

Permiso D

150 frases para repasar antes del examen

CIRCULACIÓN · 30

PASAJEROS · 30

PERMISOS · 30

SEGURIDAD · 30

VEHÍCULO · 30

CIRCULACIÓN 30

- 1 El conductor de autobús debe adaptar la conducción al **volumen, longitud, peso y ángulos muertos** del vehículo.
- 2 En vías interurbanas con varios carriles para el mismo sentido se debe circular normalmente por el carril derecho.
- 3 En poblado, cuando existan varios carriles delimitados para el mismo sentido, se podrá utilizar el carril que más convenga al destino sin entorpecer.
- 4 En autopistas y autovías urbanas se aplican las normas propias de estas vías, no la libertad general de elección de carril urbano.
- 5 El conductor debe mantener una **distancia de seguridad** suficiente para detener el autobús sin colisionar.
- 6 La distancia de seguridad debe aumentarse con lluvia, niebla, pavimento deslizante, tráfico denso, pasajeros de pie o carga de equipaje.
- 7 La incorporación a la circulación exige observar, señalizar y ceder el paso a quienes ya circulan por la vía.
- 8 Los demás conductores deben facilitar, en la medida de lo posible, la salida de un autobús desde una parada señalizada dentro de poblado.
- 9 El conductor del autobús que sale de una parada debe señalizar y comprobar que puede incorporarse sin crear peligro.
- 10 El carril bus solo puede ser usado por los vehículos autorizados por la señalización correspondiente.
- 11 El carril BUS-VAO puede admitir autobuses según la señalización específica y las condiciones fijadas para el tramo.
- 12 En un carril reversible se debe circular con la **luz de cruce** encendida de día y de noche.
- 13 En un carril adicional circunstancial se debe circular con luz de cruce y respetar los límites de velocidad establecidos.
- 14 Los carriles habilitados en sentido contrario por fluidez suelen estar reservados a turismos y motocicletas sin remolque, salvo obras u otra autorización expresa.
- 15 El adelantamiento debe realizarse con velocidad claramente superior a la del vehículo adelantado y con seguridad suficiente.
- 16 Al adelantar fuera de poblado a ciclistas, ciclomotores, peatones, animales o vehículos de dos ruedas debe dejarse al menos **1,50 m** de separación.
- 17 Al adelantar a ciclistas o ciclomotores fuera de poblado debe ocuparse parte o la totalidad del carril contiguo o contrario cuando sea necesario.
- 18 Está prohibido adelantar donde no exista visibilidad suficiente, salvo excepciones reglamentarias muy concretas.
- 19 En túneles y pasos inferiores con un solo carril para el sentido propio está prohibido adelantar.

- 20 El cambio de sentido está prohibido en autopistas y autovías salvo lugares habilitados o señalización que lo permita.
- 21 La marcha atrás está prohibida como norma general y solo se permite en supuestos concretos, con recorrido mínimo indispensable.
- 22 La parada del autobús para viajeros debe ser suave, señalizada y lo más próxima posible al borde de la calzada o zona habilitada.
- 23 Antes de abrir puertas o permitir la bajada, el conductor debe comprobar que no existe peligro para los pasajeros.
- 24 La velocidad debe adaptarse siempre a la vía, tráfico, meteorología, pasajeros, visibilidad y estado del vehículo.
- 25 En vías urbanas se aplica, salvo señalización distinta, el esquema de **20, 30 y 50 km/h** según el tipo de vía.
- 26 En autopistas y autovías, los autobuses y autocares pueden circular como regla general hasta **100 km/h**, salvo límites inferiores aplicables.
- 27 En carreteras convencionales, los autobuses tienen como regla general una velocidad máxima de **90 km/h**, salvo excepciones o señalización distinta.
- 28 En transporte escolar o de menores se reduce en **10 km/h** la velocidad máxima genérica aplicable en vías interurbanas.
- 29 Los autobuses con pasajeros de pie autorizados o sin cinturones en supuestos previstos tienen límites más restrictivos cuando corresponda.
- 30 Una velocidad legal puede ser peligrosa si no permite detener el autobús dentro del espacio visible y previsible.

PASAJEROS 30

- 1 El número de viajeros transportados no debe superar las plazas autorizadas del autobús.
- 2 Los pasajeros deben situarse en las plazas permitidas y no obstaculizar pasillos, puertas ni salidas de emergencia.
- 3 El conductor debe conducir de forma suave para evitar caídas, golpes o desplazamientos de pasajeros dentro del vehículo.
- 4 Las aceleraciones, frenadas y giros bruscos aumentan el riesgo para viajeros de pie, personas mayores y menores.
- 5 La subida y bajada de pasajeros debe hacerse en zonas seguras, señalizadas o habilitadas siempre que sea posible.
- 6 El conductor debe extremar la atención en paradas, porque pueden aparecer peatones por delante o detrás del autobús.
- 7 En paradas urbanas debe evitarse que los viajeros tengan que acceder desde la calzada si existe una zona habilitada.
- 8 Las puertas deben permanecer cerradas durante la marcha y solo abrirse cuando el vehículo esté inmovilizado y sea seguro.
- 9 Los pasajeros con movilidad reducida requieren una atención especialmente cuidadosa en acceso, ubicación y descenso.

- 10 Las rampas, plataformas elevadoras y sistemas de sujeción deben utilizarse según las instrucciones del vehículo.
- 11 La accesibilidad no consiste solo en permitir subir, sino en garantizar un viaje seguro y digno a todos los usuarios.
- 12 El transporte escolar exige especial prudencia por la edad de los usuarios y sus movimientos imprevisibles.
- 13 En transporte escolar, los momentos de mayor riesgo son la subida, la bajada y el cruce de la vía cerca del autobús.
- 14 Cuando sea obligatorio, el acompañante del transporte escolar debe ser una persona distinta del conductor.
- 15 El acompañante ayuda a controlar la seguridad de los menores durante acceso, trayecto y descenso.
- 16 Los itinerarios y paradas de transporte escolar deben estar autorizados y diseñados para reducir riesgos.
- 17 En transporte escolar debe comprobarse que los menores no permanecen de pie o mal situados cuando deban ir sentados.
- 18 Los cinturones instalados en el autobús deben utilizarse cuando sean obligatorios o estén señalizados para los viajeros.
- 19 Los menores deben recibir instrucciones claras y sencillas sobre cómo subir, bajar y comportarse durante el viaje.
- 20 El conductor debe evitar reanudar la marcha hasta comprobar que las puertas están cerradas y no hay pasajeros en zona de riesgo.
- 21 En servicios de largo recorrido es importante informar de normas básicas, cinturón, equipaje y salidas de emergencia.
- 22 El equipaje de mano debe colocarse de forma que no pueda caer ni bloquear pasillos, puertas o evacuación.
- 23 Las personas mayores pueden necesitar más tiempo para subir y bajar, por lo que el conductor debe evitar prisas o frenadas bruscas.
- 24 Los viajeros no deben distraer al conductor ni dificultar su visibilidad o libertad de movimientos.
- 25 El conductor debe mantener una actitud profesional, calmada y respetuosa ante incidencias con pasajeros.
- 26 La seguridad de los pasajeros tiene prioridad sobre el cumplimiento estricto del horario del servicio.
- 27 En una evacuación, los pasajeros deben alejarse de la calzada y reunirse en una zona segura.
- 28 Si existe humo, incendio, atropello o nuevo impacto, la evacuación debe organizarse con rapidez y orden.
- 29 Las salidas de emergencia solo deben utilizarse cuando las puertas ordinarias no sean seguras o no puedan usarse.
- 30 En transporte de viajeros, anticipar riesgos en paradas y accesos es tan importante como dominar el vehículo.

PERMISOS 30

- 1 El **permiso D** autoriza a conducir automóviles destinados al transporte de más de 8 pasajeros, además del conductor.
- 2 El **permiso D1** autoriza a conducir automóviles de hasta 16 pasajeros, además del conductor, y longitud máxima de 8 metros.

- 3 Los permisos **D y D1** son permisos de transporte de viajeros; no equivalen a los permisos C de mercancías.
- 4 Para obtener el permiso **D** es necesario ser titular del permiso B y cumplir la edad mínima exigida por la normativa.
- 5 Para obtener el permiso **D1** también es necesario ser titular previamente del permiso B.
- 6 El permiso **D+E** permite conducir conjuntos formados por un vehículo de la clase D y un remolque de más de 750 kg de MMA.
- 7 El permiso **D1+E** permite conducir conjuntos formados por un vehículo D1 y un remolque de más de 750 kg de MMA.
- 8 La obtención del permiso **D+E** no implica automáticamente la concesión del permiso C+E.
- 9 La obtención de un permiso de autobús no autoriza por sí sola a realizar transporte profesional si falta la cualificación exigible.
- 10 Para conducir profesionalmente vehículos de las clases **D1, D1+E, D o D+E** debe cumplirse la cualificación inicial y formación continua del CAP cuando proceda.
- 11 La **formación continua CAP** debe renovarse mediante un curso de 35 horas cada 5 años.
- 12 Los permisos profesionales de autobús se renuevan cada **5 años** hasta los 65 años y cada **3 años** a partir de esa edad.
- 13 La vigencia del permiso puede reducirse si existen enfermedades o deficiencias que puedan afectar a la conducción.
- 14 Si el permiso está caducado, el conductor **no está autorizado a conducir** hasta renovarlo.
- 15 El conductor debe llevar documentación personal vigente y mostrarla cuando sea requerido por los agentes.
- 16 La documentación básica del vehículo incluye **permiso de circulación**, tarjeta ITV e informe de inspección cuando proceda.
- 17 La tarjeta ITV acredita que el autobús cumple las condiciones técnicas necesarias para circular.
- 18 El seguro obligatorio debe estar en vigor antes de iniciar cualquier servicio de transporte de viajeros.
- 19 La empresa o titular debe mantener el vehículo en condiciones legales, técnicas y de seguridad.
- 20 El titular del vehículo debe impedir que conduzca una persona sin permiso o autorización adecuada.
- 21 El conductor profesional debe comprobar antes del servicio que la documentación del conductor, del vehículo y del transporte está vigente.
- 22 Un **autobús** es un automóvil construido y acondicionado para transportar más de 9 personas, incluido el conductor.
- 23 Un **autocar** suele estar destinado a servicios interurbanos o de largo recorrido con mayor comodidad para los viajeros.
- 24 Un **autobús urbano** puede tener plazas sentadas y plazas de pie, con diseño adaptado a paradas frecuentes.
- 25 Un **autocar de largo recorrido** está destinado principalmente al transporte de viajeros sentados.
- 26 Un **autobús articulado** está formado por dos partes rígidas unidas por una articulación y no se considera vehículo articulado a efectos generales.
- 27 El **trolebús** es un vehículo conectado a una línea eléctrica que no circula sobre raíles.

- 28 La clasificación del autobús puede depender de su construcción, uso, número de plazas, clase técnica y servicio prestado.
- 29 En el examen del permiso D es importante distinguir entre **D, D1, D+E y D1+E**.
- 30 El conductor de autobús debe actuar siempre con profesionalidad porque transporta personas y asume una responsabilidad especial.

SEGURIDAD 30

- 1 El tacógrafo registra conducción, descanso, disponibilidad, otros trabajos, velocidad y datos del vehículo según el aparato utilizado.
- 2 Tras **4 horas y 30 minutos** de conducción debe hacerse una pausa mínima de 45 minutos, salvo descanso reglamentario.
- 3 La pausa de 45 minutos puede sustituirse por dos pausas de **15 minutos + 30 minutos**, siempre en ese orden.
- 4 La conducción diaria ordinaria es de 9 horas y puede ampliarse a 10 horas dos veces por semana.
- 5 La conducción semanal no debe superar 56 horas y la conducción en dos semanas consecutivas no debe superar 90 horas.
- 6 El descanso diario y semanal debe respetarse para evitar fatiga y cumplir la normativa profesional.
- 7 La tarjeta de conductor del tacógrafo es personal e intransferible.
- 8 Conducir sin tarjeta, usar la tarjeta de otra persona o manipular el tacógrafo son conductas sancionables.
- 9 El conductor debe seleccionar correctamente la actividad: conducción, otros trabajos, disponibilidad o descanso.
- 10 La fatiga aumenta el tiempo de reacción, reduce la atención y favorece errores de maniobra.
- 11 El sueño provoca distracciones, microsueños y pérdida de control incluso antes de quedarse dormido por completo.
- 12 La única forma eficaz de combatir sueño o fatiga intensa es detenerse en lugar seguro y descansar.
- 13 El alcohol reduce reflejos, visión, coordinación y capacidad de juicio; en conducción profesional el riesgo es especialmente grave.
- 14 Los medicamentos pueden afectar a la conducción aunque se hayan adquirido legalmente; deben revisarse prospecto y consejo médico.
- 15 Las drogas alteran percepción, atención, coordinación y toma de decisiones, por lo que son incompatibles con la conducción segura.
- 16 El estrés y la presión del horario no justifican circular con exceso de velocidad ni realizar maniobras bruscas.
- 17 Los usuarios vulnerables como peatones, ciclistas, VMP, niños y personas mayores requieren especial anticipación.
- 18 En giros urbanos, el conductor debe vigilar ángulos muertos para evitar alcanzar a peatones, ciclistas o VMP.
- 19 En condiciones adversas se debe reducir la velocidad, aumentar la distancia y conducir con suavidad.
- 20 Con lluvia, las primeras gotas son especialmente peligrosas porque mezclan polvo y grasa sobre el pavimento.

- 21 Con niebla debe adaptarse la velocidad a la visibilidad y utilizar el alumbrado adecuado sin deslumbrar.
- 22 Con viento lateral, los autobuses pueden desviarse por su gran superficie, especialmente en puentes y adelantamientos.
- 23 Ante un accidente debe aplicarse la regla **PAS: Proteger, Avisar y Socorrer**.
- 24 Proteger significa evitar nuevos riesgos para el conductor, pasajeros, víctimas y demás usuarios.
- 25 En caso de inmovilización por avería o accidente se deben encender las luces de emergencia y usar el chaleco antes de salir.
- 26 Desde 2026, la **V-16 conectada** es el medio legal para señalar vehículos inmovilizados en España cuando corresponda.
- 27 Al avisar al 112 se debe indicar ubicación, número de heridos, vehículos implicados, riesgos y accesos posibles.
- 28 No se debe mover a los heridos salvo peligro grave e inmediato, como incendio, atropello o caída.
- 29 En caso de incendio en el autobús, debe detenerse en lugar seguro, evacuar a los pasajeros y avisar a emergencias.
- 30 La prevención en autobús depende de tres pilares: conductor en condiciones, vehículo mantenido y pasajeros protegidos.

VEHÍCULO 30

- 1 Antes de iniciar el servicio se deben revisar visualmente **neumáticos, frenos, luces, dirección, puertas y espejos**.
- 2 Los neumáticos del autobús son esenciales para la adherencia, la estabilidad, la frenada y la seguridad de los pasajeros.
- 3 La presión de los neumáticos debe ajustarse a las indicaciones del fabricante y al estado de carga del vehículo.
- 4 Un desgaste irregular de los neumáticos puede indicar defectos de alineación, suspensión, presión o estilo de conducción.
- 5 El sistema de frenos debe revisarse con especial atención porque la masa del autobús aumenta la distancia de detención.
- 6 Los frenos deben usarse con anticipación y suavidad para evitar calentamientos, pérdida de eficacia y caídas de pasajeros.
- 7 Los sistemas auxiliares de frenado ayudan a controlar la velocidad en descensos prolongados y reducen el desgaste del freno de servicio.
- 8 La suspensión influye en la estabilidad del autobús, la comodidad de los pasajeros y el contacto de las ruedas con el pavimento.
- 9 La dirección debe responder con precisión; cualquier holgura o anomalía debe comunicarse antes de iniciar el servicio.
- 10 El conductor debe comprobar que puertas, avisadores, sensores y sistemas de seguridad funcionan correctamente.
- 11 Las salidas de emergencia deben estar accesibles, señalizadas y libres de obstáculos.
- 12 Los martillos rompecristales y extintores deben estar en su lugar y en condiciones de uso.

- 13 El alumbrado exterior debe permitir ver y ser visto, señalar maniobras y advertir frenadas o emergencias.
- 14 Las luces de galibo son especialmente importantes en vehículos anchos o altos para indicar su volumen.
- 15 Los catadióptricos y dispositivos reflectantes ayudan a percibir el autobús cuando recibe luz de otros vehículos.
- 16 Los espejos, cámaras y sensores ayudan a controlar ángulos muertos, pero no sustituyen la observación directa cuando sea necesaria.
- 17 La limpieza de lunas, espejos, cámaras y faros mejora la visibilidad y reduce riesgos en conducción nocturna o adversa.
- 18 El motor térmico transforma la energía del carburante en energía mecánica para mover el vehículo.
- 19 El sistema de alimentación aporta aire y carburante en la cantidad adecuada para una combustión eficiente.
- 20 Un filtro de aire sucio puede aumentar el consumo, reducir la potencia y empeorar las emisiones.
- 21 El sistema de lubricación reduce el desgaste de las piezas móviles y ayuda a conservar el motor.
- 22 El sistema de refrigeración evita sobrecalentamientos y debe mantenerse con el nivel y líquido adecuados.
- 23 El sistema eléctrico alimenta alumbrado, arranque, señalización, sistemas de confort y ayudas a la conducción.
- 24 Los testigos de aceite, temperatura, frenos, presión, batería o puertas no deben ignorarse.
- 25 Los autobuses eléctricos o híbridos requieren atención específica a baterías, alta tensión y procedimientos del fabricante.
- 26 Las masas y dimensiones del autobús condicionan la aceleración, frenada, trayectoria, altura libre y radio de giro.
- 27 La carga de equipajes debe distribuirse y sujetarse para no comprometer la estabilidad ni bloquear salidas de emergencia.
- 28 El exceso de masa o una mala distribución de la carga puede aumentar la distancia de frenado y provocar inestabilidad.
- 29 En autobuses articulados, el conductor debe controlar la trayectoria de ambas partes del vehículo al girar.
- 30 Si una anomalía afecta a frenos, dirección, neumáticos, puertas o seguridad de pasajeros, el autobús no debe iniciar el servicio.

Ayúdanos a mejorar el resumen. Envía tus aportaciones o correcciones a info@practicatest.com