

INSTRUCȚIUNEA

0903



**REGULAMENT
DE
EXPLOATARE**

**ATRIBUȚIILE
ȘI SARCINILE
CONDUCĂTORULUI
DE AUTOBUZ**

Ediția a-III-a

**REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT
BUCUREȘTI**

2005

REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI

**REGULAMENT DE EXPLOATARE
INSTRUCȚIUNEA 0903**

**ATRIBUȚIILE ȘI SARCINILE
CONDUCĂTORULUI DE AUTOBUZ**

Ediția a III-a

2005

„Copyright C 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 contra-
 venție și se sancționează conform legii”.

CUPRINS

1. Dispoziții generale	7
2. Condiții pentru ocuparea funcției și perspective de avansare	7
3. Atribuțiile conducătorului de autobuz	8
4. Relații de serviciu	9
5. Condiții de lucru pentru conducătorul de autobuz	11
6. Ținuta conducătorului de autobuz în timpul serviciului	12
7. Comportamentul conducătorului de autobuz	13
8. Prezentarea la program. Primirea documentelor de circulație și instructajul operativ	15
9. Preluarea serviciului pe traseu	18
10. Exploatarea autobuzului	19
11. Traseul și itinerarul (programul de mers)	21
11.1 Generalități	21
11.2. Conducerea autobuzului pe traseu	22
11.3. Oprirea și plecarea din stație	23
11.4. Oprirea și staționarea la cap de linie	24
11.5. Verificarea compotoarelor (validatoarelor)	25
11.6. Rampe și pante	26
11.7. Treckeri la nivel cu calea ferată	27
11.8. Circulația pe poduri, pe sub poduri și pasaje denivelate	27
11. 9. Retragera în unitatea de exploatare	28
11.10. Alimentarea, spălarea, controlul și gararea autobuzului	29
11.11. Avarii și defecte la autobuz	30

11.12. Intervenția conducătorului de autobuz în caz de defecțiune tehnică	32
12. Situații speciale	33
12. 1. Devierea de la traseul de bază	33
12. 2. Evenimentele de circulație	33
12. 3. Izbucnirea unui incendiu la autobuz	34
12. 4. Ploaie sau inundații	35
12. 5. Vizibilitatea redusă. Ceață	36
12. 6. Polei și măzgă. Derapajul	36
12. 7. Temperatura scăzută. Înghețul	37
12. 8. Ninsoarea. Zapadă abundentă	37
12. 9. Vizibilitatea redusă. Conducerea pe timp de noapte	38
12.10. Obstacole. Lucrări rutiere	39
12.11. Rodajul autobuzului	39
12.12. Incidente	41
12.13. Acte de vandalism și stricăciuni produse de călători	41
12.14. Cazuri speciale care necesită asistență medicală (nașteri, decese)	43
13. Reguli de igiena muncii	44
13. 1. Controlul medical periodic	44
13. 2. Igiena individuală	44
13. 3. Starea de oboseală	44
13. 4. Alimentația	45
13. 5. Consumul de medicamente	45
13. 6. Consumul de alcool	46
13. 7. Fumatul	46
14. Reguli de protecția muncii, prevenirea și stingerea incendiilor	47
14.1. Disciplină, ordine și curățenie	47
14.2. Deplasarea în autobază, urcarea sau coborârea în/din autobuz	48
14.3. Pornirea autobuzului de pe loc în autobază ..	49

14.4. Vizibilitatea	49
14.5. Ventilația și încălzirea	50
14.6. Aparate de stins incendiu	50
15. Acordarea primului ajutor	51
16. Dispoziții finale	51

ANEXE:

1. Caracteristicile generale ale autobuzelor existente în parcul RATB la 01.01.2005	53
2. Normele de verificare a autobuzelor înainte de ieșirea în traseu	53
3. Principalele defecte ce pot surveni la autobuze. Cauze probabile și măsuri de remediere	56
4. Conducerea economică a autobuzului	69
5. Noțiuni privind conducerea preventivă	71
6. Ghid pentru orientarea conducătorului de autobuz în relațiile ierarhice privind tratarea și rezolvarea unor probleme personale	80
7. Codul de conduită. Comportamentul categoriei profesionale „conducător de autobuz” cu clientul extern	85
8. Noțiuni de prim ajutor medical	87
9. Norme privind desfășurarea transportului în comun în mijloacele de transport ale Regiei Autonome de Transport București și modul de sancționare a abaterilor săvârșite — HCGMB nr. 156/23.08.2001 cu modificările aduse prin HCGMB nr. 267/25.09.2003. 97	
10. Lista secțiilor de poliție care au birou de „Accidente ușoare”	105

1. DISPOZIȚII GENERALE

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

Art. 2. Aplicarea întocmai și necondiționată a prevederilor Instrucțiunii 0903 constituie obligație de serviciu pentru conducătorul de autobuz și are drept scop asigurarea răspunderii sale față de securitatea vehiculului încredințat și față de propria securitate. Nerespectarea prevederilor instrucțiunii atrage după sine răspunderea celor în cauză, conform legislației și reglementărilor R.A.T.B. în vigoare. Necunoașterea prevederilor instrucțiunii nu poate să fie invocată ca scuză în cazul neîndeplinirii sale.

2. CONDIȚII PENTRU OCUPAREA FUNCȚIEI ȘI PERSPECTIVE DE AVANSARE

Art. 3. Condițiile pentru ocuparea funcției de conducător de autobuz sunt următoarele:

- a) vârsta minimă de 21 de ani și situația militară clarificată;
- b) să posede permis de conducere categoria „D”;
- c) studii: minim liceu sau școală profesională;
- d) cunoștințe profesionale corespunzătoare;
- e) să fie declarat apt din punct de vedere medical și psihologic;
- f) să nu fi suferit condamnări pentru infracțiunile prevăzute în O.U.G. nr. 195/12 decembrie 2002, art. 22 și în acest sens prezintă cazier judiciar;
- g) constituție fizică robustă.

Art. 4. Noii angajați, deținători ai permisului de conducere categoria „D”, vor parcurge o perioadă de acomodare după care urmează o perioadă de probă.

În perioada de acomodare, conducătorii de vehicule nou angajați vor fi repartizați pe lângă conducători de vehicule cu experiență și, în limita posibilităților, pe linii de circulație considerate ușoare, în vederea urmăririi zilnice a modului de comportare și de adaptare a acestuia la condițiile de trafic. Durata perioadei de acomodare este cuprinsă între 15—30 zile, iar noii conducători de vehicule vor fi repartizați singuri pe vehicule numai în baza confirmării scrise a ultimului conducător de vehicul care l-a avut în grijă, din care rezultă că acesta prezintă siguranță pentru a lucra fără supraveghere. Este interzisă repartizarea pe același vehicul a doi conducători nou școlarizați. (R.I. art. 28).

Durata perioadei de probă va fi de 3—6 luni, conform Contractului Colectiv de Muncă, cap. II, art. 21.

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

Art. 5. Conducătorul de autobuz, în funcție de comportare, vechime și studii poate să fie avansat ca „șofer coordonator”, corespunzător necesităților Regiei.

3. ATRIBUȚIILE CONDUCĂTORULUI DE AUTOBUZ

Art. 6. Conducătorul de autobuz încadrat în această funcție la R.A.T.B., în condițiile Art. 4 din prezenta Instrucțiune este autorizat să execute conducerea autobuzelor în rețeaua de transport în comun din municipiul București precum și în incinta unităților R.A.T.B. Se pot executa și curse în afara rețelei de transport în comun din Bucu-

rești și aria sa metropolitană, în cazurile în care R.A.T.B. primește comenzi și licențe pentru asemenea prestații.

Art. 7. Îndatorirea de bază a conducătorului de autobuz este transportul în comun în condiții de siguranță și de calitate. Transportul se realizează în cadrul unei linii de transport, pe baza unui grafic de mers prestabilit și prin exploatarea rațională a autobuzului încredințat.

Art. 8. Conducătorul de autobuz face parte din categoria personalului de mișcare și își desfășoară activitatea în cadrul unui colectiv de linie, în conformitate cu sfera de atribuții a Exploatării Transport Autobuze.

Art. 9. Veriga organizatorică de bază a procesului de transport public de călători este linia de transport.

Linia de transport cuprinde toți conducătorii de autobuze ai acesteia.

4. RELAȚII DE SERVICIU

Art. 10. În derularea raporturilor de muncă, între salariații R.A.T.B. se stabilesc relații de ierarhie administrativă și relații de subordonare operativă. (R.I. cap. VI art. 47).

Art. 11. Șeful ierarhic al conducătorului de autobuz este șeful Atelierului Exploatare (Stației de mișcare) și în lipsa acestuia, impiegatul de mișcare-repartizor, sau impiegatul de mișcare ghișeu.

Art. 12. În procesul de exploatare și transport, conducătorul de autobuz are următoarele relații ierarhice:

a) în cadrul stației de mișcare:

— cu impiegatii de mișcare pentru realizarea sarcinilor de serviciu, primirea și predarea documentelor de circulație, urmărirea gestiunii vehiculelor etc.

Din această categorie impiegatul 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, etc.

Împiegatul de mișcare are și 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 abaterile sau alte probleme din activitatea conducătorului de autobuz.

b) în executarea programului de circulație:

— cu personalul de dirijarea și controlul circulației, căruia îi este subordonat nemijlocit, în toate problemele privind graficul de mers, starea estetică a vehiculelor și disciplina de trafic și de serviciu;

— cu revizorii de tracțiune de la cap de linie și personalul de pe vehiculele de depanare cu care colaborează pentru a asigura o stare tehnică corespunzătoare a autobuzului. Aceștia au autoritatea să ia decizii și să dea dispoziții cu privire la oprirea din circulație a autobuzelor care nu corespund din punct de vedere tehnic și estetic.

— cu revizorii tehnici siguranța circulației, care verifică starea tehnică a autobuzelor la ieșirea în traseu precum și la intrarea în garaj.

Conducătorul de autobuz este obligat să țină seama de recomandările și indicațiile șoferului coordonator, revizorilor de tracțiune, referitoare la modul de conducere și exploatare rațională a autobuzului;

c) în activitatea de întreținere și reparație a autobuzelor desfășurată în autobază:

— cu personalul TESA din autobază (Biroul Tehnic, Contabilitate, etc.);

— cu maștrii, cărora le este subordonat în toate problemele tehnice;

— cu șefii formațiilor de lucru, cu care colaborează în vederea realizării programului de întreținere a autobuzelor și remedierea defecțiunilor;

— cu revizorii tehnici, siguranța circulației, cu care colaborează în vederea efectuării controlului tehnic de calitate al lucrărilor de întreținere și remediere a defectelor și pentru verificarea stării tehnice a autobuzelor. Aceștia au drept de decizie și pot da dispoziții în toate problemele privind condițiile tehnice și regulile ce trebuie îndeplinite la ieșirea în circulație a autobuzelor.

Art. 13. Colaborează cu personalul de întreținere și reparații din autobaze și Secția RT2, pentru verificarea și repararea autobuzului.

Art. 14. Colaborează cu personalul din stațiile ITP și cu personalul de pază din autobază.

Art. 15. În toate situațiile conducătorul de autobuz trebuie să respecte regulamentele și instrucțiunile în vigoare.

5. CONDIȚII DE LUCRU PENTRU CONDUCĂTORUL DE AUTOBUZ

Art. 16. Pentru exercitarea funcției de conducător de autobuz Regia se obligă:

a) să repartizeze, în limita posibilităților, prin personalul autorizat, câte un autobuz pentru 2—3 conducători auto.

Aceștia iau în primire autobuzul 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 autobuzului;

c) să acorde materiale de protecție conform prevederilor din Contractul Colectiv de Muncă și legislației în vigoare;

d) să repartizeze conducătorii de autobuz în schimburi (în general schimbul I și II), să efectueze periodic rotația sau să-i mențină permanent în același schimb, conform posibilităților sau necesităților Regiei;

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

Art. 17. 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 turnus.

6. ȚINUTA CONDUCĂTORULUI DE AUTOBUZ ÎN TIMPUL SERVICIULUI

Art. 18. Conducătorul de autobuz în serviciu reprezintă Regia de Transport față de publicul călător. Activitatea acestuia este subordonată atât intereselor Regiei cât și intereselor pasagerilor. Ținuta conducătorului de autobuz în timpul serviciului stabilită prin prezentele instrucțiuni se compune din:

- uniformă (după caz);
- obiecte personale, admise, conform relementării interne.

Conducătorul auto este obligat să aibă o ținută decentă, curată iar părul și barba îngrijite.

Nu este admisă conducerea autobuzului în sandale, papuci sau picioarele goale, pantaloni scurți, maiouri, tricouri inscripționate.

Art. 19. Este interzisă urcarea la volan a șoferilor cu o ținută în contradicție cu prezentele instrucțiuni sau expunerea altor însemne în afara celor oficiale stabilite de Regie.

7. COMPORTAMENTUL CONDUCĂTORULUI DE AUTOBUZ

Art. 20. În relațiile cu publicul călător, conducătorul de autobuz este obligat să aibă o atitudine demnă, politicoasă, și plină de solicitudine.

Este interzis să poarte discuții cu călătorii în timpul conducerii.

Informațiile solicitate de călători se vor da numai în stații sau la cap de linie. Dacă un călător dorește să formuleze o reclamație cerându-l șoferului informații, acesta din urmă va preciza pasagerului căruia serviciu trebuie să se adreseze pentru o plângere scrisă și căruia organism superior pentru o plângere verbală (audiență).

Art. 21. În relațiile de serviciu conducătorul de autobuz este obligat să aibă o comportare disciplinată, 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 participanții la trafic;

d) în perioadele de aglomerație sau situații speciale apărute pe traseu sau la capetele de linii, să coopereze cu ceilalți conducători de vehicule R.A.T.B., să circule astfel încât să nu amplifice aglomerația și să preia călătorii de la autovehiculele 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 și personalul R.A.T.B. Este interzis să circule în cabină sau să stea de vorbă cu conducătorul auto aflat în exercițiul funcțiunii.

g) să prezinte la cererea organelor ierarhice de dirijare și control R.A.T.B., ori lucrătorilor de poliție actele de identitate și permisul de conducere, foaia de parcurs, certificatul de înmatriculare, dovada verificării tehnice și itinerarul turului dacă se solicită acest lucru;

h) să se prezinte la organele de cercetare R.A.T.B. sau de poliție, ori de câte ori este solicitat, la data, ora și locul stabilite.

Art. 22. Pe toată durata serviciului, conducătorul de autobuz 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. 23. a) Este interzis conducătorului de autobuz 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 a altor fapte petrecute în timpul serviciului;

b) se interzice orice luare de poziție cu privire la problema vinovăției în cazuri de accidente;

c) să respecte legislația specifică domeniului său de activitate, cât și confidențialitatea informațiilor la care are acces; să păstreze caracterul confidențial al salarizării în R.A.T.B.;

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

8. PREZENTAREA LA PROGRAM. PRIMIREA DOCUMENTELOR DE CIRCULAȚIE ȘI INSTRUCTAJUL OPERATIV

Art. 24. Conducătorul de autobuz este obligat să nu lipsească și să se prezinte la program cu cel puțin 20 de minute înainte de ora prevăzută în itinerar pentru ieșirea din autobază.

Conducătorul de autobuz care a întârziat la program poate pe lângă sancțiunile disciplinare aplicate, conform Regulamentului Intern să piardă ziua de lucru parțial sau în totalitate.

Dacă este solicitat de impiegatul de ghișeu să preia alt tur, conducătorul de autobuz trebuie să îndeplinească dispoziția acestuia.

Art. 25. La prezentarea la stația de mișcare, conducătorul de autobuz va primi:

- cheile de contact;
- itinerarul;
- foaia de parcurs, completată cu toate date și semnăturile obligatorii autorizate;
- certificatul de înmatriculare;

—dovada privind efectuarea reviziei tehnice.

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

- cartea de identitate (buletinul de identitate);
- permisul de conducere;
- cartea de identitate RATB
- dovada plății taxei de infrastructură (rovinetă).

Art. 26. Conducătorul de autobuz este obligat să accepte verificarea efectuată de impiegatul de mișcare-ghișeu cu privire la ținută, starea de sănătate sau de oboseală precum și verificarea cu alcoolscopul. Conducătorul de autobuz care refuză verificarea sau care nu corespunde reglementărilor din prezenta instrucțiune, va fi oprit de la lucru.

Art. 27. Conducătorul de autobuz este obligat ca după ce primește și verifică documentele de ieșire în circulație, să se informeze asupra anunșurilor și dispozițiilor afișate și să participe la instructajul operativ efectuat în grupuri mici de către șeful stației de mișcare, șoferii coordonatori sau impiegatul de mișcare. După aceasta se poate deplasa la locul de garare al autobuzului, folosind căile de acces stabilite pentru a evita accidentarea sa.

Art. 28. Înainte de ieșirea în traseu conducătorul de autobuz este obligat să verifice starea tehnică a autobuzului respectiv:

- sistemul de direcție;
- sistemul de frânare;
- sistemul de rulare, starea pneurilor;
- etanșitatea sistemului de alimentare, (circuitul de motorină), ulei, lichid răcire, servo etc.;
- verificarea integrității rezervorului de motorină și a indicatorului de nivel care trebuie să indice de regulă plin.

—caroseria, în exterior și în interior, starea și fixarea capacelor, bușoanelor, existența și corectitudinea plăcilor indicatoare sau afișajelor cu privire la linia servită și traseul acestela;

- instalația electrică, sistemul de iluminare și semnalizare;
- existența stingătoarelor de incendiu.
- existența și starea compotoarelor.

Aceste lucrări sunt considerate ca neefectuate de către conducătorul de autobuz, dacă acesta întârzie la program sau dacă în foaia de parcurs există consemnări efectuate de revizorul tehnic, cu privire la starea tehnică și estetică a autobuzului.

În anexa nr. 2 sunt prezentate detaliile referitoare la verificarea stării tehnice a autobuzului.

Art. 29. După efectuarea verificărilor precizate în Art. 26—28, conducătorul de autobuz va semna foaia de parcurs confirmând prin aceasta că a executat verificarea tehnică și că vehiculul corespunde normelor de circulație.

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

Art. 30. Dacă autobuzul nu îndeplinește condițiile tehnice, conducătorul de autobuz este obligat să solicite maestrului remedierea defecțiunilor constatate. Dacă acestea nu se pot remedia în timp util conducătorul rămâne la dispoziția stației de mișcare pentru ieșirea în traseu cu un alt autobuz.

Art. 31. În cazul în care cu ocazia luării în primire a autobuzului de la agentul de pază, constată avarii sau descompletări, el este obligat să sesizeze impiegatul de mișcare primitor și maestrul de serviciu. Aceștia din urmă vor întocmi un proces verbal de constatare, după care,

dacă situația permite, conducătorul de autobuz va ieși în traseu.

Art. 32. În cazul 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. 26 și Art. 28, 29 și 30 conducătorul de autobuz va răspunde disciplinar sau penal, după caz, solidar cu impiegatul de mișcare-ghișeu, revizorul tehnic și maistrul de serviciu.

9. PRELUAREA SERVICIULUI PE TRASEU

Art. 33. Preluarea serviciului de către conducătorii de autobuz de la schimbul II, pe traseu, este permisă numai la cap de linie în prezența controlorului de circulație sau direct de la conducătorul de autobuz de la schimbul I (în cazul în care nu există controlor de circulație la capătul de linie).

Nu se va efectua schimbul dacă șoferul de la schimbul II este sub influența alcoolului sau într-o stare accentuată de oboseală.

Art. 34. Conducătorul de autobuz de la schimbul II, se prezintă la serviciu în condițiile prevăzute la Art. 18 și trebuie să posede documentele prevăzute la Art. 25 fiind obligat să se supună verificării controlorului de circulație cap de linie sau conducătorului de autobuz de la schimbul I.

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

Art. 35. Conducătorul de autobuz de la schimbul I este obligat să facă verificarea prevăzută la Art. 26 (în cazul în care nu există controlor de circulație la capul de linie) și să informeze schimbul său în legătură cu starea tehnică a autobuzului și eventualele lipsuri sau degradări survenite în timpul serviciului său asupra situațiilor deosebite existente în traseu.

Art. 36. Dacă conducătorul de autobuz de la schimbul II nu îndeplinește condițiile prevăzute la Art. 18, 19, 25 și 112 controlorul de circulație sau conducătorul de autobuz de la schimbul I este obligat să nu efectueze schimbul și să anunțe Dispeceratul Circulației.

Art. 37. În cazul în care se constată ulterior, fie prin control, fie în caz de accident că nu s-au îndeplinit condițiile prevăzute la Art. 19, 26, 28 și 112 conducătorul de autobuz de la schimbul II răspunde disciplinar sau penal, după caz, solidar cu personalul care a autorizat efectuarea schimbului.

Art. 38. Dacă la efectuarea schimbului nu apar probleme, cei doi conducători de autobuz (schimbul I și schimbul II) semnează foaia de parcurs de predare și respectiv primire a autobuzului, iar controlorul de circulație de la capătul de linie certifică sub semnătură prezența, în buletinul de pontaj.

Art. 39. În situația în care conducătorul de autobuz de la schimbul II întârzie sau nu se prezintă la serviciu, ori este oprit de la lucru conform Art. 26, conducătorul de autobuz de la schimbul I este obligat să anunțe stația de mișcare, să solicite un șofer de rezervă și să efectueze obligatoriu o cursă în plus.

10. EXPLOATAREA AUTOBUZULUI

Art. 40. Conducătorul de autobuz este obligat:

a) să realizeze o conducere preventivă și economică;

b) să nu execute modificări sau transformări în instalațiile autobuzului;

c) să nu așeze sau să afișeze la postul de conducere, în autobuz, sau în incinta autobazel, afișe cu tematică politică, pornografică, sau de orice altă natură, care nu intră în sfera de activitate a transportului în comun sau nu sunt autorizate de conducerea Regiei;

d) să nu blocheze ușile, ferestrele și instalația de ventilație a autobuzului;

e) să păstreze curățenia la postul de conducere;

f) să urmărească efectuarea întreținerii în autobază și să asigure condiții pentru spălarea și curățirea zilnică a autobuzului;

g) să păstreze integritatea autobuzului; inventarul complet, existența butoanelor, manetelor, aparatelor de control, becurilor de control, stingătoarelor de incendiu, etc.;

h) să nu încredințeze conducerea autobuzului altor persoane indiferent de calitatea acestora, decât în condițiile prevăzute în prezenta instrucțiune;

i) să nu transporte bidoane sau canistre;

j) sticla cu apă potabilă va fi depozitată în spațiul special amenajat de constructor sau de conducerea autobazel.

Art. 41. a) La autobuzele care au în dotare „validatoare” și indicatoare de traseu electronice conducătorul de autobuz are obligația ca la ieșirea în traseu și pe tot parcursul zilei (la cap de linie) să verifice funcționarea acestora și afișarea completă a traseului;

b) La autobuzele care au în dotare stația BUS VOX sunt obligați să pornească stația la ieșirea în traseu și să o mențină în funcțiune, pe tot parcursul programului de circulație;

c) La autobuzele care au în dotare stație de amplificare (interfon) și radio-casetofon, conducătorii de autobuz au obligația ca la ieșirea din autobază să verifice

buna funcționare a acestora. Radioul se va pune în funcțiune numai pe postul recomandat de Serviciul Comercial iar la casetofon vor fi folosite numai casete audio distribuite de conducerea Exploatații.

Obligatoriu volumul aparatului de radio sau casetofonul se va regla astfel încât să nu deranjeze călătorii.

d) La autobuzele care sunt prevăzute cu instalație pneumatică de coborâre a podelei conducătorul de autobuz este obligat să acționeze sistemul atunci când la urcare/coborâre se află persoane defavorizate (bătrâni, handicapați, bolnavi, copii) sau atunci când în unele stații distanța dintre treapta de urcare / coborâre și carosabil (sau platforma stației) este mai mare de 330 mm;

e) Atunci când este cazul, conducătorul are obligația să regleze stația BUS VOX astfel încât informația difuzată să fie în concordanță cu stația care urmează.

11. TRASEUL ȘI ITINERARUL (programul de mers)

11.1. Generalități

Art. 42. Conducătorul de autobuz este obligat să respecte cu strictețe itinerarul (programul de mers) și traseul prescris pentru liniile regulate sau itinerariile modificate temporar (din dispoziția personalului de dirijare și control, prin note de serviciu, circulare sau alte dispoziții scrise sau verbale transmise de persoane autorizate).

Art. 43. Este obligat să circule atent pe acces în traseu, cât și la retragerea în unitatea de exploatare, numai pe arterele stabilite prin itinerar și să efectueze toate stațiile de oprire întâlnite pe parcurs.

Art. 44. Este obligat să respecte itinerarul, să nu grăbească sau să încetinească mersul normal, dacă nu a primit dispoziție în acest sens, și să efectueze numărul de curse programat.

Art. 45. Conducătorului de autobuz îi este interzis:

- a) să circule pe un traseu deviat sau să întoarcă în alt loc în afara prevederilor itinerarului de mers, fără aprobarea organelor de dirijare și control al circulației, înscrisă în foaia de parcurs;

- b) să nu oprească în toate stațiile;
- c) să simuleze că autobuzul este defect sau să plece la autobază fără aprobarea organelor de dirijare și control al circulației înscrisă pe foaia de parcurs;
- d) să provoace discuții cu călătorii sau alți participanți la trafic, sau să participe la acestea ori să recurgă la forță;
- e) să oprească între stații, pentru urcarea sau coborârea călătorilor sau pentru interesele sale personale;
- f) să sustragă bunuri materiale, materii prime din autobuz sau din afara acestuia;
- g) să conducă implusiv (agresiv) punând în pericol siguranța circulației și a călătorilor.

11.2. Conducerea autobuzului pe traseu

Art. 46. Conducătorul de autobuz trebuie să cunoască și să aplice prevederile privind circulația pe drumurile publice H.G.R. nr. 85/2003 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice precum și:

- a) viteza de circulație stabilită;
- b) semnificația culorii luminii semaforului electric (este interzisă intrarea în intersecție pe culoarea roșie sau galbenă a semaforului electric), și rămânerea în intersecție pe zonele hașurate;
- c) acordarea priorității pietonilor în locurile de traversare prevăzute cu indicatoare sau marcaje;
- d) semnalizarea schimbării direcției de mers și acordarea priorității celorlalte vehicule la efectuarea acestei manevre.

Art. 47. În timpul mersului să păstreze față de vehiculul din față o distanță corespunzătoare, astfel încât să poată opri în siguranță în situația în care acesta micșorează viteza sau oprește brusc.

Art. 48. Să supravegheze în permanență aparatele de bord, să sesizeze și să ia măsuri pentru a face față prompt oricărei situații anormale care se ivește în funcționarea autobuzului.

Art. 49. Conducătorului de autobuz îi este strict interzis să încredințeze conducerea autobuzului altei persoane decât cea nominalizată în foaia de parcurs cu excepția schimbului său desemnat de Atelierul Exploatare și numai la ora prevăzută în programul de mers.

Excepție fac cazurile în care conducătorul titular înscris în foaia de parcurs a fost angajat într-un eveniment de circulație sau nu mai este apt să conducă și unitatea de exploatare numește o altă persoană.

Art. 50. Conducătorului de autobuz îi este interzis ca în timpul derulării programului de mers să admită în postul de conducere al autobuzului orice altă persoană, să poarte discuții în timpul conducerii sau să fumeze.

11.3. Oprirea și plecarea din stație

Art. 51. Conducătorul de autobuz are următoarele obligații:

- a) să oprească în fiecare stație; durata opririi va fi cea necesară pentru urcarea și coborârea călătorilor;
 - b) să oprească în dreptul plăcii indicatoare de stație, astfel încât oglinda retrovizoare să fie în dreptul acesteia;
 - c) dacă stația este ocupată de un alt vehicul, va aștepta cu ușile închise până la eliberarea stației; oprirea simultană a două autobuze este permisă numai în stațiile duble.
- Toate autobuzele care opresc în stație sunt obligate să ia călători;

d) se va opune oricărei încercări de coborâre înainte de oprirea completă a autobuzului în stație sau de deschidere forțată a ușilor;

e) în caz de blocări, avarii, accidente, carosabil înundat, șoferul poate să deschidă ușile între stații numai după ce autobuzul este oprit și asigurat;

f) să nu plece din stație cu ușile deschise, cu persoane sau obiecte care pot împiedica închiderea ușilor.

g) la plecarea din stație trebuie să semnalizeze și să se asigure.

11.4. Oprirea și staționarea la cap de linie

Art. 52. Conducătorul de autobuz este obligat să oprească la cap de linie, atât în stația de coborâre cât și în cea de urcare. Staționarea la cap de linie se face numai în limita timpului prevăzut de itinerar sau cel dispus de controlorul de circulație. Este interzisă sosirea la cap de linie cu o întârziere mai mare de 10% din timpul afectat executării unei semicurse.

Art. 53. a) Pe timpul staționării la cap de linie care are drept scop refacerea capacității de muncă și eventuala igienizare a vehiculului, conducătorul de autobuz poate să coboare, cu obligația de a asigura autobuzul cu frâna de ajutor și de a scoate cheia din contact;

b) La cap de linie se efectuează reglarea intervalelor de succedare de către controlorul de circulație.

c) Conducătorul de autobuz este obligat să informeze permanent controlorul de circulație de la cap de linie în legătură cu condițiile de circulație din traseu și să se deplaseze la acesta după fiecare semicursă, cu foaia de parcurs, pentru completare și confirmare (după asigurarea vehiculului)

d) la cap de linie la care nu este prevăzută staționarea, controlorul cap de linie se va prezenta la autobuz pentru a confirma semicursa.

Art. 54. Conducătorul de autobuz este obligat să informeze revizorul de tracțiune de la cap de linie, la fiecare cursă, asupra funcționării autobuzului și să solicite remedierea eventualelor defecțiuni apărute în timpul exploatării.

Art. 55. În timpul programului, conducătorul de autobuz are dreptul la o pauză de masă, conform itinerarului.

Controlorul cap de linie poate devansa sau majora pauza de masă cu maxim o cursă, cu acordul conducătorilor auto.

Art. 56. În timpul staționării la cap de linie, conducătorul de autobuz este obligat să oprească funcționarea motorului până la plecarea într-o nouă cursă și să facă următoarele verificări tehnice:

a) starea pneurilor;

b) închiderea și deschiderea ușilor;

c) nivelul uleiului, al lichidului de răcire și al lichidului de spălare a parbrizului;

d) eventualele pierderi de aer, lichid de răcire, motorină sau ulei;

e) funcționarea luminilor și semnalizatoarelor;

f) starea frânelor;

g) încălzirea tamburilor de frână;

h) starea instalației de încălzire, întrerupând funcționarea acesteia pe timpul staționării.

11.5. Verificarea compotoarelor (validatoarelor)

Art. 57. La ieșirea în traseu și după efectuarea fiecărei semicurse (la cap de linie), conducătorul de autobuz este obligat să verifice funcționarea compotoarelor (validatoarelor) și în conformitate cu dispozițiile primite de la conducerea autobazel să schimbe codurile acestora. Con-

ducătorul auto de la schimb. El are obligația schimbării codului la compostoare.

Art. 58. Conducătorul de autobuz este obligat să sesizeze la intrarea în unitatea de exploatare, eventualele disfuncții apărute la compostoare (validatoare) și să solicite înlăturarea acestora.

11.6. Rampe și pante

Art. 59. Conducerea autobuzului în rampă (urcare) sau în pantă (coborâre) impune din partea conducătorului de autobuz o mai mare concentrare a atenției, în special în condiții de vizibilitate redusă (ceață, ploaie, ninsoare abundentă), polei, pericol de derapaj etc.

Art. 60. La circulația în rampe, conducătorul de autobuz este obligat să respecte următoarele reguli:

- rampele se urcă cu viteza a II-a sau a III-a;
- se evită oprirea;
- pornirea se face cu mare atenție, folosind frâna de ajutor și plecând din loc cu treapta I-a de viteză, apoi a II-a, a III-a în funcție de mărimea declivității.

Art. 61. La coborârea pantelor se va utiliza o treaptă de viteză corespunzătoare declivității (a II-a sau a III-a) pentru a fi asigurată frâna de motor, iar din când în când se va apăsa frâna de serviciu pentru ca autobuzul să nu-și mărească viteza.

La coborârea pantelor este interzis cu desăvârșire scoaterea manetei din viteză sau oprirea motorului.

Art. 62. În timpul circulației în rampe și pante, conducătorul de autobuz va supraveghea în permanență viteza autobuzului precum și funcționarea frânelor.

Art. 63. În situațiile în care starea carosabilului este nefavorabilă (frunze, mazăgă, drum alunecos), precum și în caz de vizibilitate redusă (ceață, ploaie, ninsoare abundentă), se va reduce considerabil viteza de mers, măbindu-se

distanța față de vehiculul din față (aceasta va fi cel puțin dublă față de cea normală), urmărindu-se evitarea derapajului.

11.7. Treceri la nivel cu calea ferată

Art. 64. La trecerile la nivel cu calea ferată fără bariere, conducătorul de autobuz este obligat:

- a) să reducă viteza progresiv, când se apropie de pasajul de cale ferată;
- b) să oprească la indicatorul la cruce „Trecere la nivel cu calea ferată simplă sau dublă fără bariere” fără a-l depăși;
- c) să se asigure că nu se apropie nici un tren;
- d) să pornească cu viteză redusă și să treacă peste linia de cale ferată cu viteza a II-a; este interzisă schimbarea vitezelor la trecerea peste calea ferată;
- e) în caz de timp nefavorabil (ceață densă, ploaie sau zăpadă abundentă) măsurile de asigurare trebuie luate cu atenție sporită.

Art. 65. La trecerile la nivel cu calea ferată cu bariere, conducătorul de autobuz este obligat:

- a) când barierele sunt coborâte, să oprească motorul și să ia măsuri de asigurare a autobuzului;
- b) să aștepte fără a folosi mijloacele de avertizare sonoră sau luminoasă;
- c) când barierele sunt ridicate, să traverseze calea ferată cu viteză redusă și fără a schimba vitezele.

11.8. Trecerea pe poduri, pe sub poduri sau pasaje denivelate

Art. 66. La trecerea pe sub poduri sau pasaje rutiere denivelate conducătorul de autobuz este obligat:

- a) să conecteze instalațiile pentru iluminatul interior și exterior al autobuzului;

- b) să circule cu viteză redusă;
- c) să conducă cu atenție sporită;
- d) să nu oprească autobuzul.

În deplasarea cu autobuzul pe sub poduri, pasaje rutiere sau în tunele, conducătorul auto se poate confrunta cu următoarele situații:

- infiltrații de apă;
- trecerea bruscă de la lumina naturală la lumina artificială;
- orbirea produsă de soarele puternic;
- obstacole care pot apărea brusc în trafic (vehicule oprite, nesemnalizate) sau lucrări neterminate, părăsite, neilluminate, căderi de pietre, etc.);
- gabaritul în înălțime și lățime limitat.

11.9. Retragera în unitatea de exploatare

Art. 67. Conducătorul de autobuz este obligat să se retragă la autobază numai după terminarea programului de lucru, conform itinerarului, sau ca urmare a dispoziției personalului de dirijare și control al circulației, revizorilor de tracțiune de la cap de linie ori personalului de depănare și intervenție, înscrisă pe foaia de parcurs.

Art. 68. Retragera se face numai de la capătul de linie stabilit pe itinerar, conducătorul de autobuz fiind obligat:

- a) să întoarcă placa indicatoare de traseu sau să schimbe afișajul electronic făcând vizibilă partea cu inscripția „se retrage la autobază...”;
- b) să circule numai pe traseul de retragere stabilit pe itinerar și să efectueze toate stațiile întâlnite pe parcurs, pentru efectuarea schimbului de pasageri.
- c) să anunțe călătorilor traseul pe care va circula în cazul în care a primit dispoziție de modificare a traseului;

Art. 69. La intrarea în autobază conducătorul de autobuz este obligat:

- a) să aștepte disciplinat rândul la intrare și să nu dea avertizări sonore pentru a-l grăbi pe cel din față;
- b) să coboare la poarta unității toate persoanele existente în autobuz, inclusiv personalul R.A.T.B., indiferent de funcție și să prezinte foaia de parcurs primitivului de vehicule, pentru înscrierea orei de intrare;
- c) să intre în autobază și să circule în incinta acesteia cu viteză redusă și numai pe căile de acces stabilite.

11.10. Alimentarea, spălarea, controlul și gararea autobuzului

Art. 70. Conducătorul de autobuz este obligat:

- a) să alimenteze cu motorină până la plinul rezervorului, în ordinea șosirii și să efectueze următoarele operațiuni:
 - să oprească motorul;
 - să nu plece de lângă autobuz;
 - să nu fumeze;
 - să nu regleze și să nu repare motorul la o distanță mai mică de 50 m de stația de alimentare cu combustibil;
- b) să conducă autobuzul la stația de spălare numai după ce s-a asigurat că toate ușile și geamurile sunt închise, să intre și să treacă prin instalația de spălare cu viteza maximă de 5 km/oră. În funcție de tipul stației de spălare va respecta instrucțiunile de staționare pe canal sau indicațiile șefului de formație;
- c) să conducă autobuzul pe canalul de control și să pretindă înscrierea în registrul CIZ;

d) să găreze autobuzul la locul stabilit pe platformă și să îl asigure cu frâna de ajutor scoaterea cheii din contact și închiderea ușilor.

Art. 71. La încheierea activității conducătorul de autobuz este obligat:

a) să predea la stația de mișcare itinerarul, foaia de parcurs, certificatul de înmatriculare, dovada privind revizia tehnică, cheile de contact și pastila „badges” pentru alimentare.

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, după caz, de impiegatul de mișcare sau altă persoană autorizată;

d) să întocmească „raport scris”, în cazul în care a fost antrenat într-un eveniment (de circulație sau de altă natură) pe care îl va depune la stația de mișcare însoțit de alte documente după caz.

Art. 72. După încheierea activității conducătorul de autobuz părăsește autobaza pe căile de acces stabilite, fiindu-i interzis de a mai rămâne în unitate, cu excepția cazurilor în care lucrează la un tur de ramforsare sau pe un traseu de serviciu. În aceste situații poate rămâne în sala stației de mișcare, respectând regulile de ordine și comportament.

11.11. Avarii și defecte la autobuz

Art. 73. În caz de defectare a autobuzului pe traseu conducătorul acestuia este obligat:

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

b) să anunțe imediat Dispeceratul Circulației în cazul în care defecțiunea produsă nu permite deplasarea auto-

buzului la cap de linie; în această situație oprește autobuzul, îl asigură cu frâna de ajutor și nu îl părăsește până la sosirea personalului de depanare și intervenție;

c) când defecțiunea produsă permite deplasarea autobuzului la cap de linie, fără să prezinte pericol pentru călători și pentru siguranța circulației, să circule normal, să oprească în toate stațiile și să ia călători;

d) dacă defecțiunea produsă creează pericol pentru călători, îi anunță pe aceștia — rugându-i să coboare — apoi afișează placa indicatoare pe care este înscris „defect” și își continuă cursa cu viteză redusă, fără a mai lua călători, până la cap de linie. În asemenea situație, după caz, autobuzul poate fi însoțit de autovehiculul de depanare și intervenție.

Art. 74. Dacă defecțiunea nu poate fi remediată pe traseu sau la cap de linie, iar revizorul de tracțiune de la cap de linie sau șeful formației de depanare-intervenție, hotărăște trimiterea la autobază a autobuzului, conducătorul acestuia este obligat:

a) să solicite înscrisura în foaia de parcurs a dispoziției de intrare în autobază (de către revizorul de tracțiune, de la cap de linie sau de către șeful formației de depanare) și să anunțe controlorul de la cap de linie;

b) să schimbe placa indicatoare de traseu, afișând vizibil inscripția „se retrage la autobază...”;

c) să afișeze la parbriz în mod vizibil placa cu inscripția „defect”, sau să schimbe afișajul electronic, cu aceeași inscripție;

d) să circule cu viteză redusă și să nu oprească în stații pentru a lua călători;

e) să se prezinte la impiegatul de mișcare-ghișeu cu foaia de parcurs pentru înregistrarea intrării în autobază, precum și la maistrul de serviciu care va dispune efectuarea remedierii defecțiunii;

Art. 75. După intrarea în autobază, cu autobuzul defect, conducătorul acestuia este obligat:

a) să aducă la îndeplinire dispoziția maistrului de serviciu privind ieșirea în traseu cu un alt autobuz; în acest caz, predă impiegatului de mișcare-ghișeu documentele autobuzului defect și solicită pe cele ale autobuzului cu care iese în circulație;

b) să asiste și să ajute la remedierea defecțiunii în situația în care aceasta poate fi rezolvată în timpul programului său de lucru și urmează să lase din nou în circulație cu același autobuz;

c) să predea documentele de circulație la stația de mișcare dacă nu i se poate repartiza alt autobuz sau dacă remedierea defecțiunii durează un timp care depășește programul său de lucru.

11.12. Intervenția conducătorului de autobuz în caz de defecțiune tehnică

Art. 76. Conducătorul de autobuz îi este interzis să remedieze acele defecțiuni care necesită:

- piese și scule speciale;
- intrarea sub autobuz;
- desfacerea capacelor de vizitare din salonul de pasageri;
- alte operațiuni care necesită intervenția personalului de întreținere sau depanare.

Art. 77. Dacă la autobuz apare o defecțiune pentru remedierea căreia nu se încalcă nici una din situațiile precizate la art. 76, conducătorul de autobuz poate acționa singur numai după ce a luat toate măsurile de asigurare împotriva accidentelor.

Art. 78. Conducătorul de autobuz îi este interzis să continue cursa ori de câte ori apare o defecțiune la sistemele de direcție, frânare, semnalizare, rulare sau dacă există pierderi de motorină.

Art. 79. Conducătorul de autobuz este obligat și solicite coborârea călătorilor la apariția oricărei defecțiuni tehnice care pune în pericol securitatea călătorilor. Coborârea călătorilor se va face în condițiile impuse de art. 73 punctul d.

12. SITUAȚII SPECIALE

12.1. Devierea de la traseul de bază

Art. 80. În cazul devierii de la traseul de bază, conducătorul de autobuz 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 pe care se face devierea;

c) să oprească în toate stațiile amplasate pe traseul deviat sau în punctele de larg interes, pentru efectuarea schimburilor de călători.

12.2. Evenimente de circulație

Art. 81. Când este angajat într-un eveniment de circulație conducătorul de autobuz este obligat:

a) să oprească imediat la locul evenimentului;

b) în situația în care au rezultat răniți de persoane nu va părăsi locul evenimentului și nu va schimba poziția autobuzului până la sosirea reprezentanților poliției, asigurând totodată păstrarea urmelor. Fac excepție — numai de la părăsirea locului — cazurile în care evenimentul s-a produs pe trecerea la nivel cu calea ferată sau dacă șoferul respectiv transportă personal victima (victimele) la cea mai apropiată unitate sanitară;

c) să acorde primul ajutor persoanelor rănite în urma accidentului și să acționeze prin orice mijloace, astfel încât persoana (persoanele) rănită să fie transportată în unitatea sanitară cea mai apropiată;

d) să anunțe Dispeceratul Cîrulației, indicînd natura evenimentului, locul producerii lui, numîrul autobuzului, turul, linia, numele conducîtorului, numîrul de serviciu și ora producerii;

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

f) dacî în urma evenimentului au rezultat numai pagube materiale, conducîtorul de autobuz va anunța organele R.A.T.B. de control și dirijare a cîrulației sau Dispeceratul Cîrulației, dupî care, împreună cu aceștia se va prezenta la cea mai apropiată secție de poliție (la biroul „Accidente ușoare”, corespunzîtor sectorului pe raza cîrui s-a petrecut evenimentul.

g) să solicite organelor de cercetare dovada necesară reparării autobuzului și să se retragî în autobază dacî acesta a suferit avarii și nu mai îndeplinește condițiile de cîrulație pe drumurile publice sau dacî a primit dispoziție în acest sens (prin înscrierea în foaia de parcurs) de la organele de dirijare și control a cîrulației;

h) să depunî la stația de mișcare un raport asupra evenimentului împreună cu procesul verbal încheiat de lucrîtorii de poliție.

12.3. Izbucnirea unui incendiu la autobuz

Art. 82. În cazul izbucnirii unui incendiu la autobuz, conducîtorul acestuia are urmîtoarele obligații:

a) să oprească imediat autobuzul, fîrî a bloca cîrulația celorlalte vehicule care se deplasează pe drumul public;

b) să invite cîlîtorii să coboare, fîrî a produce panicî;

c) să procedeze de urgență la localizarea și stingerea incendiului folosind stingîtoarele din dotare;

d) să apeleze la ceilalți participanți la trafic pentru a interveni cu stingîtoare.

e) să anunțe imediat evenimentul, prin orice mijloace, la Dispeceratul Cîrulației sau la stația de mișcare;

f) să nu pornească motorul autobuzului dupî stingerea incendiului decît dupî verificarea tuturor agregatelor și instalațiilor și obținerea aprobării șefului de formație de pe autovehiculul de depanare-intervenție;

g) să depunî un raport scris la stația de mișcare în care va descrie împrejurările în care s-a produs incendiul, mîsurile care au fost luate pentru stingerea acestuia și să solicite înlocuirea stingîtoarelor folosite.

Art. 83. În cazul în care se produce un incendiu la un alt vehicul R.A.T.B. conducîtorul de autobuz este obligat să oprească și să dea ajutor pentru localizarea și stingerea acestuia.

12.4. Ploaie sau inundații

Art. 84. În cazul ploilor abundente, inundațiilor sau apariția unor zone cu acumulări de apă, conducîtorul de autobuz este obligat:

a) să punî în funcțiune ștergîtoarele de parbriz, iar dacî vizibilitatea este redusî sub 20 m, să aprindî luminile de poziție și faza de întîlnire.

b) să reducă viteza și să conducî în așa fel autobuzul încît să nu stropească pietonii, celelalte vehicule sau cîlîdirile;

c) să fie vigilent pentru a prevedea situațiile periculoase;

d) să nu bruscheze comenzile autobuzului (sistem de frînare, sistem de direcție);

e) să oprească din cîrulație autobuzul în caz de inundație, dacî înălțimea apei periclitează echipamentele și instalațiile acestuia;

f) să anunțe imediat Dispeceratul Cîrulației în legîturî cu zonele unde s-au produs acumulări de apă.

12.5. Vizibilitatea redusă. Ceață

Art. 85. Pe timp de ceață, ninsori abundente, ploaie torențiale, când vizibilitatea este redusă sub 20 m, conducătorul de autobuz este obligat:

- a) să circule cu luminile de poziție și faza de întâlnire aprinse;
- b) să verifice buna funcționare a instalațiilor de climatizare și dezaburire;
- c) să fie vigilent pentru a prevedea situațiile periculoase;
- d) să dea semnale sonore și să răspundă la avertizările sonore ale celorlalți conducători de vehicule;
- e) să circule cu viteză redusă și atenție sporită;
- f) să execute manevre (depășire, schimbarea benzii) numai după ce s-a asigurat corespunzător;
- g) să nu întoarcă sau să meargă înapoi dacă nu este pilotat.

12.6. Polei și mazăgă. Derapajul

Art. 86. În cazul apariției poleiului sau formării de mazăgă, conducătorul de autobuz este obligat:

- a) să circule cu viteza redusă și să efectueze porniri line pentru a nu intra în derapaj;
- b) să acorde deosebită atenție schimbărilor de direcție evitând virajele bruște, precum și acționarea bruscă a pedalei de frână, utilizând pe cât posibil frâna de motor;
- c) să mărească distanța față de vehiculele care circulă în față;
- d) să evite pe cât posibil depășirile;
- e) dacă autobuzul a intrat în derapaj să acționeze întâi frâna de motor și apoi în mod progresiv frâna de serviciu sau să încerce să redreseze autovehiculul acționând volanul în sensul în care a derapat spatele acestuia.

12.7. Temperatura scăzută. Înghețul

Art. 87. În cazul temperaturilor scăzute și apariției înghețului, conducătorul de autobuz este obligat:

- a) să verifice în permanență presiunea aerului în instalația pneumatică;
- b) să acționeze din timp în timp sistemul de frânare pentru a proba frâna;
- c) să oprească imediat dacă frâna de serviciu devine ineficientă;
- d) să nu folosească flacăra deschisă (hârtie aprinsă, torțe etc.) pentru dezghețarea conductelor din sistemul de frânare, fiind pericol de incendiu;
- e) în cazul apariției unor dereglări sau defecțiuni în funcționarea autobuzului să îl oprească și să anunțe Dispeceratul Circulației.

12.8. Ninsoare. Zăpadă abundentă

Art. 88. În caz de ninsoare și zăpadă abundentă, conducătorul de autobuz este obligat:

- a) să pregătească autovehiculul pentru drum (să înlăture zăpada sau crusta de gheață care s-a așezat pe parbriz), să verifice funcționarea instalațiilor de climatizare și dezaburire și să pună în funcțiune ștergătoarele de parbriz;
- b) să fie vigilent pentru a prevedea situațiile periculoase;
- c) să circule cu viteză redusă iar frânarea să se realizeze pe cât posibil cu ajutorul frânei de motor, acționând și frâna de serviciu, fără însă a apăsa brusc pedala;
- d) să conducă cu atenție sporită pentru a nu intra în derapaj, să nu slăbească brusc pedala de ambreiaj și să nu apese brusc pedala de accelerație;
- e) să mărească distanța de mers față de vehiculele care circulă în față;
- f) în timpul circulației în rampe sau pante oprirea trebuie pe cât posibil evitată, iar dacă acest lucru nu este posi-

bil, atunci este necesar ca la roți (în funcție de poziție) să se așeze pene chiar și atunci când autobuzul este oprit pentru scurt timp;

g) să conducă cu atenție sporită atunci când întâlnește autovehicule care acționează pentru deszăpezire și dacă este cazul să oprească până când acestea au depășit autobuzul și s-au îndepărtat suficient, pentru a evita coliziunile sau blocările;

h) în caz de patinaj, să oprească imediat autobuzul și să constate cauzele, căutând să le înlăture prin mijloacele de care dispune, inclusiv curățirea zăpezii din fața roților și presărarea de material antiderapant, sare sau nisip. Accelerarea motorului în asemenea situații conduce la blocarea punții motoare și uzura rapidă a anvelopelor. În cazul în care autobuzul nu poate pleca de pe loc se va anunța Dispeceratul Circulației.

12.9. Vizibilitate redusă. Conducerea pe timp de noapte

Art. 89. În cazul deplasării pe timp de noapte, conducătorul de autobuz este obligat:

a) să se asigure că instalația de iluminare este în perfectă stare de funcționare iar farurile sunt reglate corespunzător;

b) să aprindă în amurg, înainte de lăsarea întunericului, luminile de poziție și cele de întâlnire pentru a face cât mai vizibil autobuzul;

c) să anuleze efectele negative produse de orbirea luminii farurilor autovehiculelor care circulă din față prin evitarea îndreptării privirii către acestea și urmărirea marginii din dreapta drumului.

În cazul orbirii, se oprește autobuzul pe partea dreaptă păstrând lumina de întâlnire aprinsă și se continuă deplasarea după ce vizibilitatea este din nou asigurată;

d) să fie vigilent pentru a putea prevedea situațiile periculoase;

e) să evite pe cât posibil manevrele de depășire.

12.10. Obstacole. Lucrări rutiere

Art. 90. La circulația prin zone unde sunt obstacole sau se efectuează lucrări, conducătorul de autobuz este obligat să frâneze din timp și progresiv, astfel încât, în caz de necesitate, să poată opri în siguranță, la cel puțin 5 m față de panoul de avertizare sau punctul de lucru. Plecarea din acel loc se face numai la semnalul persoanei care dirijează lucrarea sau circulația în zonă.

Art. 91. În zona de lucru, conducătorul de autobuz este obligat să conducă cu viteză redusă și să se asigure în oglinda retrovizoare că nu periclitează securitatea lucrătorilor, a vehiculelor și utilajelor din zonă.

12.11. Rodajul autobuzului

Art. 92. Rodajul se efectuează numai pe traseele stabilite prin itinerarul de rodaj, sau instrucțiunilor elaborate în acest sens.

Este interzis transportul de persoane cu autobuzele în rodaj, altele decât cele înscrise în foaia de parcurs.

Art. 93. Înainte de a pleca în cursa de rodaj, conducătorul de autobuz este obligat să facă următoarele verificări:

a) dacă vehiculul este dotat cu stingătoare de incendiu încărcate și verificate, trusa de scule, funcționarea indicatorului de Km;

b) nivelul de ulei în baia motorului;

c) nivelul lichidului de răcire;

d) nivelul combustibilului în rezervor;

e) presiunea de regim în anvelope;

f) etanșeitatea garniturilor, în vederea depistării anu-
mitor pierderi în instalațiile de alimentare, ungere, răcire
și de aer;

g) nivelul electrolitului în baterii;

h) verificarea presiunii prescrise la sistemului de frânare;

i) funcționarea sistemului de direcție;

j) funcționarea frânei de serviciu și a frânei de ajutor;

k) funcționarea ștergătoarelor și a încălzitoarelor de
parbriz;

l) funcționarea instalațiilor electrice (pornire automată,
lumini, semnalizare);

m) echipamentul necesar pentru sezonul rece (15 octom-
brie — 15 aprilie);

n) verificarea instalației de sonorizare.

Art. 94. Schimbul de ulei la motor și agregate se va
executa conform instrucțiunilor.

Art. 95. Pe toată perioada de rodaj, conducătorul de
autobuz este obligat ca după fiecare 50 km parcurși, să
controleze următoarele:

a) temperatura lichidului de răcire;

b) presiunea uleiului în instalația de ungere a motorului;

c) încălzirea tamburilor de frână;

d) nivelul uleiului în baia motorului;

e) nivelul lichidului de răcire;

f) întinderea curelelor trapezoidale de la compresor,
pompa de apă, ventilator, alternator;

g) etanșeitatea conductelor și racordurilor din instalația
de alimentare.

Art. 96. Conducătorul de autobuz care efectuează ro-
dajul este obligat ca după fiecare parcurs de rodaj să com-
pleteze fișa de rodaj prin care va aduce la cunoștința

conducerii tehnice a autobazei comportarea respectivului
autobuz în traseu. Defecțiunile și deficiențele constatate
vor fi prezentate în detaliu într-un raport scris.

Art. 97. Înainte de a porni într-un nou parcurs de
rodaj conducătorul de autobuz va controla dacă sesizările
privind starea tehnică a autobuzului au fost luate în consi-
derare și s-au remediat defecțiunile semnalate.

12.12. Incidente

Art. 98. În cazul apariției unor incidente în autobuzul
pe care îl conduce, conducătorul de autobuz este obligat:

a) să oprească autobuzul;

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 2—3 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.

12.13. Actele de vandalism și stricăciuni produse de călători

Art. 99. În cazul în care se produc deteriorări ale
autobuzului (geamuri sparte, bare rupte, scaune distruse
etc.) din vina călătorilor, conducătorul de autobuz este
obligat:

a) să oprească autobuzul;

b) să identifice persoana (persoanele) care a produs
stricăciunile, după actele de identitate și să noteze datele
acesteia;

c) să se comporte civilizată, fără a folosi forța, fără să
le bruscheze sau să le insulte;

d) să ia 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. 100. În cazul în care la autobuz s-au produs deteriorări (geamuri laterale, parbriz, far, lămpi de poziție sau semnalizare etc.) produse de persoane neidentificate, conducătorul de autobuz este obligat:

a) să oprească imediat autobuzul;

b) dacă are posibilitatea, să ia 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) și apoi să se deplaseze până la primul lucrător de poliție sau controlor R.A.T.B., 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 autobază dacă autobuzul nu poate să rămână în circulație datorită stricăciunilor și dacă a primit dispoziție în acest sens de la controlorul de circulație sau de la Dispeceratul Circulației;

f) la intrarea în autobază să solicite imediatului de mișcare primitor înscrierea incidentului în evidențele autobazei;

g) să se prezinte la stația de mișcare pentru a înregistra intrarea autobuzului în autobază 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.

12.14. Cazuri speciale care necesită asistența personalului medical (nașteri, decese)

Art. 101. În caz de naștere în autobuzul pe care este de serviciu, conducătorul acestuia este obligat:

a) să oprească imediat autobuzul, fără a stânjeni traficul rutier general;

b) să invite călătorii să coboare;

c) să anunțe Dispeceratul Circulației și cu ajutorul acestuia sau prin alte oferte care i se fac să ia măsura ca lăuza să fie transportată la spital în condiții de siguranță;

d) să se retragă la autobază pentru igienizarea autobuzului

e) să depună un raport scris la stația de mișcare și să se conformeze dispozițiilor primite de la conducerea autobazel.

Art. 102. În cazul producerii unui deces în autobuzul pe care este de serviciu, conducătorul acestuia este obligat:

a) să oprească autobuzul fără a stânjeni traficul rutier general;

b) să anunțe Dispeceratul Circulației și să ceară constatarea decesului de către o persoană autorizată;

c) să ia 2—3 martori care pot da orice relație în legătură cu decesul;

d) să invite călătorii să coboare;

e) să nu părăsească autobuzul și să aștepte sosirea organelor de constatare;

f) după ridicarea persoanei decedate să se retragă la autobază pentru igienizarea autobuzului;

g) să depună un raport scris la stația de mișcare și să se conformeze dispozițiilor primite de la conducerea autobazel.

13. REGULI DE IGIENA MUNCII

13.1. Controlul medical periodic

Art. 103. Conducătorul de autobuz trebuie să aibă o sănătate perfectă pentru profesia pe care o exercită, atestată medical și psihologic.

Art. 104. Controlul medical periodic este obligatoriu deoarece conducătorul de autobuz răspunde atât de securitatea călătorilor transportați cât și de securitatea personală și de cea a autobuzului încredințat.

Art. 105. Conducătorul de autobuz este obligat să se prezinte la vizita medicală conform reglementărilor Ministerului Sănătății, Ministerului de Interne și altor prevederi legale în vigoare.

Se va prezenta și la cabinetul medical din incinta autobazel pentru măsurarea tensiunii arteriale conform indicațiilor primite de la Medicina Muncii.

13.2. Igiena individuală

Art. 106. Întrucât respectarea strictă a regulilor de igienă constituie o condiție pentru păstrarea capacității de muncă, conducătorul de autobuz este obligat să aplice regulile de igienă personală.

13.3. Starea de oboseală

Art. 107. 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, greșeli în luarea deciziilor.

Toate aceste elemente influențează negativ asupra răspunderii pe care o are conducătorul de vehicul față de

siguranța circulației și favorizează producerea unor evenimente de circulație.

Art. 108. Pentru evitarea stării de oboseală, conducătorului de autobuz i se recomandă organizarea judicioasă a timpului liber, astfel încât să își asigure minimum 7—8 ore de somn în 24 de ore.

13.4. Alimentația

Art. 109. Pentru menținerea capacității de conducere a autobuzului nu se recomandă:

a) conducerea vehiculului „pe nemâncate” — în special la schimbul I — deoarece aceasta se poate manifesta prin stare de slăbiciune, amețeli, diminuarea reflexelor și a vederii, stare de irascibilitate, fiecare din acestea punând în pericol siguranța circulației. Simptomele de mai sus se pot combate prin consumarea imediată de dulciuri;

b) pentru schimbul II nu este indicată o masă de prânz excesiv de abundentă, deoarece apare o stare de somnolență, în special la cei mai vârstnici, urmată de lipsă de concentrare și diminuarea reflexelor.

13.5. Consumul de medicamente

Art. 110. Unele medicamente pot influența negativ reacțiile și reflexele care se cer unui conducător de vehicul.

De aceea nu se recomandă consumul de medicamente fără prescripție medicală, fără control medical și fără a cunoaște acele efecte secundare care influențează negativ capacitatea de conducere a autobuzului.

Art. 111. Orice conducător de autobuz 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.

13.6. Consumul de alcool

Art. 112. Consumul de alcool este factorul negativ determinant în producerea evenimentelor de circulație.

Conducătorul de autobuz trebuie să cunoască următoarele încadrări juridice în cazul în care nu respectă interdicția privind consumul de alcool:

a) conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul de către o persoană care are o îmbibație alcoolică de peste 0,80 g/l alcool pur în sânge ori o concentrație ce depășește 0,40 mg/l alcool pur în aerul expirat sau care se află sub influența unor substanțe ori produse stupefiante sau medicamente cu efecte similare acestora se pedepsește cu închisoare de la 1 la 5 ani. În cazul în care se efectuează transport public de persoane ori transportă substanțe sau produse periculoase, pedeapsa este închisoare de la 2 la 7 ani;

b) conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul de către o persoană care are o îmbibație alcoolică sub 0,80 g/l alcool pur în sânge ori o concentrație ce nu depășește 0,40 mg/l alcool pur în aerul expirat se sancționează cu suspendarea dreptului de a conduce pe o perioadă de trei luni.

13.7. Fumatul

Art. 113. 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 distragerea atenției de la condițiile de trafic.

Art. 114. Conducătorului de autobuz îi este interzis să fumeze în timp ce conduce vehiculul. Fumatul este permis numai la cap de linie și în afara autobuzului.

14. REGULI DE PROTECȚIA MUNCII ȘI PREVENIREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR

14.1. Disciplină, ordine și curățenie

Art. 115. Conducătorul de autobuz este obligat să participe cu regularitate la instrucțiile ce se efectuează de către personalul autorizat pe linie de protecție a muncii și prevenirea și stingerea incendiilor, să-și însușească și să respecte toate normele stabilite, corespunzător activității pe care o prestează.

Art. 116. Conducătorul de autobuz 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. 117. Când conducătorul de autobuz se îmbolnăvește în timpul serviciului (pe traseu) este obligat să anunțe stația de mișcare pentru a se lua măsuri de înlocuire a sa.

Art. 118. Conducătorului de autobuz îi este interzis să execute modificări la instalațiile autobuzului.

Art. 119. La retragerea de pe traseu, conducătorul de autobuz nu are voie să părăsească autobuzul înainte de a-l gara la locul stabilit.

Art. 120. Toate manevrările de autobuze se fac cu viteză redusă (max. 5 km/oră) pentru a se evita accidentele de orice fel.

Art. 121. În orice loc și oricare împrejurare manevra de mers înapoi se face numai prin pilotarea autobuzului cu ajutorul altei persoane.

Art. 122. Este interzis conducătorului de autobuz să conducă dacă pedalele de ambreaj, accelerație și frână sunt unse cu ulei sau vaselină sau acesta este murdar de lubrifianti pe talpa încălțăminte. De asemenea, se interzice

conducerea autobuzului fără încălțăminte adecvată (în ciorapi, papuci sau cu piciorul gol).

Art. 123. Se interzice încercarea frânelor cu autobuzul în mers, atât în interiorul halelor de întreținere cât și în incinta autobazei, cu excepția locurilor special amenajate.

Art. 124. Umplerea radiatorului, completarea lichidului de răcire sau evacuarea acestuia se va face cu motorul oprit. Când motorul este încălzit, în vederea evitării accidentelor, bușonul radiatorului se va desface utilizând o lavetă, iar cel care acționează va lua o poziție contrară direcției vântului.

Art. 125. Remorcarea autobuzului, în caz de defectare, se va face cu respectarea prevederilor legale.

Art. 126. În cazul unor manevre speciale pe traseu, conducătorul de autobuz este obligat să solicite sprijinul unui alt conducător de vehicul pentru a semnaliza participanților la trafic manevrele ce urmează a fi executate.

Art. 127. Conducătorul de autobuz are obligația de a menține postul de conducere într-o perfectă stare de curățenie fiind interzisă aruncarea pe jos a hârtiilor, cârpeilor, bumbacului deșeu, resturilor de mâncare sau de țigări etc.

14.2. Deplasarea în autobază, urcarea sau coborârea în și din autobuz

Art. 128. În incinta unității, conducătorul de autobuz, este obligat să circule prin locurile special destinate și marcate.

Art. 129. Urcarea sau coborârea în și din autobuz, se va face cu atenție, folosind treptele scării și sprijinindu-se de barele de prindere, pentru a evita alunecarea.

La coborâre, conducătorul de autobuz este obligat să tragă frâna de mână.

Art. 130. În hala de întreținere, conducătorului de autobuz îi este interzis să stea în fața autobuzului, în dreptul ușilor de ieșire din hală sau să sară peste canalele de revizie, să folosească diverse utilaje (polizor, foarfecă de tablă, etc.), sau să intre în atelierul anexă, în afară de cazurile în care este solicitat de maistrul de serviciu.

14.3. Pornirea autobuzului de pe loc în autobază

Art. 131. Înainte de pornirea autobuzului din locul de garare de pe canalul de revizie sau din orice alt loc, conducătorul de autobuz are obligația să se asigure că nu lucrează nimeni în canal, sub sau pe autobuz, că nu sunt scule sau alte obiecte în zona de manevră, în față sau sub autobuz, că toate capacele de vizitare sunt închise și fixate cu închizători. Plecarea din loc se face numai cu ușile închise și dacă are cale liberă.

Art. 132. În incinta autobazei personalul care are dreptul să efectueze manevre nu are voie să pună în mișcare nici un autobuz înainte de a verifica instalația pneumatică și hidraulică, presiunea din instalația de frânare, iar pornirea de pe loc se face numai după ce s-a asigurat că nu lucrează nimeni la autobuzul respectiv și că acesta este în bună stare de funcționare.

Art. 133. Plecarea în cursă cu autobuzul se va face numai după ce conducătorul de autobuz a verificat existența, codul și funcționarea corectă a aparatelor de compostat sau a validatoarelor.

14.4. Vizibilitatea

Art. 134. Conducătorului de autobuz îi este interzis să folosească ochelari de soare fără avizul medicului specialist. Este de asemenea, interzisă ornarea bordului autobuzului cu instalații de semnalizare suplimentare, obiecte, afișe sau vederi care ar putea împiedica vizibilitatea sau

î-ar sustrage atenția de la conducere. De asemenea, este interzisă păstrarea pe bordul autobuzului a servietelor, pachetelor, hainelor etc.

Art. 135. Conducătorul de autobuz este obligat să verifice prinderea corectă a parasolarului, corecta funcționare a ștergătoarelor de parbriz și poziția oglinzilor retrovizoare.

14.5. Ventilația și încălzirea

Art. 136. Conducătorul de autobuz este obligat să asigure un microclimat corespunzător în autobuz și anume:

a) la ieșirea din unitate și la cap de linie, să acționeze dispozitivele de aerisire, geamuri culisante sau rabatabile, trapele din plafon (la autobuzele ROCAR 412-260 trapele sunt acționate electric de la postul de conducere);

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

c) la intrarea în autobază, va închide geamurile și trapele din plafon, pentru a nu intra apa în salonul autobuzului în procesul de spălare exterioară a acestuia;

d) în sezonul rece, la temperaturi exterioare mai mici de +10°C va pune în funcțiune aerotermele din salonul de pasageri. Geamurile laterale și trapele de ventilație din plafon le va închide complet.

14.6. Aparat de stins incendiu

Art. 137. La luarea în primire a autobuzului, conducătorul acestuia este obligat să verifice existența și termenul de valabilitate al aparatelor de stins incendiu și dotarea cu ciocănele pentru spart geamurile în caz de necesitate.

Art. 138. Conducătorul de autobuz este obligat să cunoască modul de folosire al stingătoarelor și împrejurările în care acestea pot fi utilizate. Acestea se vor păstra în locuri special amenajate.

Art. 139. Conducătorul de autobuz este obligat să raporteze în scris, ori de câte ori utilizează un stingător, arătând cauza și împrejurările folosirii acestuia și să solicite totodată înlocuirea acestuia.

15. ACORDAREA PRIMULUI AJUTOR

Art. 140. 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. 141. 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. 142. La acordarea primului ajutor conducătorul de autobuz trebuie să ia următoarele măsuri: culcarea victimei cu capul într-o parte, mai jos decât nivelul corpului (pentru a se 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. 143. 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 accidentatului.

Art. 144. Conducătorul de autobuz trebuie să își însușească măsurile de prim ajutor prezentate în anexa nr. 8.

16. DISPOZIȚII FINALE

Art. 145. Prezenta instrucțiune se predă fiecărui conducător de autobuz.

Art. 146. Modificarea, completarea sau derogarea de la prezenta instrucțiune se poate face numai cu aprobarea Comitetului de Direcție R.A.T.B.

Art. 147. Dacă nerespectarea prevederilor instrucțiunii are caracter de infracțiune conform legislației și reglementărilor în vigoare, conducătorul de autobuz va răspunde penal. În acest caz, Regia este obligată să aducă fapta comisă la cunoștința organelor competente.

Art. 148. Conducătorul de autobuz răspunde material pentru daunele aduse Regiei din vina sa și în legătură cu munca sa, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare:

Art. 149. Modul de îndeplinire a atribuțiilor și sarcinilor prevăzute de Instrucțiunea 0903 și Regulamentul Intern este luat în considerare la negocierea salariului conducătorului de autobuz.

Art. 150. Anexele fac parte integrantă din prezenta instrucțiune, conținutul acestora trebuind să fie cunoscut și aplicat de către conducătorul de autobuz.

Art. 151. 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 0903/2001 privind atribuțiile și sarcinile conducătorului de autobuz, precum și orice alte dispoziții contrarii.

Caracteristicile generale ale autobuzelor existente în parcul R.A.T.B. la data de 01.01.2001

Tipul de autobuz	Rocar U 412-220	Rocar U 412-230	Rocar U 412-26	IKARUS 260-50	Roman 112-UDM	Rocar UL-70	DAF SB-220	Saviem
Dimensiunile								
Caroseriei (mm):								
— lungime	12 000	12 000	12 000	11 000	12 210	12 000	11 690	12 000
— înălțime	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 200
Ecartament (mm)	3 075	3 075	3 075	3 040	3 080	2 960	3 020	2 700
— față	2 050	2 050	2 050	2 000	2 068	2 050	2 056	2 000
— spate	1 800	1 800	1 820	1 835	1 761	1 800	1 820	2 000
Garda minimă la sol (mm)	270	270	250	350	280	270	188	200
Raza minimă de viraj (m)	10-12,5	10-12,5	11,5	10,5	8,76	10-12,5	10-12,5	10,5
Greutate proprie (kg)	10 730	10 950	9 630	9 000	9 180	10 700	10 760	9 000
Greutate totală	17 800	17 750	15 750	16 000	16 320	17 700	17 900	15 500
Capacitate de transport:								
— locuri pe scaune	24+1	24+1	25+1	22	32	24+1	30	42
— total locuri:								
la 5 călători/m.p.	74	74	71	75	80	74	73	62
la 8,5 călători/m.p.	109	109	104	112	113	109	104	76
Număr de uși (acționate pneumatic)	3	3	3	3	3	3	3	3
Tipul de motor	MAN D-0826 LUH 12 EURO 2	MAN D-0826 LUH 05 EURO 1	D 0826 LUH 13 EURO 2	D 2156 HM 6 U	D 2156 HM 6 U	MAN D 0826 LUH 05 EURO 1	LT 160 L	MAN
Consum mediu (l/100 km)	30	33,5	30	30	35	33,5	30	24
Combustibil	motorină	motorină	motorină	motorină	motorină	motorină	motorină	motorină
Instalația electrică:								
— tensiunea de alimentare (V.C.C.)	24	24	24	24	24	24	24	28
— tipul generatorului	cu regulator de tensiune în serie în-corporat T1	BOSCH T1	DRY-FIT	AVF VG 901	AVF 750 S	BOSCH T1	BOSCH 0120689548	R 526
— puterea (W)	28 V 120A	28 V 180A	12 V 205 Ah	28 V 75 Ah 2100	28 V 70 A 1960	28 V 120 A	3360	
— baterie acumulatori: tensiune (V.C.C.)	12	12	12	12	12	12	12	12
capacitate/nr. buc./vehicul	118 Ah/2	182 Ah/2	125 Ah/2	182 Ah/2	180 Ah/2	180 Ah/2	200 Ah/2	125 Ah/2
Cuția de viteză	VOITH DIWA 851,3	Hidrodinamică cu convertizor VOITH DIWA D 851,3	Automată, hidrodinamică cu convertizor și retarder VOITH DIWA 851,3	CSEPEL ZFS6-90U	Mecanică sincronizată S4-80	Automată, hidrodinamică cu convertizor VOITH DIWA D 851,3	VOITH DIWA D 851,3	Automată
— tip	6+mers înapoi PS 13 D integral pneumatică cu 2 circuite separate	6+mers înapoi RABA 20 integral pneumatică cu 2 circuite separate	6+1 înapoi RABA 20 integral pneumatică	6+mers înapoi RABA 20 integral pneumatică	6+mers înapoi Tip PS 13 integral pneumatică	3+mers înapoi Tip PS 131 integral pneumatică	3+mers înapoi DAF integral pneumatică	3+mers înapoi integral pneumatică
nr. trepte de viteză	6+1	6	6+1	6	6	6	6	4
Punte spate	12 R 22,5 CONTI-NENTAL RS 415 N Tubeless	12 R 22,5 Fulda Tubeless	12R x 22,5 RS 415 n	diagonale 11,0 x 20/16PR radiale 11,0 x R20-16PR	diagonale 11,0 x 20cu 16 PR	12R 22,5 Fulda Tubeless	11R 22,5	1100/20 Tubeless
Suspensie	8,3 față 8,5 spate	8 față 8 spate	8 față 7,5 spate	7 față 6,75 spate	7,25 față 7,25 spate	8 față 7,5 spate	8,5 față 8 spate	8,5 față 8 spate
Presiune în pneuri (bar)	75 limitată electronic	75 limitată electronic	75 limitată electronic	70	70	75	76 limitată electronic	60
Viteza maximă a autobuzului (km/h)								

N O R M E L E**de verificare a autobuzelor înainte de ieșirea
în traseu**

Înainte de ieșirea în traseu, conducătorul de autobuz este obligat să verifice starea tehnică și estetică a autobuzului.

În cazul în care constată nereguli le va raporta maistrului de serviciu și va refuza ieșirea pe traseu dacă autobuzul nu îndeplinește condițiile pentru admiterea în circulație.

După ieșirea în traseu, răspunderea pentru starea tehnică și estetică a autobuzului revine în întregime conducătorului acestuia. Condițiile pentru admiterea în circulație a autobuzului sunt date în următorul tabel:

Nr. crt.	Subansamblul, instalația sistemul	Condiția tehnică sau estetică
0	1	2
1.	Motorul	Să funcționeze corespunzător și să nu existe pierderi de motorină, apă sau ulei
2.	Frâna de serviciu	Să fie progresivă și eficace
	Frâna de ajutor	Să funcționeze corespunzător
3.	Sistemul de direcție	Să funcționeze corespunzător
4.	Sistemele de semnalizare	Să funcționeze corespunzător

0	1	2
5.	Nivelul de ulei în baia motorului, al lichidului de răcire în radiator, al combustibilului din rezervor	Să corespundă
6.	Presiunea de aer în instalația pneumatică	Să corespundă valorilor prescrise. Nu se va porni din loc până ce presiunea nu ajunge la 4 atmosfere
7.	Ștergătoarele de parbriz și încălzitoarele	Să funcționeze corespunzător. Lama ștergătoarelor să fie în contact cu geamul
8.	Bușoanele de la radiator și rezervorul de combustibil	Să existe și să fie bine strânse
9.	Anvelope	Să nu fie uzate peste limita admisă sau tăiate și să aibă presiunea de regim prescrisă
10.	Lămpile semnalizatoare, faruri, lămpi de poziție	Dispersoarele să fie întregi, bine fixate și curate
11.	Instalația de iluminare a salonului și a aparaturii de bord	Să funcționeze și să fie completă
12.	Sistemele de aerisire	Să funcționeze corespunzător

0	1	2
13.	Starea caroseriei atât în interior, cât și în exterior	Să nu prezinte lovituri, zgărieturi sau descompletări ale echipamentelor și să fie curată
14.	Oglinzile retrovizoare interioare și exterioare	Să fie montate corespunzător și să fie curate
15.	Ușile	Să funcționeze normal, să nu fie blocate
16.	Indicatoarele linie	Să corespundă traseului pe care circulă autobuzul
17.	Elementele salonului de pasageri (geamuri mobilier, accesorii, plafon, podea, pereți)	Să fie curate și îngrijite scrise în culorile stabilite
18.	Post de conducere, bord	Să fie curate și în bună stare
19.	Aparat radio sau instalație audio (stație de emisie-recepție)	Să fie curat și dotate cu accesoriiile necesare, fără fotografii sau ornamente suplimentare
20.	Tahograf (dacă este în dotare)	Să fie în funcțiune și cu diagrama
21.	Geamurile	Să fie în stare bună, spălate și șterse
22.	Stingătoarele de incendiu	Să existe, să fie fixate bine și cu termenul de valabilitate nedepășit

0	1	2
23.	Trusa sanitară și triunghiuri reflectori- zante	Să fie complete și în termenul de valabilitate
24.	Echipamentul necesar în perioada de temperaturi scăzute (15 oct.—15 aprilie)	Să fie complet și în stare corespunzătoare

NOTA:

Nu se admite lipirea de fotografii sau afișe în afara celor aprobate. Sunt interzise modificări ale instalațiilor și amenajări interioare în autobuz.

Principalele defecte ce pot surveni la autobuze.**Cauze probabile și măsuri de remediere**

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

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

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

- a) să oprească pe partea dreaptă a drumului, să întrerupă funcționarea motorului și să tragă frâna de mână;
- b) să localizeze defecțiunea, adică să stabilească locul probabil unde a apărut și gravitatea acesteia;
- c) să decidă dacă poate să circule cu autobuzul până la cap de linie, dacă necesită să fie remorcat sau dacă rămâne pe loc.

În situația în care trebuie să circule cu autobuzul remorcat procedeză conform instrucțiunii prezente.

Dacă autobuzul 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 autobuz trebuie să facă tot ce este posibil pentru a evita blocarea circulației, cu condiția să nu agraveze defecțiunea sau să periclitaze integritatea autobuzului încredințat.

4. Pentru orientarea conducătorului de autobuz în luarea deciziilor ce se impun la apariția defecțiunilor, în cele ce urmează se arată defecțiunile principale care pot surveni la autobuze, cauzele probabile și măsurile ce trebuie luate.

Nr. crt.	Defectul	Cauza probabilă	Modul de acționare	Possibilități de remediere
1	2	3	4	5
1. I. MOTORUL				
1.	Apariția unui zgomot caracteristic al pistoanelor (bătăi), însoțit eventual de degajarea aburilor prin gura radiatorului	Început de gripare a pistoanelor	Se oprește imediat motorul și se așteaptă răcirea. Înainte de pornirea ulterioară se verifică nivelul uleiului, lichidului de răcire și cureaua de ventilator. După pornire se verifică presiunea uleiului în instalație și etanșeitatea garniturii de chiuloasă. Autobuzul se va deplasa la autobază numai remorcat	T/A
2.	Apariția de băți cu tonalitate joasă care se accentuează cu mărirea sarcinii însoțite de scăderea presiunii uleiului	Joc mare sau topirea lagărelor de paliere	Se oprește imediat motorul. Se anunță Dispeceratul Cîrculației și solicită remorcarea la autobază	A

1	2	3	4	5
3.				
3.	Apariția de băți metalice clare, în special la eliberarea bruscă a pedalei de accelerație după ambalarea în gol; scăderea presiunii uleiului	Joc mare sau topirea lagărelor de bielă	Se oprește imediat motorul. Se anunță Dispeceratul Cîrculației și se solicită remorcarea la autobază	A
4.	Oprirea motorului în parcurs fără a mai putea fi pornit	Înfundarea conductelor de alimentare sau apă în carburant	Pentru aceste defecțiuni se anunță Dispeceratul Cîrculației și se solicită ajutorul personalului de pe autodepanare	T
5.	La acționarea butonului de pornire automată, motorul nu pornește	Defecțiuni la instalația electrică de pornire	Se vor repeta încercările de pornire de 5—6 ori (de fiecare dată nementinându-se demarorul sub tensiune mai mult de 5 secunde). Dacă motorul totuși nu pornește, se anunță Dispeceratul Cîrculației și se solicită sprijinul personalului de depanare. Dacă defectul a apărut la cap de linie se solicită intervenția revizorului de tracțiune cap linie	T/A

1	2	3	4	5
6.	Pierderi de combustibil, lichid de răcire sau ulei	Defecțiuni la rezervor, garnituri, furtune, simeringuri	Se oprește imediat motorul staționând pe dreapta. Se anunță Dispeceratul Circulației pentru remorcarea la garaj	
II. TRANSMISIA				
1.	Ambreiajul patinează, transmiterea mișcării se face cu smucături	Garnituri de fricțiune murdărite cu ulei sau uzate. Pedala ambreiajului fără cursa liberă. Arcuri de presiune slăbite pârghii de debreiere derelate sau disc deformat	Se anunță Dispeceratul Circulației și se solicită ajutorul personalului de depanare în traseu (în caz că reglaje se pot face pe loc). În caz contrar, se solicită retragerea la autobază (prin posibilități proprii dacă este posibil, iar dacă nu, prin remorcare).	T/A
2.	Apariția unui zgomot caracteristic (hârșăit) la apăsarea pe pedala de ambreiaj	Griparea rulmentului de presiune	Se anunță Dispeceratul Circulației și se solicită retragerea la autobază (pt. evitarea defecțiunii nu se va apăsa pe pedala în timpul staționărilor pe traseu, stații, stopuri)	A

1	2	3	4	5
3.	Apariția de zgomote de frecare sau lovituri pârghii de în ambreiaj în timpul debratere funcționării	Ruperea unei pârghii de debratere	Se oprește motorul. Se anunță Dispeceratul Circulației și se solicită remorcarea la autobază	A
4.	Apariția de zgomote în cutia de viteze însoțite de imposibilitatea cuplării uneia sau tuturor vitezelor	Dereglarea mecanismului de selectare și zăvorâre a treptelor de viteză	Se oprește motorul, se anunță Dispeceratul Circulației și se solicită remorcarea la autobază cu desfacerea prealabilă a legăturii cu puntea din spate (demontarea arborelui cardanic).	T-A
5.	Apariția de zgomote ritmice în cutia de viteze	Ruperi de dinți la o roată dintată	Se oprește motorul, se debrășăază imediat și se scoate din viteză. Se anunță Dispeceratul Circulației și se solicită remorcarea la autobază	A
6.	Apariția unui huruit continuu la cuțita de viteze însoțit uneori de trosnituri	Griparea rulmentului arborelui secundar	Se oprește motorul, se anunță Dispeceratul Circulației și se solicită aprobarea pentru retragerea în autobază	A

1	2	3	5	4
7.	Apariția de trosnituri la puntea din spate în momentul luării virajelor	Ruperea dinților sateliților, a axelor acestora sau griparea sateliților pe ax	Se oprește motorul, se anunță Dispeceratul Circulației și se solicită remorcarea la autobază cu demontarea prealabilă a axelor planetare sau a arborelui cardanic (când axele planetare nu sunt complet flotante)	A

III. DIRECȚIA

1.	Manevrarea greoaie a volanului direcției	Griparea pivotilor. Spargerea rulmenților de fuzetă. Griparea articulațiilor lor barelor de direcție.	Se oprește motorul, se anunță Dispeceratul Circulației și se solicită personalul de depanare în traseu pentru retragerea la autobază în funcție de gravitatea defectului.	A.T
2.	Direcția face zgomot la viraj stânga sau dreapta (la autobuzele Roman 112 UD)	Strămbarea axului volanului. Pătrunderea aerului în instalație. Direcția virează greu	Se circulă cu atenție. La sfârșitul programului de circulație se elimină defecțiunea în autobază (se înlocuiesc curelele de antrenare a pompei Eaton, se completează nivelul uleiului în bazinul de compensare)	T-A

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

IV. INSTALAȚIA DE FRÂNARE

2.	Scăderea presiunii în instalație	Ruperea sau fisurarea unei conducte de aer. Patinarea curelei de antrenare a compresorului. Defecțiuni la supapele compresorului	Se anunță Dispeceratul Circulației și se solicită ajutorul personalului de depanare în traseu	T-A
2.	Producerea de zgomote la frânare	Tamburii uzați (ovalizați, cu pereții subțiri) Garniturile de fricțiune uscate sau durificate. Praf în interiorul tamburului	Se anunță Dispeceratul Circulației și se solicită aprobarea pentru retragerea la autobază	A

1	2	3	4	5
3.	Încălzirea exagerată a tamburilor, blocarea roților după frânare	Slăbirea resortului sabotilor. Griparea camel. Slăbirea sau ruperea arcului cilindricului de frână	Se anunță Disperceratul Circulației și se solicită ajutorul personalului de depanare în traseu	T
4.	Scăderea eficienței frânei pe parcurs	Curse prea mari la cilindri de frână.	Se anunță Disperceratul Circulației și se solicită reglarea frânei de către personalul de depanare în traseu sau remorcarea la autobază dacă este cazul.	T-A
5.	Frâna față blocată (autobuz Roman 112 UD)	Pompa centrală frână sau cilindri receptor defecti.	Se anunță Disperceratul Circulației pentru remorcarea la autobază.	T
6.	Frâna spate blocată (autobuz Roman 112 UD)	Scăderea presiunii în instalația de frână sub 5 atm.	Se anunță Disperceratul Circulației și se solicită intervenția personalului de depanare în traseu. Pentru orice defecțiune ce implică scăderea presiunii sub 5 atm. se dereglează părțile de reglaj frâna spate urmate de atingerea presiunii critice. După dereglarea	A

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

frânei spate, autobuzul va fi condus la autobază cu multă atenție, fără pasageri. Dereglarea este obligatorie și la remorcarea spre autobază

V. SUSPENSIA

1.	Suspensia defectă, dereglată (la autobuzele cu perne de aer)	Înșirarea din articulații a tijelor de reglaj, ale supapelor suspeniei, pernei de aer spate.	Se anunță Disperceratul Circulației și se solicită intervenția personalului de depanare în traseu pentru refacerea integrității articulațiilor, înlocuirea pernelor. Pentru orice alte defecțiuni ale suspensiei autobuzelor, acestea se conduc la autobază cu mare atenție. Viteza redusă, evitând pe cât posibil denivelările carosabilului.	A
2.	Manevrarea greoaie a volanului de direcție, funcționarea defectuoasă a direcției	Reglarea încorectă a unghiurilor de direcție	Se anunță Disperceratul Circulației și se solicită remorcarea la autobază.	A

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

VI. INSTALAȚIA ELECTRICĂ

1.	La apăsarea pe butonul de pornire pinioul demarorului nu cuplează cu co-roana dințată a volantei. Se aude un sunet din ce în ce mai ascuțit, produs de creșterea turației demarorului	Griparea pinioului pe ax din cauza impurităților și încreșterii necorespunzătoare	La apariția acestor simptome se eliberează imediat butonul de pornire, renunțându-se la pornirea automată. Se anunță Disperceratul Cîrulației pentru pornirea prin remorcare de către vehiculele de depanare sau remorcarea la autobază	T-A
2.	Alternatorul nu încarcă	Siguranța regulatorului de tensiune arsă. Regulator de tensiune defect Curelele care antrenează alternatorul sunt rupte sau uzate și patinează Alternator defect	Se anunță Disperceratul Cîrulației pentru a dispune măsurile în funcție de cauză. Se înlocuiește în autobază Se înlocuiesc în autobază Se înlocuiește în autobază	A A A
			Se înlocuiește în autobază	A

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

		Mufe de contact incorrect strânse. Contact electric imperfect la bornele bateriilor de acumulație	Se remediază la cap de linie Se restabilește contactul electric la bornele acumulație	T
3.	La ambalarea motorului, intensitatea luminoasă crește foarte mult, bucurile se pot arde	Bateriile sunt scoase din circuit datorită defecției bornelor. Defecțiuni la releul regulator	La cap de linie se solicită revizorul de tracțiune să controleze clamele bateriilor, să le strângă (în caz de nevoie). Se înlocuiește în autobază	T A
4.	Defecțiuni la blocul de lămpi semnal, faruri		Se stacionează pe dreapta și se anunță Disperceratul Cîrulației pentru remorcare	
4.	Suprîncălzirea conductorilor electrici cu degajare de fum sau început de incendiu	Scut circuit în instalația electrică	Întreruperea contactului general și luarea măsurilor care se impun pentru localizarea incendiului. Se anunță Disperceratul Cîrulației	T-A

1	2	3	4	5
5.	Glaxoul intră în funcțiune necomandat și sună continuu	Scutscircuit în instalația electrică	Se întrerupe contactul general. Se anunță Disperceratul Circulației și se solicită intervenția personalului de pe autovehiculele de depanare	T-A
VII. CAROSERIA				
1.	Ușile rămân blocate pe închis sau deschis	Distribuitoir sau electrovalve defecte. Înghetarea conductelor de aer comprimat	Se anunță Disperceratul Circulației și se solicită ajutorul pentru depanare în traseu	T
2.	Spargerea unui geam de la ferestrele caroseriei	Joc mare la ramă (cheder) Cauze accidentale	Se anunță Disperceratul Circulației și se solicită aprobarea pentru retragerea la autobază	A

NOTA:

T = remediare pe traseu sau la cap de linie

A = remediare la autobază (se trimite autobuzul la autobază)

T / A = se încearcă remediarea la cap linie și dacă nu se reușește se trimite autobuzul la autobază

T-A = se pregătește de personalul de depanare din traseu pentru trimiteră la autobază

CONDUCEREA ECONOMICĂ A AUTOBUZELOR

1. Prin conducerea economică, conducătorul de autobuz trebuie să realizeze un consum minim de carburanți, fără solicitări mari ale pieselor și subansamblelor autobuzului, asigurând totodată porniri și frânări fără șocuri.

2. Pentru a realiza o conducere economică, conducătorul de autobuz va respecta următoarele reguli:

a) înainte de ieșirea din autobază să verifice sistemul de frânare, cunoscut fiind faptul că dacă o roată merge frănată sau se blochează mai devreme decât celelalte, în exploatare va crește consumul de combustibil.

b) la plecarea de pe loc a autobuzului din stație se recomandă apăsarea pedalei de ambreiaj un timp cât mai scurt;

c) când pe distanța dintre stații parcursul este liber și circulația se face până la treapta de priză directă sau la treapta de supraviteză, turația motorului RABA—MAN 2156 HM6U este de 1400 rot/min.

d) autobuzul nu se va frâna brusc la viteze mari în afara cazurilor în care este necesar să se prevină un accident. La autovehiculele care au cutie de viteză automată se va circula permanent cu comanda „DRIVE” în funcțiune.

Este interzisă decuplarea comenzii „D” la apropierea de stație sau de semafor.

e) se va evita oprirea în stație simultan cu autovehiculul din față pentru evitarea frânelor și pornirilor suplimentare;

f) la trecerea prin locurile cu restricții de viteză să nu se reducă viteza prin frânare mai mult decât este necesar, pentru a evita pornirile repetate;

g) pornirea din stațiile amplasate în zona semafoarelor electrice se va face numai la apariția culorii verzi a acestuia, evitându-se astfel pornirile repetate;

h) se va respecta cu strictețe regimul de temperatură prescris pentru lichidul de răcire al motorului;

i) pentru încălzirea salonului de pasageri cât și a postului de conducere se va respecta regimul de folosire a instalațiilor de încălzire stabilit;

j) când circulă pe rampe și pante conducătorul de autobuz este obligat să procedeze astfel:

— să evite, dacă este posibil, oprirea la rampă;

— la pornirea din rampă să folosească frâna de ajutor, plecând din loc cu treapta I-a sau a II-a de viteză, în funcție de mărimea declivității;

— urcarea și coborârea se vor face cu aceeași treaptă de viteză în funcție de declivitate pentru a se asigura rezerva de putere a motorului la urcare, precum și frâna de motor la coborâre;

k) conducătorul autobuzului trebuie să cunoască faptul că trebuie să mențină o turație cât mai uniformă a motorului, corespunzătoare treptei de viteză cu care se deplasează pentru a obține un consum de carburant cât mai mic.

Această turație poate fi dedusă din instrucțiunile de exploatare ale autobuzului respectiv elaborate de uzina constructoare.

NOTIUNI PRIVIND CONDUCEREA PREVENTIVĂ

1. Conducerea preventivă (defensivă sau prudentă) este conducerea care previne accidentele în pofda acțiunilor incorecte ale altora sau a condițiilor de circulație nefavorabile.

2. În orice situație de conducere a autobuzului intervin condiții de circulație care pot fi favorabile sau nefavorabile și dacă nu adaptăm conducerea la aceste condiții se poate ajunge la accident.

Aceste condiții pot fi:

a) lumina: cantitatea de lumină naturală sau artificială ce există la un moment dat poate să afecteze vizibilitatea dar și posibilitatea de a fi văzut;

b) starea vremii: caracterizată de: ploaie, zăpadă, lapoviță, ceață, îngheț, căldură, timp frumos, de asemenea pot afecta posibilitatea de a vedea și de a fi văzut;

c) starea drumului: felul în care strada a fost construită, cât de largă este, cum se înclină sau se ondulează, ce îmbrăcăminte (suprafață) are;

d) condițiile de trafic: includ prezența altora (autovehicule, vehicule, pietoni, animale etc.) care utilizează drumul. Intensitatea și viteza de mișcare a acestora, influențează conducerea autovehiculului;

e) starea tehnică a vehiculului: reflectă capacitatea autovehiculului de a răspunde instantaneu și eficace cu toate componentele sale la comenzile imprimate. Nefuncționarea sau funcționarea defectuoasă a principalelor sisteme (frâne, direcție, lumină, accesorii, influențează modul de conducere a autovehiculului.

f) starea conducătorului de autobuz: modul în care se prezintă acesta din punct de vedere fizic și psihic (deficiențe organice temporare sau permanente) oboseala,

stările emoționale, influențează în mod deosebit asupra conducerii autovehiculului.

3. Pentru a realiza o conducere preventivă conducătorul de autobuz trebuie să poată identifica toate condițiile existente în orice situație de conducere și să se adapteze corespunzător la acestea.

4. Înainte de a pleca în cursă așezați-vă la postul de conducere și stați liniștit câteva secunde.

În acest timp faceți o mică revedere a traseului și a condițiilor de conducere pe care probabil le veți întâlni. Este o primă pregătire psihologică dacă veți răspunde la următoarele întrebări:

- a) care sunt condițiile de lumină, atmosferice, de drum sau de trafic?
- b) care este starea autovehiculului?
- c) cum mă simt fizic și psihic (odihnit, obosit, calm, nervos)?
- d) dacă am luat medicamente și ce efect pot avea acestea asupra conducerii autovehiculului?

5. În timpul conducerii, atenția trebuie îndreptată asupra acțiunilor incorecte ale altora, fără a pierde din vedere că și dv. trebuie să evitați toate erorile în propria conducere a autovehiculului. Va trebui să recunoașteți acțiunile incorecte, să vă adaptați la ele și să evitați eventualele accidente.

6. Conducerea preventivă impune să conduceți perfect în orice împrejurare, să nu aveți nici un accident, nici o încălcare a regulilor de circulație, nici o folosire nerațională a autovehiculului, nici o întârziere de la program sau lipsă de politete care v-ar sustrage de la o conducere corectă a autovehiculului.

7. Elementele care stau la baza conducerii preventive sunt:

- a) cunoștințele profesionale;

- b) vigilența în timpul conducerii autovehiculului;
- c) prevederea în situațiile concrete din trafic;
- d) judecata în condiții dificile sau critice;
- e) îndemânarea în conducerea autovehiculului.

8. Pentru o conducere a autobuzului în bune condiții, respectați următoarele:

- a) urmăriți atent și în permanență traficul;
- b) sesizați la timp situațiile critice;
- c) păstrați distanța de siguranță (reglementară) față de autovehiculul din față;
- d) folosiți corect frânele;
- e) folosiți corect luminile.

9. Un accident prevenibil este acela la care dv. nu ați făcut tot ce se putea rațional pentru a-l preveni. Cerințele de prevenire ale unui accident sunt următoarele:

- a) prevederea situațiilor periculoase apărute în trafic;
- b) aplicarea metodelor de conducere defensivă a autovehiculului;
- c) acționarea la timp a comenzilor autovehiculului pentru a obține rezultatele scontate;
- d) evitarea ciocnirilor frontale (care sunt cele mai periculoase);
- e) în cazul unui accident inevitabil și pe cale de a se produce prin acțiunile sale încearcă în primul rând să evite accidentarea persoanelor și să aleagă varianta în urma căreia pagubele materiale să fie cât mai mici.

Nu uitați că distanța totală de oprire a autovehiculului se compune din distanța parcursă în timpul de reacție plus distanța de frânare efectivă.

Există diferite formule pentru a calcula aceste distanțe. O variantă simplă este:

— pentru distanța parcursă în timpul de reacție pe care o vom nota cu:

$$D_1 = (\text{Viteza}/10) \times 3$$

— pentru distanța de frânare:

$$D_2 = (\text{Viteza}/10 \times (\text{Viteza}/10)).$$

Suma acestor distanțe va reprezenta distanța totală necesară pentru oprirea autovehiculului.

$$D = D_1 + D_2$$

Astfel calcularea distanței de oprire în funcție de viteză pe un carosabil cu un coeficient de aderență de 0,7, iar timpul de reacție de o secundă se face conform tabelului:

V/D	D ₁	
50 km/h	(50:10) × 3 = 15 m	
60 km/h	(60:10) × 3 = 18 m	
80 km/h	(80:10) × 3 = 24 m	
100 km/h	(100:10) × 3 = 30 m	

D ₂		D = D ₁ + D ₂
(50:10) ×	(50:10) = 25 m	D = 40 m
(60:10) ×	(60:10) = 36 m	D = 54 m
(80:10) ×	(80:10) = 64 m	D = 88 m
(100:10) ×	(100:10) = 100 m	D = 130 m

10. Coliziunea autobuzului condus de dv. cu alte vehicule poate fi:

- cu un vehicul care circulă din față (frontală);
- cu un vehicul care circulă din spate;
- la intersecție;
- laterală.

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

- observați drumul în față (carosabil, trafic, indicatoare și marcaje) și fiți pregătit pentru a acorda prioritățile impuse;
- circulați pe partea dreaptă a drumului fără a periclita siguranța pietonilor;
- circulați cu viteza corespunzătoare prevenirii oricărei situații neprevăzute;
- în caz de pericol iminent, încercați să ieșiți de pe partea carosabilă fără a periclita siguranța pietonilor;
- dacă un vehicul ce vine din față pare să fi scăpat de sub controlul conducătorului, opriți autobuzul, avertizați sonor și aprindeți luminile pentru a semnaliza prezența dv. pe culoarul respectiv.

Când este evident că vehiculul ce vine din față nu va părăsi culoarul dv. singurul lucru ce v-a rămas de făcut este să încercați să ieșiți în afara părții carosabile a drumului:

f) la trecerea printr-o curbă la dreapta sau la stânga semnalizați intenția dv. cu cel puțin 50 m înainte, reduceți viteza treptat înainte de atacarea acesteia, circulați apoi cu viteză constantă și mare atenție. La curbele pe dreapta circulați pe marginea din dreapta drumului iar la curbele pe stânga circulați pe mijlocul benzii;

g) când vă apropiați de o intersecție luați piciorul de pe pedala de accelerație și țineți-l deasupra pedalei de frână pentru a reduce distanța de oprire în cazul unei situații neprevăzute;

h) priviți mai întâi la stânga, apoi la dreapta, deoarece traficul din stânga este mai aproape de dv. și cu el vă intersectați mai întâi;

i) după ce v-ați asigurat, în funcție de culoarea semaforului, treceți prin intersecție fără ezitare;

j) la intersecțiile nedirijate să acordați prioritate de dreapta.

12. Indicatorul „Cedează trecerea” obligă conducătorii de autovehicule să micșoreze viteza și să observe dacă din părțile laterale circulă alte vehicule.

13. La apariția luminii de culoare galbenă a semaforului aveți obligația să opriți autobuzul. Trecerea pe această culoare este interzisă.

14. Semnele și semnalele agentului de circulație au prioritate față de toate indicatoarele și semnalele întâlnite.

15. În trafic pot apare și evenimente inexplicabile (misteroase). Pentru evitarea lor țineți cont de următoarele:

a) reglarea incorectă a farurilor conduce la orbirea temporară datorită interferenței cu lumina farurilor autovehiculului care circulă din sens invers;

b) în condiții atmosferice nefavorabile și de drum accidentat se impune reducerea vitezei pentru a se evita accelerările și frânările bruște;

c) când circulați în trafic foarte intens evitați momentele de neatenție în conducere. Concentrarea atenției asupra unei singure direcții sau concentrarea atenției asupra unor factori lipsiți de importanță pot genera accidente;

d) dacă medicul va prescrie un medicament, întrebați-l în ce mod ar afecta capacitatea dv. de a conduce;

16. Pentru efectuarea virajelor în siguranță luați următoarele măsuri:

a) înscrieți-vă din timp pe banda corespunzătoare;

b) micșorați viteza;

c) semnalizați intenția dv. de a vira cu cel puțin 50 m înainte de intersecție.

17. Pentru efectuarea unei depășiri în condiții de siguranță respectați următoarele reguli:

A. Înainte de depășire:

— mențineți o distanță sigură (regulamentară) de urmărire;

— semnalizați din timp intenția dv. de a depăși.

B. În timpul depășirii:

— treceți pe banda din stânga;

— măriți corespunzător viteza;

— semnalizați optic sau acustic în caz de pericol pentru a avertiza conducătorul auto al vehiculului pe care îl depășiți;

C. După depășire:

— semnalizați intenția de a reveni pe banda din dreapta;

— la revenirea pe banda de mers întrerupeți semnalizarea și intrați în ritmul traficului.

18. Pentru a evita un accident cu un vehicul care vă depășește circulați cât mai pe dreapta părții carosabile a drumului și micșorați viteza. Pentru schimbarea benzii de circulație trebuie să priviți în oglinda retrovizoare și să semnalizați intenția dv.; în cazul în care schimbarea benzii este riscantă rămâneți pe banda dv.

CONDUCĂTORI DE VEHICULE CONTRIBUȚI LA PREVENIREA ACCIDENTELOR!

Rețineți și evitați

Accidentul de circulație săvârșit din vina conducătorului auto 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 și de direcție în mod neadecvat (bruschează), în condiții de drum alunecos;
8. nu acordă prioritate de trecere celor în drept;
9. nu respectă semnificațiile indicatoarelor și marcajelor 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. folosesc 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 îl 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.
19. fumează în timpul conducerii;
20. circulă cu persoane în cabina autobuzului;
21. oprirea în stație se va face în limita posibilităților, cât mai aproape de bordură sau în alveolă în cazul în care aceasta există. Revenirea pe banda de circulație se va face numai după o temeinică asigurare.
22. dacă respectați regulile de circulație și conducere și vă însușiți noțiunile privind conducerea defensivă, aveți posibilitatea să conduceți mult mai bine, oricând și în orice condiții.

G H I D

puntru orientarea conducătorului de autobuz în relațiile ierarhice în vederea tratării și rezolvării unor probleme personale sau de serviciu, cu caracter deosebit

Nr. Obiectul crt. problemei	Organul competent pentru rezolvare	Organul ierarhic superior (în caz de nerezolvare)	Observații
0	1	2	3
1.	Repartizarea pe vehicul, linie, schimb	Impiegtat de mișcare repartizor (după caz se adresează împreună cu acesta la șeful atelierului de exploatare)	Șef de autobază
2.	Situația traseului (starea carosabilului, circulației, încășări la liniile EXPRES, diverse propuneri)	Șef atelier exploatare (de preferat cu raport scris)	Șef de autobază
3.	Starea tehnică a autobuzului	Revizor tehnic, maistrul de serviciu	Șef atelier întreținere Șef de autobază

0	1	2	3	4
4.	Salarierea a) pontaj b) rate, garanții alocații, imputări c) nivele de salarizare	Impiegtat de mișcare pontator (după caz merge împreună cu acesta la șeful atelierului de exploatare) Compartimentul financiar din autobază și după caz biroul tehnic Șef atelier exploatare. Șef de autobază	Șef de autobază Contabil de autobază Director de exploatare Director de exploatare	
5.	Schimbarea funcției în cadrul aceleiași unități	Șef de autobază (cu raport scris)		
6.	Transfer în cadrul exploatații sau în altă unitate RATB	Șef de autobază (cu raport scris)	Director de exploatare	
7.	Probleme de relații cu colegii de muncă, organe de control, publicul călător etc.	Șef atelier exploatare, Compartimentul cercetări de la nivelul exploatații	Șef de autobază Director de exploatare	
8.	Accidente de circulație, tamponări	Șef de autobază și comisia tehnică de constatare din autobază	Director de exploatare, Comisia tehnică de cercetare RATB	

0	1	2	3	4
9.	Sanctiuni — contestații	Șef de autobază	Director de exploatare	
10.	Concediu de odihnă	Împiegat de mișcare repartizor (după caz împreună cu acesta la șeful atelierului de exploatare)	Șef de autobază	
11.	Demisia cu preaviz	Șef de autobază (raport scris)	Director de exploatare	
12.	Transfer la altă unitate	Conducerea exploatării cu avizul șefului de autobază (raport scris)	Director RATB	
13.	Schimb de tură sau liber	Șef atelier exploatare (raport scris cu minim 24 ore înainte)	Șef de autobază	Retroactiv numai cu acte dovedite toare, la prezen- tarea la ser- viciu
14.	Concediu fără plată	Șef de autobază (raport scris)	Director exploatare	Se va anunța autobaza în 24 ore

0	1	2	3	4
15.	Concediu medical	Policlina RATB, medic de familie	Medic—director Policlina RATB	Se va anunța autobaza în 24 ore
16.	Analize medicale	Laboratoare analiză Policlina RATB cu recomandarea de la medicul de familie	Medic specialist conform recomandării medicale	
17.	Bilete de odihnă sau tratament	Organizațiile de sindicat	Comitetul de Sindicat al exploatării	În baza recomandării medicale (pentru tratament)
18.	Cămin nefamilisti	Serviciul Social RATB	Director Resurse Umane și Asistență Socială R.A.T.B.	Cu avizul medical pentru locuit în colectivitate
19.	Cantina	Biroul administrativ ETA, Cantina RATB, conform solicitării autobazelor	Serviciul Social RATB	
20.	Adverințe salarizare	Compartiment financiar din autobază	Contabil șef exploatare	

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 simpatie, 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 neprincipale.

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.

0	1	2	3	4
21.	CAR (înscrisiere, cotizații, împrumuturi)	CAR—RATB	Președinte CAR—RATB	Cererea tip va fi avizată de contabil șef exploatare
22.	Solicitări locuință (fond de stat)	Comisia socială din cadrul autobazei. Biroul administrativ ETA	Serviciul social RATB	
23.	Activitatea sportivă RATB	Comitetul de sindicat din cadrul autobazei	Președintele Asociației Sportive RATB	
24.	Audiențe	Conducerea exploatarei (informând în prealabil și șeful de autobază în vederea avizelor dacă se consideră necesar)	Director RATB	Cerere scrisă pentru orice audiență

Art. 8. Conducătorul de vehicul trebuie să aplice principiile conducerii preventive și să respecte cu strictețe regulile tehnice de conducere și de circulație în scopul de a preveni și a înlătura fapte care ar pune în pericol siguranța circulației 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 sau la cap de linie.

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 sau în traseu.

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 compoastorelor, validatoarelor, 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 acestuia.

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 autovehicul 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;

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

Răni, hemoragiile, 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 compresiuinea rănilii cu o batistă timp de 2—3 minute;

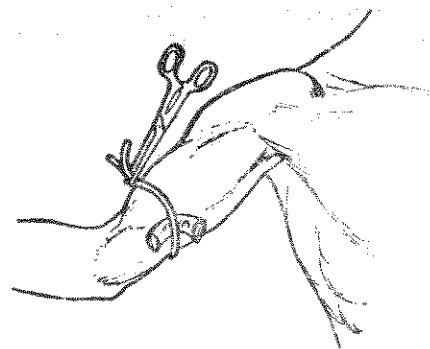
— când sângerarea provine din vase mai mari:

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

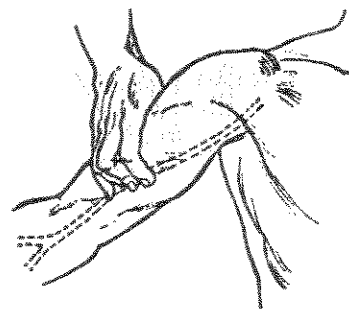
b) vene — sângele țâșnește în jeturi continue și are culoare mai închisă.

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.



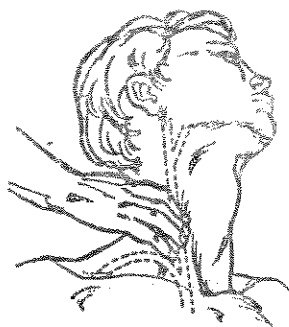
Aplicarea garoului



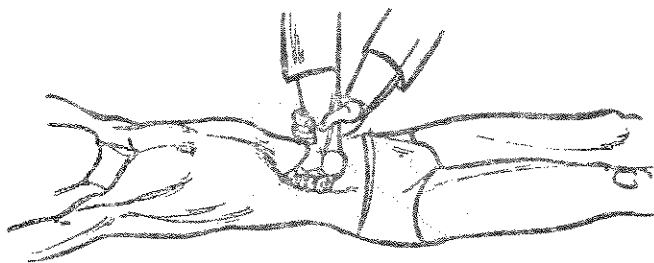
Hemostaza provizorie prin compresia digitală pe artera humerală

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

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



Hemostaza provizorie prin compresie 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 desinfecța cu apă oxigenată sau iod;

—plăgile ce necesită a fi pansate se vor desinfecța cu cloramină;

—substanțele antiseptice folosite sunt: alcool, apa oxigenată, tinctura de iod;

—tratarea unei plăgi presupune curățarea, dezinfectarea și pansarea acesteia;

—pe rană se aplică întotdeauna un pansament steril.

Stopul respirator și cardiac

Stopul respirator

—absența mișcărilor costale;

—lipsa respirației care se constată prin 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.

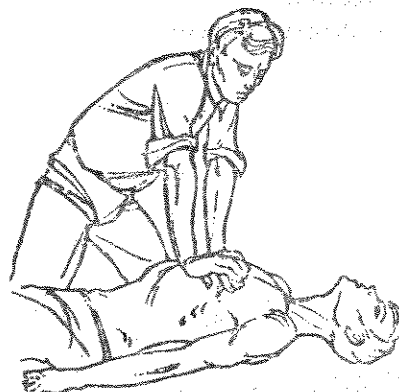
Stopul cardiac

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.

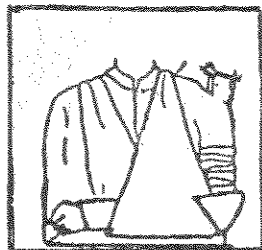
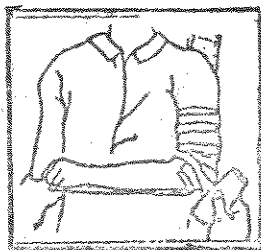
Fractura — ruperea osului.

○ fractură se recunoaște după:

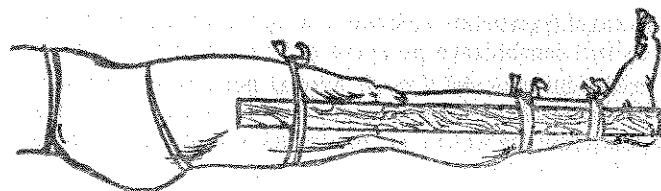
- durere vie;
- mobilitate anormală;
- deformare osoasă și tumefiere.

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.



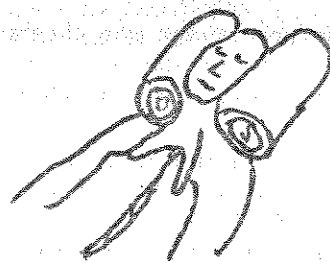
Imobilizarea unui membru fracturat se face în așa fel încât să fi cuprins atât osul fracturat cât și cele două articulații, superioară și inferioară



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 moarte instantanee sau paralizie.

Dacă accidentatul are dureri violente în ceafă și simte amorțeli sau chiar paralizia membrilor 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 peri-colul 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 grav în timp, 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

Primul gest de prim ajutor este eliberarea victimei de sursa electrică;

— se face prin oprirea curentului electric de la comutator;

— dacă acest lucru nu este posibil se va încerca ruperea conductorului electric cu un băș, cu un obiect cu mâner de lemn sau clește izolat.

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.

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 cu modificările și
completările aduse prin H.C.G.M.B.
nr. 267/25.09.2003

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.

Sunt scutiți de plata taxei de călătorie copiii în vârstă de până la 7 ani.

Pentru fiecare loc ocupat pe scaune și/sau platforma vehiculului cu mărfuri sau bagaje, călătorul va composta sau valida în plus, un bilet sau o cartelă magnetică la tariful în vigoare la data efectuării călătoriei.

Compostarea biletului sau validarea cartelei magnetice are loc chiar în situația în care călătorul deține abonament sau legitimație de călătorie valabile. Pentru bagajele cu volum mic, care se țin în mână, nu se compostează sau validează în plus un bilet sau o cartelă magnetică. Pot fi ocupate locurile pe scaune cu mărfuri sau bagaje numai în situația în care nu sunt solicitate de alți călători pentru a se așeza.

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, șterșături 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, cartele magnetice, abonamentele sau legitimațiile de călătorie pot fi transmise altor persoane, cu excepția celor nominale.

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 autobuz deschiderea ușilor acestora între stații sau la semafoare;

g) să poarte discuții cu conducătorul de autobuz 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 autobuzului;

j) să umble la aparatele și instalațiile autobuzului;

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 autobuzului;

n) să lipească afișe în salonul sau exteriorul autobuzului;

o) să deterioreze sau să murdărească sub orice formă autobuzul;

p) să vândă orice marfă în salonul autobuzului;

q) să consume băuturi alcoolice sau să fumeze în interiorul autobuzului;

r) să tulbure ordinea și liniștea celorlalți călători;

s) să arunce obiecte de orice fel pe fereastră ori ușă autobuzului.

Art. 8. În vehiculele de transport în comun este interzisă:

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 celorlalți călători, prin mirosurile pe care le emană, prin ardere, coroziune sau murdărie;

d) transportarea păsărilor sau animalelor vii, cu excepția câinilor însoțiți care au lesă și botniță ori a animalelor mici ținute în brațe;

Art. 9. Regia Autonomă de Transport București este obligată:

a) să pună în exploatare numai autobuze curate și ale căror sisteme și instalații asigură funcționarea lor în condiții tehnice prevăzute de lege;

b) să ia măsuri pentru a asigura încărcarea autobuzului numai în limita capacității lui înscrisă în documentul de bord al autobuzului respectiv.

Art. 10. Abaterile de la dispozițiile prezentei hotărâri constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 600.000 lei 1.000.000 lei.

Cuantumul amenzilor va putea fi modificat de organele abilitate, conform prevederilor legale.

Art. 11. Când abaterea este săvârșită în astfel de condiții încât potrivit legii penale constituie infracțiune, se pedepsește în conformitate cu legea penală.

Art. 12. În situația în care contravenția săvârșită a avut drept consecință producerea unui prejudiciu pentru R.A.T.B. în procesul-verbal de contravenție se va menționa, pe lângă contravenția săvârșită și 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. Contravențiile stabile prin prezenta hotărâre se constată și se sancționează prin proces-verbal încheiat de personalul cu atribuții de control din cadrul R.A.T.B., de delegații cu împuternicire dată prin Dispoziția Primarului General al Municipiului București.

În procesul-verbal, agentul constatatator menționează limita minimă și maximă a amenzii prevăzută de prezenta hotărâre pentru contravenția săvârșită și stabilește amenda aplicată.

În momentul constatării contravenției, agentul constatatator eliberează contravenientului o dovadă numită „CONSTATARE” care va cuprinde:

— data și locul unde este încheiată constatarea;

— numele și prenumele, calitatea și instituția din care face parte agentul constatatator;

— numele și prenumele contravenientului;

— descrierea contravenției și indicarea actului normativ prin care se stabilește și se sancționează acesta;

— dacă fapta ce constituie contravenție a avut sau nu ca urmare producerea unui prejudiciu Regiei Autonome de Transport București-R.A. și în ce a constat acesta;

— limita minimă și maximă a amenzii prevăzute de prezenta hotărâre pentru contravenția săvârșită și amenda aplicată;

— suma care poate fi achitată în termen de 48 de ore de la data eliberării constatării;

— indicarea locului și a contului unde se poate efectua plata amenzii;

— indicarea locului unde se poate efectua plângere împotriva actului de constatare a contravenției, și a termenului în care acesta poate fi depusă;

— semnătura agentului constatare.

Pe lângă exemplarul de „CONSTATARE” eliberat contravenientului agentul constatare mai încheie un exemplar de „CONTESTARE” care rămâne în posesia acestuia și pe baza cărui se întocmește procesul-verbal de contravenție și care va cuprinde data și locul unde este încheiată constatarea;

— numele, pronumele, calitatea și instituția din care face parte agentul constatare;

— datele personale din actul de identitate al contravenientului, inclusiv codul numeric personal al acestuia;

— descrierea contravenției cu indicarea actului normativ prin care se stabilește și se sancționează acesta;

— în cazul în care fapta ce constituie contravenție a avut sau nu ca urmare producerea unui prejudiciu Regiei Autonome de Transport București-R.A., se va menționa în ce a constat aceasta;

— obiecțiunile contravenientului cu privire la conținutul constatării;

— semnătura contravenientului sau a martorului prezent la constatarea contravenției sau, în lipsa acestuia, motivele care au dus la eliberarea constatării în acest mod.

În cazul în care contravenientul sau martorul refuză sau nu poate să semneze pe constatare, agentul constatare va face mențiuni despre aceasta în constatare.

Având în vedere specificul activității, procesul-verbal de contravenție se întocmește ulterior eliberării constatării.

Art. 14. Contravenientul este obligat să prezinte agentului constatare, la cerere, actul de identitate ori, în cazul contravenienților cetățeni străini sau cetățeni români cu domiciliul în străinătate, pașaportul și seria și numărul tichetelor de înscriere a contravenienților.

În cazul în care contravenientul refuză să se legitimeze, agentul constatare poate apela la ofițeri și subofițeri de poliție, jandarmi sau gardieni publici.

Art. 15. În cazul în care contravenientul achită pe loc agentului constatare 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 cele mult 48 de ore de la data săvârșirii contravenției și întocmirii „Constatării”, jumătate din minimul amenzii stabilită prin prezenta hotărâre pentru abaterea săvârșită, agentul constatare va face mențiuni în acest sens în cuprinsul constatării și, dacă este cazul, în procesul-verbal.

Plata amenzii se face în acest caz la agențiile CEC, casierii RATB, filiale sau sucursale ale băncilor iar chitanța se predă de către contravenient agentului constataitor, 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 constataitor procedează la întocmirea procesului-verbal pe baza datelor reținute în momentul constatării contravenției și al eliberării „Constatării”.

Contravenientul va achita în acest caz amenda aplicată prin proces-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 constatare al 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 constataitor și va fi însoțită de copia procesului-verbal de constatare al contravenției.

Art. 18. Plângerea se înaintează de către organul constataitor judecătorei 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.

T A B E L

Cu secțiile de Poliție unde se pot adresa conducătorii de autobuz în caz de accident fără victime

SECTOR	SECȚIA	ADRESA
1	5	B-dul Bucureștii Noi Nr. 54
2	7	Str. Mașina de Pâine Nr. 47
3	12	Str. Prof. Dr. Ștefan Nicolau Nr. 2-4
4	Brigada de Poliție Rutineră — Serv. Accidente	Str. Candiano Popescu Nr. 57
5	Brigada de Poliție Rutieră — Serv. Accidente	Str. Candiano Popescu Nr. 57
6	21	Str. Dezrobirii Nr. 37
S A I	Inspect. Județean de Poliție Ilfov	Sos. Fabrica de Glucoză Nr. 57

Instrucțiunea 0903 a fost elaborată în Ianuarie 2001 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 Serviciu Formare Profesională
- responsabil de colectiv
- sing. Dănuț Voicilă
- psiholog Viorica Radu

II. Din cadrul Serviciului Exploatare Mișcare:

- Ing. Alexandru Opreșan
- Ing. Anca Hanganu

III. Din cadrul Exploatării Transport Autobuze:

- Ing. Nicolae Panait.

IV. Observații și completări la această instrucțiune au mai adus:

E.T.A.; S.E.M.; S.D.D.C.; S.M.E.; Serv. Tehnic; S.U.P.P.;
Serv. Contencios; A.P.U.P.S.

La elaborarea ediției a III-a revizuite au contribuit:

Exploatarea Transport Autobuze:

- Ing. Constantin Sârbu
- ec. Ion Ciurel
- Ing. Ioan Gheorghe Onaca

Serviciul Plan Organizare Normare:

- teh. Constantin Badea

Serviciul Formare Profesională:

- Ing. Maria Dedu

V. Colaborație, corectură și tehnoredactare: Serv. Formare Profesională — Silvia Ghițuran.

Instrucțiunea 0903/2001 a fost aprobată de Comitetul de Direcție R.A.T.B. în data de 10.08.2001.

„Copyright C 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 contra-
venție și se sancționează conform legii”.