không buộc phải nhìn thấy từ ghế hành khách. Không cần dời bình vào khoang hành khách, và đặt ở đó cũng không bị cấm.

77. D Phải cấm hành khách đứng, vì xe không có vạch hay dấu hiệu nào khác đánh dấu giới hạn phía trước. Quy định liên bang yêu cầu xe cho phép người đứng phải có vạch rộng 2 inch trên sàn hoặc cách khác chỉ rõ ranh giới. Thiếu cả hai thì cấm người đứng, dù sức chứa thiết kế cho phép. Chạy đường liên bang hay trong tiểu bang không bỏ yêu cầu này. Quy tắc xe sản xuất sau 1994 không phải quy định áp dụng.

78. D Mở cửa giúp tài xế nghe rõ tàu đang đến hơn. Tiếng tàu có thể bị che bởi tiếng động cơ, tiếng đường hoặc gió, nhất là ở chỗ cong tầm nhìn hạn chế. Việc dừng không phải là quy trình sơ tán; hành khách ở lại trên xe trừ khi nguy hiểm cận kề. Cửa không dùng để báo hiệu cho người lái tàu. Cân bằng áp suất không phải mối lo an toàn ở đây.

79. D Ắc quy ô tô chứa axit sulfuric và được xếp là vật liệu nguy hiểm (hazardous materials), không được chở trong khoang hành khách của xe buýt. Có nguy cơ tràn axit, khói độc và cháy. Quy định liên bang cấm chở trên xe chở khách nếu không được phép và có bao bì chứa phù hợp. Đặt dưới ghế, trên giá hay gần đầu xe đều không loại bỏ nguy cơ: lệnh cấm áp dụng ở mọi vị trí. Tài xế cố tình chở có thể bị truy cứu trách nhiệm.

80. C 49 CFR 393.62 yêu cầu lối thoát hiểm trên xe chở khách phải hoạt động đúng. Hãy từ chối vận hành cho đến khi sửa hoặc thay, vì cửa sổ kẹt làm giảm khả năng thoát hiểm và không cố định đúng cách được. Đi tiếp là không an toàn dù còn lối khác. Băng keo không khôi phục chức năng và tạo cảm giác an toàn giả. Chở hành khách đến nơi sửa cũng đặt họ vào rủi ro không cần thiết. Áp lực lịch trình không bao giờ biện minh cho việc chạy xe không an toàn.

81. D Hãy cho xe ngừng hoạt động (out of service) và báo lỗi. Lối thoát hiểm bắt buộc phải mở được từ bên trong để hành khách tự thoát. Phải sửa xong trước khi chở khách. Chỉ dựa vào cơ cấu bên ngoài là mất ý nghĩa của lối thoát, vì tài xế không thể ra mọi cửa cùng lúc khi cháy hoặc lật xe. Giảm số khách không sửa được lỗi, và ghi lại để sửa sau không làm chuyến đi an toàn.

82. D Cửa thoát hiểm phải mở được từ cả bên trong lẫn bên ngoài. Mở từ trong giúp hành khách tự thoát khi tài xế bất tỉnh hoặc không tiếp cận được. Mở từ ngoài giúp lực lượng cứu hộ, lính cứu hỏa và người qua đường mở cửa cứu người khi lối vào bên trong bị chặn. Chỉ mở từ ngoài thì hành khách không thoát được; chỉ do tài xế dùng công tắc thì vô dụng nếu tài xế mất khả năng; chỉ từ trong thì người cứu hộ không mở được. Các loại lối thoát khác có yêu cầu nhả khác.

83. D Khi xe đã dừng an toàn và lực lượng cứu hộ đang đến, cách tốt nhất là ở lại vị trí và chờ họ đánh giá bệnh nhân, trừ khi tổng đài cấp cứu hướng dẫn khác. Cố định xe, làm theo chỉ dẫn của tổng đài và sơ cứu trong phạm vi bạn được đào tạo. Khoảng cách và thời gian chờ không chứng minh đến bệnh viện hay phòng khám sẽ được điều trị sớm hơn. Lái đi còn có thể khiến cứu hộ không tìm thấy xe ở vị trí đã báo.

84. A Tài xế phải kiểm tra xe trước khi bắt đầu mỗi chuyến và bảo đảm xe an toàn để vận hành. Quy định liên bang không buộc kiểm tra trong một khung giờ cố định khi chở hazmat. Kiểm tra thiết bị xe, chằng buộc hàng (cargo securement) và biển báo (placard). Kiểm tra lại hàng và dây chằng trong 50 dặm đầu và sau đó theo quy định, trừ ngoại lệ như hàng niêm phong.

85. B Với xe chở chất lỏng dễ cháy Class 3 phải gắn biển báo, quy tắc là đậu cách lửa trần ít nhất 300 feet, trừ khi điều kiện không cho phép. Ở lại trong xe không miễn quy tắc này. Con số 25 feet là khoảng cách cấm hút thuốc hoặc mang thuốc lá, xì gà, tẩu đang cháy gần một số vật liệu nguy hiểm, không phải khoảng cách đậu xe cách lửa trần.

86. D Gỡ biển báo sau khi quét sạch bên trong rơ moóc và dọn hết vật chèn lót ướt, vì cặn Division 4.3 và vật chèn lót nhiễm hàng vẫn là hàng nguy hiểm. Chất Division 4.3 phản ứng với nước và thải khí dễ cháy, nên việc dọn phải theo đúng quy trình vật liệu nguy hiểm. Gỡ ngay khi dỡ xong là bỏ qua cặn còn lại. Không có thời hạn ân hạn 24 giờ. Gỡ trước khi rời nơi giao khi vẫn còn cặn nguy hiểm là sai.

87. D Không bao giờ chất kiện hazmat bị hư hỏng lên xe. Kiện hỏng có thể rò rỉ, vỡ thêm khi vận chuyển hoặc không bảo vệ đủ. Người gửi hàng (shipper) phải đóng gói lại hoặc sửa kiện hàng đúng cách thì mới được chở.

88. A Đáp án là cả bốn mặt: với bồn 5,000 gallon này, số nhận dạng phải có ở mỗi bên hông và mỗi đầu. Theo 49 CFR 172.302, bao bì hàng rời có dung tích từ 1,000 gallon trở lên thường phải có số nhận dạng ở mỗi bên và mỗi đầu; bao bì nhỏ hơn thường chỉ cần hai mặt đối diện. Dùng bảng cam thay vì biển báo có số không làm giảm số vị trí phải hiển thị. Hai mặt hay một mặt đều không đủ.

89. A Hãy tắt động cơ trước khi nạp hoặc dỡ chất lỏng dễ cháy (Class 3) nếu không cần nó chạy bơm chuyển. Động cơ đang chạy tạo nhiệt và nguồn bắt lửa có thể đốt cháy hơi dễ cháy. Kéo phanh đậu không bỏ yêu cầu này. Động cơ chỉ được chạy khi cần cho bơm, theo các yêu cầu an toàn. Cũng phải tuân thủ quy định nối đẳng thế và nối đất (bonding and grounding).

90. D Theo bảng cách ly trong 49 CFR 177.848, giao điểm của chất nổ Division 1.1 và chất oxy hóa Division 5.1 có dấu “X”, nghĩa là cấm chở chung một xe. Cách nhau 4 feet theo chiều ngang không thỏa dấu “X”. Đóng thành kiện hay lượng giới hạn cũng không tạo ngoại lệ cho tải hàng này.

91. A Theo 49 CFR 172 Subpart E, nhãn là hình thoi cảnh báo (tối thiểu 100 mm x 100 mm) dán thẳng lên từng kiện hoặc thùng chứa. Biển báo, theo 49 CFR 172 Subpart F, là hình thoi lớn hơn (tối thiểu 273 mm x 273 mm) gắn trên cả bốn mặt xe. Nhãn đi theo từng kiện, biển báo đi theo xe. Cả hai dùng cùng màu và ký hiệu theo loại nguy hiểm. Dán nhãn vào giấy tờ hay bảng kê không đáp ứng yêu cầu dán nhãn kiện hàng.

92. A Khi chở xăng, một chất lỏng dễ cháy Class 3, cấm hút thuốc trên xe và trong vòng 25 feet quanh xe. 10 feet là phạm vi quá nhỏ, 50 feet vượt quá khoảng cách quy định. Cấm không chỉ trong cabin mà cả khu vực xung quanh xe. Quy định liên bang về hút thuốc áp dụng cho một số vật liệu nguy hiểm nhất định, không phải mọi loại.

93. A Biển báo chất oxy hóa (Division 5.1) màu vàng, chữ và ký hiệu đen. Màu vàng phân biệt với các loại khác và báo cho người cứu hộ biết chất này có thể làm lửa mạnh hơn bằng cách thải oxy. Đỏ dùng cho chất lỏng dễ cháy (Class 3) và khí dễ cháy (Division 2.1). Cam là màu của chất nổ (Class 1). Trắng dùng cho một số biển chất độc Division 6.1; chất lây nhiễm Division 6.2 không có biển báo riêng.

94. C Theo 49 CFR 173.1, người gửi hàng (shipper, hay offeror) chịu trách nhiệm pháp lý chính về phân loại, mô tả, đóng gói, đánh dấu và dán nhãn hazmat trước khi giao cho hãng vận tải. Hãng vận tải phải từ chối lô hàng chuẩn bị sai và bảo đảm gắn biển báo đúng sau khi nhận, nhưng đó là nghĩa vụ phụ. Vai trò của tài xế là kiểm tra biển báo, giữ giấy tờ vận chuyển dễ lấy và lái xe an toàn. Người nhận không có vai trò trong việc chuẩn bị lô hàng.

95. B Số an sinh xã hội của tài xế không bắt buộc trên giấy tờ vận chuyển hazmat. Các mục bắt buộc gồm tên vận chuyển do DOT quy định, loại nguy hiểm (Class 1 đến 9) và số nhận dạng UN hoặc NA (mã bốn chữ số đứng sau UN hoặc NA). Thường còn có nhóm đóng gói khi có, số lượng và số điện thoại ứng cứu khẩn cấp, theo các ngoại lệ áp dụng. Giấy tờ này ghi hàng được chở, không ghi thông tin cá nhân của tài xế.

96. B Kiểm tra tay đòn lái xem có nứt, mòn quá mức hoặc mối nối lỏng không. Tay đòn lái truyền chuyển động từ hộp lái sang hệ thanh dẫn hướng. Hư hỏng có thể làm mất kiểm soát lái.

97. D Mọi lỗi tìm thấy khi kiểm tra trước chuyến đi mà có thể ảnh hưởng an toàn phải được sửa trước khi vận hành xe. Chạy xe khi biết có lỗi an toàn là bất hợp pháp và nguy hiểm.

98. C Kiểm tra mọi ống làm mát xem có rò, nứt, phồng (dấu hiệu hư bên trong) và kẹp lỏng hoặc hỏng không. Ống làm mát hỏng có thể gây quá nhiệt và hư động cơ.

99. C Kiểm tra chốt kéo rơ moóc xem có hư, mòn quá mức, cong hoặc sai kích thước có thể ảnh hưởng việc nối không. Chốt kéo hỏng có thể làm mối nối hỏng và rơ moóc bị tách.

100. C Kiểm tra nắp châm nhớt được siết chặt và không hỏng. Nắp lỏng hoặc mất có thể cho bụi bẩn vào động cơ và làm nhớt rò ra ngoài.

101. A Kiểm tra việc chằng buộc hàng đáp ứng quy định liên bang: đủ số dây chằng, giới hạn tải làm việc (working load limit) phù hợp, góc chằng đúng và phương pháp chằng thích hợp với loại hàng.

102. B Thử mọi đèn của rơ moóc, gồm đèn xi-nhan, đèn phanh, đèn kích thước và đèn viền, để bảo đảm hoạt động đúng. Kiểm tra đầu nối điện xem có hư, ăn mòn hoặc tiếp xúc lỏng không.

103. C Kiểm tra máy phát xem độ căng dây đai đúng, đầu nối điện chắc và gắn đúng chỗ. Máy phát sạc ắc quy và cấp điện cho hệ thống điện khi động cơ chạy.

104. A Kiểm tra trước chuyến đi kỹ lưỡng thường mất 15 đến 45 phút, tùy cỡ và độ phức tạp của xe và thiết bị. Làm vội thì việc kiểm tra không còn ý nghĩa an toàn.

105. B Nên kiểm tra trước mỗi chuyến và bất cứ khi nào có tài xế khác nhận xe. Nhờ vậy xe được bảo đảm an toàn cho từng chặng chạy.

106. A Kiểm tra đèn biển số chiếu sáng đủ biển số phía sau để đọc được vào ban đêm. Đèn cháy hoặc mờ có thể bị phạt.

107. C Kiểm tra giấy chứng nhận của bác sĩ khám sức khỏe còn hiệu lực (chưa hết hạn), khớp thông tin tài xế, và mọi hạn chế được ghi nhận và đang được tuân thủ.

Từ tiếng Anh cần biết

Commercial driver's license (CDL)	bằng lái xe thương mại	Bằng để lái xe tải lớn, xe buýt và xe chở hàng nguy hiểm.
Commercial learner's permit (CLP)	giấy phép học lái xe thương mại	Giấy phép phải có trước khi thi thực hành CDL.
Knowledge test	bài thi lý thuyết	Bài thi kiến thức, cần đúng ít nhất 80%.
Skills test	bài thi thực hành	Bài thi trên xe thật, làm bằng tiếng Anh.
Endorsement	chứng nhận thêm trên bằng	Cho phép lái loại xe hoặc chở loại hàng đặc biệt.
Restriction	hạn chế trên bằng	Ghi chú cấm lái một loại xe, ví dụ xe phanh hơi.

Interstate commerce	vận chuyển xuyên tiểu bang	Chở hàng hoặc khách từ tiểu bang này sang tiểu bang khác.
Out of service	ngừng hoạt động	Xe hoặc tài xế không được chạy cho đến khi xử lý xong.
Hours of Service	quy định giờ lái	Luật về số giờ lái, làm việc và nghỉ của tài xế.
Pre-trip inspection	kiểm tra xe trước chuyến đi	Xem xét các bộ phận của xe trước khi lái.
Following distance	khoảng cách với xe trước	Tính bằng giây, xe dài cần nhiều giây hơn.
Downgrade	đường xuống dốc	Đoạn dốc cần chạy số thấp trước khi xuống.
Engine braking	hãm xe bằng động cơ	Dùng số thấp để động cơ giúp xe chậm lại.
Brake fade	phanh yếu dần vì nóng	Phanh quá nóng nên hãm xe kém đi.
Jackknife	xe bị gập	Đầu kéo và rơ moóc gập vào nhau khi mất bám đường.
Rollover	lật xe	Xe lật nghiêng, thường do vào cua quá nhanh.
Off-tracking	bánh sau lệch vào trong	Khi rẽ, bánh sau đi đường hẹp hơn bánh trước.
Rearward amplification	lực ngang tăng dần về sau	Rơ moóc cuối văng mạnh hơn đầu kéo, còn gọi là crack-the-whip.
Fifth wheel	mâm kéo	Mâm trên đầu kéo, giữ chốt kéo của rơ moóc.
Kingpin	chốt kéo	Chốt dưới rơ moóc, khóa vào mâm kéo.
Landing gear	chân chống rơ moóc	Chân đỡ phía trước rơ moóc khi không nối đầu kéo.
Coupling / uncoupling	nối / tháo rơ moóc	Gắn rơ moóc vào đầu kéo hoặc tháo ra.
Tug test	thử kéo	Kéo nhẹ về trước để biết chốt kéo đã khóa.
Glad hand	đầu nối ống hơi	Chỗ nối ống hơi giữa đầu kéo và rơ moóc.
Trailer hand valve	van phanh tay của rơ moóc	Van chỉ phanh rơ moóc, dùng để thử phanh.
Converter dolly	dolly nối rơ moóc	Khung bánh có mâm kéo, dùng nối thêm rơ moóc.
Pintle hook	móc kéo	Móc ở đuôi xe, nối với vòng kéo phía sau.
Air brakes	phanh hơi, thắng hơi	Hệ thống phanh dùng khí nén.
Service brakes	phanh chính (phanh chân)	Phanh dùng khi lái bình thường.
Spring brakes	phanh lò xo	Phanh tự đóng khi áp suất hơi xuống quá thấp.
Low air pressure warning	báo áp suất hơi thấp	Đèn hoặc còi bật trước khi xuống dưới 60 psi.
Governor	bộ điều áp	Điều khiển lúc máy nén bơm hơi và ngừng bơm.
Wheel chocks	cục chèn bánh xe	Vật chặn bánh để xe không lăn.
Liquid surge	sóng chất lỏng, chất lỏng dồn	Chất lỏng trong bồn di chuyển và đẩy xe.
Baffle	vách chắn sóng (có lỗ)	Giảm sức dồn từ trước ra sau trong bồn.

Bulkhead	vách kín	Chia bồn thành các ngăn riêng.
Placard	biển báo nguy hiểm trên xe	Hình thoi lớn gắn ngoài xe để báo loại hàng nguy hiểm.
Shipping paper	giấy tờ vận chuyển	Giấy ghi tên hàng, loại nguy hiểm và số UN hoặc NA.
Standee line	vạch giới hạn khách đứng	Khách đứng không được vượt qua vạch này về phía trước.
Danger zone	vùng nguy hiểm	Vùng quanh xe buýt nơi học sinh dễ bị xe đụng.

Examundo là trang độc lập, không liên kết với các đơn vị tổ chức những kỳ thi này và không được các đơn vị này phê duyệt. Câu hỏi được soạn riêng, không lấy từ đề thi thật. examundo.tech/vi/cdl/