

INSTRUCȚIUNEA

**0901**

---



**REGULAMENT  
DE  
EXPLOATARE**

---

**ATRIBUȚIILE  
ȘI SARCINILE  
CONDUCĂTORULUI  
DE TRAMVAI**

---

**REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT  
BUCUREȘTI**

**2008**

REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI

**REGULAMENTUL DE EXPLOATARE  
INSTRUCȚIUNEA 0901**

ATRIBUȚIILE ȘI SARCINILE  
CONDUCĂTORULUI DE TRAMVAI

2008

## 1. DISPOZIȚII GENERALE

**Art. 1.** Instrucțiunea prezentă stabilește regulile și normele de serviciu obligatorii, care stau la baza activității conducătorului de tramvai și constituie totodată un îndrumar în desfășurarea activității acestuia.

**Art. 2.** Instrucțiunea se adresează tuturor salariaților RATB, care îndeplinesc funcția de conducător de tramvai în transportul de călători, precum și conducătorilor vagoanelor speciale (basculante, polizor, stropitoare, plug-perie, transport materiale, școală).

**Art. 3.** Conducătorul de tramvai este obligat să cunoască și să aplice prevederile Instrucțiunii 0901. Necunoașterea prevederilor acestei Instrucțiuni nu poate fi invocată ca scuză în cazul neîndeplinirii acestora.

**Art. 4.** Aplicarea întocmai și necondiționată a prevederilor Instrucțiunii 0901 constituie o obligație de serviciu pentru conducătorul de tramvai și are drept scop realizarea serviciului de transport în condiții de calitate și asigurarea răspunderii sale față de securitatea călătorilor, a propriei persoane, a celorlalți participanți la trafic și a vehiculului încredințat.

Nerespectarea prevederilor Instrucțiunii 0901 atrage după sine răspunderea celor în cauză, conform legislației și reglementărilor RATB în vigoare.

În sprijinul și pentru orientarea conducătorului de tramvai prezenta instrucțiune conține anexele 1—13.

**Art. 5.** Prin tramvai, în sensul prezentei instrucțiuni, se înțelege vehiculul care circulă pe șine, fie ca vagon

motor singular, fie cuplat cu alt vagon motor sau cu un vagon remorcă, fie vagoanele articulate din mai multe secțiuni, dar care nu pot fi separate în timpul rulării.

## 2. CONDIȚII PENTRU OCUPAREA FUNCȚIEI ȘI PERSPECTIVE DE AVANSARE

**Art. 6.** Condițiile pentru ocuparea funcției de conducător de tramvai sunt următoarele:

- a) să posede permis de conducere categ. „Tv” (tramvai);
- b) studii: minimum 10 clase și școala profesională sau liceu;
- c) cunoștințe profesionale corespunzătoare;
- d) să fie declarat „APT” din punct de vedere medical și psihologic;
- e) să nu fi suferit condamnări pentru infracțiunile prevăzute în O.U.G. nr. 195/2002, în acest sens va prezenta cazierul;
- f) constituție fizică robustă.

**Art. 7.** Debutanții, deținători ai permisului de conducere categ. „Tv”, cât și conducătorii de tramvai absolvenți ai cursului de calificare, vor fi repartizați pe lângă conducătorii de tramvai cu experiență și vor urma o perioadă de adaptare de până la 30 de zile. Perioada de debut este de la 6—12 luni, timp în care conducătorul de tramvai debutant va fi repartizat pe trasee cu un grad mai redus de dificultate, în vederea unei urmăriri atente a modului de comportare și adaptare a acestuia în condițiile concrete de pe trasee.

Repartizarea pe un tramvai a manipulanților debutanți se face numai după ce există convingerea că aceștia prezintă siguranță în trafic, astfel încât să poată lucra fără supravegherea conducătorilor de tramvai cu experiență și numai după ce au fost confirmați de către aceștia din urmă.

Se interzice repartizarea pe același tramvai a doi conducători de tramvai debutanți (fără experiență), care sunt în perioada de adaptare sau de probă.

După terminarea perioadei de debut salariile acestora se stabilesc în conformitate cu prevederile Contractului Colectiv de Muncă, valabil în anul calendaristic respectiv, în funcție de calitatea muncii prestate.

**Art. 8.** Conducătorul de tramvai, în funcție de vechime și comportament, poate fi avansat ca „manipulant coordonator linie”, corespunzător necesităților RATB.

## 3. ATRIBUȚIILE CONDUCĂTORULUI DE TRAMVAI

**Art. 9.** Conducătorul de tramvai încadrat la RATB în această funcție, în condițiile art. 6 din prezenta instrucțiune, este autorizat să execute conducerea tramvaielor atât în rețeaua de transport în comun din Municipiul București, cât și în incinta depourilor sau a altor unități RATB.

Acesta poate să conducă și vagoanele speciale din dotare, atât pentru prestații în beneficiul RATB, cât și pentru terți, în cazul în care sunt comenzi pentru asemenea activități și are instruirea suplimentară necesară efectuată.

**Art. 10.** Activitatea de bază a conducătorului de tramvai este transportul de persoane, în condiții de calitate și siguranță. Prin calitatea serviciului se înțelege punctualitatea, regularitatea și ritmicitatea în circulație, grija față de tramvaiul încredințat și un comportament politicos față de publicul călător. Transportul se realizează în cadrul unei linii, pe baza unui grafic de mers prestabilit, și prin exploatarea conform instrucțiunilor a tramvaiului încredințat.

**Art. 11.** Conducătorul de tramvai face parte din categoria personalului de mișcare care își desfășoară activitatea



în cadrul unui colectiv de linie, în conformitate cu sfera de atribuții a Exploatării Transport Electric.

**Art. 12.** Componenta de bază a procesului de transport public de călători este linia. Aceasta cuprinde toți conducătorii de tramvai repartizați pe linia respectivă, care sunt îndrumați de un „manipulant coordonator de linie”.

#### 4. RELAȚII DE SERVICIU

**Art. 13.** Relațiile de serviciu între salariații RATB sunt relații de ierarhie administrativă, de subordonare operativă și de cooperare (R.O.I. cap. V).

**Art. 14.** Șeful ierarhic al conducătorului de tramvai este șeful Atelierului de exploatare (stației de mișcare) sau, în lipsa acestuia, Împiegatul de mișcare (repartizor sau de ghișeu).

**Art. 15.** În procesul de exploatare și transport, conducătorul de tramvai are următoarele relații de serviciu:

a) în activitatea stației de mișcare:

— cu împliegații de mișcare, pentru realizarea sarcinilor de serviciu.

Din această categorie, împliegatul de mișcare ghișeu este autorizat, în sfera sa de atribuții, să ia decizii și să dea dispoziții cu privire la oprirea temporară de la lucru, utilizarea rezervelor de personal, repartizarea neprogramată a personalului de bord etc. Împliegatul de mișcare are dreptul, în sfera sa de atribuții și în limita dispozițiilor primite de la șeful de secție coordonator, să convoace și să ceară relații în legătură cu eventuale abateri sau alte probleme legate de activitatea conducătorului de tramvai precum și despre activitatea altui angajat din sfera relațiilor sale de serviciu.

b) în executarea programului de circulație:

— cu personalul de dirijare și control a circulației, căruia îi este subordonat nemijlocit în toate problemele

privind respectarea programului de circulație, starea estetică a vehiculelor, disciplina de grafic și de serviciu;

— cu manipulanții coordonatori de linie, cărora le este subordonat în toate problemele privind regulile tehnice de conducere, regulile de circulație și respectarea obligațiilor de serviciu;

— cu revizorii de tracțiune de la capăt de linie și cu personalul de pe vehiculele de depanare, cu care colaborează pentru a asigura o stare tehnică corespunzătoare a tramvaiului; aceștia au autoritatea, în sfera lor de atribuții, să ia decizii și să dea dispoziții cu privire la oprirea din circulație a tramvaielei care nu corespund din punct de vedere tehnic și estetic. Conducătorul de tramvai este obligat să țină seama de recomandările manipulantului coordonator de linie, ale revizorilor de tracțiune, referitoare la modul de conducere și exploatare a tramvaiului;

— cu îngrijitoarele curățitoare de la capăt de linie; cu acestea colaborează în vederea executării operațiilor de curățire a tramvaielei. Este obligat să asiste și să pretindă executarea operațiilor de curățire, iar în situații de excepție să participe efectiv la executarea lor;

c) în activitatea de întreținere și reparație a vagoanelor de tramvai, desfășurată în depou;

— cu maștrii, cărora le este subordonat în incinta depoului, în toate problemele tehnice; maștrii au drept de decizie și pot da dispoziții în toate problemele referitoare la condițiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească vagonul de tramvai pentru a intra în circulație;

— cu personalul care conduce formațiile de lucru; cu acesta colaborează în vederea realizării programului de întreținere a tramvaielei și remedierea defecțiunilor, sesizând în acest sens apariția acestora;

d) în activitatea de întreținere și remediere a avariilor din rețeaua electrică de contact și de la calea de rulare;

— cu personalul care conduce formațiile de lucru, fiind obligat să respecte semnele, semnalele și să aplice indicațiile acestuia cu privire la oprirea și trecerea prin zonele de lucru.

**Art. 16.** În întreaga sa activitate conducătorul de tramvai trebuie să respecte regulamentele și instrucțiunile în vigoare. În orice împrejurare conducătorul de tramvai trebuie să aibă o atitudine politicoasă față de reprezentanții autorităților publice, față de călători și față de superiorii ierarhici.

## 5. CONDIȚII DE LUCRU PENTRU CONDUCĂTORUL DE TRAMVAI

**Art. 17.** Pentru exercitarea funcției de conducător de tramvai, Regia se obligă:

a) să repartizeze, în limita posibilităților, prin personalul autorizat, câte un tramvai pentru doi conducători (manipulanți). Aceștia iau în primire tramvaiul pe bază de proces verbal. Vehiculul repartizat trebuie să fie în bună stare de funcționare, cu aspect corespunzător și inventar complet;

b) să asigure întreținerea și repararea tramvaiului;

c) să acorde uniformă și material de protecție în conformitate cu prevederile Contractului Colectiv de Muncă și a legislației în vigoare;

d) să repartizeze conducătorii de tramvai în schimburi (schimbul I sau II), să efectueze periodic rotația sau să-l mențină în același schimb, conform posibilităților sau necesităților Regiei;

e) să efectueze rotirea conducătorilor de tramvai în linii sau grupe de linii, odată pe lună sau la trei luni, în funcție de gradul de dificultate al liniilor (gruparea se practică pentru asigurarea cu personal a liniilor grele).

Timpul de lucru variază de la o linie la alta, de la un tur la altul, de la anotimp la anotimp și de la o zi la alta, activitatea desfășurându-se în sistem „turnus”.

## 6. DREPTURILE SALARIAȚILOR CE DECURG DIN CONTRACTUL COLECTIV DE MUNCĂ ȘI LEGISLAȚIA MUNCII

**Art. 18.** Drepturile conducătorilor de tramvai sunt prevăzute și recunoscute în scopul promovării unor relații de muncă de natură să asigure protecția socială a salariaților și prevenirea sau eliminarea conflictelor:

a) pentru concretizarea drepturilor și obligațiilor conducătorilor de tramvai, la angajare, prin negocierea clauzelor, se vor încheia contracte individuale de muncă, cu respectarea prevederilor legislației muncii și protecției sociale și a dispozițiilor Contractului Colectiv de Muncă;

b) conducătorii de tramvai au obligația să respecte prevederile Regulamentului de Organizare și Funcționare și Regulamentul de Ordine Interioară, acestea fiind cadrul organizatoric, tehnic și administrativ de desfășurare a activității în cadrul Regiei;

c) condițiile de angajare, competența unității de exploatare în acest domeniu sunt reglementate prin Regulamentul de Organizare și Funcționare, cu respectarea Codului Muncii și a reglementărilor în vigoare, în funcție de necesarul de personal aprobat pentru fiecare loc de muncă;

d) conducătorii de tramvai au dreptul la condiții corespunzătoare de muncă, asigurându-li-se menținerea integrității fizice și a sănătății, prevenirea accidentelor și îmbolnăvirilor profesionale;

e) stabilirea unei structuri organizatorice raționale, repartizarea tuturor conducătorilor de tramvai pe locuri de muncă, precum și exercitarea controlului asupra modului de îndeplinire a obligațiilor de serviciu de către angajații

în cauză sunt atribuite ce revin exclusiv celor care au făcut angajarea;

f) aplicarea sistemului de salarizare practicat în cadrul R.A.T.B. la nivelul conducătorilor de tramvai se face prin grija conducerii unității de exploatare. Salariul de bază se negociază individual. Premierile vor fi făcute pentru activități ori rezultate deosebite, în limita posibilităților financiare;

g) timpul de muncă și de odihnă, repausul în timpul programului de lucru, repausul zilnic și repausul săptămânal, precum și durata concediului de odihnă se stabilesc pentru categoria conducătorilor de tramvai, cu respectarea strictă a legislației muncii și a prevederilor Contractului Colectiv de Muncă;

h) în scopul asigurării unei protecții sociale devenită tradițională în activitatea Regiei și a atragerii personalului de valoare, conducătorii de tramvai, soțiile și copiii acestora aflați în întreținere beneficiază de cărți de identitate care le înlesnesc accesul la toate activitățile Regiei, pe durata cât sunt angajați;

i) dreptul de a păstra cartea de identitate după pensionare, deces al salariatului (pentru soție sau copii) este recunoscut în condițiile art. 54 din Contractul Colectiv de Muncă;

j) în condițiile stipulate prin Contractul Colectiv de Muncă, conducătorii de tramvai au de asemenea, dreptul la prime cu ocazia ieșirii la pensie, ajutoare materiale în cazul accidentelor de muncă, încasarea contravalorii ce revine din C.A.S. în timpul concediilor medicale sau a celor de maternitate, indemnizații la nașterea fiecărui copil sau la înfierea unui copil de până la trei ani;

k) în aceleași condiții stipulate prin Contractul Colectiv de Muncă, conducătorii de tramvai au dreptul la tichete de masă, acces gratuit la Policlinica și Spitalul R.A.T.B.,

concedii de maternitate, concedii pentru îngrijirea copiilor în vârstă de până la doi ani, participarea la activități sportive sau la cele cu caracter educativ-recreativ organizate în cadrul Regiei;

l) în cazul reducerii de personal ca urmare a restructurării activității, drepturile conducătorilor de tramvai sunt recunoscute prin O.G. nr. 98/1999 cu modificările ulterioare, precum și prin Contractul Colectiv de Muncă;

m) conducătorii de tramvai sunt obligați să participe cu periodicitatea stabilită de către unitatea de exploatare la cursurile de perfecționare și pregătire profesională, rezultatele obținute în urma testării fiind determinante în menținerea statutului de conducător de tramvai;

n) conducătorii de tramvai nu pot fi constrânși în nici un fel să facă parte sau nu, să se retragă sau nu dintr-un sindicat. Apartenența la un sindicat este acceptată în condițiile prevăzute de Legea 54/1991 cu modificările ulterioare, pornindu-se de la principiul că scopul comun al Regiei și al sindicatelor este efectuarea în condiții optime a prestației de transport în București, precum și de la principiul potrivit căruia conducerea RATB sau a unităților sale componente nu poate fi contestată de către organizațiile de sindicat.

## 7. ȚINUTA CONDUCĂTORULUI DE TRAMVAI ÎN TIMPUL SERVICIULUI

**Art. 19:** Conducătorul de tramvai, reprezintă Regia față de publicul călător. Activitatea acestuia este subordonată atât intereselor Regiei cât și intereselor călătorilor. Ținuta conducătorului de tramvai în timpul serviciului este stabilită prin prezentele instrucțiuni și se compune din:

- uniformă (după caz)
- obiecte personale, supuse reglementării.

Conducătorul de tramvai este obligat să poarte pantalon lung (de preferință de culoare închisă), cămașă, sacou (în funcție de sezon) și cravată. Încălțăminte este constituită din ghetete sau pantofi; nu este admisă conducerea tramvaiului în sandale sau papuci.

**Art. 20.** Conducătorul de tramvai va respecta următoarele reguli privind ținuta:

— uniforma va fi conformă cu modelul aprobat și în stare perfectă;

— este interzis ca în afara serviciului să poarte piese vestimentare care fac parte din uniformă în combinație cu piese vestimentare din garderoba personală;

— în sezonul foarte cald se permite manipulantului să conducă fără sacou, în cămașă cu mânecă lungă sau scurtă;

— în sezonul rece se va prezenta îmbrăcat corespunzător, pentru a face față temperaturii scăzute;

— ținuta trebuie să fie curată, părul și barba îngrijite.

**Art. 21.** Este interzisă urcarea la postul de conducere a conducătorului de tramvai cu o ținută care contravine prezentei Instrucțiuni, ca și expunerea altor însemne în afara celor oficiale stabilite de Regie.

## **B. COMPORTAMENTUL CONDUCĂTORULUI DE TRAMVAI**

**Art. 22.** În relațiile cu publicul călător, conducătorul de tramvai este obligat să aibă o atitudine demnă, politicoasă și plină de sollicitudine.

Este interzis să poarte discuții cu călătorii în timpul conducerii sau să admită prezența persoanelor străine în cabina tramvaiului.

Informațiile solicitate de călători se vor da numai în stațiile de oprire sau la capăt de linie.

**Art. 23.** În relațiile de serviciu conducătorul de tramvai este obligat să aibă o comportare corectă, colegială și de sprijin, astfel:

a) când intră sau iese din unitate să se supună controlului efectuat de către personalul de pază;

b) să nu angajeze discuții neprincipiale sau pe un ton ridicat cu colegii de muncă și șefii ierarhici, să primească dispozițiile în liniște, să nu le discute în public și să le ducă la îndeplinire întocmai;

c) pe traseu să circule astfel încât să nu stânjenească pe ceilalți conducători de vehicule RATB, precum și pe ceilalți participanți la trafic;

d) în perioadele de aglomerație sau situații speciale apărute pe traseu sau la capetele de linie, să coopereze cu ceilalți conducători de vehicule RATB, să circule astfel încât să nu amplifice aglomerația și să preia călătorii de la vehiculele de transport în comun rămase defecte;

e) să acționeze în comun cu toate persoanele abilitate pentru asigurarea circulației pe timp de iarnă sau în caz de calamitate;

f) când călătorește în afara orelor de serviciu cu vehiculele de transport în comun să se supună regulilor de călătorie stabilite pentru publicul călător și să nu facă uz de calitatea sa, pentru a nu crea discuții cu călătorii sau cu personalul RATB;

g) să prezinte, la cererea organelor ierarhice de dirijare și control RATB ori a lucrătorilor de poliție, actele de identitate și permisul de conducere, foaia de parcurs, dovada verificării tehnice și itinerarul turului, dacă se solicită acest lucru;

h) să se prezinte la organele de cercetare RATB sau de poliție, ori de câte ori este solicitat, la data, ora și locul stabilit;

i) să aplaneze orice început de conflict apărut în timpul serviciului său.

**Art. 24.** Pe toată durata serviciului, conducătorul de tramvai este obligat să execute dispozițiile superiorilor, chiar dacă acest lucru atrage după sine modificări în propria activitate; dacă se consideră nedreptățit se poate adresa ulterior șefului său direct.

**Art. 25. a)** Este interzis conducătorului de tramvai să discute în public problemele de serviciu și să dea informații în legătură cu acestea. De asemenea, este obligat să păstreze o discreție absolută cu privire la cauzele și urmările evenimentelor de circulație și ale altor fapte întâmplate în timpul serviciului;

b) se interzice orice luare de poziție cu privire la problema vinovăției în cazul unor evenimente de circulație;

c) trebuie să respecte legislația specifică domeniului său de activitate și confidențialitatea informațiilor la care are acces; să nu discute în public problemele salarizării în RATB;

d) în relațiile cu călătorii, conducătorul de tramvai este obligat să aplice normele de comportament prezentate în Anexa nr. 7.

## 9. PREZENTAREA LA PROGRAM

### PRIMIREA DOCUMENTELOR DE CIRCULAȚIE ȘI INSTRUCTAJUL OPERATIV

**Art. 26.** Conducătorul de tramvai este obligat să se prezinte la program cu cel puțin 20 de minute înainte de ora prevăzută în itinerar, pentru ieșirea din depou.

Conducătorul de tramvai care a întârziat la program poate, pe lângă sancțiunile disciplinare aplicate conform R.O.I., să piardă ziua de lucru parțial sau în totalitate.

**Art. 27.** Dacă într-o situație de forță majoră un conducător de tramvai este în imposibilitatea de a se prezenta la serviciu, acesta este obligat să anunțe în timp util stația de mișcare din depoul de care aparține.

În plus, dacă este solicitat de impiegatul de mișcare ghișeu să preia alt tur, conducătorul de tramvai trebuie să accepte și să îndeplinească dispoziția acestuia.

**Art. 28.** La prezentarea la stația de mișcare, conducătorul de tramvai va primi:

— itinerarul;

— foaia de parcurs, completată cu toate datele și semnăturile obligatorii;

— dovada privind executarea reviziei tehnice;

Totodată, acesta este obligat să aibă asupra sa următoarele documente:

— cartea de identitate (buletinul de identitate);

— permisul de conducere (sau dovadă de la Poliție);

— cartea de identitate RATB.

**Art. 29.** Conducătorul de tramvai este obligat să accepte verificarea efectuată de impiegatul de mișcare-ghișeu cu privire la ținuta vestimentară, starea de sănătate sau oboseală și alcoolemia. Conducătorul de tramvai care refuză verificarea sau care nu corespunde reglementărilor din prezenta instrucțiune, va fi oprit de la lucru.

Este interzis conducătorilor de tramvai să înceapă activitatea dacă se află sub influența băuturilor alcoolice, într-o stare avansată de oboseală sau dacă starea de sănătate nu este corespunzătoare desfășurării unei activități în condiții de siguranță a circulației rutiere.

**Art. 30.** Conducătorul de tramvai este obligat ca, după ce primește și verifică documentele de ieșire în circulație, să se informeze asupra anunțurilor și dispozițiilor afișate și să participe la instructajul operativ efectuat în grupuri

mici de către șeful stației de mișcare, manipulanții coordonatori de linie sau angajații de mișcare. După aceasta se poate deplasa la locul de garare al tramvaiului, folosind căile de acces stabilite pentru a evita accidentarea.

**Art. 31.** Înainte de ieșirea în traseu conducătorul de tramvai este obligat să verifice starea tehnică a tramvaiului, respectiv:

- sistemul de frânare;
- sistemul de rulare și transmisie;
- sistemul de cuplare;
- caroseria, în interior și în exterior, starea și fixarea capacelor de vizitare, existența și corectitudinea plăcilor indicatoare sau afișajelor cu privire la linia servită și traseul acesteia;
- instalația electrică, sistemul de iluminare și semnalizare;

— existența stingătoarelor de incendiu, cu termenul de valabilitate nedepășit și a celorlalte accesorii.

Aceste lucrări sunt considerate ca neefectuate de către conducătorul de tramvai dacă acesta întârzie la program sau dacă în foaia de parcurs există consemnări efectuate de maistrul de serviciu, referitoare la starea tehnică și la aspectul tramvaiului.

În Anexa nr. 2 sunt prezentate detalii referitoare la verificarea stării tehnice a tramvaiului.

**Art. 32.** După efectuarea verificărilor precizate în art. 29—31, conducătorul de tramvai va semna foaia de parcurs, confirmând prin aceasta că a executat verificarea tehnică și că tramvaiul corespunde normelor de circulație.

Nesemnarea foii de parcurs nu absolvă conducătorul de tramvai de răspundere, în cazul în care a ieșit în circulație cu un vehicul care nu corespunde din punct de vedere tehnic.

**Art. 33.** Conducătorul de tramvai este obligat, în situația în care tramvaiul nu îndeplinește condițiile tehnice prevăzute, să solicite maistrului de serviciu remedierea defecțiunilor constatate. Dacă acestea nu se pot remedia în timp util, conducătorul de tramvai rămâne la dispoziția stației de mișcare pentru ieșirea în traseu cu un alt tramvai (dacă acest lucru este posibil).

**Art. 34.** În cazul în care, cu ocazia luării în primire a tramvaiului, conducătorul acestuia constată avarii sau descompletări, el este obligat să sesizeze impiegatul de mișcare primitor și maistrul de serviciu. Aceștia vor întocmi un proces verbal de constatare, după care, dacă situația permite, conducătorul de tramvai va ieși în traseu.

**Art. 35.** În situația în care s-a permis ieșirea în traseu și ulterior se constată, fie prin control, fie în caz de accident, că nu s-au îndeplinit condițiile impuse prin art. 29, 31, 32 și 33 conducătorul de tramvai va răspunde disciplinar sau penal, după caz, solidar cu impiegatul de mișcare-ghiseu și maistrul de serviciu.

## 10. PRELUAREA SERVICIULUI PE TRASEU

**Art. 36.** Preluarea serviciului de către conducătorii de tramvai de la schimbul II, pe traseu, este permisă numai la capăt de linie și numai în prezența controlorului de circulație sau direct de la conducătorul de tramvai schimbul I (în cazul în care nu există controlor de circulație la capăt de linie).

**Art. 37.** Conducătorul de tramvai de la schimbul II se prezintă la serviciu în condițiile prevăzute la art. 19, 20, 21 și trebuie să posede documentele prevăzute la art. 28, fiind obligat să se supună verificării controlorului de circulație de la capăt de linie sau conducătorului de tramvai



de la schimbul I. Verificarea se face în sensul articolelor menționate mai sus. Controlorul de circulație de la capăt de linie sau conducătorul de tramvai de la schimbul I vor verifica în plus, dacă repartizarea se referă la tramvaiul respectiv sau dacă conducătorul de tramvai de la schimbul II este trimis cu notă de la stația de mișcare.

**Art. 38.** Conducătorul de tramvai de la schimbul I este obligat să facă verificarea prevăzută la art. 29 (în cazul în care nu există controlor de circulație la capăt de linie) și să informeze schimbul sau în legătură cu starea tehnică a tramvaiului și eventualele lipsuri sau degradări survenite în timpul serviciului, sau cât și asupra situațiilor deosebite existente pe traseu.

**Art. 39.** Conducătorul de tramvai de la schimbul I sau controlorul de circulație este obligat să nu efectueze schimbul și să anunțe Dispeceratul Circulației, în situația în care conducătorul de tramvai de la schimbul II nu îndeplinește condițiile prevăzute la art. 19, 20 și 28.

**Art. 40.** În cazul în care se constată ulterior, fie prin control, fie în caz de accident, că nu s-au îndeplinit condițiile prevăzute la art. 20, 21, 29, 31, conducătorul de tramvai de la schimbul II răspunde disciplinar sau penal, după caz, solidar cu personalul care a autorizat efectuarea schimbului.

**Art. 41.** În situația în care, la efectuarea schimbului nu apar probleme, cei doi conducători de tramvai, schimbul I și schimbul II, semnează foaia de parcurs de predare și respectiv primire a tramvaiului, iar controlorul de circulație de la capăt de linie certifică sub semnătură prezența în buletinul de pontaj.

**Art. 42.** Conducătorul de tramvai de la schimbul I este obligat să anunțe prin orice mijloace stația de mișcare și să

solicite un manipulant de rezervă, în situația în care conducătorul de tramvai de la schimbul II întârzie sau nu se prezintă la serviciu.

## 11. EXPLOATAREA TRAMVAIULUI

**Art. 43.** Conducătorul de tramvai este obligat:

- a) să realizeze o conducere preventivă și economică;
- b) să nu execute modificări la instalațiile vagonului de tramvai;
- c) să nu expună la postul de conducere al tramvaiului, în salonul acestuia sau în depou afișe cu tematică politică ori de altă natură, ce nu intră în sfera sa de activitate sau nu sunt autorizate de Conducerea Regiei;
- d) să nu blocheze ușile, ferestrele și instalația de ventilație a vagonului;
- e) să păstreze curățenia la postul de conducere;
- f) să urmărească în depou efectuarea lucrărilor de întreținere și să asigure condiții pentru spălarea și curățirea zilnică a tramvaiului;
- g) să păstreze integritatea vagonului, inventarul complet, prin aceasta înțelegându-se existența butoanelor, manetelor, aparatelor de control, corpurilor de iluminat stingătoarelor de incendiu, mobilierului etc.;
- h) să nu încredințeze conducerea vagonului de tramvai altor persoane, indiferent de calitatea acestora, decât în condițiile prevăzute în prezenta Instrucțiune;
- i) să nu permită accesul nici unei persoane în cabina de conducere și să nu aibă nici un fel de preocupări de natură a-l distrage atenția distributivă și reflexele necesare realizării actului de conducere a tramvaiului;
- j) să verifice funcționarea compoastelor de bilete sau a validatoarelor, atât la ieșirea în traseu, cât și la fiecare capăt de linie;



k) în cazul indicatoarelor de traseu electronice, să verifice funcționarea acestora și afișarea completă și corectă a traseului;

l) la tramvaiele care au în dotare stație de amplificare și instalație radio-casetofon, conducătorul de tramvai are obligația ca înainte de ieșirea din depou să verifice buna funcționare a acestora. Radioul se va pune în funcțiune numai pe postul recomandat de Serviciul Comercial-Marketing, iar la casetofon vor fi folosite numai casetele audio distribuite de conducerea Exploatații. În mod obligatoriu volumul aparatului de radio sau al casetofonului se va regla astfel încât să nu deranjeze călătorii.

## 12. TRASEUL ȘI ITINERARUL (PROGRAMUL DE MERS)

### 12.1. Generalități

**Art. 44.** Conducătorul de tramvai este obligat să respecte cu strictețe itinerarul (programul de mers) și traseul prescris pentru liniile regulate; cât și itinerariile modificate temporar (din dispoziția personalului de dirijare și control; prin note de serviciu, circulare sau alte dispoziții scrise ori verbale transmise de personalul autorizat).

**Art. 45.** Conducătorul de tramvai este obligat să circule, atât la accesul în traseu cât și la retragerea în depou, numai pe traseul stabilit prin itinerar și să efectueze toate stațiile de oprire întâlnite pe parcurs pentru efectuarea schimbului de călători.

**Art. 46.** Conducătorul de tramvai este obligat să respecte programul de mers (art. 45), să nu grăbească sau să încetinească mersul normal — dacă nu a primit dispoziție în acest sens — și să efectueze numărul de curse programat.

Cursele efectuate în plus față de programul stabilit dacă nu au fost înscrise și confirmate în foaia de parcurs de către personalul de dirijare abilitat, nu se iau în considerare.

**Art. 47.** Conducătorului de tramvai îi este interzis:

a) să circule pe un traseu deviat sau să întoarcă pe traseu în afara prevederilor itinerarului, fără aprobarea organelor de dirijare și control a circulației, menționată în foaia de parcurs;

b) să nu oprească în toate stațiile;

c) să simuleze că vagonul este defect sau să se retragă la depou fără aprobarea organelor de dirijare și control a circulației, înscrisă în foaia de parcurs;

d) să creeze discuții cu călătorii sau cu alți participanți la trafic sau să participe la acestea ori să recurgă la forță;

e) să oprească între stații pentru urcarea sau coborârea călătorilor ori pentru interese personale.

**Art. 48.** În activitatea de transport conducătorul de tramvai este obligat să asigure respectarea regulilor de călătorie în mijloacele de transport public, care sunt reglementate prin Hot. Consiliului General al Municipiului București nr. 156/23.08.2001.

**Art. 49.** Drepturile și obligațiile călătorilor cuprinse în această Hotărâre se regăsesc în Anexa nr. 10.

### 12.2. Regimul de circulație

**Art. 50.** Conducătorul de tramvai (manipulantul) este obligat să respecte regulile și mijloacele de semnalizare rutieră întâlnite pe drumurile publice și în special:

a) viteza de circulație admisă;

b) semnificația culorii semaforului. Este interzisă intrarea în intersecție pe culoarea roșie sau galbenă a semaforului;

c) acordarea priorității pietonilor în locurile de traversare prevăzute cu indicatoare sau marcaje;

d) semnalizarea la schimbarea direcției de mers și acordarea priorității în conformitate cu reglementările de circulație pe drumurile publice O.U.G. 195/2002 republicată în 2007.

e) normele conduitei preventive.

**Art. 51.** În timpul mersului, conducătorul de tramvai trebuie să păstreze o distanță corespunzătoare față de vagonul din față, astfel încât să poată opri în siguranță în cazul în care acesta reduce viteza sau oprește brusc.

**Art. 52.** Conducătorului de tramvai îi este interzis să aibă preocupări care i-ar putea distra, de o manieră periculoasă, atenția, să folosească mijloacele de telefonie mobilă, cu excepția instalațiilor de sonorizare și a radio-telefoanelor care fac parte din echipamentul vehiculului.

**Art. 53.** Conducătorul de tramvai va supraveghea în permanență aparatele de bord, va sesiza și va lua măsuri pentru a face față prompt oricărei situații anormale, care se ivește în funcționarea vagonului.

**Art. 54.** Conducătorului de tramvai îi este strict interzis să încredințeze conducerea vagonului altei persoane decât cea nominalizată în foaia de parcurs; excepție fac cazurile în care manipulantul titular înscris în foaia de parcurs a fost angajat într-un eveniment de circulație sau nu mai este apt să conducă și depoul desemnează o altă persoană.

**Art. 55.** Conducătorului de tramvai, (manipulantului) îi este interzis să admită în cabina de conducere orice altă persoană, să poarte discuții în timpul conducerii sau să fumeze.

**Art. 56.** Conducătorul de tramvai va fi atent la poziția macazelor din calea de rulare și nu va ataca macazul decât

după ce s-a convins că acesta este poziționat pentru direcția dorită. De asemenea, va supraveghea starea căii de rulare și a firului aerian, pentru a putea frâna în caz de necesitate. Orice nereguli observate la calea de rulare sau la firul aerian de contact vor fi aduse la cunoștința Dispeceratului Circulației.

**Art. 57.** Accelerarea sau frânarea vagonului va fi astfel executată încât să nu deranjeze sau să pună în pericol securitatea călătorilor.

## 12. . Oprirea și plecarea din stație

**Art. 58.** Conducătorul de tramvai are următoarele obligații:

a) la intrarea în zona stației și la ieșirea din stație va circula cu viteză redusă;

b) să oprească în toate stațiile — durata opririi va fi cea necesară pentru urcarea și coborârea călătorilor;

c) să oprească în dreptul plăcii indicatoare de stație, astfel încât oglinda retrovizoare să fie în dreptul acesteia;

d) în regim de circulație normală ușile se vor deschide numai în stație și numai după oprirea tramvaiului (cu excepția cazurilor de necesitate);

e) dacă stația este ocupată de un alt tramvai va aștepta cu ușile închise până la eliberarea acesteia; în stațiile duble este permis ca două tramvaie să oprească și să efectueze stația în același timp;

f) vagonul poate pleca din stație numai dacă prin verificare vizuală sau prin sistemele tehnice aflate în dotare, manipulantul a constatat că ușile sunt închise;

g) în caz de blocări, avarii, accidente, carosabil inundat, manipulantul poate să deschidă ușile între stații numai după ce vagonul este oprit și asigurat, avându-se în vedere avertizarea călătorilor privind siguranța traversării părții carosabile;

#### 12.4. Oprirea și staționarea la capăt de linie

**Art. 59.** Capătul de linie este punctul terminal și începutul unui sau al mai multor trasee de transport în comun; este cuprins în sistemul de dispecerizare a circulației mijloacelor de transport public. El constituie locul în care își desfășoară activitatea controlorul de circulație, revizorul de tracțiune și curățitoarea capăt de linie.

La capătul de linie se efectuează reglarea intervalelor de succedare a trenurilor/vagoanelor de tramvai.

**Art. 60.** Conducătorul de tramvai este obligat să oprească la capăt de linie, atât în stația de coborâre cât și în cea de urcare. Staționarea la capăt de linie se face numai în limita timpului prevăzut în itinerar sau a celui hotărât de controlorul de circulație.

Este interzisă sosirea la capăt de linie cu o înaintare mai mare de 10% din timpul afectat duratei unei semicurse.

**Art. 61.** Staționarea la capăt de linie are drept scop refacerea capacității de muncă a manipulantului și eventuala igienizare a tramvaiului;

a) conducătorul de tramvai va coborî din vagon numai după ce a asigurat vagonul cu frâna de staționare, a deconectat întrerupătorul automat, a fixat axul inversor pe poziția „zero” și a luat cheia de la axul inversor;

b) conducătorul de tramvai este obligat să informeze, după fiecare semicursă, controlorul de circulație de la capăt de linie în legătură cu condițiile de circulație din traseu și să se deplaseze la acesta, (după ce a asigurat vagonul), cu foaia de parcurs, pentru completare și confirmarea curselor (semicurselor).

**Art. 62.** Conducătorul de tramvai este obligat să solicite revizorului de tracțiune de la capăt de linie remedierea

defectelor apărute pe traseu la vagonul pe care-l conduce și să confirme efectuarea acestor operații.

**Art. 63.** În timpul programului conducătorul de tramvai are dreptul la o pauză de masă conform itinerarului.

#### 12.5. Verificarea compostoarelor (validatoarelor)

**Art. 64.** La ieșirea din depou și după efectuarea fiecărei semicurse (la capătul de linie) conducătorul de tramvai este obligat să verifice funcționarea compostoarelor (validatoarelor) în conformitate cu dispozițiile permise de la stația de mișcare.

Toate aparatele de compostat din vagon vor avea același cod și anume cel indicat de stația de mișcare în foaia de parcurs.

**Art. 65.** La intrarea în depou, conducătorul de tramvai este obligat să sesizeze în scris eventualele disfuncții apărute în funcționarea compostoarelor (validatoarelor) și să solicite rezolvarea acestora.

#### 12.6. Rampe și pante

**Art. 66.** Conducerea tramvaiului în rampă (urcare) sau în pantă (coborâre) impune o mai mare concentrare a atenției din partea manipulantului, în special în condiții de vizibilitate redusă (noaptea, ceață, ploaie, ninsoare abundentă), de aderență scăzută (polei, măzgă, zăpadă, frunze) precum și în funcție de configurația traseului.

Conducătorul de tramvai va conduce cu o viteză adaptată înclinării drumului, astfel încât să poată face față situațiilor de urgență.

În situațiile nefavorabile menționate — vizibilitate redusă și cale de rulare alunecoasă — conducătorul de tramvai va reduce considerabil viteza, măbind totodată distanța față

de vagonul din față (distanța va fi cel puțin dublă față de cea normală).

**Art. 67.** În timpul rulării tramvaiului în rampă, conducătorul de tramvai este obligat să respecte următoarele reguli:

a) să conducă cu accelerație redusă și constantă, cu un timp de comutare (schimbare) a treptelor de viteză mai mare față de mersul în palier (drum fără declivități);

b) să evite opririle; dacă în mod accidental tramvaiul trebuie oprit și frâna de staționare este ineficientă (vagonul merge înapoi), manipulantul va încerca să asigure imobilizarea vagonului acționând frâna cu patina și frâna cu solenoid din cheia „Feder-Solenoid”. Dacă nici în acest mod nu obține oprirea vagonului, atunci trebuie să mențină o viteză foarte redusă de coborâre cu ajutorul frânei reostatice executând următoarele operații:

- aduce controlerul pe poziția „zero”;
- comutează axul inversor pe poziția de mers înapoi cu motorul I sau cu motorul II;
- manevrează controlerul pe contactele de frâna reostatică, sesizând trecerea pe fiecare contact și observând efectul frânării;

c) pornirea din locul de oprire se face cu mare atenție și numai după ce vagonul din față s-a îndepărtat suficient.

**Art. 68.** În timpul rulării tramvaiului în pantă, acesta va fi condus cu viteză redusă, astfel încât conducătorul de tramvai să aibă un control permanent al acestuia.

### 12.7. Trecheri la nivel cu calea ferată

**Art. 69.** La trecherile la nivel cu calea ferată fără bariere, conducătorul de tramvai este obligat:

a) să reducă viteza progresiv, la apropierea de calea ferată;

b) să oprească în locul unde are vizibilitatea maximă asupra căii ferate, fără a depăși linia din dreptul indicatorului în cruce; „Trecere la nivel cu calea ferată simplă sau dublă fără bariere” sau marcajul ori indicatorul de oprire;

c) să se asigure că nu se apropie nici un tren sau alt vehicul feroviar;

d) să pornească cu viteză redusă, să traverseze calea ferată cu controlerul pe contacte inferioare de mers și cu multă atenție, urmărind trecerea tuturor boghiurilor.

**Art. 70.** La trecherile la nivel cu calea ferată cu bariere sau semibariere ori cu semnalizări luminoase, conducătorul de tramvai este obligat:

a) să reducă viteza progresiv la apropierea de calea ferată;

b) când barierele sau semibarierele sunt deschise, iar semnalele luminoase de culoare roșie sunt stinse, să traverseze calea ferată cu controlerul pe contacte inferioare de mers și cu multă atenție, urmărind trecerea tuturor boghiurilor;

c) când barierele sau semibarierele sunt în curs de coborâre ori sunt închise, iar semnalele luminoase de culoare roșie funcționează intermitent, să oprească înaintea marcajului transversal de oprire sau, în lipsa acestuia, înaintea instalației de semnalizare luminoasă și să asigure tramvaiul;

d) la ridicarea barierei sau la stingerea semnalelor luminoase de culoare roșie, să plece din loc cu viteză redusă, să traverseze calea ferată cu controlerul pe contacte inferioare de mers și cu multă atenție, urmărind trecerea tuturor boghiurilor.

**Art. 71.** La toate opririle înaintea trecherilor la nivel cu calea ferată, conducătorul de tramvai este obligat să se asigure pe cât posibil că nu blochează ieșirile din străzile laterale.

## 12.8. Circulația pe poduri, sub poduri sau pasaje denivelate

**Art. 72.** La circulația pe poduri, sub poduri sau pasaje denivelate, conducătorul de tramvai este obligat:

- a) să circule cu viteză redusă;
- b) să conecteze instalațiile pentru iluminatul interior și exterior al vagonului;
- c) să conducă cu atenție sporită și să fie pregătit pentru a face față situațiilor de urgență;
- d) să nu oprească tramvaiul dacă nu există motiv întemeiat;
- e) să urmărească cu atenție pantograful, deoarece stabilitatea lui pe firul aerian este influențată de reducerea înălțimii rețelei de contact. Există riscul ca pantograful să se agațe în cârligul de susținere și, ca urmare, alimentarea cu energie electrică să fie întreruptă. În această situație manipulantul va trage de frânghia cârligului pentru a debloca pantograful;
- f) să păstreze o distanță suficientă față de tramvaiul din față.

**Art. 73.** La trecerea pe sub poduri sau prin pasaje denivelate, conducătorul de tramvai va circula cu atenție sporită, și cu viteză redusă deoarece se poate confrunta cu următoarele situații:

- infiltrații sau acumulări de apă;
- trecerea bruscă de la lumina naturală la lumina artificială;
- orbirea produsă de soarele puternic;
- obstacole care pot să apară brusc (vehicule oprite, căderi de pietre, lucrări nesemnificate etc.);
- gabaritul în înălțime limitat.

## 12.9. Retragera în unitatea de exploatare (depou)

**Art. 74.** Conducătorul de tramvai este obligat să se retragă la depou numai după terminarea programului de lucru, respectiv la ora înscrisă în itinerar, sau ca urmare a dispoziției scrise primită de la personalul de dirijare și control a circulației, a revizorilor de tracțiune de la capătul pe linie ori a personalului de depanare și intervenție (după caz). Dispoziția trebuie înscrisă obligatoriu în foaia de parcurs.

**Art. 75.** Retragera se face numai de la capătul de linie înscris în itinerar, conducătorul de tramvai fiind obligat:

- a) să întoarcă placa indicatoare de traseu sau să schimbe afișajul electronic, astfel încât să fie vizibilă inscripția „se retrage la depou...”;
- b) să deconecteze instalația de încălzire a salonului de pasageri;
- c) să circule numai pe traseul de retragere menționat în itinerar și să oprească în toate stațiile pentru a lua călători.

**Art. 76.** La intrarea în depou, conducătorul de tramvai este obligat:

- a) să respecte dirijarea făcută de impiegatul de mișcare-primitor și să nu dea avertizări sonore pentru a-l grăbi pe cel din față;
- b) să coboare la poarta unității toate persoanele prezente în vagon, inclusiv personalul RATB, indiferent de funcție și să prezinte primitorului foaia de parcurs, pentru înscrisirea orei de intrare;
- c) în incinta depoului să circule cu viteză redusă — maxim 5 km/oră — și numai pe căile de acces stabilite.

## 12.10. Spălarea, controlul și gararea tramvaiului

**Art. 77.** Conducătorul de tramvai este obligat:

a) să se prezinte la impiegatul de mișcare-primitor care, după verificarea vagonului va semna în foaia de parcurs, specificând și ora de intrare;

b) să conducă vagonul (trenul) la stația de spălare, să se asigure că ușile și geamurile sunt închise, să treacă cu viteză redusă prin stația de spălare;

c) să conducă tramvaiul pe canalul de control și să înscrie în fișa tehnică a acestuia defecțiunile ce trebuie remediate;

d) să gareză tramvaiul în locul indicat de șeful de manevră, luând următoarele măsuri:

- va asigura vagonul cu frâna de staționare;
- va bloca controlerul;
- va deconecta întrerupătorul automat;
- va stinge luminile;
- va deconecta instalația electrică de joasă tensiune;
- va deconecta priza de curent (pantograful), asigurând-o;
- nu va părăsi tramvaiul decât după ce se va asigura că nu există nici un început de incendiu ascuns (fum, miros de ars etc.).

## 12.11. Încheierea activității

**Art. 78.** La încheierea activității conducătorul de tramvai este obligat:

a) să predea la stația de mișcare itinerarul, foaia de parcurs, dovada de verificare tehnică și trusa medicală;

b) să se informeze asupra programului de lucru pentru a doua zi, precum și asupra anunțurilor și dispozițiilor afișate;

c) să participe la instructajul operativ efectuat de către impiegatul de mișcare sau de altă persoană autorizată;

d) să întocmească un raport scris în cazul în care a fost antrenat într-un eveniment de circulație sau într-un incident, pe care îl va depune la stația de mișcare, însoțit, după caz, și de alte documente;

e) la solicitarea impiegatului de mișcare-ghișeu să prezinte la control toate documentele personale prevăzute de legislația rutieră (permisul de conducere și cartea de identitate).

**Art. 79.** După efectuarea operațiilor menționate în art. 78, activitatea conducătorului de tramvai este considerată încheiată. Acesta va părăsi depoul pe căile de acces stabilite, fiindu-i interzis să mai rămână în unitate, cu excepția cazului în care lucrează la un tur de ramforsare. În această situație poate să rămână în unitate, în sala stației de mișcare, respectând regulile de ordine și disciplină impuse.

## 12.12. Defecte

**Art. 80.** În caz de defectare a tramvaiului pe traseu, conducătorul de tramvai este obligat:

a) să scoată tramvaiul în afara intersecției sau a zonelor aglomerate și cu circulație intensă, dacă acest lucru este posibil;

b) dacă defecțiunea nu permite continuarea cursei până la cel mai apropiat punct de staționare (capăt de linie, diagonală sau depou) sau când vagonul nu poate fi cuplat și împins de vagonul din spate, va anunța imediat Dispečeratul Circulației. În această situație va asigura vagonul cu frâna de staționare, va deconecta întrerupătorul automat, instalația de joasă tensiune și priza de curent de la rețea și nu îl va părăsi până la sosirea personalului de depanare și intervenție. În condiții de vizibilitate redusă (noapte, ceață, ploaie torențială sau ninsoare abundentă) se vor respecta aceleași reguli și în plus se va acorda o atenție deosebită privind semnalizarea prezenței vagonului, folosind



sistemul de iluminare-semnalizare. În aceste condiții este interzisă cuplarea vagonului pentru a fi împins, dacă nu este asistat de echipa de intervenție a depanării;

c) dacă defecțiunea produsă permite continuarea cursei până la capăt de linie, diagonală sau depou, va lua măsurile de siguranță ce se impun și de care dispune, în funcție de tipul și de gravitatea defecțiunii. Dacă împrejurările permit și nu există pericol pentru călători sau pentru siguranța circulației, va opri în toate stațiile și va lua călători;

d) dacă defecțiunea produsă nu permite continuarea cursei cu călători, îi anunță pe aceștia rugându-i să coboare, după care va afișa placa indicatoare cu inscripția „Defect” și va continua cursa cu viteză redusă până la capăt de linie sau la depou. În asemenea situații — după caz — tramvaiul va fi însoțit de autovehiculul de depanare — intervenție, al cărui personal autorizat va face mențiunea respectivă în foaia de parcurs.

**Art. 81.** Dacă defecțiunea nu poate fi remediată pe traseu sau la capăt de linie, iar revizorul de tracțiune capăt de linie sau șeful formației de depanare-intervenție hotărăște trimiterea la depou a tramvaiului, conducătorul de tramvai este obligat:

a) să solicite revizorului de tracțiune sau șefului formației de depanare înscrierea în foaia de parcurs a dispoziției de intrare în depou și să anunțe controlorul de la capătul de linie;

b) să întoarcă placa indicatoare de traseu sau să schimbe afișajul electronic, afișând vizibil inscripția „se retrage la depou...”;

c) să pună la postul de conducere — vizibil din exterior, placa cu inscripția „Defect”;

d) să circule cu viteză redusă, cu luminile aprinse (lanternele de poziție, lumina de întâlnire și luminile de avarie) și să nu oprească în stații pentru a lua călători;

e) să ceară impiegatului de mișcare-primitor să constate integritatea tramvaiului și să înregistreze ora de intrare;

f) să se prezinte la impiegatul de mișcare-ghișeu cu foaia de parcurs pentru înregistrarea intrării în depou, precum și la maistrul de serviciu care va dispune efectuarea remedierii defectului sau înlocuirea tramvaiului.

**Art. 82.** După intrarea în depou cu tramvaiul defect, conducătorul acestuia este obligat:

a) să aducă la îndeplinire dispoziția maistrului de serviciu privind ieșirea pe traseu cu un alt tramvai; în acest caz va preda impiegatului de mișcare-ghișeu documentele tramvaiului defect și va solicita eliberarea documentelor pentru tramvaiul cu care continuă programul de circulație;

b) dacă nu se dispune ieșirea în traseu cu alt vagon, va asista la remedierea defecțiunii în situația în care aceasta poate fi efectuată în timpul programului său de lucru, (astfel încât să poată ieși din nou în circulație cu același vagon);

c) dacă remedierea defecțiunii depășește programul său de lucru și dacă nu i se poate repartiza un alt tramvai, manipulantul va preda documentele de circulație la stația de mișcare și va executa dispozițiile impiegatului de mișcare-ghișeu.

### 12.13. Manevrarea prizei de curent (pantografului)

**Art. 83.** Manevrarea prizei de curent se face de la postul de conducere sau din exterior cu ajutorul frânghiilor, după caz.

**Art. 84.** Pentru punerea prizei de curent pe firul aerian de contact, conducătorul de tramvai este obligat să se asigure că nici o persoană nu lucrează la tramvai sau în apropierea acestuia și că întrerupătorul automat este deconectat și controlorul este fixat pe poziția „zero”.



**Art. 85.** La retragerea în depou, la capetele de linie atunci când se depărtează la mai mult de 20 m de vagon sau pe traseu în timpul staționării prelungite, conducătorul de tramvai este obligat să coboare pantograful și să-l asigure cu frânghia.

#### 12.14. Intervenția conducătorului de tramvai în caz de defecțiune

**Art. 86.** Conducătorului de tramvai îi este interzis să intervină pentru remedierea oricărei defecțiuni dacă priza de curent (pantograful) este conectată la rețeaua aeriană de contact. Orice remediere se execută numai cu pantograful coborât și asigurat cu frânghia.

**Art. 87.** În cazul în care se ard siguranțele fuzibile și trebuie efectuată schimbarea acestora, conducătorul de tramvai trebuie să respecte următoarea succesiune a operațiilor;

- a) să oprească, fără a stânjeni circulația celorlalte vehicule și să asigure tramvaiul;
- b) să deconecteze întrerupătorul automat;
- c) să tragă priza de curent (pantograful) de pe firul de contact și să o asigure cu frânghia;
- d) să deconecteze instalația de joasă tensiune;
- e) să înlocuiască siguranța fuzibilă arsă.

Este interzisă înlocuirea siguranțelor fuzibile arse cu sârme sau alte improvizații (siguranțe necorespunzătoare sau de valori mai mari); vor fi folosite numai siguranțele calibrate puse la dispoziție de depou.

**Art. 88.** Dacă întrerupătorul automat se deconectează în timpul mersului, conducătorul de tramvai este obligat să pună mai întâi controlerul pe poziția „zero” și apoi să conecteze întrerupătorul automat.

**Art. 89.** Este interzisă urcarea pe acoperișul vagonului, în astfel de cazuri, remedierea defecțiunilor va fi executată numai de către echipele de depanare-intervenție.

**Art. 90.** Conducătorul de tramvai este obligat să solicite coborârea călătorilor ori de câte ori se execută ridicarea vagonului defect pe vinciuri, cricuri, macarale sau așezarea acestuia pe cărucior.

**Art. 91.** Dacă în timpul mersului apare o defecțiune la izolația electrică ce pune caroseria sub tensiune, conducătorul de tramvai este obligat să ia următoarele măsuri:

- a) va opri imediat tramvaiul și-l va asigura;
- b) va coborî priza de curent de pe firul de contact și o va asigura. Dacă nu a putut deconecta pantograful de la rețeaua aeriană de contact de la postul de conducere, va coborî prin săritură astfel încât să nu atingă simultan pământul și caroseria și va efectua coborârea prizei de curent din exterior;
- c) va invita călătorii să coboare;
- d) va anunța Dispeceratul Circulației.

**Art. 92.** Este interzisă continuarea cursei ori de câte ori apare o defecțiune la izolația electrică.

**Art. 93.** Dacă în cazul defecțiunilor survenite pe parcurs, tramvaiul nu mai îndeplinește condițiile tehnice necesare deplasării în siguranță, conducătorul de tramvai va aștepta vagonul următor pentru a-l cupla cu acesta, respectând obligațiile prevăzute în art. 132, 133 și 134 din această instrucțiune. Deplasarea celor două vagoane cuplate se va face până la cea mai apropiată diagonală, capăt de linie, depou sau (după caz) numai pentru deblocarea intersecției.

**Art. 94.** În cazul în care pe traseu cade salvarea, se interzice orice intervenție pentru a o ridica înainte de a deconecta priza de curent de la rețeaua aeriană de contact.

**Art. 95.** După retragerea în depou cu un tramvai care prezintă defecțiuni ce ar putea periclita securitatea personalului (izolații deteriorate, frână defectă etc.), conducătorul de tramvai este obligat să informeze maistrul de serviciu despre starea în care se află tramvaiul pe care a lucrat. Numai maistrul de serviciu hotărăște în legătură cu măsurile ce trebuie luate cu privire la tramvaiul defect, iar conducătorul de tramvai este obligat să îndeplinească dispozițiile acestuia.

**Art. 96.** Manipulantul va conduce tramvaiul căruia i s-a defectat unul din sistemele de frânare cu viteză redusă și va mări distanța față de vehiculele care circulă în fața sa.

**Art. 97.** Manipulantul va permite accesul la instalațiile vagonului numai personalului autorizat în acest sens.

**Art. 98.** Se interzice conducătorului de tramvai să scoată capacul de protecție al întrerupătorului automat. Această intervenție se face numai în depou, de către personalul tehnic autorizat.

**Art. 99.** Remedierea defecțiunilor electrice nu se va executa de conducătorul de tramvai, ci numai de personalul instruit pentru aceste intervenții din depouri, capete de linie sau de către echipa de intervenție a Dispeceratului Circulației.

### 13. SITUATII SPECIALE

#### 13.1. Traseu deviat

**Art. 100.** În cazul devierii de la traseul de bază, conducătorul de tramvai este obligat:

a) să solicite personalului de dirijare și control să înscrie în foaia de parcurs motivul, ora și traseul pe care se face devierea;

b) să comunice călătorilor traseul deviat;

c) să oprească în toate stațiile amplasate pe traseul deviat pentru a facilita schimbul de călători.

#### 13.2. Evenimente de circulație

**Art. 101.** Conducătorul de tramvai angajat într-un eveniment de circulație care a avut drept rezultat rănirea uneia sau mai multor persoane sau pagube materiale mari este obligat:

a) să oprească imediat;

b) să nu părăsească locul evenimentului;

c) să nu schimbe poziția tramvaiului până la sosirea reprezentanților Poliției, asigurând totodată păstrarea urmelor. Fac excepție cazurile în care evenimentul s-a produs pe trecerea la nivel cu cale ferată, când persoana (persoanele) accidentată dă semne de viață sau când primește dispoziție de la organele RATB de control și dirijare a circulației sau ale Poliției să modifice poziția tramvaiului;

d) să acorde primul ajutor dacă sunt persoane accidentate și să acționeze prin orice mijloace pentru ca persoana rănită să fie transportată la unitatea sanitară cea mai apropiată;

e) să noteze numărul de înmatriculare al autovehiculului care a transportat persoana accidentată la unitatea sanitară, precum și datele de identitate a 2—3 martori;

f) să anunțe Dispeceratul Circulației, indicând natura evenimentului, locul producerii, numărul de inventar al tramvaiului, linia, turul, numele manipulantului, numărul de serviciu și ora producerii;

g) să solicite organelor de cercetare dovada necesară pentru repararea tramvaiului;

h) să se retragă la depou, dacă tramvaiul avariat nu mai îndeplinește condițiile de circulație pe drumurile

publice sau dacă a primit dispoziție în acest sens de la organele RATB de dirijare și control a circulației sau ale Poliției (dispoziția va fi înscrisă în foaia de parcurs).

i) să anunțe, la retragere, impiegatul de mișcare — primitor despre evenimentul produs, pentru ca acesta să facă constatarea avariilor;

j) să depună la stația de mișcare un raport scris asupra evenimentului, împreună cu procesul verbal încheiat de reprezentanții Poliției și dovada de reparație.

**Art. 102.** În cazul tamponărilor — din care nu au rezultat răni de persoane sau decese, ci numai pagube materiale — conducătorul de tramvai va anunța organele RATB control și dirijare a circulației sau Dispeceratul Circulației, după care, împreună cu conducătorul angajat în eveniment se va deplasa la secția de Poliție din sectorul unde s-a produs tamponarea pentru constatarea și întocmirea documentelor specifice.

### 13.3. Lipsa de tensiune în rețeaua electrică de contact

**Art. 103.** În cazul lipsei tensiunii în rețeaua electrică de contact conducătorul de tramvai este obligat:

a) să anunțe Dispeceratul Circulației în legătură cu lipsa de tensiune;

b) să deconecteze și să asigure priza de curent, dacă lipsa de tensiune durează mai mult de 10 minute, cu excepția conducătorului de la primul tramvai care va lăsa priza de curent pe firul de contact;

c) dacă staționarea are loc în pantă sau în rampă, va lua măsuri suplimentare de asigurare, punând placa de deraiere sau papucul la roata vagonului. În funcție de poziția vagonului papucul va fi așezat astfel: în fața roții, dacă tramvaiul este în pantă, respectiv în spatele roții, dacă

tramvaiul este în rampă, apelând la un călător sau la un coleg să efectueze această operație întrucât el nu are voie să părăsească postul de conducere.

**Art. 104.** La revenirea tensiunii conectarea prizei de curent se va face pe rând de fiecare manipulant, însă numai după ce tramvaiul din față s-a îndepărtat la o distanță de minim 50 m.

**Art. 105.** Înainte de a pleca din locul de staționare, conducătorul de tramvai va verifica presiunea aerului în instalația pneumatică de frânare (acolo unde este cazul).

### 13.4. Avarii în rețea

**Art. 106.** Când constată o avarie în rețeaua electrică de contact sau la calea de rulare, conducătorul de tramvai este obligat să oprească imediat tramvaiul și să anunțe Dispeceratul Circulației.

**Art. 107.** Conducătorii tuturor tramvaielei care ajung la locul avariei au obligația să oprească, să asigure tramvaiul, să deconecteze priza de curent și să rămână în așteptarea echipei de intervenție. Între vagoane se va lăsa o anumită distanță care să permită eventulul acces al autovehiculelor de depanare.

**Art. 108.** În caz de rupere a firului aerian de contact, conducătorul primului tramvai va supraveghea ca pietonii sau vehiculele care trec prin zonă să nu atingă firul rupt, căzut pe carosabil sau pe trotuar.

**Art. 109.** În caz de desprindere a firului de contact din cleme sau o altă defecțiune în rețeaua aeriană sau la calea de rulare, poate circula prin pilotare numai din poziția șefului echipei de intervenție sau a organului de control cu avizul Dispeceratului Circulației, care răspunde pentru dispoziția dată.

**Art. 110.** Pilotarea tramvaiului se face cu ajutorul personalului din echipele de intervenție, a organelor de dirijare și control sau al conducătorilor de la tramvaiele următoare celui care execută manevra. Conducătorul de tramvai nu va părăsi locul avariei până când nu sosește un alt tramvai în spatele său, fiind obligat să-l informeze pe conducătorul acestuia despre avaria respectivă.

**Art. 111.** La circulația prin pilotare, conducătorul de tramvai trebuie să conducă tramvaiul cu atenție sporită, cu viteză redusă și să respecte cu strictețe semnalele persoanei care dirijează pilotarea, pentru a nu amplifica avaria sau pentru a nu produce accidente de persoane.

**Art. 112.** Conectarea prizelor de curent la rețeaua electrică de contact și pornirea din loc se face numai după ce tramvaiul din față s-a îndepărtat la o distanță de cel puțin 50 metri; înainte de a pleca din loc conducătorul de tramvai va verifica presiunea aerului din instalația pneumatică de frânare (acolo unde este cazul).

### 13.5. Început de incendiu la tramvai

**Art. 113.** În cazul declanșării unui incendiu la vagonul de tramvai, conducătorul de tramvai are următoarele obligații:

- a) să oprească imediat tramvaiul;
- b) să întrerupă tensiunea de 750 V prin deconectarea prizei de curent (pantograful);
- c) să deschidă ușile prin acționarea butoanelor de la bord;
- d) să întrerupă tensiunea de 24 V prin acționarea întrerupătorului de la bord;
- e) în caz că ușile nu s-au deschis prin acționarea comenzilor de la bord va efectua deblocarea mecanică a acestora;
- f) să invite călătorii să coboare, fără a produce panică;

g) să procedeze de urgență la localizarea și stingerea incendiului folosind stingătoarele din dotare și nisip;

h) să anunțe evenimentul prin orice mijloace Dispeceratului Circulației;

i) să aducă maneta controlerului în poziția „0”;

j) să aducă maneta axului inversor în poziția „0”;

k) după cuplarea tramvaiului cu vehiculul care-l remorchează va executa defrânarea manuală a frânei de staționare;

l) să depună un raport scris la stația de mișcare în care să descrie împrejurările producerii incendiului, măsurile care au fost luate pentru stingerea lui și să solicite înlocuirea stingătoarelor folosite.

**Art. 114.** În cazul în care se produce un incendiu la un alt vehicul RATB, conducătorul de tramvai este obligat să oprească și să dea ajutor pentru localizarea și stingerea acestuia.

### 13.6. Deraieri

**Art. 115.** În caz de deraiere conducătorul de tramvai va opri imediat vehiculul și va invita călătorii să coboare după ce s-a asigurat că nu există pericol de electrocutare.

**Art. 116.** Dacă tramvaiul a deraiat cu roțile din față și îmbrăcăminte drumului este destul de rezistentă, va încerca repunerea sa pe șine prin manevra de mers înapoi, efectuată încet, cu grijă și cu luarea tuturor măsurilor de asigurare; eventual va folosi și placa de deraiere. Pilotarea pentru repunerea vagonului deraiat pe calea de rulare se va face numai de către personal autorizat R.A.T.B.

**Art. 117.** Dacă tramvaiul a deraiat cu roțile din spate va încerca repunerea pe șine prin manevre de mers înainte-înapoi. La tramvaiele cu mai mult de două osii deraiate sau în cazul deraierilor unde repunerea pe linie a tramvaiu-

lui nu se poate face de către conducătorul de tramvai, acesta este obligat:

- a) să asigure tramvaiul cu frâna de staționare;
- b) să deconecteze priza de curent și să o asigure;
- c) să anunțe Dispeceratul Circulației.

**Art. 118.** Dacă au deraiat toate roțile motoare apare posibilitatea izolării vagonului față de șine. În acest caz conducătorul de tramvai este obligat:

- a) să anunțe călătorii să nu coboare;
- b) să deconecteze priza de curent de la postul de conducere, iar dacă nu reușește va cobori prin săritură din vagon, pentru a deconecta pantograful cu ajutorul frânghiei exterioare;
- c) numai după deconectarea prizei de curent va deschide toate ușile și va permite călătorilor să coboare;
- d) să anunțe Dispeceratul Circulației pentru trimiterea echipei de intervenție. Până la sosirea acesteia este cu desăvârșire interzisă repunerea pantografului pe firul de contact.

**Art. 119.** La sosirea echipei de intervenție, prima operație pe care aceasta trebuie să o execute este stabilirea unui contact electric între vagon și calea de rulare, după care pot începe manevrele de repunere pe șină.

### 13.7. Macaze și încrucișări

**Art. 120.** La trecerea peste macaze și încrucișări conducătorul de tramvai va circula cu deosebită prudență, conducând cu atenție sporită, cu viteză redusă și urmărind ca toate boghiurile să urmeze traseul stabilit. În situația în care observă nereguli în înscrierea boghiurilor pe direcția dorită va lua toate măsurile să nu se producă evenimente deosebite. În aceste zone, ca și pe rupturile de linie, se

va evita folosirea patinelor, care poate duce la ruperea acestora și chiar deraierea vagonului.

**Art. 121.** Macazul se atacă numai atunci când conducătorul de tramvai se convinge că acesta este poziționat pe direcția dorită și acele mobile sunt bine lipite de contraac sau contrașină.

**Art. 122.** Când poziția macazului nu se observă de la postul de conducere din cauza întunericului sau a vizibilității reduse, conducătorul de tramvai este obligat să oprească tramvaiul și să verifice poziția macazului, coborând de la postul de conducere; la părăsirea postului de conducere va lua măsuri de asigurare a tramvaiului.

**Art. 123.** Se interzice cu desăvârșire să dea cu nisip pe macaze.

**Art. 124.** La macazele amplasate în linie curentă, unde nu sunt macagii cu posturi fixe, conducătorul de tramvai va manevra singur macazul pe direcția dorită.

**Art. 125.** La trecerea peste macaze acționate electric conducătorul de tramvai este obligat:

- a) să micșoreze viteza;
- b) să urmărească indicațiile semaforului de semnalizare (acolo unde există);
- c) să verifice dacă macazul este poziționat pe direcția dorită;
- d) să atace patina de acționare a macazului cu motoarele deconectate, dacă acesta este pe direcția dorită;
- e) să atace patina de acționare a macazului cu motoarele conectate la rețea, după ce în prealabil a efectuat un demaraj scurt pe contactele inferioare ale controlerului, dacă macazul nu este pe direcția dorită și trebuie acționat;
- f) pe cât posibil să nu intre pe macaz dacă din sens opus se apropie un alt tramvai și să aștepte trecerea completă

a acestuia (când macazul este la „stânga” va aștepta trecerea completă a tramvaiului din sens opus).

**Art. 126.** Conducătorului de tramvai îi este interzis să intre pe patina de acționare a macazului electric dacă între aceasta și macaz se află un alt tramvai sau dacă tramvaiul din față nu a trecut complet peste macaz; în această situație, conducătorul de tramvai care urmează să atace macazul este obligat să oprească tramvaiul la o distanță de minim 5 metri față de patina de acționare a macazului, astfel încât, plecând din loc, să îl poată acționa.

**Art. 127.** Dacă macazul electric nu a fost acționat pe direcția dorită, conducătorul de tramvai nu are voie să manevreze tramvaiul înapoi; în această situație va acționa macazul pe poziția dorită, manual cu ranga; de asemenea, îi este interzisă pilotarea tramvaiului pe sub patina de acționare, de blocare și de deblocare (pantograful tras de pe fir).

**Art. 128.** Conducătorului de tramvai îi este interzisă pilotarea tramvaiului pe sub patinele de acționare, de blocare sau de deblocare ale unui macaz electric (pantograful tras de pe fir).

**Art. 129.** La trecerea trenurilor de tramvai cuplate macazul electric se acționează astfel:

a) vagon tractat (vagonul tractat trebuie să aibă pantograful coborât) se acționează macazul ca în situația prezentată în art. 125;

b) vagon împins: se verifică poziția macazului. Dacă poziția nu este cea dorită, se acționează manual macazul. Trecerea pe sub patina de acționare se face cu controlerul pe poziția „0” (fără curent în motoare, iar tramvaiul defect trebuie să aibă pantograful coborât și asigurat).

**Art. 130.** În cazul macazului electric defect, conducătorul de tramvai este obligat să verifice poziția acelor

mobile ale macazului, să-l acționeze manual pe direcția dorită și să anunțe Dispeceratul Circulației sau controlorul de la cap de linie, la terminarea semicursei.

**Art. 131.** La macazele ocazionale, care servesc pentru intrarea sau ieșirea în, respectiv din linia curentă, conducătorul de tramvai este obligat ca după trecerea tramvaiului să readucă macazul în poziția inițială.

### 13.8. Cuplarea a două tramvaie

**Art. 132.** În vederea cuplării unui tramvai rămas defect pe traseu, conducătorul de tramvai este obligat:

a) să asigure tramvaiul și să deconecteze priza de curent de pe firul de contact;

b) să invite călătorii să coboare;

c) să coboare tamponul din spate de pe scaun;

d) să aștepte tramvaiul din spate, făcându-i semn conducătorului acestuia să oprească la o distanță corespunzătoare față de tramvaiul defect;

e) să ia legătura cu conducătorul tramvaiului care urmează a efectua cuplarea, stabilind locul până unde se face împingerea și codul de semnale;

f) să coboare tamponul de pe scaun la tramvaiul care urmează să cupleze și să solicite apropierea acestuia încet, prin conectări și deconectări scurte, până când se realizează cuplarea și se poate introduce cuiul de tampon în locașul său;

g) conducătorul tramvaiului care urmează să cupleze vagonul defect, va opri imediat tramvaiul dacă semnalele stabilite nu sunt percepute, sau sunt altele decât cele prevăzute inițial;

h) să anunțe Dispeceratul Circulației, urmând ca deplasarea celor două tramvaie cuplate să se efectueze numai sub supravegherea echipei de intervenție.

**Art. 133.** Conducătorul de tramvai care execută cuplarea va acorda o atenție deosebită poziției pe care o ocupă față de cele două tramvaie astfel:

a) la cuplările în curbe, conducătorul de tramvai se va apropia de cele două vagoane din partea exterioară a curbei;

b) va fi foarte atent și se va asigura înainte de a leși dintre vagoane;

c) în timpul manevrei de apropiere, nu se va sta sub nici un motiv între vagoanele aflate în mișcare.

**Art. 134.** Pe timp de noapte, pantograful tramvaiului cuplat va fi menținut pe firul de contact în vederea asigurării iluminatului ca mijloc de avertizare a celorlalți conducători de tramvaie, precum și pentru recepționarea corectă a semnalelor de către cei care remorchează tramvaiul.

### 13.9. Mersul înapoi. Pilotarea

**Art. 135.** Mersul înapoi este o manevră deosebit de dificilă, care trebuie executată în general, de la postul de manevră situat în spatele vagoanelor V2A și V3A — excepție făcând vagoanele T4R și cele germane, la care trebuie să mai fie o persoană care să-l piloteze pe conducătorul de tramvai respectiv, acestuia fiindu-i interzis să o execute fără a fi pilotat; condiția esențială pentru efectuarea ei în condiții de siguranță o constituie colaborarea perfectă dintre conducătorul de tramvai și cel care îl pilotează.

**Art. 136.** Înainte de începerea manevrei de mers înapoi, conducătorul de tramvai se va pune de acord cu cel care îl pilotează, în legătură cu manevrele ce se vor executa, stabilind un cod de semnale. Semnalele se vor face astfel încât acestea să fie percepute fără posibilitate de dubiu sau interpretare.

**Art. 137.** Conducătorul de tramvai are obligația de a opri imediat tramvaiul în situația în care nu se percep semnalele respective sau acestea sunt altele decât cele stabilite inițial.

**Art. 138.** În timpul manevrei tramvaiul va fi condus cu viteză redusă și cu ușile de la postul de conducere și din față deschise, pentru a se mări vizibilitatea și a se putea percepe în întregime semnalele sonore date de cel care pilotează.

**Art. 139.** Conducătorul de tramvai are obligația de a solicita colaborarea personalului de dirijare și control sau a personalului de pe autovehiculele de depanare-intervenție la mersul înapoi și pilotare. În incinta depoului se va proceda conform indicațiilor date de personalul de manevră numit în acest scop sau se va solicita colaborarea unei persoane abilitate să execute această operațiune.

**Art. 140.** Dacă manevra de mers înapoi se face peste un macaz, conducătorul de tramvai nu va mișca vagonul din loc, înainte de a se asigura că cel care a acționat macazul se află lateral față de calea de rulare și nu în perimetrul acestuia (între șine).

Dacă se execută această manevră peste mai multe macaze succesive, persoana care acționează macazele se va deplasa numai în afara căii de rulare, iar conducătorul de tramvai nu va apropia vagonul de macaz decât după ce s-a asigurat că aceasta se află în afara căii de rulare.

**Art. 141.** Manevrarea tramvaielei V3A și V2A pentru mersul înapoi se face numai prin acționarea ambelor motoare de la postul de conducere, prin fixarea axului inversor pe poziția de mers înapoi I+II și a manetei axului principal a controlerului pe poziția I sau II de mers, după care manipulantul va acționa comutatorul pentru manevră, amplasat în partea din spate a vagonului.



### 13.10. Obstacole, lucrări rutiere, inclusiv la calea de rulare și la rețeaua electrică de contact

**Art. 142.** La circulația prin zone unde există obstacole sau se execută lucrări la calea de rulare, conducătorul de tramvai este obligat să frâneze progresiv și din timp, astfel încât, dacă situația o impune, să poată opri în siguranță, la o distanță de cel puțin 5 metri față de panoul de avertizare sau de punctul de lucru.

**Art. 143.** Intrarea în zona de lucru se va face numai după ce panoul de avertizare a fost îndepărtat de personalul care coordonează lucrarea și la semnalul acestuia.

**Art. 144.** În situația în care se execută lucrări la rețeaua aeriană de contact conducătorul de tramvai este obligat să micșoreze viteza și să oprească la cel puțin 20 metri distanță față de acestea; plecarea din loc se poate face numai după ce echipele sau autovehiculele speciale părăsesc zona de lucru, iar personalul autorizat dă semnalul că se poate trece.

**Art. 145.** În ambele situații, în zona de lucru conducătorul de tramvai este obligat să circule cu viteză redusă și să se asigure că nu periclitează securitatea lucrătorilor, vehiculelor și utilajelor din zonă.

### 13.11. Ploaie sau inundații

**Art. 146.** În cazul ploilor abundente, inundațiilor sau apariției unor zone cu acumulări de apă, conducătorul de tramvai este obligat:

- a) să pună în funcțiune ștergătoarele de parbriz;
- b) să conducă în așa fel vagonul încât să nu stropească pietonii, clădirile sau alte vehicule;

c) să conducă cu viteză redusă pe porțiunile cu acumulări de apă, pentru a nu pune în pericol motoarele de tracțiune și instalația electrică a vagonului;

d) să oprească tramvaiul în caz de inundație dacă înălțimea apei este mai mare de 10 cm față de nivelul șinei;

e) să asigure vagonul și să anunțe imediat Dispeceratul Circulației în legătură cu zonele cu acumulări de apă.

### 13.12. Polei și măzgă. Patinajul

**Art. 147.** În cazul depunerii de polei, măzgă sau existenței de frunze pe calea de rulare, când apare pericolul intrării în patinaj a tramvaiului, conducătorul acestuia este obligat să ia următoarele măsuri:

- a) să circule cu viteză redusă;
- b) să nisipeze calea de rulare;
- c) să demareze cu viteză redusă;
- d) să mărească distanța față de vehiculul din față;
- e) să acorde atenție sporită schimbărilor de direcție;
- f) să acționeze progresiv frâna de serviciu;
- g) dacă la acționarea sistemului de frânare vagonul intră în patinaj, va elibera imediat frâna, va nisipa șina, după care o va acționa din nou;
- h) să controleze și să completeze permanent rezerva de nisip, atât înainte de ieșirea în traseu cât și la fiecare capăt de linie.

### 13.14. Vizibilitate redusă. Ceață

**Art. 148.** În condiții de întuneric, ceață, ploi torențiale, ninsori abundente, când vizibilitatea este împiedicată la o distanță mai mare de 20 metri, conducătorul de tramvai este obligat:

- a) să circule cu luminile aprinse (chiar și ziua);

- b) să dea semnale sonore scurte și să răspundă la avertizările sonore ale conducătorilor celorlalte vehicule;
- c) să circule cu atenție sporită și cu viteză redusă;
- d) să fie pilotat de alte persoane, dacă execută manevra de mers înapoi.

### 13.14. Temperatură scăzută. Îngheț

**Art. 149.** În cazul temperaturilor scăzute și apariției înghețului, conducătorul de tramvai este obligat:

- a) să verifice în permanență presiunea aerului în instalație (acolo unde este cazul);
- b) să urmărească cu atenție funcționarea compresorului (acolo unde este cazul);
- c) să folosească mai des sistemul de frânare pentru a verifica eficacitatea frânelor;
- d) să oprească imediat tramvaiul dacă frâna este lipsită de eficacitate;
- e) să nu folosească flacăra deschisă (hârții aprinse, torțe etc.) pentru dezghețarea conductelor, evitând astfel producerea unui eventual incendiu;
- f) dacă apar defecțiuni în funcționarea tramvaiului, îl va opri, îl va asigura și va anunța Dispeceratul Circulației.

### 13.15. Ninsoare. Zăpadă abundentă

**Art. 150.** În caz de ninsoare și zăpadă abundentă, conducătorul de tramvai este obligat:

- a) să pună în funcțiune ștergătoarele de parbriz și să acționeze comutatorul degivratorului pentru dezaburirea parbrizului. De asemenea, va înlătura în stații zăpada care se depune pe oglinda retrovizoare;
- b) să circule cu viteză redusă și cu foarte mare atenție pentru a nu intra în patinaj;

c) să acționeze progresiv sistemul de frânare, prin folosirea în mod gradat a frânei de serviciu;

d) să mărească distanța în mers față de vehiculele care circulă în față;

e) în timpul circulației în rampe sau pante, oprirea trebuie evitată pe cât posibil. Dacă acest lucru nu este posibil, chiar și atunci când tramvaiul a fost oprit pentru scurt timp, este necesar să ia toate măsurile de asigurare contra mersului înapoi;

f) să conducă cu atenție sporită când întâlnește utilaje de dezăpezire în acțiune; se recomandă să oprească până când acestea au depășit tramvaiul și s-au îndepărtat suficient, pentru a evita coliziunile sau blocările;

g) dacă turul său este programat să circule în continuare și după terminarea programului, conducătorul de tramvai se va conforma itinerariului și dispozițiilor primite (rămâne la zăpadă).

### 13.16. Incidente

**Art. 151.** În cazul apariției unor incidente în tramvaiul pe care-l conduce, conducătorul acestuia este obligat:

- a) să oprească tramvaiul;
- b) să-și păstreze calmul, căutând să aplaneze discuția, fără a folosi forța, fără să bruscheze sau să insulte;
- c) dacă nu este posibilă aplanarea incidentului, să apeleze la organele de poliție și ordine publică;
- d) să noteze datele de identificare a doi-trei martori pentru sprijinirea eventualelor cercetări;
- e) să depună un raport scris la stația de mișcare, arătând împrejurările în care a avut loc incidentul și urmările acestuia

### 13.17. Acte de vandalism și stricăciuni produse de călători

**Art. 152.** În cazul în care se produc deteriorări ale tramvaiului (geamuri sparte, bare rupte, scaune distruse etc.) din vina călătorilor, conducătorul acestuia este obligat:

- a) să oprească tramvaiul;
- b) să identifice persoana (persoanele) care a produs stricăciunile, după actele de identitate și să noteze datele acesteia;
- c) să se comporte civilizât, fără a folosi forța, fără să bruscheze sau să insulte;
- d) să apeleze la 2—3 martori, notând datele acestora de pe cartea de identitate;
- e) să apeleze la organele de poliție dacă persoana (persoanele) în cauză refuză să prezinte actele pentru identificare;
- f) să depună un raport scris la stația de mișcare, menționând detaliat împrejurările producerii evenimentului, datele de identificare ale celui (celor) care a produs stricăciunea, precum și cele ale martorilor.

**Art. 153.** În cazul în care tramvaiului i s-au produs deteriorări (geamuri laterale, parbriz, far, lămpi de poziție sau semnalizare sparte etc.) produse de persoane neidentificate, conducătorul de tramvai este obligat:

- a) să oprească imediat tramvaiul;
- b) dacă are posibilitatea să apeleze la 2—3 martori, notând datele de pe actele de identitate ale acestora pentru sprijinirea cercetărilor ulterioare;
- c) să îndepărteze cu grijă cioburile rezultate din spargerea geamurilor (dacă s-a produs o asemenea stricăciune), apoi să se deplaseze până la primul lucrător de poliție sau controlor RATB pentru a raporta cazul și a cere să i se înscrie în foaia de parcurs stricăciunile produse;

d) să anunțe Dispeceratul Circulației în legătură cu pagubele produse și împrejurările în care a avut loc incidentul;

e) să se retragă la depou dacă tramvaiul nu mai poate să rămână în circulație datorită stricăciunilor produse și dacă a primit dispoziție în acest sens de la controlorul de circulație sau de la Dispeceratul Circulației;

f) la intrarea în depou să solicite impiegatului de mișcare-primitor întocmirea procesului verbal de constatare;

g) să se prezinte la stația de mișcare pentru a înregistra intrarea tramvaiului în depou și să depună un raport scris în legătură cu împrejurările producerii incidentului și pagubele înregistrate;

h) să se prezinte la maistrul de serviciu și să execute dispozițiile acestuia.

### 13.18. Cazuri speciale care necesită asistență medicală (nașteri, decese)

**Art. 154.** În caz de naștere în tramvaiul pe care este de serviciu, conducătorul acestuia este obligat:

- a) să oprească imediat tramvaiul;
- b) să invite călătorii să coboare;
- c) să anunțe Dispeceratul Circulației și fie cu ajutorul acestuia, fie prin alte oferte care i se fac, să ia măsuri ca lăuza să fie transportată la spital, în condiții de siguranță;
- d) să se retragă la depou pentru igienizarea vagonului;
- e) să depună un raport scris la stația de mișcare și să se conformeze dispozițiilor primite.

**Art. 155.** În cazul producerii unui deces în tramvaiul pe care este de serviciu, conducătorul acestuia este obligat:

- a) să oprească imediat vagonul;
- b) să apeleze la 2—3 martori care pot da relații în legătură cu decesul;

- c) să invite călătorii să coboare;
- d) să anunțe Dispeceratul Circulației și să ceară constatarea decesului de către o persoană autorizată;
- e) să nu părăsească vagonul și să aștepte sosirea organelor de constatare;
- f) după ridicarea persoanei decedate să se retragă la depou pentru igienizarea vagonului;
- g) să depună un raport scris la stația de mișcare și să se conformeze dispozițiilor primite.

## 14. REGULI DE IGIENA MUNCII

### 14.1. Controlul medical periodic

**Art. 156.** Conducătorul de tramvai trebuie să aibă o sănătate perfectă pentru profesia pe care o exercită, atestată medical și psihologic.

**Art. 157.** Controlul medical periodic este obligatoriu deoarece conducătorul de tramvai răspunde atât de securitatea călătorilor transportați, cât și de securitatea personală și a tramvaiului încredințat.

**Art. 158.** Conducătorul de tramvai este obligat să se prezinte la vizita medicală conform reglementărilor Ministerului Sănătății, Ministerului de Interne și altor prevederi legale în vigoare.

### 14.2. Igiena individuală

**Art. 159.** Întrucât respectarea strictă a regulilor de igienă constituie o condiție pentru păstrarea capacității de muncă, conducătorului de tramvai i se recomandă să aplice regulile de igienă personală.

**Art. 160.** Conducătorul de tramvai, atât prin ținută cât și prin aspectul general, trebuie să se conformeze

art. 19, 20 și 21 din prezenta instrucțiune. Impiegatul de mișcare-ghișeu are dreptul și obligația de a verifica ținuta și aspectul conducătorului de tramvai în momentul predării documentelor de circulație.

### 14.3. Starea de oboseală

**Art. 161.** Starea de oboseală se manifestă prin reducerea capacității de concentrare și de percepție, tulburarea atenției, prin reacții întârziate față de situațiile apărute în trafic și ca o consecință, prin greșeli în luarea deciziilor.

Toate aceste elemente influențează negativ, asupra răspunderii pe care o are conducătorul de tramvai față de siguranța circulației și favorizează producerea unor evenimente rutiere.

**Art. 162.** Pentru evitarea stării de oboseală, conducătorului de tramvai i se recomandă organizarea judicioasă a timpului liber, astfel încât să își asigure minimum 7—8 ore de somn în decurs de 24 ore.

### 14.4. Consumul de medicamente

**Art. 163.** Anumite medicamente pot influența negativ reacțiile și reflexele care se cer unui conducător de vehicul; de aceea este interzis consumul de medicamente fără recomandare medicală, fără control medical și fără a cunoaște acele efecte secundare care influențează negativ capacitatea de conducere a tramvaiului.

**Art. 164.** Orice conducător de tramvai trebuie să fie bine informat cu privire la medicamentele care provoacă somnolența, diminuarea atenției, încetinirea reflexelor. În acest sens este obligat să ceară medicului precizări și totodată să respecte recomandările privind administrarea medicamentelor.

## 14.5. Consumul de alcool

**Art. 165.** Consumul de alcool este factorul negativ determinant în producerea evenimentelor de circulație.

Pentru conducătorul de tramvai consumul de alcool este o problemă de educație și de conștiință. Profesiunea sa este incompatibilă cu practici care periclitează siguranța circulației.

**Art. 166.** Conducătorul de tramvai trebuie să cunoască următoarele încadrări juridice în cazul în care nu respectă interdicția privind consumul de alcool:

a) conducerea tramvaiului sub influența băuturilor alcoolice, cu o îmbibație de alcool în sânge de până la 0,8 la mie constituie contravenție și se sancționează cu amendă și cu suspendarea dreptului de exercitare a profesiei timp de 3 luni;

b) conducerea tramvaiului în stare de ebrietate sau cu îmbibație de alcool în sânge peste 0,8 la mie constituie infracțiune și se sancționează penal, inclusiv cu anularea permisului de conducere;

c) depistarea consumului de alcool de către persoanele abilitate din RATB duce la concedierea imediată a conducătorului de tramvai respectiv.

## 14.6. Fumatul

**Art. 167.** Fumatul în timpul conducerii poate constitui o cauză în producerea evenimentelor de circulație, atât prin efectele directe asupra organismului (oboseală, amețeli, irascibilitate, atenție insuficientă, diminuarea percepției vizuale și auditive) cât și prin abaterea atenției de la condițiile de trafic.

Conducătorului de tramvai îi este interzis să fumeze în timp ce conduce vehiculul. Fumatul este permis numai

la capăt de linie, în afara tramvaiului și în locurile special amenajate din depou.

## 14.7. Stresul

**Art. 168.** Stress — termen de origine anglo-saxonă ce desemnează orice agresiune de mediu sau orice stare de tensiune creată de acesta și față de care organismul se apără pe calea unor reacții adaptative.

Starea de stres se caracterizează prin dezorientare generală, scăderea atenției (în special a capacității de concentrare), dereglarea echilibrului emoțional și alterări ale gândirii, limbajului și memoriei.

Câteva dintre șocurile susceptibile de a cauza stressuri (deci reacții adaptative psihosomatice), conform studiilor efectuate, sunt: divorțul, închisoarea, accidentul sau boala, pensionarea, moartea unei rude, certurile și ostilitățile conjugale, schimbarea felului de viață, schimbarea responsabilităților profesionale.

Trebuie reținut că stresul reprezintă o realitate omniprezentă a timpurilor noastre, ca și un agent poluant de prim ordin al universului nostru existențial. El stă la originea a nenumărate boli, cum sunt bolile cardio-vasculare și cancerul. Dificultățile de relaționare socio-afectivă cât și abuzurile de alcool, tutun, cafea, medicamente, TV, calculator sunt cauzele cel mai des întâlnite în stress.

Psihoprofilaxia. Acela care evită să asiste la scene, care-i pot stârni emoții negative, la discuții litigioase (totdeauna zadarnice), la supărări, acela care nu se lasă atras în certuri, fie ele acasă, în tramvai sau în altă parte, își face sie-și un bine imens de a cărui importanță nici nu-și dă seama. Trebuie să învățăm să ne dominăm viața noastră afectivă, emoțională, trebuie cu orice preț să nu ne lăsăm antrenați, dominați de emoțiile noastre.

Este recomandabil, pentru a evita stresul, să trăim cât mai echilibrat, evitând abuzurile de orice fel și verificându-ne periodic starea de sănătate, chiar dacă avem impresia că „viața nu are culoare”, trăind cumpătat.

Recomandările făcute sunt cuprinse concis în regula de aur bine cunoscută „mai bine să previi decât să vindeci”.

## 15. REGULI DE PROTECȚIE A MUNCII ȘI DE PREVENIRE ȘI STINGERE A INCENDIILOR

### 15.1. Măsuri generale

**Art. 169.** În RATB protecția muncii reprezintă o obligație a Regiei, pentru asigurarea unor condiții care să permită menținerea integrității fizice și sănătății angajaților, prevenirea accidentelor și a îmbolnăvirilor profesionale.

În vederea asigurării condițiilor de muncă, șefii de secție sunt obligați să ia următoarele măsuri:

- asigurarea condițiilor de mediu specifice locurilor de muncă;
- amenajarea anexelor sociale (grupuri sanitare, săli de repaus, bufete).

Salariații sunt obligați să păstreze în bune condiții amenajările efectuate, să nu le deterioreze sau să le descompliceze.

**Art. 170.** În vederea asigurării condițiilor de muncă și pentru prevenirea accidentelor de muncă și a îmbolnăvirilor profesionale:

- conducerea Regiei își va îndeplini obligațiile din Legea 90/1996 privind Protecția Muncii — art. 18 (1) și (2) (republicată în 2001);

— salariații își vor îndeplini obligațiile prevăzute de Legea 90/1996, art. 19 (republicată în 2001):

a) își vor însuși și vor respecta normele de protecție a muncii și măsurile de aplicare a acestora;

b) își vor desfășura activitatea în așa fel, încât să nu expună la pericol de accidente sau îmbolnăvire profesională atât persoana proprie, cât și pe celelalte persoane participante la procesul de muncă;

c) vor aduce la cunoștința conducătorului locului de muncă accidentele de muncă suferite de persoana proprie și pe celelalte persoane participante la procesul de muncă;

d) vor utiliza echipamentul individual de protecție din dotare, corespunzător scopului pentru care le-a fost acordat;

e) vor da relații solicitate de organele de control și de cercetare în domeniul protecției muncii.

**Art. 171.** Conducătorul de tramvai este obligat să participe cu regularitate la instructajele ce se organizează de către personalul autorizat pe linie de protecție a muncii și PSI, să-și însușească și să respecte toate normele de protecție a muncii și PSI corespunzătoare activității pe care o desfășoară.

**Art. 172.** Conducătorul de tramvai este obligat să anunțe imediat orice accident survenit în timpul serviciului. În cazul în care, datorită gravității accidentului este în imposibilitate de a-și înștiința șeful ierarhic, obligația de a anunța revine oricărui coleg de muncă, precum și controlorilor de circulație.

**Art. 173.** Când conducătorul de tramvai se îmbolnăvește în timpul serviciului (pe traseu) este obligat să anunțe stația de mișcare pentru a lua măsuri de înlocuire a sa.

**Art. 174.** Conducătorului de tramvai îi este interzis să execute modificări în instalațiile tramvaiului.

**Art. 175.** Este interzis să bată cuie în pereții caroseriei, indiferent de scop. Cuiele bătute în pereții vagoanelor pot să intre în contact cu diferitele circuite electrice și astfel să fie puse sub tensiune. Simpla atingere a acestor cuie poate produce accidente prin electrocutare. De asemenea, scurtcircuitele pot fi cauza incendiilor tramvaiului.

**Art. 176.** După retragerea în depou cu un tramvai care prezintă defecțiuni care ar periclita securitatea călătorilor sau a circulației, conducătorul de tramvai este obligat să raporteze maestrului de serviciu starea în care se află tramvaiul pe care a lucrat; numai maestrul de serviciu hotărăște în legătură cu măsura ce trebuie luată, iar conducătorul de tramvai duce la îndeplinire dispozițiile primite.

**Art. 177.** Orice intervenție în caz de defecțiune se va face numai după coborârea și asigurarea prizei de curent și deconectarea instalației de joasă tensiune.

**Art. 178.** Urcarea pe acoperișul tramvaiului este interzisă; remedierea defecțiunilor în astfel de cazuri va fi efectuată numai de echipele de depanare-intervenție.

**Art. 179.** Conducătorul de tramvai are obligația de a menține postul de conducere într-o perfectă stare de curățenie, fiind interzisă aruncarea pe jos a hârtiilor, cârpelor, bumbacului, deșeu, resturilor de mâncare sau de țigări etc.

## 15.2. Dplasarea în depou, urcarea sau coborârea în și din tramvai

**Art. 180.** În incinta depoului, conducătorul de tramvai este obligat să circule numai prin locurile special destinate și marcate.

**Art. 181.** În hala de întreținere, conducătorului de tramvai îi este interzis:

- a) să stea în fața tramvaiului;
- b) să staționeze între șinele căii de rulare, ori în dreptul ușilor halei;
- c) să sară peste canalele de revizie;
- d) să folosească utilajele din depou (polizor, mașină de găurit, foarfecă pentru tăiat tablă, aparatul de sudură etc.);
- e) să intre în atelierele anexă, în afara situațiilor în care este solicitat de maestrul de serviciu;
- f) să fumeze în alte locuri decât în cele special amenajate și inscripționate.

**Art. 182.** Urcarea sau coborârea în și din tramvai se face cu atenție, folosind toate treptele scării și sprijinindu-se de barele de prindere, pentru a se elimina posibilitatea alunecării.

**Art. 183.** Manevrarea tramvaielor în depouri se face numai de către personalul special instruit sau de către conducătorii de tramvai din traseu, cărora li s-a făcut instructajul referitor la regulile de manevră în unitățile de exploatare.

**Art. 184.** Este interzisă depozitarea de materiale sau piese în dulapurile destinate aparatului electric de comandă și siguranțelor. Conducătorul de tramvai este obligat să verifice zilnic dacă această dispoziție este respectată ca și starea de curățenie a acestor spații.

**Art. 185.** Este interzisă conducerea unui tramvai care are podeaua unsă cu ulei, vaselină sau alte substanțe care produc alunecarea sau slăbirea rezistenței de izolație.

De asemenea, se interzice conducerea tramvaiului fără încălțăminte adecvată (în ciorapi, papuci, piciorul gol) sau cu talpa încălțămintei murdară de lubrifianti.



### 15.3. Pornirea tramvaiului de pe loc în depou

**Art. 186.** Înainte de pornirea tramvaiului de la locul de garare, de pe canalul de revizie sau din orice alt loc din depou, conducătorul acestuia are obligația să se asigure că nu lucrează nimeni în canal, sub sau pe tramvai, ca și pe calea de rulare. De asemenea, se va asigura că nu sunt scule sau alte obiecte pe șine sau în fața tramvaiului, că toate capacele de vizitare sunt închise și fixate cu închizătoare și că are cale liberă.

Plecarea de pe loc se face numai cu ușile închise, după un scurt semnal sonor și la început pe o distanță foarte mică.

**Art. 187.** În incinta depoului, personalul de manevră nu are voie să pună în mișcare nici un tramvai înainte de a verifica presiunea din instalația pneumatică și din instalația de frânare (unde este cazul), iar pornirea de pe loc se va face numai după ce s-a asigurat că nu lucrează nimeni la tramvaiul respectiv și că acesta este în bună stare de funcționare. De asemenea, se va striga „Atenție! Ferește vagonul (canalul) nr. ...!”.

**Art. 188.** Toate manevrele de tramvaie se fac cu viteză redusă (maximum 5 km/h), pentru a se evita deraierile sau accidente de orice fel.

**Art. 189.** Dacă în depou se impune manevra de mers înapoi, acesta se poate face de la postul de manevră sau prin pilotare cu ajutorul unei persoane autorizate.

**Art. 190.** Manevrarea tramvaiului în incinta depoului poate fi făcută de conducătorul respectiv sau de către personalul de manevră care posedă permis de conducere corespunzător și este instruit în acest scop.

La intersecțiile de linii se va circula cu foarte mare atenție, iar la oprire nu se vor depăși sub nici o formă

**MĂRCILE DE SIGURANȚĂ.**

### 15.4. Circulația pe traseu

**Art. 191.** Conducătorului de tramvai îi este interzis să blocheze ușile indiferent de mijloacele folosite, când se află călători în vagon. Dacă apar defecțiuni în funcționarea ușilor, manipulantul va anunța revizorul de la capăt de linie pentru remediere.

**Art. 192.** Conducătorul de tramvai va circula cu viteză redusă și cu atenție sporită în următoarele situații:

- în zona stațiilor pentru călători;
- în curbe;
- peste macazuri;
- pe porțiunile de linie cu șina deteriorată și cu terasament slăbit, care provoacă mișcări de balans;
- pe porțiunile unde pavajul este în lucru;
- prin punctele unde sunt echipe de lucru, indiferent de natura lucrărilor pe care le execută;
- la traversarea căii ferate;
- la intersectarea cu alte linii de tramvai;
- prin intersecțiile cu vizibilitate limitată;
- pe porțiunile de linie unde calea de rulare este în apropierea bordurii trotuarului;
- pe lângă tramvaiele oprite pe celălalt sens de circulație
- pe lângă vehiculele oprite sau staționate pe partea dreaptă a străzilor;
- pe lângă vehiculele oprite sau staționate pe partea dreaptă sau pe partea stângă a străzilor cu sens unic;
- în toate situațiile prevăzute de legislația rutieră sau acolo unde există indicatoarele „Limitare de viteză” instalate de RATB.

**Art. 193.** La acționarea controlerului conducătorul de tramvai va utiliza numai mânerul electroizolant al acestuia.

**Art. 194.** La tramvaiele la care întrerupătorul automat și tabloul de siguranțe sunt amplasate într-un spațiu special amenajat în cabina de conducere, se interzice introducerea

În acest spațiu a materialelor inflamabile și a pieselor metalice care pot produce scurtcircuit sau explozie.

### 15.5. Vizibilitatea

**Art. 195.** Conducătorului de tramvai îi este interzis să folosească ochelari de soare fără avizul medicului specialist.

**Art. 196.** Conducătorului de tramvai îi este de asemenea interzis să monteze instalații suplimentare de semnalizare sau să orneze bordul cu diverse obiecte (fotografii, afișe, vederi etc.) care ar reduce vizibilitatea sau i-ar distra atenția de la conducerea acestuia. Pe bordul tramvaielei este interzisă păstrarea servietelor, pachetelor, hainelor, scrumierelor etc.

**Art. 197.** Conducătorul de tramvai este obligat să verifice:

a) starea de curățenie a parbrizului și a geamurilor laterale;

b) prinderea parasolarului;

c) funcționarea ștergătoarelor de parbriz;

d) poziția oglinzilor retrovizoare.

Este interzisă montarea oglinzilor suplimentare neautorizate care pot diminua atenția distributivă necesară.

Pe traseu curățirea exterioară a parbrizului se va face numai cu ajutorul ștergătoarelor de parbriz, fiind interzisă urcarea pe tampon.

**Art. 198.** Conducătorul de tramvai va pune în funcțiune iluminatul exterior și interior în următoarele situații:

a) pe timpul nopții conform programului de funcționare al sistemelor de iluminat, astfel:

b) la trecerea prin pasaje subterane și în zona evenimentelor rutiere;

c) pe timp de ceață sau în alte condiții atmosferice (ploaie torențială, furtună, ninsoare abundentă sau viscol, etc.), care împiedică vizibilitatea sub 20 m.

Luna	Folosirea iluminatului exterior și interior			
	Se aprinde la ora:		Se stinge la ora:	
	Dimineața	După-amiaza	Dimineața	După-amiaza
Octombrie	la ieșire 17,30		7,15	la retragere
Noiembrie	la ieșire 17,00		7,30	la retragere
Decembrie	la ieșire 16,30		8,00	la retragere
Ianuarie	la ieșire 16,30		8,00	la retragere
Februarie	la ieșire 17,00		8,00	la retragere
Martie	la ieșire 18,00		7,15	la retragere
Aprilie	la ieșire 19,30		6,45	la retragere
Mai	la ieșire 20,00		6,00	la retragere
Iunie	la ieșire 20,30		6,00	la retragere
Iulie	la ieșire 20,30		6,00	la retragere
August	la ieșire 20,30		6,30	la retragere
Septembrie	la ieșire 19,30		7,00	la retragere

## 15.6. Ventilația și încălzirea

**Art. 199.** Conducătorul de tramvai este obligat să asigure un microclimat corespunzător în vagon și anume:

a) la ieșirea din depou și la capăt de linie va acționa dispozitivele de aerisire, geamurile culisante sau rabatabile, trapele de ventilație din plafon, care vor fi poziționate numai conform instrucțiunilor. Este interzis să circule cu ușile deschise;

b) în sezon cald, la temperaturi exterioare mai mari de +25 grade C, când nu plouă sau nu este furtună de praf, va deschide parțial geamurile laterale și trapele din plafon;

c) la intrarea în depou va închide geamurile și trapele din plafon, pentru a nu intra apa în salonul tramvaiului în timpul procesului de spălare exterioară a acestuia;

d) în sezonul rece, la temperaturi exterioare scăzute sub +5°C, va pune în funcțiune instalația de încălzire; geamurile laterale și trapele de ventilație din plafon le va închide complet.

**Art. 200.** Conducătorul de tramvai este obligat să respecte regimul de funcționare al instalațiilor de încălzire cu care sunt dotate vagoanele, în raport de condițiile meteo.

Regimul de funcționare al radiatoarelor electrice este stabilit de conducerea Regiei. Este interzisă funcționarea acestor instalații în perioadele când temperatura exterioară este mai mare de +5°C.

**Art. 201.** Caroseria vagoanelor trebuie să fie etanșă față de eventualele pătrunderi de apă, curenți de aer, praf sau orice substanță nocivă.

## 15.7. Norme PSI

**Art. 202.** Conducătorul de tramvai este obligat ca la luarea în primire a vagonului să verifice existența și ter-

menul de valabilitate al aparatelor de stins incendiul, precum și montarea corectă a acestora, la locurile stabilite.

Fiecare tramvai va fi înzestrat cu minimum două stingătoare de incendiu cu praf pulvogen cu CO<sub>2</sub>.

**Art. 203.** Conducătorul de tramvai este obligat să cunoască și să respecte întocmai sarcinile ce îi revin pe linie de prevenire și stingere a incendiilor, stabilite prin instrucțiunile PSI—RATB și prin dispozițiile de serviciu.

**Art. 204.** Conducătorul de tramvai este obligat să cunoască modul de folosire al stingătorului și împrejurările în care poate fi folosit.

**Art. 205.** Conducătorul de tramvai răspunde material sau penal — după caz — pentru pagubele provocate de incendiu, dacă acesta s-a produs ca urmare a nerespectării obligațiilor de serviciu pe linia prevenirii și stingerii incendiilor.

**Art. 206.** Conducătorul de tramvai este obligat să raporteze în scris ori de câte ori folosește un stingător, arătând cauza și împrejurările utilizării acestuia și să solicite totodată înlocuirea celui folosit.

**Art. 207.** Conducătorul de tramvai este obligat ca la intrarea în depou să ceară verificarea cablurilor electrice dacă tramvaiul respectiv a fost implicat într-un accident rutier (deraiere, tamponare), precum și a sistemelor de frânare.

**Art. 208.** Conducătorul de tramvai este obligat să intervină cu stingătoarele din dotare la orice început de incendiu din zona căii de rulare, depunând ulterior un raport scris.

**Art. 209.** În cazul apariției unui incendiu conducătorul de tramvai va opri imediat vehiculul, va deschide ușile, va invita călătorii să coboare, va deconecta priza de curent de la rețea și alimentarea instalației de joasă tensiune și

numai după ce a efectuat aceste operații va folosi stingătoarele din dotare.

Conducătorul de tramvai nu are voie să părăsească vehiculul înainte de a fi făcut tot ce este posibil pentru securitatea călătorilor și a vagonului. Totodată va lua măsuri operative de anunțare a evenimentului la Dispece-ratul Circulației.

**Art. 210.** La gararea vagonului conducătorul de tramvai este obligat ca, după măsurile de asigurare a vehiculului, să verifice și să se asigure că în tramvai nu există nici un început de incendiu ascuns (fum, miros de ars).

**Art. 211.** Pentru asigurarea unei intervenții și evacuări rapide a tramvaiului de pe platforma de garare, este obligat să păstreze o distanță de minimum 0,5 m, atât în față cât și în spatele vagonului.

**Art. 212.** În cazul infiltrațiilor de apă în zonele cu cabluri și aparatură electrică, tramvaiul va fi retras din circulație în vederea refacerii etanșeității.

## 16. ACORDAREA PRIMULUI AJUTOR

**Art. 213.** Primul ajutor are drept scop aducerea accidentatului într-o stare care să facă posibilă transportarea fără risc a acestuia la cea mai apropiată unitate sanitară.

**Art. 214.** Măsurile de prim ajutor se rezumă, în general, la atenuarea șocului, pansarea plăgilor, oprirea hemoragiei, imobilizarea fracturilor și transportul de urgență la unitatea sanitară cea mai apropiată.

**Art. 215.** La acordarea primului ajutor conducătorul de tramvai trebuie să ia următoarele măsuri: culcarea victimei cu capul într-o parte, mai jos decât nivelul corpului (pentru a iriga sistemul nervos central); protejarea contra frigului, desfacerea legăturilor care incomodează (curea,

cravată, cordon), eliberarea căilor respiratorii și, după caz, efectuarea respirației artificiale sau a masajului cardiac.

**Art. 216.** La ridicarea și transportul accidentatului, trebuie să fie luate măsuri corespunzătoare pentru a nu amplifica trauma produsă și pentru a evita manevrele bruște și poziția incomodă sau periculoasă care ar putea conduce la înrăutățirea stării sale.

**Art. 217.** Conducătorul de tramvai trebuie să își însușească măsurile de prim ajutor prezentate în Anexa nr. 8.

## 17. DISPOZIȚII FINALE

**Art. 218.** Prezenta instrucțiune se predă fiecărui conducător de tramvai (manipulant) sub semnătură.

**Art. 219.** Modificarea, completarea sau derogarea de la prezenta instrucțiune se poate face numai cu aprobarea Comitetului de direcție RATB.

**Art. 220.** Dacă nerespectarea prevederilor instrucțiunii are caracter de infracțiune conform legislației și reglementărilor în vigoare, conducătorul de tramvai va răspunde și penal. În acest caz, Regia este obligată să aducă fapta comisă la cunoștința organelor competente.

**Art. 221.** Conducătorul de tramvai răspunde material și disciplinar pentru daunele aduse Regiei din vina sa și în legătură cu munca sa, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

**Art. 222.** Modul de îndeplinire a atribuțiilor și sarcinilor prevăzute de Instrucțiunea 0901 și de Regulamentul de Ordine Interioară este luat în considerare la negocierea salariului conducătorului de tramvai.

**Art. 22 .** Anexele fac parte integrantă din prezenta instrucțiune, conținutul acestora trebuie să fie cunoscut și aplicat de către conducătorul de tramvai.

**Art. 224.** Prezenta instrucțiune intră în vigoare la 30 de zile de la tipărire și difuzare, conform deciziei emise de către Directorul de Exploatare. Cu această dată se anulează Instrucțiunea 0901/1981 privind Atribuțiile și sarcinile conducătorului de tramvai, precum și orice alte dispoziții contrarii.

## ANEXA 1

## N PARCUL R.A.T.B.

Nr. crt.	Tipul vagoz fabrică	3VU 1985	VU 93 1993	VU 95 1995	V2-ST 2001
1. Construcția caroseriei	metalică	metalică	metalică	metalică	
2. Dimensiunile caroseriei (mm) - lungime - lățime	transmisie				
17. Tip controler	V3A E11-05	V3A E11-05	V3A E11-05		
18. Frână - reostat - cu rezistor de acumulare - cu solet - cu patin	Da Da Da —	Da Da — Da	Da Da — Da		
19. Viteza maximă tramvaiului (km/oră)	40	40	70		
20. Tensiune alimentară (V.c.c) - joasă - înaltă	24 750	24 750	24 750		

## CARACTERISTICILE PRINCIPALE ALE VAGOANELOR DE TRAMVAI DIN PARCUL R.A.T.B.

Nr. crt.	Tipul de vagon/an fabricație	V3A 1972	V3A93 1994	V3A-H 1997	V2A 1982	Bidirec- țional V2A-2S 1985	T4R 1974	Bidirec- țional V2-2ST 2000	VTM cu remorcă 1956	VTF cu remorcă 1956	1VU 1963	3VU 1985	VU 93 1993	VU 95 1995	V2-ST 2001
1.	Construcție caroserie	metalică	metalică	metalică	metalică	metalică	metalică	metalică	metalică	metalică	metalică	metalică	metalică	metalică	
2.	Dimensiunile caroseriei (mm)														
	- lungime caroserie	26180	26180	26480	19500	19500	14000	18110	13250M 14406R	14024M 14024R	8390	7800	9600	14100	
	- lungime cu tamponare	27180	27180	26680	20500	20500	15104	20500	27656	29928	10370	10500	10640	14805	
	- lățime	2340	2390	2390	2340	2340	2200	2200	2246	2200	2200	2200	2156	2300	
	- înălțime cupeu	3190	3190	3190	3190	3190	3079	3150	3015	3185	3300	3350	3077	3184	
3.	Ecartament (mm)														
	boghiu	1435	1435	1435	1435	1435	1435	1435	1435	1435	1435	1435	1435	1435	
4.	Greutate proprie (kg)	29000	34700	38000	25000	27500	16500	25000	17040M 12510R	15500M —R	12600	17900	12340	21000	
5.	Greutate totală (kg)	48600	54200	58000	39040	39200	26200	40000	24840M 19920R	23800M —R	—	—	16300	30600	
6.	Capacitate de transport														
	- locuri pe scaune	42	33	32	32	28	23	32	28M 32R	33M 32R	—	—	3	3	
	- total locuri la 5 cal/mp	194	200	189	140	125	98	136	110 58M 52R 186 98M 98R 3M	117 59M 58R 212 112M 100R 3M	—	—	3	3	
	la 8,5 cal/mp	300	316	300	216	200	156	230			—	—	3	3	
7.	Număr uși	4	5	5	3	3+3	3	4+4	3R	3R	1	2	2	3	
8.	Număr osii	8	8	8	6	6	4	6	3+3	4+4	2	2	2	4	
9.	Sisteme de rulare	Boghiu 2+2	Boghiu 2+2	Boghiu 2+2	Boghiu 2+1	Boghiu 2+1	Boghiu 2	Boghiu 2+1	Truc + bisel	Boghiuri	Cu osii independente	Osii independente	Truc	Boghiuri	
10.	Diametrul roților (mm)	686	686	686	686	686	700	700	760M 510R	686	800	800	686	686	
11.	Tipul roții	elastică	elastică	elastică	elastică	elastică	elastică	elastică	Bochum 54	Bochum 54	Mono-bloc	Mono-bloc	Mono-bloc	elastică	
12.	Număr motoare	2	2	2	2	2	4	4	2	2	2	2	1	2	
13.	Tip	TAI 74	TAI 74	TAI 74	TAI 74	TAI 74	TAI 74	TAI 74	ABA	USC					



	2+2	2+2	2+2	2+1	2+1	2	2+1	Truc+ + bisel	Boghiuri	Cu osii independen- te	Osii indepen- dente	Truc	Boghiuri
10. Diametrul roților (mm)	686	686	686	686	686	700	700	760M 510R	686	800	800	686	686
11. Tipul roții	elastică	elastică	elastică	elastică	elastică	elastică	elastică	Bochum 54	Bochum 54	Mono- bloc	Mono- bloc	686 Mono- bloc	686 elastică
12. Număr motoare	2	2	2	2	2	4	4	2	2	2	2	1	2
13. Tip motoare	TN 71	TN 71	TN 71	TN 71	TN 71	TE 022B	TE 022B	ABA 100 ARG	USC 100	VO54	TN59	TN71	TN 71
14. Curent nominal motor (A)	224	224	178	224	224	150	150	184	184	—	104	178	178
16. Suspensie - primară	Cu resoarte Megi Clouth	Cu resoarte Megi Conti tech	Cu resoarte Megi Conti tech	Cu resoarte Megi Clouth	Cu resoarte Megi Clouth	150	150	Arc foi	Megi	—	104	178	178
- secundară	—	—	—	—	—	Resoarte metalice in ele cauciuc	Conti tech	Arc foi	Arc spiral	—	Pe transmi- sie Pe transmi- sie	Clouth	Clouth
17. Tip controler	V3A E11-05	V3A E11-05	Chopper	V3A E11-05	V3A E11-05	Tatra	Chopper	Siemens	Siemens	V04	V3A E11-05	V3A E11-05	V3A E11-05
18. Frână	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	—	Da	Da	Da
- reostatică	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	—	Da	Da	Da
- cu resort de acumu- lare	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	—	Da	Da	Da
- cu solenoid	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	—	Da	Da	Da
- cu patina	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	—	Da	Da	Da
19. Viteza maximă a tramvaiului (km/oră)	70	55	60	65	65	65	50	70	70	40	40	40	70
20. Tensiune de alimentare (V.cc)	24	28	28	24	24	24	28	24	24	24	24	24	24
- joasă	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750	750
- înaltă	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

ANEXA 3

**Art. 22 .** Anexele fac parte integrantă din prezenta instrucțiune, conținutul acestora ---

și aplica-

**Art.**

30 de z

emise de

se anulea

sarcinile

dispoziții

## NORME

de verificare a tramvaielor înainte de ieșirea în traseu

Înainte de ieșirea în traseu, conducătorul de tramvai este obligat să verifice starea tehnică și estetică a tramvaiului

În cazul în care constată nereguli, le va raporta maiștrului de serviciu și va refuza ieșirea în traseu dacă tramvaiul nu îndeplinește condițiile minime pentru admiterea în circulație.

După ieșirea în traseu, răspunderea pentru starea tehnică și estetică a tramvaiului revine în întregime conducătorului de tramvai.

Condițiile pentru admiterea în circulație a tramvaielor sunt următoarele:

Nr. crt.	Subansamblul, instalația, sistemul	Condiții tehnice și estetice minime
0.	1.	2.
1.	Sistemele de frânare	Să fie eficace.
2.	Sistemele de iluminat-semnalizare	Să funcționeze. Dispersoarele să fie întregi, bine fixate și curate.
3.	Aparatul de nisip	Rezerva de nisip completă. Nisipul să cadă pe șină.
4.	Salvarea	Să cadă ușor la acționare manuală.

0.	1.	2.
5.	Ștergătoarele de parbriz	Să funcționeze corespunzător. Lama ștergătoarelor să fie în contact cu geamul, să nu lase urme.
6.	Caroseria	Să fie curată, fără urme de tamponări, vopsea cojită sau nuanțe diferite.
7.	Capacele de vizitare	Să fie bine fixate și închise.
8.	Tampoanele	Să fie drepte și așezate pe scaune.
9.	Grilele de protecție dintre vagoane	Să fie montate corespunzător și curate.
10.	Elementele salonului de pasageri (geamuri, mobilier, plafon, pereți, podea, accesorii)	Să fie curate, în bună stare, Să funcționeze corespunzător
11.	Frânghiile prizei de curent (ale pantografului)	Să fie curate, fără noduri, fixate corespunzător, să nu se blocheze.
12.	Ușile	Să funcționeze normal, să nu fie blocate.
13.	Indicatoarele de linie	Să corespundă traseului pe care circulă tramvaiul, să fie curate, iar pe timpul nopții să fie iluminate.
14.	Sistemele de aerisire	Să funcționeze corespunzător

0.	1.	2.
15.	Postul de conducere	Să fie curat și dotat cu accesoriile necesare, fără fotografii, ornamente sau obiecte interzise.
16.	Instalația audio (stație de emisie-recepție)	Să funcționeze.
17.	Stingătoarele de incendiu	Să existe, să fie bine fixate și cu termenul de valabilitate nedepășit.
18.	Trusa sanitară	Să fie completă și în termenul de valabilitate.

Notă: Nu se admite: lipirea de fotografii, inscripții sau afișe în afara celor aprobate. Sunt interzise modificări ale instalațiilor, în amenajarea interioară a vagonului, dacă acestea nu sunt aprobate prin documentații tehnice și în mod deosebit montarea consumatorilor suplimentari.

## PRINCIPALELE DEFECTE LA TRAMVAIE CAUZE PROBABILE ȘI MĂSURI

1. Conducătorul de tramvai la cunoștință de apariția unei defecțiuni în funcționarea tramvaiului după modul cum aceasta se manifestă (vizual, auditiv, olfactiv, termic etc.) astfel:

- nu mai răspunde la comenzi;
- funcționarea devine necorespunzătoare;
- apare o încălzire anormală;
- se produc flăcări și fum.

2. La apariția unei defecțiuni, conducătorul de tramvai este obligat, ținând seama de modul cum se manifestă, să procedeze în felul următor:

- a) să localizeze defecțiunea, adică să stabilească locul probabil unde a apărut și gravitatea acesteia;
- b) să decidă dacă poate să circule cu tramvaiul până la capătul de linie, dacă necesită să fie cuplat sau dacă rămâne pe loc.

În situația în care trebuie să circule cuplat procedează conform instrucțiunii prezente.

Dacă tramvaiul nu poate să mai circule, atunci anunță imediat Dispeceratul circulației și așteaptă să sosească autovehiculul de depanare și intervenție.

3. În toate situațiile conducătorul de tramvai trebuie să facă tot ce este posibil spre a evita rămânerea pe loc și blocarea circulației, cu condiția însă să nu agraveze defecțiunea sau să periclitizeze integritatea tramvaiului încredințat.

4. Pentru orientarea conducătorului de tramvai în luarea deciziilor ce se impun la apariția defecțiunilor, în cele ce urmează se arată principalele defecțiuni care pot surveni la tramvaie, cauzele probabile și măsurile ce trebuie luate.

### A. Tramvaie V3A

Nr. Crt.	Defectul	Cauza probabilă	Măsura	Possibilitatea de remediere
0.	1.	2.	3.	4.
1.	Vagonul nu primește curent	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Priza de curent defectă</li> <li>- Întrerupător automat defect</li> <li>- baterii de rezistențe întrerupte</li> <li>- sunt rupt la pantograf</li> <li>- legături slabe la bateriile de rezistențe</li> <li>- contacte uzate la controler</li> </ul>	Dacă este posibil, circula până la capăt de linie fără a interveni în instalații, dacă nu, cuplează vagonul și se retrage la depou	R/D D D D/R R/D R/D
2.	Vagonul produce scurtcircuit în rețea	izolator pantograf străpuns	Se leagă pantograful, se cuplează vagonul și se aduce la depou	D
3.	Întrerupătorul automat declanșează în timpul mersului	<ul style="list-style-type: none"> <li>- izolație motor străpunsă</li> <li>- poli motor arși sau în atingere</li> <li>- scurtcircuit între spire</li> <li>- fretaj sărit la motorul electric de tracțiune</li> </ul>	Se verifică circuitul fiecărui motor, iar dacă vagonul nu poate fi deplasat, se cuplează și se aduce la depou	D

0.	1.	2.	3.	4.
4.	Frâna reostatică nu funcționează	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Siguranța de la preexcitare arsă</li> <li>- defecțiuni la contactorii controlerului sau inversorului</li> <li>- angrenaje deteriorate</li> </ul>	Se va înlocui siguranța arsă, respectând normele de protecție a muncii. Siguranța înlocuită va fi de același tip și de aceeași valoare. Se introduce tramvaiul în depou. Se cuplează vagonul, se aduce controlerul pe „0” și se trimite în depou	R/D  D
5.	Frâna cu resort de acumulare a energiei		Se cuplează pantograful și se deconectează tensiunea de 24 V pentru 2—3 secunde, după care se reia comanda de de frânare.	R/D
	a) una din pompe nu funcționează (lămpile de la bord 3h1 + 3h2 (pentru pompa 1) sau 3h3 + 3h4 (pentru pompa 2) rămân aprinse;	- întrerupător bord pompa 1 sau pompa 2 defect	Dacă defectul persistă se defrânează manual federele corespunzătoare pompei defecte, se deconectează pompa din întrerupătorul de pe bord și se retrage vagonul în depou.	

0.	1.	2.	3.	4.
b)	unul din federe nu funcționează (una din lămpile 3h1 — 3h4 rămâne aprinsă)	- unul din federe defect	Se defrânează manual atât federa defect cât și federa care funcționează de pe boghiul respectiv	R/D
c)	dispozitivele frânei cu resort nu defrânează	<ul style="list-style-type: none"> <li>- siguranța generală de 63A arsă sau siguranțele generale de 25A (750 V cc) arse</li> <li>- întrerupătorul de comandă de la bord defect</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- se deconectează pompa corespunzătoare boghiului respectiv din întrerupătorul de pe bord</li> <li>- se retrage vagonul în depou</li> <li>- Se înlocuiesc</li> <li>- Se defrânează mecanic toate dispozitivele frânei cu resort și se scot</li> <li>- siguranțele.</li> <li>- Circuia cu viteză redusă și fără pasageri până la capăt de linie, unde se încearcă remedierea sau se trimite la depou</li> </ul>	R R/D
6.	Vagonul se frânează în timpul mersului, întrerupătorul automat declanșează, clopotul sună în continuare	Semnal de alarmă tras	Se verifică semnalele de alarmă și se anulează cel care a fost tras	Pe loc

0.	1.	2.	3.	4.
7.	Frâna de urgență cu patină nu acționează	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Întrerupătorul de comandă defect</li> <li>- Defecțiuni la circuitul de alimentare cu 24 Vcc</li> <li>- Izolația la patină strâpunsă</li> </ul>	Se remediază la cap de linie sau depou Se remediază la capăt de linie sau depou Se înlocuiește în depou	D R/D D
8.	Boghiu motor blocat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rulmenți spărți la motorul electric de tracțiune</li> <li>- angrenaj blocat</li> <li>- rulmenți spărți la cutia de unsoare</li> </ul>	Se anunță Disperceratul circulației pentru deplasa- sare la depou cu boghiul pe cărucior Se introduce tramvaiul în depou	D D D
9.	Boghiu purtător blocat	Rulmenți spărți la cutia de unsoare	Se introduce tramvaiul în depou	D
10.	Centrul de roată lipit de bandaj în zona inferioară	Șuruburi roată elastică rupte sau slăbite	Se anunță Disperceratul Circulației pentru deplasa- rea la depou cu boghiul pe cărucior. Se introduce vagonul în depou	D

0.	1.	3.	4.	
11.	Tensiune scăzută în instalația de joasă tensiune	Sursa statică nu încarcă	Se remediază la capăt de linie sau depou	R
	- siguranța fuzibilă tubulară 35A, arsă			R
	- siguranța tubulară generală 63A, arsă		Se înlocuiește	R
	- siguranța de 125A pentru circuitul sursei statice, arsă			
	- întrerupător monopolar 2e6 (2A) circuit comandă sursa statică decuplat		Se înlocuiește Se înlocuiește Se înlocuiește Se cuplează	R
12.	Voltmetrul indică „0”V	Buton cuplare bord 24V (2b1) decuplat	Se cuplează	R
	- întrerupător monopolar (2e4) circuit comandă deconectat			
			Se conectează	R
13.	Uși	Întrerupătorul monopolar 7e2 este deconectat	Se conectează	R
	a) toate cele 5 uși nu se deschid (închid)	- siguranța 7e1 este arsă	Se înlocuiește	R
		- întrerupător liber uși 7b0 defect	Se remediază la capăt de linie sau depou	R/D

81



0.	1.	2.	3.	4.
3.	Toate dispozitivele frânei cu saboți de la vagonul 1 nu defrânează (frâna 1, frâna 2, frâna vagon 2)	Siguranța lamelară de 40A vagonul 1, arsă; Nu se alimentează bobinele magnetilor de frâna din diferite motive	Se înlocuiește în traseu.	R
4.	Unul sau amândoi magnetii de frână de pe boghiul 1 nu acționează (becurile frâna 1 și frână vagon 2 rămân aprinse)	Unul sau amândoi magnetii de pe boghiul 1, defecti	Se depistează care sunt magnetii care nu funcționează, prin acționarea mecanică a pârghiilor și apoi se duce la depou fără a fi tractat.	D
5.	Unul sau amândoi magnetii de frână de pe boghiul 2 nu acționează (becurile frâna 2 și frâna vagonul 2 rămân aprinse)	Aceleași cauze ca la punctul 4	Se procedează ca la punctul 4	D

0.	1.	2.	3.	4.
6.	Unul sau mai mulți magneti de frână la vagonul 2 nu acționează (becul frână vagonul 2 rămâne aprins)	Siguranța lamelară de 40A de la vagonul 2 este arsă. Unul sau mai mulți magneti de frână de la vagonul 2, defecti.	Se înlocuiește în traseu	R
7.	Una sau mai multe patine electromagnetice de la vagonul 1 sau vagonul 2 nu funcționează	Una din siguranțele frânei cu patină de 60A de la vagonul 1 sau de la vagonul 2 este arsă. O patină sau mai multe sunt defecte	Se depistează care sunt dispozitivele care nu funcționează prin acționare mecanică a pârghiilor și apoi se duce la depou fără a fi tractat.	D
8.	Una din uși nu funcționează	Siguranța de 10A a ușii respective este arsă. Defecțiune în circuitul de comandă sau de acționare ori defecțiune mecanică	Se înlocuiește siguranța în traseu sau la capăt de linie Se duce la depou fără a fi tractat. Se remediază la capăt de linie sau în depou.	R R/D

0.	1.	2.	3.	4.
9.	La apăsarea pedalei de mers contactorul principal LS declanșează	Conducere necorespunzătoare Defecțiune în circuitul de tracțiune al vagonului 1 sau al vagonului 2	Se ridică piciorul de pe pedala de mers și se apasă butonul releu curent maxim. Dacă la apăsarea pedalei de mers declanșează din nou se încearcă separat fiecare vagon și se depistează care este vagonul defect. Vagonul defect se duce cu cel bun în depou.	R  D
10.	La ridicarea piciorului de pe pedala de mers, vagonul frânează brusc	Siguranța motorului pilot vagonul 1 sau vagonul 2, arsă. Contacte lipite accelera-tor, defecțiuni în circuitul de comandă al acceleratorului.	Se înlocuiește siguranța. Se încearcă separat fiecare vagon și se depistează care este vagonul defect. Vagonul defect se duce la depou cu vagonul bun.	R  D

0.	1.	2.	3.	4.
11.	Unul din vagoane nu pornește	Contactorul principal LS nu cuplează. Pantograful — forța de apăsare pe fir prea mică. Defecțiune în circuitul de tracțiune	Se duce vagonul defect la depou	D
12.	Una din osii rămâne blocată	Rulmenți cutie unsoare spărți. Rulmenți pinion de atac spărți. Rulmenți motor electric de tracțiune blocați.	Se anunță Disperceratul Circulației pentru dep-lasarea cu osia defectă pe cărucior până la depou.	D
13.	Vagonul se deplasează producând zgomote suspecte și tracțiune anormală	- Una din axele car-danice rupte - reductor descentrat	Se anunță Disperceratul Circulației și se duce la depou	D D

### Observații:

1. Pentru a depista care este vagonul defect în cazul a două vagoane cuplate se procedează în felul următor:
  - se încearcă pe rând fiecare vagon, de la vagonul din față;
  - vagonul defect se duce cu cel bun la depou, conducându-se de la vagonul motor.

În cazul unui singur vagon sunt valabile aceleași instrucțiuni care se referă la vagonul 1.

- \*) R — remediere pe traseu sau la capătul liniei;  
D — remediere la depou (se trimite tramvaiul în depou)  
R/D — se încearcă remedierea la capăt de linie și dacă nu se reușește se trimite tramvaiul la depou.

## CONDUCEREA ECONOMICĂ A TRAMVAIULUI

### A. TRAMVAIUL V3A

1. Conducerea economică a tramvaiului înseamnă deplasarea acestuia atunci când se face cu un consum minim de energie electrică, fără solicitarea nejustificată a transmisiei și fără smucituri la pornire și frânare.

În general mersul economic presupune trecerea controlerului din treaptă în treaptă și în același timp motorul trebuie să ajungă pe caracteristica naturală, respectiv motoarele în paralel și rezistența zero. Trecerea motoarelor de la circuitul serie la circuitul în paralel se face atunci când circulația este liberă și este necesară o viteză de deplasare mai mare.

Trecerea de la circuitul serie la circuitul în paralel al motoarelor de tracțiune se face manevrând controlerul lent de pe poziția 11 pe poziția 12 pentru a nu avea șoc de curent, respectiv de accelerație pe vagon.

Mersul economic se obține prin:

- a) mersul în regim de tracțiune (maneta axului principal al controlerului pe pozițiile de mers 1—11 și 12—20);
- b) mersul lansat (maneta controlerului pe poziția „0”, după ce s-a atins limita vitezei legale);
- c) frânarea electrică (maneta controlerului pe pozițiile de frână reostatică 1—15);
- d) oprirea cu ajutorul frânei cu resort de acumulare a energiei (maneta controlerului pe pozițiile 16, 17 de frână);

2. Pornirea (demarajul) tramvaiului se realizează în două etape:

a) treapta a-I-a: motoarele electrice legate în serie, axul inversor pe poziția de mers înainte 1+II și manivela controlerului pe pozițiile 1—11;

b) treapta a-II-a: motoarele electrice legate în paralel, axul inversor pe poziția de mers înainte 1+II și manivela controlerului pe pozițiile 12—20.

Pentru un demaraj corespunzător se va staționa cu manivela controlerului timp de 1—2 secunde pe fiecare treaptă de mers, urmărind ca trecerea pe treapta superioară să se facă numai după sesizarea tendinței de a se diminua accelerația.

3. În mers pentru a realiza un consum minim de energie, conducătorul de tramvai trebuie să respecte următoarele reguli:

a) la pornire nu se va brusca maneta controlerului ci se va face trecerea prin toate contactele de mers;

b) se va păstra un spațiu de siguranță corespunzător față de vagonul din față, atât la mersul în palier, cât și la intrarea în stație;

c) nu se va trece de la conectarea motoarelor în serie la conectarea în paralel în curbe, intersecții, piese speciale etc.;

d) pentru reducerea vitezei se va folosi numai frâna reostatică;

e) o frânare electrică gradată și eficientă se obține atunci când manivela controlerului se trece treptat pe fiecare contact de frânare, cu o staționare de 1—2 secunde pe fiecare poziție. Este contraindicat să se treacă brusc peste primele contacte de frână;

f) se vor evita frânările bruște de la viteze mari, excepție făcând situațiile care cer astfel de urgențe;

g) în cazul în care se acționează frâna cu patină, se va trece mai întâi maneta controlerului pe o poziție de frânare reostatică pentru a se evita declanșarea întrerupătorului automat și pentru a se mări eficiența frânării;

h) în cazul defectării unuia sau ambelor dispozitive de frână cu resort de acumulare a energiei, ale unui boghiu, tramvaiul nu va fi pus în mișcare decât numai după de-frânarea mecanică (manuală) a dispozitivelor defecte.

4. La mersul în pante și rampe conducătorul de tramvai este obligat să respecte următoarele reguli:

a) rampele se urcă cu maneta controlerului pe pozițiile 10 sau 20;

b) se va evita pe cât posibil oprirea și pornirea în/din rampă;

c) reducerea vitezei se face numai prin folosirea frânei reostatice, iar dispozitivele frânei cu resort și patinele vor fi folosite pentru oprirea tramvaiului;

d) pe timpul opririi tramvaiului în rampă sau în pantă, acesta se asigură contra deplasării sale înapoi prin menținerea dispozitivelor frânei cu resort în poziția frânat și prin folosirea frânei cu patină în cazuri de urgență;

e) pe cât posibil rampa se va ataca numai după eliberarea ei de către tramvaiul care circulă în față.

5. Manevrarea tramvaiului înapoi se face numai prin acționarea ambelor motoare de la postul de manevră. Pentru executarea acestei comenzi se pune axul inversor pe poziția de mers înapoi I+II și manivela controlerului pe pozițiile de mers 1 sau 2, după care se acționează cheia de comandă de la postul de manevră (din spatele vagonului).

Manevrarea tramvaiului înapoi se poate face și de la postul de conducere, caz în care manevra va fi executată numai prin pilotare.

În această situație, deplasarea tramvaiului se face cu motorul I sau II, prin acționarea axului inversor pe una din pozițiile I sau II de mers înapoi și manivela controlerului pe pozițiile 1 sau 2 de mers.

6. La cuplarea unui tramvai V3A se vor respecta următoarele:

a) se defrânează electric sau mecanic dispozitivele frânei cu resort;

b) se leagă pantograful;

c) se menține alimentat circuitul de joasă tensiune;

d) se fixează maneta controlerului pe poziția „0”.

Este contraindicat să se mențină maneta controlerului pe pozițiile de frână reostatică pentru a nu debita curent în rezistențele adiționale, situație în care tramvaiul se frânează.

## B. TRAMVAIUL TATRA T4R

1. În conducerea tramvaiului TATRA T4R se va folosi mersul lansat pe distanțe cât mai mari.

2. Dacă traseul este liber se va apăsa pedala de mers pe o poziție cât mai avansată, iar în momentul în care viteza tramvaiului a atins viteza maximă admisă se eliberează pedala de mers, vagonul fiind lăsat să ruleze liber.

3. Se va evita apăsarea repetată a pedalei de mers.

4. La urcarea rampelor se acționează pedala de mers la poziția maximă. Se va evita pe cât posibil reluarea comenzilor în rampă.

5. Dacă la apăsarea pedalei de mers roțile patinează, se eliberează pedala, se dă nisip, după care pedala de mers se acționează din nou progresiv.

## NOȚIUNI DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ ȘI RESPONSABILITATE SOCIALĂ

### (GHID—REZUMAT)

1. Conduita preventivă reprezintă atitudinea conștientă, deliberată a participantului la traficul rutier—în general și a conducătorului de vehicul în special, dorința de a circula fluent și în siguranță, bazându-se în realizarea acestui obiectiv atât pe comportamentul său disciplinat, cât și pe capacitatea de a anticipa și de a evita accidentele ce ar putea fi generate datorită celorlalți participanți la trafic.

Legislația rutieră oferă o reglementare unitară a modului de a circula pe drumurile publice și cu toate acestea circulația rutieră este permanent afectată în siguranța și fluenta sa.

A conduce preventiv înseamnă să respectați normele rutiere și să evitați producerea accidentelor, chiar și în cazul în care au loc unele încălcări comise de ceilalți parteneri de drum.

2. Obiectivul principal al conducerii preventive (prudente) îl constituie prevenirea accidentelor rutiere chiar și în condiții de circulație nefavorabile.

Aceste condiții pot fi:

a) **vizibilitatea:** lumina naturală sau artificială (iluminatul public, luminile farurilor) ce există la un moment dat, pot să afecteze siguranța circulației, atât prin reducerea percepției vizuale, ceea ce determină receptarea unor informații cu întârziere sau evaluarea greșită a situațiilor din trafic, cât și prin diminuarea posibilităților de a fi văzut;

b) **starea vremii:** ploaia, ceața, lapovița, ninsoarea, înghețul, canicula—cu lumină solară puternică, mai ales la mijlocul zilei—pot afecta percepția vizuală și posibilitatea de a

fi văzut. Aceasta impune, din partea conducătorului de tramvai, eforturi suplimentare pentru a observa calea de rulare, pentru a aprecia corect distanțele și vitezele, ceea ce determină creșterea consumului de energie psihică și accentuează starea de oboseală;

**c) starea drumului și a căii de rulare** — influențează desfășurarea fluentă și în siguranță a circulației, atât prin lățimea lui, cât și prin faptul că se circulă pe drumuri cu declivități (rampe, pante), sau în curbe, ori drumul prezintă denivelări, cale de rulare uzată, terasament slăbit sau sectoare de drum alunecoase (polei, mazăgă, gheață etc.).

Toate acestea influențează modul de conducere al tramvaiului.

**d) condițiile de trafic** — includ prezența și comportamentul tuturor participanților la circulația rutieră (conducători de vehicule, pietoni, animale etc.), intensitatea circulației, precum și viteza de deplasare a acestora.

Conduita preventivă, din acest punct de vedere, impune o analiză rapidă a pericolelor ce pot apare, care se realizează prin receptarea informațiilor legate de intențiile partenerilor de drum.

Un comportament politicos este imperios necesar.

**e) starea tehnică a tramvaiului** — reflectă capacitatea vehiculului de a răspunde instantaneu și eficient, cu toate componentele sale, la acțiunile efectuate de conducătorul de tramvai.

Funcționarea defectuoasă sau nefuncționarea principalelor sisteme (frâne, motoare de tracțiune, transmisia boghiului, instalația electrică etc.), influențează capacitatea și modul de a conduce tramvaiul.

Stilul de conducere al conducătorului de tramvai influențează starea tehnică a vehiculului.

**f) starea fizică și psihică a conducătorului de tramvai** — influențează modul de conducere al vehiculului.

Siguranța deplasărilor rutiere reclamă conducătorilor de tramvai nu numai respectarea regulilor de circulație, ci și o conduită prudentă, preventivă, caracterizată în primul rând prin atenția cu care trebuie să urmărească ceea ce se petrece pe drumul public, atât pe partea carosabilă cât și în apropierea acestuia.

Orice activitate conștientă nu se poate realiza fără atenție. Atenția constă în concentrarea activității psihice într-o direcție determinată în raport cu un anumit scop.

Circulația rutieră actuală a demonstrat că frecvent apar situații dificil de rezolvat chiar și pentru un conducător odihnit, sănătos, cu reflexe bune și cu experiență.

Se deduce ușor ce înseamnă să se conducă un tramvai în condițiile în care reflexele conducătorului de tramvai sunt alterate de consumul de băuturi alcoolice sau de medicamentele ce au efecte similare, precum și în cazul în care este bolnav, rănit, în stare de convalescență sau într-o stare avansată de oboseală.

Toate acestea diminuează foarte mult nivelul de concentrare a atenției, prudența, memoria, gândirea, reflexele (crește timpul de reacție) și ceea ce este la fel de grav modifică atitudinea conducătorului de vehicul față de ceilalți participanți la circulația rutieră.

**3. Conducerea preventivă** (comportamentul conducătorului de tramvai) este caracterizată prin următoarele trăsături esențiale:

**a) anticiparea situațiilor ce pot deveni periculoase** (anticiparea greșelilor celorlalți participanți la trafic), ceea ce presupune cunoașterea și chiar recunoașterea particularităților celorlalți participanți la circulația rutieră în mod aprofundat și temeinic;

**b) evitarea accidentelor pe cale de a se produce sau evitarea implicării în accidente care deja s-au produs;**

c) adaptarea modului și a vitezei de deplasare la:

- starea și configurația drumului;
- starea și gradul de încărcare a tramvaiului;
- intensitatea traficului rutier;
- condițiile de vizibilitate;
- condițiile meteo nefavorabile;
- starea fizică și psihică a conducătorului de tramvai.

Toate tehnicile de conducere preventivă se bazează pe curtoazie și respect față de ceilalți participanți la traficul rutier.

4. Plecarea în cursă cu tramvaiul trebuie precedată și de câteva secunde de pregătire mentală a modului de deplasare în trafic, care să țină cont de condițiile de circulație din ziua respectivă. Din acest punct de vedere se recomandă, ca instalat la postul de conducere și cât se poate de liniștit, să vă răspundeți la întrebările:

- a) Care sunt condițiile de vizibilitate și cele meteo?
- b) Care sunt condițiile de drum și de trafic?
- c) Care este starea tehnică a tramvaiului?
- d) Cum mă simt din punct de vedere a condiției fizice și psihice (odihnit, sănătos, calm sau obosit, bolnav, nervos, subalimentat ori supraalimentat)?
- e) Am consumat medicamente și ce efecte exercită asupra capacității mele de conducere?

Acestea, în măsura în care totul este normal, vor contribui la îmbunătățirea stării psihice a conducătorului de tramvai.

5. În timpul conducerii trebuie să aveți o imagine globală a situațiilor din traficul rutier și să mențineți ochii în mișcare — nu se fixează nici un obiect — privirea trebuie mutată permanent la cel mult două secunde. Privirea fixă denotă oboseală, alte preocupări, lipsa de concentrare.

Numai cu atenție și cu o privire mobilă puteți sesiza acțiunile incorecte ale unor participanți la traficul rutier, față de care permanent trebuie să aveți o soluție de rezervă, care în cazul tramvaiului este adaptarea vitezei de deplasare și dacă este necesar oprirea.

Totodată trebuie să evitați orice eroare de conducere a tramvaiului. Eventualele acțiuni incorecte trebuie să le recunoașteți și să acționați în așa fel încât să evitați accidentul (să fiți propriul dv. judecător în ceea ce privește gravitatea consecințelor ce ar fi putut rezulta).

6. Conducerea preventivă impune să conduceți perfect în orice împrejurare, să nu fiți implicat în accidente de circulație, să nu încălcați regulile de circulație, să nu folosiți nerațional tramvaiul, să nu existe întârzieri față de program, să nu aveți atitudini lipsite de respect față de călători sau față de ceilalți participanți la traficul rutier (acestea v-ar distrage atenția de la conducerea corectă a tramvaiului).

Un conducător bun nu este cel care știe să iasă din situații limită, ci acela care nu ajunge niciodată în asemenea situații.

7. Elementele care stau la baza conducerii preventive sunt:

a) **cunoștințele teoretice și practice** — pentru a conduce un tramvai, conducătorul acestuia trebuie să aibă cunoștințe teoretice privind circulația și deprinderi practice în manevrarea tramvaiului;

b) **vigilența** — ca element al conduitei preventive reprezintă capacitatea conducătorului de vehicul de a fi în permanență atent în timpul conducerii și pregătit pentru a interveni cu promptitudine în cazul apariției unor situații periculoase sau a unor obstacole;

c) **prevederea** — ca element al conduitei preventive reprezintă capacitatea conducătorului de vehicul de a sesiza



și analiza situațiile din trafic, care, la un moment dat pot deveni periculoase, hotărând asupra efectuării acelor manevre care nu afectează siguranța circulației.

Capacitatea unui conducător de vehicul de a anticipa (prevedea) situațiile periculoase constă în însușirea de a sesiza, din numeroasele situații și împrejurări imediate sau îndepărtate, ce apar în traficul rutier, pe acelea care pot genera accidente.

**d) judecata** — ca factor al conduitei preventive este capacitatea conducătorului de vehicul de a analiza alternativele posibile pentru ieșirea dintr-o situație critică și alegerea celei mai sigure în raport cu împrejurările concrete. Judecata conducătorului de vehicul trebuie să fie rapidă, selectivă și justă.

**e) îndemânarea** — ca element al conducerii preventive reprezintă capacitatea conducătorului de vehicul de a manevra vehiculul în siguranță, chiar și în situații dificile sau în condiții meteorologice și de drum nefavorabile.

În procesul conducerii tramvaiului, îndemânarea trebuie să ajungă la mișcări reflexe, executate întotdeauna perfect.

8. Pentru a conduce tramvaiul în deplină siguranță, atât pentru dv. cât și pentru partenerii de drum, trebuie să respectați următoarele:

**a)** urmăriți atent și în permanență desfășurarea circulației rutiere pentru a fi în măsură să recunoașteți pericolul potențial din trafic;

**b)** estimați că nici o deplasare cu tramvaiul nu va trece fără probleme;

**c)** întotdeauna să aveți o rezervă minimă de timp pentru a acționa corect.

Această rezervă o obțineți atât prin adaptarea vitezei de deplasare la condițiile de trafic, cât și printr-o distanță corespunzătoare, suficientă față de alte vehicule.

**d)** folosiți corect sistemele de frânare.

Toate acestea impun o atitudine profesionistă, ceea ce se obține numai prin temeinice cunoștințe profesionale, printr-o atitudine pozitivă în traficul rutier, prin luciditate și de aceea este obligatorie participarea la instruirile profesionale și însușirea cunoștințelor predate.

9. Un accident prevenibil este acela în care ați reușit să faceți tot ceea ce a fost rațional de făcut pentru a-l preveni.

Puteți evita accidentul rutier prin conducerea preventivă a tramvaiului, ceea ce impune:

**a)** anticiparea (prevederea) situațiilor periculoase din trafic, care pot genera accidente;

**b)** corelarea vitezei de deplasare cu condițiile în care se desfășoară traficul rutier;

**c)** înțelegerea intențiilor celorlalți participanți la circulația rutieră și în egală măsură să vă faceți înțeles în privința acțiunilor dv. în trafic, prin aplicarea tehnicilor de bază privind vederea și observarea;

**d)** acționarea corectă și la timp a comenzilor tramvaiului pentru a obține rezultatele scontate (semnalizări optice și sonore, frânări etc.);

**e)** evitarea accidentului pe cale de a se produce, chiar dacă nu sunteți vinovat de producerea acestuia, sau, cel puțin evitarea angajării în accidentul în curs de comitere;

**f)** evitarea coliziunilor frontale, care sunt coliziunile cu cea mai mare forță de distrugere;

**g)** respect față de toți participanții la traficul rutier.

Conduita preventivă este comportamentul ce exprimă voința omului de a nu ajunge la accident, luând în acest scop toate măsurile ce concordă cu cerințele moderne: deplasare disciplinată bazată pe cunoașterea legislației

rutiere în vigoare, respect reciproc și politețe rutieră între partenerii de drum.

**NU UITAȚI!** Distanța de oprire are două componente:  
— spațiul corespunzător timpului de reacție plus spațiul corespunzător timpului de frânare.

Factorii cheie care influențează distanța de oprire sunt:

- viteza tramvaiului;
- masa tramvaiului;
- starea frânelor;
- starea căii de rulare;
- atenția și abilitatea conducătorului de tramvai.

În concluzie, mențineți o distanță cel puțin egală cu lungimea tramvaiului pentru fiecare 10 km/oră cuprinși în viteza de deplasare a tramvaiului.

10. Tipuri de coliziuni, în care poate fi implicat tramvaiul, în funcție de direcțiile de mers ale altor vehicule:

- a) coliziunea frontală cu vehiculul care circulă din sens opus;
- b) coliziunea cu un vehicul care circula în față în același sens;
- c) coliziunea cu un vehicul care circula în spate;
- d) coliziunea laterală, cu un vehicul aflat față de tramvai sub un unghi oarecare (de regulă tamponările care se produc în intersecții ca urmare a nerespectării regulilor de prioritate);
- e) coliziunea cu un vehicul care efectuează manevra de depășire;
- f) coliziunea cu un vehicul care virează brusc în față tramvaiului.

11. Pentru conducerea tramvaiului în siguranță și evitarea coliziunilor țineți cont de următoarele:

a) observați drumul în față (calea de rulare, firul aerian, pe ceilalți participanți la traficul rutier, indicatoarele, semnalele luminoase și marcajele) și fiți pregătit pentru a acorda prioritate celor în drept;

b) adaptați viteza de deplasare la configurația și starea căii de rulare, la condițiile meteorologice și la vizibilitate, la intensitatea traficului și la propria condiție fizică și psihică;

c) în caz de pericol iminent, folosiți frâna de urgență;

d) dacă un vehicul care circulă din sens opus pare să fi scăpat de sub controlul conducătorului său, opriți tramvaiul, avertizați sonor și aprindeți luminile pentru a semnaliza prezența dumneavoastră;

e) la apropierea de o curbă spre stânga sau spre dreapta, semnalizați intenția de schimbare a direcției de mers cu cel puțin 50 m înainte de aceasta, reduceți treptat viteza de deplasare, iar în curbă circulați cu viteză redusă și constantă și cu atenție sporită;

f) la apropierea de o intersecție observați traficul auto și pietonal existent și mai ales cel cu care vă intersectați, adaptați viteza de deplasare și fiți pregătit să acționați la timp sistemul de frânare;

g) la intersecțiile dirijate de semafoare pentru vehicule respectați cu strictețe semnificațiile semnalelor luminoase.

Nu uitați că atât semnalul de culoare roșie cât și cel de culoare galbenă interzic trecerea.

h) când vă apropiați de o intersecție nediscurată sporiți atenția, reduceți viteza și chiar dacă aveți prioritate de trecere asigurați-vă ca aceasta este respectată de ceilalți conducători de vehicule.

12. Respectați cu strictețe indicatoarele cu semnificația de pierdere a priorității: „Cedează trecerea”, „Oprire”.

„Prioritate pentru circulația din sens invers” și nu în ultimul rând „Trecere pentru pietoni”.

Indicatorul „Cedează trecerea” impune acordarea de prioritate tuturor vehiculelor care circulă pe drumul cu prioritate. Când pe drumul cu prioritate nu circulă vehicule se reduce viteza și se trece prin intersecție cu mare atenție (oprirea este obligatorie numai când avem de acordat prioritate).

13. La semnalul de culoare galbenă, cu funcționare intermitentă conducătorul de tramvai care se apropie este obligat să reducă viteza și să respecte regulile de circulație aplicabile pentru acea intersecție.

14. Semnalele sau indicațiile agentului de circulație vor fi respectate cu precădere, atât față de semnificația oricărui mijloc de semnalizare rutieră (semafor, indicator etc.), cât și față de regulile de circulație.

15. În traficul rutier pot apare și evenimente aparent inexplicabile (coliziunile misterioase).

Cauzele producerii lor sunt cunoscute numai după cercetarea împrejurărilor în care a avut loc accidentul.

Pentru evitarea lor țineți cont de cauzele care le pot produce;

a) viteza excesivă în raport cu limita câmpului vizual creat de luminile farurilor;

b) neatenția în conducere (principală cauză);

c) reglarea incorectă a luminilor farurilor care poate produce „orbirea” temporară a conducătorului de vehicul care circulă din sens opus;

d) circulația cu lumina de drum (faza lungă a luminilor farurilor) la o distanță mai mică de 200 m de vehiculul care circulă din sens opus;

e) defecțiunile tehnice la sistemele de frânare, rulare, transmisie, la luminile sau semnalizatoarele vehiculelor;

f) nerespectarea regulilor de circulație la deplasarea vehiculelor în condiții meteorologice nefavorabile și de drum alunecos sau denivelat, când se impune reducerea vitezei, evitarea accelerărilor și frânărilor bruște;

g) concentrarea atenției asupra unei singure direcții sau asupra unor factori lipsiți de importanță este periculoasă în orice situație mai ales în condițiile traficului foarte intens;

h) conducerea autovehiculelor de către conducători aflați în stare de convalescență, ori de epuizare fizică și nervoasă, sub influența băuturilor alcoolice sau a medicamentelor contraindicate, ori a produselor sau a substanțelor stupefiante, care diminuează capacitatea de conducere.

Dacă medicul vă prescrie un tratament cu medicamente, întrebați-l ce influență au acestea asupra capacității dv. de conducere a tramvalului.

16. Respectând regulile de circulație și de conducere rațională a tramvalului, precum și principiile conducerii preventive, aveți posibilitatea să conduceți mult mai bine decât până acum. Veți conduce perfect în orice condiții și oricând și veți fi capabil să evitați orice situație periculoasă apărută în vehicul sau în desfășurarea traficului rutier.

## CONDUCĂTORI DE VEHICULE CONTRIBUIȚI LA PREVENIREA ACCIDENTELOR!

**NU UITAȚI!**  
**ACASĂ VĂ AȘTEAPTĂ CEI DRAGI!**

### Rețineți și evitați!

Accidentul de circulație săvârșit din vina conducătorului de vehicul se produce, de regulă, în cazurile când acesta:

1. conduce în stare de ebrietate sau de oboseală, sub influența băuturilor alcoolice sau a medicamentelor contraindicate, care diminuează capacitatea de conducere;

2. efectuează manevre de schimbare a direcției de mers sau de întoarcere a autovehiculului, fără să se asigure și să semnalizeze din timp intenția;
3. execută depășiri nereglementare;
4. nu ia toate măsurile de siguranță la depășirea pietonilor, bicicliștilor sau a mijloacelor de transport în comun oprite în stații;
5. nu respectă obligațiile ce-i revin în momentul când este depășit de un alt autovehicul;
6. conduce cu viteză excesivă în raport cu condițiile de circulație (carosabil umed, vizibilitate redusă, trafic aglomerat etc.), sau depășește vitezele maxime admise de lege;
7. folosește sistemele de frânare în mod neadecvat (bruschează), în condiții de drum alunecos;
8. nu acordă prioritate de trecere celor în drept;
9. nu respectă semnificațiile indicatoarelor și marcărilor rutiere, semnalizările luminoase sau indicațiile agentului de circulație;
10. conduce agresiv, neatent sau poartă discuții cu ocupanții din autovehicul, care îi distrag atenția;
11. nu semnalizează corespunzător autovehiculul staționat pe carosabil ca urmare a unei defecțiuni;
12. folosește incorect luminile autovehiculului pe timp de noapte;
13. conduce autovehiculul având parbrizul, luneta și geamurile laterale aburite, înghețate sau murdare, ori având perdelețe, inscripții, obiecte sau bagaje, care îi reduc vizibilitatea;
14. scoate maneta schimbătorului de viteză la punctul mort sau întrerupe contactul motorului la coborârea unei pante;

15. pleacă la drum fără rezerve de timp, conducând precipitat, obsedat de întârziere;
16. nu păstrează în mers o distanță corespunzătoare față de autovehiculul din față sau când frânează brusc, pune în pericol siguranța celor din spate;
17. nu se asigură la trecerile la nivel cu calea ferată;
18. încărcătura transportată depășește sarcina maximă autorizată de constructor, diminuând stabilitatea și rezistența autovehiculului.

## GHID

pentru orientarea conducătorului de tramvai în relațiile ierarhice pentru tratarea și rezolvarea unor probleme personale sau de serviciu cu, caracter deosebit

Nr. crt.	Obiectul problemei	Organul competent pentru rezolvare	Organul ierarhic superior (în caz de nerezolvare)	Observații
0	1	2	3	4
1.	Repartizarea pe vehicul linie, schimb	Împiegat de mișcare repartizor (după caz merge împreună cu acesta la șef atelier exploatare)	Șef de depou	
2.	Situația traseului (starea căii de rulare, circulația, de mers, program de mers, diverse propuneri)	Manipulantul coordonator Șef atelier exploatare (de preferat raport scris)	Șef de depou	
3.	Starea tehnică a tramvaului	Maistru de serviciu	Șef atelier întreținere Șef de depou adjunct	

0	1	2	3	4
4.	Salarizarea muncii a) pontaj	Împiegat de mișcare pontator (după caz merge împreună cu acesta la șef atelier exploatare)	Șef de depou	
	b) rate garanții, imputări	Compartimentul financiar din depou (după caz biroul tehnic)	Contabil de depou	
	c) categoriile, treptele, grilele salarizare	Șef atelier exploatare Șef de depou	Conducerea exploatării	
5.	Schimbarea funcției în cadrul aceleiași unități	Șef de depou (cu raport scris)	Director de exploatare	
6.	Transfer în cadrul exploatării sau în alta unitate RATB	Șef de depou (cu raport scris)	Director de exploatare	
7.	Probleme de relații cu colegii de muncă, organe de control, publicul călător etc.	Șef atelier exploatare. Compartimentul cerșetării de la exploatare	Șef de depou Director de exploatare	
8.	Accidente de circulație, tamponări.	Șef de depou și comisia tehnică de constatare din depou	Director de exploatare. Comisia tehnică RATB	

0	1	2	3	4
9.	Sanțiuni—contestații	Șef de depou	Director de exploatare	
10.	Concediu de odihnă	Împieșcat de mișcare repartizor (după caz împreună cu acesta la Șef atelier exploatare)	Șef de depou	
11.	Demisia cu preaviz	Șef de depou	Director exploatare	
12.	Transfer la altă întreprindere	Conducerea exploatării, cu avizul șefului de depou	Director RATB	
13.	Schimb de tură sau liber	Șef atelier exploatare (raport scris cu minim 24 ore înainte)	Șef de depou	Retroactiv numai cu acte doveditoare la prezentarea la serviciu
14.	Concediu fără plată	Șef de depou (cu aviz de la șeful atelier exploatare)	Director exploatare	
			Se va anunța depoul în 24 ore	

0	1	2	3	4
15.	Concediu medical	Policlinica RATB, medic de familie	Medic-director Policlinica RATB	Se va anunța depoul în 24 ore
16.	Analize medicale	Laborator analize Policlinica RATB cu recomandare de la medicul de familie	Medic specialist Conform recomandării medicale	
17.	Billete de odihnă sau tratament	Organizațiile de sindicat	Comitetul de sindicat al exploatării	În baza recomandării medicale (pentru tratament)
18.	Cămin nefamilisti	Serviciul Personal Salărizare, Asistență Socială - RATB Biroul Asistență Socială	Director Resurse Umane și Asistență Socială	Cu avizul medical pentru locuit în colectivitete
19.	Cantina	Serv. Patrimoniu — Administrativ	Director Financiar — Contabil	
20.	Adeverințe salarizare	Compartiment financiar din depou	Contabil șef exploatare	

0	1	2	3	4
21.	CAR (înscrisere, cotizații, împrumuturi)	CAR - RATB	Președinte CAR - RATB	Cererea tip va fi avizată de contabilul șef de exploatare
22.	Solicitări locuință (de intervenție, cămin familisti)	Serv. Personal Salarizare, Asistența Socială-RATB Biroul Asistență Socială	Director Resurse Umane și Asistență Socială	
23.	Activitatea sportivă RATB	Comitetul de sindicat din cadrul depoului	Președintele Asociației Sportive RATB	
24.	Audiențe	Conducerea exploatarii (informând în prealabil și șeful de depou în vederea avizelor dacă se consideră necesar)	Director RATB	Cerere scrisă pentru orice audiență
25.	Ajutoare sociale	Serv. Personal Salarizare Asistență Socială RATB Biroul Asistență Socială	Director Resurse Umane și Asistență Socială	
26.	Solicitări standarde + cărți tehnice	Serv. Personal Salarizare Asistență Socială RATB Biroul Asistență Socială	Director Resurse Umane și Asistență Socială	

## CODUL DE CONDUITĂ

### Comportamentul categoriei profesionale „conducător de vehicul” cu clientul extern

**Art. 1. a)** Pentru conducătorul de vehicul, clientul extern este publicul călător, beneficiarul activității R.A.T.B.

**b)** În activitatea sa, relația conducătorului de vehicul cu clientul extern este dominantă, complexă și diversă.

**Art. 2.** Conducătorul de vehicul trebuie să cunoască și să respecte drepturile și obligațiile publicului călător.

**Art. 3.** Conducătorul de vehicul trebuie să urmărească realizarea tuturor prevederilor contractuale cu beneficiarii.

**Art. 4. a)** Conducătorului de vehicul îi este interzis să discute în public probleme de serviciu și să dea informații despre acestea.

**b)** Față de terți, conducătorul de vehicul este obligat să păstreze o discreție absolută asupra cauzelor și urmărilor evenimentelor deosebite petrecute în timpul serviciului.

**Art. 5.** În relațiile cu călătorii, conducătorul de vehicul nu trebuie să-și ascundă identitatea.

**Art. 6.** Față de călători, conducătorul de vehicul trebuie să aibă o atitudine corectă, plină de solitudine, să folosească un limbaj politicos și respectuos, indiferent de vârsta și aspectul călătorilor cu care intră în contact. Se va folosi un ton calm, evitând și aplanând, dacă este cazul, orice început de discuții neprincipiale.

**Art. 7. a)** Conducătorul de vehicul nu trebuie, sub nici o formă, să creeze scandal sau să participe la astfel de incidente, ori să recurgă la forță.

**b)** Conducătorul de vehicul nu trebuie să determine declanșarea unor conflicte ci trebuie să aplaneze amplificarea acestora.



**Art. 8.** Conducătorul de vehicul trebuie să aplice principiile conducerii preventive, să respecte cu strictețe regulile tehnice de conducere și de circulație în scopul de a preveni și de a înlătura fapte care ar pune în pericol siguranța circulației, a călătorilor sau ar stânjeni activitatea de transport.

**Art. 9.** Conducătorul de vehicul nu are voie să stea de vorbă în timpul conducerii, informațiile solicitate de călători se vor da numai în stațiile de oprire.

**Art. 10.** Conducătorul de vehicul este obligat să oprească în stații atât timp cât este necesar pentru urcarea și coborârea călătorilor.

**Art. 11.** Încadrarea în orar este o obligație a conducătorului de vehicul. Sunt interzise staționările nejustificate la cap de linie.

**Art. 12.** Conducătorul de vehicul trebuie să se preocupe de aspectul propriului loc de muncă—vehiculul încredințat.

**Art. 13.** Conducătorul de vehicul are obligația verificării modului de funcționare a compotoarelor, precum și modificarea codului acestora, la intrarea pe traseu.

**Art. 14.** Conducătorului de vehicul îi este interzis orice tip de pavoazare a vehiculului, cu diferite fotografii sau reclame neaprobate de conducerea R.A.T.B.

**Art. 15.** Conducătorul de vehicul nu trebuie să permită transportul în vehicul a materialelor inflamabile și /sau explozibile care ar putea aduce prejudicii călătorilor.

**Art. 16.** Conducătorului de vehicul îi este strict interzis să solicite sau să primească, direct sau indirect, pentru sine sau pentru alții, avantaje materiale sau de altă natură de la călători pentru diferite servicii.

## NOȚIUNI DE PRIM AJUTOR MEDICAL

Un prim ajutor corect acordat victimei unui accident de circulație este de o importanță deosebită în evoluția ulterioară a acesteia.

De promptitudinea cu care se acționează în primele minute, depinde salvarea și în final vindecarea victimei.

### Primul ajutor în caz de accident de circulație

Principii de bază:

a) acordarea primului ajutor persoanelor rănite este o îndatorire regulamentară și cetățenească;

b) la scoaterea accidentatului din autovehicul se va avea în vedere să nu i se agraveze leziunile;

c) persoanei grav rănite trebuie să i se acorde primul ajutor până la sosirea salvării, folosind trusa medicală din dotare;

d) așezarea victimei într-o poziție care să ofere o bună respirație;

e) ridicarea unei persoane grav rănite în urma unui accident se face în așa fel încât să-i fie menținute în același plan capul—gâtul—toracele; persoanele rănite se scot dintr-un automobil prin ridicare și cu multă atenție;

f) așezarea victimei aflate în stare de inconștiență pe spate, cu capul înclinat într-o parte;

g) înainte de a trece la transportul victimei, trebuie să ne convingem că funcțiile respiratorii și circulatorii sunt asigurate;

h) pentru accidentatii grav, în comă și cu fracturi multiple, se acordă primul ajutor la locul accidentului, apoi se transportă de urgență la prima unitate sanitară;

i) accidentații cu arsuri multiple se transportă urgent după ce flăcările au fost stinse prin acoperire cu pături sau haine mari.

### Răni, hemoragii, pansamente

Rănirea reprezintă o urgență medicală care trebuie îngrijită în primele momente ale producerii ei. Prin rană microbii pot pătrunde în organism.

În primele 6 ore de la rănire organismul poate lupta împotriva microbilor. După acest interval rana se consideră infectată.

Toate rănilile sângerează pentru că pielea este bine irigată cu sânge.

Primul gest este de a opri sângerarea:

— când sângerarea provine din vase mai mici, ea poate fi ușor oprită prin compresiunea rănilii cu o batistă timp de 2—3 minute;

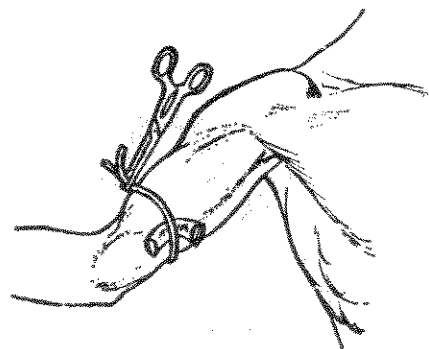
— când sângerarea provine din vase mai mari:

a) artere — sângele țâșnește cu putere, în jeturi întrerupte și are culoare deschisă;

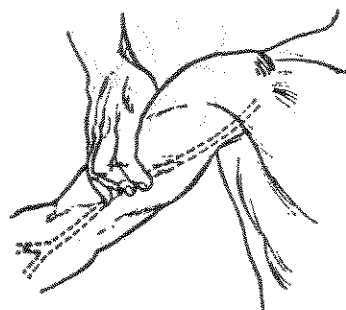
b) vene — sângele țâșnește în jeturi continue și are culoare mai închisă.

Aplicarea garoului:

- se face în scopul opririi sângerării;
- se aplică la —rădăcina brațelor — la 4 cm sub axilă
- pentru membrul superior;
- rădăcina coapsei — pentru membrul inferior;



Aplicarea garoului



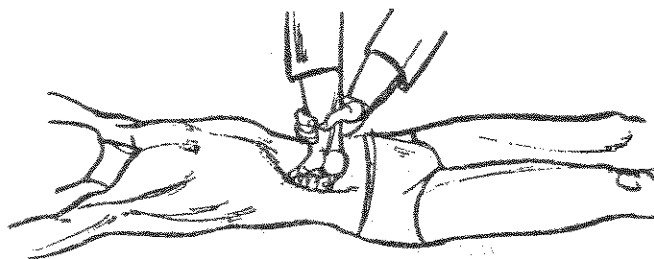
Hemostaza provizorie prin compresia digitală pe artera humerală

- garoul trebuie menținut cel mult 2 ore;
- pe biletul ce se aplică lângă garou trebuie menționată ora aplicării acestuia;

- oprirea hemoragiilor la trunchi sau la cap se face prin aplicarea de comprese sterile și pansamente compresive.



Hemostaza provizorie prin compresia digitală pe artera carotidă



Compresiunea bimanuală pe artera aortoabdominală

- persoana care a pierdut mult sânge va fi așezată cu picioarele mai sus decât nivelul corpului;
- gravitatea unei hemoragii se stabilește în funcție de viteza pierderii de sânge;
- transportul persoanelor accidentate având hemoragii externe se va face imediat după oprirea hemoragiei;

- plăgile ce necesită a fi bandajate se vor desinfecta cu apă oxigenată sau iod;
- plăgile ce necesită a fi pansate se vor desinfecta cu cloramină;
- substanțele antiseptice folosite sunt: alcool, apa oxigenată, tinctura de iod;
- tratarea unei plăgi presupune curățarea, desinfectarea și pansarea acesteia;
- pe rană se aplică întotdeauna un pansament steril.

### Stopul respirator și cardiac

#### Stopul respirator

Se recunoaște după:

- absența mișcărilor costale;
- lipsa respirației prin ascultare cu lipirea urechii de toracele victimei;
- se verifică prin lipirea unei oglinzi în dreptul buzelor accidentatului.

Stopul respirator poate fi determinat și de astuparea căilor respiratorii prin pătrunderea de corpuri străine pe căile respiratorii.

Deblocarea căilor respiratorii se face la locul accidentului prin intervenții normale.



Dezobstrucția căilor respiratorii

Tehnica resuscitării stopului respirator se face prin:

- respirație „gură la gură”
- respirație „gură la nas”.



Respirația artificială „gură la gură”



Respirația artificială „gură la nas”

Eliberarea și degajarea căilor respiratorii superioare.  
Efectuarea respirației artificiale se face așezând victima pe spate cu picioarele mai sus și capul înclinat către înapoi.

Când gura este încheștată și respirația „gură la gură” nu este posibilă, se face respirația „gură la nas” (prin nările victimei).

La respirația „gură la gură” se va avea în vedere ca nările să fie strânse cu degetele.

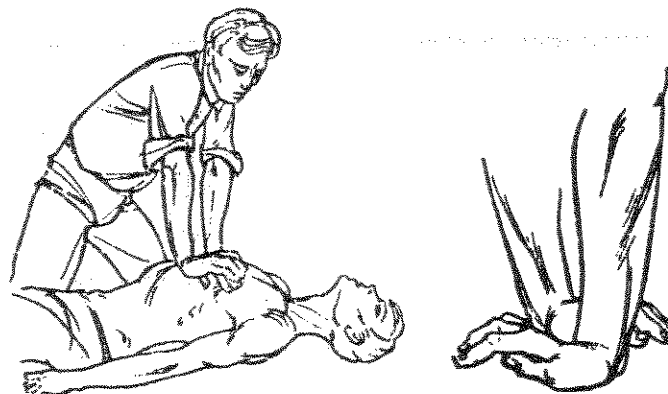
### Stopul cardiac

Recunoașterea unui stop cardiac:

- dispariția pulsului;
- pierderea bruscă a cunoștinței;
- respirație lentă și zgomotoasă;
- dispariția zgomotelor inimii;
- mărirea pupilei;

În acest caz se trece la masajul cardiac extern:

- apăsarea ritmică în dreptul inimii a toracelui victimei.



Masaj cardiac extern

Apăsarea trebuie să se facă spre baza osului pieptului (stern) în partea sa stângă și trebuie să fie suficient de puternică pentru a înfunda cu 3—4 cm cutia toracică într-un ritm de 60 bătăi/minut.

## Fracturi

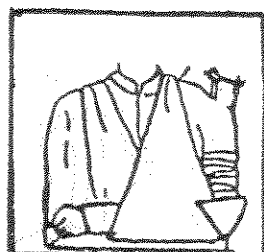
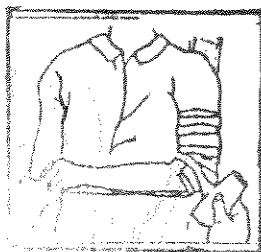
Accidentele de circulație afectează îndeosebi sistemul osos și articular. Fractura — ruperea osului.

O fractură se recunoaște după:

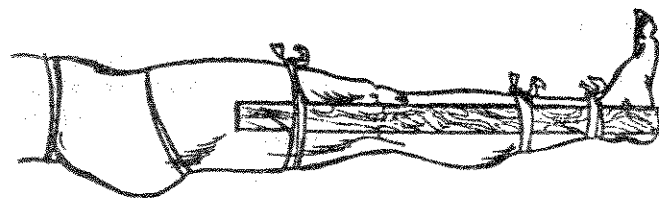
- durere vie;
- mobilitate anormală;
- deformare osoasă și tumefiere...

Principala complicație a fracturilor și luxațiilor este perforarea pielii de către os și transformarea fracturii sau luxației din închisă în deschisă, cu toate urmările ce decurg din aceasta (hemoragii, infecții).

Imobilizarea se face cu ajutorul atelelor.



Imobilizarea unui membru fracturat se face în așa fel încât să fie cuprins atât osul fracturat, cât și cele două articulații, superioară și inferioară.

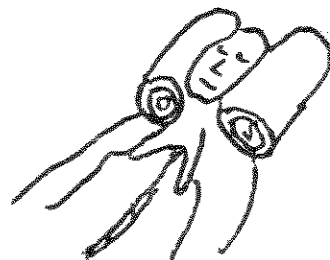


Imobilizarea provizorie a fracturii cu două atele

Fracturile coloanei sunt cele mai grave pentru că alune-carea unui corp vertebral poate comprima măduva, lucru ce poate duce la moartea instantanee.

Dacă accidentatul are dureri violente în ceafă și simte amorțeli sau chiar paralizia membrelor superioare trebuie să imobilizăm cât mai bine gâtul (ca într-o menghină, între două suluri groase).

Accidentatul trebuie transportat întins pe plan dur.



În fracturile coloanei toracale, lombare și sacrale pericolul morții instantanee este mai mic decât la fracturile cervicale.

Prin comprimarea sau secționarea măduvei la acest nivel, bolnavii pot rămâne paralizați pe tot restul vieții.

În cazul fracturilor coloanei transportul victimelor trebuie să se facă imobilizate pe spate și fără a fi zdruncinate.

Preferabil este de a nu fi mișcați până la sosirea salvării. Transportul acestor accidentați e bine a se face cu mijloace de transport cu platformă (furgonete, camioane).

### Fracturile craniului

— pot trece ușor neobservate;

— orice traumatism aparent minor poate evolua în timp grav cu instalarea unor complicații ce pot duce la moartea bolnavului.

De aceea este necesar a fi consultat de către medic.

Dacă victimei îi curge prin nări sau urechi un lichid sanghinolent avem dovada sigură a unei fracturi de bază de craniu, când pericolul morții este foarte mare.

### Electrocutarea

Prima intervenție constă în eliberarea victimei de sursa electrică.

Aceasta se face prin:

— oprirea curentului electric de la comutator; dacă acest lucru nu este posibil se va încerca ruperea conductorului electric cu un băț, cu un obiect cu mâner de lemn sau clește izolanți;

— asigurarea victimei contra căderii de la o eventuală înălțime.

Salvatorul trebuie să stea pe un obiect izolator — scândură — și să nu se atingă de nici o parte descoperită a corpului victimei.

Pericolul major în caz de electrocutare este stopul cardiac și respirator.

În acest caz se instituie respirația artificială și masajul cardiac extern.

## ATRIBUȚIILE MANIPULANTULUI COORDONATOR DE LINIE

1. Manipulantul coordonator de linie face parte din personalul de bord al stației de mișcare și conduce colectivul de linie din schimbul în care lucrează. În întreaga sa activitate se subordonează șefului stației de mișcare.

2. Manipulantul coordonator de linie este recrutat din rândul conducătorilor de tramvai cu o vechime minimă de 3 ani în activitatea de exploatare, care a dovedit că stăpânește foarte bine tehnica conducerii tramvaiului, are aptitudini organizatorice și se bucură de stima și respectul colegilor.

3. Manipulantul coordonator de linie are următoarele obligații:

- a) să cunoască și să respecte prevederile instrucțiunilor:
  - 0901 — Atribuțiile și sarcinile conducătorului de tramvai;
  - 0905 — Atribuțiile și sarcinile controlorului de circulație;
  - 0118 — Prevenirea și tratarea evenimentelor de circulație
  - Regulamentul de Ordine Interioară RATB și principiile capitole din Contractul Colectiv de Muncă, valabil în anul calendaristic respectiv;

b) în relațiile cu personalul de mișcare, întreținere și control să se poarte cu tact, calm și simț de răspundere;

c) să acorde asistență privind conducerea tramvaiului, iar informațiile solicitate de ceilalți conducători de tramvai să fie clare și cât mai complete, fiind un exemplu de urmat pentru aceștia.

4. Manipulantul coordonator de linie are următoarele atribuții și sarcini:

a) sub directa îndrumare a impiegatului de mișcare repartizor și în colaborare cu impiegatul de mișcare ghișeu, completează, pentru schimbul în care lucrează, repartizarea zilnică, urmărind asigurarea personalului necesar pentru ziua următoare;

b) urmărește prezentarea la serviciu a conducătorilor de tramvai de pe linia pe care lucrează, la schimbul său, conform repartizării stabilite;

c) verifică ținuta personalului din schimbul său, existența documentelor personale, starea fizică (odihnit, obosit, sub influența alcoolului etc.), aspectul igienic și estetic al tramvaielor (interior și exterior), existența și corectitudinea indicatoarelor de linie;

d) conform autorității delegate de șeful său ierarhic, prelucerează cu personalul de mișcare evenimentele de circulație deosebite, circularele și dispozițiile primite de la eșaloanele superioare;

e) atrage atenția conducătorilor de tramvai, constituiți în grupuri mici, asupra particularităților traseului și conducerii tramvaiului, atât pentru situațiile normale cât și pentru cazurile în care apare polei, ceață sau alte situații speciale în circulație;

f) participă la scoaterea parcului pe linia pe care lucrează conform programului de circulație, intervenind, atunci când este cazul, la reglarea ritmului de scoatere a tramvaielor în traseu;

g) verifică cu atenție dacă s-au efectuat operațiunile obligatorii la ieșirea în traseu a tramvaielor, fiind împuternicit să interzică ieșirea din unitate a personalului sau tramvaielor în stare necorespunzătoare;

h) asigură legătura cu stația de mișcare a depoului, pentru completarea lipsei de personal de la schimbul II;

i) ia măsuri ca retragerea tramvaielor în depou să se facă în conformitate cu programul de circulație;

j) discută cu conducătorii de tramvaie a căror activitate o coordonează, toate problemele apărute în traseu, insistând asupra modului în care s-a desfășurat activitatea pe schimb (încărcare, ritmicitate, evenimente, stare disciplinară etc.), concluziile transmițându-le șefului stației de mișcare;

k) conduce tramvaiul în traseu conform programului de mers (itinerarului) repartizat;

l) coordonează în mod direct activitatea de efectuare a schimbului la capăt de linie în colaborare cu controlorul de circulație (acolo unde acesta există);

m) în funcție de autoritatea delegată de șeful de depou, urmărește și îndrumă (după caz) activitatea conducătorilor de tramvai aflați în perioadele de acomodare sau probă, făcând propuneri de repartizare a acestora (pe linii cu alți conducători de tramvaie, pe schimburi etc.);

n) colaborează cu impiegatul de mișcare repartizor la programarea și acordarea liberelor, cât și a concediilor de odihnă.

5. În legătură cu menținerea disciplinei de serviciu și prevenirea abaterilor, manipulantul coordonator de linie are următoarele sarcini:

a) se preocupă permanent de educarea personalului din subordine și de aplicare a regulilor de conduită și comportament;

b) pe baza constatărilor zilnice din traseu, pune în discuția colectivului de linie, conducătorii de tramvaie din schimbul său, care nu se încadrează în regulile impuse sau care au

abateri (întârzieri sau lipsă de la serviciu, tamponări, conflicte cu călătorii sau personalul RATB, abateri de la programul de circulație etc.);

c) urmărește permanent modul în care componenții colectivului de linie din schimbul său și-au însușit și aplicat instrucțiunile de serviciu și instructajul de protecție a muncii și P.S.I.

6. Manipulantul coordonator de linie lucrează permanent pe același tramvai, programul său de lucru în unitate și în circulație pe traseu fiind stabilit de șeful atelierului de exploatare sau șeful de depou cu aprobarea Serviciului de Exploatare și Mișcare.

Modificările în componența colectivului de linie vor fi efectuate numai după ce a fost consultat și manipulantul coordonator din schimbul respectiv.

7. Manipulantului coordonator de linie i se pot repartiza și alte sarcini specifice activității stației de mișcare dar numai cu aprobarea scrisă a conducerii exploatarei.

## **NORME PRIVIND DESFĂȘURAREA TRANSPORTULUI ÎN COMUN ÎN MIJLOACELE DE TRANSPORT ALE REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT BUCUREȘTI ȘI MODUL DE SANȚIONARE A ABATERILOR SĂVÂRȘITE**

**H.C.G.M.B. nr. 156/23.08.2001**

**Art. 1.** Călătoria cu mijloacele de transport în comun aparținând R.A.T.B. se efectuează în condițiile reglementate prin prezenta hotărâre.

Pentru a beneficia de transportul în comun cu mijloacele RATB, călătorii trebuie să plătească tariful în vigoare la data efectuării călătoriei; dovada achitării tarifului se face prin compostarea sau validarea biletelor, cartelelor magnetice, abonamentelor sau legitimațiilor de călătorie procurate de la centrele de distribuție.

**Art. 2.** Urcarea călătorilor în vehiculele de transport în comun ale RATB se va face în ordine și numai prin ușile prevăzute cu indicația „urcare”, iar coborârea prin ușile cu indicația „coborâre”, cu excepția:

- femeilor în stare de graviditate înaintată;
- persoanelor cu copii mici până la 3 ani;
- bătrânilor și invalizilor cu invaliditate vizibilă;
- bolnavilor conduși de însoțitori.

**Art. 3.** Urcarea sau coborârea călătorilor în și din vehiculele de transport ale RATB, se va face numai în stații.

Este interzisă urcarea sau coborârea călătorilor înainte de oprirea sau după pornirea vehiculelor din stații.

**Art. 4.** La urcarea în tramvai călătorul este obligat să composteze de îndată biletul sau cartela magnetică, cores-



Apăsarea trebuie să se facă spre baza osului pieptului (stern) în partea sa stângă și trebuie să fie suficient de puternică pentru a înfunda cu 3—4 cm cutia toracică într-un ritm de 60 bătăi/minut.

## Fracturi

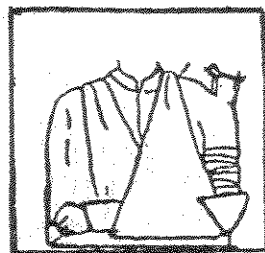
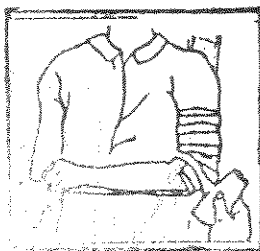
Accidentele de circulație afectează îndeosebi sistemul osos și articular. Fractura — ruperea osului.

○ fractură se recunoaște după:

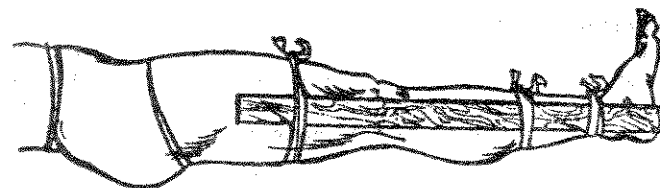
- durere vie;
- mobilitate anormală;
- deformare osoasă și tumefiere.

Principala complicație a fracturilor și luxațiilor este perforarea pielii de către os și transformarea fracturii sau luxației din închisă în deschisă, cu toate urmările ce decurg din aceasta (hemoragii, infecții).

Imobilizarea se face cu ajutorul atelelor.



Imobilizarea unui membru fracturat se face în așa fel încât să fie cuprins atât osul fracturat, cât și cele două articulații, superioară și inferioară.



Imobilizarea provizorie a fracturii cu două atele

Fracturile coloanei sunt cele mai grave pentru că alune-carea unui corp vertebral poate comprima măduva, lucru ce poate duce la moartea instantanee.

Dacă accidentatul are dureri violente în ceafă și simte amorțeli sau chiar paralizia membrelor superioare trebuie să imobilizăm cât mai bine gâtul (ca într-o menghină, între două suluri groase).

Accidentatul trebuie transportat întins pe plan dur.



În fracturile coloanei toracale, lombare și sacrale pericolul morții instantanee este mai mic decât la fracturile cervicale.

Prin comprimarea sau secționarea măduvei la acest nivel, bolnavii pot rămâne paralizați pe tot restul vieții.

În cazul fracturilor coloanei transportul victimelor trebuie să se facă imobilizate pe spate și fără a fi zdruncinate.

Preferabil este de a nu fi mișcați până la sosirea salvării.

Transportul acestor accidentați e bine a se face cu mijloace de transport cu platformă (furgonete, camioane).

### Fracturile craniului

— pot trece ușor neobservate;

— orice traumatism aparent minor poate evolua în timp grav cu instalarea unor complicații ce pot duce la moartea bolnavului.

De aceea este necesar a fi consultat de către medic.

Dacă victimei îi curge prin nări sau urechi un lichid sanghinolent avem dovada sigură a unei fracturi de bază de craniu, când pericolul morții este foarte mare.

### Electrocutarea

Prima intervenție constă în eliberarea victimei de sursa electrică.

Aceasta se face prin:

— oprirea curentului electric de la comutator; dacă acest lucru nu este posibil se va încerca ruperea conductorului electric cu un băț, cu un obiect cu mâner de lemn sau clește izolant;

— asigurarea victimei contra căderii de la o eventuală înălțime.

Salvatorul trebuie să stea pe un obiect izolator — scândură — și să nu se atingă de nici o parte descoperită a corpului victimei.

Pericolul major în caz de electrocutare este stopul cardiac și respirator.

În acest caz se instituie respirația artificială și masajul cardiac extern.

## ATRIBUȚIILE MANIPULANTULUI COORDONATOR DE LINIE

1. Manipulantul coordonator de linie face parte din personalul de bord al stației de mișcare și conduce colectivul de linie din schimbul în care lucrează. În întreaga sa activitate se subordonează șefului stației de mișcare.

2. Manipulantul coordonator de linie este recrutat din rândul conducătorilor de tramvai cu o vechime minimă de 3 ani în activitatea de exploatare, care a dovedit că stăpânește foarte bine tehnica conducerii tramvaiului, are aptitudini organizatorice și se bucură de stima și respectul colegilor.

3. Manipulantul coordonator de linie are următoarele obligații:

a) să cunoască și să respecte prevederile instrucțiunilor:

— 0901 — Atribuțiile și sarcinile conducătorului de tramvai;

— 0905 — Atribuțiile și sarcinile controlorului de circulație;

— 0118 — Prevenirea și tratarea evenimentelor de circulație

— Regulamentul de Ordine Interioară RATB și principalele capitole din Contractul Colectiv de Muncă, valabil în anul calendaristic respectiv;

b) în relațiile cu personalul de mișcare, întreținere și control să se poarte cu tact, calm și simț de răspundere;

c) să acorde asistență privind conducerea tramvaiului, iar informațiile solicitate de ceilalți conducători de tramvai să fie clare și cât mai complete, fiind un exemplu de urmat pentru aceștia.

4. Manipulantul coordonator de linie are următoarele atribuții și sarcini:

a) sub directa îndrumare a impiegatului de mișcare repartizor și în colaborare cu impiegatul de mișcare ghișeu, completează, pentru schimbul în care lucrează, repartizarea zilnică, urmărind asigurarea personalului necesar pentru ziua următoare;

b) urmărește prezentarea la serviciu a conducătorilor de tramvai de pe linia pe care lucrează, la schimbul său, conform repartizării stabilite;

c) verifică ținuta personalului din schimbul său, existența documentelor personale, starea fizică (odihnit, obosit, sub influența alcoolului etc.), aspectul igienic și estetic al tramvaielor (interior și exterior), existența și corectitudinea indicatoarelor de linie;

d) conform autorității delegate de șeful său ierarhic, prelucrează cu personalul de mișcare evenimentele de circulație deosebite, circularele și dispozițiile primite de la eșaloanele superioare;

e) atrage atenția conducătorilor de tramvai, constituiți în grupuri mici, asupra particularităților traseului și conducerii tramvaiului, atât pentru situațiile normale cât și pentru cazurile în care apare polei, ceață sau alte situații speciale în circulație;

f) participă la scoaterea parcului pe linia pe care lucrează conform programului de circulație, intervenind, atunci când este cazul, la reglarea ritmului de scoatere a tramvaielor în traseu;

g) verifică cu atenție dacă s-au efectuat operațiunile obligatorii la ieșirea în traseu a tramvaielor, fiind împuternicit să interzică ieșirea din unitate a personalului sau tramvaielor în stare necorespunzătoare;

h) asigură legătura cu stația de mișcare a depoului, pentru completarea lipsei de personal de la schimbul II;

i) ia măsuri ca retragerea tramvaielor în depou să se facă în conformitate cu programul de circulație;

j) discută cu conducătorii de tramvaie a căror activitate o coordonează, toate problemele apărute în traseu, insistând asupra modului în care s-a desfășurat activitatea pe schimb (încărcare, ritmicitate, evenimente, stare disciplinară etc.), concluziile transmițându-le șefului stației de mișcare;

k) conduce tramvaiul în traseu conform programului de mers (itinerarului) repartizat;

l) coordonează în mod direct activitatea de efectuare a schimbului la capăt de linie în colaborare cu controlorul de circulație (acolo unde acesta există);

m) în funcție de autoritatea delegată de șeful de depou, urmărește și îndrumă (după caz) activitatea conducătorilor de tramvai aflați în perioadele de acomodare sau probă, făcând propuneri de repartizare a acestora (pe linii cu alți conducători de tramvaie, pe schimburi etc.);

n) colaborează cu impiegatul de mișcare repartizor la programarea și acordarea liberelor, cât și a concediilor de odihnă.

5. În legătură cu menținerea disciplinei de serviciu și prevenirea abaterilor, manipulantul coordonator de linie are următoarele sarcini:

a) se preocupă permanent de educarea personalului din subordine și de aplicare a regulilor de conduită și comportament;

b) pe baza constatărilor zilnice din traseu, pune în discuția colectivului de linie, conducătorii de tramvaie din schimbul său, care nu se încadrează în regulile impuse sau care au

abateri (întârzieri sau lipsă de la serviciu, tamponări, conflicte cu călătorii sau personalul RATB, abateri de la programul de circulație etc.);

c) urmărește permanent modul în care componenții colectivului de linie din schimbul său și-au însușit și aplicat instrucțiunile de serviciu și instructajul de protecție a muncii și P.S.I.

6. Manipulantul coördonator de linie lucrează permanent pe același tramvai, programul său de lucru în unitate și în circulație pe traseu fiind stabilit de șeful atelierului de exploatare sau șeful de depou cu aprobarea Serviciului de Exploatare și Mișcare.

Modificările în componența colectivului de linie vor fi efectuate numai după ce a fost consultat și manipulantul coördonator din schimbul respectiv.

7. Manipulantului coördonator de linie i se pot repartiza și alte sarcini specifice activității stației de mișcare dar numai cu aprobarea scrisă a conducerii exploatării.

**NORME PRIVIND DESFĂȘURAREA TRANSPORTULUI ÎN COMUN ÎN MIJLOACELE DE TRANSPORT ALE REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT BUCUREȘTI ȘI MODUL DE SANCTIIONARE A ABATERILOR SĂVÂRȘITE**

**H.C.G.M.B. nr. 156/23.08.2001**

**Art. 1.** Călătoria cu mijloacele de transport în comun aparținând R.A.T.B. se efectuează în condițiile reglementate prin prezenta hotărâre.

Pentru a beneficia de transportul în comun cu mijloacele RATB, călătorii trebuie să plătească tariful în vigoare la data efectuării călătoriei; dovada achitării tarifului se face prin compostarea sau validarea biletelor, cartelelor magnetice, abonamentelor sau legitimațiilor de călătorie procurate de la centrele de distribuție.

**Art. 2.** Urcarea călătorilor în vehiculele de transport în comun ale RATB se va face în ordine și numai prin ușile prevăzute cu indicația „urcare”, iar coborârea prin ușile cu indicația „coborâre”, cu excepția:

- femeilor în stare de graviditate înaintată;
- persoanelor cu copii mici până la 3 ani;
- bătrânilor și invalizilor cu invaliditate vizibilă;
- bolnavilor conduși de însoțitori.

**Art. 3.** Urcarea sau coborârea călătorilor în și din vehiculele de transport ale RATB, se va face numai în stații.

Este interzisă urcarea sau coborârea călătorilor înainte de oprirea sau după pornirea vehiculelor din stații.

**Art. 4.** La urcarea în tramvai călătorul este obligat să composteze de îndată biletul sau cartela magnetică, cores-

punzătoare tarifului în vigoare la data efectuării călătoriei în aparatele special montate în acest scop iar la cererea organelor de control să le prezinte pentru verificare.

Sunteți scutiți de plata taxei de călătorie copii în vârstă de până la 7 ani.

Pentru mărfurile sau bagajele care ocupă locurile de pe scaune, călătorul va plăti, în plus, prețul unui bilet sau al unei cartele magnetice la tariful în vigoare la data efectuării călătoriei, pentru fiecare loc ocupat cu mărfurile sau bagajele respective.

Prețul biletului sau al cartelei magnetice se achită și în situația în care călătorul deține abonament sau legitimație de călătorie valabile. Pentru bagajele cu volum mic, care se țin în mână, nu se plătește suplimentar prețul unui bilet sau al unei cartele magnetice.

**Art. 5.** Biletele, cartelele magnetice, abonamentele sau legitimațiile de călătorie vor fi folosite potrivit condițiilor în care au fost eliberate.

Posesorii de abonamente sau legitimații nominale sunt obligați să prezinte controlorilor, la cerere, actele de identitate.

Biletele, cartelele magnetice, abonamentele sau legitimațiile de călătorie care prezintă date incomplete, ștersături sau modificări sunt confiscate, iar utilizatorul va fi sancționat conform legislației în vigoare.

Pe porțiunea de traseu comun a mai multor linii de transport, abonamentul eliberat pentru una dintre ele se poate utiliza și pentru celelalte.

**Art. 6.** Biletul sau cartela magnetică dau dreptul la o singură călătorie fără întrerupere, pe distanța corespunzătoare tarifului, pe traseul fixat vehiculului pentru cursa respectivă și numai în vehiculul în care au fost compostate sau validate.

Biletele, cartelele magnetice, abonamentele sau legitimațiile de călătorie pot fi transmise altor persoane, cu excepția celor nenominale.

**Art. 7.** Este interzis călătorilor:

a) să călătorească fără bilet ori cartelă magnetică la tariful în vigoare la data efectuării călătoriei sau să călătorească fără abonament sau legitimație de călătorie valabile;

b) să călătorească fără bilete sau cartele magnetice compostate sau validate în mod valabil;

c) să călătorească cu bilete, cartele magnetice, abonamente sau legitimații de călătorie care prezintă date modificate sau șterse;

d) să împiedice în orice mod personalul R.A.T.B. să-și exercite atribuțiile de serviciu la bordul vehiculelor de transport în comun, în stații ori la capetele de linii;

e) să agreseze fizic sau verbal personalul R.A.T.B. în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu la bordul vehiculelor de transport în comun, în stații ori la capetele de linii;

f) să ceară conducătorului de tramvai deschiderea ușilor acestora între stații sau la semafoare;

g) să poarte discuții cu conducătorul de tramvai în timpul circulației;

h) să împiedice organele de control să-și exercite atribuțiile;

i) să călătorească pe scări, pe părțile laterale sau în afara caroseriei tramvaiului;

j) să umble la aparatele și instalațiile tramvaiului;

k) să acționeze semnalul de alarmă fără a exista un pericol iminent pentru siguranța vehiculului sau a călătorilor;

l) să se sprijine de geamuri pentru asigurarea stabilității în timpul mersului (în acest scop se vor folosi numai barele și curelele pentru susținere sau mânerele de la scaune);

m) să producă dezordine în orice mod la urcare, la coborâre sau în interiorul tramvaiului;

n) să lipească afişe în salonul sau exteriorul tramvaiului;

o) să deterioreze sau să murdărească sub orice formă tramvaiul;

p) să vândă orice marfă în salonul tramvaiului;

q) să consume băuturi alcoolice sau să fumeze în interiorul tramvaiului;

r) să tulbure ordinea şi liniştea celorlalţi călători;

s) să arunce obiecte de orice fel pe fereastră ori uşa tramvaiului.

**Art. 8.** În tramvaie este interzis:

a) ocuparea locurilor de pe scaune cu mărfuri sau bagaje fără compostarea sau validarea, în plus, a unui bilet sau a unei cartele magnetice la tariful în vigoare la data efectuării călătoriei, pentru fiecare loc ocupat cu mărfurile sau bagajele respective;

b) transportarea de materiale inflamabile precum: butelii de aragaz, butelii pentru oxigen sau acetilenă, bidoane cu benzină sau petrol, bidoane cu carbid, arme de foc neasigurate etc.;

c) transportarea materialelor care ar putea produce neajunsuri celorlalţi călători, prin mirosurile pe care le emană, prin ardere, coroziune sau murdărie;

d) transportarea păsărilor sau animalelor vii, cu excepţia câinilor însoţiţi care au lesă şi botniţă ori a animalelor mici ținute în braţe;

**Art. 9.** Regia Autonomă de Transport Bucureşti este obligată:

a) să pună în exploatare numai tramvaie curate şi ale căror sisteme şi instalaţii asigură funcţionarea lor în condiţiile tehnice prevăzute de lege;

b) să ia măsuri pentru a asigura încărcarea tramvaiului numai în limita capacităţii lor înscrise în documentul de bord al tramvaiului respectiv.

**Art. 10.** Abaterile de la dispoziţiile prezentei hotărâri constituie contravenţie şi se sancţionează astfel:

— pentru contravenţiile prevăzute la art. 7 amenda este de la 200.000 la 400.000 lei, iar pentru cele prevăzute la art. 8 amenda este de la 300.000 la 500.000 lei;

— cuantumul amenzilor va putea fi modificat de organele abilitate, conform prevederilor legale.

**Art. 11.** Când abaterea este săvârşită în astfel de condiţii încât potrivit legii penale constituie infracţiune, se pedepseşte în conformitate cu legea penală.

**Art. 12.** În situaţia în care contravenţia săvârşită a avut drept consecinţă producerea unui prejudiciu pentru R.A.T.B., în procesul-verbal de contravenţie se va menţiona, pe lângă contravenţia săvârşită şi amenda aplicată, în ce a constat prejudiciul, urmând ca valoarea acestuia să fie stabilită pe baza unui deviz, recuperarea efectuându-se conform dreptului comun.

**Art. 13.** Contravenţiile stabilite prin prezenta hotărâre se constată şi se sancţionează prin proces-verbal încheiat de personalul cu atribuţii de control din cadrul R.A.T.B., de delegaţii cu împuternicire dată prin dispoziţia Primarului General al Municipiului Bucureşti.

În procesul-verbal, agentul constatator menţionează limita minimă şi maximă a amenzii prevăzută de prezenta hotărâre pentru contravenţia săvârşită şi stabileşte amenda aplicată.

În momentul constatării contravenţiei, agentul constatator eliberează contravenientului o dovadă numită „Constatare”, care va cuprinde descrierea contravenţiei săvârşite, dacă aceasta a avut sau nu ca urmare producerea unui prejudiciu R.A.T.B., limita minimă şi maximă a amenzii

prevăzută de prezenta hotărâre pentru abaterea săvârșită și amenda aplicată, menționând suma care poate fi achitată în termen de 48 de ore, procesul-verbal urmând să se întocmească ulterior.

**Art. 14.** Contravenientul este obligat să prezinte agentului constatator, la cererea acestuia, actul de identitate.

În cazul în care contravenientul refuză să se legitimeze, agentul constatator poate apela la ofițerii sau subofițerii de poliție ori la cele mai apropiate secții de poliție.

**Art. 15.** În cazul în care contravenientul achită pe loc agentului constatator jumătate din minimul amenzii prevăzute de prezenta hotărâre pentru abaterea săvârșită, iar prin contravenție nu s-a cauzat un prejudiciu, procesul-verbal nu se mai încheie și orice urmărire încetează.

Plata amenzii se face contra chitanță, în care se va specifica numele și prenumele contravenientului, contravenția pentru care a fost încasată amenda, data săvârșirii contravenției precum și linia de transport în care s-a săvârșit aceasta.

**Art. 16.** Dacă contravenientul se angajează sub semnătură să achite, în cel mult 48 de ore de la data săvârșirii contravenției și întocmirii „Constatării”, jumătate din minimul amenzii stabilite prin prezenta hotărâre pentru abaterea săvârșită, agentul constatator va face mențiune în acest sens în cuprinsul constatării și, dacă este cazul, în procesul-verbal.

Plata amenzii se face în acest caz la agențiile CEC, casieriile RATB, filiale sau sucursale ale băncilor, iar chitanța se predă de către contravenient agentului constatator, în termenul prevăzut de aliniatul precedent.

Dacă contravenientul achită în 48 de ore de la data săvârșirii contravenției jumătate din minimul amenzii prevăzut în prezenta hotărâre pentru abaterea săvârșită încetează orice urmărire în ceea ce privește amenda.

În cazul în care contravenientul nu achită în 48 de ore jumătate din minimul amenzii, agentul constatator procedează la întocmirea procesului-verbal pe baza datelor reținute în momentul constatării contravenției și a eliberării „Constatării”.

Contravenientul va achita în acest caz amenda aplicată prin procesul-verbal de contravenție.

Pentru contravențiile săvârșite de minorii care au împlinit 14 ani minimul și maximul amenzii prevăzute la art. 10 se reduc la jumătate.

**Art. 17.** Împotriva procesului verbal de constatarea contravenției se poate face plângere, în termen de 15 zile de la data comunicării acestuia.

Plângerea se depune la organul din care face parte agentul constatator și va fi însoțită de copia procesului-verbal de constatare a contravenției.

**Art. 18.** Plângerea se înaintează de către organul constatator judecătoriei competente spre soluționare.

**Art. 19.** Organizatorii de manifestări sportive, de spectacole, acțiuni cu caracter sindical etc. au obligația să ia măsurile necesare pentru preîntâmpinarea distrugerii sau degradării componentelor mijloacelor de transport în comun ori a mobilierului stradal existent în stațiile RATB.

Organul administrației publice locale care autorizează astfel de manifestări va consemna și obligația organizatorilor de a suporta contravaloarea daunelor produse.

**Art. 20.** Contravențiilor stabilite prin prezentele Norme le sunt aplicabile prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001, privind regimul juridic al contravențiilor.

## MACAZUL CU MECANISM DE ACȚIONARE AUTOMATĂ „HANNING & KAHL” ȘI MODUL DE COMANDĂ

1. Descrierea generală a macazului cu mecanism de acționare automată HANNING & KAHL și modul de comandă.

Ansamblul macaz se compune din următoarele componente:

- macazul propriu-zis cu mecanismul de manevră și sistem de încălzire;
- patină de comandă
- patină de blocare;
- patină de deblocare (2 buc);
- semafor semnalizare;
- cutie cu aparate electrice.

Dispunerea acestora este realizată conform planului de montaj.

Macazul cu mecanism de acționare automată HANNING & KAHL se compune din:

a) Macazul propriu-zis care este un macaz cu ace cu articulație cu raza de 50 m deviație dreapta, executat din șină cu canal și șină OR pentru ace. El este format din două ace (acul curb și respectiv acul drept), două contraace (contraacul curb și respectiv contraacul drept) și două contrașine. În poziția normală de funcționare numai un ac trebuie să fie lipit de contraacul corespunzător lui. Pentru mers pe direcția abătută trebuie să fie lipit acul curb de contraacul drept, iar acul drept să fie lipit de contrașina corespunzătoare lui. Pentru direcția de mers înainte acul drept trebuie să fie lipit de contraacul curb.

Acul curb trebuie să fie lipit de contrașine corespunzătoare lui. În cazul în care acele se află în poziții intermediare înseamnă că macazul este defect și nu se poate circula pe el.

b) Mecanismul de manevră se află între contrașinele macazului și este comandat de un sistem electric. În cazul defectării sistemului de comandă macazul poate fi acționat manual numai din locul special prevăzut pe carcasa aparatului. Acționarea se face cu ajutorul rângei de macaz.

c) Macazul este dotat cu un sistem de încălzire care elimină posibilitatea înghețării macazului în timpul iernii. Patina de comandă și patina de blocare se află dispuse alăturat. Deasupra șinei, vizibil se află semaforul de semnalizare. Semnificațiile indicațiilor acestuia sunt prezentate în figura 1.

2. Comanda macazului (situație de funcționare).

Funcție de semnalizările semaforului se acționează asupra sistemului de comandă al vagonului.

**Se pleacă din stație:**

a) **Direcția este bună** (vizibilă pe semafor). Se demarează vagonul, pe patina de comandă se circulă cu controlerul pe „0”. Se verifică blocarea macazului, vizibilă pe semafor (direcția dorită + semn blocare). Se continuă mersul cu controlerul pe pozițiile de mers.

b) **Direcția nu este bună.** Trebuie acționat macazul. Pe semafor este indicată direcția existentă. Se așteaptă ca macazul să fie deblocat (nu este aprins semnul „X”). Se demarează. Pe patina de comandă se circulă cu controlerul pe poziția 1—2. Se verifică acționarea macazului și blocarea sa (vizual pe semafor și macaz). Dacă acesta a fost acționat pe direcția dorită se continuă mersul. Dacă macazul a refuzat comanda (nu a acționat pentru direcția dorită) se oprește vagonul și se acționează manual macazul cu ranga, în punctul de acționare situat între șine.



**Semnificație indicații  
semafor macaz HANNING & KAHL  
(intersecție Giurgiului—Olteniței)**

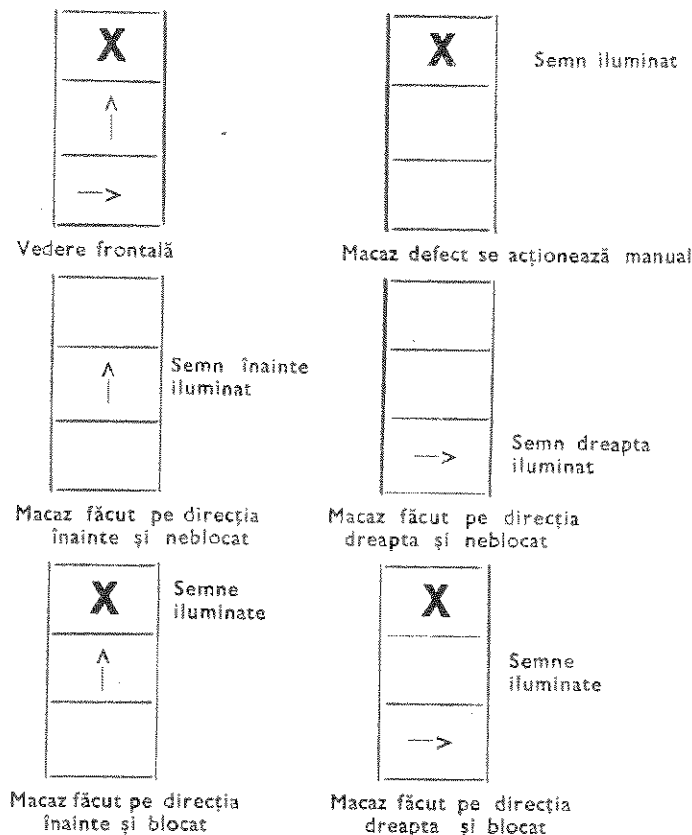


Figura 1

**c) Situații deosebite (vagon tractat sau împins).**

— Vagon tractat (indiferent de poziția pantografului vagonului tractat). Se acționează ca în situația normală, prezentată la pct. 2. Reglajul sistemului de acționare a macazului este astfel asigurat încât având serviciile auxiliare cuplate, macazul să nu acționeze (reglajul se verifică periodic).

— Vagon împins. Se verifică poziția macazului. Dacă poziția nu este bună, se acționează manual macazul. Trecerea pe patina de comandă se face cu controlerul pe poziția „0” (fără curent prin motoare).

**d) Situație macaz defect.**

Se concretizează prin posibilitatea:

1) Nici un bec să nu fie aprins.

Conducătorul de tramvai va verifica poziția limbilor macazului. Va acționa manual macazul pe direcția dorită, va verifica ca acul să fie lipit de contraac. Va anunța controlorul de la capăt de linie la terminarea semicursei situația de macaz defect.

2) Becul care semnalizează blocarea este ars.

În cazul în care nu apare semnul de macaz blocat după trecerea pe patina de blocare va proceda ca mai sus.

3) Becul care semnalizează direcția este ars.

Conducătorul de tramvai va proceda ca la pct. d.1.

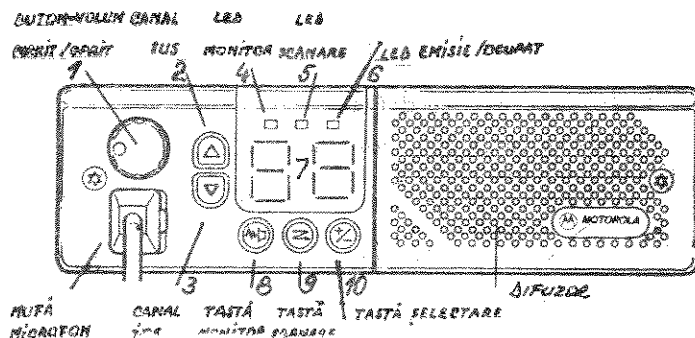
e) Dacă macazul este blocat pe o direcție și în zona macazului nu se află un alt vagon se va acționa manual macazul și se va anunța controlorul de la capăt de linie la terminarea semicursei situația de macaz defect.

f) Este interzisă pilotarea vagonului peste patina de comandă, blocare și de deblocare (pantograful tras de pe fir).

g) Este interzis de a ataca patina de comandă înainte ca ultimul boghiu al vagonului din față să părăsească macazul.

## INSTRUCȚIUNI DE FOLOSIRE PENTRU RADIOTELEFOANE

### A. MOTOROLA TIP GM 300



### ATENȚIE!

Montarea sau demontarea radiotelefonului se va efectua numai de Serviciul Electronică și Automatizări.

### PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE A RADIOTELEFONULUI

Pentru punerea în funcțiune a radiotelefonului rotiți butonul de reglaj volum (1) în sensul acelor de ceasornic, auzindu-se un clic. LED-urile 4, 5, 6, 7 de pe panoul frontal, se aprind indicând ultima stare a aparatului înainte de a fi oprit, iar în difuzor se va auzi un ton scurt, ceea

ce înseamnă o funcționare corectă a aparatului. În caz contrar radiotelefonul este defect și trebuie trimis la Serviciul E.A.

Pentru oprirea radiotelefonului se rotește butonul de volum în sens invers acelor de ceasornic, până se aude un clic.

### FUNCȚIONAREA PE „RECEPȚIE”

Se reglează volumul dorit din butonul de reglaj al volumului (1).

Se selectează canalul dorit prin apăsarea butoanelor CANAL SUS / JOS (2), (3) până când pe display (7) se afișează cifra corespunzătoare.

În condiții de recepție proastă se va apăsa butonul MONITOR (8) timp de 2 secunde. În difuzor se va auzi un zgomot specific (fără squelch). Dacă se dorește revenirea în modul de recepție cu squelch se apasă din nou, dar pentru scurtă durată, butonul MONITOR (8). Fiecare apăsare a butoanelor radiotelefonului va fi însoțită de un ton scurt.

### FUNCȚIONAREA PE „EMISIE”

Înainte de a emite se verifică dacă LED-ul EMISIE / OCUPAT (6) este stins.

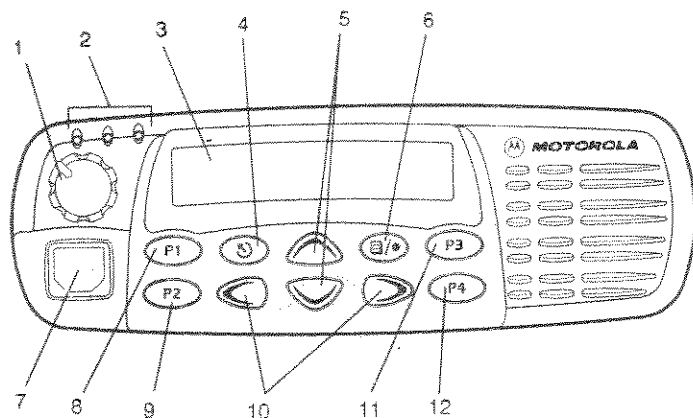
În acest caz, canalul este liber și se poate emite apăsând și menținând apăsat butonul de emisie de la microfon. În timpul emisie, LED-ul EMISIE / OCUPAT (6) este aprins permanent. La eliberarea butonului se trece în recepție.

Dacă LED-ul EMISIE / OCUPAT (6) se aprinde intermitent, canalul este ocupat, situație în care prin apăsarea butonului de emisie, în difuzor se aude un ton de avertizare.

Timpul maxim de emisie este limitat la un minut. După un minut de emisie continuă, radiotelefonul iese automat din emisie.

Butoanele SEL (10) și SCAN (9) nu se utilizează.

## B. MOTOROLA GM 160



1. pornit/oprit și volum;
2. indicatoare LED (pentru semnalizarea stărilor sau a modurilor de lucru);
3. display;
4. ieșire meniu/abandonare funcție;
5. selector canale/navigare meniu sus — jos;
7. conector microfon;
- 8, 9, 11, 12. butoane programabile;
10. navigare meniu stânga — dreapta.

### ATENȚIE!

Instalarea, demontarea și orice altă intervenție tehnică asupra radiotelefonului se va efectua numai de către personalul S.E.A.

Radiotelefonul va fi alimentat numai dintr-o sursă de alimentare protejată la supratensiune și la suprasarcină (în cazul de față sursă tip Astron RS-10A-BB). În cazul în care se lucrează la instalația electrică de 220V c.a. se va deconecta de la priză sursa de alimentare a radiotelefonului.

Funcționarea radiotelefonului cu o instalație de antenă defectă sau neconectată corect poate cauza avariarea gravă a acestuia.

Sunt interzise orice modificări asupra instalației originale a radiotelefonului (de exemplu conectarea unui difzor extern).

Nerespectarea condițiilor de exploatare conduce la pierderea garanției radiotelefonului, situație în care costurile de reparație vor fi suportate de către cei în cauză.

### PORNIREA / OPRIREA RADIOTELEFONULUI — REGLAREA VOLUMULUI

Pentru pornirea radiotelefonului se apasă scurt butonul 1. După acționarea acestui buton, radiotelefonul efectuează testul de bună funcționare; dacă nu sunt depistate probleme de funcționare, în difuzor se vor auzi două tonuri scurte, iar radiotelefonul trece în modul de lucru programat. În caz contrar, în difuzor se va auzi un singur ton de durată mai lungă; în această situație radiotelefonul necesită depanare într-un service specializat.

Pentru reglarea volumului la nivelul dorit se rotește butonul 1.

### SELECTAREA CANALULUI DE COMUNICAȚIE

Pentru selectarea canalului de lucru, se utilizează butoanele V A.

În cazul de față, radiotelefonul este programat cu două canale de lucru:

- canal 1 — este destinat comunicației cu dispeceratul RATB 5 și cu substațiile din cadrul grupei din care face parte; permite recepționarea numai a comunicațiilor radio destinate substațiilor din cadrul grupei. Pe display apare „RATB 5 Gr...”.
- canal 2 — la fel ca mai sus, cu deosebirea că permite recepționarea întregului trafic radio din rețea. Pe display apare \*\*\*RATB 5\*\*\*.

## EFFECTUAREA UNEI COMUNICAȚII RADIO

Pentru efectuarea unei convorbiri se apasă butonul de trecere în emisie, moment în care în difuzor se va auzi un ton. Se menține apăsat butonul de trecere în emisie și numai după încetarea tonului, se poate comunica vocal. La terminarea comunicației se eliberează butonul de trecere în emisie. Este foarte important ca efectuarea comunicației vocale să aibă loc numai după încetarea tonului menționat, deoarece în acest timp radiotelefonul își transmite codul propriu de identificare, iar mesajul vocal este ignorat.

Timpul maxim de emisie continuă este limitat la 30 de secunde. După expirarea acestui timp, în difuzor se va auzi un ton de avertizare și radiotelefonul trece automat în regim de recepție.

Fiecare intrare în emisie a radiotelefonului este însoțită de transmiterea codului propriu de identificare. Codul de identificare este afișat pe display-ul radiotelefoanelor compatibile din rețeaua radio RATB 5. Radiotelefonul GM 160 permite afișarea numelui alocat codului de identificare.

În regim de recepție vor fi afișate codurile de identificare ale radiotelefoanelor care dispun de această facilități.

Radiotelefonul nu permite intrarea în emisie dacă în acel moment canalul radio este ocupat (LED-ul roșu clipește intermitent).

## ALTE FACILITĂȚI

### 1. RADIO CALL: cuprinde două subfuncții: RADIO CHECK și CALL ALERT.

Aceste funcții se vor utiliza numai dacă este absolut necesar.

#### RADIO CHECK

Permite verificarea faptului că un alt radiotelefon din rețea este activ și se află în aria de acoperire.

Pentru selectarea acestei funcții se apasă butonul P1; pe display apare CALL ALERT. Se apasă pe unul din butoanele V  $\wedge$  și se selectează RADIO CHECK. Se apasă din nou P1 și pe display apare lista codurilor de identificare din rețea. Se selectează codul dorit cu ajutorul butoanelor V  $\wedge$  și se apasă butonul de trecere în emisie o singură dată. Dacă operațiunea de verificare a avut succes pe display apare ACKNOWLEDGE, iar în caz contrar apare NO ACKNOWLEDGE.

#### CALL ALERT

Este utilizat în situația în care unul din utilizatori nu răspunde apelurilor, dacă radiotelefonul acestuia este activ și este în aria de acoperire. După utilizarea cu succes a acestei funcții, pe display-ul radiotelefonului căutat este afișat codul de identificare al apelantului, însoțit de tonuri de avertizare, până când acesta răspunde apelului.

Pentru selectarea acestei funcții se apasă butonul P1; pe display apare CALL ALERT. Se apasă din nou P1 și pe display apare lista codurilor de identificare din rețea. Se selectează codul dorit cu ajutorul butoanelor V  $\wedge$  și

se apasă butonul de trecere în emisie o singură dată. Dacă operațiunea de verificare a avut succes pe display apare ACKNOWLEDGE, iar în caz contrar apare NO ACKNOWLEDGE.

O altă cale de accesare a acestor funcții este prin intrarea în modul meniu. Se apasă pe butonul 6, pe display apare RADIO CALL, se apasă din nou butonul 6 și cu ajutorul butoanelor V  $\Delta$ , se selectează funcția dorită; se apasă din nou butonul 6 și se intră în lista de coduri după care se procedează la fel ca mai sus.

## 2. SETARE ȘI AFIȘARE CEAS

Se intră în meniu prin apăsarea butonului 6. Cu ajutorul butoanelor V  $\Delta$  se selectează UTILITIES. Se selectează CLOCK, apoi SET TIME cu butonul 6. Cu butoanele <> se selectează ora, minute sau modul de funcționare (AM, PM, 24h), iar cu butoanele V  $\Delta$  se setează valoarea. Afișarea ceasului se realizează prin apăsarea butonului P3.

## 3. STARE ALARMĂ

Se intră în meniu prin apăsarea butonului 6. Cu ajutorul butoanelor V  $\Delta$  se selectează UTILITIES. Se selectează apoi următoarele: REMINDER ALARM, ALARM ON (activare alarmă, sau ALARM OFF (dezactivare alarmă) și SET TIME (se setează ora și minutul la fel ca mai sus).

## 4. SETARE VOLUM TONURI

Se intră în meniu prin apăsarea butonului 6. Cu ajutorul butoanelor V  $\Delta$  se selectează AUDIOTONES. Se selectează apoi următoarele: ALERT VOL LVL, IND ALERT ON sau IND ALERT OFF (volum mare sau mic).

## 5. REGLARE NIVEL DE ILUMINARE DISPLAY

Se apasă succesiv butonul P4 până la nivelul de iluminare dorit.

# COD DE SEMNALE PENTRU CIRCULAȚIA ȘI MANEVRA CONVOAIELOR DE TRAMVAIE

Semnalele pentru circulația și manevra convoaielor de tramvaie sunt obținute cu ajutorul unor instrumente portative, care constau în:

- steguleț de culoare galbenă;
- fluier de mână;
- lanternă cu lumină albă.

Aceste semnale se folosesc în orice moment al zilei și în orice condiții atmosferice, astfel ca personalul de intervenție și conducătorii vagoanelor din convoi să le poată observa, fie direct, fie prin retransmitere.

Semnalele folosite sunt următoarele:

### 1. Pentru direcția înainte:

- ziua — se mișcă stegulețul deasupra capului, în arc de cerc, în timp ce cu fluierul se emite un sunet lung;
- noaptea — se mișcă lanternă în arc de cerc, deasupra capului, folosindu-se fluierul în același mod ca ziua.

### 2. Pentru direcția înapoi:

- ziua — se mișcă stegulețul în arc de cerc, în partea de jos a corpului, în timp ce cu fluierul se emit 2 sunete lungi;
- noaptea — se mișcă lanternă în arc de cerc, în partea de jos a corpului, folosindu-se fluierul în același mod ca ziua.

### 3. Pentru mișcarea lentă a convoiului:

- ziua — se mișcă lateral, în plan vertical, stegulețul, în timp ce cu fluierul se emit mai multe sunete lungi (3—4);
- noaptea — se mișcă lateral, în plan vertical, lanternă, folosindu-se fluierul în același mod ca ziua.

### 4. Pentru pornirea convoiului:

- ziua — se ridică stegulețul, în timp ce cu fluierul se emite un sunet lung;
- noaptea — se ridică lanternă, folosindu-se fluierul în același mod ca ziua.

### 5. Pentru oprirea convoiului:

- ziua — se rotește stegulețul înaintea corpului, în timp ce cu fluierul se emite 3 sunete scurte;
- noaptea — se rotește lanternă înaintea corpului, folosindu-se fluierul în același mod ca ziua.

Instrucțiunea 0901 a fost elaborată în Ianuarie 2002 de către Serviciul Formare Profesională din cadrul Regiei Autonome de Transport București.

La redactarea acestei lucrări au participat:

**I. Din cadrul Serviciului Formare Profesională:**

- ing. Florin Georgescu — șef Serv. Formare Profesională  
— responsabil de colectiv;
- ing. Maria Manoliu
- ing. Mariana Stepanescu
- sing. Dănuț Voicilă
- psiholog Viorica Radu

**II. Din cadrul Serviciului Exploatare Mișcare:**

- ing. Nicolae Stoia — șef Serviciu
- ing. Alexandru Opreșan — șef Birou
- ing. Anca Hanganu — colaborator

**III. Din cadrul Exploatării Transport Electric:**

- ing. Nicu Voinea — inginer șef
- ing. Vasile Șoaită — șef Serv. Tehnic Mecano-Energetic
- ing. Dragoș Vasiliu — șef Serv. Exploatare și Siguranța Circulației.

**IV. Din cadrul E.I.E.L.C.C.**

- ing. Traian Manoliu — șef Permanența Linii

Corectură, colajonare și redactare: Serv. Formare Profesională: Silvia Ghițuran.

Tehnoredactor: Coe Mihai

**CUPRINS**

1. Dispoziții generale .....	3
2. Condiții pentru ocuparea funcției și perspective de avansare .....	4
3. Atribuțiile conducătorului de tramvai.....	9
4. Relații de serviciu .....	6
5. Condiții de lucru pentru conducătorul de tramvai .....	8
6. Drepturile salariaților ce decurg din Contractul Colectiv de Muncă și din legislația muncii .....	9
7. Ținuta conducătorului de tramvai în timpul serviciului .....	11
8. Comportamentul conducătorului de tramvai .....	12
9. Prezentarea la program, primirea documentelor de circulație și instructajul operativ .....	14
10. Preluarea serviciului pe traseu .....	17
11. Exploatarea tramvaiului .....	19
12. Traseul și itinerarul (programul de mers) .....	20
12.1. Generalități .....	20
12.2. Regimul de circulație .....	21
12.3. Oprirea și plecarea din stație .....	23
12.4. Oprirea și staționarea la capăt de linie .....	24
12.5. Verificarea compotoarelor (validatoarelor) .....	25
12.6. Rampe și pante .....	25
12.7. Trecuri la nivel cu calea ferată .....	26
12.8. Circulația pe poduri, sub poduri sau pasaje denivelate .....	28

12.9. Retragera în unitatea de exploatare (depou) .....	29
12.10. Spălarea, controlul și gararea tramvaiului .....	
11.11. Închiderea activității .....	30
12.12. Defecte .....	31
12.13. Manevrarea prizei de curent (pantografului) .....	33
12.14. Intervenția conducătorului de tramvai în caz de defecțiune .....	34
13. Situații speciale .....	36
13.1. Traseu deviat .....	36
13.2. Evenimente de circulație .....	37
13.3. Lipsa de tensiune în rețeaua electrică de contact .....	38
13.4. Avarii în rețea .....	39
13.5. Început de incendiu la tramvai .....	40
13.6. Deraieri .....	41
13.7. Macaze și încrucișări .....	42
13.8. Cuplarea a două tramvaie .....	45
13.9. Mersul înapoi. Pilotarea .....	46
13.10. Obstacole, lucrări rutiere, inclusiv la calea de rulare și la rețeaua electrică de contact .....	48
13.11. Ploaie sau inundații .....	48
13.12. Polei și mază. Patinajul .....	49
13.13. Vizibilitate redusă. Ceață .....	49
13.14. Temperatura scăzută. Îngheț .....	50
13.15. Ninsoare. Zăpadă abundentă .....	50
13.16. Incidente .....	51
13.17. Acte de vandalism și stricăciuni produse de călători .....	52
13.18. Cazuri speciale care necesită asistența medicală (nașteri, decese) .....	53

14. Reguli de igienă a muncii .....	54
14.1. Controlul medical periodic .....	54
14.2. Igiena individuală .....	54
14.3. Starea de oboseală .....	55
14.4. Consumul de medicamente .....	55
14.5. Consumul de alcool .....	56
14.6. Fumatul .....	56
14.7. Stresul .....	57
15. Reguli de protecția a muncii și PSI .....	62
15.1. Măsuri generale .....	58
15.2. Deplasarea în depou, urcarea sau coborârea în și din tramvai .....	60
15.3. Pornirea tramvaiului de pe loc în depou .....	62
15.4. Circulația pe traseu .....	63
15.5. Vizibilitatea .....	64
15.6. Ventilația și încălzirea .....	66
15.7. Norme PSI .....	66
16. Acordarea primului ajutor .....	68
17. Dispoziții finale .....	69

## ANEXE

Nr. 1. Caracteristicile principale ale vagoanelor de tramvai din parcul RATB .....	70
Nr. 2. Norme de verificare a tramvaielelor înainte de ieșirea în traseu .....	71
Nr. 3. Principalele defecte la tramvaie, cauze probabile și măsuri .....	74
Nr. 4. Conducerea economică a tramvaiului .....	87
Nr. 5. Noțiuni de conduită preventivă și responsabilitate socială (ghid—rezumat) .....	91

Nr. 6.	Ghid pentru orientarea conducătorului de tramvai în relațiile ierarhice pentru tratarea și rezolvarea unor probleme personale sau de serviciu cu caracter deosebit .....	104
Nr. 7.	Codul de conduită Comportamentul categoriei profesionale „conducător de vehicul” cu clientul extern .....	109
Nr. 8	Noțiuni de prim ajutor în caz de accident rutier .....	111
Nr. 9.	Atribuțiile manipulantului coordonator de linie .....	121
Nr. 10.	Norme privind desfășurarea transportului în comun în mijloacele de transport ale Regiei Autonome de Transport București și modul de sancționare a abaterilor săvârșite H.C.G.M.B. nr. 156/23.08.2001 .....	125
Nr. 11.	Macazul cu mecanism de acționare automată HANNING & KAHL și modelul de comandă .....	132
Nr. 12.	Instrucțiuni de folosire pentru radiotelefoane .....	136
Nr. 13.	Cod de semnale pentru circulație și manevra convoaielor de tramvae .....	143

„Copyright © 2003 R.A.T.B.-R.A.  
Toate drepturile sunt rezervate R.A.T.B.  
Materialul se află sub incidența legii dreptului de autor.  
Utilizarea integrală sau parțială, reproducerea sau multiplicarea acestuia pe orice suport fără acordul scris al proprietarului constituie contravenție și se sancționează conform legii”.

## COMPLETARE LA ARTICOLELE 43 ȘI 199

*La Art. 43 va fi adăugat, conform procedurii E.T.E. nr. 267382/24-XII-2007 punctul:*

m) La tramvaiele cu podea coborâtă și Tatra modernizate, conducătorul de tramvai este obligat să acționeze manual platforma de acces pentru persoanele cu handicap locomotor (care se deplasează în cărucior rulant), la solicitarea lor sau a însoțitorilor acestora, astfel:

- înainte de coborârea de la postul de conducere asigură tramvaiul cu frâna de staționare, trece comutatorul de sens pe poziția neutră;
- coboară de la postul de conducere și îl asigură prin închiderea ușii de acces în cabină;
- manipulează deschiderea și închiderea trapei în cauză;
- se asigură la închiderea ușilor și la plecarea din stație.

La subcapitolul „Ventilația și încălzirea”, Art. 199, în sezonul rece, la temperaturi ale mediului ambiant mai mici de +10°C va pune în funcțiune instalațiile de încălzire din salonul tramvaiului iar geamurile laterale și trapele de ventilație din plafon vor fi închise complet.



1. În cadrul anexei 11, la punctul d se va completa cu un

nou punct d4 cu mențiunea: "În oricare altă situație, indiferent de tipul automatizării, când la semafor nu este afișată în mod clar și neîntrerupt atât direcția (săgeata de sens) cât și blocarea electrică (semnul "X") se va proceda ca la punctul d1."

2. În cadrul anexei 11, se va completa cu un nou punct h cu mențiunea: "La macazurile automate, în momentul manevrării la rangă se va urmări lipirea acelor în mod corect, de contraac, respectiv contrașină la poziția finală. În cazul în care acesta nu se realizează, se va evita împingerea acelor la modul direct cu ranga și se va readuce macazul în poziția inițială, după care se va remanevra macazul cu o mișcare mai fermă."

3. În cadrul anexei 11, la punctul i se va completa cu un nou punct i4 cu mențiunea: "În cazul în care acesta nu se realizează, se va evita împingerea acelor la modul direct cu ranga și se va readuce macazul în poziția inițială, după care se va remanevra macazul cu o mișcare mai fermă."

4. În cadrul anexei 11, la punctul j se va completa cu un nou punct j4 cu mențiunea: "În cazul în care acesta nu se realizează, se va evita împingerea acelor la modul direct cu ranga și se va readuce macazul în poziția inițială, după care se va remanevra macazul cu o mișcare mai fermă."

5. În cadrul anexei 11, la punctul k se va completa cu un nou punct k4 cu mențiunea: "În cazul în care acesta nu se realizează, se va evita împingerea acelor la modul direct cu ranga și se va readuce macazul în poziția inițială, după care se va remanevra macazul cu o mișcare mai fermă."

6. În cadrul anexei 11, la punctul l se va completa cu un nou punct l4 cu mențiunea: "În cazul în care acesta nu se realizează, se va evita împingerea acelor la modul direct cu ranga și se va readuce macazul în poziția inițială, după care se va remanevra macazul cu o mișcare mai fermă."

7. În cadrul anexei 11, la punctul m se va completa cu un nou punct m4 cu mențiunea: "În cazul în care acesta nu se realizează, se va evita împingerea acelor la modul direct cu ranga și se va readuce macazul în poziția inițială, după care se va remanevra macazul cu o mișcare mai fermă."

8. În cadrul anexei 11, la punctul n se va completa cu un nou punct n4 cu mențiunea: "În cazul în care acesta nu se realizează, se va evita împingerea acelor la modul direct cu ranga și se va readuce macazul în poziția inițială, după care se va remanevra macazul cu o mișcare mai fermă."

## ERATĂ

1. În cadrul anexei 11, la punctul d se va completa cu un nou punct d4 cu mențiunea: "În oricare altă situație, indiferent de tipul automatizării, când la semafor nu este afișată în mod clar și neîntrerupt atât direcția (săgeata de sens) cât și blocarea electrică (semnul "X") se va proceda ca la punctul d1."

2. În cadrul anexei 11, se va completa cu un nou punct h cu mențiunea: "La macazurile automate, în momentul manevrării la rangă se va urmări lipirea acelor în mod corect, de contraac, respectiv contrașină la poziția finală. În cazul în care acesta nu se realizează, se va evita împingerea acelor la modul direct cu ranga și se va readuce macazul în poziția inițială, după care se va remanevra macazul cu o mișcare mai fermă."