examundo

Simulado CDL em português

107 questões com respostas. Os guias e as traduções foram feitos e revisados por software. Ainda não foram revisados por nenhuma pessoa.

Atualizado em 25 de novembro de 2026 · examundo.tech/pt/cdl/

Conhecimentos gerais

1. Antes de começar uma descida longa e íngreme, o que o motorista profissional deve fazer?

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

A. Acelerar para reduzir o tempo na descida
B. Engatar uma marcha baixa adequada
C. Passar para ponto morto (neutral)
D. Manter o pedal da embreagem pressionado durante toda a descida

2. A que distância você deve colocar os triângulos de advertência (warning triangles) quando parar em uma via de mão única ou em uma rodovia com pistas separadas (divided highway)?

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

A. 50, 100 e 150 pés atrás do seu veículo
B. 100 pés à frente e 100 e 200 pés atrás
C. 10, 100 e 200 pés atrás do seu veículo
D. 25, 50 e 100 pés atrás do seu veículo

3. Ao engatar um cavalo mecânico (tractor) em um semirreboque (semi-trailer), o motorista deve conferir se o reboque está na altura certa 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. O pino-rei (kingpin) está alinhado com o centro da quinta roda (fifth wheel)
B. O reboque será levantado levemente quando o cavalo mecânico entrar embaixo de ré
C. O reboque está nivelado com o chão
D. O apoio do reboque (landing gear) está totalmente recolhido

4. Um motorista mantém quatro segundos de distância do veículo à frente em pista seca a 60 mph. Com chuva forte, quanto deve ser essa distância para manter a mesma margem de segurança?

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 (aumento de 50%)
B. Doze segundos (aumento de 200%, o triplo)
C. Cinco segundos (aumento de 25%)
D. Oito segundos (aumento de 100%, o dobro)

5. Um motorista trafega a 55 mph em um veículo comercial de 50 pés, em boas condições. Qual é a distância mínima recomendada do veículo à frente?

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. Dez segundos
C. Três segundos
D. Um comprimento de veículo para cada 10 mph de velocidade

---

6. Em uma inspeção na estrada, o policial vê que o motorista tem CDL válida e atestado médico válido, mas a data de vencimento do atestado no banco de dados da FMCSA é três dias anterior à data do cartão físico. Qual é o resultado MAIS provável?

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. A divergência precisa ser verificada; ela sozinha não gera automaticamente uma ordem de retirada de serviço
B. O motorista poderá continuar, porque o cartão físico é o documento que vale
C. O motorista será autuado, mas poderá continuar se ligar na hora para o médico examinador
D. O motorista receberá uma advertência e terá 72 horas para resolver a divergência no banco de dados

---

7. Qual é o tempo máximo de direção permitido pelas regras de Horas de Serviço (Hours of Service) para motoristas de carga?

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

A. 12 horas de direção após 8 horas de descanso
B. 11 horas de direção após 10 horas consecutivas de descanso
C. 10 horas de direção após 8 horas de descanso
D. 14 horas de direção após 10 horas de descanso

---

8. Um motorista com CDL, dirigindo um veículo pessoal (não comercial), é condenado pela primeira vez por dirigir sob efeito de álcool (DUI). Qual é a consequência para a CDL pelas regras federais?

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. Desqualificação da CDL por um ano na primeira infração
B. Ordem de retirada de serviço (out-of-service) de apenas 24 horas
C. Nenhuma consequência para a CDL, porque a infração foi em veículo pessoal
D. Revogação permanente da CDL, sem possibilidade de recuperar a carteira

---

9. Antes de dirigir um veículo comercial (CMV), o que o motorista deve confirmar?

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

A. Que a manutenção está agendada para os próximos 30 dias
B. Que o veículo está em condições seguras de operação
C. Que o motorista anterior não relatou problemas, então não é preciso conferir mais nada
D. Que o veículo consegue chegar ao destino antes de precisar de reparos

---

10. A inspeção antes da viagem (pre-trip inspection) deve ser feita:

A pre-trip inspection must be conducted:

A. Apenas uma vez por dia
B. Antes de cada viagem
C. Uma vez por semana
D. Apenas ao transportar produtos perigosos

---

11. Qual é o sinal de mão correto para uma conversão à esquerda?

What is the proper hand signal for a left turn?

A. Braço dobrado para cima no cotovelo
B. Braço esticado para cima
C. Braço dobrado para baixo no cotovelo
D. Braço esticado reto para a esquerda

---

12. Um motorista desce um declive de 6% a 45 mph quando o trânsito à frente começa a reduzir. Ele deve acionar o freio de serviço (service brakes) e, ao mesmo tempo:

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. Ligar o pisca-alerta para avisar quem vem atrás
B. Reduzir a marcha para usar o freio motor (engine braking)
C. Acionar o freio de estacionamento (parking brake) aos poucos para frear mais
D. Soltar o acelerador e descer em ponto morto para reduzir a velocidade

---

Veículos combinados

13. Durante a inspeção antes da viagem, o motorista segura o pino-rei (kingpin) e tenta movê-lo. O pino se move para cima e para baixo cerca de 3/4 de polegada. Que ação é necessária?

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. Anotar o problema e continuar; até 1 polegada de folga no pino-rei é aceitável
B. Retirar o veículo de serviço imediatamente; mais de 1/2 polegada de folga indica peças gastas ou danificadas
C. Verificar a medida com o reboque carregado, pois as especificações de folga só valem com peso na quinta roda
D. Verificar a lubrificação da quinta roda, pois pouca graxa pode causar folga excessiva no pino-rei

---

14. Em um veículo combinado (combination vehicle), o aviso de baixa pressão de ar dispara a 65 psi. Quando os freios de mola (spring brakes) devem começar a atuar?

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

A. Somente quando a pressão chegar a 0 psi, como último recurso de segurança
B. Em 60 psi ou menos, normalmente entre 20 e 45 psi
C. Imediatamente, quando o aviso dispara a 65 psi
D. Entre 60 e 65 psi, conforme a regulagem da válvula

---

15. Para que o motorista deve usar a válvula manual do reboque (trailer hand valve, ou trolley valve)?

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

A. Somente para testar os freios do reboque na inspeção antes da viagem

B. Ao estacionar, para segurar o veículo combinado em uma ladeira

C. Na direção normal, para reduzir o desgaste dos freios de serviço do cavalo mecânico

D. Ao descer ladeiras íngremes, para ter mais força de frenagem

---

16. Um motorista percebe que o reboque puxa para um lado durante a direção normal na rodovia. Qual é a causa MAIS provável?

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

A. As garras de trava da quinta roda não estão totalmente engatadas no pino-rei

B. A quinta roda deslizante (sliding fifth wheel) não está travada na posição

C. Os freios do reboque estão desregulados ou não estão soltando direito de um lado

D. O apoio do reboque (landing gear) não foi totalmente recolhido

---

17. Um motorista conduz uma combinação longa (long combination vehicle) por um cruzamento urbano apertado e nota que as rodas traseiras do reboque passam bem por dentro do caminho das rodas dianteiras do cavalo mecânico. Esse fenômeno se chama:

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. Arraste (off-tracking)

B. Oscilação do reboque (trailer swing)

C. Efeito chicote (crack-the-whip)

D. Amplificação traseira (rearward amplification)

---

18. Uma combinação de cavalo mecânico e reboque começa a entrar em efeito canivete (jackknife) em uma pista escorregadia. O que o motorista deve fazer PRIMEIRO?

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

A. Soltar os freios para as rodas voltarem a girar

B. Virar o volante com força para o lado da derrapagem

C. Acionar só o freio do reboque com a válvula manual

D. Acelerar para puxar o reboque de volta ao alinhamento

---

19. Depois de dar ré com o cavalo mecânico sob o semirreboque e engatar a quinta roda, que ação o motorista deve fazer para confirmar que o engate está firme, antes de recolher o apoio do reboque (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. Puxar o cavalo mecânico suavemente para frente com os freios do reboque ainda acionados

B. Desconectar as mangueiras de ar e reconectá-las em seguida

C. Baixar totalmente o apoio até o chão antes de verificar a quinta roda

D. Inspecionar visualmente as garras da quinta roda apenas por baixo do reboque

---

20. Um motorista quer verificar se os freios do reboque funcionam bem antes de começar uma descida íngreme. O método correto é:

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 rapidamente a válvula de proteção do cavalo mecânico (tractor protection valve) para testar os freios de mola

B. Confiar apenas no alarme de baixa pressão de ar como prova de que os freios do reboque funcionam

C. Acionar a válvula manual do reboque com o veículo parado e tentar andar devagar só contra os freios do reboque

D. Acionar a válvula manual em velocidade de rodovia para sentir o travamento dos freios do reboque

---

21. Onde está o maior risco de tombamento (rollover) em um veículo combinado?

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

A. Ao dirigir em estacionamentos planos

B. Ao dirigir em linha reta na rodovia

C. Ao dar ré em linha reta

D. Em curvas e alças de acesso feitas rápido demais

---

22. Quantas mangueiras de ar ligam um cavalo mecânico comum a um único semirreboque?

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

A. Uma

B. Quatro

C. Duas

D. Três

---

23. Um motorista termina o engate e faz o teste de tração (tug test), puxando suavemente para frente em marcha baixa. O que esse teste confirma?

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

A. Que o pino-rei está bem travado nas garras da quinta roda

B. Que o apoio do reboque (landing gear) está totalmente recolhido e preso

C. Que os freios do reboque estão bem conectados e funcionando

D. Que as conexões elétricas e de ar estão firmes

---

24. Um motorista engata um cavalo mecânico em um reboque. Depois de dar ré sob o reboque e levantar um pouco o apoio (landing gear), o que ele deve conferir 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 as mãos de amigo (glad hands) estão bem conectadas

B. Que a quinta roda travou firmemente no pino-rei

C. Que os freios do reboque estão soltos

D. Que a conexão elétrica está completa

Doubles/Triples (dois ou três reboques)

25. Que tipo de dispositivo de engate liga um reboque completo (full trailer) a um semirreboque ou a outro reboque completo?

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

A. Quinta roda (fifth wheel)
B. Mão de amigo (glad hand)
C. Pino-rei (king pin)
D. Gancho pintle (pintle hook)

---

26. Em uma combinação dupla (doubles) padrão, quantas conexões de mangueira de ar flexível são necessárias no total entre o cavalo mecânico, o primeiro reboque, o dolly conversor (converter dolly) e o segundo reboque, contando as mangueiras de serviço e de emergência?

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. Oito mangueiras no total: quatro de serviço e quatro de emergência
B. Seis mangueiras no total: três de serviço e três de emergência
C. Duas mangueiras no total: uma de serviço e uma de emergência
D. Quatro mangueiras no total: duas de serviço e duas de emergência

---

27. Ao estacionar uma combinação de três reboques (triple), qual é a sequência correta para deixar os veículos seguros?

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

A. Calçar as rodas primeiro e depois acionar todos os freios de estacionamento ao mesmo tempo
B. Acionar primeiro os freios dos reboques e depois o freio de estacionamento do cavalo mecânico
C. Acionar os freios de estacionamento do cavalo e dos reboques e depois calçar as rodas
D. Acionar os freios de estacionamento de todos os reboques e depois o do cavalo mecânico

---

28. Na inspeção antes da viagem, o motorista vê que o dolly conversor entre os dois reboques tem um tanque de ar trincado. O tanque segura pressão, mas mostra fadiga visível no metal. Qual é a ação correta?

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. Continuar se a pressão do tanque ficar acima de 60 psi durante a viagem
B. Vigiar o tanque durante a viagem e inspecioná-lo a cada parada para abastecer
C. Cobrir a trinca com fita de reparo aprovada e limitar a velocidade a 55 mph
D. Retirar o dolly de serviço e usar outro dolly ou uma configuração de reboque único

---

29. Em uma verificação dos freios de uma combinação dupla, o motorista ouve um vazamento contínuo de ar perto da conexão do dolly conversor. Qual é a causa MAIS provável?

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. O reservatório de ar do dolly está com pressão excessiva
B. Uma vedação da mão de amigo danificada ou ausente
C. A válvula relé de emergência do dolly travou na posição fechada
D. A pressão de acionamento do freio de serviço está alta demais

---

30. Depois de engatar uma combinação dupla, que condição de pressão de ar o motorista deve estabelecer antes de verificar o funcionamento dos freios?

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

A. Pressão normal de operação em todos os tanques de ar, conforme o fabricante do veículo

B. Mínimo de 60 psi em todos os tanques, com os avisos de baixa pressão desativados

C. 120 psi nos tanques do cavalo mecânico para compensar a perda de ar durante o engate

D. 80 psi só no cavalo mecânico, pois os reboques ganham pressão depois do engate

---

31. Ao desengatar o segundo reboque de uma combinação dupla, por que o motorista deve tirar o dolly conversor de baixo do reboque traseiro antes de abrir o gancho pintle?

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 manter as mangueiras de ar conectadas durante o desengate e preservar o sistema de freios

B. Para manter tensão na trava do gancho pintle e facilitar a liberação com segurança

C. Para evitar que o dolly conversor saia rolando depois que o segundo reboque for removido

D. Para evitar que a barra de tração do dolly conversor salte para cima e cause ferimentos

---

32. Um motorista com uma combinação de três reboques (triples) pega uma alça de saída fechada na mesma velocidade que seria segura para um único reboque de 53 pés. Qual resultado é MAIS provável?

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. A combinação tripla é mais segura, porque os dollies conversores funcionam como amortecedores das forças laterais

B. A combinação tripla tem menos risco de tombar, porque os reboques mais curtos baixam o centro de gravidade geral

C. A combinação tripla tem mais risco de tombar, porque a amplificação traseira (rearward amplification) multiplica a força lateral a cada engate adicional

D. A combinação tripla faz a curva do mesmo jeito, pois o peso bruto combinado (GCWR), e não o número de reboques, define o risco de tombamento

---

33. Ao dirigir uma combinação de três reboques em uma rodovia interestadual, o motorista sente o conjunto começar a balançar de um lado para o outro a 55 mph, sem vento. O que ele deve fazer PRIMEIRO?

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. Acionar só o freio manual do reboque para estabilizar as unidades traseiras sem travar as rodas motrizes

B. Frear com força até menos de 45 mph e depois voltar aos poucos a uma velocidade segura

C. Aumentar um pouco a velocidade para reduzir a oscilação nos engates do reboque

D. Reduzir a velocidade aos poucos, aliviando o acelerador e mantendo o volante reto

---

34. O que você deve fazer ao dar ré com combinações de dois ou três reboques (doubles ou triples)?

What should you do when backing doubles or triples?

A. Dar ré apenas em linha reta

B. Dar ré do mesmo jeito que com um reboque único

C. Usar sempre um auxiliar (spotter)

D. Evitar dar ré sempre que possível

---

35. Ao engatar o segundo reboque de uma combinação dupla, o motorista nota que o gancho pintle que liga o dolly conversor ao primeiro reboque está trincado. Qual ação é MAIS adequada?

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. Trocar o gancho pintle antes de dirigir o veículo

B. Regular o mecanismo de trava para eliminar toda a folga

C. Continuar o engate, pois uma folga de até 1/4 de polegada é aceitável

D. Passar mais graxa para reduzir a folga

---

36. Em uma troca de faixa de emergência com uma combinação de três reboques, o motorista nota que o último reboque começa a balançar com violência. Qual fenômeno é a causa MAIS direta?

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. Amplificação traseira, em que o movimento lateral aumenta em direção à traseira da combinação

B. Folga excessiva nos engates, que permite o movimento independente dos reboques

C. Diferença de pressão de ar que faz os freios traseiros atuarem antes dos dianteiros

D. Distribuição desigual do peso, com carga demais nos últimos eixos

---

Freios a ar

37. No teste de perda de ar (air loss rate test) com o motor desligado e os freios soltos, um veículo simples (single vehicle) perde 3 psi em um minuto. Com o freio de serviço totalmente aplicado, perde 5 psi em um minuto. Qual é a MELHOR ação do motorista?

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. Seguir normalmente, pois as duas taxas de vazamento estão dentro do limite para veículo simples

B. Rodar apenas localmente até o reparo, evitando velocidade de rodovia

C. Informar a taxa com o freio aplicado, que passa do limite de 4 psi para veículos simples

D. Retirar o veículo de serviço imediatamente, pois as duas taxas passam dos limites de vazamento

---

38. Um motorista faz a verificação dos freios a ar deixando a pressão cair de 120 psi com aplicações repetidas do freio. O aviso de baixa pressão dispara a 65 psi e o freio de estacionamento atua sozinho a 35 psi. Qual é a avaliação correta?

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. O aviso de baixa pressão disparou tarde demais, mas o momento do freio de estacionamento está correto

B. O aviso e o freio de estacionamento atuaram fora das faixas aceitáveis

C. O aviso de baixa pressão está aceitável, mas o freio de estacionamento atuou cedo demais

D. Os dois sistemas estão funcionando dentro das faixas aceitáveis

---

39. Na inspeção antes da viagem, o motorista verifica a pressão de corte (cut-out) do regulador do compressor de ar. Qual é a faixa normal de corte na maioria dos sistemas de freio a ar?

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. Qual é a pressão de ar mínima normalmente necessária para dirigir o veículo com segurança?

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

A. Varia conforme o veículo, mas em geral não abaixo de 100 psi
B. Desde que os freios funcionem, a pressão não importa
C. 85 psi no mínimo para todos os veículos
D. 60 psi é sempre suficiente

---

41. Com o freio de serviço aplicado de forma constante, o motorista ouve um chiado forte e contínuo e confirma que o ar escapa direto da carcaça da câmara do freio de mola (spring brake chamber), e não de uma válvula de escape. O veículo para normalmente. Isso 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 o sistema de freio de emergência atuou sozinho por baixa pressão de ar
B. Que o freio de estacionamento está parcialmente aplicado enquanto o freio de serviço é usado
C. Um vazamento na câmara do freio de mola que exige troca imediata
D. Uma saída normal de ar das câmaras dos freios de mola durante o uso do freio de serviço

---

42. Qual é a função do regulador do compressor de ar (air compressor governor) em um sistema de freio a ar?

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

A. Drenar automaticamente a umidade dos tanques de ar
B. Igualar a pressão de ar entre os freios dianteiros e traseiros
C. Controlar quando o compressor bombeia ar para o sistema
D. Regular a velocidade de atuação dos freios de mola

---

43. Na inspeção antes da viagem de um veículo simples, você testa a perda de ar com o motor desligado e os freios soltos. Em um minuto, a pressão cai de 120 psi para 115 psi. Isso é aceitável?

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. Não, a perda máxima permitida é de 2 psi por minuto
B. Não, o veículo não deve perder nenhuma pressão com os freios aplicados
C. Sim, a perda de ar está dentro dos limites aceitáveis
D. Sim, mas só se o veículo for um caminhão simples (single unit truck)

---

44. Se um dos sistemas de ar de um freio a ar duplo (dual air brake) perde pressão (digamos, os freios dianteiros ou traseiros têm um vazamento grande), o que acontece?

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. Os freios se ajustam sozinhos e você não nota nada
B. O compressor desliga
C. Todos os freios falham de imediato
D. Você ainda terá freio no outro sistema, mas a distância de parada aumenta

---

45. O que mantém os freios de mola (spring brakes) soltos com o veículo em operação normal?

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

A. A tensão da mola
B. A pressão de ar
C. A pressão hidráulica
D. Solenoides elétricos

---

46. Em que nível de pressão de ar o dispositivo de aviso de baixa pressão (low air pressure warning) deve disparar?

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

A. Antes de a pressão cair abaixo de 60 psi
B. Exatamente a 100 psi em operação normal
C. Quando a pressão passa de 120 psi
D. Quando a pressão chega a 150 psi na válvula de segurança

---

47. Em um teste de vazamento com freio aplicado (applied leakage test) em um ônibus sem reboque, o motorista desliga o motor, solta o freio de estacionamento com as rodas calçadas e mantém o freio de serviço totalmente aplicado. Depois da queda inicial de pressão, a pressão cai 2 psi em um minuto. O que isso indica sobre o vazamento?

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. O sistema de freio a ar está funcionando normalmente
B. Há um vazamento de ar que precisa de reparo imediato
C. O compressor de ar não está funcionando
D. O regulador precisa de regulagem

---

48. O que você deve fazer se precisar estacionar em uma ladeira com freios a ar?

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

A. Usar calços nas rodas além dos freios de mola
B. Usar os freios de serviço em vez dos freios de mola
C. Usar só os freios de mola, pois são suficientes
D. Manter o motor ligado para manter a pressão de ar

Ônibus escolar

49. Que tipos de espelhos são exigidos em ônibus escolares para ajudar o motorista a ver a zona de perigo e os alunos ao redor do ônibus?

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

A. Apenas espelhos laterais planos comuns, como em outros veículos comerciais

B. Apenas retrovisor e espelhos laterais planos

C. Espelhos aquecidos e espelhos laterais grande-angulares

D. Espelhos crossover, espelhos laterais convexos e espelho interno superior

50. Em uma evacuação de emergência, a que distância mínima segura do ônibus os alunos devem ir depois de sair?

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

A. A pelo menos 100 pés do ônibus

B. Longe o bastante, mas ainda vendo e ouvindo as instruções do motorista

C. A pelo menos 50 pés do ônibus

D. A pelo menos 25 pés do ônibus

51. Ao cruzar trilhos de trem depois de fazer a parada obrigatória, o que o motorista de ônibus escolar deve evitar enquanto o ônibus está sobre os trilhos?

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. Olhar os espelhos para ver o tráfego atrás

B. Trocar de marcha

C. Manter o braço de controle de travessia (crossing control arm) recolhido

D. Manter velocidade constante

52. Ao embarcar alunos em um ponto, você nota que um veículo se aproxima por trás sem parecer reduzir a velocidade. A porta está aberta e dois alunos estão embarcando. Qual é a ação imediata MAIS adequada?

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 o embarque rapidamente e fechar a porta para sair da zona de perigo

B. Buzinar várias vezes para alertar o motorista que se aproxima

C. Sinalizar aos alunos para pararem de embarcar e esperarem, e acompanhar o veículo que se aproxima

D. Avisar a central (dispatch) pelo rádio da infração e continuar o embarque

53. Um motorista de ônibus escolar precisa evacuar os alunos por causa de um incêndio. Qual é a PRIMEIRA ação do motorista?

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

A. Desligar o motor e ligar o pisca-alerta

B. Avisar a central pelo rádio o local da emergência

C. Abrir todas as janelas e portas para ventilar a fumaça

D. Mandar os alunos irem rápido para a saída da frente

54. Em uma evacuação de emergência, um motorista de ônibus escolar vê fumaça saindo do compartimento do motor, e três alunos ainda estão sentados no fundo. O motorista já parou o ônibus com segurança fora da pista. O que ele deve fazer PRIMEIRO?

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. Chamar a central para relatar a emergência antes de mover qualquer aluno

B. Deixar o ônibus seguro, desligando a ignição e aplicando o freio de estacionamento

C. Ir até o fundo do ônibus e ajudar pessoalmente os três alunos a sair

D. Abrir todas as saídas de emergência e mandar os alunos saírem pela porta traseira

---

55. Um motorista de ônibus escolar parou para desembarcar alunos. O braço de parada (stop arm) deve estar estendido:

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

A. Sempre que as luzes de advertência vermelhas estiverem piscando

B. Somente em vias com limite de velocidade acima de 35 mph

C. Somente em zonas escolares definidas pelo distrito local

D. Somente quando não houver guarda de travessia escolar no ponto

---

56. Um ônibus escolar tem um braço de controle de travessia (crossing control arm) que se estende sozinho quando a porta de entrada abre. Um aluno desce e começa a passar entre o braço estendido e o para-choque dianteiro. O que o motorista deve fazer?

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 nas luzes vermelhas piscando para parar o trânsito e deixar o aluno atravessar

B. Mandar o aluno, pelo intercomunicador, atravessar depressa porque o trânsito parou

C. Buzinar para alertar o aluno e fazer uma checagem visual completa da zona de perigo antes de se mover

D. Confiar que o braço de controle de travessia mantém a distância segura e seguir com a checagem dos espelhos

---

57. Um motorista passa ilegalmente por um ônibus escolar com o braço de parada estendido e as luzes vermelhas piscando. Que informações o motorista do ônibus deve anotar para apoiar um relatório à polícia ou ao 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. Casos de ultrapassagem ilegal são tratados só pelas imagens da câmera do ônibus, sem informação do motorista

B. Só a hora do dia, porque a polícia descobre o resto pelos registros da central

C. Só a cor geral do veículo, porque detalhes exatos não são necessários para a autuação

D. A descrição do veículo, a placa, a direção em que ia, o local e a hora da infração

---

58. Ao parar em uma passagem de nível (railroad crossing), o ônibus escolar deve ficar a não menos de _ e não mais de _ do trilho mais próximo.

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

---

59. Dois alunos começam a brigar no fundo do ônibus enquanto o veículo anda na rodovia com lotação cheia. Qual é a PRIMEIRA ação MAIS adequada do motorista?

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. Virar-se para repreender os alunos sem parar de dirigir
B. Chamar a central pelo rádio e pedir instruções antes de qualquer ação para parar o ônibus
C. Vigiar pelo espelho interno e seguir a rota sem parar
D. Achar um lugar seguro para encostar e parar o ônibus por completo antes de lidar com a confusão

---

Tanker (caminhão-tanque)

60. Um portador de CDL reprova na prova teórica (knowledge test) do endosso de tanque (tanker endorsement). Que prova é exigida antes de o endosso poder ser emitido?

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

A. Refazer e passar na prova teórica de veículo-tanque
B. Fazer só um curso certificado de tanque
C. Enviar um pedido de renovação, sem nenhuma prova
D. Passar na prova teórica de tanque e também na prova prática com um veículo-tanque

---

61. Um motorista de caminhão-tanque com líquidos inflamáveis precisa passar a noite estacionado em uma parada de caminhões (truck stop). Ele deve posicionar o tanque para poder sair rápido numa emergência. Qual posição ajuda mais numa saída rápida?

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 com a porta do motorista virada para o lado oposto ao trânsito para reduzir o risco de colisão ao entrar e sair
B. Estacionar perto de outros caminhões-tanque para os motoristas dividirem recursos de emergência
C. Estacionar com o tanque virado para a saída, para sair o mais rápido possível numa emergência
D. Estacionar em terreno firme e plano sempre que possível para reduzir o risco de o veículo rolar ou afundar de forma desigual

---

62. Um motorista de tanque com quebra-ondas (baffles) nota que o veículo ainda balança de um lado para o outro em uma alça de acesso à rodovia, em velocidade moderada. Isso é esperado, porque os quebra-ondas servem principalmente para reduzir qual tipo de movimento do líquido (surge)?

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

A. Movimento para a frente e para trás, causado por frenagem e aceleração

B. Movimento de um lado para o outro, causado por curvas e trocas de faixa

C. Movimento por ressonância, causado pela vibração da pista em velocidade de rodovia

D. Movimento rotacional, causado pelo líquido em espiral

---

63. Um motorista leva um tanque de leite de parede lisa (smooth bore), sem quebra-ondas, parcialmente cheio, e se aproxima de uma placa de PARE. Qual é a técnica de frenagem MAIS importante para controlar o movimento do líquido (surge) para a frente?

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. Começar a frear mais cedo que o normal, com pressão firme e crescente bem antes do ponto de parada

B. Frear forte e tarde, para o líquido acompanhar a desaceleração do veículo

C. Só reduzir as marchas e evitar totalmente o freio de serviço para não causar o movimento do líquido

D. Bombear o freio em toques rápidos para quebrar a onda em várias ondas menores

---

64. Por que os veículos-tanque têm mais tendência a tombar que outros veículos comerciais?

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

A. A superfície lisa dos tanques reduz a aderência dos pneus

B. A carga líquida tem centro de gravidade alto e se desloca nas curvas

C. Reboques-tanque têm menos eixos que os reboques comuns

D. A regra federal exige que os tanques sejam mais altos que outros reboques

---

65. Durante a descarga, quando o motorista deve posicionar o equipamento de emergência, como os extintores?

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

A. Antes de começar a descarga

B. Depois de terminar a descarga

C. Só se houver líquidos inflamáveis

D. Depois de 50% da descarga

---

66. Um tanque de parede lisa (smooth bore) tem quantos quebra-ondas?

A smooth bore tanker has how many baffles?

A. Dois, dividindo o tanque em terços

B. Nenhum

C. Vários, ao longo de todo o comprimento

D. Um, no centro

---

67. Um motorista deve levar 6.000 galões de líquido num tanque com compartimentos e quebra-ondas. Quando o movimento do líquido (surge) é MAIS perigoso, mesmo com quebra-ondas?

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. Quando o tanque está totalmente cheio, sem nenhum espaço de ar em cada compartimento

B. Quando o motorista mantém velocidade constante na rodovia, sem frear nem fazer curvas

C. Quando compartimentos diferentes levam líquidos de densidades muito diferentes

D. Quando o tanque está 50% cheio, com o líquido abaixo da altura dos quebra-ondas em vários compartimentos

---

68. Ao decidir quanto líquido pôr em cada compartimento de um veículo-tanque, o que o motorista deve conferir?

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

A. Que o compartimento da frente seja sempre enchido antes dos outros

B. Só que todos os compartimentos tenham a mesma altura de líquido

C. Que a carga fique dentro dos limites de peso bruto e de peso por eixo

D. Só que a capacidade total do tanque não seja ultrapassada

---

69. Um tanque de carga líquida sem quebra-ondas (baffles) nem divisórias sólidas (bulkheads) por dentro é chamado de:

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

A. Tanque de parede lisa

B. Tanque aberto no topo

C. Vaso pressurizado

D. Transportador de compartimento único

---

70. Comparados a outros veículos comerciais do mesmo comprimento e peso, os veículos-tanque têm maior risco de tombamento porque:

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

A. Têm centro de gravidade alto

B. Têm raio de curva maior

C. Levam carga mais pesada por eixo

D. São obrigados a andar mais rápido

---

71. Qual é a função das paredes sólidas (bulkheads) em um reboque-tanque?

What is the function of bulkheads in a tank trailer?

A. Sustentar a estrutura do teto durante o carregamento

B. Dividir o tanque em compartimentos separados e reduzir o movimento do líquido

C. Deixar os vapores saírem durante o transporte

D. Aumentar a capacidade total de peso do tanque

Passageiros

72. Um motorista de ônibus chega a uma ponte levadiça (drawbridge) com as cancelas baixadas e as luzes piscando, mas o tabuleiro ainda está abaixado. O trânsito à frente parou. O motorista deve:

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. Tratar como sinal com defeito e seguir com muito cuidado

B. Parar, abrir a porta e a janela, olhar e ouvir, e seguir se o tabuleiro estiver abaixado

C. Parar a pelo menos 50 pés da cancela e esperar o sinal liberar

D. Parar a pelo menos 15 pés da cancela e esperar o veículo da frente sair

---

73. Um motorista de ônibus encontra uma ponte levadiça (drawbridge) com as luzes de aviso piscando. Qual é a ação exigida?

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

A. Parar só se as cancelas estiverem descendo

B. Parar a pelo menos 50 pés da parte móvel da ponte

C. Reduzir para 15 mph e atravessar com cuidado

D. Atravessar depressa antes de a ponte começar a abrir

---

74. Num ônibus feito para levar passageiros em pé, qual área deve ficar livre de passageiros em pé?

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

A. O espaço ao lado de qualquer assento já ocupado

B. Só a área bem na frente da saída traseira

C. Todo o corredor atrás da última fileira de assentos

D. A área à frente da traseira do assento do motorista

---

75. Quando é aceitável abastecer um ônibus com passageiros a bordo? Não há necessidade de segurança nem de bem-estar para os passageiros ficarem 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. Só em postos de abastecimento seguros e designados

B. Quando o tempo está muito quente ou muito frio

C. Só se os passageiros ficarem sentados

D. Nunca. Todos os passageiros devem descer antes de abastecer

---

76. Um passageiro reclama porque não vê extintor de incêndio no compartimento de passageiros do ônibus. O motorista sabe que há um extintor de classificação adequada preso na área do motorista, de fácil acesso, mas fora da vista dos assentos. Como o motorista deve responder?

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. Dizer que extintores no compartimento de passageiros são proibidos por risco de uso indevido em incidentes pequenos

B. Explicar que extintores visíveis nas áreas de passageiros são opcionais, e que o da área do motorista atende a todas as exigências

C. Informar que a regra exige o extintor na área do motorista, para acesso controlado em emergências

D. Reconhecer a preocupação e mudar o extintor para o compartimento de passageiros, para tranquilizar

---

77. Um motorista de ônibus feito para 48 passageiros nota que a linha de passageiros em pé (standee line) foi removida numa reforma recente, e nenhum outro dispositivo marca o limite dianteiro. Qual afirmação sobre passageiros em pé é a MAIS correta?

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. Passageiros em pé são permitidos até a capacidade do veículo, com ou sem a linha

B. Passageiros em pé são proibidos se o ônibus foi fabricado depois de 1994, com ou sem a linha

C. Passageiros em pé são permitidos só se o ônibus não estiver numa rodovia interestadual

D. Passageiros em pé são proibidos porque o veículo não tem a marca exigida da linha

---

78. Ao parar um ônibus em uma passagem de nível (railroad crossing), o motorista deve abrir a porta de serviço. O motivo PRINCIPAL é:

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

A. Avisar o maquinista de que o ônibus está parado

B. Deixar os passageiros saírem rápido se um trem aparecer

C. Igualar a pressão de ar no compartimento de passageiros antes de atravessar

D. Ouvir melhor um trem que se aproxima

---

79. Um passageiro pede para levar uma bateria de carro para dentro do ônibus, na bagagem de mão. O que o motorista deve fazer?

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

A. Permitir só se ficar guardada no bagageiro de cima

B. Permitir se a bateria ficar embaixo do assento do passageiro

C. Aceitar, mas exigir que o passageiro sente na primeira fileira

D. Não permitir a bateria a bordo, por causa das regras de produtos perigosos

---

80. Na inspeção antes da viagem (pre-trip inspection) de um ônibus fretado, você vê que uma janela de saída de emergência está presa, meio aberta, e não fecha nem abre por completo. O operador da central (dispatcher) diz que o grupo já está 20 minutos atrasado. Qual é a ação MAIS adequada?

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. Dirigir até a oficina mais próxima com os passageiros a bordo para atrasar menos

B. Prender a janela com fita adesiva e avisar os passageiros para não sentarem perto dela

C. Recusar-se a dirigir o veículo até a saída de emergência ser consertada ou trocada

D. Fazer a viagem, já que pelo menos uma outra saída de emergência funciona

---

81. Na inspeção antes da viagem de um ônibus de turismo (motorcoach) de 45 passageiros, o motorista vê que 2 das 8 saídas de emergência exigidas têm o mecanismo de abertura interno com defeito. As aberturas externas funcionam. O que o motorista deve fazer?

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, já que as aberturas externas funcionam e o motorista pode ajudar de fora

B. Registrar o defeito, terminar a viagem e relatar para conserto na próxima manutenção programada

C. Rodar, mas reduzir a lotação máxima para 35 para manter a proporção de saídas

D. Tirar o veículo de serviço e relatar o defeito, pois as saídas de emergência exigidas devem funcionar bem

---

82. As normas federais de segurança exigem que as portas de saída de emergência de um ônibus de passageiros possam ser abertas:

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

A. Só pelo motorista, com um botão central de liberação

B. Só por dentro, para manter a segurança dos passageiros durante a operação

C. Só por fora, para impedir abertura sem autorização com o ônibus em movimento

D. Por dentro e por fora do veículo

---

83. Numa viagem fretada, um passageiro fica gravemente doente e precisa de atendimento médico imediato. O hospital mais próximo fica a 8 milhas pela rodovia, mas uma clínica de pronto atendimento fica a 2 milhas, em ruas comuns. Os paramédicos estão a caminho, com chegada prevista em 15 minutos. Qual é a MELHOR ação?

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. Ir direto ao pronto-socorro do hospital mais próximo para atendimento definitivo

B. Começar a ir para o hospital, mas parar se encontrar a ambulância no caminho

C. Ir à clínica de pronto atendimento, onde a equipe pode estabilizar o paciente mais cedo

D. Ficar onde está e esperar os paramédicos chegarem e avaliarem o paciente

---

HazMat (produtos perigosos)

84. Com que antecedência antes de começar uma viagem o motorista deve fazer a inspeção exigida, ao transportar produtos perigosos (hazardous materials)?

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

A. Antes de começar cada viagem

B. Logo depois de terminar o carregamento, mas antes de sair da instalação

C. Dentro de 1 hora antes da saída

D. Só se o veículo ficou estacionado sem vigilância durante a noite

---

85. Um motorista leva líquidos inflamáveis da Classe 3 em um veículo que exige placas de risco (placards). A menos que as condições tornem isso impossível, a que distância mínima de um fogo aberto o motorista deve estacionar enquanto o veículo está sob vigilância (attended)?

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. Não há distância mínima, desde que o motorista fique no veículo

B. Pelo menos 300 pés do fogo aberto mais próximo

C. Pelo menos 50 pés, a menos que o veículo esteja num prédio totalmente fechado

D. Pelo menos 100 pés se a capacidade do tanque passar de 1.000 galões

---

86. Um motorista terminou a entrega de materiais da Divisão 4.3, Perigoso Quando Molhado (Dangerous When Wet), em embalagens não a granel de 1.800 libras no total. Os volumes foram descarregados, mas ficaram no reboque resíduo derramado e calços de papelão (dunnage) molhados e contaminados pela carga. Quando as placas de risco (placards) devem ser retiradas?

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 sair do local de entrega, não importa o estado dos calços

B. Logo depois de descarregar o último volume

C. Em até 24 horas depois da entrega, se nenhum outro produto perigoso for carregado

D. Depois de varrer o interior do reboque e retirar os calços molhados

---

87. O que você deve fazer se achar um volume de produto perigoso danificado antes de carregar?

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

A. Fechar o dano com fita e continuar

B. Carregar com cuidado e relatar o dano depois

C. Carregar só se o dano for pequeno

D. Não carregar o volume e avisar o expedidor

---

88. Um tanque de carga a granel de 5.000 galões leva um produto perigoso da Tabela 2 e mostra o número de identificação em painéis laranja, em vez de placas de risco (placards) numeradas. Em quantos lados do veículo o número de identificação deve aparecer?

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. Nos quatro lados

B. Só no lado voltado para o trânsito que vem

C. Em dois lados opostos

D. Em um lado só, voltado para trás

---

89. Antes de carregar ou descarregar um líquido inflamável, o que você deve fazer com o motor, se ele não é necessário para operar uma bomba de transferência?

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. Desligar o motor

B. Acelerar o motor para garantir que o sistema elétrico esteja carregado

C. Manter o motor em marcha lenta

D. Deixar o motor ligado só se o freio de estacionamento estiver acionado

---

90. O manifesto de um motorista lista um oxidante da Divisão 5.1 e um explosivo da Divisão 1.1 no mesmo reboque, separados por apenas uma classe de carga. Segundo a tabela de segregação, qual é o resultado exigido?

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. Podem ir juntos se separados na horizontal por pelo menos 4 pés

B. Podem ir juntos sem separação se ambos forem quantidades limitadas

C. Podem ir juntos só se o oxidante estiver em embalagem não a granel

D. Nunca podem ser carregados juntos no mesmo veículo

---

91. No transporte de produtos perigosos, uma etiqueta (label) difere de uma placa de risco (placard) principalmente porque a etiqueta é colocada:

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

A. No volume ou recipiente individual que contém o produto perigoso
B. Nos quatro lados externos do veículo
C. No manifesto de carga da transportadora arquivado no terminal
D. Nos documentos de embarque guardados na cabine do motorista

---

92. Ao transportar gasolina, a que distância do veículo o motorista é proibido de fumar?

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

A. A menos de 25 pés do veículo
B. A menos de 50 pés do veículo
C. Só dentro da cabine
D. A menos de 10 pés do veículo

---

93. Qual é a cor da placa de risco (placard) padrão para oxidantes (Divisão 5.1)?

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

A. Amarelo
B. Laranja
C. Branco
D. Vermelho

---

94. Pelas regras do DOT, quem é o principal responsável por classificar, embalar e marcar corretamente os produtos perigosos antes de entregá-los a uma transportadora?

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

A. A transportadora (motor carrier) que aceita a carga
B. O motorista com CDL escalado para levar a carga
C. O expedidor (shipper, ou offeror)
D. O destinatário que recebe a entrega no destino

---

95. Qual informação NÃO é exigida num documento de embarque de produtos perigosos (shipping paper)?

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

A. Nome apropriado para embarque (proper shipping name)
B. Número do seguro social (Social Security) do motorista
C. Número de identificação UN ou NA
D. Classe ou divisão de risco

Inspeção pre-trip

96. Como você confere o braço pitman (pitman arm) na inspeção?

How do you check the pitman arm during inspection?

A. Conferir só a ligação com a caixa de direção
B. Procurar rachaduras, desgaste ou conexões soltas
C. A inspeção do braço pitman não é exigida
D. Só verificar se ele se move com o volante

---

97. O que você deve fazer se achar, na inspeção antes da viagem, defeitos que afetam a operação segura?

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

A. Anotar para consertar na próxima parada

B. Continuar rodando se os defeitos parecerem pequenos

C. Relatar só os defeitos graves

D. Não dirigir o veículo até os defeitos serem consertados

---

98. O que você deve conferir nas mangueiras do sistema de arrefecimento (cooling system) na inspeção?

What should you check about cooling system hoses during inspection?

A. A inspeção das mangueiras não é exigida

B. Só se elas são da cor certa

C. Procurar vazamentos, rachaduras, bolhas ou braçadeiras soltas

D. Conferir só a mangueira superior do radiador

---

99. O que você deve conferir no pino-rei (king pin) do reboque na inspeção?

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

A. Só se está bem engraxado

B. A inspeção do pino-rei não é exigida

C. Procurar dano, desgaste e se as medidas estão corretas

D. Só se está preso

---

100. O que você deve conferir na tampa do óleo (oil filler cap) na inspeção?

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

A. Só se está presente

B. A inspeção da tampa do óleo não é exigida

C. Se está bem fechada e sem dano

D. Só se é da cor certa

---

101. Como você confere se a fixação da carga (load securement) está de acordo, na inspeção?

How do you check for load securement compliance during inspection?

A. Verificar o número e o estado adequados das amarrações, conforme as regras

B. Só verificar se as amarrações estão presas

C. A inspeção da fixação da carga é responsabilidade do expedidor

D. Só conferir se a carga não se mexe

---

102. O que você deve conferir nas ligações elétricas do reboque na inspeção?

What should you check about trailer electrical connections during inspection?

A. Só se o conector está limpo

B. Testar todas as luzes e setas para ver se funcionam bem

C. Só se o cabo está conectado

D. A inspeção da ligação elétrica é opcional

---

103. O que você deve conferir no alternador (alternator) na inspeção?

What should you check about the alternator during inspection?

A. A inspeção do alternador não é exigida

B. Só a tensão de saída

C. Conferir a tensão da correia, as conexões e a fixação

D. Só se está bem aterrado

---

104. Quanto tempo deve levar uma inspeção completa antes da viagem?

How long should a thorough pre-trip inspection take?

A. De 15 a 45 minutos, conforme o tamanho e a complexidade do veículo

B. No máximo 5 minutos

C. O tempo de ligar o motor

D. Pelo menos 1 hora para qualquer veículo comercial

---

105. Quando se deve fazer a inspeção antes da viagem?

When should a pre-trip inspection be conducted?

A. Só no começo de cada dia de trabalho

B. Antes de cada viagem e sempre que o motorista mudar

C. Só quando a política da empresa exigir

D. No mínimo uma vez por semana

---

106. O que você deve conferir na luz da placa (license plate light) na inspeção?

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

A. Se ela ilumina bem a placa traseira

B. A inspeção da luz da placa não é exigida

C. Só se ela existe

D. Só se a luz é branca

---

107. Como você confere o atestado médico (medical certificate) na inspeção?

How do you check the medical certificate during inspection?

A. A inspeção do atestado médico é opcional

B. Só conferir a data de validade

C. Verificar se está em dia e combina com os dados do motorista

D. Só ver se está assinado

Resposta correta

1. B Uma marcha baixa adequada é a resposta certa, porque o freio motor (engine braking) ajuda a controlar a velocidade. Ponto morto e embreagem pressionada eliminam o freio motor. Acelerar aumenta a necessidade de frear.

2. C Em vias de mão única ou rodovias com pistas separadas, coloque os triângulos a 10, 100 e 200 pés atrás do veículo, no sentido de onde vem o tráfego. Todos ficam atrás, porque o tráfego vem de um só lado.

3. B A altura está certa quando o reboque é levantado levemente enquanto o cavalo entra de ré. O reboque precisa estar baixo o bastante para a placa superior tocar a quinta roda. Alinhar o pino-rei é posição horizontal, não altura. O apoio só é recolhido depois de conferir o engate.

4. D Dobrar a distância dá oito segundos, com mais espaço para frear, para a pouca visibilidade e para a água levantada pelos outros veículos. Cinco e seis segundos são aumentos menores. Doze dá ainda mais espaço e pode ser o certo em condições piores. Oito é um ponto de partida, não uma garantia: se a aderência ou a visibilidade pedirem, aumente mais ou pare com segurança.

5. A Seis segundos é o mínimo recomendado. Conte um segundo para cada 10 pés de comprimento do veículo e some mais um segundo acima de 40 mph. Três segundos é pouco para esse veículo. A regra de um comprimento por 10 mph não existe no manual da CDL. Dez segundos passa do mínimo.

6. A A divergência precisa ser verificada. Os dados do atestado médico ficam em sistemas eletrônicos federais e estaduais, e datas conflitantes exigem conferência. O enunciado não diz que alguma das datas já venceu. O cartão físico não vale mais que o registro oficial, e a divergência não prova que o motorista é inapto.

7. B Pelas regras federais, motoristas de carga podem dirigir no máximo 11 horas depois de 10 horas consecutivas de descanso (off duty). Isso faz parte da janela de serviço de 14 horas.

8. A Uma primeira condenação por DUI, mesmo em veículo pessoal, desqualifica a CDL por um ano. O limite federal de 0,04% de álcool no sangue vale ao dirigir um veículo comercial (CMV); 0,06% em veículo pessoal, sozinho, não é infração federal que desqualifica. Ordem de 24 horas ou revogação permanente não são a consequência padrão.

9. B O motorista deve confirmar que o veículo está em condições seguras de operação antes de dirigir. O relatório do motorista anterior não substitui essa responsabilidade. Manutenção agendada ou conseguir chegar ao destino não provam que o veículo é seguro.

10. B As regras federais exigem a inspeção antes de cada viagem, para saber se o veículo é seguro e achar problemas mecânicos antes que virem perigo. Uma vez por dia não basta, porque pode haver várias viagens e o estado do veículo muda. A regra vale para qualquer carga.

11. D O sinal padrão para virar à esquerda é o braço esquerdo esticado na horizontal para fora da janela. Braço dobrado para cima indica conversão à direita. Braço dobrado para baixo indica reduzir ou parar. Braço esticado para cima não é um sinal padrão. Saber os sinais de mão ajuda quando as luzes de seta falham.

12. B Reduzir a marcha usa o freio motor junto com o freio de serviço e evita o superaquecimento e a perda de eficiência dos freios. O freio de estacionamento em movimento pode travar as rodas traseiras e causar derrapagem ou efeito canivete (jackknife). O pisca-alerta não controla a velocidade. Em ponto morto não há freio motor, e os freios de serviço podem superaquecer.

13. B Uma folga de 3/4 de polegada é um defeito crítico e exige retirar o veículo de serviço (out of service). Indica pino-rei ou placa de fixação soltos ou danificados, o que pode causar falha no engate. Continuar é inseguro. Graxa não corrige folga, e carregar o reboque não resolve um pino-rei solto.

14. B Os freios de mola normalmente atuam sozinhos entre 20 e 45 psi, conforme o sistema. O aviso a 65 psi vem antes disso, para dar tempo de reagir. Eles não atuam na faixa do aviso nem só em 0 psi. Quando o aviso disparar, pare com segurança na hora, sem esperar os freios atuarem.

15. A Use a válvula manual somente para testar os freios do reboque na inspeção. Na direção normal ou em descidas é perigoso, pois ela aciona só os freios do reboque, o que pode causar derrapagem e perda de controle. Para estacionar, use os freios de estacionamento, porque o ar pode vazar e soltar os freios.

16. C O reboque puxar para um lado quase sempre indica problema nos freios: um lado arrasta ou está muito regulado e freia de forma desigual. Garras soltas fariam o reboque se soltar ou balançar, não puxar de lado. Quinta roda deslizante solta permite movimento para frente e para trás, não lateral. O apoio mal recolhido faz barulho, mas não desvia o reboque.

17. A O arraste (off-tracking) é a tendência das rodas traseiras de seguirem um caminho mais curto e fechado que o das dianteiras em uma curva. Deixe espaço para elas: em curvas à direita, mantenha a traseira perto do meio-fio e abra a curva só no final, sem ir para a esquerda antes. Trailer swing é a perda de aderência do reboque na frenagem. Rearward amplification e crack-the-whip são o exagero do movimento do último reboque em manobras bruscas.

18. A Soltar os freios é a primeira reação em um efeito canivete causado por frenagem. Quando as rodas motrizes travam e perdem aderência, o reboque empurra o cavalo de lado. Soltando os freios, as rodas voltam a girar e recuperam a aderência. Acelerar piora, virar com força durante a derrapagem não funciona, e só o freio do reboque pode travar suas rodas.

19. A Puxar suavemente para frente com os freios do reboque acionados (tug test) mostra se o pino-rei está preso pelas garras: se o engate está certo, o cavalo não se solta. Só olhar não substitui esse teste. Depois do teste, aplique o freio de estacionamento e inspecione as garras e a trava. Reconectar as mangueiras não confirma o engate, e o apoio só sai depois dessas conferências.

20. C O jeito certo é acionar só a válvula manual com o veículo parado e tentar avançar devagar: se os freios funcionam, o cavalo fica retido. Em velocidade de rodovia, isso arrisca derrapagem do reboque ou efeito canivete (jackknife). Desconectar a válvula em movimento causa frenagem de emergência, não um teste. O alarme só indica a pressão do ar, não o funcionamento dos freios.

21. D Veículos combinados têm centro de gravidade alto e tombam mais em curvas e alças de acesso feitas rápido demais, porque a carga gera forças laterais fortes (Seção 6.1 do manual da CDL). Em linha reta, em velocidade adequada, o risco é mínimo. Dar ré reto não cria força lateral. Reduza a velocidade antes de curvas e alças.

22. C São duas mangueiras: a de serviço (azul) e a de emergência/alimentação (vermelha), cada uma com uma mão de amigo (glad hand) nas duas pontas. Uma carrega o sinal de frenagem, a outra abastece os tanques do reboque e mantém os freios de mola soltos. Três ou quatro não são o padrão. Confira se as mãos de amigo estão firmes e com as vedações em bom estado.

23. A O teste confirma que o pino-rei está travado na quinta roda: se não estiver, o reboque se solta no teste e não na rodovia. Os freios ficam acionados durante o teste, mas ele não verifica o freio, só o engate mecânico. O apoio se confere olhando, e as conexões de ar e elétricas se verificam à parte.

24. B Depois de entrar sob o reboque, o motorista deve confirmar que a quinta roda travou no pino-rei antes de levantar o apoio por completo, para que o reboque não caia se o engate estiver incompleto. Os freios do reboque são conferidos depois. As mãos de amigo são ligadas antes de entrar de ré. A conexão elétrica é outra etapa e não confirma o engate.

25. D O gancho pintle fica na traseira de um reboque ou do dolly conversor e prende o olhal do reboque completo; ele permite articulação e é o padrão para puxar reboques completos. A quinta roda engata semirreboques no cavalo ou no dolly. O pino-rei é a peça do semirreboque que trava na quinta roda. As mãos de amigo ligam as mangueiras de ar, não a estrutura.

26. B São seis: uma mangueira de serviço e uma de emergência em cada uma de três ligações (cavalo e primeiro reboque, primeiro reboque e dolly, dolly e segundo reboque). A de serviço controla a frenagem normal; a de emergência alimenta o ar e apoia a frenagem de emergência. Quatro deixa uma ligação sem mangueiras, duas cobre só uma, e oito é mais que o necessário.

27. C Acione os freios de estacionamento do cavalo e dos reboques e depois calce as rodas (chock the wheels). Assim a combinação fica segura antes de você sair da cabine, pois os freios do reboque são comandados de dentro da cabine. Calçar primeiro deixa o veículo solto enquanto você coloca os calços. Não use a válvula manual como freio de estacionamento, porque o ar pode vazar.

28. D Retire o dolly de serviço e use outro dolly ou um reboque único. Um tanque trincado é inseguro mesmo segurando pressão, e a fadiga do metal pode causar ruptura e perda de ar, comprometendo os freios. Vigiar ou manter mais de 60 psi não elimina o risco. Fita não conserta vaso de pressão, e reduzir a velocidade não o torna seguro.

29. B Vedação danificada ou ausente da mão de amigo (glad hand) é a causa mais comum de vazamento nessa conexão, onde as mangueiras do primeiro reboque se ligam ao dolly. Essas borrachas fecham a ligação, e qualquer desgaste deixa o ar escapar. O regulador controla a pressão dos reservatórios, e pressão de frenagem alta não causa vazamento. Falha de válvula relé afeta o tempo de resposta, não um vazamento contínuo.

30. A Antes de testar os freios, deixe todos os tanques na pressão normal de operação do fabricante. Espere o sistema encher e confira que o ar chega aos reboques. 80 psi só no cavalo não mostra que o conjunto está pronto. Os avisos de baixa pressão nunca devem ser desativados. 120 psi só no cavalo é um valor arbitrário que não verifica o sistema completo.

31. D A razão é evitar que a barra de tração (tow bar) do dolly salte para cima e fira alguém. Nunca abra o gancho pintle com o dolly ainda sob o reboque traseiro. Primeiro apoie e fixe o reboque traseiro, solte suas conexões de ar e elétricas, solte a quinta roda do dolly e retire o dolly de baixo dele. Nesse procedimento o dolly não sustenta a traseira do reboque da frente.

32. C Cada ponto de engate amplifica o movimento lateral do cavalo mecânico, então o último de três reboques pode se mover várias vezes mais que o cavalo. Uma velocidade segura para um reboque pode fazer o último tombar ou abrir demais. Reboques mais curtos não baixam o centro de gravidade de forma relevante, o GCWR não explica essa multiplicação, e os dollies transmitem a força em vez de absorvê-la.

33. D O balanço em combinações múltiplas costuma vir de velocidade excessiva, carga mal distribuída ou ressonância nos engates. A melhor primeira resposta é reduzir a velocidade aos poucos, aliviando o acelerador e mantendo o volante reto. Frear forte pode agravar o balanço, causar efeito canivete (jackknife) ou travar rodas traseiras. O freio manual só do reboque não serve na direção normal. Acelerar piora a instabilidade.

34. D Dar ré com doubles e triples é muito difícil e perigoso, por causa das várias articulações. Evite sempre que possível. Se for preciso, tome muito cuidado e peça ajuda.

35. A Troque o gancho pintle antes de rodar, porque um gancho trincado é um componente de engate inseguro. Graxa ou regulagem da trava não consertam uma trinca estrutural. Não rode com o engate danificado.

36. A A amplificação traseira (rearward amplification) é o efeito chicote (crack-the-whip) em manobras bruscas: o movimento que começa no cavalo mecânico cresce a cada reboque, e o último é o mais sujeito a balançar ou tombar. Por isso, troque de faixa com suavidade e deixe bastante espaço. Pressão de ar diferente não explica o efeito. Folga e carga desigual são riscos, mas não definem o fenômeno.

37. D Retire o veículo de serviço, pois as duas taxas passam do limite. Em veículo simples, o vazamento máximo é de 2 psi por minuto com os freios soltos e 3 psi por minuto com o freio de serviço aplicado, depois da queda inicial de pressão. Conserte os vazamentos antes de dirigir; não existe tolerância para rodar localmente.

38. D Os dois estão corretos. O aviso de baixa pressão deve disparar antes de a pressão cair abaixo de 60 psi, então 65 psi é aceitável. O botão do freio de estacionamento sai e os freios de mola atuam na pressão do fabricante, em geral entre 20 e 45 psi. 35 psi está nessa faixa, então não atuou cedo demais.

39. B O regulador do compressor normalmente corta (para de bombear) entre 120 e 140 psi, a pressão máxima normal de operação. Isso mantém o ar suficiente sem pressão excessiva. 100 a 110 psi é pouco e não dá reserva. 150 a 160 e 170 a 180 psi passam do limite seguro e podem danificar componentes.

40. A O aviso de baixa pressão dispara perto de 60 psi, mas a operação segura em geral exige mais, normalmente não menos de 100 psi, para ter força de frenagem e bom funcionamento do sistema. Confira as especificações do veículo para o valor exato.

41. C Vazamento contínuo direto da carcaça da câmara do freio de mola exige troca imediata. Essa parte usa ar para manter comprimidas as molas fortes do freio de estacionamento, e o vazamento pode reduzir a pressão e comprometer os freios. O escape normal ocorre ao soltar os freios. Pare com segurança e chame pessoal qualificado; nunca desmonte a câmara, pois a mola pode ferir gravemente.

42. C O regulador monitora a pressão e controla quando o compressor entra em carga (cut-in, em geral perto de 100 a 110 psi) e quando sai (cut-out, perto de 120 a 135 psi), mantendo a pressão na faixa certa. A umidade é tarefa do secador de ar e das válvulas de dreno. A distribuição entre eixos é feita pelas válvulas relé. Um regulador que corta cedo ou tarde demais é defeito grave.

43. A No teste com os freios soltos, um veículo simples não pode perder mais de 2 psi por minuto. Uma queda de 5 psi (de 120 para 115) passa do limite e indica vazamentos que precisam ser consertados antes de dirigir. As respostas Sim estão erradas porque 5 psi passa do limite. Com os freios aplicados, uma pequena perda é permitida, e este teste usa freios soltos.

44. D No sistema duplo, os freios dianteiros e traseiros normalmente têm circuitos de ar separados. Se um falha, o outro ainda freia, mas com menos força e com distância de parada maior. O aviso de baixa pressão dispara para o circuito com falha, e você deve parar e consertar logo.

45. B A pressão de ar mantém as molas fortes comprimidas nas câmaras, e com pressão adequada (em geral acima de 60 psi) os freios ficam soltos. Por isso, quando a pressão cai demais, os freios de mola atuam sozinhos: o ar não segura mais as molas. A tensão da mola é o que aplica o freio. Freios a ar não usam hidráulica nem solenoides elétricos.

46. A O aviso (luz vermelha, alarme sonoro (buzzer) ou os dois) deve disparar antes de a pressão cair abaixo de 60 psi no tanque que alimenta os freios de serviço, para dar tempo de parar antes de os freios de mola atuarem. Pressões de 100 a 125 psi são normais e não disparam aviso. A válvula de segurança, a 150 psi, é outro dispositivo, contra pressão excessiva.

47. A O sistema está normal: um veículo simples pode perder no máximo 3 psi em um minuto com o freio de serviço totalmente aplicado, depois da queda inicial. A perda medida foi de 2 psi. Aplicações repetidas gastam ar e não são esse teste. Com o motor desligado, não dá para avaliar o compressor nem o regulador.

48. A Ao estacionar em ladeira, use calços nas rodas (wheel chocks) além dos freios de mola, para ter mais segurança. Eles dão proteção extra se os freios de mola falharem ou não segurarem o veículo naquela ladeira e com aquela carga.

49. D O conjunto correto é: espelhos crossover, espelhos laterais convexos e espelho interno superior. Os crossover mostram a zona de perigo na frente e ao lado do ônibus, incluindo as rodas dianteiras. Os convexos ampliam a visão dos lados. O interno ajuda a ver os alunos, embora bancos possam atrapalhar. Espelhos planos sozinhos deixam pontos cegos grandes, e espelhos aquecidos não definem o conjunto exigido.

50. A Leve os alunos a pelo menos 100 pés do ônibus, para um local seguro fora da pista e longe do tráfego. O manual da CDL usa essa distância como regra geral, não como garantia contra todo perigo. Fogo, produtos perigosos ou um trem podem exigir distância maior ou outra direção. Mantenha os alunos juntos e confira se todos saíram.

51. B Nunca troque de marcha com o ônibus sobre os trilhos: uma troca errada ou um motor que apaga pode deixar o veículo parado na frente do trem. Cruze em uma marcha que não exija trocar. Manter velocidade constante e olhar os espelhos são práticas corretas. O braço de controle não tem relação com passagens de nível e fica recolhido na direção normal.

52. C A segurança dos alunos vem primeiro: sinalize para pararem e esperarem em local seguro, e acompanhe o veículo. Apressar os alunos aumenta o risco, pois eles nunca devem correr perto do ônibus. Buzinar pode ajudar, mas sozinho não protege os alunos. Avisar a central é importante, mas só depois de os alunos estarem seguros. A zona de perigo pode chegar a 30 pés na frente do ônibus.

53. A Desligar o motor e ligar o pisca-alerta é a melhor ação listada para deixar o ônibus seguro antes da evacuação. Antes, pare em local seguro, aplique o freio de estacionamento e coloque o câmbio em ponto morto ou park. Avise a central assim que possível, sem atrasar uma evacuação urgente. Abrir tudo pode alimentar o fogo. A saída da frente nem sempre é segura: escolha a saída conforme onde está o fogo.

54. B Desligar a ignição e aplicar o freio de estacionamento é a melhor ação imediata, porque impede que o ônibus se mova durante a evacuação. Depois, oriente a saída por portas longe do fogo e ajude os alunos. Ir ao fundo antes arrisca o ônibus rolar sem ninguém aos comandos. Avise a central antes só se isso não atrasar a saída. Leve os alunos para longe do ônibus.

55. A O braço de parada deve estar estendido sempre que as luzes vermelhas estiverem piscando: é o uso normal e combinado dos dois em paradas de embarque e desembarque. Siga a lei do seu estado, pois alguns locais têm exceções, e a regra para o tráfego em sentido contrário em rodovias com pistas separadas varia. Não depende do limite de velocidade, de guarda de travessia nem de zona escolar.

56. C Buzine para avisar o aluno e olhe toda a zona de perigo (danger zone) antes de andar. O braço só indica visualmente onde o aluno deve ficar. Ele não impede que o aluno entre na frente do ônibus. As luzes vermelhas controlam o outro trânsito, não o caminho do aluno. Mandar o aluno correr aumenta o risco.

57. D Um relatório útil precisa de dados verificáveis: descrição do veículo, placa, direção, local exato e hora. Com isso a polícia consegue identificar e autuar o infrator. Só a cor não identifica ninguém. Muitos ônibus não têm câmera, e a imagem pode não mostrar a placa. Só a hora não basta.

58. C A regra federal (49 CFR 392.10) manda parar a no mínimo 15 pés e no máximo 50 pés do trilho mais próximo. Mais perto que 15 pés põe o ônibus em risco de ser atingido pelo trem. Mais longe que 50 pés atrapalha ver e ouvir o trem, principalmente em curvas. Os outros pares de números não têm base na regra.

59. D Dirigir vem sempre em primeiro lugar. Pare o ônibus em segurança antes de cuidar da briga. Tirar os olhos da pista em velocidade de rodovia pode causar uma batida com todos a bordo. Repreender com o ônibus em movimento tira o controle do veículo. Só vigiar deixa a briga crescer, e esperar a central atrasa a solução.

60. A É preciso refazer e passar na prova teórica de veículo-tanque. O endosso N não exige prova prática (skills test). Um pedido ou um curso, sozinhos, não substituem a prova teórica. As regras federais não exigem, de forma geral, uma nova prova só porque um endosso venceu. Renovação e vencimento dependem do estado que emite a carteira.

61. C Estacionar com o tanque virado para a saída é o que ajuda a sair rápido. Terreno firme e plano é boa prática, mas não trata da direção de saída. Não há motivo para juntar cargas inflamáveis. A porta virada para o lado oposto ao trânsito é sobre acesso, não sobre saída rápida. Só mova o veículo numa emergência se for seguro.

62. A Os quebra-ondas são divisórias internas com aberturas. Eles seguram o líquido que corre para frente e para trás na frenagem e na aceleração. Não impedem o movimento lateral. O risco de tombamento depende da velocidade, da direção, do formato do tanque e do nível de carga. Às vezes o motorista confia demais nos quebra-ondas e faz curvas rápido demais. Movimento rotacional e por ressonância não são termos da CDL.

63. A Tanque sem divisórias deixa todo o líquido se mover como uma só onda. Frear cedo, com suavidade e pressão crescente, deixa a onda crescer e se dissipar aos poucos, sem bater forte nas extremidades do tanque. Frear forte e tarde dá a maior força da onda na pior hora. Bombear o freio cria mais ondas. Evitar o freio de serviço é inseguro e não controla a distância de parada.

64. B A carga líquida fica no alto do tanque cilíndrico, então o centro de gravidade é alto. Nas curvas o líquido se desloca, principalmente de lado, e desestabiliza o veículo. Isso aumenta o risco de tombamento. O número de eixos varia e não é a causa principal. Quem toca a pista é o pneu, não o tanque. Nenhuma regra manda o tanque ser mais alto.

65. A O equipamento de emergência vai no lugar antes de começar a descarga. Assim fica ao alcance imediato se houver vazamento, incêndio ou outra emergência. Esperar a metade ou o fim da descarga anula o objetivo. O equipamento e o local dependem da carga e dos procedimentos. Muitas instalações têm regras próprias, que valem antes de a operação começar.

66. B Nenhum. Por definição, o tanque de parede lisa não tem quebra-ondas. O líquido corre livre da frente para trás e causa uma onda forte (surge). Esses tanques são comuns para alimentos, porque quebra-ondas dificultam a limpeza. As outras opções descrevem tanques com quebra-ondas. Quebra-ondas têm aberturas. Divisórias sólidas (bulkheads) criam compartimentos separados.

67. D Quebra-ondas são divisórias verticais com furos. Eles reduzem o movimento do líquido, mas não eliminam a onda nem o movimento lateral. Com carga parcial o líquido tem espaço para se mover, então frear e fazer curvas continuam perigosos. Tanque cheio quase não tem movimento. Densidades diferentes afetam a distribuição de peso, não os quebra-ondas. Em velocidade constante não há onda.

68. C Onde se põe o líquido muda o peso em cada eixo. Por isso é preciso respeitar o limite de peso bruto e o limite por eixo. Conferir só a capacidade do tanque ignora o peso. Encher a frente primeiro, ou igualar a altura, não garante boa distribuição de peso.

69. A Tanque de parede lisa (smooth bore) não tem divisória nenhuma, nem quebra-ondas nem divisórias sólidas. O líquido se move livre em todas as direções, e esse é o tanque com a pior onda (surge). Tanque aberto no topo é o sem teto fechado. Vaso pressurizado fala da pressão de operação. Compartimento único não é o termo oficial da CDL. Esse tanque pede o maior cuidado com velocidade, frenagem e curvas.

70. A O tanque fica acima do chassi e o líquido enche o tanque de baixo a cima. Isso leva o centro de massa para o alto. Assim o veículo tomba mais fácil em curvas, trocas de faixa e pistas inclinadas. Tanques não precisam andar mais rápido. O que importa é a altura em que o peso fica, não só o peso por eixo. O raio de curva afeta a manobra, mas não é a causa principal do tombamento.

71. B São paredes internas fechadas. Elas dividem o tanque em compartimentos totalmente separados. Isso limita o quanto o líquido se move e permite levar produtos diferentes ao mesmo tempo. Não sustentam o teto, pois a casca do tanque já dá a resistência. Não liberam vapor, que é função das válvulas de alívio. Também não aumentam a capacidade de peso.

72. C Pare a pelo menos 50 pés da cancela e espere o sinal liberar. A orientação nacional da CDL é parar a pelo menos 50 pés da parte móvel da ponte quando é preciso parar. Com cancelas baixadas e luzes piscando, fique parado até os avisos pararem e o caminho estar livre. A faixa de 15 a 50 pés vale para trens, não para pontes. Abrir a porta e a janela não autoriza passar.

73. B O ônibus deve parar a pelo menos 50 pés da parte móvel da ponte quando as luzes piscam ou as cancelas descem, mesmo que o tabuleiro ainda não tenha se mexido. Isso dá distância segura se a ponte abrir. Atravessar depressa é perigoso e ilegal. Esperar as cancelas pode ser tarde. Só reduzir a velocidade deixa o ônibus na ponte quando ela abrir.

74. D A área à frente da traseira do assento do motorista deve ficar livre de passageiros em pé. Uma linha de limite (standee line) ou outra marca mostra esse limite, e os passageiros em pé ficam atrás dela. As outras opções não indicam esse limite. A saída traseira também deve ficar desobstruída, mas a restrição principal é perto do motorista.

75. D Nunca. Nas condições do enunciado, todos devem descer antes. A regra federal proíbe abastecer com passageiros a bordo, a não ser que seja absolutamente necessário, e o enunciado exclui essa exceção. Ficar sentado não tira o perigo. Um posto designado não prova necessidade. Calor ou frio só contam se manter os passageiros dentro for absolutamente necessário para a segurança ou o bem-estar deles.

76. B Explicar que extintor visível para passageiros é opcional e que o da área do motorista atende às exigências é a melhor resposta. O extintor deve ter a classificação certa, estar bem preso e de fácil acesso. A regra federal não manda que fique na área do motorista nem que seja visto dos assentos. Mudá-lo de lugar é desnecessário. E extintores nessa área não são proibidos.

77. D Passageiros em pé são proibidos, porque não há nenhuma marca do limite dianteiro. A regra federal exige uma linha de 2 polegadas no piso, ou outro meio que mostre o limite, em ônibus que levam passageiros em pé. Sem nenhum dos dois, é proibido, mesmo que a capacidade do veículo normalmente permita. Rodar ou não em rodovia interestadual não muda essa exigência. A regra de 1994 não se aplica.

78. D Abrir a porta de serviço ajuda o motorista a ouvir o trem chegando. O ruído do motor, da pista ou do vento pode abafar o som, principalmente em curvas com pouca visão. A parada não é para evacuar. Os passageiros ficam dentro, a não ser que o perigo seja imediato. A porta não sinaliza nada ao maquinista. Igualar a pressão de ar não é preocupação nessa parada.

79. D Bateria de carro tem ácido sulfúrico e é produto perigoso (hazardous material). Não pode ir no compartimento de passageiros de um ônibus. Há risco de derramamento de ácido, gases tóxicos e incêndio. As regras federais proíbem esse transporte sem autorização e contenção adequadas. Embaixo do assento, no bagageiro ou na frente, o perigo continua. O motorista pode ser responsabilizado.

80. C A regra federal (49 CFR 393.62) exige que as saídas de emergência de veículos de passageiros funcionem bem. Recuse-se a dirigir até consertar ou trocar a saída. A janela presa atrapalha a fuga e não dá para prendê-la direito. Seguir viagem é inseguro, mesmo com outras saídas. Fita não devolve a função. Dirigir até a oficina expõe os passageiros. Pressa nunca justifica dirigir um veículo inseguro.

81. D Tire o veículo de serviço e relate o defeito. As saídas de emergência exigidas precisam abrir por dentro, para os passageiros saírem sozinhos. Conserte antes de levar passageiros. Só a abertura externa não serve, pois o motorista não alcança todas as saídas ao mesmo tempo num incêndio ou tombamento. Reduzir a lotação não resolve o defeito. Registrar para depois não deixa o ônibus seguro.

82. D As normas federais exigem que as portas de emergência abram por dentro e por fora. Por dentro, os passageiros saem sozinhos se o motorista estiver incapacitado ou longe. Por fora, bombeiros, socorristas e outras pessoas conseguem abrir e resgatar quem está dentro. Só por fora impediria a fuga. Só pelo motorista falharia se ele estivesse incapacitado. Só por dentro impediria o resgate. Outros tipos de saída têm regras diferentes.

83. D Fique no local e espere os paramédicos, se o ônibus está parado em segurança e a ajuda já vem, a menos que a central de emergência mande outra coisa. Deixe o veículo seguro, siga as instruções da central e dê primeiros socorros dentro do seu treinamento. Distância e tempo não mostram que o hospital ou a clínica tratariam mais rápido. Sair pode atrapalhar a equipe, que procura o ônibus no local informado.

84. A O motorista deve inspecionar o veículo antes de cada viagem e ter certeza de que é seguro dirigi-lo. Não existe regra federal geral de fazer a inspeção dentro de um prazo de oito horas. Inspecione os equipamentos, a fixação da carga e as placas de risco (placards). Reconfira a carga e a fixação nas primeiras 50 milhas e depois conforme exigido, com exceções como cargas lacradas.

85. B Para líquidos inflamáveis da Classe 3 em veículo com placards, a regra é estacionar a pelo menos 300 pés de fogo aberto, a menos que as condições tornem isso impossível. Ficar com o veículo não dispensa a regra. A distância de 25 pés é outra regra: fumar ou levar cigarro, charuto ou cachimbo aceso perto de certos produtos perigosos. Não é a distância do fogo aberto.

86. D Retire os placards depois de varrer o reboque e tirar os calços molhados. O material derramado da Divisão 4.3 e os calços contaminados ainda são carga perigosa. Esses materiais reagem com água e soltam gás inflamável, então a limpeza segue os procedimentos de produtos perigosos. Descarregar o último volume não basta, pois o resíduo continua. Não existe prazo de 24 horas.

87. D Nunca carregue um volume de produto perigoso danificado. Ele pode vazar, se romper mais na viagem ou não proteger a carga. O expedidor (shipper) deve reembalar ou consertar o volume antes de ele ser transportado.

88. A Nos quatro lados. Pela regra 49 CFR 172.302, embalagens a granel de 1.000 galões ou mais levam o número em cada lado e em cada ponta. As menores levam, em geral, em dois lados opostos. Usar painel laranja em vez de placard numerado não reduz os lugares. Dois lados, um lado ou só o lado do trânsito não bastam para esse tanque.

89. A Desligue o motor ao carregar ou descarregar líquidos inflamáveis (Classe 3) quando ele não for necessário para a bomba. Motor ligado dá calor e possíveis fontes de ignição para os vapores inflamáveis. O freio de estacionamento não dispensa a regra. O motor pode ficar ligado se for preciso para a bomba, com as regras de segurança. Siga também as regras de ligação equipotencial e aterramento (bonding and grounding).

90. D Nunca podem ir juntos no mesmo veículo. Pela tabela de segregação da 49 CFR 177.848, o cruzamento entre explosivos 1.1 e oxidantes 5.1 tem um 'X', que proíbe o transporte juntos. Separar por 4 pés não resolve um 'X'. Embalagem não a granel ou quantidade limitada também não abre exceção nessa carga.

91. A Pela 49 CFR 172, Subparte E, etiquetas são losangos de aviso (mínimo 100 mm × 100 mm) colados no volume ou recipiente. Placards, da Subparte F, são losangos maiores (mínimo 273 mm × 273 mm) nos quatro lados do veículo. A etiqueta acompanha cada volume e o placard acompanha o veículo. Colar a etiqueta nos documentos ou no manifesto não cumpre a exigência (49 CFR 172.400).

92. A A menos de 25 pés do veículo, ao transportar gasolina, que é um líquido inflamável da Classe 3. Fumar é proibido no veículo e nessa distância. 10 pés é pouco. 50 pés passa da distância fixada. Só dentro da cabine está errado, pois a proibição inclui a área ao redor. A regra federal vale para materiais específicos, não para todos os produtos perigosos.

93. A O placard de oxidantes (Divisão 5.1) é amarelo, com texto e símbolo pretos. A cor distingue os oxidantes de outras classes e avisa que o material pode aumentar o fogo ao liberar oxigênio. Vermelho é de inflamáveis (Classe 3) e gases inflamáveis (Divisão 2.1). Laranja é de explosivos (Classe 1). Branco aparece em certos placards de veneno da Divisão 6.1.

94. C Pela 49 CFR 173.1, o expedidor (também chamado offeror) é o principal responsável por classificar, descrever, embalar, marcar e etiquetar o material antes de oferecê-lo à transportadora. A transportadora deve recusar cargas mal preparadas e conferir os placards depois de aceitar, mas isso é secundário. O motorista confere placards, mantém os documentos à mão e dirige com segurança. O destinatário não tem papel nessa preparação.

95. B O número do seguro social do motorista não é exigido. São exigidos o nome apropriado para embarque, a classe ou divisão de risco (Classes 1 a 9) e o número de identificação UN ou NA (quatro dígitos com UN ou NA na frente). Em geral também vêm o grupo de embalagem, quando houver, a quantidade e o telefone de emergência, com exceções. O documento descreve o material, não dados pessoais do motorista.

96. B Procure rachaduras, desgaste excessivo e conexões soltas no braço pitman. Ele passa o movimento da caixa de direção para a articulação da direção. Um dano pode causar perda de controle da direção.

97. D Qualquer defeito achado na inspeção que possa afetar a segurança deve ser consertado antes de dirigir o veículo. Dirigir com defeito de segurança conhecido é ilegal e perigoso.

98. C Inspecione todas as mangueiras do arrefecimento. Procure vazamentos, rachaduras, bolhas (sinal de dano por dentro) e braçadeiras soltas ou danificadas. Uma mangueira que falha pode causar superaquecimento e dano ao motor.

99. C Inspecione o pino-rei do reboque. Procure dano, desgaste excessivo, empenamento ou medidas fora do padrão que afetem o engate. Um pino-rei danificado pode causar falha no engate e a separação do reboque.

100. C Confira se a tampa do óleo está bem fechada e sem dano. Uma tampa solta ou ausente deixa a sujeira entrar no motor e o óleo vazar.

101. A Confira se a fixação da carga segue as regras federais: número adequado de amarrações, limite de carga de trabalho correto, ângulos certos e métodos próprios para o tipo de carga.

102. B Teste todas as luzes do reboque: setas, luzes de freio, lanternas delimitadoras (clearance lights) e lanternas laterais (markers). Confira também se as ligações elétricas têm dano, corrosão ou contatos soltos.

103. C Inspecione a tensão da correia, as conexões elétricas firmes e a fixação do alternador. Ele carrega a bateria e alimenta o sistema elétrico com o motor ligado.

104. A Uma inspeção completa leva, em geral, de 15 a 45 minutos, conforme o tamanho e a complexidade do veículo e do equipamento. Fazer com pressa anula o objetivo de segurança.

105. B Faça a inspeção antes de cada viagem e sempre que outro motorista assumir o veículo. Assim o veículo é seguro em cada trecho da operação.

106. A Confira se a luz da placa ilumina bem a placa traseira, para ela poder ser lida à noite. Uma luz queimada ou fraca pode render multa.

107. C Confira se o atestado do médico examinador está em dia (não vencido) e combina com os dados do motorista. Confira também se as restrições estão anotadas e sendo cumpridas.

Palavras-chave em inglês

commercial learner's permit (CLP)	permissão de aprendiz comercial	Permissão que vem antes da CDL. A idade mínima é 18 anos.
knowledge test	prova teórica	Prova de perguntas. Cada uma pede pelo menos 80% de acertos.
skills test	prova prática	Prova no veículo, feita em inglês e sem intérprete.
endorsement	endosso	Autorização extra na CDL, com prova própria.
downgrade	descida, declive	Trecho de estrada que desce. Pede marcha baixa antes de começar.
engine braking	freio motor	O motor segura a velocidade quando se usa marcha baixa.
following distance	distância de seguimento	Espaço, em segundos, até o veículo da frente.
hours of service	horas de serviço	Regras de quanto tempo o motorista pode dirigir e trabalhar.
out of service	fora de serviço	Veículo ou motorista que não pode rodar até resolver o problema.
disqualification	perda do direito de dirigir (desqualificação)	Período em que você perde o direito de dirigir veículo comercial.
tractor	cavalo mecânico	Veículo com motor que puxa o semirreboque.

semi-trailer	semirreboque, carreta	Reboque que apoia a frente na quinta roda.
fifth wheel	quinta roda	Prato de engate do cavalo mecânico onde o pino-rei trava.
kingpin	pino-rei	Pino do semirreboque que trava dentro da quinta roda.
landing gear	apoio do reboque, pés de apoio	Suportes que seguram a frente do semirreboque desacoplado.
coupling	acoplamento, engate	Ligar o veículo que puxa ao reboque.
tug test	teste de tração	Puxar de leve para confirmar que o engate travou.
glad hands	mãos de amigo (conexões de ar)	Conexões das mangueiras de ar entre as unidades.
off-tracking	arraste das rodas traseiras	As rodas traseiras fazem a curva mais fechada que as dianteiras.
jackknife	efeito canivete, dar L	O cavalo e o reboque dobram um contra o outro.
rollover	tombamento	Quando o veículo vira de lado, comum em curva rápida.
converter dolly	dolly	Eixo com quinta roda que liga um reboque ao outro.
pintle hook	gancho pintle	Gancho pesado que prende a argola do reboque ou dolly.
rearward amplification	amplificação traseira, efeito chicote	O movimento lateral cresce até o último reboque.
low air pressure warning	alerta de baixa pressão de ar	Luz ou som que avisa antes de cair abaixo de 60 psi.
air compressor governor	regulador do compressor de ar	Controla quando o compressor manda ar para o sistema.
spring brakes	freios de mola	Freios acionados por mola quando falta pressão de ar.
service brake	freio de serviço	Freio normal, acionado pelo pedal.
wheel chocks	calços de roda	Blocos que impedem a roda de girar.
danger zone	zona de perigo	Área em volta do ônibus onde o aluno corre mais risco.
stop arm	braço de parada	Placa de pare que sai da lateral do ônibus escolar.
surge	onda do líquido	Movimento do líquido no tanque ao frear, acelerar ou virar.
baffles	quebra-ondas	Paredes com aberturas que reduzem a onda para frente e para trás.
bulkheads	divisórias fechadas	Paredes inteiras que separam o tanque em compartimentos.
smooth bore tank	tanque de parede lisa	Tanque sem quebra-ondas nem divisórias por dentro.

standee line	linha de passageiros em pé	Marca que limita até onde o passageiro em pé pode ficar.
emergency exit	saída de emergência	Porta ou janela para sair rápido em uma emergência.
placard	placa de risco do veículo	Losango grande no veículo que mostra o perigo da carga.
shipping papers	documentos de embarque	Documentos que descrevem o produto perigoso transportado.
shipper	expedidor, embarcador	Quem classifica, embala e entrega a carga à transportadora.

O Examundo é independente. Não é afiliado às entidades que fazem essas provas nem tem a aprovação delas. As questões são originais, não são da prova real. examundo.tech/pt/cdl/