examundo

Examen de práctica CDL en español

107 preguntas con respuestas. Las guías y las traducciones las hizo y las revisó un software. Ninguna persona las ha revisado todavía.

Actualizado el 25 de noviembre de 2026 · examundo.tech/es/cdl/

Conocimientos generales

1. Antes de empezar a bajar una pendiente larga y pronunciada, ¿qué debe hacer un conductor comercial?

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

A. Acelerar para pasar menos tiempo en la bajada
B. Seleccionar una marcha baja adecuada
C. Pasar a neutral
D. Mantener el pedal del embrague presionado durante toda la bajada

2. ¿A qué distancia debes colocar los triángulos de advertencia cuando te detienes en una calle de un solo sentido o en una carretera dividida?

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

A. 50, 100 y 150 pies detrás de tu vehículo
B. 100 pies al frente y 100 y 200 pies detrás
C. 10, 100 y 200 pies detrás de tu vehículo
D. 25, 50 y 100 pies detrás de tu vehículo

3. Al acoplar un tractor a un semirremolque (semi-trailer), el conductor debe asegurarse de que el remolque esté a la altura correcta verificando que:

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

A. El perno rey (kingpin) esté alineado con el centro de la quinta rueda (fifth wheel)
B. El remolque se levante ligeramente cuando el tractor retroceda por debajo
C. El remolque esté nivelado con el suelo
D. Las patas del remolque (landing gear) estén completamente levantadas

4. Un conductor mantiene una distancia de seguimiento de cuatro segundos en condiciones secas a 60 mph. Con lluvia fuerte, ¿cuánto debe ser su distancia de seguimiento para conservar un margen de seguridad equivalente?

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. Seis segundos (50% más)
B. Doce segundos (200% más, el triple)
C. Cinco segundos (25% más)
D. Ocho segundos (100% más, el doble)

5. Un conductor viaja a 55 mph en un vehículo comercial de 50 pies en buenas condiciones. ¿Cuál es la distancia de seguimiento mínima recomendada?

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

A. Seis segundos
B. Diez segundos
C. Tres segundos
D. Un largo de vehículo por cada 10 mph de velocidad

---

6. Durante una inspección en carretera, un oficial encuentra que un conductor tiene una CDL válida y un certificado médico, pero la fecha de vencimiento del certificado en la base de datos de la FMCSA es tres días anterior a la que aparece en la tarjeta física que lleva el conductor. ¿Cuál es el resultado MÁS probable?

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. Hay que verificar la discrepancia; por sí sola no establece una orden automática de fuera de servicio
B. Se le permitirá continuar porque la tarjeta física es el documento que prevalece
C. Recibirá una multa, pero podrá continuar si contacta de inmediato a su examinador médico
D. Recibirá una advertencia y tendrá 72 horas para resolver la discrepancia en la base de datos

---

7. ¿Cuál es el tiempo máximo de conducción que permiten las reglas de Horas de Servicio (Hours of Service) para conductores de carga?

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

A. 12 horas de conducción después de 8 horas fuera de turno
B. 11 horas de conducción después de 10 horas consecutivas fuera de turno
C. 10 horas de conducción después de 8 horas fuera de turno
D. 14 horas de conducción después de 10 horas fuera de turno

---

8. Un titular de CDL que conduce un vehículo personal (no comercial) es condenado por manejar bajo los efectos del alcohol (DUI) por primera vez. Según las reglas federales, ¿cuál es la consecuencia para su CDL?

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. Inhabilitación de la CDL por un año en la primera infracción
B. Orden de fuera de servicio de la CDL por solo 24 horas
C. Ninguna consecuencia para la CDL porque la infracción ocurrió en un vehículo personal
D. Revocación permanente de la CDL sin posibilidad de recuperarla

---

9. Antes de operar un vehículo comercial (CMV), ¿qué debe comprobar el conductor?

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

A. Que el mantenimiento esté programado dentro de los próximos 30 días
B. Que el vehículo esté en condiciones seguras de operación
C. Que el conductor anterior no reportó problemas, así que no hacen falta más revisiones
D. Que el vehículo pueda llegar a su destino antes de necesitar reparaciones

---

10. Una inspección previa al viaje (pre-trip inspection) se debe hacer:

A pre-trip inspection must be conducted:

A. Solo una vez al día
B. Antes de cada viaje
C. Una vez por semana
D. Solo cuando se transportan materiales peligrosos

---

11. ¿Cuál es la señal de mano correcta para girar a la izquierda?

What is the proper hand signal for a left turn?

A. Brazo con el codo doblado hacia arriba
B. Brazo extendido recto hacia arriba
C. Brazo con el codo doblado hacia abajo
D. Brazo extendido recto hacia la izquierda

---

12. Un conductor comercial baja una pendiente de 6% a 45 mph cuando el tráfico de adelante empieza a frenar. El conductor debe aplicar los frenos de servicio (service brakes) y al mismo tiempo:

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. Encender las luces intermitentes de emergencia para avisar al tráfico de atrás
B. Reducir a una marcha más baja para usar el freno de motor
C. Aplicar poco a poco el freno de estacionamiento para frenar más
D. Soltar el acelerador y avanzar en neutral para bajar la velocidad

---

Vehículos combinados

13. Durante una inspección previa al viaje, un conductor revisa el perno rey (kingpin) tomándolo e intentando moverlo. El perno rey se mueve hacia arriba y hacia abajo unos 3/4 de pulgada. ¿Qué acción se requiere?

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. Documentar el hallazgo pero seguir operando; hasta 1 pulgada de juego del perno rey es aceptable
B. Sacar el vehículo de servicio de inmediato; más de 1/2 pulgada de juego indica piezas desgastadas o dañadas
C. Verificar la medida con el remolque cargado, porque las especificaciones de juego solo aplican con peso sobre la quinta rueda
D. Revisar la lubricación de la quinta rueda, porque la falta de grasa puede causar juego excesivo en el perno rey durante la inspección

---

14. Mientras conduces un vehículo combinado, se activa la advertencia de baja presión de aire a 65 psi. ¿Cuándo deben empezar a aplicarse los frenos de resorte (spring brakes)?

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

A. Solo cuando la presión llega a 0 psi, como último recurso de seguridad
B. A 60 psi o menos, normalmente entre 20 y 45 psi
C. Inmediatamente cuando se activa la advertencia a 65 psi
D. Entre 60 y 65 psi, según los ajustes de la válvula

---

15. ¿Para qué debe usar un conductor la válvula de mano del remolque (trailer hand valve o trolley valve)?

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

A. Solo para probar los frenos del remolque durante la inspección previa al viaje

B. Al estacionarse, para sujetar el vehículo combinado en una pendiente

C. Durante la conducción normal, para reducir el desgaste de los frenos de servicio del tractor

D. Al bajar pendientes pronunciadas, para tener más fuerza de frenado

---

16. Un conductor nota que el remolque jala hacia un lado durante la conducción normal en carretera. ¿Cuál es la causa MÁS probable?

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

A. Las mordazas de la quinta rueda no están bien enganchadas al perno rey

B. La quinta rueda deslizante no está asegurada en su posición

C. Los frenos del remolque están mal ajustados o no se sueltan bien de un lado

D. Las patas del remolque (landing gear) no se levantaron por completo

---

17. Un conductor de un vehículo combinado largo pasa por una intersección urbana cerrada y nota que las ruedas traseras del remolque siguen una trayectoria claramente más interna que la de las ruedas delanteras del tractor. Este fenómeno se conoce como

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. Desvío de trayectoria (off-tracking)

B. Coletazo del remolque (trailer swing)

C. Efecto látigo (crack-the-whip)

D. Amplificación hacia atrás (rearward amplification)

---

18. Una combinación tractor-remolque empieza a hacer tijera (jackknife) en un camino resbaloso. ¿Qué debe hacer el conductor PRIMERO?

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

A. Soltar los frenos para que las ruedas vuelvan a girar

B. Girar el volante con fuerza hacia el lado del derrape

C. Aplicar solo el freno del remolque con la válvula de mano

D. Acelerar para volver a alinear el remolque

---

19. Después de meter el tractor bajo el semirremolque y enganchar la quinta rueda, ¿qué acción debe hacer el conductor para verificar que el acople quedó bien asegurado antes de subir las patas del remolque (landing gear)?

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. Mover el tractor suavemente hacia adelante con los frenos del remolque todavía aplicados

B. Desconectar las mangueras de aire y volver a conectarlas de inmediato

C. Bajar las patas por completo hasta el suelo antes de revisar la quinta rueda

D. Solo inspeccionar visualmente las mordazas de la quinta rueda desde debajo del remolque

---

20. Un conductor quiere comprobar si los frenos del remolque funcionan bien antes de bajar una pendiente pronunciada. El método correcto es

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

A. Desconectar un momento la válvula de protección del tractor (tractor protection valve) para probar los frenos de resorte

B. Confiar solo en la alarma de baja presión de aire como confirmación de que los frenos del remolque funcionan

C. Jalar la válvula de mano del remolque estando detenido e intentar avanzar despacio solo contra los frenos del remolque

D. Aplicar la válvula de mano a velocidad de carretera para sentir si los frenos del remolque se bloquean

---

21. ¿Dónde hay mayor riesgo de vuelco en un vehículo combinado?

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

A. Al conducir en estacionamientos planos

B. Durante la conducción en línea recta en carretera

C. Al retroceder en línea recta

D. En curvas y rampas tomadas demasiado rápido

---

22. ¿Cuántas mangueras de aire conectan un tractor estándar con un solo semirremolque?

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

A. Una

B. Cuatro

C. Dos

D. Tres

---

23. Un conductor termina de acoplar y hace la prueba de tirón (tug test) tirando suavemente hacia adelante en marcha baja. ¿Qué confirma esta prueba?

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

A. Que el perno rey está bien asegurado en las mordazas de la quinta rueda

B. Que las patas del remolque (landing gear) están completamente levantadas y aseguradas

C. Que los frenos del remolque están bien conectados y funcionan

D. Que las conexiones eléctricas y de aire están seguras

---

24. Un conductor acopla un tractor a un remolque. Después de meterse debajo del remolque y subir un poco las patas (landing gear), ¿qué debe verificar antes de continuar?

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. Que los acopladores de aire (glad hands) estén bien conectados

B. Que la quinta rueda esté bien asegurada al perno rey

C. Que los frenos del remolque estén soltados

D. Que la conexión eléctrica esté completa

Dobles y triples

25. ¿Qué tipo de dispositivo de acople conecta un remolque completo (full trailer) con un semirremolque u otro remolque completo?

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

A. Quinta rueda (fifth wheel)
B. Acoplador de aire (glad hand)
C. Perno rey (king pin)
D. Gancho pintle (pintle hook)

---

26. En una combinación doble estándar, ¿cuántas conexiones de manguera de aire flexibles se necesitan en total entre el tractor, el primer remolque, el dolly convertidor y el segundo remolque, contando las mangueras de servicio y de emergencia?

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. Ocho líneas en total: cuatro de servicio y cuatro de emergencia
B. Seis líneas en total: tres de servicio y tres de emergencia
C. Dos líneas en total: una de servicio y una de emergencia
D. Cuatro líneas en total: dos de servicio y dos de emergencia

---

27. Al estacionar una combinación de triple remolque, ¿cuál es la secuencia correcta para asegurar los vehículos?

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

A. Calzar primero las ruedas y luego aplicar todos los frenos de estacionamiento a la vez
B. Aplicar primero los frenos del remolque y después el freno de estacionamiento del tractor
C. Aplicar los frenos de estacionamiento del tractor y de los remolques, y luego calzar las ruedas
D. Aplicar los frenos de estacionamiento en todos los remolques y después en el tractor

---

28. Durante una inspección previa al viaje, un conductor descubre que el dolly convertidor que conecta los dos remolques tiene un tanque de aire agrietado. El tanque mantiene la presión pero muestra fatiga visible del metal. ¿Cuál es la acción correcta?

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. Seguir operando si la presión del tanque se mantiene por encima de 60 psi durante el viaje
B. Vigilar el tanque de cerca durante el viaje e inspeccionarlo en cada parada de combustible
C. Envolver la grieta con cinta de reparación aprobada y limitar la velocidad en carretera a 55 mph
D. Sacar el dolly de servicio y usar otro dolly o una configuración de un solo remolque

---

29. Durante una revisión de frenos en una combinación doble, un conductor oye una fuga de aire constante cerca de la conexión del dolly convertidor. ¿Cuál es la causa MÁS probable?

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. El tanque de aire del dolly está sobrecargado
B. Un sello del acoplador de aire dañado o faltante
C. La válvula de relé de emergencia del dolly falló en posición cerrada
D. La presión de aplicación del freno de servicio es demasiado alta

---

30. Después de acoplar una combinación doble, ¿qué condición de presión de aire debe lograr el conductor antes de revisar el funcionamiento de los frenos?

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

A. Presión normal de operación en todos los tanques de aire, según lo especificado por el fabricante del vehículo

B. Mínimo 60 psi en todos los tanques, con los dispositivos de advertencia de baja presión desactivados

C. 120 psi en los tanques del tractor para compensar la pérdida de aire durante el acople

D. 80 psi solo en el tractor, porque los sistemas de aire de los remolques ganan presión después del acople

---

31. Al desacoplar el segundo remolque de una combinación doble, ¿por qué debe el conductor sacar el dolly convertidor de debajo del remolque trasero antes de abrir el gancho pintle (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. Para mantener conectadas las mangueras de aire durante el desacople y proteger el sistema de frenos

B. Para mantener tensión en el seguro del gancho y soltarlo con más facilidad y seguridad

C. Para evitar que el dolly convertidor ruede cuando se quite el segundo remolque

D. Para evitar que la barra de remolque del dolly salte hacia arriba y cause lesiones

---

32. Un conductor que transporta un triple remolque toma una rampa de salida cerrada a la misma velocidad que sería segura para un solo remolque de 53 pies. ¿Cuál es el resultado MÁS probable?

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. El triple es más seguro porque los dollies convertidores actúan como amortiguadores que reducen las fuerzas laterales

B. El triple se vuelca menos porque los remolques individuales más cortos bajan el centro de gravedad total

C. El triple se vuelca más fácilmente porque la amplificación hacia atrás (rearward amplification) multiplica la fuerza lateral en cada punto de enganche adicional

D. El triple toma la curva igual, porque el peso bruto combinado (GCWR), y no la cantidad de remolques, determina el riesgo de vuelco

---

33. Al conducir un triple remolque en una autopista interestatal, un conductor siente que la combinación empieza a balancearse de lado a lado a 55 mph sin viento. El conductor debe PRIMERO:

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. Aplicar solo los frenos del remolque con la válvula de mano para estabilizar las unidades traseras sin bloquear las ruedas motrices

B. Frenar con fuerza hasta menos de 45 mph y luego volver poco a poco a una velocidad segura

C. Aumentar un poco la velocidad para reducir la oscilación en el acople del remolque

D. Reducir la velocidad poco a poco soltando el acelerador y manteniendo el volante recto

---

34. ¿Qué debes hacer al retroceder con combinaciones dobles o triples?

What should you do when backing doubles or triples?

A. Retroceder solo en línea recta

B. Retroceder igual que con un solo remolque

C. Usar siempre un guía (spotter)

D. Evitar retroceder siempre que sea posible

---

35. Al acoplar el segundo remolque de una combinación doble, un conductor nota que el gancho pintle (pintle hook) que conecta el dolly convertidor con el primer remolque está agrietado. ¿Qué acción es la MÁS adecuada?

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. Reemplazar el gancho pintle antes de operar el vehículo

B. Ajustar el mecanismo de seguro para eliminar todo el juego

C. Continuar con el acople porque un juego de hasta 1/4 de pulgada es aceptable

D. Aplicar más grasa para reducir el juego

---

36. Durante un cambio de carril de emergencia repentino con un triple remolque, el conductor nota que el último remolque empieza a oscilar con violencia. ¿Qué fenómeno es la causa MÁS directa?

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. Amplificación hacia atrás, en la que el movimiento lateral aumenta hacia la parte trasera de la combinación

B. Holgura excesiva en los acoples que permite el movimiento independiente de los remolques

C. Una diferencia de presión de aire que hace que los frenos traseros actúen antes que los delanteros

D. Una distribución desigual del peso que carga demasiado los ejes traseros

---

Frenos de aire

37. En la prueba de pérdida de aire con el motor apagado y los frenos sueltos, un vehículo sencillo pierde 3 psi en un minuto. Con el freno de servicio aplicado a fondo, pierde 5 psi en un minuto. La MEJOR acción del conductor es:

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. Continuar con la operación normal, porque ambas pérdidas están dentro de los límites aceptables para un vehículo sencillo

B. Operar el vehículo solo en trayectos locales hasta repararlo, evitando velocidades de carretera

C. Reportar la pérdida con frenos aplicados, que supera el límite de 4 psi para vehículos sencillos

D. Sacar el vehículo de servicio de inmediato, porque ambas pérdidas superan los límites de fuga aplicables

---

38. Un conductor hace la revisión de los frenos de aire dejando que la presión baje desde 120 psi con aplicaciones repetidas del freno. La advertencia de baja presión se activa a 65 psi y el freno de estacionamiento se aplica solo a 35 psi. ¿Cuál es la evaluación correcta?

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. La advertencia de baja presión se activó demasiado tarde, pero el freno de estacionamiento actuó a tiempo

B. Tanto la advertencia como el freno de estacionamiento se activaron fuera de los rangos aceptables

C. La advertencia de baja presión es aceptable, pero el freno de estacionamiento se aplicó demasiado pronto

D. Ambos sistemas funcionan dentro de los rangos aceptables

---

39. Durante la inspección previa al viaje, un conductor revisa la presión de corte (cut-out) del gobernador (governor) del compresor de aire. ¿Cuál es el rango normal de corte en la mayoría de los sistemas de frenos de aire?

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 a 180 psi
B. 120 a 140 psi
C. 100 a 110 psi
D. 150 a 160 psi

---

40. ¿Cuál es la presión de aire mínima que normalmente se requiere para operar el vehículo con seguridad?

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

A. Varía según el vehículo, pero en general no menos de 100 psi
B. Mientras los frenos se apliquen, la presión no importa
C. 85 psi como mínimo para todos los vehículos
D. 60 psi siempre es suficiente

---

41. Mientras mantiene una aplicación constante del freno de servicio, un conductor oye un silbido fuerte y continuo, y confirma que el aire sale directamente de la carcasa de una cámara de freno de resorte (spring brake chamber), y no de una válvula de escape. El vehículo se detiene con normalidad. Esto indica:

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. Que el sistema de freno de emergencia se activó solo por baja presión de aire
B. Que el freno de estacionamiento está parcialmente aplicado mientras se usa el freno de servicio
C. Una fuga en la cámara del freno de resorte que requiere reemplazo inmediato
D. Una liberación normal de aire de las cámaras de freno de resorte durante el uso del freno de servicio

---

42. ¿Cuál es la función del gobernador (governor) del compresor de aire en un sistema de frenos de aire?

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

A. Drenar automáticamente la humedad de los tanques de aire
B. Igualar la presión de aire entre los frenos delanteros y traseros
C. Controlar cuándo el compresor bombea aire al sistema
D. Regular la velocidad de aplicación de los frenos de resorte

---

43. Durante la inspección previa al viaje de un vehículo sencillo, pruebas la pérdida de aire con el motor apagado y los frenos sueltos. En un minuto, la presión baja de 120 psi a 115 psi. ¿Es aceptable?

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. No, la pérdida máxima permitida es de 2 psi por minuto
B. No, el vehículo no debe perder nada de presión con los frenos aplicados
C. Sí, la pérdida de aire está dentro de los límites aceptables
D. Sí, pero solo si el vehículo es un camión de una sola unidad

---

44. Si un sistema de aire de un sistema de frenos de aire dual pierde presión (por ejemplo, los frenos delanteros o traseros tienen una fuga grande), ¿qué pasará?

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. Los frenos se ajustarán solos y no notarás nada
B. El compresor se apagará
C. Todos los frenos fallarán de inmediato
D. Seguirás teniendo frenos en el otro sistema, pero la distancia de frenado será mayor

---

45. ¿Qué mantiene sueltos los frenos de resorte (spring brakes) cuando el vehículo opera con normalidad?

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

A. La tensión del resorte
B. La presión de aire
C. La presión hidráulica
D. Los solenoides eléctricos

---

46. ¿A qué nivel de presión de aire se activa el dispositivo de advertencia de baja presión?

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

A. Antes de que la presión baje de 60 psi
B. A exactamente 100 psi durante la operación normal
C. Cuando la presión supera los 120 psi
D. Cuando la presión llega a 150 psi en la válvula de seguridad

---

47. En una prueba de fuga con freno aplicado en un autobús sencillo, el conductor apaga el motor, suelta el freno de estacionamiento con las ruedas calzadas y mantiene el freno de servicio presionado a fondo. Después de la caída inicial de presión, esta baja 2 psi en un minuto. ¿Qué indica esto sobre la tasa de fuga?

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. El sistema de frenos de aire funciona con normalidad
B. Hay una fuga de aire que requiere reparación inmediata
C. El compresor de aire no funciona
D. El gobernador necesita ajuste

---

48. ¿Qué debes hacer si tienes que estacionarte en una pendiente con frenos de aire?

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

A. Usar calzos en las ruedas además de los frenos de resorte para mayor seguridad
B. Usar los frenos de servicio en lugar de los frenos de resorte
C. Usar solo los frenos de resorte, que son suficientes
D. Mantener el motor encendido para conservar la presión de aire

---

Autobús escolar

49. ¿Qué tipos de espejos se requieren en los autobuses escolares para que el conductor vea la zona de peligro y a los estudiantes alrededor del autobús?

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

A. Solo espejos laterales planos estándar, como en otros vehículos comerciales

B. Solo espejos retrovisores y espejos laterales planos

C. Espejos con calefacción y espejos laterales de gran angular

D. Espejos de cruce, espejos laterales convexos y espejos interiores superiores

---

50. Durante una evacuación de emergencia, ¿cuál es la distancia mínima segura a la que deben alejarse los estudiantes del autobús después de bajar?

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

A. Al menos 100 pies del autobús

B. Lo bastante lejos para ver y oír las instrucciones del conductor

C. Al menos 50 pies del autobús

D. Al menos 25 pies del autobús

---

51. Al cruzar vías de tren después de hacer la parada obligatoria, ¿qué debe evitar hacer un conductor de autobús escolar mientras el autobús está sobre las vías?

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. Revisar los espejos para ver el tráfico que viene detrás

B. Cambiar de marcha

C. Mantener retraído el brazo de control de cruce (crossing control arm)

D. Mantener una velocidad constante

---

52. Mientras suben estudiantes en una parada, notas que un vehículo se acerca por detrás y no parece reducir la velocidad. La puerta está abierta y dos estudiantes están subiendo. ¿Cuál es tu acción inmediata MÁS adecuada?

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. Terminar de subir a los estudiantes rápido y cerrar la puerta para salir de la zona de peligro

B. Tocar la bocina varias veces para alertar al conductor que se acerca

C. Indicar a los estudiantes que dejen de subir y esperen, y luego vigilar el vehículo que se acerca

D. Avisar por radio a la central sobre la infracción mientras sigues subiendo a los estudiantes

---

53. Un conductor de autobús escolar debe evacuar a los estudiantes por un incendio. ¿Cuál es la PRIMERA acción que debe tomar?

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

A. Apagar el motor y activar las luces intermitentes de emergencia

B. Avisar por radio a la central la ubicación de la emergencia

C. Abrir todas las ventanas y puertas para ventilar el humo

D. Indicar a los estudiantes que vayan rápido a la salida delantera

---

54. Durante una evacuación de emergencia, un conductor de autobús escolar nota humo que sale del compartimiento del motor y tres estudiantes siguen sentados atrás. El conductor ya detuvo el autobús de forma segura fuera de la vía. ¿Qué debe hacer PRIMERO?

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. Llamar a la central para reportar la emergencia antes de mover a ningún estudiante

B. Asegurar el autobús apagando el encendido y activando el freno de estacionamiento

C. Ir a la parte trasera del autobús y ayudar físicamente a salir a los tres estudiantes

D. Abrir todas las salidas de emergencia y dirigir a los estudiantes a evacuar por la puerta trasera

---

55. Un conductor de autobús escolar se detuvo para bajar estudiantes. El brazo de alto (stop arm) debe estar extendido:

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

A. Siempre que las luces rojas de advertencia estén parpadeando

B. Solo en carreteras con límite de velocidad superior a 35 mph

C. Solo en zonas escolares designadas por el distrito local

D. Solo cuando no hay un guardia de cruce escolar en la parada

---

56. Un autobús escolar tiene un brazo de control de cruce (crossing control arm) que se extiende automáticamente cuando se abre la puerta de entrada. Un estudiante baja del autobús y empieza a pasar entre el brazo extendido y el parachoques delantero. ¿Qué debe hacer el conductor?

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. Confiar en las luces rojas intermitentes para detener el tráfico que se aproxima y dejar que el estudiante cruce

B. Decirle al estudiante por el intercomunicador que cruce rápido porque el tráfico se detuvo

C. Tocar la bocina para alertar al estudiante y luego revisar por completo la zona de peligro antes de avanzar

D. Confiar en que el brazo de control de cruce mantiene una distancia segura y seguir con la revisión de los espejos

---

57. Un automovilista pasa ilegalmente a un autobús escolar mientras tiene extendido el brazo de alto (stop signal arm) y las luces rojas parpadean. ¿Qué información debe anotar el conductor para apoyar un reporte a la policía o al distrito escolar?

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. Nada; los casos de rebase ilegal se manejan solo con las grabaciones de las cámaras del autobús, sin datos del conductor

B. Solo la hora del día, porque la policía puede averiguar el resto con los registros de la central

C. Solo el color general del vehículo, porque no se necesitan más detalles para sancionar

D. La descripción del vehículo, el número de placa, la dirección de viaje, el lugar y la hora de la infracción

---

58. Al detenerse en un cruce de ferrocarril, un autobús escolar debe colocarse a no menos de _ y no más de _ del riel más cercano.

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 pies; 75 pies
B. 10 pies; 30 pies
C. 15 pies; 50 pies
D. 25 pies; 100 pies

---

59. Dos estudiantes empiezan a pelear en la parte trasera del autobús mientras este circula por una autopista con todos los estudiantes a bordo. ¿Cuál es la PRIMERA acción MÁS adecuada del conductor?

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. Voltearse para regañar a los estudiantes mientras sigue manejando
B. Llamar por radio a la central para pedir instrucciones antes de hacer algo para detener el autobús
C. Vigilar la situación por el espejo interior y continuar la ruta sin detenerse
D. Buscar un lugar seguro a la orilla del camino y detener por completo el autobús antes de atender el problema

---

Tanque

60. Un titular de CDL reprueba el examen de conocimientos del endoso de tanque (tanker endorsement). ¿Qué examen se necesita antes de poder emitir el endoso?

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

A. Volver a presentar y aprobar el examen de conocimientos de vehículos tanque
B. Completar solamente un curso certificado de capacitación en tanques
C. Enviar una solicitud de renovación sin ningún examen
D. Aprobar tanto el examen de conocimientos como una prueba de manejo (skills test) con un vehículo tanque

---

61. Un conductor de tanque que transporta líquidos inflamables debe estacionarse en una parada de camiones (truck stop) durante la noche. Debe colocar el tanque de modo que pueda moverse rápido en una emergencia. ¿Qué posición ayuda más a salir pronto?

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. Estacionar con la puerta del conductor del lado contrario al tráfico para reducir el riesgo de choque al subir o bajar
B. Estacionar cerca de otros tanques para compartir recursos de emergencia
C. Estacionar con el tanque de frente a la salida para poder salir lo más rápido posible en una emergencia
D. Estacionar en terreno firme y plano siempre que sea posible para reducir el riesgo de que ruede o se asiente de forma desigual

---

62. Un conductor de un tanque de líquidos con deflectores (baffles) nota que el vehículo todavía se balancea de lado a lado en una rampa de entrada a la autopista a velocidad moderada. Esto es de esperarse por la función principal de los deflectores. ¿Qué tipo de oleaje (surge) están diseñados para reducir principalmente?

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. Oleaje de adelante hacia atrás causado por el frenado y la aceleración

B. Oleaje de lado a lado causado por las curvas y los cambios de carril

C. Oleaje resonante causado por la vibración del camino a velocidad de autopista

D. Oleaje rotatorio causado por el impulso en espiral del líquido

---

63. Un conductor lleva un tanque de leche liso (smooth-bore, sin deflectores o baffles) parcialmente lleno y se acerca a una señal de alto. ¿Cuál es la técnica de frenado MÁS importante para controlar el oleaje del líquido hacia adelante?

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. Empezar a frenar antes de lo normal y aplicar presión firme y creciente poco a poco, mucho antes del punto de parada

B. Frenar fuerte y tarde para que el impulso del líquido vaya al mismo ritmo que la desaceleración del vehículo

C. Frenar solo bajando las marchas y evitar por completo los frenos de servicio para no provocar oleaje

D. Bombear los frenos en ráfagas cortas y rápidas para dividir la ola en varias olas más pequeñas

---

64. ¿Por qué los vehículos tanque son más propensos a volcarse que otros vehículos comerciales?

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

A. La superficie lisa de los tanques reduce la tracción de las llantas

B. La carga líquida tiene un centro de gravedad alto y se desplaza en las curvas

C. Los remolques tanque tienen menos ejes que los remolques normales

D. Las regulaciones federales exigen que los tanques sean más altos que otros remolques

---

65. Durante las operaciones de descarga, ¿cuándo debe el conductor colocar el equipo de emergencia, como los extintores?

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

A. Antes de empezar el proceso de descarga

B. Después de terminar la descarga

C. Solo si hay líquidos inflamables

D. Después de que la descarga esté al 50% completa

---

66. ¿Cuántos deflectores (baffles) tiene un tanque liso (smooth bore)?

A smooth bore tanker has how many baffles?

A. Dos, que dividen el tanque en tercios

B. Ninguno

C. Varios a lo largo del tanque

D. Uno en el centro

---

67. Un conductor debe transportar 6,000 galones de líquido en un tanque con compartimientos y deflectores (baffles). ¿Cuándo es MÁS peligroso el oleaje del líquido, incluso con los deflectores?

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. Cuando el tanque está completamente lleno y no queda aire en ningún compartimiento

B. Cuando el conductor mantiene una velocidad constante en la autopista sin frenar ni girar

C. Cuando los compartimientos llevan líquidos con densidades muy distintas

D. Cuando el tanque está al 50% y el líquido queda por debajo de la altura de los deflectores en varios compartimientos

---

68. Al decidir cuánto líquido cargar en cada compartimiento de un vehículo tanque, ¿qué debe revisar el conductor?

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

A. Que el compartimiento delantero siempre se llene antes que los demás

B. Solo que todos los compartimientos tengan la misma profundidad de líquido

C. Que la carga se mantenga dentro de los límites de peso bruto y de peso por eje

D. Solo que no se exceda la capacidad total de líquido del tanque

---

69. Un tanque de carga líquida que no tiene deflectores (baffles) ni mamparos (bulkheads) internos se llama:

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

A. Tanque liso (smooth bore tank)

B. Tanque de techo abierto (open-top tanker)

C. Recipiente a presión (pressurized vessel)

D. Transportador de un solo compartimiento (single-compartment carrier)

---

70. En comparación con otros vehículos comerciales de la misma longitud y peso, los vehículos tanque tienen mayor riesgo de vuelco porque:

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

A. Tienen un centro de gravedad alto

B. Tienen radios de giro más amplios

C. Llevan carga más pesada por eje

D. Deben viajar a mayor velocidad

---

71. ¿Cuál es la función de los mamparos (bulkheads) en un remolque tanque?

What is the function of bulkheads in a tank trailer?

A. Sostener la estructura del techo durante la carga

B. Dividir el tanque en compartimientos separados y reducir el oleaje

C. Dejar salir los vapores durante el transporte

D. Aumentar la capacidad de peso total del tanque

Pasajeros

72. Un conductor de autobús se acerca a un puente levadizo (drawbridge) con las barreras bajadas y las luces parpadeando, pero el tablero del puente sigue abajo. El tráfico de adelante se detuvo. El conductor debe:

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. Tratarlo como una señal descompuesta y avanzar con mucha precaución

B. Detenerse, abrir la puerta y la ventana, mirar y escuchar, y avanzar si el tablero está abajo

C. Detenerse al menos a 50 pies de la barrera y esperar a que la señal se apague

D. Detenerse al menos a 15 pies de la barrera y esperar a que el vehículo de adelante avance

---

73. Un conductor de autobús encuentra un puente levadizo (drawbridge) con las luces de advertencia parpadeando. ¿Qué acción es obligatoria?

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

A. Detenerse solo si las barreras están bajando

B. Detenerse al menos 50 pies antes de la parte móvil del puente

C. Reducir la velocidad a 15 mph y cruzar con precaución

D. Cruzar rápido antes de que el puente empiece a abrirse

---

74. En un autobús diseñado para llevar pasajeros de pie, ¿qué área debe mantenerse libre de pasajeros de pie?

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

A. El espacio junto a cualquier asiento que ya está ocupado

B. Solo el área justo frente a la salida trasera

C. Todo el pasillo detrás de la última fila de asientos

D. El área por delante de la parte trasera del asiento del conductor

---

75. ¿Cuándo es aceptable cargar combustible a un autobús con pasajeros a bordo? No hay ninguna necesidad de seguridad ni de bienestar para que los pasajeros se queden dentro.

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. Solo en estaciones de servicio seguras designadas

B. Cuando hace mucho calor o mucho frío

C. Solo si los pasajeros permanecen sentados

D. Nunca; todos los pasajeros deben bajar antes de cargar combustible

---

76. Un pasajero expresa preocupación porque no ve un extintor de incendios en el compartimiento de pasajeros del autobús. El conductor sabe que hay un extintor con la clasificación adecuada, bien sujeto en el área del conductor, de fácil acceso pero no visible desde los asientos. ¿Cómo debe responder el conductor?

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. Explicar que los extintores en el compartimiento de pasajeros están prohibidos por el riesgo de mal uso en incidentes menores

B. Explicar que los extintores visibles en el área de pasajeros son opcionales y que ponerlo en el área del conductor cumple todos los requisitos

C. Decirle al pasajero que las regulaciones exigen el extintor en el área del conductor para controlar el acceso en emergencias

D. Reconocer la preocupación y mover el extintor al compartimiento de pasajeros para dar tranquilidad visible

---

77. Un conductor de un autobús diseñado para 48 pasajeros nota que la línea para pasajeros de pie (standee line) fue quitada en una remodelación reciente, y que ningún otro dispositivo marca el límite delantero para quienes van de pie. ¿Qué afirmación sobre los pasajeros de pie es MÁS exacta?

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. Se permiten pasajeros de pie hasta la capacidad nominal del vehículo, haya línea o no

B. Se prohíben pasajeros de pie si el autobús se fabricó después de 1994, sin importar la línea

C. Se permiten pasajeros de pie solo si el autobús no circula por una autopista interestatal

D. Se prohíben pasajeros de pie porque el vehículo no tiene la marca de línea requerida

---

78. Al detener un autobús en un cruce de ferrocarril, el conductor debe abrir la puerta de servicio. La razón PRINCIPAL es:

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

A. Avisarle al maquinista del tren que el autobús está detenido

B. Permitir que los pasajeros evacuen rápido si se ve un tren

C. Igualar la presión de aire en el compartimiento de pasajeros antes de cruzar

D. Oír con más claridad un tren que se aproxima

---

79. Un pasajero pide llevar una batería de auto en su equipaje de mano dentro del autobús. ¿Qué debe hacer el conductor?

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

A. Permitirlo solo si va en el portaequipajes superior

B. Permitirlo si la batería va debajo del asiento del pasajero

C. Aceptarla, pero exigir que el pasajero se siente en la primera fila

D. Negarse a permitir la batería a bordo por las regulaciones de materiales peligrosos

---

80. Durante la inspección previa al viaje (pre-trip inspection) de un autobús chárter, descubres que una ventana de salida de emergencia está atorada, medio abierta, y no se puede cerrar ni abrir del todo. Tu despachador dice que el grupo ya lleva 20 minutos de retraso. ¿Cuál es la acción MÁS adecuada?

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. Manejar con los pasajeros a bordo hasta el taller más cercano para perder menos tiempo

B. Sujetar la ventana con cinta adhesiva e indicar a los pasajeros que no se sienten cerca

C. Negarte a operar el vehículo hasta que la salida de emergencia se repare o se reemplace

D. Seguir con el viaje porque al menos otra salida de emergencia funciona

---

81. Durante la inspección previa al viaje de un autobús de larga distancia (motorcoach) para 45 pasajeros, el conductor encuentra que 2 de las 8 salidas de emergencia requeridas tienen inservibles los mecanismos de apertura interiores. Las aperturas exteriores funcionan bien. ¿Qué debe hacer el conductor?

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. Continuar la operación porque las aperturas exteriores funcionan y se puede ayudar desde afuera

B. Documentar el defecto, completar el viaje y reportarlo para reparación en el siguiente mantenimiento programado

C. Operar el vehículo, pero reducir la carga máxima a 35 pasajeros para mantener la proporción de salidas por pasajero

D. Sacar el vehículo de servicio y reportar el defecto; las salidas de emergencia requeridas deben funcionar bien

---

82. Las normas federales de seguridad exigen que las puertas de salida de emergencia de un autobús de pasajeros se puedan abrir:

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

A. Solo por el conductor con un interruptor central de liberación

B. Solo desde adentro, para mantener la seguridad de los pasajeros durante la operación

C. Solo desde afuera, para evitar que se abran sin autorización en movimiento

D. Tanto desde adentro como desde afuera del vehículo

---

83. Durante un viaje chárter, un pasajero se enferma gravemente y necesita atención médica inmediata. El hospital más cercano está a 8 millas por autopista, pero hay una clínica de atención urgente a 2 millas por calles locales. Los paramédicos van en camino y llegarán en 15 minutos. ¿Cuál es la MEJOR acción?

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. Manejar directo al hospital más cercano, a urgencias, para recibir atención definitiva

B. Empezar a manejar hacia el hospital, pero detenerse si te encuentras con la ambulancia

C. Manejar a la clínica de atención urgente, donde el personal puede estabilizar al paciente más pronto

D. Quedarte donde estás y esperar a que lleguen los paramédicos y evalúen al paciente

---

Materiales peligrosos (HazMat)

84. ¿Con cuánta anticipación al inicio de un viaje debe completar el conductor la inspección previa requerida cuando transporta materiales peligrosos (hazmat)?

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

A. Antes de comenzar cada viaje

B. Justo después de terminar la carga, pero antes de salir de las instalaciones

C. Dentro de 1 hora antes de la salida

D. Solo si el vehículo estuvo estacionado sin vigilancia durante la noche

---

85. Un conductor transporta líquidos inflamables Clase 3 en un vehículo que requiere carteles (placards). Salvo que las condiciones hagan imposible cumplir, ¿a qué distancia mínima de un fuego abierto debe estacionar mientras el vehículo está bajo vigilancia?

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. No hay distancia mínima mientras el conductor permanezca en el vehículo

B. Al menos 300 pies del fuego abierto más cercano

C. Al menos 50 pies, salvo que el vehículo esté dentro de un edificio completamente cerrado

D. Al menos 100 pies si la capacidad del tanque de carga supera los 1,000 galones

---

86. Un conductor terminó de entregar materiales de la División 4.3, Peligroso cuando se moja (Dangerous When Wet), en paquetes no a granel con un total de 1,800 libras. Los paquetes ya se descargaron, pero en el remolque quedan residuos derramados y material de relleno (dunnage) de cartón mojado contaminado por esa carga. ¿Cuándo deben retirarse los carteles?

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. Antes de salir del lugar de entrega, sin importar el estado del dunnage

B. Inmediatamente al terminar de descargar el último paquete

C. Dentro de las 24 horas posteriores a la entrega si no se carga otro hazmat

D. Después de barrer el interior del remolque y retirar el dunnage mojado

---

87. ¿Qué debes hacer si descubres que un paquete de hazmat está dañado antes de cargarlo?

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

A. Tapar el daño con cinta y continuar

B. Cargarlo con cuidado y reportar el daño después

C. Cargarlo solo si el daño es menor

D. No cargar el paquete y avisar al expedidor

---

88. Un tanque de carga a granel de 5,000 galones que transporta un material peligroso de la Tabla 2 muestra su número de identificación en paneles naranjas en lugar de carteles numerados. ¿En cuántos lados del vehículo debe aparecer el número de identificación?

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. En los cuatro lados

B. Solo en el lado que mira al tráfico de frente

C. En dos lados opuestos

D. En un solo lado, el que mira hacia atrás

---

89. Antes de cargar o descargar un líquido inflamable, ¿qué debes hacer con el motor si no se necesita para operar una bomba de transferencia?

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. Apagar el motor

B. Acelerar el motor para asegurar que los sistemas eléctricos estén cargados

C. Mantener el motor encendido en marcha mínima (ralentí)

D. Dejar el motor encendido solo si el freno de estacionamiento está puesto

---

90. El manifiesto de un conductor indica un oxidante de la División 5.1 y un explosivo de la División 1.1 cargados en el mismo remolque, separados solo por una clase de carga intermedia. Según la tabla de segregación, ¿cuál es el resultado requerido?

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. Pueden cargarse juntos si se separan horizontalmente al menos 4 pies

B. Pueden cargarse juntos sin separación si ambos son cantidades limitadas

C. Pueden cargarse juntos solo si el oxidante va en un paquete no a granel

D. Nunca pueden cargarse juntos en el mismo vehículo de transporte

---

91. En el transporte de hazmat, una “etiqueta” (label) se diferencia de un “cartel” (placard) principalmente en que la etiqueta se coloca en:

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

A. El paquete o envase individual que contiene el material peligroso

B. Los cuatro lados exteriores del vehículo de transporte

C. El manifiesto de carga de la empresa transportista archivado en la terminal

D. Los documentos de embarque guardados dentro de la cabina del conductor

---

92. Al transportar gasolina, ¿a qué distancia del vehículo tiene prohibido fumar el conductor?

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

A. A menos de 25 pies del vehículo

B. A menos de 50 pies del vehículo

C. Solo dentro de la cabina del vehículo

D. A menos de 10 pies del vehículo

---

93. ¿De qué color es el cartel (placard) estándar para oxidantes (División 5.1)?

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

A. Amarillo

B. Naranja

C. Blanco

D. Rojo

---

94. Según las regulaciones del DOT, ¿quién es el principal responsable de clasificar, empacar y marcar correctamente los materiales peligrosos antes de entregarlos a un transportista?

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

A. La empresa transportista que acepta el envío

B. El conductor con CDL asignado para llevar la mercancía

C. El expedidor (shipper u “offeror”)

D. El consignatario que recibe la entrega en el destino

---

95. ¿Qué dato NO se requiere en un documento de embarque (shipping paper) de materiales peligrosos?

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

A. Nombre oficial de embarque (proper shipping name)
B. Número de seguro social del conductor
C. Número de identificación UN o NA
D. Clase o división de peligro

Inspección previa al viaje

96. ¿Cómo se revisa el brazo pitman (pitman arm) durante la inspección?

How do you check the pitman arm during inspection?

A. Solo revisar la conexión con la caja de dirección
B. Buscar grietas, desgaste o conexiones flojas
C. La inspección del brazo pitman no es obligatoria
D. Solo verificar que se mueva con el volante

97. ¿Qué debes hacer si encuentras defectos que afectan la operación segura durante la inspección previa al viaje?

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

A. Anotarlos para repararlos en la siguiente parada
B. Seguir operando si los defectos parecen menores
C. Reportar solo los defectos graves
D. No operar el vehículo hasta que se reparen los defectos

98. ¿Qué debes revisar en las mangueras del sistema de enfriamiento durante la inspección?

What should you check about cooling system hoses during inspection?

A. La inspección de las mangueras no es obligatoria
B. Solo verificar que sean del color correcto
C. Buscar fugas, grietas, abultamientos o abrazaderas flojas
D. Revisar solo la manguera superior del radiador

99. ¿Qué debes revisar en el perno rey (king pin) del remolque durante la inspección?

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

A. Solo verificar que esté bien engrasado
B. La inspección del perno rey no es obligatoria
C. Revisar si tiene daños, desgaste y las dimensiones correctas
D. Solo revisar que esté sujeto

100. ¿Qué debes revisar en la tapa de llenado de aceite durante la inspección?

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

A. Solo verificar que esté presente
B. La inspección de la tapa de aceite no es obligatoria
C. Asegurarte de que esté bien sujeta y sin daños
D. Solo revisar que sea del color correcto

101. ¿Cómo revisas que la sujeción de la carga (load securement) cumpla con las reglas durante la inspección?

How do you check for load securement compliance during inspection?

A. Verificar que el número y el estado de los amarres sean adecuados según las regulaciones

B. Solo verificar que los amarres estén puestos

C. La inspección de la sujeción de la carga es responsabilidad del expedidor

D. Solo revisar que la carga no se mueva

---

102. ¿Qué debes revisar en las conexiones eléctricas del remolque durante la inspección?

What should you check about trailer electrical connections during inspection?

A. Solo verificar que el conector esté limpio

B. Probar todas las luces y señales para asegurar que funcionen bien

C. Solo revisar que el cable esté conectado

D. La inspección de la conexión eléctrica es opcional

---

103. ¿Qué debes revisar en el alternador durante la inspección?

What should you check about the alternator during inspection?

A. La inspección del alternador no es obligatoria

B. Solo revisar el voltaje de salida

C. Revisar la tensión de la banda, las conexiones y el montaje

D. Solo verificar que tenga buena conexión a tierra

---

104. ¿Cuánto debe durar una inspección previa al viaje (pre-trip inspection) completa?

How long should a thorough pre-trip inspection take?

A. De 15 a 45 minutos, según el tamaño y la complejidad del vehículo

B. 5 minutos como máximo

C. Lo que tarde en arrancar el motor

D. Al menos 1 hora para cualquier vehículo comercial

---

105. ¿Cuándo debe hacerse una inspección previa al viaje?

When should a pre-trip inspection be conducted?

A. Solo al inicio de cada día de trabajo

B. Antes de cada viaje y cada vez que cambie el conductor

C. Solo cuando lo exija la política de la empresa

D. Como mínimo una vez por semana

---

106. ¿Qué debes revisar en la luz de la placa (license plate light) durante la inspección?

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

A. Verificar que ilumine bien la placa trasera

B. La inspección de la luz de la placa no es obligatoria

C. Solo revisar que esté presente

D. Solo verificar que la luz sea blanca

---

107. ¿Cómo revisas el certificado médico durante la inspección?

How do you check the medical certificate during inspection?

A. La inspección del certificado médico es opcional

B. Solo revisar la fecha de vencimiento

C. Verificar que esté vigente y que coincida con los datos del conductor

D. Solo verificar que esté firmado

Respuesta correcta

1. B Debes seleccionar una marcha baja porque el freno de motor ayuda a controlar la velocidad en la bajada. Neutral y el embrague presionado eliminan el freno de motor. Acelerar aumenta la exigencia sobre los frenos.

2. C En calles de un solo sentido o carreteras divididas, coloca los triángulos a 10, 100 y 200 pies detrás de tu vehículo, hacia donde viene el tráfico. Todos van atrás porque el tráfico viene solo de una dirección.

3. B La altura es correcta cuando el remolque se levanta ligeramente al meter el tractor por debajo. Así la placa del remolque toca la quinta rueda y el perno rey entra bien en las mordazas. La alineación del perno rey es horizontal, no de altura. Las patas deben seguir extendidas hasta verificar el acople. Que el remolque esté nivelado con el suelo no prueba que la altura sea correcta.

4. D Al duplicar el intervalo en seco se obtienen ocho segundos. Eso da más espacio para la mayor distancia de frenado, la menor visibilidad y el agua que levantan otros vehículos. Ocho segundos es una base útil, no una garantía. Si la tracción o la visibilidad lo exigen, aumenta más el espacio o detente con seguridad.

5. A Seis segundos es el mínimo recomendado para un vehículo de 50 pies a 55 mph en buenas condiciones. La regla es un segundo por cada 10 pies de largo del vehículo, más un segundo adicional por encima de 40 mph. Tres segundos es muy poco. La regla de un largo por cada 10 mph no es la del manual de CDL.

6. A La discrepancia debe verificarse y por sí sola no genera una orden automática de fuera de servicio (out-of-service). Las fechas en conflicto requieren confirmación, y el enunciado no dice que alguna ya haya vencido. La tarjeta física no anula automáticamente el registro oficial. Tampoco una diferencia en la base de datos prueba que el conductor no sea apto médicamente.

7. B Según las reglas federales, un conductor de carga puede conducir un máximo de 11 horas después de 10 horas consecutivas fuera de turno (off duty). Esas horas forman parte de la ventana de 14 horas de trabajo (on-duty).

8. A Una primera condena por DUI en un vehículo personal significa un año de inhabilitación de la CDL. El límite federal de 0.04% de alcohol en sangre se aplica al conducir un vehículo comercial (CMV); un 0.06% en un vehículo personal, por sí solo, no es una infracción federal que inhabilite. Aun así, una condena por DUI en un vehículo personal sí puede inhabilitar la CDL. Ni 24 horas fuera de servicio ni la revocación permanente son la consecuencia normal.

9. B Antes de manejar, el conductor debe comprobar que el vehículo está en condiciones seguras de operación. El reporte del conductor anterior no reemplaza su responsabilidad. Un mantenimiento programado o poder llegar al destino no demuestran que el vehículo sea seguro.

10. B Las reglas federales exigen una inspección previa antes de cada viaje para confirmar que el vehículo es seguro. Una vez al día no basta, porque puedes hacer varios viajes y el estado del vehículo puede cambiar entre uno y otro. No se limita a materiales peligrosos. Una vez por semana es muy poco.

11. D La señal estándar para girar a la izquierda es sacar el brazo izquierdo recto, en horizontal, por la ventana. El brazo doblado hacia arriba indica giro a la derecha. Doblado hacia abajo indica que vas a reducir la velocidad o detenerte. El brazo recto hacia arriba no es una señal estándar. Debes conocer las señales de mano por si fallan las luces.

12. B Reducir de marcha y usar el freno de motor junto con los frenos de servicio evita que los frenos se sobrecalienten y pierdan fuerza (fade) en las bajadas. Usar el freno de estacionamiento en movimiento puede bloquear las ruedas traseras y causar un derrape o el efecto tijera (jackknife). Las luces de emergencia no controlan la velocidad. Ir en neutral elimina el freno de motor y deja todo el trabajo a los frenos de servicio.

13. B Un movimiento de 3/4 de pulgada es un defecto crítico: el vehículo debe salir de servicio para repararse. Indica un perno rey o una placa de montaje flojos o dañados, y eso puede causar que el acople falle. Seguir operando es inseguro, porque el perno rey debe estar bien fijo. La grasa no corrige un perno flojo, y medir con carga tampoco lo remedia.

14. B Los frenos de resorte se aplican solos normalmente entre 20 y 45 psi, según el sistema. La advertencia a 65 psi es un aviso previo. No se aplican a 0 psi ni junto con la advertencia. Cuando se active la advertencia de baja presión, detente de inmediato y con seguridad; no esperes a que los frenos se apliquen solos.

15. A Solo se usa para probar los frenos del remolque en la inspección previa. Usarla al conducir o en bajadas es peligroso porque frena solo el remolque, y eso puede causar un derrape y que el remolque se salga de línea. Para estacionarte usa los frenos de estacionamiento, no la válvula de mano, porque el aire puede fugarse y soltar los frenos.

16. C Si el remolque jala hacia un lado, lo más común es un problema de frenos: un lado arrastra y no se suelta, o está sobreajustado, y la fuerza de frenado desigual jala el remolque hacia el lado más frenado. Si las mordazas no estuvieran enganchadas, el remolque se soltaría o rebotaría. Una quinta rueda deslizante sin seguro se movería hacia adelante y atrás, no hacia un lado.

17. A El desvío de trayectoria (off-tracking) hace que las ruedas traseras sigan un camino más corto y cerrado que las delanteras al girar. En giros a la derecha, mantén la parte trasera cerca de la acera y abre el giro al final, en vez de abrirte a la izquierda antes. El coletazo (trailer swing) es la pérdida de tracción del remolque al frenar. La amplificación hacia atrás, o efecto látigo, ocurre en maniobras evasivas con varios remolques.

18. A Lo primero es soltar los frenos. Cuando las ruedas motrices se bloquean al frenar, pierden tracción y el remolque empuja el tractor de lado. Al soltar los frenos, las ruedas giran y recuperan tracción. Acelerar empeora el patinaje. Girar fuerte durante el derrape no sirve. Usar solo la válvula de mano puede bloquear las ruedas del remolque y empeorar todo.

19. A Avanzar suavemente con los frenos del remolque puestos prueba si las mordazas sujetan el perno rey: si el acople está bien, el tractor no se suelta. La revisión visual sola no reemplaza esta prueba. Después, pon el freno de estacionamiento del tractor e inspecciona las mordazas y el seguro. Desconectar y reconectar el aire no verifica el acople. Las patas deben sostener el remolque hasta terminar estas revisiones.

20. C Se acciona solo la válvula de mano del remolque estando detenido y se intenta avanzar despacio: si los frenos funcionan, el tractor queda sujeto. A velocidad de carretera hay riesgo de derrape o efecto tijera (jackknife). Desconectar la válvula de protección en marcha provoca una frenada de emergencia, no una prueba controlada. La alarma solo avisa de la presión de aire, no de si los frenos funcionan.

21. D Los vehículos combinados tienen el centro de gravedad alto y se vuelcan más en curvas y rampas tomadas demasiado rápido (manual de CDL, sección 6.1). El peso y el impulso del remolque crean fuerzas laterales fuertes al girar. En línea recta a velocidad adecuada el riesgo es mínimo, y al retroceder en línea recta no hay fuerzas laterales. Reduce la velocidad antes de curvas y rampas.

22. C Son exactamente dos mangueras: la de servicio (azul) y la de emergencia o suministro (roja). Cada una termina en un acoplador (glad hand) en el tractor y en el remolque. Una sola no puede hacer ambas funciones: una lleva la señal de frenado y la otra abastece de aire los tanques del remolque y mantiene sueltos los frenos de resorte. Tres o cuatro no son lo normal.

23. A La prueba de tirón confirma que el perno rey está bien asegurado en la quinta rueda: se tira suavemente hacia adelante con los frenos del remolque puestos. Si no estuviera asegurado, el remolque se soltaría en la prueba y no en la carretera. La prueba no verifica los frenos ni las patas. El aire y la electricidad se revisan aparte.

24. B Después de meterse bajo el remolque, el conductor debe verificar que la quinta rueda quedó asegurada al perno rey antes de subir las patas por completo. Así el remolque no cae si el acople está incompleto. Los frenos se revisan después del acople completo. Los acopladores de aire se conectan antes de meterse debajo.

25. D El gancho pintle (pintle hook) va en la parte trasera de un remolque o de un dolly convertidor, y sujeta el ojo del frente de un remolque completo. Permite el movimiento entre unidades. La quinta rueda acopla semirremolques a tractores o dollies. El perno rey es la pieza del semirremolque que entra en la quinta rueda. Los glad hands conectan mangueras de aire.

26. B Se necesita una manguera de servicio y una de emergencia en cada una de tres uniones: tractor y primer remolque, primer remolque y dolly, y dolly y segundo remolque. Eso suma seis líneas. Las de servicio controlan el frenado normal y las de emergencia dan aire y apoyan el frenado de emergencia. Cuatro líneas omite una unión, dos cubre solo una, y ocho son más de las necesarias.

27. C Primero se aplican los frenos de estacionamiento del tractor y de los remolques, y luego se calzan las ruedas, para que la combinación quede asegurada antes de que salgas de la cabina. Los frenos de estacionamiento de los remolques normalmente se controlan desde la cabina con la válvula de suministro de aire. Calzar primero deja el vehículo sin asegurar. No uses la válvula de mano como freno de estacionamiento.

28. D Hay que sacar el dolly de servicio y usar otro dolly o un solo remolque. Un tanque de aire agrietado no es seguro aunque mantenga la presión: debe repararse o reemplazarse antes de usarse. La fatiga del metal puede romper el tanque y dejarte sin aire para frenar. La cinta no repara un recipiente a presión y bajar la velocidad no lo hace seguro. No intentes reparaciones improvisadas.

29. B Lo más común es un sello de glad hand dañado o faltante, donde las mangueras del primer remolque se conectan al dolly. Esos sellos de goma hacen la conexión hermética, y si se deterioran el aire se escapa. Los tanques trabajan con presión controlada por el gobernador (governor) y no se sobrecargan. Una válvula de relé que falla afecta el tiempo de respuesta del freno, no causa una fuga continua en la conexión.

30. A Antes de revisar los frenos, todos los tanques deben tener la presión normal de operación del fabricante. Deja que el sistema conectado se cargue por completo y comprueba que el aire llega a los remolques. Tener 80 psi solo en el tractor no demuestra que el sistema esté listo. Desactivar las advertencias es inseguro. Los 120 psi solo en el tractor son una cifra arbitraria que no revisa todo el sistema.

31. D La razón es evitar que la barra de remolque (tow bar) del dolly salte hacia arriba y cause lesiones. Nunca abras el gancho pintle mientras el dolly siga debajo del remolque trasero. Primero apoya y asegura el remolque trasero, desconecta sus conexiones de aire y eléctricas, suelta la quinta rueda del dolly y sácalo de debajo. En este procedimiento, el dolly no sostiene la parte trasera del primer remolque.

32. C Cada punto de enganche amplifica el movimiento lateral que se origina en el tractor, y al llegar al último de tres remolques puede ser varias veces mayor. Una velocidad segura para un solo remolque puede hacer que el último remolque se vuelque o se abra en la misma rampa. Remolques más cortos no bajan el centro de gravedad de forma importante, el peso bruto combinado (GCWR) por sí solo no refleja este efecto, y los dollies transmiten la fuerza lateral en vez de absorberla.

33. D El balanceo en combinaciones múltiples suele deberse a exceso de velocidad, mala carga o resonancia en los acoples. La respuesta inicial más segura es bajar la velocidad poco a poco soltando el acelerador, con el volante recto. Frenar de golpe puede empeorar el balanceo o causar el efecto tijera (jackknife), y la válvula de mano sola puede hacerte perder el control. Acelerar aumenta la inestabilidad y el riesgo de vuelco.

34. D Retroceder con dobles o triples es muy difícil y peligroso por la cantidad de puntos de articulación. Hay que evitarlo siempre que se pueda. Si es necesario retroceder, hazlo con mucha precaución y pide ayuda.

35. A Hay que reemplazar el gancho pintle antes de operar, porque un gancho agrietado es una pieza de acople insegura. Ni más grasa ni ajustar el seguro pueden reparar una grieta estructural. No operes con el acople dañado.

36. A La amplificación hacia atrás (rearward amplification) es el efecto látigo (crack-the-whip) en maniobras bruscas. El movimiento que empieza en el tractor se hace mayor en cada remolque, y el último es el más expuesto a oscilar o volcarse. Por eso en los triples importan los cambios de carril suaves y el espacio suficiente. La diferencia de presión de aire no explica este efecto del volante. La holgura y la carga desigual son otros riesgos, pero no definen este fenómeno.

37. D El vehículo debe salir de servicio de inmediato. Para un vehículo sencillo, la pérdida máxima es de 2 psi por minuto con los frenos sueltos y de 3 psi por minuto con el freno de servicio aplicado, después de la caída inicial. Aquí se superan ambos límites. Repara las fugas antes de manejar; no se permite operar en trayectos locales ni tratar una fuga excesiva como tolerancia.

38. D Ambos funcionan dentro de lo aceptable. La advertencia de baja presión debe activarse antes de que la presión baje de 60 psi, así que 65 psi está bien. El control del freno de estacionamiento salta y los frenos de resorte se aplican a la presión del fabricante, generalmente entre 20 y 45 psi. A 35 psi está dentro del rango, así que no se aplicó demasiado pronto.

39. B El gobernador del compresor normalmente corta (deja de bombear) entre 120 y 140 psi, la presión máxima normal de operación. Así hay suficiente aire sin exceso de presión. De 100 a 110 psi es muy poco y no da suficiente reserva. De 150 a 160 y de 170 a 180 psi superan las presiones seguras de un sistema estándar y pueden dañar componentes.

40. A La advertencia de baja presión se activa cerca de 60 psi, pero para operar con seguridad normalmente se necesita más presión, por lo general no menos de 100 psi, para tener buena fuerza de frenado y buen funcionamiento del sistema. Revisa las especificaciones de tu vehículo para el valor exacto.

41. C Una fuga continua directamente en la carcasa de la cámara indica una falla que requiere reemplazo inmediato. La sección del freno de resorte usa aire para mantener comprimidos los resortes potentes del freno de estacionamiento. La fuga puede bajar la presión del sistema y comprometer el frenado. El escape normal ocurre al soltar los frenos. Detente con seguridad y deja la reparación a personal calificado; no desarmes la cámara, porque el resorte puede causar lesiones graves.

42. C El gobernador vigila la presión del sistema y controla cuándo el compresor bombea (cut-in, normalmente cerca de 100 a 110 psi) y cuándo deja de bombear (cut-out, normalmente cerca de 120 a 135 psi). La humedad la eliminan el secador de aire y las válvulas de drenaje. La velocidad de los frenos de resorte depende del diseño de las válvulas y de la pérdida de presión. La presión entre ejes la manejan las válvulas de relé.

43. A No es aceptable. Con el motor apagado y los frenos sueltos, un vehículo sencillo no debe perder más de 2 psi por minuto. Una pérdida de 5 psi (de 120 a 115) supera ese límite e indica fugas que deben repararse antes de manejar. Las respuestas con “Sí” son incorrectas porque 5 psi excede el límite. Con los frenos aplicados sí se permite una pérdida limitada, y esta prueba es con frenos sueltos.

44. D En un sistema de aire dual, los frenos delanteros y traseros normalmente tienen circuitos separados. Si uno falla, el otro puede seguir frenando, por ejemplo solo con los frenos delanteros. Pero frenarás menos y necesitarás más distancia para detenerte. La advertencia de baja presión se activará por el lado que falló, y debes detenerte y repararlo de inmediato.

45. B La presión de aire mantiene comprimidos los resortes potentes de las cámaras de freno durante la operación normal. Con presión suficiente (normalmente más de 60 psi), los frenos están sueltos. Por eso los frenos de resorte se aplican solos cuando la presión baja demasiado. La tensión del resorte es lo que frena al perder aire. Los frenos de aire no usan presión hidráulica ni solenoides para esto.

46. A La señal de baja presión (luz roja, zumbador o ambos) debe activarse antes de que la presión baje de 60 psi en el tanque que abastece los frenos de servicio. Así tienes tiempo de detenerte con seguridad antes de que los frenos de resorte se apliquen solos. De 100 a 125 psi es el rango normal. La advertencia es por presión baja, no alta. La válvula de seguridad actúa a 150 psi y es un dispositivo aparte.

47. A El sistema funciona con normalidad. Un vehículo sencillo puede perder como máximo 3 psi en un minuto con el freno de servicio aplicado a fondo, después de la caída inicial. Aquí la pérdida es de 2 psi. Aplicar el freno varias veces gasta aire y no es una prueba de fuga con freno aplicado. Con el motor apagado no se puede evaluar el compresor ni el gobernador.

48. A Al estacionarte en una pendiente, usa calzos en las ruedas además de los frenos de resorte para tener la máxima seguridad. Es una protección de respaldo si los frenos de resorte fallan o no sujetan lo suficiente para la pendiente y la carga.

49. D Los autobuses escolares usan espejos de cruce (crossover), espejos laterales convexos y espejos interiores superiores. Los de cruce muestran la zona de peligro al frente y a los lados del autobús, incluida el área de las ruedas delanteras. Los convexos dan una vista más amplia de los costados. Los interiores permiten vigilar a los estudiantes, aunque los asientos pueden estorbar la vista. Los espejos planos solos dejan muchos puntos ciegos.

50. A Lleva a los estudiantes al menos a 100 pies del autobús, a un lugar seguro fuera de la vía y lejos del tráfico. El manual de CDL usa esta distancia como referencia general, no como un mínimo legal que proteja de todo peligro. Un incendio, materiales peligrosos o un tren que se acerca pueden exigir ir más lejos o en cierta dirección. Mantén juntos a los estudiantes, cuenta a todos y da más instrucciones desde un lugar seguro.

51. B Nunca cambies de marcha mientras el autobús está sobre las vías. Si fallas el cambio o el motor se apaga, el autobús podría quedar parado frente a un tren. Debe ir en una marcha con la que cruce sin cambiar. Mantener velocidad constante y revisar los espejos son prácticas correctas. El brazo de control de cruce no tiene que ver con los cruces de tren y va retraído en la conducción normal.

52. C La seguridad de los estudiantes es lo primero. Lo mejor es indicarles que dejen de subir y esperen, y luego vigilar el vehículo: así detienes su movimiento y los mantienes en una posición segura. Apurarlos aumenta el riesgo de lesiones; los estudiantes nunca deben apresurarse cerca del autobús. La bocina puede sonar para avisar, pero sola no detiene a los estudiantes. Reportar la infracción va después, cuando estén seguros. La zona de peligro puede llegar a 30 pies al frente del autobús.

53. A Apagar el motor y activar las luces intermitentes es la mejor acción de la lista para asegurar el autobús antes de evacuar. Primero detente en un lugar seguro, pon el freno de estacionamiento y la transmisión en neutral o en park, según corresponda. Avisa a la central cuando puedas, sin retrasar una evacuación urgente. Abrir todas las ventanas puede alimentar el fuego. La salida delantera no siempre es segura: elige las salidas según dónde esté el fuego.

54. B Lo primero es asegurar el autobús apagando el encendido y activando el freno de estacionamiento. Así no se mueve mientras los estudiantes evacuan. Después, dirige la evacuación por salidas alejadas del fuego y ayuda a los estudiantes que lo necesiten. Ir atrás antes de asegurar el autobús arriesga que se mueva mientras estás lejos de los controles. Avisa a la central antes de evacuar solo si no retrasa la salida; si no, evacua primero. Lleva a los estudiantes lejos del autobús.

55. A El brazo de alto se extiende siempre que las luces rojas de advertencia estén parpadeando, como parte de la operación normal en una parada para subir o bajar estudiantes. Sigue la ley de tu estado sobre dónde se deben usar; algunos lugares de parada tienen excepciones. Las reglas para el tráfico en sentido contrario en carreteras divididas varían según el estado. No depende del límite de velocidad, del guardia de cruce ni de la zona escolar.

56. C Tocar la bocina y revisar toda la zona de peligro (danger zone) antes de avanzar es lo correcto, porque el estudiante entró a un área insegura. El brazo de control de cruce es solo una señal visual: no impide físicamente que el estudiante pase frente al parachoques. Mantén el autobús detenido, avisa al estudiante y asegúrate de que llegue a un lugar seguro. Las luces rojas controlan al otro tráfico, no el camino del estudiante dentro de la zona de peligro.

57. D Un reporte completo necesita datos concretos y verificables: descripción del vehículo, placa, dirección de viaje, lugar exacto y hora. Con eso la policía puede identificar y multar al infractor. Solo el color no basta para identificarlo. Las cámaras no siempre existen ni siempre captan la placa, y la hora sola no da los datos que la policía necesita.

58. C La norma 49 CFR 392.10 fija la distancia de parada entre un mínimo de 15 pies y un máximo de 50 pies del riel más cercano. A menos de 15 pies, parte del autobús podría quedar sobre las vías o dentro del alcance de un tren que pasa. A más de 50 pies, ves y oyes peor los trenes, sobre todo en curvas o con poca visibilidad. Las otras opciones se salen de ese rango. Este dato lo debes saber para el examen del endoso de autobús escolar (School Bus).

59. D Manejar es siempre la primera prioridad. Lo correcto es detener el autobús con seguridad antes de ocuparte de la pelea, porque quitar la vista del camino a velocidad de autopista puede causar un choque que afecte a todos. Voltearse para regañar mientras avanzas te quita el control del vehículo. Solo mirar por el espejo deja que la pelea crezca. Esperar a la central retrasa un peligro que te toca resolver a ti.

60. A Quien reprueba el examen de conocimientos del endoso de tanque debe volver a presentarlo y aprobarlo antes de recibir el endoso. Para el endoso N no se exige prueba de manejo. Enviar una solicitud o tomar un curso no reemplaza el examen de conocimientos. Las reglas federales no exigen repetir el examen solo porque un endoso venció; la renovación y los vencimientos dependen del estado.

61. C Estacionar de frente a la salida es lo que ayuda directamente a salir pronto. Estacionar en terreno firme y plano también es buena práctica, pero no tiene que ver con la dirección de salida. No hay razón para juntar cargas inflamables. La puerta del lado contrario al tráfico trata del acceso, no de la salida rápida. En una emergencia, mueve el vehículo solo si es seguro hacerlo.

62. A Los deflectores son divisiones internas con aberturas que frenan el flujo del líquido hacia adelante y hacia atrás al frenar y acelerar. No evitan el oleaje de lado a lado. El oleaje lateral y el riesgo de vuelco dependen de la velocidad, el volante, la forma del tanque y qué tan lleno está. Con deflectores, algunos conductores se confían y toman las curvas demasiado rápido. El oleaje rotatorio y el resonante no son términos reconocidos de la CDL.

63. A Un tanque sin deflectores no tiene divisiones que frenen el líquido, así que toda la masa avanza como una sola ola. Frenar temprano, suave y progresivo deja que el oleaje se forme y se disipe poco a poco, sin golpear el frente del tanque. Frenar fuerte y tarde da la mayor fuerza en el peor momento. Bombear los frenos provoca más olas, y no usar los frenos de servicio es inseguro y no controla la distancia de frenado.

64. B Los vehículos tanque tienen un centro de gravedad alto porque el líquido va elevado dentro del tanque cilíndrico. Además, el líquido se mueve en las curvas, sobre todo de lado a lado, y eso desestabiliza el vehículo y aumenta el riesgo de vuelco. El número de ejes varía según el diseño y no es el factor principal. La superficie del tanque no afecta la tracción, porque las llantas tocan el camino. Ninguna regla obliga a que los tanques sean más altos.

65. A El equipo de emergencia se coloca antes de empezar la descarga. Así lo tienes a la mano si hay un derrame, un incendio u otra emergencia. Esperar a que la descarga esté a medias o terminada le quita el sentido a la preparación. El equipo requerido y su lugar dependen de la carga y de los procedimientos aplicables; no hay una regla universal de mover los extintores con cada líquido. Muchas instalaciones tienen requisitos propios, y se cumplen antes de empezar.

66. B Ninguno: por definición, un tanque liso no tiene deflectores. El líquido se mueve libremente de adelante hacia atrás y produce un oleaje fuerte. Estos tanques se usan mucho para productos alimenticios porque los deflectores dificultan la limpieza y la higiene. Las otras opciones describen tanques con deflectores. Los deflectores tienen aberturas que dejan pasar el líquido; los mamparos (bulkheads) sólidos crean compartimientos separados.

67. D Los deflectores son divisiones verticales con orificios que frenan el movimiento del líquido, pero no eliminan el oleaje ni el movimiento de lado a lado. Con el tanque al 50% y el líquido por debajo de los deflectores, el líquido tiene espacio para moverse, y frenar o girar sigue siendo peligroso. Un tanque lleno casi no tiene oleaje. Las densidades distintas afectan el reparto del peso, no los deflectores. A velocidad constante no hay oleaje; aparece al acelerar, frenar o girar.

68. C Es correcto revisar que la carga respete los límites de peso bruto y de peso por eje, porque cómo repartes la carga en los compartimientos cambia el peso que lleva cada eje. Revisar solo la capacidad total ignora el peso. Llenar primero el compartimiento delantero o igualar la profundidad no asegura un reparto seguro del peso.

69. A Un tanque liso es un tanque de líquidos sin ninguna división interna: ni deflectores ni mamparos. El líquido se mueve libremente en todas direcciones, así que produce el oleaje más fuerte de todos los tanques. Un tanque de techo abierto no tiene techo sellado, pero eso no habla de divisiones internas. Un recipiente a presión se clasifica por su presión. “Un solo compartimiento” no es el término oficial de la CDL. Con estos tanques cuida más la velocidad, el frenado y las curvas.

70. A Los vehículos tanque tienen un centro de gravedad alto porque el tanque va sobre el chasis y el líquido llena el tanque de abajo hacia arriba, lo que sube el centro de masa. Por eso se vuelcan con más facilidad en curvas, cambios de carril o superficies inclinadas. No deben ir más rápido; muchas veces es lo contrario. El peso importa, pero lo clave es la altura del peso, no solo la carga por eje. El radio de giro afecta la maniobra, no es el riesgo principal.

71. B Los mamparos son paredes internas sólidas que dividen el tanque en compartimientos totalmente separados. Así limitan cuánto se puede mover el líquido, y además permiten llevar productos distintos a la vez. No sostienen el techo, porque la estructura la da el casco del tanque. No sirven de ventilación, que es trabajo de las válvulas de alivio de presión. Tampoco aumentan la capacidad de peso: agregan peso y reducen un poco el espacio útil.

72. C Detenerse al menos 50 pies antes de la barrera y esperar a que la señal se apague es la respuesta correcta. La guía nacional de la CDL pide parar al menos 50 pies antes de la parte móvil del puente cuando hay que detenerse. Con las barreras bajadas y las luces parpadeando, quédate detenido hasta que las señales se apaguen y el camino esté libre. El rango de 15 a 50 pies es para cruces de ferrocarril, no para puentes levadizos. Abrir la puerta y la ventana no te autoriza a pasar.

73. B Los autobuses deben detenerse al menos 50 pies antes de la parte móvil de cualquier puente levadizo cuando las luces parpadean o las barreras bajan, aunque el tablero todavía no se mueva. Esa distancia da seguridad si el puente empieza a abrirse. Cruzar rápido es muy peligroso e ilegal. Esperar solo a que bajen las barreras puede ser tarde. Reducir la velocidad sin detenerse viola las reglas y puede dejarte sobre el puente cuando se abra.

74. D El área por delante de la parte trasera del asiento del conductor debe mantenerse libre de pasajeros de pie. Una línea para pasajeros de pie (standee line) u otra marca señala ese límite, y los pasajeros deben quedarse detrás de ella. Las otras opciones no indican ese límite. Solo la zona frente a la salida trasera pasa por alto la restricción junto al conductor; además, las salidas siempre deben quedar libres.

75. D Nunca; todos los pasajeros deben bajar antes de cargar combustible, según las condiciones del enunciado. Las reglas federales prohíben cargar combustible con pasajeros a bordo, salvo que sea absolutamente necesario, y aquí se excluye esa excepción. Que estén sentados no quita el peligro. Una estación segura no prueba que sea necesario. El calor o el frío no son una excepción automática: tendría que ser absolutamente necesario para su seguridad o bienestar.

76. B La mejor respuesta es explicar que un extintor visible en el área de pasajeros es opcional y que tenerlo en el área del conductor cumple los requisitos. El extintor debe tener la clasificación correcta, estar bien sujeto y ser de fácil acceso. Las reglas federales no exigen que esté en el área del conductor ni que se vea desde los asientos. Moverlo es innecesario, y los extintores en el área de pasajeros no están prohibidos.

77. D Se prohíben pasajeros de pie porque el vehículo no tiene la marca requerida y ningún otro dispositivo señala el límite delantero. Las reglas federales exigen que un autobús con pasajeros de pie tenga una línea de 2 pulgadas en el piso, u otro medio que indique el límite. Sin ninguna de las dos, no se permiten, aunque la capacidad del diseño normalmente los permitiera. Circular por carreteras interestatales o no interestatales no cambia el requisito. La regla de “después de 1994” no aplica.

78. D Abrir la puerta de servicio en un cruce de ferrocarril te ayuda a oír mejor un tren que se acerca. El ruido del motor, del camino o del viento puede tapar el sonido, sobre todo en curvas con poca visibilidad. La parada no es un procedimiento de evacuación; los pasajeros se quedan a bordo salvo peligro inminente. La puerta no es una señal para el maquinista, que usa su propio equipo y las señales del cruce. La presión de aire no es un problema de seguridad en un cruce.

79. D Las baterías de auto tienen ácido sulfúrico y se clasifican como materiales peligrosos que no pueden ir en el compartimiento de pasajeros de un autobús. Pueden derramar ácido, soltar gases tóxicos y provocar incendios. Las regulaciones federales de materiales peligrosos prohíben llevarlas en vehículos de pasajeros sin la autorización y la contención adecuadas. Ponerla bajo el asiento, arriba o al frente no quita el peligro. El conductor puede ser responsable si transporta a sabiendas material prohibido.

80. C La norma 49 CFR 393.62 exige que las salidas de emergencia de los vehículos de pasajeros funcionen bien. Lo correcto es negarte a operar el vehículo hasta reparar o reemplazar la salida, porque la ventana atorada pone en riesgo la evacuación y no se puede asegurar bien. Seguir el viaje es inseguro aunque otras salidas funcionen. La cinta no devuelve la función y da una falsa seguridad. Llevar pasajeros al taller los expone sin necesidad. La prisa nunca justifica operar un vehículo inseguro.

81. D Lo correcto es sacar el vehículo de servicio (out of service) y reportar el defecto, porque las salidas de emergencia requeridas deben funcionar bien. Necesitan mecanismos interiores que permitan a los pasajeros salir por su cuenta. Repara los defectos antes de llevar pasajeros. Depender solo de las aperturas exteriores no sirve: el conductor no puede llegar a todas las salidas a la vez en un incendio o un vuelco. Reducir pasajeros no arregla el defecto, y anotarlo para después no vuelve seguro el autobús.

82. D Estas puertas se deben poder abrir desde los dos lados, según las normas federales de construcción de autobuses. Desde adentro, los pasajeros pueden salir solos si el conductor no puede ayudar. Desde afuera, los rescatistas pueden abrirlas si el acceso interior está bloqueado. Solo desde afuera impediría que los pasajeros escapen. Solo con el interruptor del conductor fallaría si él queda incapacitado. Solo desde adentro impediría el rescate.

83. D Quedarte donde estás y esperar a los paramédicos es lo mejor cuando el autobús está detenido en un lugar seguro y los servicios de emergencia ya vienen en camino, salvo que el despacho de emergencias indique otra cosa. Asegura el vehículo, sigue las instrucciones del despacho y da primeros auxilios dentro de tu capacitación. Las distancias y el tiempo de llegada no prueban que ir al hospital o a la clínica dé atención más rápida. Además, si te mueves, los paramédicos quizá no te encuentren.

84. A El conductor debe inspeccionar el vehículo antes de comenzar cada viaje y confirmar que es seguro operarlo. La regla pide hacer la inspección antes de cada viaje y no fija una hora, por eso 1 hora antes no es la respuesta. Revisa el equipo del vehículo, la sujeción de la carga y los carteles (placards). Vuelve a revisar la carga y su sujeción en las primeras 50 millas y después según se requiera, con excepciones como las cargas selladas.

85. B Para un vehículo con líquidos inflamables Clase 3 que requiere carteles, la regla es estacionar al menos a 300 pies del fuego abierto más cercano, salvo que las condiciones hagan imposible cumplir. Quedarte con el vehículo no te exime. La distancia de 25 pies es para fumar o llevar un cigarro, puro o pipa encendido cerca de ciertos materiales peligrosos; no es la distancia de estacionamiento frente a fuego abierto.

86. D Los carteles se retiran después de barrer el interior del remolque y retirar el dunnage mojado, porque el material derramado de la División 4.3 y el dunnage contaminado siguen siendo carga peligrosa. Estos materiales reaccionan con el agua y sueltan gas inflamable, así que la limpieza debe seguir los procedimientos para materiales peligrosos. Quitarlos al terminar de descargar ignora los residuos. El plazo de 24 horas es inventado. Y retirarlos antes de salir ignora el material peligroso que sigue ahí.

87. D Nunca cargues un paquete de hazmat dañado. Puede gotear, romperse más durante el transporte o no dar la protección adecuada. El expedidor debe reempacarlo o repararlo correctamente antes de que se pueda transportar.

88. A Para este tanque de 5,000 galones, el número de identificación debe aparecer en los cuatro lados: cada costado y cada extremo. Según 49 CFR 172.302, los envases a granel de 1,000 galones o más generalmente requieren el número en cada lado y cada extremo; los más pequeños, en dos lados opuestos. Usar paneles naranjas en vez de carteles numerados no reduce los lugares requeridos. Dos lados opuestos no bastan, ni tampoco un solo lado.

89. A Apaga el motor antes de cargar o descargar líquidos inflamables (Clase 3) cuando no se necesite para operar una bomba de transferencia. Un motor encendido produce calor y posibles fuentes de ignición que pueden encender los vapores inflamables. Poner el freno de estacionamiento no quita este requisito. El motor puede estar encendido si hace falta para la bomba, con las medidas de seguridad aplicables. También se deben seguir los requisitos de unión eléctrica y conexión a tierra (bonding and grounding).

90. D Nunca pueden cargarse juntos en el mismo vehículo. Así lo marca la tabla de segregación de 49 CFR 177.848: el cruce de explosivos de la División 1.1 con oxidantes de la División 5.1 lleva una “X”, que prohíbe transportarlos juntos. Una separación horizontal de 4 pies no cumple una prohibición “X”. Ni el paquete no a granel ni las cantidades limitadas dan una excepción para esta carga.

91. A Según 49 CFR 172 Subparte E, las etiquetas son rombos de advertencia (mínimo 100 mm × 100 mm) que se pegan directamente en cada paquete o envase de hazmat. Los carteles, regulados por la Subparte F, son rombos más grandes que se muestran en los cuatro lados del vehículo. Las etiquetas viajan con cada paquete; los carteles, con el vehículo. Ambos usan los mismos colores y símbolos por clase de peligro. Poner la etiqueta en los documentos de embarque o en un manifiesto no cumple con 49 CFR 172.400.

92. A A menos de 25 pies del vehículo es lo correcto al transportar gasolina, un líquido inflamable Clase 3. Está prohibido fumar en el vehículo y dentro de esa distancia. 10 pies es un área demasiado pequeña, y 50 pies es más de lo que se especifica. La opción de solo dentro de la cabina es incorrecta, porque la prohibición también cubre el área alrededor. La restricción federal aplica a ciertos materiales peligrosos, no a todos por igual.

93. A El cartel de oxidantes (División 5.1) es amarillo, con texto y símbolos negros. El fondo amarillo los distingue de otras clases y avisa a los equipos de emergencia de materiales que pueden avivar un incendio al liberar oxígeno. El rojo es para materiales inflamables (Clase 3) y gases inflamables (División 2.1). El naranja es para explosivos (Clase 1). El blanco se usa en ciertos carteles de venenos de la División 6.1; las sustancias infecciosas (División 6.2) no requieren un cartel propio.

94. C Según 49 CFR 173.1, el expedidor, también llamado “offeror”, tiene la responsabilidad legal principal de clasificar, describir, empacar, marcar y etiquetar los materiales peligrosos antes de ofrecerlos a un transportista. La empresa transportista rechaza envíos mal preparados y cuida los carteles, pero su obligación es secundaria. El conductor verifica los carteles, lleva a la mano los documentos de embarque y maneja con seguridad. El consignatario no prepara el envío.

95. B El número de seguro social del conductor no se requiere. Sí se requieren el nombre oficial de embarque (el que aprueba el DOT para ese material), la clase o división de peligro (clases 1 a 9) y el número de identificación UN (Naciones Unidas) o NA (Norteamérica), un código de cuatro dígitos precedido por UN o NA. Normalmente también van el grupo de embalaje si lo tiene, la cantidad y un teléfono de emergencia, con excepciones. Estos documentos describen la carga, no los datos personales del conductor.

96. B Revisa el brazo pitman para ver si tiene grietas, desgaste excesivo o conexiones flojas. Este brazo pasa el movimiento de la dirección desde la caja de dirección hasta el varillaje de la dirección. Un daño puede hacerte perder el control de la dirección.

97. D Cualquier defecto que encuentres en la inspección previa al viaje y que pueda afectar la seguridad debe repararse antes de operar el vehículo. Operar un vehículo con defectos de seguridad conocidos es ilegal y peligroso.

98. C Inspecciona todas las mangueras del sistema de enfriamiento: busca fugas, grietas, abultamientos que indican daño interno y abrazaderas flojas o dañadas. Una manguera que falla puede causar sobrecalentamiento y dañar el motor.

99. C Revisa que el perno rey del remolque no tenga daños, desgaste excesivo, dobleces ni dimensiones incorrectas que afecten el acoplamiento. Un perno rey dañado puede hacer que falle el acoplamiento y que el remolque se separe.

100. C Verifica que la tapa de llenado de aceite esté bien sujeta y sin daños. Una tapa floja o faltante deja entrar suciedad al motor y permite que el aceite se salga.

101. A Verifica que la sujeción de la carga cumpla las regulaciones federales: número adecuado de amarres, límites de carga de trabajo correctos, ángulos correctos y métodos de sujeción apropiados para el tipo de carga.

102. B Prueba todas las luces del remolque: direccionales, luces de freno, luces de gálibo y marcadores, para asegurar que funcionen bien. Revisa que las conexiones eléctricas no tengan daños, corrosión ni contactos flojos.

103. C Inspecciona el alternador: que la banda tenga la tensión correcta, que las conexiones eléctricas estén firmes y que esté bien montado. El alternador carga la batería y alimenta los sistemas eléctricos mientras el motor funciona.

104. A Una inspección previa al viaje completa suele tomar de 15 a 45 minutos, según el tamaño y la complejidad del vehículo y el equipo. Hacerla con prisa le quita su propósito de seguridad.

105. B La inspección previa al viaje debe hacerse antes de cada viaje y cada vez que otro conductor toma el control del vehículo. Así se asegura que el vehículo sea seguro en cada tramo de la operación.

106. A Verifica que la luz de la placa ilumine bien la placa trasera para que se pueda leer de noche. Una luz quemada o muy débil puede traerte multas.

107. C Verifica que el certificado del examinador médico esté vigente (no vencido), que coincida con los datos del conductor y que cualquier restricción esté anotada y se esté cumpliendo.

Palabras clave en inglés

commercial learner's permit (CLP)	permiso de aprendizaje comercial	Permiso que necesitas antes de tomar la prueba práctica de la CDL.
endorsement	endoso	Autorización extra en tu CDL, con su propio examen teórico.
pre-trip inspection	inspección previa al viaje	Revisión del vehículo antes de salir para confirmar que es seguro.
out of service	fuera de servicio	El vehículo no puede circular hasta que se corrija el problema.
following distance	distancia de seguimiento	Espacio, medido en segundos, entre tu vehículo y el de adelante.
downgrade	bajada	Parte del camino que desciende; se baja en una marcha adecuada.
engine braking	freno de motor	Usar la resistencia del motor en marcha baja para controlar la velocidad.
warning triangles	triángulos de advertencia	Señales que pones en la vía para avisar que estás parado.
hours of service	horas de servicio	Reglas que limitan cuánto tiempo puedes manejar y trabajar.
off duty	fuera de turno, descanso	Tiempo en que el conductor no trabaja ni maneja.
fifth wheel	quinta rueda	Placa del tractor donde se apoya y se engancha el semirremolque.
kingpin	perno rey	Perno del semirremolque que se traba en la quinta rueda.
locking jaws	mordazas de seguro	Piezas de la quinta rueda que se cierran sobre el perno rey.

landing gear	patas del remolque	Soportes que sostienen el remolque cuando no está enganchado.
glad hands	acopladores de aire	Piezas que unen las mangueras de aire entre unidades.
coupling	acoplamiento	Enganchar el tractor con el remolque.
tug test	prueba de tirón	Jalar suave hacia adelante para confirmar que el remolque quedó enganchado.
jackknife	efecto tijera	El tractor y el remolque se doblan en ángulo al patinar.
off-tracking	desvío de trayectoria	Las ruedas traseras toman un camino más cerrado que las delanteras.
rollover	vuelco	El vehículo se voltea, sobre todo en curvas tomadas rápido.
trailer hand valve	válvula de mano del remolque	Control que aplica solo los frenos del remolque, para probarlos.
converter dolly	dolly convertidor	Unidad con quinta rueda que permite jalar un segundo semirremolque.
pintle hook	gancho pintle	Gancho que jala el ojo o anillo de un remolque o dolly.
rearward amplification	amplificación hacia atrás	El movimiento crece de remolque en remolque; también se llama crack-the-whip.
spring brakes	frenos de resorte	Frenos que se aplican con un resorte cuando falta el aire.
service brakes	frenos de servicio	Los frenos normales que usas con el pedal.
low air pressure warning	alarma de baja presión de aire	Luz o zumbador que avisa antes de bajar de 60 psi.
governor	gobernador	Pieza que controla cuándo el compresor bombea aire.
air leakage rate	tasa de fuga de aire	Cuántos psi pierde el sistema en un minuto.
wheel chocks	calzos	Cuñas que se ponen en las ruedas para que no rueden.
surge	oleaje	Movimiento fuerte del líquido dentro de un tanque.
baffles	deflectores	Divisiones con aberturas que frenan el líquido de adelante hacia atrás.
bulkheads	mamparos	Paredes sólidas que separan el tanque en compartimientos.
smooth bore tank	tanque liso	Tanque sin deflectores ni mamparos por dentro.
danger zone	zona de peligro	Área alrededor del autobús escolar donde un niño puede ser atropellado.
stop arm	brazo de alto	Señal que sale del autobús escolar para detener el tránsito.

standee line	línea para pasajeros de pie	Marca en el piso; los pasajeros de pie se quedan detrás.
placard	cartel	Rombo grande en el vehículo que identifica el peligro de la carga.
shipping papers	documentos de embarque	Documentos que describen el material peligroso que transportas.
shipper	expedidor	Quien prepara, empaca, marca y entrega la carga al transportista.

Examundo es independiente. No está afiliado con los organismos que hacen estos exámenes ni tiene su aprobación. Las preguntas son originales, no son del examen real. examundo.tech/es/cdl/