examundo

امتحان CDL تجريبي بالعربي

عدد الأسئلة: 107، مع الإجابات. أُعدّت الأدلة والترجمات ورُوجعت ببرامج حاسوبية. لم يراجعها أي شخص بعد.

آخر تحديث: 25 نوفمبر 2026 · examundo.tech/ar/cdl/

المعلومات العامة

1. قبل بدء النزول في منحدر طويل وشديد، ماذا يجب على سائق المركبة التجارية أن يفعل؟

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

A. يسرّع ليقلل الوقت الذي يقضيه في المنحدر
B. يختار غيارًا منخفضًا مناسبًا
C. ينقل ناقل الحركة إلى الوضع المحايد (neutral)
D. يبقي دواسة القابض مضغوطة طوال النزول

---

2. على أي مسافات يجب أن تضع مثلثات التحذير عندما تتوقف على طريق باتجاه واحد أو طريق سريع مقسوم؟

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

A. 10 و100 و200 قدم خلف مركبتك
B. 10 قدم أمام المركبة و100 و200 قدم خلفها
C. 10 و100 و200 قدم خلف مركبتك
D. 25 و50 و100 قدم خلف مركبتك

---

3. عند ربط القاطرة بمقطورة نصفية (semi-trailer)، يجب أن يتأكد السائق من أن ارتفاع المقطورة صحيح بالتحقق من أن:

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

A. المسمار الرئيسي (kingpin) محاذٍ لمنتصف العجلة الخامسة (fifth wheel)
B. المقطورة سترتفع قليلًا عندما تتراجع القاطرة تحتها
C. المقطورة مستوية مع الأرض
D. أرجل المقطورة (landing gear) مرفوعة بالكامل

---

4. يحافظ سائق على مسافة أمان (following distance) قدرها أربع ثوانٍ في الطقس الجاف عند 60 mph. عند مواجهة مطر غزير، ما المسافة التي يجب أن يعتمدها للحفاظ على هامش أمان مكافئ؟

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. ست ثوانٍ (زيادة 50%)
B. اثنتا عشرة ثانية (زيادة 200%، ثلاثة أضعاف)
C. خمس ثوانٍ (زيادة 25%)
D. ثماني ثوانٍ (زيادة 100%، الضعف)

---

5. يسير سائق بسرعة 55 mph بمركبة تجارية طولها 50 قدمًا في ظروف جيدة. ما الحد الأدنى الموصى به لمسافة الأمان؟

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

A. ست ثوانٍ
B. عشر ثوانٍ
C. ثلاث ثوانٍ
D. طول مركبة واحدة لكل 10 mph من السرعة

---

6. أثناء تفتيش على الطريق، يجد الضابط أن السائق يحمل رخصة CDL سارية وشهادة طبية، لكن تاريخ انتهاء الشهادة الطبية في قاعدة بيانات FMCSA يسبق التاريخ المكتوب على البطاقة الورقية بثلاثة أيام. ما النتيجة الأكثر احتمالًا؟

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. يجب التحقق من هذا الاختلاف، وهو وحده لا يوجب أمرًا تلقائيًا بالإيقاف عن العمل

B. يُسمح للسائق بمواصلة القيادة لأن البطاقة الورقية هي الوثيقة المعتمدة

C. يُحرَّر للسائق مخالفة لكن يُسمح له بالمواصلة إذا اتصل بفاحصه الطبي فورًا

D. يتلقى السائق تحذيرًا ويُمنح 72 ساعة لحل اختلاف قاعدة البيانات

---

7. ما الحد الأقصى لوقت القيادة المسموح به وفق قواعد ساعات القيادة والعمل (Hours of Service) لسائقي نقل البضائع؟

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

A.12 ساعة قيادة بعد 8 ساعات خارج وقت العمل

B.11 ساعة قيادة بعد 10 ساعات متواصلة خارج وقت العمل

C.10 ساعات قيادة بعد 8 ساعات خارج وقت العمل

D.14 ساعة قيادة بعد 10 ساعات خارج وقت العمل

---

8. سائق يحمل رخصة CDL ويقود مركبة شخصية (غير تجارية) أُدين بالقيادة تحت تأثير الكحول لأول مرة. ما نتيجة ذلك على رخصة CDL وفق اللوائح الفيدرالية؟

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. فقدان أهلية CDL (disqualification) لمدة سنة عن المخالفة الأولى

B. أمر إيقاف عن العمل (out-of-service) لمدة 24 ساعة فقط

C. لا نتيجة على رخصة CDL لأن المخالفة وقعت في مركبة شخصية

D. إلغاء الرخصة نهائيًا دون إمكانية إعادتها

---

9. قبل تشغيل مركبة تجارية (CMV)، ما الذي يجب أن يتأكد منه السائق؟

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

A. أن هناك صيانة مجدولة في غضون 30 يومًا

B. أن المركبة في حالة تشغيل آمنة

C. أن السائق السابق لم يبلغ عن مشاكل، فلا حاجة إلى فحوص أخرى

D. أن المركبة تستطيع الوصول إلى وجهتها قبل الحاجة إلى إصلاحات

---

10. يجب إجراء الفحص قبل الرحلة (pre-trip inspection):

A pre-trip inspection must be conducted:

A. مرة واحدة فقط في اليوم

B. قبل كل رحلة

C. مرة في الأسبوع

D. فقط عند نقل مواد خطرة

---

11. ما الإشارة الصحيحة باليد للانعطاف إلى اليسار؟

What is the proper hand signal for a left turn?

A. الذراع مثنية إلى الأعلى عند المرفق

B. الذراع ممدودة مستقيمة إلى الأعلى

C. الذراع مثنية إلى الأسفل عند المرفق

D. الذراع ممدودة مستقيمة إلى الخارج جهة اليسار

---

12. سائق تجاري ينزل منحدرًا بنسبة 6% بسرعة 45 mph، وبدأ السير أمامه يتباطأ. يجب على السائق أن يضغط فرامل الخدمة (service brakes) وفي الوقت نفسه:

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. يشغّل أضواء الطوارئ لتحذير السير خلفه

B. ينقل إلى غيار أدنى لتفعيل فرملة المحرك

C. يشد فرامل التوقف (parking brake) تدريجيًا لقوة توقف إضافية

D. يرفع قدمه عن دواسة الوقود ويترك المركبة تنزل في الوضع المحايد لتقليل السرعة

القاطرة والمقطورة

13. أثناء الفحص قبل الرحلة، يمسك سائق المسمار الرئيسي (kingpin) ويحاول تحريكه، فيجده يتحرك صعودًا ونزولًا بنحو 3/4 بوصة. ما الإجراء المطلوب؟

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. تسجيل الملاحظة ومواصلة التشغيل، فحركة حتى 1 بوصة ضمن الحدود المقبولة

B. إخراج المركبة من الخدمة فورًا، فأكثر من 1/2 بوصة من الخلوص تدل على تلف أو تآكل في المكونات

C. التحقق من القياس والمقطورة محمّلة، لأن حدود الخلوص تنطبق فقط عندما يكون الوزن على العجلة الخامسة

D. فحص تشحيم العجلة الخامسة لأن قلة الشحم قد تسبب حركة زائدة في المسمار أثناء الفحص

---

14. أثناء قيادة قاطرة ومقطورة (combination vehicle)، ينطلق تحذير انخفاض ضغط الهواء عند 65 psi. متى تبدأ فرامل النابض (spring brakes) بالعمل؟

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

A. فقط عندما يصل الضغط إلى 0 psi كآخر وسيلة أمان

B. عند 60 psi أو أقل، وغالبًا بين 20 و45 psi

C. فورًا عندما ينطلق التحذير عند 65 psi

D. بين 60 و65 psi حسب إعدادات الصمام

---

15. لأي غرض يجب على السائق استخدام صمام اليد الخاص بالمقطورة (trailer hand valve أو trolley valve)؟

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

A. فقط عند اختبار فرامل المقطورة أثناء الفحص قبل الرحلة

B. عند الوقوف لتثبيت القاطرة والمقطورة على منحدر

C. أثناء القيادة العادية لتقليل تآكل فرامل الخدمة في القاطرة

D. عند نزول المنحدرات الشديدة لإضافة قوة فرملة

---

16. يلاحظ سائق أن المقطورة تنحرف إلى جانب واحد أثناء القيادة العادية على الطريق السريع. ما السبب الأكثر احتمالًا؟

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

A. فكّا قفل العجلة الخامسة غير مثبتين تمامًا على المسمار الرئيسي

B. العجلة الخامسة المنزلقة غير مقفلة في موضعها

C. فرامل المقطورة غير مضبوطة أو لا تنفك جيدًا في أحد الجانبين

D. أرجل المقطورة لم تُرفع بالكامل

---

17. سائق يقود قاطرة ومقطورة طويلة عبر تقاطع حضري ضيق، فيلاحظ أن عجلات المقطورة الخلفية تسير في مسار أقرب إلى الداخل بوضوح من مسار العجلات الأمامية للقاطرة. ما اسم هذه الظاهرة؟

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. انحراف المسار (off-tracking)

B. تأرجح المقطورة (trailer swing)

C. تأثير السوط (crack-the-whip effect)

D. تضخم الحركة إلى الخلف (rearward amplification)

---

18. بدأت قاطرة مع مقطورتها بالانطواء (jackknife) على طريق زلق. ماذا يجب على السائق أن يفعل أولًا؟

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

A. يرفع قدمه عن الفرامل لتعود العجلات إلى الدوران

B. يدير المقود بقوة في اتجاه الانزلاق

C. يضغط فرامل المقطورة وحدها بصمام اليد

D. يسرّع لإعادة المقطورة إلى الخط

---

19. بعد إدخال القاطرة تحت المقطورة النصفية وتعشيق العجلة الخامسة، ما الإجراء الذي يجب على السائق فعله للتأكد من أن الربط محكم قبل رفع أرجل المقطورة؟

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. يسحب القاطرة برفق إلى الأمام بينما فرامل المقطورة مضغوطة
B. يفصل خراطيم الهواء ثم يعيد وصلها فورًا
C. ينزل أرجل المقطورة بالكامل إلى الأرض قبل فحص العجلة الخامسة
D. يفحص فكّي العجلة الخامسة بالنظر من تحت المقطورة فقط

---

20. يريد سائق أن يتحقق من أن فرامل المقطورة تعمل جيدًا قبل نزول منحدر شديد. الطريقة الصحيحة هي أن:

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

A. يفصل صمام حماية القاطرة (tractor protection valve) لحظة لاختبار عمل فرامل النابض
B. يعتمد فقط على صفارة تحذير انخفاض ضغط الهواء لتأكيد عمل فرامل المقطورة
C. يسحب صمام يد المقطورة وهو متوقف ويحاول التحرك ببطء ضد فرامل المقطورة وحدها
D. يستخدم صمام اليد أثناء القيادة بسرعة الطريق السريع ليشعر بانقفال فرامل المقطورة

---

21. أين يكون أكبر خطر لانقلاب القاطرة مع المقطورة؟

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

A. عند القيادة في مواقف سيارات مستوية
B. أثناء القيادة المستقيمة على الطريق السريع
C. أثناء الرجوع إلى الخلف في خط مستقيم
D. في المنعطفات ومخارج الطرق ومداخلها عند دخولها بسرعة زائدة

---

22. كم عدد خطوط الهواء التي تصل القاطرة القياسية بمقطورة نصفية واحدة؟

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

A. واحد
B. أربعة
C. اثنان
D. ثلاثة

---

23. أنهى سائق ربط المقطورة وأجرى اختبار الشدّ (tug test) بسحب المركبة برفق إلى الأمام بغيار منخفض. ماذا يؤكد هذا الاختبار؟

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

A. أن المسمار الرئيسي مقفل جيدًا في فكّي العجلة الخامسة
B. أن أرجل المقطورة رُفعت بالكامل وثُبّتت
C. أن فرامل المقطورة موصولة وتعمل جيدًا
D. أن التوصيلات الكهربائية وتوصيلات الهواء محكمة

---

24. سائق يربط قاطرة بمقطورة. بعد أن رجع تحتها ورفع أرجل المقطورة قليلًا، ما الذي يجب أن يتحقق منه قبل المتابعة؟

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. أن وصلات الهواء (glad hands) موصولة جيدًا
B. أن العجلة الخامسة مقفلة بإحكام على المسمار الرئيسي
C. أن فرامل المقطورة محررة
D. أن التوصيل الكهربائي كامل

المقطورات المزدوجة والثلاثية

25. ما نوع أداة الربط التي تصل مقطورة كاملة (full trailer) بمقطورة نصفية أو بمقطورة كاملة أخرى؟

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

A. العجلة الخامسة (fifth wheel)
B. وصلة الهواء (glad hand)
C. المسمار الرئيسي (king pin)
D. خطاف السحب (pintle hook)

---

26. في مركبة مزدوجة قياسية (doubles)، كم عدد وصلات خراطيم الهواء المرنة الإجمالي بين القاطرة والمقطورة الأمامية وعربة الوصل والمقطورة الخلفية، مع حساب خراطيم الخدمة والطوارئ معًا؟

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. ثمانية خطوط: أربعة للخدمة وأربعة للطوارئ
B. ستة خطوط: ثلاثة للخدمة وثلاثة للطوارئ
C. خطّان: واحد للخدمة وواحد للطوارئ
D. أربعة خطوط: اثنان للخدمة واثنان للطوارئ

---

27. عند ركن مركبة بثلاث مقطورات (triple)، ما الترتيب الصحيح لتأمين المركبات؟

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

A. وضع المصدات تحت العجلات أولًا، ثم تفعيل كل فرامل التوقف في وقت واحد
B. تفعيل فرامل المقطورات أولًا، ثم فرامل توقف القاطرة
C. تفعيل فرامل توقف القاطرة والمقطورات، ثم وضع المصدات تحت العجلات
D. تفعيل فرامل توقف جميع المقطورات، ثم القاطرة

---

28. أثناء الفحص قبل الرحلة، يكتشف سائق أن خزان الهواء في عربة الوصل (converter dolly) التي تربط المقطورتين متشقق. الخزان يحتفظ بالضغط لكن عليه علامات إجهاد معدني ظاهرة. ما الإجراء المناسب؟

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. المتابعة إذا بقي ضغط الخزان فوق 60 psi طوال الرحلة
B. مراقبة الخزان عن كثب أثناء الرحلة وفحصه عند كل محطة وقود
C. لف الشق بشريط إصلاح معتمد وتحديد السرعة بـ55 mph
D. إخراج العربة من الخدمة واستخدام عربة أخرى أو مقطورة واحدة

---

29. أثناء فحص الفرامل في مركبة مزدوجة (doubles)، يسمع سائق تسرب هواء مستمرًا قرب نقطة وصل عربة الوصل. ما السبب الأكثر احتمالًا؟

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. خزان هواء العربة مشحون فوق الحد
B. حشية وصلة هواء (glad hand) تالفة أو مفقودة
C. صمام ترحيل الطوارئ (emergency relay valve) في العربة تعطل في وضع الإغلاق
D. ضغط تفعيل فرامل الخدمة مرتفع جدًا

---

30. بعد ربط مركبة مزدوجة، ما حالة ضغط الهواء التي يجب على السائق الوصول إليها قبل فحص عمل الفرامل؟

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

A. ضغط التشغيل العادي في جميع خزانات الهواء كما تحدده الشركة المصنعة للمركبة
B. 60 psi كحد أدنى في جميع الخزانات مع تعطيل أجهزة التحذير من انخفاض الضغط
C. 120 psi في خزانات القاطرة لتعويض فقدان الهواء أثناء الربط
D. 80 psi في القاطرة فقط، لأن أنظمة الهواء في المقطورات ستبني الضغط بعد الربط

---

31. عند فصل المقطورة الثانية عن مركبة مزدوجة، لماذا يجب على السائق سحب عربة الوصل (converter dolly) من تحت المقطورة الخلفية قبل فتح خطاف السحب (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. لتبقى خطوط الهواء موصولة أثناء الفصل حفاظًا على سلامة نظام الفرامل
B. للحفاظ على شدّ مزلاج الخطاف مما يسهّل تحريره بأمان
C. لمنع عربة الوصل من التدحرج بعد إزالة المقطورة الثانية
D. لمنع ذراع سحب عربة الوصل من الارتداد إلى الأعلى والتسبب بإصابة

---

32. سائق ينقل ثلاث مقطورات (triples) ويدخل مخرجًا حاد الانعطاف (exit ramp) بالسرعة نفسها التي تكون آمنة لمقطورة واحدة طولها 53 قدمًا. ما النتيجة الأكثر احتمالًا؟

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. المركبة الثلاثية أكثر أمانًا لأن عربات الوصل تعمل كممتصات صدمات تخفف القوى الجانبية
B. المركبة الثلاثية أقل عرضة للانقلاب لأن المقطورات الأقصر تخفض مركز الثقل الكلي
C. المركبة الثلاثية أكثر عرضة للانقلاب لأن تضخم الحركة إلى الخلف (rearward amplification) يضاعف القوة الجانبية عند كل نقطة ربط إضافية
D. المركبة الثلاثية تتصرف في المنعطف تمامًا مثل الواحدة لأن الوزن الإجمالي المسموح (GCWR) لا عدد المقطورات هو ما يحدد خطر الانقلاب

---

33. أثناء قيادة مركبة بثلاث مقطورات (triples) على طريق سريع بين الولايات، يشعر السائق بأن المركبة بدأت تتمايل من جانب إلى جانب عند 55 mph والرياح هادئة. ماذا يجب أن يفعل أولًا؟

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. يضغط فرامل المقطورة اليدوية فقط لتثبيت الوحدات الخلفية دون قفل عجلات الدفع
B. يضغط الفرامل بقوة حتى تنزل السرعة دون 45 mph، ثم يعود تدريجيًا إلى سرعة آمنة
C. يزيد السرعة قليلًا لتقليل التذبذب في وصلات المقطورة
D. يخفف السرعة تدريجيًا برفع قدمه عن دواسة الوقود مع إبقاء التوجيه مستقيمًا

---

34. ماذا يجب أن تفعل عند الرجوع إلى الخلف بمركبة مزدوجة أو ثلاثية المقطورات؟

What should you do when backing doubles or triples?

A. ارجع في خط مستقيم فقط
B. ارجع كما تفعل بمقطورة واحدة
C. استعن دائمًا بمرشد
D. تجنّب الرجوع إلى الخلف كلما أمكن

---

35. عند ربط المقطورة الثانية بمركبة مزدوجة، يلاحظ السائق أن خطاف السحب (pintle hook) الذي يصل عربة الوصل بالمقطورة الأمامية متشقق. ما الإجراء الأنسب؟

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. استبدال خطاف السحب قبل تشغيل المركبة
B. ضبط آلية القفل للتخلص من كل خلوص
C. المتابعة بالربط لأن خلوصًا حتى 1/4 بوصة مقبول
D. إضافة شحم لتقليل الخلوص

---

36. أثناء تغيير مفاجئ للمسار في حالة طوارئ بمركبة بثلاث مقطورات، يلاحظ السائق أن المقطورة الأخيرة بدأت تتأرجح بعنف إلى الخارج. أي ظاهرة هي السبب الأكثر مباشرة لذلك؟

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. تضخم الحركة إلى الخلف حيث تتضخم الحركة الجانبية باتجاه مؤخرة المركبة
B. خلوص زائد في أدوات الربط يسمح بحركة المقطورات باستقلال
C. اختلاف ضغط الهواء يجعل الفرامل الخلفية تعمل قبل الأمامية
D. توزيع غير متساوٍ للوزن يضع حملًا زائدًا على المحاور الخلفية

فرامل الهواء

37. عند اختبار معدل فقدان الهواء (air loss rate) والمحرك مطفأ والفرامل محررة، تفقد مركبة مفردة 3 psi في دقيقة. وعند ضغط فرامل الخدمة بالكامل تفقد 5 psi في دقيقة. ما أفضل تصرف للسائق؟

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. المتابعة بالتشغيل العادي لأن معدلي التسرب ضمن الحدود المقبولة لمركبة مفردة

B. التشغيل محليًا فقط حتى الإصلاح مع تجنب سرعات الطريق السريع

C. الإبلاغ عن معدل التسرب مع الفرامل المضغوطة لأنه يتجاوز حد 4 psi للمركبات المفردة

D. إخراج المركبة من الخدمة فورًا لأن المعدلين يتجاوزان حدي التسرب المطبقين

---

38. يجري سائق فحص فرامل الهواء بترك الضغط ينخفض من 120 psi مع ضغطات متكررة على الفرامل. ينطلق تحذير انخفاض الضغط عند 65 psi، وتعمل فرامل التوقف تلقائيًا عند 35 psi. ما التقييم الصحيح؟

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. تحذير الضغط المنخفض انطلق متأخرًا لكن توقيت فرامل التوقف صحيح

B. جهاز التحذير وفرامل التوقف كلاهما خارج النطاقات المقبولة

C. تحذير الضغط المنخفض مقبول لكن فرامل التوقف عملت مبكرًا

D. النظامان كلاهما يعمل ضمن النطاقات المقبولة

---

39. أثناء الفحص قبل الرحلة، يتحقق سائق من ضغط توقف منظّم ضاغط الهواء (governor cut-out). ما نطاق التوقف المعتاد لمعظم أنظمة فرامل الهواء؟

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 إلى 180 psi

B.120 إلى 140 psi

C.100 إلى 110 psi

D.150 إلى 160 psi

---

40. ما الحد الأدنى لضغط الهواء المطلوب عادة لتشغيل المركبة بأمان؟

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

A. يختلف حسب المركبة لكنه عادة لا ينزل عن 100 psi

B. ما دامت الفرامل تعمل فلا يهم الضغط

C.85 psi كحد أدنى لجميع المركبات

D.60 psi كافية دائمًا

---

41. أثناء الإبقاء على ضغط ثابت على فرامل الخدمة، يسمع سائق فحيحًا عاليًا مستمرًا ويتأكد أن الهواء يخرج مباشرة من هيكل حجرة فرامل النابض (spring brake chamber)، لا من صمام العادم. تتوقف المركبة بشكل طبيعي. على ماذا يدل ذلك؟

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. نظام فرامل الطوارئ عمل تلقائيًا بسبب انخفاض ضغط الهواء

B. فرامل التوقف مضغوطة جزئيًا أثناء استخدام فرامل الخدمة

C. تسرب في حجرة فرامل النابض يستلزم استبدالها فورًا

D. خروج هواء طبيعي من حجرات فرامل النابض أثناء عمل فرامل الخدمة

---

42. ما وظيفة منظّم ضاغط الهواء (governor) في نظام فرامل الهواء؟

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

A. تصريف الرطوبة من خزانات الهواء تلقائيًا

B. موازنة ضغط الهواء بين الفرامل الأمامية والخلفية

C. التحكم في وقت ضخ الضاغط للهواء في النظام

D. تنظيم سرعة عمل فرامل النابض

---

43. أثناء الفحص قبل الرحلة لمركبة مفردة، تختبر معدل فقدان الهواء والمحرك مطفأ والفرامل محررة. في دقيقة واحدة ينخفض الضغط من 120 إلى 115 psi. هل هذا مقبول؟

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. لا، أقصى فقدان مسموح هو 2 psi في الدقيقة
B. لا، يجب ألا تفقد المركبة أي ضغط إطلاقًا والفرامل مضغوطة
C. نعم، معدل فقدان الهواء ضمن الحدود المقبولة
D. نعم، لكن فقط إذا كانت المركبة شاحنة من وحدة واحدة

---

44. إذا فقد أحد نظامي الهواء في نظام فرامل الهواء المزدوج (dual air brake system) ضغطه، مثل تسرب كبير في الفرامل الأمامية أو الخلفية، فماذا سيحدث؟

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. ستضبط الفرامل نفسها تلقائيًا ولن تلاحظ شيئًا
B. سيتوقف الضاغط عن العمل
C. ستتعطل كل الفرامل فورًا
D. سيبقى لديك فرملة في النظام الآخر، لكن مسافة التوقف ستزيد

---

45. ما الذي يُبقي فرامل النابض (spring brakes) محررة عندما تعمل المركبة بشكل طبيعي؟

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

A. شدّ النابض
B. ضغط الهواء
C. الضغط الهيدروليكي
D. ملفات كهربائية (solenoids)

---

46. عند أي مستوى لضغط الهواء ينطلق جهاز التحذير من انخفاض الضغط؟

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

A. قبل أن ينخفض الضغط دون 60 psi
B. عند 100 psi بالضبط أثناء التشغيل العادي
C. عندما يتجاوز الضغط 120 psi
D. عندما يصل الضغط إلى 150 psi عند صمام الأمان

---

47. أثناء اختبار تسرب الهواء مع ضغط الفرامل (applied leakage test) في حافلة مفردة، يطفئ السائق المحرك ويفك فرامل التوقف مع وضع المصدات تحت العجلات، ويبقي فرامل الخدمة مضغوطة بالكامل. بعد الهبوط الأولي في الضغط، ينخفض الضغط 2 psi في دقيقة. علام يدل ذلك بشأن معدل التسرب؟

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. نظام فرامل الهواء يعمل بشكل طبيعي
B. هناك تسرب هواء يحتاج إلى إصلاح فوري
C. ضاغط الهواء لا يعمل
D. المنظّم (governor) يحتاج إلى ضبط

---

48. ماذا يجب أن تفعل إذا اضطررت إلى الوقوف على منحدر بمركبة ذات فرامل هواء؟

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

A. استخدم مصدات العجلات إضافة إلى فرامل النابض لمزيد من الأمان
B. استخدم فرامل الخدمة بدل فرامل النابض
C. استخدم فرامل النابض فقط، فهي تكفي
D. أبقِ المحرك يعمل للحفاظ على ضغط الهواء

الحافلة المدرسية

49. ما نوع المرايا المطلوبة في الحافلات المدرسية لمساعدة السائق على رؤية منطقة الخطر (danger zone) والطلاب حول الحافلة؟

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

A. مرايا جانبية مسطحة عادية فقط، مثل غيرها من المركبات التجارية
B. مرايا الرؤية الخلفية ومرايا جانبية مسطحة فقط
C. مرايا مدفأة ومرايا جانبية واسعة الزاوية
D. مرايا العبور والمرايا الجانبية المحدبة والمرايا الداخلية العلوية

---

50. أثناء إخلاء طارئ، ما الحد الأدنى للمسافة الآمنة التي يجب أن يبتعد بها الطلاب عن الحافلة بعد خروجهم؟

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

A.100 قدم على الأقل من الحافلة
B. مسافة كافية ليروا السائق ويسمعوا تعليماته
C.50 قدمًا على الأقل من الحافلة
D.25 قدمًا على الأقل من الحافلة

---

51. أثناء عبور سكة حديد بعد التوقف المطلوب، ما الذي يجب على سائق الحافلة المدرسية تجنبه وهي فوق السكة فعلًا؟

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. النظر في المرايا لمراقبة السير خلفه
B. تغيير الغيار
C. إبقاء ذراع التحكم بالعبور مسحوبًا
D. الحفاظ على سرعة ثابتة

---

52. أثناء صعود الطلاب في أحد المواقف، تلاحظ مركبة تقترب من الخلف ولا يبدو أنها تتباطأ. باب الركوب مفتوح وطالبان يصعدان. ما أنسب إجراء فوري؟

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. إنهاء صعود الطلاب بسرعة وإغلاق الباب للخروج من منطقة الخطر
B. إطلاق البوق مرارًا لتنبيه السائق القادم
C. الإشارة إلى الطلاب بالتوقف عن الصعود والانتظار، ثم مراقبة المركبة القادمة
D. إبلاغ مركز الإرسال (dispatch) بالمخالفة عبر اللاسلكي مع متابعة صعود الطلاب

---

53. يجب على سائق حافلة مدرسية إخلاء الطلاب بسبب حريق. ما أول إجراء يجب أن يتخذه؟

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

A. إطفاء المحرك وتشغيل أضواء الطوارئ
B. إبلاغ مركز الإرسال (dispatch) بموقع الطوارئ عبر اللاسلكي
C. فتح كل النوافذ والأبواب لتهوية الدخان
D. توجيه الطلاب إلى الخروج بسرعة من المخرج الأمامي

---

54. أثناء إخلاء طارئ، يلاحظ سائق حافلة مدرسية دخانًا يتصاعد من حجرة المحرك، وما يزال ثلاثة طلاب جالسين في مؤخرة الحافلة. السائق أوقف الحافلة بأمان خارج الطريق. ماذا يجب أن يفعل أولًا؟

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. يتصل بمركز الإرسال (dispatch) للإبلاغ عن الطارئ قبل نقل أي طالب
B. يؤمّن الحافلة بإطفاء المحرك وتفعيل فرامل التوقف
C. يذهب إلى مؤخرة الحافلة ويساعد الطلاب الثلاثة على الخروج بنفسه
D. يفتح كل مخارج الطوارئ ويوجه الطلاب إلى الإخلاء عبر الباب الخلفي

---

55. أوقف سائق حافلة مدرسية الحافلة لإنزال الطلاب. متى يجب أن يكون ذراع التوقف (stop arm) ممدودًا؟

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

A. كلما كانت الأضواء الحمراء التحذيرية تومض
B. فقط على الطرق ذات حد السرعة المعلن فوق 35 mph
C. فقط في مناطق المدارس التي تحددها المنطقة التعليمية المحلية
D. فقط عندما لا يوجد مراقب عبور مدرسي (crossing guard) في الموقف

---

56. حافلة مدرسية مزودة بذراع تحكم في العبور يمتد تلقائيًا عند فتح باب الصعود. نزل طالب من الحافلة وبدأ يمرّ بين الذراع الممتد والمصد الأمامي. ماذا يجب على السائق أن يفعل؟

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. أن يعتمد على الأضواء الحمراء الوامضة لإيقاف السيارات القادمة ويسمح للطالب بالعبور

B. أن يطلب من الطالب عبر جهاز الاتصال الداخلي أن يسرع في العبور لأن السير توقف

C. أن يطلق البوق لتنبيه الطالب، ثم يفحص منطقة الخطر بالنظر فحصًا كاملًا قبل التحرك

D. أن يثق بذراع التحكم في العبور للحفاظ على مسافة آمنة ويتابع فحص المرايا

---

57. سائق سيارة تجاوز حافلة مدرسية بشكل مخالف للقانون بينما ذراع التوقف ممدود والأضواء الحمراء تومض. ما المعلومات التي يجب على السائق تسجيلها لدعم بلاغ إلى الشرطة أو إلى إدارة التعليم المحلية؟

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. لا شيء؛ تُعالَج حالات التجاوز المخالف بكاميرا الحافلة وحدها دون مشاركة من السائق

B. وقت اليوم فقط، لأن الشرطة تستطيع معرفة الباقي من سجلات الإرسال

C. لون السيارة العام فقط، لأن التفاصيل الدقيقة غير مطلوبة لإنفاذ القانون

D. وصف السيارة، ورقم لوحتها، واتجاه سيرها، ومكان المخالفة، ووقتها

---

58. عند التوقف قبل تقاطع مع سكة حديدية، يجب أن تقف الحافلة المدرسية على بعد لا يقل عن _ ولا يزيد على _ من أقرب قضيب.

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 قدمًا؛ 75 قدمًا

B.10 أقدام؛ 30 قدمًا

C.15 قدمًا؛ 50 قدمًا

D.25 قدمًا؛ 100 قدم

---

59. بدأ طالبان عراكًا في مؤخرة الحافلة بينما تسير على طريق سريع وهي ممتلئة بالطلاب. ما التصرف الأنسب الذي يجب على السائق فعله أولًا؟

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. أن يلتفت ليوبّخ الطالبين لفظيًا وهو يواصل القيادة

B. أن يتصل بمركز الإرسال (dispatch) لطلب التعليمات قبل اتخاذ أي إجراء لإيقاف الحافلة

C. أن يراقب الموقف من خلال المرآة الداخلية ويواصل المسار دون توقف

D. أن يجد مكانًا آمنًا للتوقف ويوقف الحافلة تمامًا قبل معالجة المشكلة

الصهريج

60. سائق يحمل رخصة CDL رسب في الاختبار النظري لإضافة الصهريج (tanker endorsement). ما الاختبار المطلوب قبل إصدار الإضافة؟

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

A. إعادة الاختبار النظري لمركبات الصهريج والنجاح فيه

B. إكمال دورة تدريبية معتمدة للصهاريج فقط

C. تقديم طلب تجديد دون أي اختبار

D. النجاح في الاختبار النظري للصهريج وفي اختبار عملي بمركبة صهريج

---

61. سائق صهريج ينقل سوائل قابلة للاشتعال يجب أن يوقف مركبته ليلًا في محطة استراحة للشاحنات. على السائق أن يضع الصهريج بحيث يمكن تحريكه بسرعة عند الطوارئ. أي وضعية تدعم الانطلاق السريع أفضل؟

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. الوقوف وباب السائق بعيد عن حركة السير لتقليل خطر الاصطدام عند الدخول والخروج

B. الوقوف قرب صهاريج أخرى ليتشارك السائقون موارد الاستجابة للطوارئ

C. الوقوف والصهريج متجه نحو المخرج ليكون الانطلاق أسرع عند الطوارئ

D. الوقوف على أرض صلبة ومستوية كلما أمكن لتقليل خطر التدحرج أو الهبوط غير المتساوي

---

62. سائق صهريج سوائل ذي حواجز ذات فتحات (baffles) يلاحظ أن المركبة ما زالت تتمايل من جانب إلى آخر عند دخول طريق سريع عبر مدخل منحنٍ (on-ramp) بسرعة متوسطة. هذا متوقع لأن الحواجز مصممة أساسًا لتقليل أي نوع من اندفاع السائل (surge)؟

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. الاندفاع من الأمام إلى الخلف الناتج عن الفرملة والتسارع

B. الاندفاع الجانبي الناتج عن الدوران وتغيير المسار

C. الاندفاع الرنيني الناتج عن اهتزاز الطريق عند سرعات الطرق السريعة

D. الاندفاع الدوراني الناتج عن زخم السائل الحلزوني

---

63. سائق ينقل حليبًا في صهريج أملس (smooth bore) دون حواجز، والصهريج معبأ جزئيًا، ويقترب من علامة قف. ما أهم أسلوب فرملة للتحكم في اندفاع السائل إلى الأمام؟

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. أن يبدأ الفرملة أبكر من المعتاد، ويضغط الفرامل ضغطًا ثابتًا يزداد تدريجيًا قبل نقطة التوقف بوقت كافٍ

B. أن يفرمل بقوة وبتأخر ليبقى زخم السائل متزامنًا مع تباطؤ المركبة

C. أن يخفّض الغيارات فقط ويتجنب فرامل الخدمة تمامًا حتى لا يحدث الاندفاع

D. أن يضغط الفرامل بنبضات قصيرة سريعة ليقسم موجة الاندفاع إلى موجات أصغر

---

64. لماذا تكون مركبات الصهاريج أكثر عرضة للانقلاب من المركبات التجارية الأخرى؟

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

A. لأن السطح الأملس للخزان يقلل من تماسك الإطارات

B. لأن الحمولة السائلة لها مركز ثقل مرتفع وتنتقل أثناء الدوران

C. لأن مقطورات الصهاريج لها محاور أقل من المقطورات العادية

D. لأن اللوائح الفيدرالية تشترط أن تكون الصهاريج أعلى من المقطورات الأخرى

---

65. أثناء عمليات التفريغ، متى يجب على السائق أن يضع معدات الطوارئ مثل طفايات الحريق في أماكنها؟

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

A. قبل بدء عملية التفريغ

B. بعد انتهاء التفريغ

C. فقط إذا كانت السوائل قابلة للاشتعال

D. بعد اكتمال 50% من التفريغ

---

66. كم عدد الحواجز في صهريج أملس (smooth bore)؟

A smooth bore tanker has how many baffles?

A. اثنان، يقسمان الخزان إلى ثلاثة أجزاء

B. لا يوجد أي حاجز

C. حواجز متعددة على طول الخزان

D. حاجز واحد في المنتصف

---

67. على سائق أن ينقل 6,000 غالون من سائل في صهريج متعدد الحجرات ذي حواجز. متى يكون اندفاع السائل أخطر ما يمكن حتى مع وجود الحواجز؟

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. عندما يكون الخزان ممتلئًا تمامًا بحيث لا يبقى أي فراغ هوائي في أي حجرة

B. عندما يحافظ السائق على سرعة ثابتة على الطريق السريع دون فرملة أو دوران

C. عندما تحتوي الحجرات على سوائل تختلف كثافتها اختلافًا كبيرًا

D. عندما يكون الخزان ممتلئًا بنسبة 50% ومستوى السائل أدنى من ارتفاع الحواجز في عدة حجرات

---

68. عند تحديد كمية السائل التي تُحمَّل في كل حجرة من مركبة الصهريج، ماذا يجب على السائق أن يتحقق منه؟

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

A. أن تُملأ الحجرة الأمامية دائمًا قبل الحجرات الأخرى

B. أن يكون عمق السائل متساويًا في كل الحجرات فقط

C. أن يبقى الحمل ضمن حدود الوزن الإجمالي وحدود وزن المحاور معًا

D. ألا تتجاوز السعة الإجمالية للصهريج فقط

---

69. صهريج لنقل السوائل لا يحتوي في داخله على أي حواجز ذات فتحات (baffles) أو حواجز مصمتة (bulkheads) يسمى:

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

A. صهريج أملس

B. صهريج مفتوح من الأعلى

C. وعاء مضغوط

D. ناقلة ذات حجرة واحدة

---

70. مقارنة بالمركبات التجارية الأخرى ذات الطول والوزن نفسيهما، تكون مركبات الصهاريج أكثر عرضة للانقلاب لأنها:

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

A. لها مركز ثقل مرتفع

B. لها أنصاف أقطار دوران أوسع

C. تحمل حمولة أثقل لكل محور

D. يُشترط أن تسير بسرعات أعلى

---

71. ما وظيفة الحواجز المصمتة (bulkheads) في مقطورة الصهريج؟

What is the function of bulkheads in a tank trailer?

A. دعم هيكل السقف أثناء التحميل

B. تقسيم الخزان إلى حجرات منفصلة وتقليل الاندفاع

C. السماح بخروج الأبخرة أثناء النقل

D. زيادة سعة الوزن الكلية للخزان

نقل الركاب

72. سائق حافلة يقترب من جسر متحرك (drawbridge) أُنزلت بواباته وأضواؤه تومض، لكن سطح الجسر ما زال في وضع الإنزال. السير أمامه متوقف. على السائق أن:

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. يعتبرها إشارة معطلة ويواصل بحذر شديد

B. يتوقف، ويفتح الباب والنافذة، وينظر ويستمع، ثم يواصل إذا كان سطح الجسر منزلًا

C. يتوقف على بعد 50 قدمًا على الأقل قبل البوابة وينتظر حتى تنتهي الإشارة

D. يتوقف على بعد 15 قدمًا على الأقل قبل البوابة وينتظر حتى تتحرك المركبة التي أمامه

---

73. سائق حافلة يصادف جسرًا متحركًا وأضواء التحذير تومض. ما الإجراء المطلوب؟

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

A. التوقف فقط إذا كانت بوابات العبور تنزل
B. التوقف على بعد 50 قدمًا على الأقل قبل الجزء المتحرك من الجسر
C. تخفيض السرعة إلى 15 mph والعبور بحذر
D. العبور بسرعة قبل أن يبدأ الجسر في الانفتاح

---

74. في حافلة مصممة لحمل ركاب واقفين، أي منطقة يجب أن تبقى خالية من الركاب الواقفين؟

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

A. المساحة بجانب أي مقعد مشغول
B. المنطقة التي أمام باب الخروج الخلفي مباشرة فقط
C. الممر كله خلف آخر صف من المقاعد
D. المنطقة الواقعة أمام مؤخرة مقعد السائق

---

75. متى يجوز تزويد الحافلة بالوقود والركاب على متنها؟ لا توجد ضرورة تتعلق بسلامة الركاب أو مصلحتهم تقتضي بقاءهم في الحافلة.

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. فقط في محطات الوقود الآمنة المخصصة
B. عندما يكون الطقس شديد الحرارة أو البرودة
C. فقط إذا بقي الركاب جالسين
D. لا يجوز أبدًا، يجب أن ينزل كل الركاب قبل التزود بالوقود

---

76. أبدى راكب قلقه من عدم وجود طفاية حريق ظاهرة في مقصورة الركاب. يعلم السائق أن طفاية مناسبة التصنيف مثبتة في مقصورة السائق، وهي في متناوله بسهولة لكنها غير ظاهرة من مقاعد الركاب. كيف يجب أن يرد السائق؟

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. أن يخبره بأن طفايات مقصورة الركاب ممنوعة بسبب خطر إساءة استخدامها في الحوادث الصغيرة
B. أن يشرح أن وجود طفايات ظاهرة في مناطق الركاب اختياري، وأن وضعها في منطقة السائق يستوفي كل المتطلبات
C. أن يخبره بأن اللوائح تشترط وضع الطفاية في منطقة السائق للتحكم في الوصول إليها أثناء الطوارئ
D. أن يقدّر قلقه وينقل الطفاية إلى مقصورة الركاب لطمأنته برؤيتها

---

77. سائق يقود حافلة مصممة لحمل 48 راكبًا لاحظ أن خط الوقوف (standee line) أُزيل أثناء تجديد حديث، ولا توجد أي وسيلة أخرى تحدد الحد الأمامي للركاب الواقفين. أي عبارة عن الركاب الواقفين هي الأدق؟

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. يُسمح بالركاب الواقفين حتى السعة المقررة للمركبة سواء وُجد الخط أم لا
B. يُمنع الركاب الواقفون إذا صُنعت الحافلة بعد 1994 بغض النظر عن وجود الخط
C. يُسمح بالركاب الواقفين فقط إذا لم تكن الحافلة على طريق سريع بين الولايات
D. يُمنع الركاب الواقفون لأن المركبة تفتقر إلى علامة خط الوقوف المطلوبة

---

78. عند إيقاف حافلة قبل تقاطع مع سكة حديدية، يجب على السائق فتح باب الخدمة. ما السبب الرئيسي لذلك؟

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

A. إعلام سائق القطار بأن الحافلة متوقفة
B. السماح للركاب بالإخلاء بسرعة إذا ظهر قطار
C. معادلة ضغط الهواء في مقصورة الركاب قبل العبور
D. سماع القطار القادم بوضوح أكبر

---

79. طلب راكب أن يحمل بطارية سيارة إلى الحافلة ضمن أمتعته المحمولة. ماذا يجب على السائق أن يفعل؟

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

A. أن يسمح بها فقط إذا وُضعت في رف الأمتعة العلوي
B. أن يسمح بها إذا وُضعت تحت مقعد الراكب
C. أن يقبلها لكن يطلب من الراكب الجلوس في الصف الأمامي
D. أن يرفض دخول البطارية إلى الحافلة بسبب لوائح المواد الخطرة

---

80. أثناء الفحص قبل الرحلة لحافلة سياحية مستأجرة، تكتشف أن نافذة طوارئ عالقة مفتوحة جزئيًا ولا يمكن إغلاقها أو فتحها بالكامل. يقول لك منسق الرحلات (dispatcher) إن المجموعة متأخرة 20 دقيقة بالفعل. ما التصرف الأنسب؟

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. القيادة إلى أقرب ورشة إصلاح والركاب على متن الحافلة لتقليل التأخير
B. تثبيت النافذة بشريط لاصق وإخبار الركاب بألا يجلسوا قربها
C. رفض تشغيل المركبة حتى يُصلَح مخرج الطوارئ أو يُستبدل
D. مواصلة الرحلة لأن مخرج طوارئ آخر على الأقل يعمل

---

81. أثناء الفحص قبل الرحلة لحافلة سياحية (motorcoach) تتسع لـ 45 راكبًا، يجد السائق أن آلية الفتح الداخلية لا تعمل في 2 من أصل 8 مخارج طوارئ مطلوبة. آليات الفتح الخارجية تعمل جيدًا. ماذا يجب على السائق أن يفعل؟

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. المتابعة لأن الفتح الخارجي يعمل ويستطيع السائقون المساعدة من الخارج
B. تسجيل العطل وإكمال الرحلة، ثم الإبلاغ للإصلاح في الصيانة المجدولة التالية
C. تشغيل المركبة مع خفض الحد الأقصى للركاب إلى 35 للحفاظ على نسبة المخارج إلى الركاب
D. إخراج المركبة من الخدمة والإبلاغ عن العطل؛ فمخارج الطوارئ المطلوبة يجب أن تعمل بشكل سليم

---

82. تشترط المعايير الفيدرالية للسلامة أن تكون أبواب الطوارئ في حافلة الركاب قابلة للتشغيل:

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

A. بواسطة السائق فقط عبر مفتاح تحرير مركزي
B. من الداخل فقط للحفاظ على أمن الركاب أثناء السير
C. من الخارج فقط لمنع الفتح غير المصرح به أثناء السير
D. من داخل المركبة ومن خارجها

---

83. أثناء رحلة حافلة مستأجرة، أصيب راكب بمرض خطير ويحتاج إلى رعاية طبية فورية. أقرب مستشفى يبعد 8 أميال عبر طريق سريع، وتوجد عيادة رعاية عاجلة صغيرة على بعد ميلين عبر شوارع داخلية. المسعفون في الطريق ووقت وصولهم المتوقع 15 دقيقة. ما أفضل إجراء؟

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. القيادة مباشرة إلى غرفة طوارئ أقرب مستشفى للحصول على علاج نهائي
B. البدء بالقيادة نحو المستشفى والتوقف إذا قابلت سيارة الإسعاف في الطريق
C. القيادة إلى عيادة الرعاية العاجلة حيث يستطيع طاقمها تثبيت حالة المريض أسرع
D. البقاء في المكان الحالي وانتظار وصول المسعفين لتقييم حالة الراكب

المواد الخطرة (HazMat)

84. قبل كم من الوقت من بدء الرحلة يجب أن يُكمل السائق الفحص المطلوب قبل الرحلة عند نقل مواد خطرة؟

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

A. قبل بدء كل رحلة
B. فور انتهاء التحميل لكن قبل مغادرة المنشأة
C. خلال ساعة واحدة قبل الانطلاق
D. فقط إذا كانت المركبة متوقفة دون مراقبة طوال الليل

---

85. سائق ينقل سوائل قابلة للاشتعال من الفئة 3 في مركبة تتطلب لوحات تحذيرية. ما أدنى مسافة يجب أن يوقف المركبة بعيدًا عن نار مكشوفة وهي تحت مراقبته، ما لم تجعل الظروف الالتزام مستحيلًا؟

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. لا توجد مسافة دنيا ما دام السائق باقيًا في المركبة
B. 300 قدم على الأقل من أقرب نار مكشوفة
C. 50 قدمًا على الأقل، إلا إذا كانت المركبة داخل مبنى مغلق تمامًا
D. 100 قدم على الأقل إذا كانت سعة الخزان تتجاوز 1,000 غالون

---

86. أنهى سائق تسليم مواد من القسم 4.3 «خطرة عند البلل» (Dangerous When Wet) في عبوات غير سائبة مجموع وزنها 1,800 رطل. أُفرغت العبوات، لكن بقايا منسكبة من الحمولة وكرتون حشو وتثبيت (dunnage) مبللًا وملوثًا بها ما زالت في المقطورة. متى يجب إزالة اللوحات التحذيرية؟

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. قبل مغادرة موقع التسليم، بغض النظر عن حالة مواد التثبيت
B. فور الانتهاء من تفريغ آخر عبوة
C. خلال 24 ساعة من إتمام التسليم إذا لم تُحمَّل مواد خطرة أخرى
D. بعد كنس داخل المقطورة وإزالة مواد التثبيت المبللة

---

87. ماذا يجب أن تفعل إذا اكتشفت أن عبوة مواد خطرة تالفة قبل التحميل؟

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

A. أن تلصق التلف بشريط وتواصل
B. أن تحمّلها بعناية وتبلغ عن التلف لاحقًا
C. أن تحمّلها فقط إذا كان التلف بسيطًا
D. ألا تحمّل العبوة وتبلغ المرسِل

---

88. صهريج شحن سائب سعته 5,000 غالون ينقل مادة خطرة من الجدول 2 (Table 2)، ويعرض رقم التعريف على لوحات برتقالية بدل اللوحات المرقمة. على كم جانبًا من المركبة يجب أن يظهر رقم التعريف؟

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. الجوانب الأربعة كلها
B. الجانب المواجه للسير القادم فقط
C. جانبان متقابلان
D. جانب واحد فقط، المواجه للخلف

---

89. قبل تحميل سائل قابل للاشتعال أو تفريغه، ماذا يجب أن تفعل بالمحرك إذا لم يكن مطلوبًا لتشغيل مضخة النقل؟

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. إطفاء المحرك
B. رفع دورات المحرك لضمان شحن الأنظمة الكهربائية
C. إبقاء المحرك يعمل على الدوران البطيء (idle)
D. ترك المحرك يعمل فقط إذا كانت فرامل التوقف مشدودة

---

90. يُظهر بيان الحمولة لدى السائق مادة مؤكسدة من القسم 5.1 ومادة متفجرة من القسم 1.1 محمّلتين في المقطورة نفسها ويفصل بينهما صنف واحد فقط من البضائع. وفق جدول الفصل (segregation table)، ما النتيجة المطلوبة؟

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. يجوز تحميلهما معًا إذا فُصلتا أفقيًا بمسافة 4 أقدام على الأقل
B. يجوز تحميلهما معًا دون فصل إذا كانتا كميتين محدودتين
C. يجوز تحميلهما معًا فقط إذا كانت المادة المؤكسدة في عبوة غير سائبة
D. لا يجوز تحميلهما معًا على المركبة نفسها أبدًا

---

91. في نقل المواد الخطرة، يختلف «الملصق» (label) عن «اللوحة التحذيرية» (placard) أساسًا في أن الملصق يوضع على:

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

A. العبوة أو الحاوية الفردية التي تحوي المادة الخطرة
B. الجوانب الأربعة الخارجية للمركبة
C. بيان حمولة شركة النقل المودَع في المحطة
D. أوراق الشحن المحفوظة داخل مقصورة السائق

---

92. عند نقل البنزين (gasoline)، ما المسافة من المركبة التي يُمنع السائق من التدخين ضمنها؟

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

A. ضمن 25 قدمًا من المركبة
B. ضمن 50 قدمًا من المركبة
C. داخل مقصورة المركبة فقط
D. ضمن 10 أقدام من المركبة

---

93. ما لون اللوحة التحذيرية القياسية للمواد المؤكسدة (القسم 5.1)؟

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

A. أصفر
B. برتقالي
C. أبيض
D. أحمر

---

94. وفق لوائح وزارة النقل (DOT)، من المسؤول أساسًا عن تصنيف المواد الخطرة وتعبئتها ووسمها بشكل سليم قبل تسليمها إلى الناقل؟

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

A. شركة النقل التي تقبل الشحنة
B. سائق CDL المكلف بنقل البضائع
C. المرسِل (shipper أو offeror)
D. المستلم الذي يتسلم البضاعة في الوجهة

---

95. أي معلومة غير مطلوبة في أوراق شحن المواد الخطرة؟

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

A. اسم الشحن الصحيح (proper shipping name)
B. رقم الضمان الاجتماعي للسائق
C. رقم التعريف UN أو NA
D. فئة الخطر أو القسم

الفحص قبل الرحلة

96. كيف تفحص ذراع التوجيه (pitman arm) أثناء الفحص؟

How do you check the pitman arm during inspection?

A. بفحص وصلة صندوق التوجيه فقط
B. بالبحث عن شقوق أو تآكل أو وصلات مرتخية
C. فحص ذراع التوجيه غير مطلوب
D. بالتأكد فقط من أنها تتحرك مع عجلة القيادة

---

97. ماذا يجب أن تفعل إذا وجدت عيوبًا تؤثر في سلامة التشغيل أثناء الفحص قبل الرحلة؟

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

A. أن تسجلها لإصلاحها عند التوقف التالي
B. أن تواصل التشغيل إذا بدت العيوب بسيطة
C. أن تبلغ عن العيوب الخطيرة فقط
D. ألا تشغّل المركبة حتى تُصلَح العيوب

---

98. ماذا يجب أن تفحص في خراطيم نظام التبريد أثناء الفحص؟

What should you check about cooling system hoses during inspection?

A. فحص الخراطيم غير مطلوب
B. التأكد فقط من أن لونها صحيح
C. البحث عن تسريبات أو شقوق أو انتفاخات أو مشابك مرتخية
D. فحص خرطوم المبرد العلوي فقط

---

99. ماذا يجب أن تفحص في المسمار الرئيسي للمقطورة (king pin) أثناء الفحص؟

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

A. التأكد فقط من أنه مشحّم جيدًا
B. فحص المسمار الرئيسي غير مطلوب
C. التحقق من التلف والتآكل والأبعاد الصحيحة
D. التأكد فقط من أنه مثبت

---

100. ماذا يجب أن تفحص في غطاء فتحة تعبئة الزيت أثناء الفحص؟

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

A. التأكد فقط من وجوده
B. فحص غطاء الزيت غير مطلوب
C. التأكد من أنه مثبت جيدًا وغير تالف
D. التأكد فقط من أن لونه صحيح

---

101. كيف تفحص الالتزام بتثبيت الحمولة أثناء الفحص؟

How do you check for load securement compliance during inspection?

A. بالتحقق من كفاية عدد أحزمة التثبيت وحالتها وفق اللوائح
B. بالتأكد فقط من أن الأحزمة مربوطة
C. فحص تثبيت الحمولة مسؤولية المرسِل (shipper)
D. بالتأكد فقط من أن البضاعة لا تتحرك

---

102. ماذا يجب أن تفحص في التوصيلات الكهربائية للمقطورة أثناء الفحص؟

What should you check about trailer electrical connections during inspection?

A. التأكد فقط من نظافة الموصل
B. اختبار كل الأضواء والإشارات للتأكد من عملها
C. التأكد فقط من توصيل الكابل
D. فحص التوصيلات الكهربائية اختياري

---

103. ماذا يجب أن تفحص في المولد الكهربائي (alternator) أثناء الفحص؟

What should you check about the alternator during inspection?

A. فحص المولد غير مطلوب
B. التحقق من جهد الخرج فقط
C. التحقق من شد السير والتوصيلات والتثبيت
D. التأكد فقط من أنه مؤرَّض جيدًا

---

104. كم من الوقت يجب أن يستغرق الفحص الشامل قبل الرحلة؟

How long should a thorough pre-trip inspection take?

A. من 15 إلى 45 دقيقة حسب حجم المركبة وتعقيدها
B.5 دقائق كحد أقصى
C. بقدر ما يلزم لتشغيل المحرك
D. ساعة واحدة على الأقل لأي مركبة تجارية

---

105. متى يجب إجراء الفحص قبل الرحلة؟

When should a pre-trip inspection be conducted?

A. في بداية كل يوم عمل فقط
B. قبل كل رحلة وكلما تغيّر السائق
C. فقط عندما تشترطه سياسة الشركة
D. مرة واحدة في الأسبوع على الأقل

---

106. ماذا يجب أن تفحص في ضوء لوحة الترخيص أثناء الفحص؟

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

A. أن يضيء لوحة الترخيص الخلفية إضاءة كافية
B. فحص ضوء لوحة الترخيص غير مطلوب
C. التأكد فقط من وجوده
D. التأكد فقط من أن لونه أبيض

---

107. كيف تفحص الشهادة الطبية أثناء الفحص؟

How do you check the medical certificate during inspection?

A. فحص الشهادة الطبية اختياري
B. التحقق من تاريخ الانتهاء فقط
C. التأكد من أنها سارية وتطابق بيانات السائق
D. التأكد فقط من أنها موقّعة

الإجابة الصحيحة

1. B اختيار غيار منخفض مناسب هو الصحيح لأن فرملة المحرك (engine braking) تساعد على التحكم في السرعة أثناء النزول. الوضع المحايد وضغط القابض طوال النزول يلغيان فرملة المحرك. أما التسارع فيزيد الحمل على الفرامل.

2. C على الطرق ذات الاتجاه الواحد أو الطرق السريعة المقسومة، ضع مثلثات التحذير على بعد 10 و100 و200 قدم خلف مركبتك، في الجهة التي يأتي منها السير. كلها تكون خلف المركبة لأن السير يأتي من اتجاه واحد فقط.

3. B الارتفاع صحيح عندما ترتفع المقطورة قليلًا أثناء تراجع القاطرة تحتها. يجب أن تكون المقطورة منخفضة بما يكفي لتلامس صفيحتُها العلوية العجلةَ الخامسة، فيدخل المسمار الرئيسي في فكّي القفل. محاذاة المسمار تخص الوضع الأفقي لا الارتفاع، واستواء المقطورة مع الأرض لا يدل على الارتفاع الصحيح. وتُرفع أرجل المقطورة بعد التأكد من الربط.

4. D مضاعفة مسافة الأمان في الطقس الجاف، أي ثماني ثوانٍ، تعطي مساحة أكبر لأن مسافة التوقف تزيد، والرؤية تقل، والرذاذ من المركبات الأخرى يحجب النظر. خمس أو ست ثوانٍ زيادة أصغر، واثنتا عشرة ثانية مساحة أكبر وقد تناسب ظروفًا أسوأ. ثماني ثوانٍ نقطة بداية في هذا السؤال وليست ضمانة في كل مطر غزير، فزد المسافة أكثر أو توقف بأمان إذا ضعف التماسك أو الرؤية.

5. A ست ثوانٍ هي الحد الأدنى الموصى به. القاعدة: ثانية واحدة لكل 10 أقدام من طول المركبة، وثانية إضافية عندما تزيد السرعة على 40 mph. ثلاث ثوانٍ لا تكفي لهذه المركبة. وقاعدة طول المركبة لكل 10 mph ليست قاعدة دليل CDL. أما عشر ثوانٍ فتزيد على الحد الأدنى المطلوب.

6. A الصحيح أن الاختلاف يحتاج إلى تحقق، ولا يوجب وحده أمرًا تلقائيًا بالإيقاف عن العمل (out-of-service). تُسجَّل المعلومات الطبية في أنظمة إلكترونية وأنظمة الرخص في الولايات، وعند تعارض التواريخ يجب التحقق. السؤال لا يذكر أن أيًّا من التاريخين قد انتهى. والبطاقة الورقية لا تلغي السجل الرسمي تلقائيًا، والاختلاف لا يثبت أن السائق غير لائق طبيًا.

7. B وفق القواعد الفيدرالية لساعات القيادة والعمل، يجوز لسائق نقل البضائع أن يقود 11 ساعة كحد أقصى بعد 10 ساعات متواصلة خارج وقت العمل. وتقع هذه الساعات ضمن نافذة الـ14 ساعة للعمل.

8. A يفقد السائق أهلية CDL سنة عند أول إدانة بالقيادة تحت تأثير الكحول في مركبة شخصية. حد الكحول الفيدرالي 0.04% ينطبق عند قيادة مركبة تجارية (CMV)، ونسبة 0.06% في مركبة شخصية لا تكفي وحدها لفقدان الأهلية فيدراليًا. والقول إنه لا توجد نتيجة خطأ، لأن إدانة DUI في مركبة شخصية قد تفقده أهلية CDL. وأمر الإيقاف 24 ساعة أو الإلغاء النهائي ليسا النتيجة المعتادة لأول إدانة.

9. B يجب أن يتأكد السائق من أن المركبة في حالة تشغيل آمنة قبل القيادة. تقرير السائق السابق لا يعفيه من مسؤوليته. وجدولة الصيانة أو القدرة على الوصول إلى الوجهة لا تثبت أن المركبة آمنة.

10. B تطلب اللوائح الفيدرالية فحصًا قبل كل رحلة للتأكد من أن المركبة آمنة. يكشف الفحص الأعطال الميكانيكية قبل أن تصبح خطرًا على الطريق. مرة في اليوم لا تكفي لأن السائق قد يقوم بعدة رحلات وحالة المركبة قد تتغير بينها. وحصر الفحص بالمواد الخطرة خطأ لأنه شرط عام. ومرة في الأسبوع أقل بكثير من المطلوب.

11. D إشارة الانعطاف إلى اليسار أن تمد ذراعك اليسرى أفقيًا مستقيمة خارج النافذة. الذراع المثنية إلى الأعلى تعني الانعطاف إلى اليمين، والمثنية إلى الأسفل تعني التباطؤ أو التوقف. والذراع الممدودة إلى الأعلى ليست إشارة معتمدة. يجب أن يعرفها السائق التجاري لأن إشارات الأضواء قد تتعطل.

12. B النقل إلى غيار أدنى لتفعيل فرملة المحرك هو الصحيح، لأن الجمع بينها وبين فرامل الخدمة يمنع سخونة الفرامل وفقدان فعاليتها (brake fade). أما شد فرامل التوقف أثناء الحركة فقد تقفل العجلات الخلفية وتسبب انزلاقًا أو انطواء المقطورة. وأضواء الطوارئ لا تتحكم بالسرعة. والنزول في المحايد يلغي فرملة المحرك فتعتمد على فرامل الخدمة وحدها وقد تسخن وتفشل.

13. B حركة 3/4 بوصة صعودًا ونزولًا عيب خطير يوجب إخراج المركبة من الخدمة للإصلاح. فهي تدل على أن المسمار الرئيسي أو صفيحة تثبيته مفكوك أو تالف، وقد يؤدي ذلك إلى انفصال المقطورة. والقول إن 1 بوصة مقبولة قول غير آمن، لأن المسمار يجب أن يكون مثبتًا بإحكام. والتشحيم لا يعالج ارتخاء المسمار، فالمشكلة ميكانيكية لا احتكاكية. والقياس والمقطورة محمّلة ليس علاجًا.

14. B الإجابة الأفضل: عند 60 psi أو أقل، وغالبًا بين 20 و45 psi حسب النظام. تتفعل فرامل النابض تلقائيًا في هذا المدى، وتحذير 65 psi يعطيك إنذارًا قبل ذلك. والخيارات التي تجعلها تعمل عند ضغط التحذير خطأ، وكذلك 0 psi لأن الفرامل تعمل قبل أن يصل الضغط إلى الصفر. وعند انطلاق التحذير توقف بأمان فورًا ولا تنتظر.

15. A الصحيح هو فقط عند اختبار فرامل المقطورة أثناء الفحص قبل الرحلة. استخدامه في القيادة العادية أو على المنحدرات خطر لأنه يضغط فرامل المقطورة وحدها، فقد تنزلق المقطورة وتخرج عن الخط فتفقد السيطرة عليها. وللوقوف استخدم فرامل التوقف ولا تعتمد عليه لأن الهواء قد يتسرب فتنفك الفرامل.

16. C انحراف المقطورة إلى جانب أثناء القيادة العادية يدل في الغالب على مشكلة في الفرامل: فرامل أحد الجانبين تحتك ولا تتحرر، أو مضبوطة أكثر من اللازم، فتسحب المقطورة نحو الجانب الأشد كبحًا. لو لم يكن فكّا القفل مثبتين لانفصلت المقطورة أو ارتجّت بشدة. والعجلة الخامسة المنزلقة غير المقفلة تسمح بحركة أمامية خلفية لا جانبية. وأرجل المقطورة غير المرفوعة تسبب ضجيجًا لا انحرافًا.

17. A انحراف المسار (off-tracking) هو ميل عجلات المقطورة الخلفية إلى اتباع مسار أقصر وأضيق من العجلات الأمامية أثناء الانعطاف. يجب ترك مساحة للعجلات الخلفية. وتأرجح المقطورة يعني فقدان تماسك المقطورة أثناء الفرملة. أما تضخم الحركة إلى الخلف فهو حركة مبالغ فيها للمقطورة الأخيرة عند التوجيه المفاجئ في المركبات متعددة المقطورات، وتأثير السوط اسم شائع لها.

18. A أول استجابة لانطواء سببه الفرملة هي رفع القدم عن الفرامل لتعود العجلات إلى الدوران. عند انزلاق الفرملة تنقفل عجلات الدفع وتفقد التماسك بينما تدفع المقطورة القاطرة جانبًا، وترك الفرامل يعيد التماسك. التسارع يزيد الأمر سوءًا، والتوجيه بقوة أثناء الانزلاق غير مجدٍ. وفرامل المقطورة وحدها قد تقفل عجلاتها وتزيد المشكلة.

19. A سحب القاطرة برفق إلى الأمام وفرامل المقطورة مضغوطة يختبر هل المسمار الرئيسي ممسوك بفكّي العجلة الخامسة: إذا كان الربط صحيحًا فلا تستطيع القاطرة الابتعاد. النظر وحده لا يغني عن هذا الاختبار (tug test). وبعده شد فرامل التوقف في القاطرة وافحص الفكّين وآلية القفل والتلامس بين العجلة الخامسة والمقطورة. وفصل خراطيم الهواء ووصلها لا يتحقق من الربط. وتبقى أرجل المقطورة حاملة للمقطورة حتى تنتهي الفحوص.

20. C الطريقة الصحيحة هي تفعيل صمام يد المقطورة وحده والمركبة متوقفة ثم محاولة التحرك ببطء إلى الأمام: إذا كانت فرامل المقطورة تعمل فستمنع القاطرة من التقدم. استخدامه بسرعة الطريق السريع يخاطر بانزلاق المقطورة أو انطوائها. وفصل صمام حماية القاطرة أثناء الحركة يسبب فرملة طوارئ لا اختبارًا مضبوطًا. والصفارة تدل على ضغط الهواء فقط، لا على عمل الفرامل ميكانيكيًا.

21. D للقاطرة مع المقطورة مركز ثقل مرتفع، وأكثر ما تنقلب في المنعطفات ومخارج الطرق ومداخلها (ramps) عند دخولها بسرعة زائدة (قسم 6.1 من دليل CDL). زخم المقطورة وتوزيع وزنها يولدان قوى جانبية كبيرة أثناء الانعطاف. القيادة المستقيمة بسرعة مناسبة خطرها قليل، والرجوع المستقيم لا يولد قوى جانبية. وفي المواقف المستوية الخطر أقل لكن انعطافًا حادًا أو سريعًا قد يسبب انقلابًا. خفف السرعة دائمًا قبل المنعطفات والمخارج.

22. C يصل القاطرة بالمقطورة النصفية الواحدة خطّان للهواء بالضبط: خط الخدمة (أزرق) وخط الطوارئ والإمداد (أحمر)، وينتهي كل منهما بوصلة هواء (glad hand) في القاطرة والمقطورة. خط واحد لا يكفي لأن أحدهما ينقل إشارة الفرملة والآخر يمد خزانات المقطورة بالهواء ويُبقي فرامل النابض محررة. ثلاثة أو أربعة خطوط ليست من التوصيل القياسي. ويجب أن تكون الوصلتان محكمتين وحشياتهما سليمة قبل الحركة.

23. A اختبار الشدّ يتحقق من أن المسمار الرئيسي مقفل جيدًا في العجلة الخامسة، بسحب القاطرة برفق إلى الأمام وفرامل المقطورة مضغوطة. إن لم يكن مقفلًا فستنفصل المقطورة أثناء الاختبار لا على الطريق السريع. الاختبار لا يتحقق من عمل الفرامل بل من أمان الربط الميكانيكي. وموضع أرجل المقطورة يُفحص بالنظر، والتوصيلات بفحوص منفصلة.

24. B بعد الرجوع تحت المقطورة يجب التأكد من أن العجلة الخامسة قفلت على المسمار الرئيسي قبل رفع أرجل المقطورة بالكامل، حتى لا تسقط المقطورة إن كان الربط ناقصًا. فحص الفرامل يأتي لاحقًا بعد الربط الكامل. وتُوصَل وصلات الهواء قبل الرجوع تحت المقطورة لا بعده. فحص القفل مهم في هذه اللحظة لأن رفع أرجل المقطورة مع عجلة خامسة غير مقفلة خطر مباشر.

25. D خطاف السحب (pintle hook) أداة تُركَّب في مؤخرة المقطورة أو عربة الوصل (converter dolly) وتتصل بحلقة في مقدمة المقطورة الكاملة، وهو الأداة القياسية لجر المقطورات الكاملة. العجلة الخامسة تربط المقطورات النصفية بالقاطرات أو بعربات الوصل لا مقطورة كاملة بمقطورة. والمسمار الرئيسي جزء في المقطورة النصفية يُقفَل في العجلة الخامسة وليس أداة ربط بحد ذاته. ووصلات الهواء تربط خطوط الفرامل لا هيكل المقطورات.

26. B الصحيح ستة خطوط: ثلاثة للخدمة وثلاثة للطوارئ. تحتاج المركبة المزدوجة القياسية إلى خرطوم خدمة وخرطوم طوارئ عند كل من ثلاث نقاط وصل: القاطرة بالمقطورة الأمامية، والمقطورة الأمامية بعربة الوصل، وعربة الوصل بالمقطورة الخلفية. خطوط الخدمة تتحكم بالفرملة العادية، وخطوط الطوارئ تمد الهواء وتدعم فرملة الطوارئ. أربعة خطوط تُسقط نقطة وصل، وخطّان يغطيان نقطة واحدة، وثمانية تزيد على المطلوب.

27. C الصحيح هو تفعيل فرامل توقف القاطرة والمقطورات ثم وضع المصدات (chocks) تحت العجلات، فتصبح المركبة مؤمّنة قبل أن يغادر السائق المقصورة. وفرامل توقف المقطورة يُتحكم بها عادة من المقصورة عبر مفتاح إمداد هواء المقطورة، فلا يلزم النزول لتشغيلها. وضع المصدات أولًا يترك المركبة غير مؤمّنة أثناء ذلك. ولا يجوز استخدام صمام يد المقطورة كفرامل توقف لأن الهواء قد يتسرب.

28. D الصحيح إخراج العربة من الخدمة واستخدام عربة أخرى أو مقطورة واحدة. خزان الهواء المتشقق غير آمن حتى لو كان يحتفظ بالضغط الآن، ويجب تقييمه وإصلاحه أو استبداله قبل الاستخدام. الإجهاد المعدني يهدد بانفجار الخزان وفقدان ضغط الهواء فتتعطل الفرامل. المراقبة أو بقاء الضغط فوق 60 psi لا يزيل خطر الانهيار. الشريط لا يصلح وعاء ضغط متشققًا، وخفض السرعة لا يجعله آمنًا.

29. B حشيات وصلات الهواء التالفة أو المفقودة هي أكثر مصادر التسرب شيوعًا عند نقطة وصل العربة، حيث تتصل خراطيم المقطورة الأولى بالعربة. هذه الحشيات المطاطية تصنع وصلة محكمة، وأي تلف يسمح بخروج الهواء. خزانات الهواء يضبط ضغطها منظّم (governor) فلا تُشحن فوق الحد في التشغيل العادي. وضغط الفرملة العالي لا يسبب تسربًا، وعطل صمام الترحيل يؤثر في توقيت الفرملة لا في تسرب مستمر.

30. A الصحيح هو ضغط التشغيل العادي في جميع خزانات الهواء كما تحدده الشركة المصنعة، قبل فحص الفرامل. اترك النظام المتصل يمتلئ تمامًا وتحقق من وصول الهواء إلى المقطورات. خيار 80 psi في القاطرة فقط لا يثبت أن النظام المتصل جاهز. وخيار 60 psi مع تعطيل أجهزة التحذير غير آمن، إذ يجب أن تظل هذه الأجهزة عاملة. وضغط 120 psi في القاطرة فقط رقم اعتباطي لا يفحص النظام كاملًا.

31. D السبب هو منع ذراع سحب عربة الوصل (tow bar) من الارتداد إلى الأعلى والتسبب بإصابة. لا تفتح خطاف السحب أبدًا والعربة ما تزال تحت المقطورة الخلفية. ادعم المقطورة الخلفية وثبّتها أولًا، وافصل توصيلات الهواء والكهرباء عند الحاجة، ثم حرّر العجلة الخامسة في العربة واسحبها من تحتها. والعربة لا تحمل مؤخرة المقطورة الأمامية في هذا الإجراء.

32. C كل نقطة ربط في مركبة متعددة المقطورات تضخّم الحركة الجانبية الصادرة من القاطرة، فتصل إلى المقطورة الثالثة أكبر بعدة أضعاف مما هي عند القاطرة. لذلك قد تنقلب المقطورة الأخيرة أو تنحرف بعيدًا على المخرج نفسه بسرعة آمنة لمقطورة واحدة. المقطورات الأقصر لا تخفض مركز الثقل بشكل ملموس، وGCWR وحده لا يفسر تضاعف الأثر عند نقاط الربط، وعربات الوصل تنقل القوى الجانبية ولا تخففها.

33. D تمايل المقطورات المتعددة، خاصة الثلاث، سببه غالبًا سرعة زائدة بالنسبة للظروف أو تحميل غير سليم أو رنين في وصلات الربط. أأمن استجابة أولى هي تخفيف السرعة تدريجيًا برفع القدم عن دواسة الوقود مع إبقاء التوجيه مستقيمًا. الفرملة المفاجئة قد تزيد التمايل أو تسبب انطواء المركبة، وقد تقفل عجلات المقطورات الخلفية. وفرامل المقطورة وحدها غير مناسبة في القيادة العادية. وزيادة السرعة تزيد عدم الثبات وخطر الانقلاب.

34. D الرجوع بمركبة مزدوجة أو ثلاثية المقطورات صعب جدًا وخطر بسبب كثرة نقاط الربط المفصلية. يجب تجنبه كلما أمكن، وإذا لزم فتوخَّ أقصى الحذر واطلب المساعدة.

35. A استبدال الخطاف قبل التشغيل هو المناسب لأن خطاف السحب المتشقق جزء ربط غير آمن. إضافة الشحم أو ضبط آلية القفل لا يصلحان شقًّا في بنية القطعة. لا تشغّل المركبة بأداة ربط تالفة.

36. A تضخم الحركة إلى الخلف (rearward amplification) يصف تأثير السوط (crack-the-whip) عند مناورات التوجيه المفاجئة: الحركة التي تبدأ عند القاطرة تكبر تدريجيًا عند كل مقطورة تالية، وتكون الأخيرة أكثر عرضة للتأرجح أو الانقلاب. لذلك تهم التغييرات السلسة للمسار والمسافة الكافية في الثلاثية. اختلاف ضغط الهواء لا يفسر هذا التأثير المرتبط بالتوجيه. والخلوص الزائد وسوء التحميل مخاطر أخرى، لكنهما لا يعرّفان تضخم الحركة إلى الخلف.

37. D الصحيح إخراج المركبة من الخدمة فورًا لأن المعدلين يتجاوزان الحدين. للمركبة المفردة، أقصى تسرب هو 2 psi في الدقيقة والفرامل محررة، و3 psi في الدقيقة وفرامل الخدمة مضغوطة، بعد الهبوط الأولي في الضغط. القياسان هنا (3 و5) أعلى من الحدين. أصلح التسرب قبل القيادة، فلا يوجد سماح بالتشغيل المحلي أو بقبول التسرب الزائد.

38. D الصحيح أن النظامين يعملان ضمن النطاقات المقبولة. يجب أن ينطلق تحذير انخفاض الضغط قبل أن ينخفض الضغط دون 60 psi، فانطلاقه عند 65 psi مقبول. ويخرج زر فرامل التوقف وتعمل فرامل النابض عادة عند ضغط تحدده الشركة المصنعة، وغالبًا بين 20 و45 psi. العمل عند 35 psi ضمن هذا المدى، فلا يعني أن الفرامل عملت مبكرًا.

39. B يتوقف منظّم ضاغط الهواء عادة (يوقف الضخ) بين 120 و140 psi، وهو أقصى ضغط تشغيل معتاد لأنظمة فرامل الهواء. هذا يحافظ على إمداد كافٍ من الهواء ويمنع الضغط الزائد. 100 إلى 110 psi منخفض ولا يعطي احتياطيًا كافيًا. أما 150 إلى 160 و170 إلى 180 psi فتتجاوز الضغوط الآمنة للأنظمة القياسية وقد تتلف الأجزاء.

40. A يعمل تحذير الضغط المنخفض عند نحو 60 psi، لكن التشغيل الآمن يحتاج عادة إلى ضغط أعلى، وغالبًا لا يقل عن 100 psi، لضمان قوة فرملة كافية وعمل سليم للنظام. راجع مواصفات المركبة لمعرفة المطلوب بدقة.

41. C التسرب المستمر من هيكل حجرة فرامل النابض يدل على عطل فيها يستلزم استبدالها فورًا. قسم فرامل النابض يستخدم ضغط الهواء لإبقاء نوابض فرامل التوقف القوية مضغوطة، والتسرب قد يخفض ضغط النظام ويضر بسلامة الفرملة. وهو ليس خروجًا طبيعيًا، فالعادم الطبيعي يحدث عند تحرير الفرامل. أوقف المركبة بأمان وليصلحها مختص، ولا تفكك الحجرة أبدًا لأن النابض قد يسبب إصابة خطيرة.

42. C يراقب المنظّم ضغط النظام ويتحكم في وقت تحميل الضاغط (cut-in، عادة نحو 100 إلى 110 psi) وتفريغه (cut-out، عادة نحو 120 إلى 135 psi)، فيبقى الضغط ضمن النطاق السليم. إزالة الرطوبة من عمل مجفف الهواء (air dryer) وصمامات التصريف لا المنظّم. وسرعة عمل فرامل النابض يحددها تصميم الصمامات ومعدل فقدان الضغط. وتوزيع الضغط بين المحاور من عمل صمامات الترحيل. وعطل المنظّم عيب خطير.

43. A الصحيح لا، أقصى فقدان مسموح هو 2 psi في الدقيقة لاختبار الفرامل المحررة في مركبة مفردة. فقدان 5 psi (من 120 إلى 115) يتجاوز الحد ويدل على تسربات يجب إصلاحها قبل القيادة. الخياران اللذان يبدآن بنعم خاطئان لأن 5 psi أكبر من الحد. وخيار عدم فقدان أي ضغط والفرامل مضغوطة خطأ لأن بعض التسرب مسموح، ولأن هذا الاختبار يجري والفرامل محررة.

44. D في نظام الهواء المزدوج تكون للفرامل الأمامية والخلفية عادة دائرتا هواء منفصلتان. إذا تعطلت إحداهما، كتسرب في دائرة الفرامل الخلفية، تبقى الدائرة الأخرى تعمل، مثل الفرامل الأمامية فقط. لكن قدرة الفرملة تقل وتحتاج إلى مسافة أطول للتوقف. سينطلق تحذير الهواء المنخفض للجهة المعطلة، فتوقف وأصلحها فورًا.

45. B ضغط الهواء يبقي النوابض القوية مضغوطة داخل حجرات فرامل النابض أثناء التشغيل العادي. عندما يكون الضغط كافيًا (عادة فوق 60 psi) تكون النوابض مضغوطة والفرامل محررة. لذلك تعمل فرامل النابض تلقائيًا عندما ينخفض الضغط، لأن الهواء لا يعود قادرًا على حبس النوابض. والضغط الهيدروليكي لا يُستخدم في فرامل الهواء، وشدّ النابض هو ما يُشغّل الفرامل لا ما يمنعها.

46. A يجب أن تنطلق إشارة التحذير (ضوء أحمر أو صفارة أو كلاهما) قبل أن ينخفض ضغط الهواء دون 60 psi في الخزان الذي يغذي فرامل الخدمة. هذا الإنذار المبكر يمنح السائق وقتًا للتوقف بأمان قبل أن يهبط الضغط إلى حد تعمل عنده فرامل النابض تلقائيًا. عند 60 psi يبقى جزء من الفرملة، لكن النظام في حالة خطرة. أما ضغوط 100 إلى 125 psi فهي التشغيل العادي، والتحذير للضغط المنخفض لا العالي. وصمام الأمان يعمل عند 150 psi وهو جهاز حماية منفصل.

47. A الصحيح أن نظام فرامل الهواء يعمل بشكل طبيعي: يجوز للمركبة المفردة أن تفقد حتى 3 psi في الدقيقة مع فرامل الخدمة مضغوطة بالكامل، بعد الهبوط الأولي. والفقدان المقاس هنا 2 psi. الضغطات المتكررة على الفرامل تستهلك الهواء وليست اختبار تسرب. وعمل الضاغط وإعدادات المنظّم لا يمكن تقييمها والمحرك مطفأ.

48. A عند الوقوف على المنحدرات استخدم مصدات العجلات (wheel chocks) إضافة إلى فرامل النابض لأقصى أمان. هذا يوفر حماية احتياطية إذا فشلت فرامل النابض أو لم تكفِ لتثبيت المركبة على المنحدر وبحمولتها.

49. D الصحيح مرايا العبور (crossover mirrors) والمرايا الجانبية المحدبة والمرايا الداخلية العلوية. مرايا العبور تُري منطقة الخطر أمام الحافلة مباشرة وبجانبها، ومنها منطقة العجلات الأمامية. والمحدبة تعطي رؤية أوسع على الجانبين. والداخلية تساعد على مراقبة الطلاب، وقد يحجب الطلاب أو مساند المقاعد جزءًا من الرؤية. المرايا المسطحة وحدها تترك مناطق عمياء كبيرة، والمرايا المدفأة مفيدة لكنها لا تحدد المطلوب.

50. A انقل الطلاب 100 قدم على الأقل من الحافلة إلى مكان آمن خارج الطريق وبعيد عن السير. يستخدم دليل CDL هذه المسافة كمسافة إخلاء عامة، وليست حدًا قانونيًا عامًا يضمن الحماية من كل خطر. قد يتطلب الحريق أو المواد الخطرة أو قطار قادم ابتعادًا أكبر أو اختيار اتجاه معين. أبقِ الطلاب معًا وتأكد من حضورهم جميعًا، وأعطِ تعليماتك من مكان آمن.

51. B يجب ألا يغيّر السائق الغيار أبدًا وهو فوق السكة، لأن تغييرًا خاطئًا أو توقف المحرك قد يترك الحافلة واقفة أمام القطار، لذلك تكون الحافلة في غيار يسمح لها بالعبور دون تغييره. الحفاظ على سرعة ثابتة والنظر في المرايا من الممارسات الصحيحة والموصى بها أثناء العبور، وليس مطلوبًا تجنبهما. وذراع التحكم بالعبور لا علاقة له بسكك الحديد ويبقى مسحوبًا في القيادة العادية، فهو غير مرتبط بهذا الخطر.

52. C سلامة الطلاب أولًا. الأفضل الإشارة إلى الطلاب بالتوقف عن الصعود والانتظار، ثم مراقبة المركبة القادمة، فتوقف حركتهم وتُبقيهم في وضع آمن بينما تقيّم الخطر. استعجال الطلاب يزيد خطر الإصابة ويخالف مبدأ ألا يسرعوا حول الحافلة. يمكن إطلاق البوق عند الحاجة مع الإشارة، لكن إطلاقه مرارًا وحده لا يعالج حركة الطلاب. والإبلاغ مهم لكنه يأتي بعد تأمين الطلاب. وقد تمتد منطقة الخطر 30 قدمًا أمام الحافلة، وأخطر أجزائها قرب العجلات.

53. A إطفاء المحرك وتشغيل أضواء الطوارئ هو أفضل إجراء مذكور لتأمين الحافلة قبل الإخلاء. أوقف أولًا في مكان آمن، وشد فرامل التوقف، واجعل ناقل الحركة في الوضع المحايد أو الوقوف (park) حسب نوع الحافلة. بلّغ مركز الإرسال عندما تسمح الظروف دون تأخير إخلاء عاجل. وفتح كل النوافذ والأبواب قد يغذي الحريق. والمخرج الأمامي ليس آمنًا دائمًا، فاختر المخارج حسب موقع الحريق.

54. B أفضل إجراء فوري بعد التوقف هو تأمين الحافلة بإطفاء المحرك وتفعيل فرامل التوقف، لتمنع حركتها أثناء إخلاء الطلاب. ثم وجّه الإخلاء عبر مخارج بعيدة عن الحريق وساعد الطلاب عند الحاجة. الذهاب إلى الطلاب في الخلف قبل التأمين قد يجعل الحافلة تتدحرج بينما السائق بعيد عن أدوات التحكم. بلّغ مركز الإرسال واطلب المساعدة قبل الإخلاء إن أمكن دون تأخير الهروب، وإلا فأخلِ أولًا. وانقل الطلاب إلى مكان آمن بعيد عن الحافلة.

55. A الصحيح كلما كانت الأضواء الحمراء التحذيرية تومض، وهذا هو التشغيل المنسق المعتاد لذراع التوقف والأضواء الحمراء أثناء صعود الطلاب أو نزولهم. اتبع قانون ولايتك في أماكن استخدام هذه الأجهزة، فلبعض المواقع استثناءات، ويختلف ما يلزم السير المقابل على الطرق المقسومة من ولاية إلى أخرى. والشرط لا يرتبط بحد السرعة ولا بوجود مراقب العبور ولا بمنطقة المدرسة، وحصره بها يترك الطلاب بلا حماية.

56. C أطلق البوق لتنبيه الطالب، ثم افحص منطقة الخطر (danger zone) بالنظر قبل أن تتحرك. ذراع التحكم في العبور (crossing control arm) إشارة بصرية فقط، ولا تمنع الطالب فعليًا من دخول المنطقة أمام المصد. أبقِ الحافلة واقفة حتى يصل الطالب إلى مكان آمن. الأضواء الحمراء توقف السيارات الأخرى ولا تحمي الطالب داخل منطقة الخطر، وطلب الإسراع يزيد الخطر.

57. D يحتاج البلاغ الكامل إلى تفاصيل محددة يمكن التحقق منها: وصف السيارة ورقم اللوحة والاتجاه والمكان الدقيق والوقت. بهذه التفاصيل تستطيع الشرطة معرفة المخالف وتحرير مخالفة له. اللون وحده أو الوقت وحده لا يكفي. وكاميرا الحافلة لا تغني عن تسجيل السائق، فكثير من الحافلات لا تملك كاميرا، وقد لا تلتقط الكاميرا اللوحة.

58. C تحدد اللائحة 49 CFR 392.10 مسافة التوقف: لا أقل من 15 قدمًا ولا أكثر من 50 قدمًا من أقرب قضيب. الوقوف أقرب من 15 قدمًا قد يضع جزءًا من الحافلة في مسار القطار أو في بروزه. والوقوف أبعد من 50 قدمًا يضعف قدرتك على رؤية القطار وسماعه، خاصة عند المنحنيات. هذه الأرقام يجب أن تحفظها لاختبار إضافة الحافلة المدرسية (School Bus endorsement).

59. D القيادة هي الأولوية دائمًا، لذلك أوقف الحافلة بأمان أولًا ثم تعامل مع الشجار. إبعاد نظرك عن الطريق بسرعة عالية قد يسبب حادثًا يؤذي كل الطلاب. الالتفات للتوبيخ أثناء السير يضعف السيطرة على المركبة. والاكتفاء بالمراقبة يترك الشجار يتفاقم. وانتظار تعليمات مركز الإرسال يؤخر معالجة خطر قائم داخل الحافلة، وهو مسؤوليتك.

60. A من رسب في الاختبار النظري لإضافة الصهريج يجب أن يعيده وينجح فيه قبل أن تصدر له الإضافة. إضافة الصهريج (الحرف N) لا تتطلب اختبارًا عمليًا. وتقديم طلب أو إكمال دورة تدريبية وحده لا يغني عن الاختبار النظري. وإجراءات التجديد وانتهاء الإضافة تختلف من ولاية إلى أخرى.

61. C الوقوف والصهريج متجه نحو المخرج يحقق الهدف المذكور وهو الانطلاق السريع. الأرض الصلبة المستوية ممارسة جيدة أيضًا، لكنها لا تتعلق باتجاه الانطلاق. وليس هناك سبب لتجميع أحمال قابلة للاشتعال معًا. أما اتجاه الباب فيخص الدخول والخروج وليس الانطلاق. حرّك المركبة وقت الطوارئ فقط إذا كان ذلك آمنًا.

62. A الحواجز (baffles) حواجز داخلية فيها فتحات تعيق حركة السائل إلى الأمام والخلف عند الفرملة والتسارع، أي تقلل الاندفاع من الأمام إلى الخلف. لكنها لا تمنع الاندفاع الجانبي. وخطر الانقلاب يعتمد على السرعة والتوجيه وشكل الخزان ومستوى التعبئة. بعض السائقين يشعرون بأمان زائف مع الحواجز فيأخذون المنعطفات بسرعة كبيرة. والاندفاع الدوراني والرنيني ليسا مصطلحين معتمدين في CDL.

63. A الصهريج الأملس لا يملك أي حواجز تبطّئ السائل، فتندفع الكتلة كلها إلى الأمام كموجة واحدة. الفرملة المبكرة السلسة المتدرجة تترك الاندفاع يتكوّن ويخف تدريجيًا بدل أن يصدم طرفي الخزان. الفرملة القوية المتأخرة تجعل قوة الاندفاع في أقصاها. والنبضات السريعة تثير موجات إضافية. وترك فرامل الخدمة غير آمن ولا يتحكم في مسافة التوقف.

64. B مركز ثقل مركبة الصهريج مرتفع لأن السائل يملأ خزانًا أسطوانيًا مرتفعًا، وهو يتحرك أثناء الدوران (خاصة الاندفاع الجانبي)، فيُخلّ باتزان المركبة ويزيد خطر الانقلاب. هذا هو السبب الأساسي. عدد المحاور يختلف حسب التصميم وليس السبب الرئيسي. وسطح الخزان لا يؤثر في التماسك لأن الإطارات تلامس الطريق. ولا توجد لائحة تفرض ارتفاعًا أكبر للصهاريج.

65. A ضع معدات الطوارئ المطلوبة للعملية قبل بدء التفريغ، حتى تكون في متناولك فورًا عند حدوث تسرب أو حريق أو أي طارئ. الانتظار حتى منتصف التفريغ أو نهايته يُفقد الاستعداد فائدته. المعدات المطلوبة ومكانها تعتمدان على الحمولة والإجراءات المطبقة. وكثير من المنشآت لها شروط خاصة لمكان معدات الطوارئ، ويجب تنفيذها قبل بدء العملية.

66. B لا يوجد أي حاجز: الصهريج الأملس بتعريفه لا يحتوي على أي حواجز. يستطيع السائل التحرك بحرية من الأمام إلى الخلف، فيحدث اندفاع قوي. تُستخدم الصهاريج الملساء غالبًا للمنتجات الغذائية لأن الحواجز تصعّب التنظيف والتعقيم. الخيارات الأخرى كلها تصف صهاريج ذات حواجز. والحواجز (baffles) فيها فتحات تسمح بمرور السائل، أما الحواجز المصمتة (bulkheads) فتصنع حجرات منفصلة.

67. D الحواجز (baffles) أقسام رأسية فيها فتحات تبطّئ حركة السائل، لكنها لا تلغي الاندفاع ولا تمنع الحركة الجانبية. عند الامتلاء إلى النصف يبقى فراغ يسمح للسائل بالحركة، فتبقى الفرملة والدوران خطرين حتى مع الحواجز. الخزان الممتلئ تمامًا لا يتحرك سائله تقريبًا. والسرعة الثابتة لا تسبب اندفاعًا، فهو يحدث عند التسارع أو الفرملة أو الدوران. اختلاف الكثافة يؤثر في توزيع الوزن لكنه لا يلغي عمل الحواجز.

68. C يجب أن يبقى الحمل ضمن حدود الوزن الإجمالي (gross weight) ووزن المحاور (axle weight)، لأن توزيع السائل بين الحجرات يغيّر الحمل على كل محور. التحقق من السعة الإجمالية فقط يتجاهل الوزن. وملء الحجرة الأمامية أولًا أو تساوي العمق لا يضمنان توزيعًا آمنًا للوزن.

69. A الصهريج الأملس (smooth bore tank) صهريج سوائل بلا أي أقسام داخلية، لا حواجز ذات فتحات ولا حواجز مصمتة. لأن السائل يتحرك بحرية في كل الاتجاهات، فهو يُحدث أشد اندفاع بين كل تصاميم الصهاريج. الصهريج المفتوح من الأعلى يعني أنه بلا سقف مغلق، لا أنه بلا أقسام. والوعاء المضغوط تصنيف يتعلق بضغط التشغيل. و«ناقلة ذات حجرة واحدة» ليست المصطلح الرسمي في CDL.

70. A لمركبة الصهريج مركز ثقل مرتفع، لأن الخزان يقع فوق الهيكل والسائل يملؤه من الأسفل إلى الأعلى، فيرتفع مركز الكتلة عن الطريق. هذا يجعلها أكثر عرضة للانقلاب عند الدوران أو تغيير المسار أو على الأسطح المائلة. الصهاريج لا يُشترط أن تسير أسرع، بل الأمر عادة عكس ذلك. ووزن الحمولة مهم، لكن العامل الحاسم هو ارتفاع توزيع الوزن. ونصف قطر الدوران لا يمثل الخطر الأساسي.

71. B الحواجز المصمتة (bulkheads) جدران داخلية صلبة تقسم الخزان إلى حجرات منفصلة تمامًا. فهي تقلل الاندفاع لأنها تحدّ من مسافة حركة السائل، وتسمح بنقل منتجات مختلفة معًا. هذه وظيفتها الأساسية. هي لا تدعم السقف، ولا تُخرج الأبخرة (هذه وظيفة صمامات تخفيف الضغط)، ولا تزيد سعة الوزن، بل تضيف وزنًا وتقلل المساحة المفيدة قليلًا.

72. C أوقف الحافلة على بعد 50 قدمًا على الأقل قبل البوابة وانتظر حتى تنتهي الإشارة. يوجه دليل CDL الوطني إلى التوقف قبل 50 قدمًا على الأقل من الجزء المتحرك من الجسر. مع البوابات المنزلة والأضواء الوامضة ابقَ واقفًا حتى تنتهي التحذيرات ويصبح الطريق أمامك خاليًا. مسافة 15 إلى 50 قدمًا خاصة بالسكك الحديدية، وفتح الباب والنافذة لا يسمح بتجاوز تحذيرات الجسر.

73. B على الحافلات أن تتوقف على بعد 50 قدمًا على الأقل قبل الجزء المتحرك من أي جسر متحرك عندما تومض أضواء التحذير أو تنزل البوابات، حتى لو لم يتحرك سطح الجسر بعد. هذا يعطي مسافة أمان إذا بدأ الجسر بالانفتاح. العبور بسرعة خطير جدًا ومخالف. وانتظار نزول البوابات قد يكون متأخرًا. وتخفيض السرعة دون توقف يخالف القواعد. وتنطبق مسافة 50 قدمًا على كل الحافلات.

74. D يجب أن تبقى خالية من الركاب الواقفين المنطقة الواقعة أمام مؤخرة مقعد السائق. يحدد خط الوقوف (standee line) أو علامة أخرى هذا الحد، ويجب أن يبقى الواقفون خلفه. الممر خلف آخر صف أو المساحة بجانب مقعد مشغول لا يحددان هذا الحد، ومنطقة الباب الخلفي وحدها تتجاهل القيد قرب السائق. كما يجب أن تبقى المخارج غير مسدودة.

75. D لا يجوز أبدًا؛ يجب أن ينزل كل الركاب قبل التزود بالوقود، وذلك في الحالة المذكورة. تمنع القواعد الفيدرالية تزويد الحافلة بالوقود والركاب على متنها إلا عند الضرورة القصوى، والسؤال يستبعد هذا الاستثناء. جلوس الركاب لا يزيل خطر التزود بالوقود. والمحطة الآمنة لا تثبت الضرورة. والطقس ليس استثناءً تلقائيًا إلا إذا جعل بقاءهم ضروريًا تمامًا لسلامتهم أو مصلحتهم.

76. B أفضل رد هو شرح أن وجود طفايات ظاهرة في مناطق الركاب اختياري، وأن وضعها في منطقة السائق يستوفي المتطلبات. يجب أن تكون الطفاية مناسبة التصنيف ومثبتة جيدًا وسهلة الوصول. ولا تشترط اللوائح الفيدرالية وضعها في مقصورة السائق تحديدًا ولا أن تُرى من مقاعد الركاب. نقلها إلى مقصورة الركاب غير ضروري، وطفايات مقصورة الركاب ليست ممنوعة.

77. D يُمنع الركاب الواقفون لأن المركبة تفتقر إلى علامة خط الوقوف المطلوبة، إذ لا توجد وسيلة بديلة تحدد الحد الأمامي. تشترط اللوائح الفيدرالية في الحافلات التي تسمح بالوقوف خطًّا بعرض 2 بوصة على الأرضية أو وسيلة أخرى تبين الحد الذي لا يتجاوزه الواقفون. دون إحدى الوسيلتين يُمنع الوقوف حتى لو سمحت السعة. ونوع الطريق لا يلغي شرط العلامة، وقاعدة «بعد 1994» غير منطبقة.

78. D فتح باب الخدمة يحسّن قدرة السائق على سماع قطار قادم. قد تحجب أصوات المحرك والطريق والرياح صوت القطار، خاصة عند المنحنيات المحدودة الرؤية. الباب المفتوح يساعد على سماع قطار لم يظهر بعد. التوقف ليس إجراء إخلاء، ويبقى الركاب على متن الحافلة إلا عند خطر وشيك. والباب ليس وسيلة إشارة لسائق القطار. ومعادلة الضغط ليست مشكلة سلامة هنا.

79. D تحتوي بطاريات السيارات على حمض الكبريتيك، وتُصنَّف مواد خطرة (hazardous materials) لا يجوز نقلها في مقصورة ركاب الحافلة. فهي تسبب خطر انسكاب الحمض والأبخرة السامة والحريق. تمنع لوائح المواد الخطرة الفيدرالية نقلها في مركبات الركاب دون ترخيص وتعبئة مناسبين. وضعها تحت المقعد أو في الرف أو قرب الأمام لا يزيل الخطر، والمنع مطلق. وقد يُحاسَب السائق إذا نقل مادة ممنوعة عن علم.

80. C تشترط اللائحة 49 CFR 393.62 أن تعمل مخارج الطوارئ في مركبات الركاب بشكل سليم. لذلك ارفض تشغيل المركبة حتى يُصلح المخرج أو يُستبدل، فالنافذة العالقة تضعف الإخلاء ولا يمكن تأمينها. المتابعة غير آمنة حتى لو عملت مخارج أخرى. الشريط اللاصق لا يعيد الوظيفة ويعطي أمانًا زائفًا. والقيادة إلى الورشة بالركاب تعرضهم لخطر لا داعي له. ضغط الجدول لا يبرر تشغيل مركبة غير آمنة.

81. D أخرج المركبة من الخدمة وأبلغ عن العطل، فمخارج الطوارئ المطلوبة يجب أن تعمل بشكل سليم. تحتاج هذه المخارج إلى آلية فتح داخلية تعمل ليتمكن الركاب من الإخلاء بأنفسهم. الاعتماد على الفتح الخارجي وحده يُفقد المخارج فائدتها، فالسائق لا يستطيع فتحها كلها معًا عند حريق أو انقلاب. تقليل عدد الركاب لا يصلح العطل. وتسجيل العطل للإصلاح لاحقًا لا يجعل الحافلة آمنة لهذه الرحلة.

82. D تشترط معايير بناء الحافلات الفيدرالية أن تُفتح أبواب الطوارئ من داخل المركبة ومن خارجها. الفتح من الداخل يتيح للركاب الإخلاء بأنفسهم إذا كان السائق عاجزًا أو لا يمكن الوصول إليه. والفتح من الخارج يتيح لرجال الإطفاء والمنقذين والمارة إنقاذ الركاب إذا انسدّ الوصول من الداخل. «من الخارج فقط» يمنع الركاب من الهروب، و«من الداخل فقط» يمنع المنقذين، ومفتاح السائق وحده يفشل إذا فقد وعيه.

83. D الأفضل أن تبقى في مكانك وتنتظر وصول المسعفين لتقييم الراكب، ما دامت الحافلة متوقفة بأمان وفرق الطوارئ في الطريق، إلا إذا وجّهك مركز الطوارئ بغير ذلك. أمّن المركبة، واتبع تعليمات المركز، وقدّم الإسعافات الأولية بحدود تدريبك. المسافات ووقت الوصول لا تثبت أن القيادة إلى مستشفى أو عيادة ستوفر علاجًا أسرع. والتحرك قد يمنع المسعفين من إيجاد الحافلة في الموقع المبلغ عنه.

84. A على السائق أن يفحص المركبة قبل بدء كل رحلة ويتأكد أن تشغيلها آمن. لا توجد قاعدة فيدرالية عامة تحصر الفحص في مدة ثماني ساعات. افحص معدات المركبة وتثبيت الحمولة واللوحات التحذيرية (placarding). أعد فحص الحمولة وتثبيتها خلال أول 50 ميلًا ثم حسب المطلوب، مع استثناءات مثل الأحمال المختومة.

85. B عند نقل سوائل قابلة للاشتعال من الفئة 3 في مركبة تتطلب لوحات تحذيرية، القاعدة هي الوقوف على بعد 300 قدم على الأقل من أقرب نار مكشوفة، إلا إذا جعلت الظروف ذلك مستحيلًا. بقاء السائق مع المركبة لا يلغي القاعدة. أما مسافة 25 قدمًا فتخص التدخين أو حمل سيجارة أو سيجار أو غليون مشتعل قرب مواد خطرة معينة، وليست مسافة الوقوف بعيدًا عن النار.

86. D أزل اللوحات بعد كنس داخل المقطورة وإزالة مواد التثبيت المبللة، لأن المادة المنسكبة من القسم 4.3 والمواد الملوثة بها ما زالت حمولة خطرة. مواد هذا القسم تتفاعل مع الماء وتطلق غازًا قابلًا للاشتعال، لذلك يجب أن يتم التنظيف بإجراءات المواد الخطرة. الإزالة فور التفريغ تتجاهل البقايا الخطرة. وليس هناك مهلة 24 ساعة. ولا تُزال اللوحات قبل المغادرة ما دامت المادة الخطرة باقية.

87. D لا تحمّل أبدًا عبوة مواد خطرة تالفة. فقد تتسرب أو تتضرر أكثر أثناء النقل أو لا توفر حماية كافية. يجب على المرسِل (shipper) إعادة تعبئتها أو إصلاحها إصلاحًا سليمًا قبل أن تُنقل.

88. A الجوانب الأربعة كلها: يجب أن يظهر رقم التعريف على كل جانب وعلى كل طرف من هذا الصهريج الذي سعته 5,000 غالون. وفق 172.302 CFR 49، تتطلب العبوات السائبة التي تبلغ سعتها 1,000 غالون أو أكثر عمومًا رقمًا على كل جانب وكل طرف، أما الأصغر فعلى جانبين متقابلين غالبًا. استخدام لوحات برتقالية بدل اللوحات المرقمة لا يقلل أماكن العرض المطلوبة. وبقية الخيارات لا تحقق العرض المطلوب.

89. A أطفئ المحرك قبل تحميل السوائل القابلة للاشتعال (الفئة 3) أو تفريغها إذا لم يكن مطلوبًا لتشغيل مضخة النقل. المحرك العامل ينتج حرارة ومصادر إشعال قد تشعل أبخرة السائل. شد فرامل التوقف لا يلغي هذا الشرط. ويجوز أن يعمل المحرك إذا لزم لتشغيل المضخة، مع احترام متطلبات السلامة. كما يجب اتباع متطلبات التوصيل والتأريض (bonding and grounding).

90. D لا يجوز تحميلهما معًا على المركبة نفسها أبدًا. وفق جدول الفصل في 49 CFR 177.848، تقاطع المتفجرات من القسم 1.1 والمؤكسدات من القسم 5.1 مُعلَّم بالرمز «X»، وهو يمنع نقلهما معًا في المركبة نفسها. الفصل الأفقي بمسافة 4 أقدام لا يحقق هذا المنع. ولا كون المادة المؤكسدة في عبوة غير سائبة ولا كون الكميتين محدودتين يوفر استثناءً لهذا الحمل.

91. A وفق 172 CFR 49 الباب الفرعي E، الملصقات علامات تحذير على شكل معين (حد أدنى 100 × 100 مم) تُلصق مباشرة على العبوة أو الحاوية الفردية. أما اللوحات التحذيرية (الباب الفرعي F) فمعينات أكبر (حد أدنى 273 × 273 مم) تُعرض على الجوانب الأربعة للمركبة. الملصق يرافق كل عبوة واللوحة ترافق المركبة. يستخدم كلاهما ألوان فئات الخطر ورموزها نفسها. وإلصاق الملصق بأوراق الشحن أو البيان لا يحقق شرط وضع الملصق على العبوة.

92. A ضمن 25 قدمًا من المركبة عند نقل البنزين، وهو سائل قابل للاشتعال من الفئة 3. يُمنع التدخين على المركبة وضمن هذه المسافة. 10 أقدام مسافة صغيرة جدًا، و50 قدمًا أكبر من المسافة المحددة. و«داخل المقصورة فقط» خطأ لأن المنع يشمل المنطقة حول المركبة أيضًا. ويسري منع التدخين الفيدرالي على مواد خطرة محددة وليس على كل المواد الخطرة دون تمييز.

93. A لوحة المؤكسدات (القسم 5.1) صفراء بنص ورموز سوداء. اللون الأصفر يميزها عن بقية فئات الخطر وينبه فرق الطوارئ إلى مواد قد تزيد الحريق بإطلاق الأكسجين. الأحمر للسوائل القابلة للاشتعال (الفئة 3) والغازات القابلة للاشتعال (القسم 2.1). والبرتقالي للمتفجرات (الفئة 1). والأبيض يُستخدم لبعض لوحات السموم من القسم 6.1، أما المواد المعدية (القسم 6.2) فلا تتطلب لوحة خاصة.

94. C وفق 173.1 CFR 49، المرسِل، ويسمى أيضًا «المُقدِّم» (offeror)، يتحمل المسؤولية القانونية الأساسية عن تصنيف المواد الخطرة ووصفها وتعبئتها ووسمها وإلصاق ملصقاتها قبل تقديمها للناقل. على شركة النقل رفض الشحنات المجهزة بشكل خاطئ والتأكد من اللوحات الصحيحة بعد قبول الحمولة، لكن هذا التزام ثانوي. أما السائق فيتحقق من اللوحات ويبقي أوراق الشحن في متناوله ويقود بأمان. والمستلم لا دور له في تجهيز الشحنة.

95. B الإجابة هي رقم الضمان الاجتماعي للسائق، وهو غير مطلوب في أوراق شحن المواد الخطرة. المطلوب: اسم الشحن الصحيح (الاسم الرسمي المعتمد من DOT)، وفئة الخطر أو القسم (الفئات 1 إلى 9)، ورقم التعريف UN أو NA (رمز من أربعة أرقام يسبقه UN أو NA). ويُطلب عادة أيضًا مجموعة التعبئة عند تحديدها والكمية ورقم هاتف الطوارئ، مع استثناءات. أوراق الشحن توثق المادة المنقولة، لا بيانات السائق الشخصية.

96. B افحص ذراع التوجيه (pitman arm) بحثًا عن شقوق أو تآكل زائد أو وصلات مرتخية. تنقل هذه الذراع حركة التوجيه من صندوق التوجيه (steering box) إلى وصلات التوجيه. وأي تلف فيها قد يسبب فقدان السيطرة على التوجيه.

97. D أي عيوب تُكتشف أثناء الفحص قبل الرحلة وقد تؤثر في السلامة يجب إصلاحها قبل تشغيل المركبة. تشغيل مركبة بها عيوب سلامة معروفة مخالف للقانون وخطير.

98. C افحص كل خراطيم نظام التبريد بحثًا عن التسريبات والشقوق والانتفاخات التي تدل على تلف داخلي، والمشابك المرتخية أو التالفة. فشل خرطوم التبريد قد يسبب ارتفاع حرارة المحرك وتلفه.

99. C افحص المسمار الرئيسي للمقطورة (king pin) بحثًا عن تلف أو تآكل زائد أو انحناء أو أبعاد غير صحيحة قد تؤثر في التوصيل. المسمار التالف قد يسبب فشل التوصيل وانفصال المقطورة.

100. C تأكد أن غطاء فتحة تعبئة الزيت مثبت جيدًا وغير تالف. الغطاء المرتخي أو المفقود قد يسمح بدخول الأوساخ إلى المحرك وتسرب الزيت إلى الخارج.

101. A تأكد أن تثبيت الحمولة يطابق اللوائح الفيدرالية: عدد كافٍ من أحزمة التثبيت، وحدود حمل مناسبة (working load limits)، وزوايا صحيحة، وطرق تثبيت تناسب نوع الحمولة.

102. B اختبر كل أضواء المقطورة، ومنها إشارات الانعطاف وأضواء الفرامل وأضواء تحديد الأبعاد (clearance lights) وأضواء التحديد الأخرى (markers)، للتأكد من عملها. وافحص التوصيلات الكهربائية بحثًا عن تلف أو صدأ أو نقاط تلامس مرتخية.

103. C افحص المولد (alternator) للتأكد من شد السير المناسب، وثبات التوصيلات الكهربائية، وسلامة التثبيت. المولد يشحن البطارية ويغذي الأنظمة الكهربائية أثناء عمل المحرك.

104. A يستغرق الفحص الشامل قبل الرحلة عادة من 15 إلى 45 دقيقة حسب حجم المركبة والمعدات وتعقيدها. التسرع في الفحص يُفقده هدفه في السلامة.

105. B يجب إجراء الفحص قبل كل رحلة، وكلما تسلّم سائق آخر المركبة. هذا يضمن أن المركبة آمنة في كل مرحلة من التشغيل.

106. A تأكد أن ضوء اللوحة يضيء لوحة الترخيص الخلفية إضاءة كافية لتُقرأ ليلًا. الضوء المحترق أو الخافت قد يعرّضك لمخالفات.

C .107 تأكد أن شهادة الفاحص الطبي (medical examiner's certificate) سارية وغير منتهية، وتطابق بيانات السائق، وأن أي قيود فيها مدوّنة ومتبعة.

أهم الكلمات الإنجليزية

commercial learner's permit (CLP)	تصريح تعلم القيادة التجارية	تصريح تحصل عليه قبل الاختبار العملي لرخصة CDL.
endorsement	إضافة على الرخصة	إذن إضافي على رخصة CDL، وله اختبار نظري خاص.
disqualification	فقدان الأهلية	فقدان حق قيادة المركبات التجارية بسبب إدانة أو مخالفة.
pre-trip inspection	الفحص قبل الرحلة	فحص المركبة قبل الانطلاق للتأكد من أنها آمنة.
out of service	خارج الخدمة	لا يجوز تشغيل المركبة قبل إصلاح المشكلة.
following distance	مسافة الأمان	المسافة بالثواني بينك وبين المركبة التي أمامك.
downgrade	منحدر هابط	طريق ينزل إلى أسفل، وتحتاج فيه إلى غيار منخفض.
engine braking	فرملة المحرك	استعمال مقاومة المحرك في غيار منخفض لضبط السرعة.
hours of service	ساعات القيادة والعمل	قواعد تحدد كم ساعة تقود ومتى ترتاح.
off duty	خارج العمل	وقت لا تعمل فيه ولا تقود.
fifth wheel	العجلة الخامسة	قرص على القاطرة تستند إليه المقطورة وتُقفل عليه.
kingpin	المسمار الرئيسي	مسمار في المقطورة يُقفل داخل العجلة الخامسة.
locking jaws	فكا القفل	جزء من العجلة الخامسة يمسك المسمار الرئيسي.
landing gear	أرجل المقطورة	دعامات تحمل المقطورة عندما لا تكون موصولة بالقاطرة.
glad hands	وصلات خراطيم الهواء	قطع توصل خراطيم الهواء بين القاطرة والمقطورة.
coupling	وصل المقطورة	ربط القاطرة بالمقطورة.
tug test	اختبار الشد	سحب خفيف إلى الأمام للتأكد من قفل المقطورة.
jackknife	انطواء الشاحنة	انثناء القاطرة والمقطورة بزاوية عند الانزلاق.
off-tracking	انحراف المسار	مسار العجلات الخلفية الأضيق من مسار الأمامية عند الانعطاف.
trailer hand valve	صمام المقطورة اليدوي	يشغّل فرامل المقطورة وحدها، ويُستعمل لاختبارها.
converter dolly	عربة الوصل	وحدة بعجلة خامسة تحمل مقدمة المقطورة الثانية.
pintle hook	خطاف السحب	خطاف في الخلف يمسك حلقة المقطورة أو عربة الوصل.
rearward amplification	تضخم الحركة إلى الخلف	حركة جانبية تكبر من مقطورة إلى التالية، وتسمى أيضًا crack-the-whip.
service brakes	فرامل الخدمة	الفرامل العادية التي تستعملها بالدواسة.
spring brakes	فرامل النابض	فرامل يشدها نابض قوي عندما ينخفض ضغط الهواء.
low air pressure warning	إنذار انخفاض ضغط الهواء	ضوء أو صوت يعمل قبل هبوط الضغط عن 60 psi.
governor	منظم ضغط الهواء	يحدد متى يضخ ضاغط الهواء ومتى يتوقف.

air leakage rate	معدل تسرب الهواء	مقدار ما يفقده النظام من psi في الدقيقة.
wheel chocks	مصدات العجلات	قطع توضع عند العجلات لمنع المركبة من التدحرج.
surge	اندفاع السائل	حركة قوية للسائل داخل الصهريج عند الفرملة أو الانعطاف.
baffles	حواجز ذات فتحات	تبطئ حركة السائل من الأمام إلى الخلف.
bulkheads	حواجز مصمتة	جدران تقسم الصهريج إلى أجزاء منفصلة.
smooth bore tank	صهريج أملس	صهريج بلا حواجز من الداخل.
danger zone	منطقة الخطر	المنطقة حول الحافلة المدرسية حيث قد يُصدم طالب.
stop arm	ذراع التوقف	إشارة تمتد من الحافلة المدرسية لإيقاف السيارات.
standee line	خط الوقوف	خط على أرض الحافلة يبقى الركاب الواقفون خلفه.
placard	لوحة تحذير	لوحة كبيرة على المركبة تبين نوع خطر الحمولة.
label	ملصق	علامة على الطرد نفسه تبين نوع الخطر.
shipping papers	أوراق الشحن	أوراق تصف المادة الخطرة التي تنقلها.
shipper	المرسِل	من يصنف المادة ويغلفها قبل تسليمها إلى الناقل.

موقع Examundo مستقل. لا يتبع الجهات التي تعدّ هذه الاختبارات ولا يحظى باعتمادها. الأسئلة من إعدادنا وليست من الاختبارات الحقيقية. /examundo.tech/ar/cdl