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 señalizar 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, señalizar maniobras y advertir frenadas o emergencias.
14	Las luces de gálibo 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**