examundo

CDL 필기시험 연습 문제

정답 포함 107문제. 가이드와 번역은 소프트웨어가 만들고 검토했어요. 아직 사람이 확인하지는 않았어요.

2026년 11월 25일 업데이트 · examundo.tech/ko/cdl/

기본 지식

1. 길고 가파른 내리막길로 내려가기 전에 상업용 차량 운전자는 무엇을 해야 합니까?

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

A. 내리막에서 보내는 시간을 줄이려고 가속한다
B. 적절한 저단 기어를 선택한다
C. 기어를 중립에 놓는다
D. 내려가는 내내 클러치 페달을 밟고 있는다

2. 일방통행 도로나 중앙이 분리된 도로(divided highway)에서 정차할 때 삼각 경고판(warning triangles)은 어디에 놓아야 합니까?

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

A. 차량 뒤 50, 100, 150피트
B. 앞 100피트, 뒤 100피트와 200피트
C. 차량 뒤 10, 100, 200피트
D. 차량 뒤 25, 50, 100피트

3. 트랙터를 세미트레일러에 연결할 때, 트레일러가 알맞은 높이인지 어떻게 확인해야 합니까?

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

A. 킹핀(kingpin)이 피프스 휠(fifth wheel) 중앙에 맞춰져 있는지 본다
B. 트랙터가 밑으로 후진해 들어갈 때 트레일러가 살짝 들리는지 본다
C. 트레일러가 지면과 수평인지 본다
D. 트레일러 랜딩 기어(landing gear)가 완전히 올라가 있는지 본다

4. 운전자가 건조한 노면에서 시속 60마일로 4초 차간 거리(following distance)를 유지합니다. 폭우를 만났을 때 같은 안전 여유를 유지하려면 차간 거리를 어떻게 해야 합니까?

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. 6초(50% 증가)
B. 12초(200% 증가, 3배)
C. 5초(25% 증가)
D. 8초(100% 증가, 2배)

5. 운전자가 좋은 조건에서 시속 55마일로 길이 50피트의 상업용 차량을 운전하고 있습니다. 권장되는 최소 차간 거리는 얼마입니까?

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

A. 6초
B. 10초
C. 3초
D. 시속 10마일마다 차량 길이 1대

6. 도로변 검사(roadside inspection) 중 경찰관이 보니 운전자는 유효한 CDL과 신체검사 증명서(medical certificate)가 있는데, FMCSA 데이터베이스의 증명서 만료일이 운전자가 가진 실물 카드의 날짜보다 3일 빠릅니다. 가장 가능성이 높은 결과는 무엇입니까?

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. 불일치를 확인해야 하며, 그것만으로 자동으로 운행정지 명령이 나오는 것은 아니다

B. 실물 카드가 우선하는 서류이므로 운전자는 계속 운전할 수 있다

C. 운전자는 단속을 받지만 즉시 검진 의사에게 연락할 수 있으면 계속 운전할 수 있다

D. 운전자는 경고를 받고 데이터베이스 불일치를 72시간 안에 해결하라는 통보를 받는다

---

7. 운전 시간 규정(Hours of Service)에서 화물 운송(property-carrying) 운전자에게 허용하는 최대 운전 시간은 얼마입니까?

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

A. 휴식 8시간 후 12시간 운전

B. 연속 10시간 휴식 후 11시간 운전

C. 휴식 8시간 후 10시간 운전

D. 휴식 10시간 후 14시간 운전

---

8. 개인(비상업용) 차량을 운전하던 CDL 소지자가 처음으로 음주운전 유죄 판결을 받았습니다. 연방 규정상 CDL에는 어떤 결과가 따릅니까?

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. 초범이면 CDL 1년 자격 정지

B. 24시간만 운행정지 명령

C. 개인 차량에서 일어난 위반이므로 CDL에 아무 영향이 없다

D. CDL 영구 취소, 복구 불가

---

9. 상업용 차량(CMV)을 운전하기 전에 운전자가 확인해야 하는 것은 무엇입니까?

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

A. 앞으로 30일 안에 정비가 예정되어 있다는 것

B. 차량이 안전하게 운행할 수 있는 상태라는 것

C. 이전 운전자가 문제를 보고하지 않았으므로 더 점검할 필요가 없다는 것

D. 수리가 필요해지기 전에 차량이 목적지에 도착할 수 있다는 것

---

10. 운행 전 점검(pre-trip inspection)은 언제 해야 합니까?

A pre-trip inspection must be conducted:

A. 하루에 한 번만

B. 매 운행 전

C. 일주일에 한 번

D. 위험물을 운송할 때만

---

11. 좌회전 수신호는 무엇입니까?

What is the proper hand signal for a left turn?

A. 팔꿈치에서 위로 구부린 팔

B. 위로 곧게 편 팔

C. 팔꿈치에서 아래로 구부린 팔

D. 왼쪽으로 곧게 편 팔

---

12. 상업용 차량 운전자가 6% 내리막(grade)을 시속 45마일로 내려가는데 앞에서 차들이 속도를 줄이기 시작합니다. 운전자는 서비스 브레이크(service brakes)를 밟으면서 동시에 무엇을 해야 합니까?

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. 뒤따르는 차량에 알리려고 비상등을 켠다
B. 엔진 브레이크가 걸리도록 저단으로 기어를 내린다
C. 추가 제동력을 위해 주차 브레이크를 서서히 건다
D. 속도를 줄이려고 가속 페달에서 발을 떼고 중립으로 타력 주행한다

컴비네이션(연결 차량)

13. 운행 전 점검 중 운전자가 킹핀을 잡고 움직여 봅니다. 킹핀이 위아래로 약 3/4인치 움직입니다. 어떤 조치가 필요합니까?

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. 기록해 두고 운행을 계속한다. 킹핀 움직임이 1인치까지는 허용 범위이다
B. 즉시 운행정지 조치를 한다. 1/2인치를 넘는 유격은 부품이 마모되었거나 손상되었다는 뜻이다
C. 트레일러에 하중을 실은 상태로 측정값을 다시 확인한다. 유격 기준은 피프스 휠에 무게가 실릴 때만 적용된다
D. 피프스 휠 윤활 상태를 확인한다. 그리스가 부족하면 점검 중 킹핀 유격이 커질 수 있다

14. 연결 차량(combination vehicle)을 운전하는데 저압 경고가 65psi에서 작동합니다. 스프링 브레이크(spring brakes)는 언제 작동하기 시작해야 합니까?

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

A. 안전장치로서 공기압이 0psi에 이를 때만
B. 60psi 이하에서, 보통 20~45psi 사이
C. 경고가 울리는 65psi에서 즉시
D. 밸브 설정에 따라 60~65psi 사이

15. 트레일러 핸드 밸브(트롤리 밸브, trailer hand valve)는 어떤 목적으로 써야 합니까?

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

A. 운행 전 점검 중 트레일러 브레이크를 시험할 때만
B. 경사면에 주차할 때 연결 차량을 잡아 두려고
C. 평소 운전 중 트랙터 서비스 브레이크의 마모를 줄이려고
D. 가파른 내리막에서 추가 제동력을 얻으려고

16. 고속도로를 정상 주행하는 중 트레일러가 한쪽으로 쏠리는 것을 느낍니다. 가장 가능성이 높은 원인은 무엇입니까?

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

A. 피프스 휠 잠금 조(locking jaws)가 킹핀에 완전히 물리지 않았다
B. 슬라이딩 피프스 휠이 제 위치에 고정되지 않았다
C. 트레일러 한쪽 브레이크가 조정이 안 됐거나 제대로 풀리지 않는다
D. 트레일러 랜딩 기어가 완전히 올라가지 않았다

17. 운전자가 긴 연결 차량(long combination vehicle)을 좁은 도심 교차로에서 운전하는데, 뒤 트레일러 바퀴가 트랙터 앞바퀴의 경로보다 눈에 띄게 안쪽으로 지나갑니다. 이 현상을 무엇이라고 합니까?

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. 오프트래킹(off-tracking)
B. 트레일러 스윙(trailer swing)
C. 채찍 효과(crack-the-whip effect)
D. 후방 증폭(rearward amplification)

---

18. 트랙터-트레일러 연결 차량이 미끄러운 도로에서 잭나이프(jackknife)가 나기 시작합니다. 운전자가 가장 먼저 해야 할 일은 무엇입니까?

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

A. 바퀴가 다시 구르도록 브레이크를 푼다
B. 핸들을 미끄러지는 방향으로 크게 꺾는다
C. 핸드 밸브로 트레일러 브레이크만 건다
D. 트레일러를 바로잡으려고 가속한다

---

19. 트랙터를 세미트레일러 밑으로 후진해 피프스 휠에 연결한 뒤, 랜딩 기어를 올리기 전에 연결이 확실한지 확인하려면 무엇을 해야 합니까?

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. 트레일러 브레이크가 걸린 상태에서 트랙터를 살살 앞으로 당긴다
B. 에어 라인을 분리했다가 바로 다시 연결한다
C. 피프스 휠을 확인하기 전에 랜딩 기어를 지면까지 완전히 내린다
D. 트레일러 밑에서 피프스 휠 조를 눈으로 보는 점검만 한다

---

20. 가파른 내리막을 내려가기 전에 트레일러 브레이크가 제대로 작동하는지 확인하려는 운전자가 쓸 올바른 방법은 무엇입니까?

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

A. 스프링 브레이크 작동을 시험하려고 트랙터 보호 밸브(tractor protection valve)를 잠깐 분리한다
B. 저압 경고 버저만 믿고 트레일러 브레이크가 작동한다고 확인한다
C. 정차한 상태에서 트레일러 핸드 밸브를 당겨 트레일러 브레이크만 건 채 천천히 앞으로 움직여 본다
D. 고속도로 속도로 달리면서 핸드 밸브를 걸어 트레일러 브레이크가 잠기는지 느껴 본다

---

21. 연결 차량에서 전복 위험이 가장 큰 때는 언제입니까?

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

A. 평평한 주차장에서 운전할 때
B. 직선 고속도로를 달릴 때
C. 직선으로 후진할 때
D. 너무 빠른 속도로 커브와 램프를 지날 때

---

22. 표준 트랙터를 단일 세미트레일러에 연결하는 에어 라인은 몇 개입니까?

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

A. 1개
B. 4개
C. 2개
D. 3개

---

23. 연결을 마친 운전자가 저단에서 살살 앞으로 당기는 당김 시험(tug test)을 합니다. 이 시험으로 확인하는 것은 무엇입니까?

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

A. 킹핀이 피프스 휠 조에 제대로 잠겼는지
B. 랜딩 기어가 완전히 올라가 고정되었는지
C. 트레일러 브레이크가 제대로 연결되어 작동하는지
D. 전기와 공기 연결이 단단한지

---

24. 운전자가 트랙터를 트레일러에 연결하는 중입니다. 트레일러 밑으로 후진하고 랜딩 기어를 약간 올린 뒤, 계속하기 전에 무엇을 확인해야 합니까?

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. 글래드 핸드가 제대로 연결되었는지
B. 피프스 휠이 킹핀에 단단히 잠겼는지
C. 트레일러 브레이크가 풀렸는지
D. 전기 연결이 완료되었는지

더블·트리플

25. 풀 트레일러(full trailer)를 세미트레일러나 다른 풀 트레일러에 연결하는 장치는 무엇입니까?

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

A. 피프스 휠(fifth wheel)
B. 글래드 핸드(glad hand)
C. 킹핀(king pin)
D. 핀틀 훅(pintle hook)

26. 표준 더블(doubles) 연결 차량에서 트랙터, 앞 트레일러, 컨버터 돌리, 뒤 트레일러 사이에 서비스 호스와 비상 호스를 모두 합해 에어 호스(air hose) 연결이 총 몇 개 필요합니까?

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. 총 8개: 서비스 라인 4개, 비상 라인 4개
B. 총 6개: 서비스 라인 3개, 비상 라인 3개
C. 총 2개: 서비스 라인 1개, 비상 라인 1개
D. 총 4개: 서비스 라인 2개, 비상 라인 2개

27. 트리플(triple) 트레일러 연결 차량을 주차할 때 차량을 고정하는 올바른 순서는 무엇입니까?

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

A. 먼저 바퀴에 고임목(chock)을 놓고 모든 주차 브레이크를 동시에 건다
B. 트레일러 브레이크를 먼저 걸고 그다음 트랙터 주차 브레이크를 건다
C. 트랙터와 트레일러 주차 브레이크를 건 다음 바퀴에 고임목을 놓는다
D. 모든 트레일러의 주차 브레이크를 건 다음 트랙터 주차 브레이크를 건다

28. 운행 전 점검 중 운전자가 두 트레일러를 잇는 컨버터 돌리의 공기 탱크에 균열이 있는 것을 발견합니다. 탱크는 압력을 유지하지만 금속 피로가 눈에 보입니다. 올바른 조치는 무엇입니까?

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. 운행하는 내내 탱크 압력이 60psi 이상이면 계속 운행한다
B. 운행 중 탱크를 잘 지켜보고 주유하러 설 때마다 점검한다
C. 균열을 승인된 수리 테이프로 감고 고속도로 속도를 55mph로 제한한다
D. 돌리를 운행정지시키고 다른 돌리를 쓰거나 단일 트레일러로 구성한다

29. 더블 연결 차량의 브레이크 점검 중 운전자가 컨버터 돌리 연결부 근처에서 계속 공기가 새는 소리를 듣습니다. 가장 가능성이 높은 원인은 무엇입니까?

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. 돌리 공기 저장 탱크가 과충전되었다
B. 글래드 핸드 씰이 손상되었거나 없다
C. 돌리의 비상 릴레이 밸브가 닫힌 채로 고장 났다
D. 서비스 브레이크 작동 압력이 너무 높다

30. 더블 연결 차량을 연결한 뒤 브레이크 작동을 점검하기 전에 운전자가 갖춰야 하는 공기압 조건은 무엇입니까?

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

A. 모든 공기 탱크가 제조사가 정한 정상 작동 압력
B. 모든 탱크 최소 60psi이고 저압 경고 장치는 꺼 둔다
C. 연결하는 동안의 공기 손실을 보충하도록 트랙터 탱크 120psi
D. 트레일러 공기 계통은 연결 후 압력이 차므로 트랙터만 80psi

---

31. 더블 연결 차량에서 두 번째 트레일러를 분리할 때, 핀틀 훅을 풀기 전에 컨버터 돌리를 뒤 트레일러 밑에서 먼저 빼야 하는 이유는 무엇입니까?

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. 브레이크 계통을 온전하게 두려고 분리하는 동안 에어 라인을 연결해 두기 위해
B. 핀틀 훅 걸쇠에 장력을 유지해 안전하게 풀기 쉽게 하기 위해
C. 두 번째 트레일러를 분리한 뒤 컨버터 돌리가 굴러가지 않게 하기 위해
D. 컨버터 돌리의 견인 봉이 튀어 올라 다치는 것을 막기 위해

---

32. 트리플 트레일러를 운전하는 운전자가 단일 53피트 트레일러에 안전한 속도 그대로 급한 출구 램프를 돕니다. 가장 가능성이 높은 결과는 무엇입니까?

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. 트리플이 더 안전하다. 컨버터 돌리가 충격 흡수 장치처럼 옆 방향 힘을 줄이기 때문이다
B. 트리플이 전복 위험이 낮다. 짧은 개별 트레일러가 전체 무게 중심을 낮추기 때문이다
C. 트리플의 전복 위험이 더 높다. 후방 증폭이 연결 지점마다 옆 방향 힘을 키우기 때문이다
D. 트리플도 똑같이 커브를 돈다. 전복 위험은 트레일러 수가 아니라 연결 차량 총중량 정격(GCWR)이 정하기 때문이다

---

33. 운전자가 고속도로에서 트리플을 운전하는데, 바람이 없는 상태에서 시속 55마일로 가다가 연결 차량이 좌우로 흔들리기 시작합니다. 운전자가 가장 먼저 해야 할 일은 무엇입니까?

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. 구동 바퀴를 잠그지 않고 뒤 차량을 안정시키려고 트레일러 핸드 브레이크만 건다
B. 시속 45마일 아래로 세게 브레이크를 밟은 다음 서서히 안전한 순항 속도로 되돌린다
C. 트레일러 연결부의 공진을 줄이려고 속도를 조금 높인다
D. 핸들을 똑바로 유지한 채 가속 페달에서 발을 떼어 서서히 감속한다

---

34. 더블이나 트리플을 후진할 때는 어떻게 해야 합니까?

What should you do when backing doubles or triples?

A. 직선으로만 후진한다
B. 단일 트레일러와 똑같이 후진한다
C. 항상 안내자(spotter)를 쓴다
D. 가능하면 후진을 피한다

---

35. 더블 연결 차량에 두 번째 트레일러를 연결하다가, 컨버터 돌리와 앞 트레일러를 잇는 핀틀 훅에 균열이 있는 것을 발견했습니다. 가장 알맞은 조치는 무엇입니까?

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. 운행하기 전에 핀틀 훅을 교체한다
B. 유격이 전혀 없도록 잠금 장치를 조정한다
C. 유격이 1/4인치까지는 허용되므로 연결을 계속한다
D. 유격을 줄이려고 그리스를 더 바른다

---

36. 트리플 트레일러 연결 차량이 갑작스러운 비상 차선 변경을 하는 중에 맨 뒤 트레일러가 심하게 흔들립니다. 이 상태의 가장 직접적인 원인은 무엇입니까?

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. 후방 증폭. 옆 움직임이 연결 차량의 뒤쪽으로 갈수록 커지는 현상

B. 연결 장치의 과도한 유격 때문에 트레일러가 따로 움직이는 것

C. 압력 차이 때문에 뒤 브레이크가 앞 브레이크보다 먼저 작동하는 것

D. 불균형한 무게 분포 때문에 맨 뒤 차축에 하중이 너무 많이 실리는 것

에어 브레이크

37. 엔진을 끄고 브레이크를 푼 상태에서 공기 누출률 시험(air loss rate test)을 하는데, 단일 차량이 1분에 3psi 줄어듭니다. 서비스 브레이크를 끝까지 밟으면 1분에 5psi 줄어듭니다. 운전자의 최선의 조치는 무엇입니까?

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. 두 누출률 모두 단일 차량 기준 허용 범위 안이므로 정상적으로 운행한다

B. 수리할 때까지 고속도로 속도를 피하고 근거리만 운행한다

C. 브레이크를 밟은 상태의 누출률이 단일 차량 한도인 4psi를 넘으므로 보고한다

D. 두 수치 모두 해당 누출 한도를 넘으므로 차량을 즉시 운행정지 조치한다

38. 운전자가 120psi에서 브레이크를 반복해 밟으며 공기압을 떨어뜨려 에어 브레이크 점검을 합니다. 저압 경고가 65psi에서 작동하고, 주차 브레이크가 35psi에서 자동으로 걸립니다. 올바른 판단은 무엇입니까?

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. 저압 경고가 너무 늦게 작동했지만 주차 브레이크 시점은 맞다

B. 경고 장치와 주차 브레이크 작동이 둘 다 허용 범위를 벗어났다

C. 저압 경고는 허용되지만 주차 브레이크가 너무 일찍 걸렸다

D. 두 장치 모두 허용 범위 안에서 작동한다

39. 운행 전 점검 중 운전자가 공기 압축기 거버너(governor)의 컷아웃(cut-out) 압력을 확인합니다. 대부분의 에어 브레이크 계통에서 정상 컷아웃 범위는 얼마입니까?

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. 170~180psi

B. 120~140psi

C. 100~110psi

D. 150~160psi

40. 안전한 차량 운행에 보통 필요한 최소 공기압은 얼마입니까?

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

A. 차량마다 다르지만 대개 100psi 이상

B. 브레이크가 걸리기만 하면 압력은 상관없다

C. 모든 차량에 최소 85psi

D. 60psi면 항상 충분하다

41. 서비스 브레이크를 일정하게 밟고 있는데 계속 큰 쉬익 소리가 나고, 배기 밸브가 아니라 스프링 브레이크 챔버 하우징에서 직접 공기가 새는 것이 확인됩니다. 차량은 정상적으로 멈춥니다. 이것은 무엇을 뜻합니까?

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. 저압 때문에 비상 브레이크 시스템이 자동으로 작동했다
B. 서비스 브레이크를 쓰는 동안 주차 브레이크가 일부 걸려 있다
C. 스프링 브레이크 챔버가 새고 있으며 즉시 교체해야 한다
D. 서비스 브레이크 작동 중 스프링 브레이크 챔버에서 나오는 정상적인 공기 배출이다

---

42. 에어 브레이크 시스템에서 공기 압축기 거버너(governor)는 어떤 기능을 합니까?

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

A. 공기 탱크의 수분을 자동으로 빼낸다
B. 앞뒤 브레이크의 공기압을 같게 맞춘다
C. 압축기가 시스템에 공기를 넣는 시점을 제어한다
D. 스프링 브레이크가 작동하는 속도를 조절한다

---

43. 단일 차량의 운행 전 점검에서 엔진을 끄고 브레이크를 푼 상태로 공기 누출률을 시험합니다. 1분 만에 압력이 120psi에서 115psi로 떨어집니다. 허용됩니까?

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. 아니요, 최대 허용 손실은 분당 2psi입니다
B. 아니요, 브레이크를 밟았을 때는 압력이 전혀 줄어들면 안 됩니다
C. 예, 공기 누출률이 허용 한도 안입니다
D. 예, 단 단일 유닛 트럭일 때만 그렇습니다

---

44. 이중 에어 브레이크(dual air brake) 시스템에서 한 계통(예: 앞 브레이크나 뒤 브레이크)이 크게 새서 압력을 잃으면 어떻게 됩니까?

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. 브레이크가 자동으로 조정되어 아무 이상도 느끼지 못한다
B. 압축기가 꺼진다
C. 모든 브레이크가 즉시 듣지 않게 된다
D. 다른 계통으로 제동은 되지만 정지 거리가 늘어난다

---

45. 차량이 정상 운행 중일 때 스프링 브레이크를 붙잡아 두는 것은 무엇입니까?

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

A. 스프링 장력
B. 공기압
C. 유압
D. 전기 솔레노이드

---

46. 저압 경고 장치는 어느 공기압 수준에서 작동합니까?

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

A. 60psi 아래로 떨어지기 전에
B. 정상 운행 중 정확히 100psi에서
C. 압력이 120psi를 넘을 때
D. 안전 밸브에서 압력이 150psi에 이를 때

---

47. 단일 버스에서 브레이크를 밟은 상태의 누출 시험(applied leakage test)을 합니다. 운전자는 엔진을 끄고 바퀴에 고임목을 놓은 채 주차 브레이크를 풀고 서비스 브레이크를 끝까지 밟고 있습니다. 초기 압력 강하 뒤 1분에 2psi 떨어집니다. 이 누출률은 무엇을 뜻합니까?

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. 에어 브레이크 시스템이 정상이다
B. 즉시 수리해야 하는 공기 누출이 있다
C. 공기 압축기가 작동하지 않는다
D. 거버너를 조정해야 한다

48. 에어 브레이크 차량을 경사면에 주차해야 한다면 어떻게 해야 합니까?

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

A. 추가 안전을 위해 스프링 브레이크에 더해 바퀴 고임목을 쓴다
B. 스프링 브레이크 대신 서비스 브레이크를 쓴다
C. 스프링 브레이크만 쓴다. 그것으로 충분하다
D. 공기압을 유지하려고 엔진을 계속 켜 둔다

스쿨버스

49. 스쿨버스에서 운전자가 위험 구역(danger zone)과 버스 주변의 학생을 볼 수 있도록 요구되는 거울은 어떤 종류입니까?

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

A. 다른 상업용 차량에 있는 일반 평면 사이드 미러만
B. 룸미러와 평면 사이드 미러만
C. 열선 거울과 광각 사이드 미러
D. 크로스오버 미러, 볼록 사이드 미러, 실내 천장 미러

50. 비상 대피 중 학생들이 버스에서 내린 뒤 버스에서 최소 얼마나 떨어져야 안전합니까?

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

A. 버스에서 최소 100피트
B. 운전자의 지시를 보고 들을 수 있을 만큼
C. 버스에서 최소 50피트
D. 버스에서 최소 25피트

51. 의무 정지를 마치고 철도 건널목을 건너는 동안, 스쿨버스가 실제로 선로 위에 있을 때 운전자가 하지 말아야 할 일은 무엇입니까?

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. 뒤따르는 차량을 거울로 확인하는 것
B. 기어를 변속하는 것
C. 횡단 안전봉(crossing control arm)을 접어 둔 상태로 두는 것
D. 일정한 속도를 유지하는 것

52. 정류장에서 학생을 태우는 중 뒤에서 오는 차량이 속도를 줄이지 않는 것을 봅니다. 승차문이 열려 있고 학생 두 명이 타는 중입니다. 가장 알맞은 즉각적인 조치는 무엇입니까?

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. 빨리 태우고 문을 닫아 위험 구역에서 벗어난다
B. 접근하는 운전자에게 경고하려고 경적을 계속 울린다
C. 학생들에게 타지 말고 기다리라고 신호한 다음 접근하는 차량을 지켜본다
D. 승차를 계속하면서 무전으로 배차 담당에게 위반을 보고한다

53. 스쿨버스 운전자가 화재 때문에 학생들을 대피시켜야 합니다. 운전자가 가장 먼저 해야 할 일은 무엇입니까?

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

A. 엔진을 끄고 비상 점멸등을 켠다
B. 무전으로 배차 담당에게 비상 위치를 알린다
C. 연기를 빼려고 모든 창문과 문을 연다
D. 학생들을 앞 출구로 빨리 이동시킨다

---

54. 비상 대피 중 스쿨버스 운전자가 엔진룸에서 연기가 나는 것을 보았고, 학생 세 명이 아직 뒷좌석에 앉아 있습니다. 운전자는 이미 버스를 도로 밖에 안전하게 세웠습니다. 운전자가 가장 먼저 해야 할 일은 무엇입니까?

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. 학생들을 옮기기 전에 배차 담당에게 전화해 비상 상황을 알린다
B. 시동을 끄고 주차 브레이크를 걸어 버스를 고정한다
C. 버스 뒤쪽으로 가서 학생 세 명이 나가도록 직접 돕는다
D. 모든 비상구를 열고 학생들을 뒷문으로 대피시킨다

---

55. 스쿨버스 운전자가 학생을 내려 주려고 정차했습니다. 정지 표시판(stop arm)은 언제 펼쳐야 합니까?

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

A. 빨간 경고등이 깜박일 때마다
B. 제한 속도가 35mph를 넘는 도로에서만
C. 지역 교육구가 지정한 학교 구역에서만
D. 정류장에 학교 횡단 안전요원이 없을 때만

---

56. 스쿨버스에 출입문이 열리면 자동으로 펼쳐지는 횡단 안전봉(crossing control arm)이 달려 있습니다. 학생이 버스에서 내려 펼쳐진 안전봉과 앞 범퍼 사이로 가로질러 가기 시작합니다. 운전자는 어떻게 해야 합니까?

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. 깜박이는 빨간 경고등이 오는 차량을 세워 줄 것이라 믿고 학생이 건너가게 둔다
B. 교통이 멈췄으니 서둘러 건너라고 인터컴으로 말한다
C. 경적을 울려 학생에게 알리고, 출발하기 전에 위험 구역을 빠짐없이 눈으로 확인한다
D. 횡단 안전봉이 안전거리를 유지해 준다고 믿고 미러 확인만 한 뒤 출발한다

---

57. 한 운전자가 정지 표시판(stop arm)이 펼쳐지고 빨간 경고등이 깜박이는 스쿨버스를 불법으로 지나쳤습니다. 법 집행기관이나 교육구에 신고하려면 운전자는 어떤 정보를 기록해야 합니까?

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. 아무것도 기록하지 않는다. 불법 통과는 차량 내 카메라 영상만으로 처리된다
B. 시각만 기록한다. 나머지는 경찰이 배차 기록으로 알 수 있다
C. 차량의 대략적인 색상만 기록한다. 자세한 정보는 단속에 필요하지 않다
D. 차량 특징, 번호판, 진행 방향, 위치, 위반 시각

---

58. 철도 건널목에서 정지할 때 스쿨버스는 가장 가까운 레일에서 최소 _이상, 최대_ 이내의 거리에 서야 합니다.

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

A. 20피트, 75피트
B. 10피트, 30피트
C. 15피트, 50피트
D. 25피트, 100피트

---

59. 고속도로를 달리는 만원 스쿨버스 뒤쪽에서 학생 두 명이 싸우기 시작합니다. 운전자가 가장 먼저 취해야 할 가장 적절한 행동은 무엇입니까?

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. 계속 운전하면서 뒤를 돌아보고 말로 꾸짖는다
B. 멈추기 전에 먼저 배차 담당에게 무전으로 지시를 요청한다
C. 실내 미러로 상황을 보면서 멈추지 않고 노선을 계속 간다
D. 안전한 곳을 찾아 갓길에 대고 완전히 정지한 다음 소란을 처리한다

탱커

60. CDL 소지자가 탱커(tanker) 추가 자격(endorsement) 필기시험에 떨어졌습니다. 탱커 추가 자격을 받으려면 어떤 시험이 필요합니까?

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

A. 탱크 차량 필기시험을 다시 치르고 합격한다
B. 공인 탱크 차량 교육 과정만 이수한다
C. 시험 없이 갱신 신청서만 낸다
D. 탱크 필기시험과 탱크 차량 실기시험을 모두 합격한다

61. 인화성 액체를 싣는 탱크 차량 운전자가 트럭 휴게소에서 밤새 주차해야 합니다. 비상시 차를 빨리 움직일 수 있게 주차해야 합니다. 신속한 출발에 가장 도움이 되는 주차 방법은 무엇입니까?

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. 타고 내릴 때 충돌 위험을 줄이기 위해 운전석 문이 차량 흐름 반대쪽을 향하게 주차한다
B. 운전자끼리 비상 대응 자원을 나눌 수 있게 다른 탱크 차량 가까이에 주차한다
C. 비상시 가장 빨리 출발할 수 있도록 탱크 차량이 출구를 향하게 주차한다
D. 굴러가거나 한쪽으로 기우는 위험을 줄이기 위해 가능하면 단단하고 평평한 곳에 주차한다

62. 배플(baffle)이 있는 액체 탱크 차량을 운전하는 운전자가 고속도로 진입 램프를 중간 속도로 돌 때 차가 여전히 좌우로 흔들리는 것을 느낍니다. 이는 예상되는 현상입니다. 탱크 배플은 주로 어떤 종류의 쏠림(surge)을 줄이도록 설계되었습니까?

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. 제동과 가속으로 생기는 앞뒤 쏠림
B. 코너링과 차선 변경으로 생기는 좌우 쏠림
C. 고속 주행 중 도로 진동으로 생기는 공진 쏠림
D. 액체가 소용돌이치는 운동량으로 생기는 회전 쏠림

63. 배플이 없는(smooth bore) 탱크 차량에 우유를 일부만 싣고 정지 표지판에 접근합니다. 액체의 앞쪽 쏠림(surge)을 다스리는 가장 중요한 제동 요령은 무엇입니까?

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. 평소보다 일찍 제동을 시작하고, 정지 지점 훨씬 전부터 일정하게 서서히 압력을 높인다
B. 세게, 늦게 제동해서 액체의 운동량이 차의 감속과 맞게 한다
C. 쏠림이 생기지 않도록 서비스 브레이크를 전혀 쓰지 않고 기어 변속만으로 감속한다
D. 브레이크를 빠르게 짧게 여러 번 밟아 쏠림을 작은 파도 여러 개로 쪼갠다

---

64. 탱크 차량이 다른 상업용 차량보다 전복되기 쉬운 이유는 무엇입니까?

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

A. 탱크 표면이 매끄러워 타이어 접지력이 떨어지기 때문이다
B. 액체 화물은 무게중심이 높고 회전할 때 움직이기 때문이다
C. 탱크 트레일러는 일반 트레일러보다 차축이 적기 때문이다
D. 연방 규정이 탱크를 다른 트레일러보다 높게 만들도록 요구하기 때문이다

---

65. 하역 작업 중 운전자는 소화기 같은 비상 장비를 언제 배치해야 합니까?

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

A. 하역을 시작하기 전에
B. 하역이 끝난 후에
C. 인화성 액체가 있을 때만
D. 하역이 50% 진행된 후에

---

66. 스무스 보어(smooth bore) 탱크 차량에는 배플이 몇 개 있습니까?

A smooth bore tanker has how many baffles?

A. 두 개, 탱크를 3등분한다
B. 없다
C. 탱크 전체 길이에 걸쳐 여러 개
D. 중앙에 한 개

---

67. 운전자가 배플이 있는 칸막이 탱크 차량에 액체 6,000갤런을 운송해야 합니다. 배플이 있어도 액체 쏠림이 가장 위험한 때는 언제입니까?

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. 탱크가 가득 차서 모든 칸에 빈 공간이 전혀 없을 때
B. 운전자가 제동도 회전도 없이 일정한 고속도로 속도를 유지할 때
C. 칸마다 밀도가 크게 다른 액체가 들어 있을 때
D. 탱크가 절반만 차 있고 여러 칸에서 액체 높이가 배플보다 낮을 때

---

68. 탱크 차량의 각 칸에 액체를 얼마나 실을지 정할 때 운전자는 무엇을 확인해야 합니까?

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

A. 앞쪽 칸을 항상 먼저 채우는지
B. 모든 칸의 액체 깊이가 같은지만
C. 적재물이 총중량 한도와 차축 중량 한도를 모두 지키는지
D. 탱크의 총 액체 용량을 넘지 않는지만

---

69. 내부에 배플이나 격벽이 전혀 없는 액체 화물 탱크 차량을 무엇이라고 합니까?

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

A. 스무스 보어 탱크
B. 오픈 탑 탱크 차량
C. 압력 용기
D. 단일 칸 운반차

---

70. 길이와 중량이 같은 다른 상업용 차량과 비교할 때 탱크 차량의 전복 위험이 더 큰 이유는 무엇입니까?

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

A. 무게중심이 높다
B. 회전 반경이 더 넓다
C. 차축당 화물이 더 무겁다
D. 더 빠르게 달려야 한다

---

71. 탱크 트레일러에서 격벽(bulkhead)의 기능은 무엇입니까?

What is the function of bulkheads in a tank trailer?

A. 적재할 때 지붕 구조를 받친다
B. 탱크를 별도의 칸으로 나누고 쏠림을 줄인다
C. 운송 중 증기가 빠져나가게 한다
D. 탱크의 총 적재 중량 한도를 늘린다

승객(버스)

72. 버스 운전자가 도개교(drawbridge)에 다가가는데 차단기가 내려와 있고 등이 깜박이지만, 다리 상판은 아직 내려져 있습니다. 앞차들은 멈춰 있습니다. 운전자는 어떻게 해야 합니까?

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. 신호 고장으로 보고 매우 조심하며 진행한다
B. 정지하고 문과 창문을 열어 살피고 소리를 들은 뒤, 상판이 내려져 있으면 진행한다
C. 차단기에서 최소 50피트 앞에 정지하고 신호가 풀릴 때까지 기다린다
D. 차단기에서 최소 15피트 앞에 정지하고 앞차가 빠질 때까지 기다린다

73. 버스 운전자가 경고등이 깜박이는 도개교를 만났습니다. 요구되는 행동은 무엇입니까?

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

A. 차단기가 내려오고 있을 때만 정지한다
B. 다리의 개폐부에서 최소 50피트 앞에 정지한다
C. 시속 15마일로 줄이고 조심해서 건넌다
D. 다리가 열리기 전에 빨리 건넌다

74. 서 있는 승객(standee)을 태울 수 있게 설계된 버스에서 승객이 서 있으면 안 되는 구역은 어디입니까?

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

A. 이미 사람이 앉은 좌석 옆 공간
B. 뒤쪽 출구 바로 앞 구역만
C. 마지막 좌석 줄 뒤쪽 통로 전체
D. 운전석 뒤쪽 끝보다 앞쪽 구역

75. 승객이 탄 채로 버스에 주유해도 되는 때는 언제입니까? 승객이 안전이나 복지를 위해 버스에 남아 있어야 할 필요는 없습니다.

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. 지정된 안전 주유소에서만
B. 날씨가 매우 덥거나 추울 때
C. 승객이 앉아 있을 때만
D. 절대 안 된다. 주유 전에 모든 승객이 내려야 한다

76. 한 승객이 버스 승객 칸에 소화기가 보이지 않는다고 우려합니다. 운전자는 적합한 등급의 소화기가 운전석 쪽에 고정되어 있고 바로 꺼낼 수 있지만 승객석에서는 보이지 않는다는 것을 압니다. 운전자는 어떻게 답해야 합니까?

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. 사소한 사고에서 오용될 위험이 있어 승객 칸 소화기는 금지되어 있다고 알린다
B. 승객 칸에 보이는 소화기는 선택 사항이고, 운전석 쪽 배치로 모든 요건을 충족한다고 설명한다
C. 비상시 통제된 사용을 위해 규정이 소화기를 운전석 쪽에 두도록 요구한다고 알린다
D. 걱정을 이해한다고 말하고, 눈에 보이도록 소화기를 승객 칸으로 옮긴다

77. 승객 48명을 태울 수 있게 설계된 버스를 운전하는데, 최근 리모델링에서 입석선(standee line)이 없어졌고, 서 있는 승객의 앞쪽 한계를 나타내는 다른 표시도 없습니다. 서 있는 승객에 대해 가장 정확한 설명은 무엇입니까?

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. 입석선 유무와 상관없이 차량의 정격 정원까지 서서 탈 수 있다

B. 1994년 이후에 제조된 버스는 입석선 표시와 상관없이 서서 탈 수 없다

C. 주간(州間) 고속도로(interstate)에서 운행하지 않을 때만 서서 탈 수 있다

D. 필요한 입석선 표시가 없으므로 서서 탈 수 없다

---

78. 버스를 철도 건널목에 정지할 때 운전자는 승객용 출입문(service door)을 열어야 합니다. 이렇게 하는 주된 이유는 무엇입니까?

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

A. 열차 기관사에게 버스가 서 있다는 신호를 보내려고

B. 열차가 보이면 승객이 빨리 대피할 수 있게 하려고

C. 건널목을 건너기 전에 승객 칸의 공기압을 맞추려고

D. 다가오는 열차 소리를 더 잘 들으려고

---

79. 한 승객이 휴대 수하물로 자동차 배터리를 버스에 가져오겠다고 합니다. 운전자는 어떻게 해야 합니까?

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

A. 머리 위 선반에 보관할 때만 허용한다

B. 승객 좌석 밑에 두면 허용한다

C. 받되 승객을 맨 앞줄에 앉힌다

D. 위험물 규정 때문에 탑승을 거부한다

---

80. 전세버스 운행 전 점검에서 비상 창문(emergency exit window) 하나가 반쯤 열린 채 끼어 완전히 닫히지도 열리지도 않는 것을 발견했습니다. 배차 담당은 전세 손님들이 이미 20분 늦었다고 합니다. 가장 적절한 행동은 무엇입니까?

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. 지연을 줄이기 위해 승객을 태운 채 가까운 정비소로 간다

B. 창문을 덕트 테이프로 고정하고 승객에게 그 근처에 앉지 말라고 알린다

C. 비상구를 수리하거나 교체할 때까지 차량 운행을 거부한다

D. 다른 비상구가 하나 이상 작동하므로 운행을 계속한다

---

81. 45인승 대형 버스(motorcoach) 운행 전 점검에서 필요한 비상구 8개 중 2개의 안쪽 해제 장치가 작동하지 않습니다. 바깥쪽 해제 장치는 정상입니다. 운전자는 어떻게 해야 합니까?

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. 바깥 해제가 되고 운전자가 밖에서 도울 수 있으므로 운행을 계속한다

B. 결함을 기록하고 운행을 마친 뒤 다음 정기 정비 때 수리를 요청한다

C. 비상구 대비 승객 비율을 맞추기 위해 최대 승객을 35명으로 줄여 운행한다

D. 차량을 운행 정지시키고 결함을 보고한다. 필요한 비상구는 제대로 작동해야 한다

---

82. 연방 안전 기준에 따르면 여객 버스의 비상구 문은 어떻게 열 수 있어야 합니까?

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

A. 운전자가 중앙 해제 스위치로만

B. 운행 중 승객 보안을 위해 안쪽에서만

C. 운행 중 무단 개방을 막기 위해 바깥쪽에서만

D. 차량 안쪽과 바깥쪽 모두에서

---

83. 전세 운행 중 승객 한 명이 심하게 아파 즉시 의료 처치가 필요합니다. 가장 가까운 병원은 고속도로로 8마일 떨어져 있고, 작은 응급 진료소(urgent care)는 일반 도로로 2마일 거리입니다. 구급대가 오는 중이며 도착 예상 시간은 15분입니다. 가장 좋은 행동은 무엇입니까?

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. 가까운 병원 응급실로 곧장 가서 제대로 된 치료를 받게 한다
B. 병원 쪽으로 출발하되 도중에 구급차를 만나면 멈춘다
C. 진료소 직원이 더 빨리 안정시킬 수 있으니 진료소로 간다
D. 현재 위치에서 구급대가 도착해 환자를 평가할 때까지 기다린다

위험물(HazMat)

84. 위험물(hazardous materials)을 운송할 때 운전자는 운행 전 점검(pre-trip inspection)을 언제까지 마쳐야 합니까?

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

A. 매 운행을 시작하기 전에
B. 적재가 끝난 직후, 시설을 떠나기 전에
C. 출발 1시간 이내에
D. 차량이 밤새 방치되었을 때만

85. 운전자가 플래카드(placard)가 필요한 차량에 Class 3 인화성 액체를 싣고 있습니다. 조건상 불가능한 경우가 아니라면, 운전자가 차량 옆에 있을 때 노출된 불(open fire)에서 최소 얼마나 떨어져 주차해야 합니까?

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. 운전자가 차 안에 있으면 최소 거리 요건이 없다
B. 가장 가까운 노출된 불에서 최소 300피트
C. 완전히 밀폐된 건물 안이 아니라면 최소 50피트
D. 탱크 용량이 1,000갤런을 넘으면 최소 100피트

86. 운전자가 비벌크(non-bulk) 포장으로 총 1,800파운드의 Division 4.3 물반응성(Dangerous When Wet) 화물 배달을 마쳤습니다. 포장은 모두 내렸지만, 쏟아진 화물 잔여물과 그 화물에 젖은 골판지 받침재(dunnage)가 트레일러에 남아 있습니다. 플래카드(placard)는 언제 떼야 합니까?

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. 받침재 상태와 상관없이 배달 장소를 떠나기 전에
B. 마지막 포장을 내린 즉시
C. 다른 위험물을 싣지 않았다면 배달 완료 후 24시간 이내에
D. 트레일러 안을 쓸고 젖은 받침재를 치운 후에

87. 적재 전에 위험물 포장이 손상된 것을 발견하면 어떻게 해야 합니까?

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

A. 테이프로 감싸고 계속 진행한다
B. 조심해서 싣고 나중에 손상을 보고한다
C. 손상이 경미하면 싣는다
D. 싣지 않고 화주에게 알린다

88. 표 2(Table 2) 위험물을 싣는 5,000갤런 벌크 화물 탱크가 번호 플래카드 대신 주황색 패널로 식별 번호(identification number)를 표시합니다. 식별 번호는 차량의 몇 면에 표시해야 합니까?

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. 네 면 모두
B. 오는 차량을 마주하는 면만
C. 마주 보는 두 면
D. 뒤를 향한 한 면만

---

89. 인화성 액체를 싣거나 내리기 전에, 이송 펌프를 돌리는 데 엔진이 필요하지 않다면 엔진을 어떻게 해야 합니까?

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. 엔진을 끈다
B. 전기 계통을 충전하려고 엔진 회전수를 높인다
C. 공회전 상태로 엔진을 켜 둔다
D. 주차 브레이크를 걸었을 때만 엔진을 켜 둔다

---

90. 운전자의 적하 목록(manifest)을 보면 Division 5.1 산화제와 Division 1.1 폭발물이 같은 트레일러에 실려 있고, 그 사이에는 다른 종류의 화물 하나만 있습니다. 분리표(segregation table)에 따르면 요구되는 결과는 무엇입니까?

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. 수평으로 최소 4피트 떨어뜨리면 같이 실을 수 있다
B. 둘 다 소량(limited quantity)이면 분리 없이 같이 실을 수 있다
C. 산화제가 비벌크 포장일 때만 같이 실을 수 있다
D. 같은 운송 차량에 절대 같이 실을 수 없다

---

91. 위험물 운송에서 라벨(label)은 플래카드(placard)와 달리 주로 어디에 붙입니까?

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

A. 위험물이 들어 있는 개별 포장이나 용기
B. 운송 차량 바깥쪽 네 면 모두
C. 터미널에 제출한 운송 회사의 적하 목록
D. 운전석 안에 두는 운송 서류(shipping papers)

---

92. 휘발유를 운송할 때 운전자는 차량에서 어느 범위 안에서 흡연이 금지됩니까?

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

A. 차량에서 25피트 이내
B. 차량에서 50피트 이내
C. 차량 운전석 안에서만
D. 차량에서 10피트 이내

---

93. 산화제(Division 5.1)의 표준 플래카드(placard) 색은 무엇입니까?

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

A. 노란색
B. 주황색
C. 흰색
D. 빨간색

---

94. DOT 규정에 따라 위험물을 운송업체에 넘기기 전에 분류, 포장, 표시를 제대로 해야 할 일차 책임은 누구에게 있습니까?

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

A. 화물을 받는 운송 회사(motor carrier)
B. 화물을 운송하는 CDL 운전자
C. 화주(shipper, offeror)
D. 도착지에서 배달을 받는 수하인(consignee)

---

95. 위험물 운송 서류(shipping paper)에 필요하지 않은 정보는 무엇입니까?

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

A. 적정 운송품명(proper shipping name)
B. 운전자의 사회보장번호(social security number)
C. UN 또는 NA 식별 번호
D. 위험물 등급(hazard class) 또는 구분(division)

운행 전 점검

96. 점검할 때 피트먼 암(pitman arm)은 어떻게 확인합니까?

How do you check the pitman arm during inspection?

A. 스티어링 박스 연결 부분만 확인한다
B. 균열, 마모, 헐거운 연결이 있는지 본다
C. 피트먼 암 점검은 필요 없다
D. 스티어링 휠과 함께 움직이는지만 확인한다

97. 운행 전 점검에서 안전 운행에 영향을 주는 결함을 발견하면 어떻게 해야 합니까?

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

A. 다음 정차 때 수리하도록 메모해 둔다
B. 결함이 사소해 보이면 계속 운행한다
C. 심각한 결함만 보고한다
D. 결함이 수리될 때까지 차량을 운행하지 않는다

98. 점검할 때 냉각 장치(cooling system) 호스는 무엇을 확인해야 합니까?

What should you check about cooling system hoses during inspection?

A. 호스 점검은 필요 없다
B. 색이 맞는지만 확인한다
C. 누수, 균열, 부풀음, 헐거운 클램프가 있는지 본다
D. 위쪽 라디에이터 호스만 확인한다

99. 점검할 때 트레일러 킹핀(king pin)은 무엇을 확인해야 합니까?

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

A. 그리스가 발라져 있는지만 확인한다
B. 킹핀 점검은 필요 없다
C. 손상과 마모가 있는지, 치수가 맞는지 확인한다
D. 붙어 있는지만 확인한다

100. 점검할 때 오일 주입구 캡(oil filler cap)은 무엇을 확인해야 합니까?

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

A. 있는지만 확인한다
B. 오일 캡 점검은 필요 없다
C. 단단히 닫혀 있고 손상되지 않았는지 확인한다
D. 색이 맞는지만 확인한다

101. 점검할 때 화물 고정(load securement)이 규정에 맞는지 어떻게 확인합니까?

How do you check for load securement compliance during inspection?

A. 규정에 따라 결박 끈의 수와 상태가 적절한지 확인한다
B. 결박 끈이 달려 있는지만 확인한다
C. 화물 고정 점검은 화주의 책임이다
D. 화물이 움직이지 않는지만 확인한다

102. 점검할 때 트레일러 전기 연결부는 무엇을 확인해야 합니까?

What should you check about trailer electrical connections during inspection?

A. 커넥터가 깨끗한지만 확인한다
B. 모든 등화와 신호가 제대로 작동하는지 시험한다
C. 케이블이 연결되어 있는지만 확인한다
D. 전기 연결 점검은 선택 사항이다

103. 점검할 때 발전기(alternator)는 무엇을 확인해야 합니까?

What should you check about the alternator during inspection?

A. 발전기 점검은 필요 없다
B. 출력 전압만 확인한다
C. 벨트 장력, 연결부, 장착 상태를 확인한다
D. 접지가 되어 있는지만 확인한다

---

104. 철저한 운행 전 점검은 얼마나 걸려야 합니까?

How long should a thorough pre-trip inspection take?

A. 차량 크기와 복잡도에 따라 15분에서 45분
B. 최대 5분
C. 시동을 거는 데 걸리는 시간만큼
D. 모든 상업용 차량에서 최소 1시간

---

105. 운행 전 점검은 언제 해야 합니까?

When should a pre-trip inspection be conducted?

A. 매 근무일 시작 때만
B. 매 운행 전과 운전자가 바뀔 때마다
C. 회사 방침이 요구할 때만
D. 최소 일주일에 한 번

---

106. 점검할 때 번호판 등(license plate light)은 무엇을 확인해야 합니까?

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

A. 뒤 번호판을 충분히 비추는지 확인한다
B. 번호판 등 점검은 필요 없다
C. 달려 있는지만 확인한다
D. 흰색 빛인지만 확인한다

---

107. 점검할 때 신체검사 증명서(medical certificate)는 어떻게 확인합니까?

How do you check the medical certificate during inspection?

A. 신체검사 증명서 점검은 선택 사항이다
B. 만료일만 확인한다
C. 유효하고 운전자 정보와 일치하는지 확인한다
D. 서명되어 있는지만 확인한다

정답

1. B 적절한 저단 기어를 선택해야 엔진 브레이크(engine braking)가 속도를 잡아 줍니다. 중립에 놓거나 클러치를 계속 밟으면 엔진 브레이크가 작동하지 않습니다. 가속하면 브레이크에 걸리는 부담만 커집니다.

2. C 일방통행 도로나 중앙이 분리된 도로에서는 차가 한 방향에서만 오므로 삼각 경고판을 모두 차량 뒤, 차가 다가오는 쪽에 놓습니다. 거리는 10피트, 100피트, 200피트입니다.

3. B 트랙터가 밑으로 후진해 들어갈 때 트레일러가 살짝 들리면 알맞은 높이입니다. 그래야 트레일러 상부 커플러 플레이트가 피프스 휠에 닿아 킹핀이 잠금 장치에 제대로 물립니다. 킹핀 정렬은 좌우 위치이지 높이가 아니고, 지면과 수평이라고 피프스 휠 높이가 맞는 것도 아닙니다. 랜딩 기어는 처음 연결할 때는 내려 두고, 연결을 확인한 뒤에 올립니다.

4. D 건조할 때의 차간 거리를 두 배로 하면 8초입니다. 정지 거리가 길어지고 시야가 나빠지며 다른 차량의 물보라가 생기기 때문에 이 정도 여유가 필요합니다. 5초와 6초는 증가폭이 작고, 12초는 더 여유 있어 상황에 따라 알맞을 수 있습니다. 8초는 기준일 뿐 폭우에서 항상 같은 안전 여유를 보장하지는 않습니다. 노면 접지력이나 시야가 나쁘면 더 늘리거나 안전하게 정차해야 합니다.

5. A 차량 길이 10피트마다 1초를 두고, 시속 40마일을 넘으면 1초를 더합니다. 50피트 차량이면 5초에 1초를 더해 6초입니다. 3초는 이 차량에 부족하고, 시속 10마일마다 차량 길이 1대는 CDL 매뉴얼의 차간 거리 규칙이 아닙니다. 10초는 최소 기준보다 깁니다.

6. A 신체검사 정보는 해당 전자 보고 시스템과 주 면허 시스템에 기록되며, 날짜가 서로 다르면 확인이 필요합니다. 문제에는 어느 만료일이 이미 지났다는 내용이 없습니다. 실물 카드가 공식 기록보다 자동으로 우선하지 않고, 데이터베이스 불일치만으로 운전자가 부적격이라고 단정할 수도 없습니다.

7. B 연방 운전 시간 규정에 따르면 화물 운전자는 연속 10시간 휴식(off duty) 후 최대 11시간 운전할 수 있습니다. 이 시간은 14시간 근무 가능 시간(on-duty window) 안에 들어갑니다.

8. A 개인 차량 음주운전 첫 유죄 판결도 CDL 1년 자격 정지(disqualification) 사유입니다. 연방 기준 혈중알코올농도 0.04%는 상업용 차량(CMV)을 운전할 때 적용되며, 개인 차량에서 0.06%라는 사실만으로는 연방 자격 정지 위반이 되지 않습니다. 개인 차량이라고 영향이 없는 것은 아닙니다. 24시간 운행정지나 영구 취소는 이 초범의 일반적 결과가 아닙니다.

9. B 운전하기 전에 차량이 안전하게 운행할 수 있는 상태인지 운전자가 직접 확인해야 합니다. 이전 운전자의 보고는 이 책임을 대신하지 못합니다. 정비 예약이나 목적지 도착 가능성도 차량이 안전하다는 증거가 되지 않습니다.

10. B 연방 규정은 차량이 안전한지 확인하도록 매 운행 전에 점검하라고 합니다. 하루에 여러 번 운행할 수 있고 그 사이에 차량 상태가 바뀔 수 있어서 하루 한 번으로는 부족합니다. 모든 화물에 적용되는 의무이므로 위험물 운송에만 하는 것이 아닙니다. 주 1회는 너무 드뭅니다.

11. D 좌회전 수신호는 창밖으로 왼팔을 수평으로 곧게 뻗는 것입니다. 팔꿈치를 위로 구부리면 우회전, 아래로 구부리면 감속이나 정지를 뜻합니다. 팔을 위로 곧게 뻗는 것은 표준 수신호가 아닙니다. 방향지시등이 고장 날 때를 대비해 수신호를 알아 두어야 합니다.

12. B 내리막에서는 서비스 브레이크와 엔진 브레이크(engine braking)를 함께 써야 브레이크 과열과 페이드(fade, 제동력 저하)를 막을 수 있습니다. 주행 중에 주차 브레이크를 걸면 뒷바퀴가 잠겨 미끄러지거나 잭나이프(jackknife)가 날 수 있습니다. 비상등은 속도 제어에 도움이 안 됩니다. 중립으로 타력 주행하면 엔진 브레이크가 없어져 서비스 브레이크만 과열됩니다.

13. B 위아래로 3/4인치 움직이는 킹핀은 심각한 결함이므로 수리를 위해 운행정지(out of service)해야 합니다. 킹핀이나 장착 플레이트가 헐겁거나 손상되었을 수 있으며, 그러면 연결이 풀릴 수 있습니다. 1인치까지 허용한다는 것은 위험합니다. 킹핀은 단단히 고정되어 있어야 하고, 윤활이나 하중 상태 재측정으로는 헐거움이 해결되지 않습니다.

14. B 스프링 브레이크는 시스템에 따라 보통 20~45psi 사이에서 자동으로 작동합니다. 65psi의 저압 경고는 그 전에 미리 알려 주는 신호입니다. 65psi나 60~65psi에서 작동한다는 보기는 경고 시점과 혼동한 것이고, 0psi가 되어서야 작동하는 것도 아닙니다. 저압 경고가 울리면 자동 제동을 기다리지 말고 즉시 안전하게 정차하세요.

15. A 핸드 밸브는 운행 전 점검에서 트레일러 브레이크를 시험할 때만 씁니다. 평소 주행이나 내리막에서 쓰면 트레일러 브레이크만 걸려 트레일러가 미끄러지고 통제를 잃을 수 있어 위험합니다. 트레일러가 미끄러지면 옆으로 휘둘려 나올 수 있습니다. 주차에는 주차 브레이크를 쓰세요. 핸드 밸브는 공기가 새면 브레이크가 풀립니다.

16. C 트레일러가 한쪽으로 쏠리는 것은 대개 브레이크 문제입니다. 한쪽 브레이크가 풀리지 않고 끌리거나 과하게 조정되어 제동력이 한쪽에 더 걸리는 것입니다. 잠금 조가 안 물렸다면 트레일러가 분리되거나 심하게 튀지, 한쪽으로 쏠리지는 않습니다. 슬라이딩 피프스 휠이 풀려도 앞뒤로만 움직입니다. 랜딩 기어는 소음과 노면 손상을 일으킬 수는 있어도 쏠림을 일으키지 않습니다.

17. A 오프트래킹(내륜차)은 회전할 때 연결 차량의 뒷바퀴가 앞바퀴보다 짧고 안쪽 경로를 따라가는 현상입니다. 뒷바퀴가 지날 공간을 남겨야 하며, 우회전에서는 뒤쪽을 연석 가까이 두고 회전이 끝날 때 크게 돌아야 하고, 회전 전에 왼쪽으로 먼저 틀면 안 됩니다. 트레일러 스윙은 제동 중 트레일러 접지력을 잃는 것입니다. 후방 증폭은 다중 트레일러가 급회피할 때 뒤쪽이 과하게 움직이는 현상이고, 채찍 효과는 그 비공식 용어입니다.

18. A 제동으로 생긴 잭나이프에서는 먼저 브레이크를 풀어 바퀴가 다시 구르며 접지력을 되찾게 해야 합니다. 구동 바퀴가 잠기면 트레일러가 계속 앞으로 밀면서 트랙터를 옆으로 밀어냅니다. 미끄러지는 중에 핸들을 크게 꺾으면 효과가 없고 각도가 더 나빠질 수 있습니다. 가속은 이미 미끄러지는 바퀴에 힘만 더하고, 트레일러 브레이크만 걸면 트레일러 바퀴가 잠겨 상황이 악화됩니다.

19. A 트레일러 브레이크가 걸린 상태에서 트랙터를 살살 앞으로 당기는 당김 시험(tug test)으로 킹핀이 조에 제대로 물렸는지 확인합니다. 제대로 연결되었다면 트랙터가 빠져나가지 않습니다. 눈으로만 보는 점검은 이 시험을 대신하지 못합니다. 시험 후에는 트랙터 주차 브레이크를 걸고 조, 잠금 장치, 피프스 휠과 트레일러의 접촉 상태를 눈으로 확인합니다. 에어 라인을 뗐다 붙이는 것은 연결 확인이 아닙니다.

20. C 내리막 전에는 정차한 상태에서 트레일러 핸드 밸브만 걸고 천천히 앞으로 가 봅니다. 트레일러 브레이크가 작동하면 트랙터가 붙잡힙니다. 고속에서 핸드 밸브를 쓰면 트레일러가 제어 불능으로 미끄러지거나 잭나이프가 날 위험이 있습니다. 주행 중 트랙터 보호 밸브를 분리하면 통제된 시험이 아니라 비상 제동이 걸립니다. 저압 경고 버저는 시스템 공기압만 알려 주고 트레일러 브레이크가 실제로 작동하는지는 알려 주지 않습니다.

21. D 연결 차량은 무게 중심이 높아 너무 빠른 속도로 커브나 램프를 돌 때 전복 위험이 가장 큽니다(CDL Manual Section 6.1). 트레일러의 관성과 하중 분포가 회전 중에 큰 옆 방향 힘을 만듭니다. 알맞은 속도의 직선 도로는 전복 위험이 작습니다. 평평한 주차장은 대체로 위험이 낮지만, 급하거나 빠른 회전이면 평지에서도 전복될 수 있습니다. 직선 후진은 옆 방향 힘을 만들지 않습니다. 커브와 램프 전에는 항상 감속하세요.

22. C 에어 라인은 정확히 2개입니다. 서비스 라인(파란색)과 비상/공급 라인(빨간색)이며, 각각 트랙터와 트레일러 양쪽 끝에 글래드 핸드(glad hand)가 달려 있습니다. 한 라인으로는 제동 신호 전달과 트레일러 탱크 공기 공급, 스프링 브레이크 해제를 동시에 할 수 없습니다. 3개는 특수 구성이고 4개는 표준 연결에 쓰지 않습니다. 이동 전에 글래드 핸드가 단단히 연결되고 씰이 온전한지 확인하세요.

23. A 당김 시험은 트레일러 브레이크를 건 채 살살 앞으로 당겨 킹핀이 피프스 휠에 제대로 잠겼는지 확인합니다. 잠기지 않았다면 고속도로 주행 중이 아니라 이 시험에서 트레일러가 분리됩니다. 시험 중 트레일러 브레이크를 걸어 두지만, 브레이크 작동을 확인하는 시험은 아닙니다. 랜딩 기어는 눈으로 보고 크랭크 핸들이 고정됐는지 확인하며, 공기와 전기 연결은 따로 점검합니다.

24. B 랜딩 기어를 완전히 올리기 전에 피프스 휠이 킹핀에 잠겼는지 확인해야 합니다. 연결이 덜 됐는데 올리면 트레일러가 떨어질 수 있어 바로 위험해집니다. 트레일러 브레이크 확인은 연결이 끝난 뒤의 순서입니다. 글래드 핸드나 전기 연결은 잠기지 않은 피프스 휠의 위험을 막아 주지 못합니다.

25. D 핀틀 훅은 트레일러나 컨버터 돌리(converter dolly) 뒤쪽에 달려, 풀 트레일러 앞쪽의 고리에 걸리는 연결 장치입니다. 굴절이 가능해 풀 트레일러를 끌 때 표준으로 씁니다. 피프스 휠은 세미트레일러를 트랙터나 컨버터 돌리에 연결하는 장치이고, 킹핀은 피프스 휠에 들어가 잠기는 세미트레일러의 핀이라 연결 장치 자체가 아닙니다. 글래드 핸드는 에어 브레이크 라인을 잇는 것이지 트레일러 구조를 잇는 것이 아닙니다.

26. B 연결부 세 곳마다 서비스 호스와 비상 호스가 하나씩 필요합니다. 트랙터와 앞 트레일러, 앞 트레일러와 컨버터 돌리, 컨버터 돌리와 뒤 트레일러입니다. 그래서 서비스 3개, 비상 3개로 총 6개입니다. 서비스 라인은 평상시 트레일러 제동을 조절하고, 비상 라인은 공기를 공급하며 비상 제동을 돕습니다. 4개는 연결부 하나를 빠뜨렸고, 2개는 연결부 하나만 센 것이며, 8개는 필요한 수를 넘습니다.

27. C 운전자가 운전석을 떠나기 전에 트랙터와 트레일러 주차 브레이크를 걸어 차량을 고정하고, 그다음에 고임목을 놓습니다. 트레일러 주차(비상) 브레이크는 보통 운전석에서 트레일러 공기 공급 조작부로 작동하므로 내려서 조작할 필요가 없습니다. 고임목을 먼저 놓으면 놓는 동안 차량이 고정되지 않은 상태가 됩니다. 트레일러 핸드 밸브는 공기가 새 풀릴 수 있으므로 주차 브레이크로 쓰면 안 됩니다.

28. D 눈에 보이는 균열이 있는 공기 탱크는 지금 압력을 유지해도 안전하지 않으며, 사용하기 전에 평가해서 수리하거나 교체해야 합니다. 금속 피로는 탱크 파열과 공기압 상실로 이어져 제동을 위협합니다. 지켜보거나 60psi 이상을 유지해도 구조 파손 위험은 사라지지 않습니다. 테이프로는 압력 용기의 균열을 고칠 수 없고, 속도를 줄여도 안전해지지 않습니다. 제조사의 수리나 교체 기준을 따르고 임시 수리는 하지 마세요.

29. B 앞 트레일러의 에어 호스가 돌리와 만나는 연결부에서 가장 흔한 공기 누출 원인은 글래드 핸드 씰이 손상되었거나 빠진 경우입니다. 이 고무 씰이 기밀 연결을 만들기 때문에, 상하면 압축 공기가 샙니다. 공기 탱크는 거버너가 압력을 제어하므로 정상 운전에서 과충전되지 않습니다. 브레이크 작동 압력이 높다고 구조적 누출이 생기지는 않습니다. 릴레이 밸브 고장은 보통 제동 타이밍과 반응에 영향을 주며, 연결부에서 계속 새는 소리를 내지 않습니다.

30. A 연결한 뒤 브레이크를 점검하기 전에는 모든 공기 탱크가 제조사가 정한 정상 작동 압력이어야 합니다. 연결된 계통이 완전히 충전되고 트레일러까지 공기가 가는지 확인하세요. 트랙터만 80psi라면 연결된 계통이 준비됐다는 확인이 되지 않습니다. 저압 경고 장치를 끄는 것은 위험하며, 경고 장치는 항상 작동해야 합니다. 트랙터만 임의로 120psi로 맞추는 것은 전체 계통 점검을 대신하지 못합니다.

31. D 컨버터 돌리가 뒤 트레일러 밑에 있는 상태에서 핀틀 훅을 풀면 견인 봉 (tow bar)이 튀어 올라 다칠 수 있습니다. 먼저 뒤 트레일러를 받쳐 고정하고, 필요한 공기와 전기 연결을 분리하고, 돌리의 피프스 휠을 풀고, 돌리를 빼내세요. 이 과정에서 돌리가 앞 트레일러의 뒤쪽을 받치고 있지는 않습니다.

32. C 다중 트레일러에서는 연결 지점마다 트랙터에서 생긴 옆 움직임이 커져서, 세 번째 트레일러에 이르면 트랙터보다 몇 배나 커질 수 있습니다. 그래서 단일 트레일러에 안전한 속도라도 같은 램프에서 맨 뒤 트레일러가 전복되거나 크게 흔들릴 수 있습니다. 짧은 트레일러가 무게 중심을 크게 낮추지는 않습니다. GCWR만으로는 연결 지점이 늘어나며 커지는 효과를 설명하지 못하고, 컨버터 돌리는 옆 방향 힘을 줄이지 않고 전달합니다.

33. D 다중 트레일러, 특히 트리플의 흔들림은 상황에 비해 빠른 속도, 잘못된 적재, 연결부 공진 때문에 자주 생깁니다. 가장 안전한 첫 대응은 핸들을 똑바로 유지하고 가속 페달에서 발을 떼 서서히 감속하는 것입니다. 급제동은 흔들림을 키우거나 잭나이프를 일으킬 수 있고, 뒤 트레일러 바퀴가 잠길 수도 있습니다. 평소 주행에서 핸드 브레이크만 쓰면 통제를 잃을 수 있고, 속도를 높이면 불안정과 전복 위험이 커집니다.

34. D 더블과 트리플은 굴절 지점이 많아 후진이 매우 어렵고 위험합니다. 가능하면 피하고, 꼭 후진해야 하면 아주 조심하며 도움을 받으세요.

35. A 균열이 있는 핀틀 훅은 안전하지 않은 연결 부품이므로 운행하기 전에 교체해야 합니다. 그리스를 더 바르거나 잠금 장치를 조정해도 구조적인 균열은 고칠 수 없습니다. 손상된 연결 장치로 운행하지 마세요.

36. A 후방 증폭(rearward amplification)은 급조향 때 일어나는 채찍 효과(crack-the-whip effect)를 말합니다. 트랙터에서 시작된 움직임이 뒤 트레일러로 갈수록 커지고, 맨 뒤 트레일러가 가장 흔들리거나 전복되기 쉽습니다. 그래서 트리플은 차선 변경을 부드럽게 하고 충분한 간격을 두어야 합니다. 압력 차이로 뒤 브레이크가 먼저 걸리는 것은 조향과 관련된 이 현상을 설명하지 못합니다. 유격이나 불균형한 적재도 위험하지만 후방 증폭의 정의는 아닙니다.

37. D 단일 차량의 최대 누출 한도는 초기 압력 강하 이후 브레이크를 푼 상태에서 분당 2psi, 서비스 브레이크를 밟은 상태에서 분당 3psi입니다. 측정값 3psi와 5psi는 둘 다 한도를 넘습니다. 운전하기 전에 누출을 수리해야 하며, 근거리 운행을 허용하거나 과도한 누출을 실용적인 허용 오차로 봐 주는 규정은 없습니다.

38. D 저압 경고는 60psi 아래로 떨어지기 전에 작동해야 하므로 65psi는 허용됩니다. 주차 브레이크 조작부는 보통 제조사가 정한 압력, 대개 20~45psi 사이에서 튀어나오고 스프링 브레이크가 걸립니다. 35psi는 그 범위 안이므로 주차 브레이크가 너무 일찍 걸린 것이 아닙니다.

39. B 공기 압축기 거버너는 보통 120~140psi에서 컷아웃(펌프 정지)하며, 이것이 에어 브레이크 계통의 정상 최대 작동 압력입니다. 이렇게 하면 공기를 충분히 유지하면서 과압을 막습니다. 100~110psi는 너무 낮아 예비 용량이 부족합니다. 150~160psi와 170~180psi는 표준 계통의 안전 작동 압력을 넘어 부품 손상이나 계통 고장을 부를 수 있습니다.

40. A 저압 경고는 60psi 부근에서 작동하지만, 충분한 제동력과 정상적인 계통 작동을 위해 안전하게 운행하려면 보통 더 높은 압력(대개 100psi 이상)이 필요합니다. 정확한 요구 사항은 차량 사양을 확인하세요.

41. C 스프링 브레이크 챔버 하우징에서 계속 공기가 새면 챔버가 새는 것입니다. 스프링 브레이크 부분은 공기압으로 강한 주차 브레이크 스프링을 눌러 두는데, 누출되면 계통 압력이 떨어져 안전한 제동이 어려워질 수 있습니다. 정상적인 서비스 브레이크 배기는 브레이크를 풀 때 나오며, 페달을 일정하게 밟는 동안 하우징에서 계속 새지 않습니다. 안전하게 정차하고 자격 있는 정비사가 수리하게 하세요. 강한 스프링 때문에 크게 다칠 수 있으니 챔버를 직접 분해하면 안 됩니다.

42. C 거버너는 시스템 압력을 감시하며 압축기가 공기를 넣기 시작하는 시점(컷인, 대개 100~110psi)과 멈추는 시점(컷아웃, 대개 120~135psi)을 제어해 공기압을 적정 범위로 유지합니다. 수분 제거는 에어 드라이어(air dryer)와 드레인 밸브가 하고, 스프링 브레이크 작동 속도는 밸브 설계와 압력 손실 속도로 정해집니다. 차축 사이의 압력 분배는 릴레이 밸브와 브레이크 회로 설계가 맡습니다. 컷아웃이 너무 이르거나 늦는 거버너는 심각한 안전 결함입니다.

43. A 엔진을 끄고 브레이크를 푼 상태의 시험에서 단일 차량의 공기 손실은 분당 2psi를 넘으면 안 됩니다. 120psi에서 115psi로 5psi 줄었으므로 한도를 넘었고, 운전하기 전에 누출을 수리해야 합니다. 두 개의 예 보기는 5psi가 한도를 넘으므로 틀립니다. 브레이크를 밟았을 때 압력이 전혀 줄면 안 된다는 보기도 틀렸는데, 약간의 누출은 허용되고 이 시험은 브레이크를 푼 상태에서 하기 때문입니다.

44. D 이중 공기 계통에서는 앞뒤 브레이크가 보통 별도의 공기 회로를 씁니다. 한 회로가 고장 나도(예: 뒤 브레이크 회로 누출) 다른 회로로 제동할 수 있지만(예: 앞 브레이크만), 제동력이 줄어 멈추는 데 더 긴 거리가 필요합니다. 고장 난 쪽의 저압 경고가 작동하며, 즉시 정차해 수리해야 합니다.

45. B 정상 운행 중에는 공기압이 스프링 브레이크 챔버의 강한 스프링을 눌러 둡니다. 공기압이 충분하면(대개 60psi 이상) 스프링이 압축되어 브레이크가 풀립니다. 그래서 공기압이 너무 낮아지면 공기가 스프링을 더는 붙잡지 못해 브레이크가 자동으로 걸립니다. 스프링 장력은 브레이크를 거는 힘이고, 에어 브레이크에는 유압이나 전기 솔레노이드를 쓰지 않습니다. 이 구조는 공기를 잃으면 차량이 자동으로 서도록 하는 안전 설계입니다.

46. A 저압 경고 신호(빨간 경고등, 버저, 또는 둘 다)는 서비스 브레이크에 공급되는 공기 탱크 압력이 60psi 아래로 떨어지기 전에 작동해야 합니다. 스프링 브레이크가 자동으로 걸릴 만큼 압력이 낮아지기 전에 안전하게 정차할 시간을 줍니다. 60psi에서는 제동이 일부 남아 있지만 위험한 상태입니다. 100~125psi는 정상 범위라 경고가 울리지 않고, 경고는 저압용입니다. 안전 밸브는 150psi에서 과압을 막는 별개의 장치입니다.

47. A 이 시험에서 단일 차량은 서비스 브레이크를 끝까지 밟은 상태로 초기 압력 강하 뒤 1분에 3psi까지 줄 수 있으므로, 2psi 손실은 정상입니다. 브레이크를 반복해 밟는 것은 공기를 소모하므로 브레이크를 밟은 상태의 누출 시험이 아닙니다. 엔진을 꺼 둔 상태에서는 압축기 작동이나 거버너 설정을 평가할 수 없습니다.

48. A 경사면에 주차할 때는 스프링 브레이크에 더해 바퀴 고임목을 써서 안전을 최대한 확보합니다. 스프링 브레이크가 고장 나거나 경사와 하중을 버틸 만큼 붙잡아 주지 못할 때의 대비가 됩니다.

49. D 크로스오버 미러 (crossover mirrors)는 버스 바로 앞과 옆의 위험 구역, 앞바퀴 주변을 보여 줍니다. 볼록 사이드 미러는 버스 옆면을 더 넓게 보여 주고, 실내 천장 미러는 차 안의 학생을 살피는 데 쓰지만 학생이나 좌석 등받이가 시야를 가릴 수 있습니다. 평면 사이드 미러만으로는 위험 구역에 사각지대가 많이 남고, 룸미러만으로는 학생이 타고 내리는 중요한 곳을 볼 수 없습니다. 열선 거울은 유용하지만 스쿨버스에 필요한 거울 구성을 대표하지는 않습니다.

50. A 학생들을 도로와 차량을 피한 안전한 곳으로, 버스에서 최소 100피트 떨어지게 이동시킵니다. CDL 매뉴얼은 이 거리를 일반적인 대피 거리로 쓰며, 모든 위험을 막아 주는 보편적 법적 최소 거리는 아닙니다. 화재, 위험물, 다가오는 열차가 있으면 더 멀리 가거나 특정 방향을 골라야 할 수 있습니다. 학생들을 함께 두고 인원을 확인하며, 안전한 곳에서 추가 지시를 내리세요.

51. B 선로 위에서는 절대 기어를 변속하면 안 됩니다. 변속에 실패하거나 시동이 꺼지면 열차가 오는 길 한복판에 멈출 수 있으므로, 변속 없이 건널 수 있는 기어로 건너야 합니다. 일정한 속도 유지와 거울 확인은 건널 때 권장되는 올바른 행동입니다. 횡단 안전봉은 철도 건널목과 관계가 없고 평소 운전 중에는 접혀 있으므로 이 위험과 무관합니다.

52. C 학생 안전이 최우선입니다. 학생들의 움직임을 멈추고 안전한 위치에 있게 하면서 위협을 살피는 것이 가장 좋은 선택입니다. 서둘러 태우면 부상 위험이 커지며, 버스 주변에서 학생이 서두르면 안 된다는 원칙에 어긋납니다. 학생에게 신호하면서 필요하면 경적을 울릴 수 있지만, 경적만으로는 학생의 움직임을 해결하지 못합니다. 위반 보고는 학생이 안전해진 뒤에 합니다. 위험 구역은 버스 앞쪽으로 최대 30피트까지 이를 수 있고, 바퀴 주변이 특히 위험합니다.

53. A 보기 중 대피 전에 버스를 안전하게 만드는 가장 좋은 조치는 엔진을 끄고 비상 점멸등을 켜는 것입니다. 먼저 안전한 곳에 정차하고 주차 브레이크를 걸고, 변속기는 상황에 맞게 중립이나 주차(P)에 둡니다. 급한 대피를 늦추지 않는 범위에서 배차 담당에게 알리세요. 창문과 문을 모두 열면 불이 커질 수 있습니다. 앞 출구가 항상 안전한 것은 아니므로 화재 위치에 따라 출구를 고르세요.

54. B 정차한 뒤 가장 먼저 할 일은 시동을 끄고 주차 브레이크를 거는 버스 고정입니다. 그러면 학생들이 대피하는 동안 버스가 움직이지 않습니다. 그다음 불에서 먼 출구로 대피시키고, 필요하면 학생을 돕습니다. 고정하기 전에 뒤로 가면 운전자가 운전석을 비운 사이 버스가 굴러갈 수 있습니다. 대피를 늦추지 않는다면 대피 전에 배차 담당에게 알리고 구조를 요청해도 되지만, 그렇지 않으면 먼저 대피시키세요. 학생들은 버스에서 멀리 안전한 곳으로 이동시킵니다.

55. A 스쿨버스가 학생을 태우거나 내리는 정차에서는 정지 표시판과 빨간 경고등이 함께 작동하는 것이 기본입니다. 이 경고 장치를 어디서 써야 하는지는 주법에 따르며, 일부 승하차 장소에는 예외가 있습니다. 정지 표시판과 빨간 경고등은 다른 차량에 멈추라고 알리지만, 중앙이 분리된 도로에서 반대 방향 차량의 의무는 주마다 다릅니다. 속도 제한, 횡단 안전요원 유무, 학교 구역 지정 여부에 따라 달라지지 않습니다. 고속 도로나 안전요원이 없는 곳에만 쓰면 장소마다 규칙이 달라 위험하고, 저속 도로의 학생이 보호받지 못합니다.

56. C 학생이 위험한 곳에 들어갔으므로 경적으로 알리고 위험 구역(danger zone)을 모두 눈으로 확인해야 합니다. 횡단 안전봉은 학생이 범퍼 바로 앞으로 지나가지 않도록 돕는 시각적 신호일 뿐, 막아 주는 장벽이 아닙니다. 빨간 경고등은 다른 차량을 세우는 것이지 위험 구역 안의 학생을 지켜 주지 않습니다. 서두르라고 하면 위험만 커집니다.

57. D 신고를 하려면 확인할 수 있는 구체적인 정보가 필요합니다. 차량 특징, 번호판, 진행 방향, 위치, 시각이 있어야 경찰이 위반 차량을 찾아 단속할 수 있습니다. 색상만으로는 차량을 특정할 수 없습니다. 카메라가 없는 버스도 많고, 영상에 번호판이 찍히지 않을 수도 있습니다. 시각만으로는 부족합니다.

58. C 49 CFR 392.10의 정지 범위는 가장 가까운 레일에서 최소 15피트, 최대 50피트입니다. 15피트보다 가까우면 버스 일부가 선로 구조물이나 열차의 돌출부에 닿을 수 있습니다. 50피트보다 멀면 특히 커브나 시야가 막힌 건널목에서 열차를 보고 듣기 어렵습니다. 10/30은 너무 가깝고 짧으며, 20/75와 25/100은 한도를 넘습니다. 15피트에서 50피트는 스쿨버스 추가 자격(endorsement) 필기시험에서 꼭 알아야 할 숫자입니다.

59. D 운전이 항상 최우선이므로 먼저 안전하게 정차한 뒤 소란을 처리해야 합니다. 고속도로 속도에서 앞에서 눈을 떼면 충돌해 탑승한 모든 학생이 다칠 수 있습니다. 달리면서 꾸짖으면 차량 통제가 흐트러집니다. 미러로 보기만 하면 싸움이 커집니다. 배차 지시를 기다리는 것은 운전자가 직접 처리할 위험을 늦춥니다.

60. A 탱커 추가 자격 필기시험에 떨어지면 추가 자격을 받기 전에 탱크 차량 필기시험을 다시 보고 합격해야 합니다. N 추가 자격(N endorsement)에는 실기시험이 필요하지 않습니다. 신청서나 교육 과정만으로는 필기시험을 대신할 수 없습니다. 기존 탱커 추가 자격이 만료됐다고 무조건 재시험을 보라는 연방 규정은 없으며, 갱신과 실효 절차는 주마다 다릅니다.

61. C 빨리 출발해야 한다는 조건에는 출구를 향해 주차하는 것이 맞습니다. 단단하고 평평한 곳에 주차하는 것도 좋은 습관이지만 출발 방향과는 관계가 없습니다. 인화성 화물 차량을 한곳에 모아 둘 이유는 없습니다. 문 방향은 승하차 안전에 관한 것이지 신속한 출발에 관한 것이 아닙니다. 비상시에도 안전할 때만 차를 움직여야 합니다.

62. A 배플은 구멍이 뚫린 내부 칸막이로, 제동과 가속 때 액체가 앞뒤로 흐르는 것을 막아 줍니다. 좌우 쏠림은 막지 못합니다. 옆쪽 쏠림과 전복 위험은 속도, 조향, 탱크 모양, 적재량에 따라 달라집니다. 배플 탱크 운전자는 횡방향 안정성을 과신해 커브를 너무 빨리 도는 경우가 있습니다. 회전 쏠림과 공진 쏠림은 CDL에서 쓰는 용어가 아닙니다.

63. A 배플 없는 탱크는 액체 전체가 하나의 큰 파도로 앞으로 쏠립니다. 일찍부터 부드럽게 점점 세게 제동하면 쏠림이 서서히 생기고 줄어들어 탱크 앞쪽 벽에 세게 부딪히지 않습니다. 늦게 세게 밟으면 가장 나쁜 순간에 힘이 가장 커집니다. 브레이크를 빠르게 여러 번 밟으면 오히려 쏠림을 더 만들고, 서비스 브레이크를 안 쓰는 것은 위험하고 정지 거리를 제대로 조절하지도 못합니다.

64. B 액체 화물은 원통형 탱크 안에 높게 실려 무게중심이 높고, 회전할 때 특히 좌우로 출렁여서 차가 불안정해지고 전복 위험이 커집니다. 이것이 탱크 차량의 기본 문제입니다. 차축 수는 탱크 설계에 따라 다르며 주된 원인이 아닙니다. 타이어는 도로에 닿으므로 탱크 표면은 접지력과 관계없습니다. 탱크 높이를 정한 규정도 없습니다.

65. A 작업에 필요한 비상 장비는 하역을 시작하기 전에 배치해야 합니다. 그래야 유출이나 화재 때 바로 쓸 수 있습니다. 하역 도중이나 끝난 뒤에 두면 대비의 의미가 없습니다. 필요한 장비와 위치는 화물과 절차에 따라 다르며, 모든 액체 화물에 소화기를 옮겨 두라는 일반 규정은 없습니다. 시설마다 상하역 중 비상 장비 위치 요건이 있고, 작업 시작 전에 충족해야 합니다.

66. B 스무스 보어 탱크는 정의상 배플이 없습니다. 그래서 액체가 앞뒤로 자유롭게 움직여 쏠림이 큽니다. 배플은 청소와 위생 관리를 어렵게 하므로 식품용 화물에 스무스 보어 탱크를 많이 씁니다. 나머지 선택지는 모두 배플이 있는 탱크입니다. 배플에는 액체가 지나가는 구멍이 있고, 막힌 격벽(bulkhead)은 칸을 완전히 나눕니다.

67. D 배플은 구멍 뚫린 세로 칸막이로 액체 움직임을 늦추지만 쏠림이나 좌우 이동을 없애지는 못합니다. 절반만 차고 액체가 배플 아래에 있으면 움직일 공간이 있어서 제동과 회전이 여전히 위험합니다. 가득 찬 탱크는 움직일 공간이 없어 쏠림이 거의 없습니다. 밀도 차이는 무게 배분 문제이고, 일정 속도 주행은 쏠림을 일으키지 않습니다.

68. C 칸별 적재 위치가 차축에 걸리는 하중을 바꾸므로 총중량과 차축 중량 한도를 모두 확인해야 합니다. 탱크 총용량만 보면 무게를 놓칩니다. 앞 칸부터 채우거나 모든 칸의 깊이를 같게 하는 것은 안전한 무게 배분을 보장하지 않습니다.

69. A 스무스 보어 탱크 (smooth bore tank)는 배플이나 격벽 같은 내부 칸막이가 전혀 없는 액체 탱크입니다. 액체가 탱크 안 어디로든 자유롭게 움직여 어떤 탱크보다 쏠림이 심합니다. 오픈 탑은 지붕이 막히지 않은 탱크를 뜻하고, 압력 용기는 작동 압력과 설계 기준에 따른 분류입니다. 단일 칸 운반차는 공식 CDL 용어가 아닙니다. 스무스 보어 탱크는 속도, 제동, 커브 모두 가장 조심해야 합니다.

70. A 탱크는 섀시 위에 얹혀 있고 액체가 아래부터 위까지 차 있어서 무게중심이 도로에서 훨씬 높습니다. 그래서 회전, 차선 변경, 경사진 노면에서 전복되기 쉽습니다. 탱크 차량이 더 빨리 달려야 하는 것은 아니며 오히려 안전상 느리게 달리는 경우가 많습니다. 중요한 것은 차축 하중만이 아니라 무게가 놓인 높이입니다. 회전 반경은 주된 원인이 아닙니다.

71. B 격벽은 탱크를 완전히 분리된 칸으로 나누는 막힌 내부 벽입니다. 액체가 움직일 거리를 제한해 쏠림을 줄이고, 여러 제품을 동시에 실을 수도 있습니다. 지붕을 받치는 것은 탱크 외피이고, 증기를 빼는 것은 압력 안전 밸브입니다. 격벽은 무게를 늘리고 쓸 수 있는 공간을 약간 줄이기 때문에 적재 한도를 늘리지 못합니다.

72. C 차단기가 내려오고 등이 켜져 있으면 다리 경고가 작동 중이므로 정지해야 합니다. 정지가 필요할 때는 다리의 개폐부(draw)에서 최소 50피트 앞에 서야 하고, 경고가 꺼지고 앞길이 비면 갑니다. 15피트에서 50피트는 철도 건널목의 정지 범위이며 도개교 거리와 다릅니다. 문과 창문을 열었다고 경고 중에 진행해도 되는 것은 아닙니다.

73. B 경고등이 깜박이거나 차단기가 내려오면 버스는 다리 상판이 아직 움직이지 않아도 개폐부에서 최소 50피트 앞에 정지해야 합니다. 다리가 열리기 시작해도 안전한 거리가 확보됩니다. 빨리 건너려는 것은 매우 위험하고 불법입니다. 차단기가 내려올 때만 서면 이미 늦을 수 있습니다. 속도만 줄이면 규정 위반이며 다리가 열릴 때 버스가 다리 위에 있을 수 있습니다.

74. D 운전석 뒤쪽 끝보다 앞쪽 구역에는 서 있는 승객이 없어야 합니다. 입석선(standee line)이나 다른 표시가 그 경계를 나타내며, 승객은 그 뒤쪽에 서야 합니다. 마지막 좌석 뒤 통로나 사람이 앉은 좌석 옆은 그 경계가 아닙니다. 뒤쪽 출구 앞만 비우면 운전석 근처 제한을 놓치게 됩니다. 출구도 막지 않아야 합니다.

75. D 주어진 조건에서는 절대 안 되며, 주유 전에 모든 승객이 내려야 합니다. 연방 규정은 꼭 필요한 경우가 아니면 승객이 탄 채 주유하는 것을 금지하는데, 이 문제는 그 예외를 제외했습니다. 앉아 있어도 주유 위험은 사라지지 않습니다. 안전한 주유소라는 사실이 필요성을 만들지도 않습니다. 날씨도 자동 예외가 아니며, 승객의 안전이나 복지상 꼭 필요해야 합니다.

76. B 이 상황에서는 보이는 소화기는 선택 사항이고 운전석 쪽 배치로 요건을 충족한다고 설명하는 것이 가장 좋습니다. 소화기는 적합한 등급이어야 하고, 단단히 고정되어 있으며, 바로 꺼낼 수 있어야 합니다. 연방 규정은 운전석 칸 배치나 승객석에서 보일 것을 요구하지 않습니다. 승객 칸으로 옮길 필요는 없으며, 승객 칸 소화기가 금지된 것도 아닙니다.

77. D 서 있는 승객의 앞쪽 한계를 나타내는 다른 표시도 없으므로 서서 타는 것은 금지됩니다. 연방 규정은 서서 타는 승객을 허용하는 버스에 바닥의 2인치 입석선이나 한계를 나타내는 다른 수단을 두도록 요구합니다. 두 방법이 모두 없으면 설계 정원상 가능해도 서서 탈 수 없습니다. 주간(州間) 고속도로인지 여부는 표시 요건과 관계없습니다. 1994년 이후 제조라는 규칙은 해당하지 않습니다.

78. D 출입문을 열면 다가오는 열차 소리를 더 잘 들을 수 있습니다. 열차 소리는 엔진 소리, 도로 소음, 바람에 가려질 수 있고, 시야가 막힌 커브에서는 특히 그렇습니다. 열차가 아직 보이지 않아도 소리로 먼저 알 수 있습니다. 이 정지는 대피 절차가 아니며, 위험이 닥치지 않으면 승객은 버스에 남습니다. 문은 기관사에게 보내는 신호가 아니고, 공기압 맞추기는 근거가 없습니다.

79. D 자동차 배터리에는 황산이 들어 있어 위험물 (hazardous materials)이며, 버스 승객 칸에서 운송할 수 없습니다. 산이 새거나 유독 가스가 나거나 화재가 날 수 있습니다. 연방 위험물 규정은 적절한 허가와 격리 없이 여객 차량에서 운송하는 것을 금지합니다. 좌석 밑, 선반, 앞쪽에 두어도 위험은 사라지지 않고, 금지는 위치와 상관없습니다. 알면서 금지 위험물을 운송하면 운전자가 책임을 질 수 있습니다.

80. C 연방 규정(49 CFR 393.62)은 여객 차량의 비상구가 제대로 작동하도록 요구합니다. 끼어 있는 창문은 탈출을 방해하고 제대로 고정할 수도 없으므로, 수리나 교체 전에는 운행을 거부해야 합니다. 다른 비상구가 되더라도 운행은 안전하지 않습니다. 테이프는 기능을 되돌리지 못하고 안전하다는 착각만 줍니다. 승객을 태운 채 정비소로 가는 것도 불필요한 위험입니다. 일정 압박이 위험한 차량 운행의 이유가 될 수 없습니다.

81. D 필수 비상구는 승객이 스스로 대피할 수 있도록 안쪽 해제 장치가 작동해야 합니다. 승객을 태우기 전에 결함을 고쳐야 하므로 운행 정지(out of service) 후 보고해야 합니다. 화재나 전복 때 운전자가 모든 비상구를 동시에 열 수는 없으므로 바깥 해제만으로는 부족합니다. 승객 수를 줄여도 기계적 결함은 그대로입니다. 나중에 고치겠다고 기록만 하면 이번 운행이 안전해지지 않습니다.

82. D 연방 버스 제작 기준은 비상구 문을 안과 밖 모두에서 열 수 있도록 요구합니다. 안쪽에서 열려야 운전자가 의식이 없거나 닿을 수 없을 때 승객이 스스로 탈출할 수 있습니다. 바깥쪽에서 열려야 안쪽이 막혔을 때 구조대, 소방관, 주변 사람이 승객을 구조할 수 있습니다. 바깥쪽에서만 열리면 승객이 탈출하지 못합니다. 운전자 스위치로만 열리면 운전자가 쓰러졌을 때 소용이 없습니다. 다른 종류의 비상구는 해제 요건이 다릅니다.

83. D 버스가 안전하게 서 있고 구급대가 이미 오는 중이라면, 응급 상황 실(dispatch)이 다르게 지시하지 않는 한 현재 위치에서 구급대를 기다리는 것이 가장 좋습니다. 차를 고정하고, 지시를 따르고, 배운 범위에서 응급처치를 합니다. 거리와 도착 시간만으로는 병원이나 진료소로 가는 것이 더 빠른 치료라고 할 수 없습니다. 움직이면 구급대가 버스를 찾지 못할 수도 있습니다. 치료와 이송은 구급대원이 판단하게 하세요.

84. A 운전자는 매 운행을 시작하기 전에 차량을 점검하고, 운행해도 안전하다고 확인해야 합니다. 위험물 운행 전 점검을 특정 시간 안에 하라는 일반 연방 규정은 없습니다. 해당 차량 장비, 화물 고정, 플래카드(placard)를 점검합니다. 처음 50마일 안에 화물과 고정 상태를 다시 확인하고, 그 뒤에도 필요에 따라 확인합니다. 봉인된 적재물 등은 예외가 있습니다.

85. B 플래카드가 필요한 Class 3 인화성 액체 차량은 조건상 불가능하지 않다면 가장 가까운 노출된 불에서 최소 300피트 떨어져 주차해야 합니다. 차 곁에 있다고 이 규칙이 면제되지는 않습니다. 25피트는 특정 위험물 근처에서 담배, 시가, 파이프를 피우거나 불붙인 채 들고 있는 것에 관한 제한이며, 노출된 불과의 주차 거리가 아닙니다.

86. D 쏟아진 Division 4.3 물질과 오염된 받침재는 여전히 위험물이므로 트레일러 안을 쓸고 젖은 받침재를 치운 후에 플래카드를 떼야 합니다. Division 4.3 물질은 물과 반응해 인화성 가스를 내므로 위험물 절차에 따라 정리해야 합니다. 마지막 포장을 내린 즉시 떼면 남은 위험물 잔여물을 놓칩니다. 24시간 유예는 없는 규칙이고, 받침재 상태와 상관없이 떼면 남은 위험물을 무시하는 것입니다.

87. D 손상된 위험물 포장은 절대 싣지 않습니다. 새거나, 운송 중 더 깨지거나, 충분히 보호하지 못할 수 있습니다. 운송하기 전에 화주가 다시 포장하거나 제대로 수리해야 합니다.

88. A 5,000갤런 화물 탱크에는 식별 번호를 모든 옆면과 양쪽 끝에 표시해야 하므로 네 면 모두입니다. 49 CFR 172.302에 따르면 1,000갤런 이상의 벌크 포장은 보통 각 옆면과 각 끝에 표시해야 하고, 더 작은 벌크 포장은 보통 마주 보는 두 면이면 됩니다. 번호 플래카드 대신 주황색 패널을 써도 표시 위치는 줄지 않습니다. 두 면, 뒤쪽 한 면, 마주 오는 차 쪽 한 면은 모두 부족합니다.

89. A 이송 펌프에 엔진이 필요하지 않다면 인화성 액체(Class 3)를 싣거나 내리기 전에 엔진을 꺼야 합니다. 엔진은 열과 점화원이 되어 인화성 증기에 불을 붙일 수 있습니다. 주차 브레이크를 걸어도 이 요건이 없어지지 않습니다. 펌프에 필요하면 안전 요건을 지키며 엔진을 켤 수 있습니다. 본딩과 접지 요건도 지켜야 합니다.

90. D 49 CFR 177.848의 분리표에서 Division 1.1 폭발물과 Division 5.1 산화제가 만나는 칸에는 X가 표시되어 있어 같은 차량에 같이 실을 수 없습니다. 수평으로 4피트 떨어뜨려도 X 금지를 충족하지 못합니다. 비벌크 포장이나 소량이라는 이유도 이 적재에는 예외가 되지 않습니다.

91. A 49 CFR 172 Subpart E에 따르면 라벨은 개별 위험물 포장이나 용기에 직접 붙이는 마름모꼴 경고 표시(최소 100mm x 100mm)입니다. Subpart F의 플래카드는 더 큰 마름모(최소 273mm x 273mm)로 차량 네 면에 붙입니다. 라벨은 포장과 함께 움직이고 플래카드는 차량과 함께 움직입니다. 둘 다 같은 위험물 등급 색과 기호를 쓰지만 쓰이는 단계가 다릅니다. 운송 서류나 적하 목록에 라벨을 붙여서는 포장 라벨 요건을 채우지 못합니다.

92. A 휘발유는 Class 3 인화성 액체이므로 차량에서 25피트 이내에서는 흡연이 금지됩니다. 10피트는 제한 구역이 너무 좁고, 50피트는 규정된 거리를 넘습니다. 운전석 안에서만 금지되는 것이 아니라 차량 주변도 포함됩니다. 연방 흡연 제한은 모든 위험물이 아니라 지정된 위험물에 적용됩니다.

93. A 산화제(Division 5.1) 플래카드는 검은 글자와 기호가 있는 노란색입니다. 노란 바탕은 산화제를 다른 등급과 구별하고, 산소를 내어 불을 키울 수 있다는 것을 알립니다. 빨간색은 인화성 물질(Class 3)과 인화성 가스(Division 2.1)에 쓰고, 주황색은 폭발물(Class 1)입니다. 흰색은 일부 Division 6.1 독성 물질 플래카드에 쓰이며, Division 6.2 감염성 물질에는 해당하는 감염성 물질 플래카드가 필요하지 않습니다.

94. C 49 CFR 173.1에 따르면 화주(offeror라고도 함)가 위험물을 운송업체에 넘기기 전에 분류, 설명, 포장, 표시, 라벨 부착을 할 일차 법적 책임을 집니다. 운송 회사는 제대로 준비되지 않은 화물을 거부하고 화물을 받은 뒤 플래카드가 맞는지 확인해야 하지만, 이는 화주의 작업에 따른 이차 의무입니다. 운전자의 역할은 플래카드 확인, 운송 서류를 손 닿는 곳에 두기, 안전 운행입니다. 수하인은 화물 준비에 규정상 역할이 없습니다.

95. B 정답은 운전자의 사회보장번호로, 위험물 운송 서류에 필요하지 않습니다. 필요한 항목은 적정 운송품명(DOT가 승인한 공식 명칭), 위험물 등급(Class 1부터 9) 또는 구분, UN(국제연합) 또는 NA(북미) 식별 번호(UN이나 NA 뒤에 오는 네 자리 숫자)입니다. 그 밖에 보통 지정된 경우 포장 등급(packing group), 수량, 비상 대응 전화번호도 필요하며 예외가 있습니다. 운송 서류는 운송 물질을 기록하는 것이지 운전자의 개인정보를 기록하는 것이 아닙니다.

96. B 피트먼 암에 균열, 과도한 마모, 헐거운 연결이 있는지 점검합니다. 피트먼 암은 스티어링 박스의 조향 입력을 조향 링크(steering linkage)에 전달합니다. 손상되면 조향을 잃을 수 있습니다.

97. D 운행 전 점검에서 안전에 영향을 줄 수 있는 결함을 발견하면 운행 전에 수리해야 합니다. 알려진 안전 결함이 있는 차량을 운행하는 것은 불법이고 위험합니다.

98. C 냉각 장치 호스는 모두 누수, 균열, 내부 손상을 나타내는 부풀음, 헐겁거나 손상된 클램프가 있는지 점검합니다. 호스가 터지면 과열과 엔진 손상이 생길 수 있습니다.

99. C 트레일러 킹핀에 손상, 과도한 마모, 휨, 연결에 영향을 줄 수 있는 잘못된 치수가 없는지 점검합니다. 킹핀이 손상되면 연결이 풀려 트레일러가 분리될 수 있습니다.

100. C 오일 주입구 캡이 단단히 닫혀 있고 손상되지 않았는지 확인합니다. 캡이 헐겁거나 없으면 먼지가 엔진에 들어가고 오일이 샐 수 있습니다.

101. A 화물 고정이 연방 규정에 맞는지 확인합니다. 결박 끈 (tie-down) 수가 충분한지, 작업 하중 한도(working load limit)가 맞는지, 각도가 올바른지, 화물 종류에 맞는 고정 방법인지를 봅니다.

102. B 방향지시등, 제동등, 차폭등(clearance lights), 표시등(markers)을 포함한 트레일러의 모든 등이 제대로 작동하는지 시험합니다. 전기 연결부에 손상, 부식, 헐거운 접점이 없는지도 확인합니다.

103. C 발전기의 벨트 장력이 적절한지, 전기 연결이 단단한지, 장착이 제대로 되었는지 점검합니다. 발전기는 엔진이 돌아가는 동안 배터리를 충전하고 전기 계통에 전력을 공급합니다.

104. A 철저한 운행 전 점검은 차량과 장비의 크기와 복잡도에 따라 보통 15분에서 45분 걸립니다. 서두르면 점검의 안전 목적이 사라집니다.

105. B 운행 전 점검은 매 운행 전과 다른 운전자가 차량을 넘겨받을 때마다 해야 합니다. 그래야 운행 구간마다 차량이 안전합니다.

106. A 번호판 등이 뒤 번호판을 충분히 비춰 밤에도 읽을 수 있는지 확인합니다. 번호판 등이 나갔거나 어두우면 단속될 수 있습니다.

107. C 신체검사 증명서(medical examiner's certificate)가 유효하고(만료되지 않음), 운전자 정보와 일치하며, 제한 사항이 있으면 기록되어 지켜지고 있는지 확인합니다.

핵심 영어 단어

commercial learner's permit (CLP)	상업용 연습 면허, 퍼밋	CDL 실기시험 전에 받는 연습용 허가
knowledge test	필기시험	규칙과 지식을 묻는 시험, 80% 이상이 합격
skills test	실기시험	실제 차량으로 보는 시험, 영어로만 진행
endorsement	추가 자격	탱커, 위험물처럼 특정 운행에 필요한 자격
restriction	제한	면허에 붙어 운전할 수 있는 차를 줄이는 조건
disqualification	자격 정지	위반 때문에 상업용 차량을 운전할 수 없게 되는 것
interstate commerce	타주 운송	주 경계를 넘는 상업 운송
out of service	운행 중지	차량이나 운전자가 운행할 수 없는 상태
hours of service	운전 시간 규정	운전과 휴식 시간을 정한 연방 규정
pre-trip inspection	운행 전 점검	출발 전에 차가 안전한지 확인하는 점검
following distance	차간 거리	앞차와 유지하는 간격, 보통 초로 계산
downgrade	내리막	내려가는 경사로, 들어가기 전에 저단 기어를 선택
engine braking	엔진 브레이크	저단 기어에서 엔진 저항으로 속도를 줄이는 방법

warning triangles	삼각 경고판	도로에 멈췄을 때 뒤차에 알리는 반사판
air brakes	에어 브레이크	압축 공기로 작동하는 브레이크
spring brakes	스프링 브레이크	공기압이 빠지면 스프링 힘으로 걸리는 브레이크
low air pressure warning	저압 경고	60psi 밑으로 내려가기 전에 켜지는 경고
governor	거버너, 압력 조절기	압축기가 공기를 넣고 멈추는 때를 조절하는 장치
cut-out pressure	컷아웃 압력	압축기가 공기 공급을 멈추는 압력
air loss rate	공기 누출률	1분 동안 떨어지는 공기압
service brake	서비스 브레이크, 풋 브레이크	운전 중 페달로 밟는 브레이크
wheel chocks	바퀴 고임목	차가 구르지 않게 바퀴에 대는 받침
combination vehicle	컴비네이션 차량, 연결 차량	트랙터와 트레일러를 연결한 차량
coupling	연결	트랙터와 트레일러를 잇는 작업
fifth wheel	피프스 휠	트랙터 뒤에서 킹핀을 잡아 잠그는 연결판
kingpin	킹핀	피프스 휠에 들어가 잠기는 트레일러 밑의 핀
landing gear	랜딩 기어	분리된 트레일러 앞쪽을 받치는 다리
glad hand	글래드 핸드	트랙터와 트레일러의 에어 라인을 잇는 연결구
tug test	당김 시험	앞으로 살살 당겨 연결이 잠겼는지 보는 시험
off-tracking	내륜차	회전할 때 뒷바퀴가 더 안쪽으로 도는 현상
jackknife	잭나이프 현상	트랙터와 트레일러가 접히듯 꺾이는 미끄러짐
rollover	전복	차량이 옆으로 넘어지는 사고
converter dolly	컨버터 돌리	두 번째 트레일러를 앞 트레일러에 잇는 바퀴 장치
pintle hook	핀틀 훅	돌리나 풀 트레일러의 고리를 거는 연결 장치
rearward amplification	후방 증폭	옆 움직임이 뒤 트레일러로 갈수록 커지는 현상
liquid surge	액체 쏠림	덜 찬 탱크 안에서 액체가 출렁이는 힘
baffle	배플	앞뒤 쏠림을 줄이는 구멍 있는 칸막이
bulkhead	격벽	탱크를 칸으로 완전히 나누는 막힌 벽
placard	플래카드, 위험물 표지판	차량 바깥에 붙여 화물의 위험을 알리는 표지
shipping paper	운송 서류	위험물의 이름, 등급, 식별 번호를 적은 서류

Examundo는 독립 사이트입니다. 시험을 만드는 기관과 제휴 관계가 없으며 승인을 받지도 않았습니다. 문제는 자체 제작한 것이며 실제 시험 문제가 아닙니다.
examundo.tech/ko/cdl/