



# CONDUCERE PREVENTIVĂ

REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT  
BUCUREȘTI

2009

REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI  
SERVICIUL FORMARE PROFESIONALĂ

# CONDUCERE PREVENTIVĂ

REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI  
SERVICIUL FORMARE PROFESIONALĂ  
Căminul de studii nr. 1  
București, România  
2009

# CONDUCERE PREVENTIVĂ

„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”.

0001

## CUPRINS

1. NECESITATEA ȘI IMPORTANȚA CONDUCERII PREVENTIVE .....	7
2. SISTEMUL CIRCULAȚIEI RUTIERE .....	10
2.1. Elemente ce contribuie la îmbunătățirea securității active a factorului tehnic .....	11
2.2. Elemente ce contribuie la îmbunătățirea securității pasive a factorului tehnic .....	13
3. ACCIDENTUL RUTIER .....	15
3.1. Accidentul rutier fenomen prevenibil .....	16
4. FACTORII CONDUITEI PREVENTIVE .....	17
4.1. Cunoștințe teoretice și practice .....	18
4.2. Vigilența .....	20
4.3. Prevederea .....	21
4.4. Judecata .....	22
4.5. Îndemânarea .....	23
5. ELEMENTE PRIMARE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ .....	24
5.1. Pregătirea pentru drum .....	24
5.2. Rezervele .....	24
5.3. Fiți totdeauna vizibili! .....	26
5.4. Oportunitatea semnalizării .....	27
5.5. Asigurarea condițiilor de vizibilitate .....	28
6. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ REFERITOARE LA VITEZA DE DEPLASARE .....	29

7. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ REFERITOARE LA DISTANȚA ÎN TIMPUL MERSULUI .....	32
7.1. Distanța între vehicule aflate în mers .....	32
7.2. Distanța oprire .....	34
7.3. Distanța laterală .....	34
7.4. Coliziunile din spate .....	35
8. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ PRIVITOARE LA CIRCULAȚIA PRIN INTERSECȚII .....	36
9. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ REFERITOARE LA ACORDAREA PRIORITĂȚII .....	38
9.1. Coliziunile laterale .....	39
9.2. Măsuri de evitare a coliziunilor laterale .....	39
10. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ REFERITOARE LA DEPĂȘIRE .....	40
10.1. Coliziunile frontale .....	41
10.2. Măsuri de evitare a coliziunilor frontale .....	42
11. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ PENTRU CONDUCĂTORII AUTOVEHICULELOR DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE .....	42
11.1. Factorii de risc .....	43
11.2. Măsuri de contracarare a factorilor de risc .....	44
12. ELEMENTE DE CONDUCERE PREVENTIVĂ SPECIFICE CONDUCERII AUTOVEHICULELOR CATEGORIA „C” sau „CE” .....	44
13. ELEMENTE DE CONDUCERE PREVENTIVĂ LA CIRCULAȚIA ÎN SITUAȚII CARACTERISTICE .....	46
13.1. Circulația pe timp de vară .....	47
13.2. Circulația primăvara și toamna .....	48
13.3. Circulația pe timp de iarnă .....	50

13.4. Circulația pe poduri, sub poduri, în tunele rutiere și pasaje denivelate .....	53
13.5. Conduita preventivă la trecerile pentru pietoni, față de pietoni în general și față de copii în special .....	55
13.6. Conduita preventivă la circulația pe drumurile alunecoase .....	58
13.7. Conduita preventivă la circulația pe timpul nopții .....	60
13.8. Conduita preventivă față de bicicliști și conducătorii de vehicule cu tracțiune animală .....	62
14. POLITETEȚA RUTIERĂ .....	64
15. FACTORII CARE INFLUENȚEAZĂ STAREA FIZICĂ ȘI PSIHICĂ A CONDUCĂTORILOR DE AUTOVEHICULE .....	65
15.1. Consumul de băuturi alcoolice .....	67
15.2. Consumul de medicamente .....	68
15.3. Oboseala la volan .....	70
15.4. Consumul de substanțe stupefiante .....	71
15.5. Starea de sănătate (boli sau diferite afecțiuni) .....	72
15.6. Personalitatea individului .....	73
15.6.1. Temperamentul și conduita individului .....	74
15.6.2. Aptitudinile .....	80
15.6.3. Caracterul .....	80
15.7. Alte recomandări .....	82
16. CAUZELE PRODUCERII ACCIDENTELOR RUTIERE .....	83
17. TESTE PENTRU VERIFICAREA CUNOȘTIINȚELOR .....	85
18. RĂSPUNSURI LA TESTELE PENTRU VERIFICAREA CUNOȘTIINȚELOR .....	102

Este oprită în mișcare și se oprește în siguranță la locul de parcare sau în locul de staționare. Dacă este necesar, se oprește în locul de staționare sau în locul de parcare. Dacă este necesar, se oprește în locul de staționare sau în locul de parcare.

## NOTIUNI DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ ȘI RESPONSABILITATE SOCIALĂ

### 1. NECESITATEA ȘI IMPORTANȚA CONDUCERII PREVENTIVE

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

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

Accidentul de circulație, cu tot cortegiul său de urmări: pierderi de vieți omenești, traume fizice și psihice, bunuri distruse, pagube materiale, constituie unul din cele mai ucigătoare flageluri ale zilelor noastre.

Din studierea accidentelor de circulație a rezultat constatarea că în cel puțin 90% de cazuri acestea se datoresc comportamentului negativ al factorului om în calitate de participant la trafic (comportament negativ, dar nu permanent).

Este unanim recunoscut că orice nerespectare a regulilor de circulație poartă în sine germenul accidentului.

Dacă toți participanții la traficul rutier (conducători de vehicule, pietoni și pasageri) ar respecta regulile de circulație, accidentele rutiere ar fi evitate cel puțin în proporție de 90%.

De la apariția automobilului și până în prezent s-au comis milioane de accidente, ce au secerat milioane de vieți. În accidentele de circulație și-au pierdut viața peste 30.000.000 de oameni. La 3 minute un om este ucis în accident rutier, iar 40 sunt răniți, la o circulație de peste 1.000.000.000 de autovehicule. Împotriva acestui flagel, născut odată cu invenția, oamenii trebuie să lupte pentru a se apăra. Așa s-a născut și s-a maturizat conduita preventivă, expresia cerințelor fluentei și siguranței circulației rutiere, confirmând că accidentul de circulație este prevenibil, evitabil.

Omul, vehiculul și drumul sunt cei trei factori a căror perfectă conjugare oferă traficului rutier siguranța de care are nevoie.

A conduce preventiv înseamnă să respectați normele rutiere și să evitați producerea accidentelor chiar în cazul când au loc unele încălcări comise de către ceilalți participanți la trafic.

Normele conducerii preventive trebuie aplicate de toți conducătorii de vehicule.

Obiectivul principal al conducerii preventive îl constituie prevenirea accidentelor rutiere chiar în condiții nefavorabile de timp, de drum, de trafic, datorată stării tehnice a autovehiculului sau capacității psiho-fizice a conducătorului auto.

Documentarea și planificarea înaintea unei călătorii se recomandă tuturor conducătorilor auto când se pregătesc pentru o deplasare mai lungă, avându-se în vedere distanța

de parcurs, viteza de deplasare în funcție de ruta aleasă, condițiile meteorologice, de drum și de trafic în perioada și la orele stabilite, starea și categoria autovehiculului, capacitatea psiho-fizică a conducătorului auto.

Conducerea preventivă are ca scop final salvarea vieții prin orice mijloace, în cazul evenimentelor rutiere.

Prin însușirea normelor ei atât pe parcursul procesului de instruire cât și prin perfecționarea ulterioară a cunoștințelor practice și procedeelelor specifice prevenirii și evitării accidentelor de circulație, conducerea preventivă este accesibilă tuturor conducătorilor auto.

Însușirea și aplicarea corectă a normelor conducerii preventive depinde de nivelul de pregătire teoretică și practică, de vechimea în conducere.

Gravitatea unei încălcări a normelor rutiere sau a unei greșeli în conducerea autovehiculelor se apreciază în funcție de urmările și consecințele ce ar fi putut rezulta.

**Conduita preventivă presupune comportarea disciplinară în contextul normelor rutiere, de natură să permită evitarea accidentelor în pofida greșelilor partenerilor de drum.**



## 2. SISTEMUL CIRCULAȚIEI RUTIERE

Sistemul în general, este un ansamblu ordonat de elemente, caracterizat prin interacțiune și interconexiune, capabil să realizeze anumite obiective cu anumite performanțe.

Sistemul circulației rutiere este compus din următorii factori:

- factorul uman;
- factorul tehnic;
- factorul rutier.

Vezi Anexa 1 — Figura 1

Circulația rutieră este activitatea de folosire a drumului deschis circulației publice de către participanții la trafic, pentru deplasare, transport de persoane sau bunuri, efectuarea de lucrări, precum și raporturile juridice care se nasc în momentul folosirii drumului, în conformitate cu reglementările juridice în vigoare.

Factorul uman — reprezentat de om în toate ipostazele sale de participant la trafic: conducător de vehicul, călător, pieton, conducător de coloană, conducător al animalelor izolate sau în turmă, etc.

Factorul tehnic — reprezentat de vehicul, de la cel mai simplu la cel mai modern autovehicul care se deplasează pe drumul public.

Factorul rutier — drumul public — orice cale de comunicare terestră, destinată traficului rutier, dacă este deschisă circulației publice.

Obiectivele sistemului constau în efectuarea de transporturi de persoane și mărfuri, precum și de servicii, în deplină siguranță, fără evenimente rutiere.

Relațiile dintre elementele sistemului alcătuiesc componenta funcțională sau dinamica sistemului.

Acste relații sunt reglementate prin OUG 195/2002 și HG 85/2003.

Conducătorul acestui sistem este OMUL.

„Mai repede, mai sigur, mai confortabil” este deviza sub care constructorii de autovehicule, experții în siguranța rutieră, dar și participanții la traficul rutier, au pășit, în mileniul III.

A rămas în urmă mileniul II, cu ultimul secol, supra-numit și cel al „vitezei”, iar problemele accidentului rutier, cu evoluția debordantă din ultimile decenii, a determinat o abordare internațională de importanță majoră a acestui fenomen, atât de nedorit și totuși atât de prezent.

Firmele constructoare de autovehicule au preocupări constante pentru îmbunătățirea performanțelor autovehiculelor. Nu se neglijează nici un aspect: designul, puterea motoarelor, consumul de carburant, eficacitatea și fiabilitatea mecanismelor și sistemelor, protecția mediului. O atenție deosebită se acordă securității active și pasive.

### 2.1. Elemente ce contribuie la îmbunătățirea securității active a factorului tehnic

Securitatea activă se referă la măsurile luate de constructorii de autovehicule care contribuie la evitarea accidentelor rutiere.

Se produc autovehicule cu performanțe deosebite și manevrabile aproape de perfecțiune, care asigură maximum de confort, precum și securitatea în interior și exterior.

Securitatea activă este asigurată prin:

- fiabilitatea deosebită a sistemului de frânare, mecanismului de direcție, sistemului de rulare, suspensiei etc.;
- comenzile cât mai accesibile, cu efort minim și cu o poziție comodă la postul de conducere;

- comenzile servo-asistate (frâne, direcție, ambreaj) care reduc la minim consumul de energie fizică;
- cutie de viteză automată;
- vizibilitate optimă, în toate direcțiile;
- parbriz dintr-o singură bucată, cât mai mare, cât mai jos;
- oglinzi retrovizoare eficiente;
- aparate de bord vizibile, accesibile și manevrabile, amplasate în câmpul vizual al conducătorului de vehicul;
- instalație de climatizare, care să asigure microclimat optim, indiferent de anotimp;
- culori plăcute în habitacul;
- nivelul de zgomot cât mai redus în interiorul habitaculului;
- scaune cât mai confortabile pentru conducătorul de autovehicul, cu suspensie hidro-pneumatică;
- controlul electronic al funcționării motorului asigură randament sporit și gaze de eșapament mai puțin poluante;
- suspensia care să absoarbă denivelările drumului;
- sistemul de frânare anti-blocaj (ABS);
- sistemul electronic de stabilitate (EPS);
- rezervă mare de putere la motor, ceea ce asigură o mare siguranță în funcționare și nivel scăzut al emisiilor poluante;
- ștergătoare de parbriz eficiente;
- instalație de spălare a parbrizului cu rezervor de cel puțin 1 litru;
- sistemul electronic antipatinaj (ASR);
- sistemul de supraveghere a presiunii din pneuri;
- computer de bord, care furnizează date despre: distanța parcursă, timpul de conducere, distanța ce se

poate parcurge până la consumarea carburantului, temperatura exterioară, viteza medie etc.;

- acționarea automată a geamurilor, ușilor și a oglinzilor retrovizoare.

## 2.2. Elemente ce contribuie la îmbunătățirea securității pasive a factorului tehnic

Securitatea pasivă reprezintă măsurile luate de constructorii de autovehicule pentru reducerea consecințelor accidentelor rutiere.

După amplasarea elementelor care formează acest tip de securitate se disting:

- securitatea pasivă interioară;
- securitatea pasivă exterioară;

Securitatea pasivă interioară este asigurată prin:

- parbrizul din foi subțiri duplex sau triplex pentru deformare;
- cotiere la toate scaunele, pentru o protecție foarte bună în cazul coliziunilor din spate și din față;
- stâlpii caroseriei suficienți de rezistenți;
- uși și rame solide;
- forme interioare fără asperități periculoase;
- airbag — un balon, care în caz de accident se umple instantaneu cu aer și împiedică contactul cu suprafețele dure ale automobilului;
- și nu în ultimul rând, centurile de siguranță.

Conducătorul autoturismului și pasagerul care ocupă locul din față sunt obligați să poarte centura de siguranță în timpul circulației pe drumurile publice atât în localități, cât și în afara acestora.

Sunt exceptați de la obligația de a purta centura de de siguranță:

- a) conducătorul de autoturism, pe timpul cât execută manevra de mers înapoi;



- b) instructorul auto, în timpul orelor de pregătire a cursanților;
- c) femeia care poartă o sarcină vizibilă, dacă nu poate ocupa unul din locurile din spate;
- d) polițistul, conducătorul autoturismului armatei destinat controlului circulației și cel al autovehiculului pompierilor, atunci când sunt în misiune, precum și cei care conduc autovehicule ale salvării „(art. 32, alin. 1, lit. a și b — OUG 195 din 2002)”;
- e) conducătorul de autoturism care execută servicii de transport de persoane, în regim de taxi.

În momentul unei coliziuni, corpurile ocupanților autovehiculului sunt supuse unor forțe de câteva mii de kilograme. Foarte mulți conducători auto și pasageri au convingerea că în momentul accidentului se pot opune acestei teribile forțe prin rezistența brațelor proptite de volan sau de bordul autovehiculului, pentru a evita proiectarea în parbriz, ceea ce este total fals, întrucât brațele astfel sprijinite se vor transforma în fragile bețișoare, dacă ocupanții autovehiculului nu poartă centura de siguranță.

Folosirea centurii de siguranță îl ferește pe conducătorul auto și pe pasageri de traumatisme dintre cele mai grave:

- împiedică lovirea acestora de părțile dure, în special în cazul coliziunilor frontale (de volan, parbriz, stâlpi);
  - împiedică proiectarea prin parbriz în cazul coliziunilor frontale, răsturnării autovehiculului sau la deschiderea ușilor;
  - diminuează efectul forței centrifuge și a forței de inerție, contribuind la menținerea poziției corecte la volan;
  - este o măsură de prevedere, indemnându-l la o conducere prudentă, amintindu-i conducătorului auto de pericolul excesului de viteză.
- Securitatea pasivă exterioară este asigurată prin:

- rigiditatea mare a habitaculului sau a cabinei, care să protejeze ocupanții din autovehicul chiar și în cazul coliziunii frontale sau răsturnării autovehiculului;
- rigiditatea mare a consolei față de spate;
- forme exterioare cât mai puțin periculoase;
- bare de protecție;
- posibilități de evacuare rapidă;
- extinctoare;
- trusă medicală de prim ajutor;
- triunghiuri reflectorizante;
- evitarea incendiilor la coliziune, prin întreruperea alimentării cu combustibil.

### 3. ACCIDENTUL RUTIER

Este un eveniment rutier, produs pe un drum public sau având ca punct de plecare drumul public, în care este implicat cel puțin un vehicul aflat în mișcare, cauza accidentului fiind nerespectarea legislației rutiere, consecința fiind pagubele materiale sau victimele.

Din analiza accidentelor rutiere rezultă că:

- în 60% din cazuri sunt vinovați conducătorii de vehicule;
- în 21,5% pietonii;
- în 15% copii nesupravegheați;
- în 2% defecțiunile tehnice;
- în 1% călătorii;
- în 0,5% drumul;

Cauzele generatoare de evenimente rutiere în țara noastră sunt în principal:

- traversările nereglementare ale pietonilor;
- viteza neadaptată sau depășirea limitei maxime admise;
- neatenția în conducere;

- copiii nesupravegheați;
- nerespectarea normelor legale referitoare la depășire;
- nerespectarea normelor legale referitoare la prioritate;
- conducerea sub influența băuturilor alcoolice;
- conducerea în stare avansată de oboseală;
- lipsa de experiență;
- conducerea fără permis de conducere.

### 3.1. Accidentul rutier fenomen prevenibil

Accidentul de circulație în ipostaza sa contemporană a devenit o problemă socială de cel mai larg interes, prevenirea lui preocupând și angajând specialiști din cele mai diferite ramuri și domenii ale tehnicii, științei, obiectivul capital fiind prevenirea evenimentului rutier.

Apărută relativ recent (de circa 25 ani), conduita preventivă se prezintă ca replică viguroasă și modernă împotriva unuia din cele mai ucigătoare flageluri ale zilelor noastre, accidentul de circulație.

Accidentul de circulație se situează pe locul trei în ierarhia cauzelor deceselor, concurând pe picior de egalitate (expresie sinistă, dar reală) cu maladiile cardiovasculare și cu cancerul.

Conduita preventivă reprezintă o suită de norme, un ansamblu comportamental, o anumită viziune sau, pur și simplu, respectarea riguroasă a regulilor de circulație.

Conduita preventivă poate fi rezumată la:

1. Anticiparea situațiilor ce pot genera accidente.
2. Evitarea accidentului pe cale de a se produce sau, cel puțin, evitarea angajării în accidentul în curs de comitere.
3. Alegerea celei mai bune variante pentru ieșirea cu minimum de consecințe dintr-un accident ce nu a putut fi evitat în nici un fel.

Conduita preventivă este comportamentul ce exprimă voința omului de a nu ajunge la accidente, luând în acest scop toate măsurile ce concordă cu cerințele circulației moderne, circulație înțeleasă nu numai ca nivel al tehnicii construcției autovehiculelor și lucrărilor de drumuri, ci, înainte de toate, ca expresie a deplasării disciplinate, a respectului reciproc și a politeții rutiere între participanții la trafic.

Conduita preventivă autentică nu poate fi decât expresia unei atitudini conștiente, în deplina cunoștință de cauză în ceea ce privește folosirea tuturor procedeelelor pentru prevenirea accidentului. Conduita preventivă exclude acțiunile pripite, acțiunile disperate, jocul hazardului, promovând procedeele concepute din timp și motivate solid, echilibru între gândire și acțiune, păstrarea calmului și stăpânirea permanentă a situației, oricât de critică ar fi.

### 4. FACTORII CONDUITEI PREVENTIVE

Pentru a conduce preventiv este necesar să cunoaștem factorii care circumscriu conduita preventivă:

1. Cunoștințe teoretice și practice
2. Vigilența
3. Prevederea
4. Judecata
5. Îndemânarea

Omiterea oricărui factor sau subaprecierea unuia în favoarea altuia diminuează în ansamblu efectul acestora, datorită întrepătrunderii lor în cadrul întregului angrenaj.

#### 4.1. Cunoștințe teoretice și practice

Acest factor se referă la cunoașterea legislației rutiere în vigoare și a regulilor de conducere a autovehiculului.

Fără cunoașterea regulilor de circulație nu putem concepe conduita preventivă. Cerință firească pentru că fără aceste cunoștințe nu se poate dobândi permisul de conducere.

Și totuși lucrurile nu stau chiar așa — în primul rând pentru că nu tot ceea ce se învață din legislația rutieră pentru examenul de obținere a permisului de conducere se reține. De regulă sunt reținute regulile de circulație cu care se confruntă în mod curent, dar și pe acestea din ce în ce mai puțin, pe măsura trecerii timpului.

Câți conducători de vehicule dintre cei care au obținut permisul de conducere cu mai mulți ani în urmă țin minte **exact** prevederile regulamentului: — toate cazurile în care este interzisă depășirea, întoarcerea, oprirea, staționarea, etc.? **Exact** pe toate, deoarece „în linii mari” ele se cunosc.

Cunoașterea regulilor de circulație de către conducătorii de vehicule ridică cel puțin două aspecte:

- a) — necesitatea cunoașterii temeinice a sensului profund al normelor rutiere și al fenomenelor de circulație care au determinat apariția lor, deoarece numai așa există garanția aplicării lor din convingere în mod realist și în strânsă legătură cu cerințele traficului;
- b) — necesitatea cunoașterii tuturor modificărilor, completărilor care au intervenit în legislația rutieră.

Referitor la primul aspect — nu rareori ne este dat să întâlnim conducători de vehicule care conduc periculos în localități, cu viteză în vădită neconcordanță cu gradul de aglomerare al arterelor rutiere, cu specificul circulației, cu starea vremii (condițiile meteo), deoarece sunt ferm convinși că în localități se circulă cu 50 km/h.

Faptul că în municipii și orașe există aproape la tot pasul situații prevăzute expres în lege, care impun reducerea vitezei:

- la trecerea pe lângă mijloacele de transport în comun oprite în stații;
- în perimetrul piețelor aglomerate;
- în dreptul locurilor frecventate de copii, etc., nu este de natură să convingă pe conducătorii de vehicule respectiv că acei 50 km/h, prevăzuți de lege, nu reprezintă altceva decât viteza maximă permisă în localități și care, începând din ce în ce mai mult să devină o situație de excepție, ținând seama de gradul tot mai mare de aglomerare a traficului, de numărul redus de străzi unde se poate circula în siguranță cu viteza maximă admisă în localități.

Orașul, pericolele lui, impun cu acuitate reducerea considerabilă a vitezei de deplasare.

Adaptarea deplasării vehiculului nostru la cerințele impuse de trafic și în funcție de ceilalți factori se realizează în circulație prin mărirea vitezei sau prin menținerea ori prin micșorarea ei.

O deplasare cu autovehiculul poate fi considerată perfectă numai atunci când nu se comite nici o încălcare a regulilor de circulație, considerând că porțiunea de drum cea mai periculoasă din itinerariu este cea care urmează să fie străbătută imediat.

Conducerea vehiculului pe drumurile publice după obținerea permisului de conducere nu este un drept absolut, deoarece acest drept poate fi suspendat sau anulat, atunci când comportarea conducătorului de vehicul în trafic impune acest lucru.

În cazul unei încălcări a normelor rutiere sau a unei greșeli de conducere este necesar să fiți propriul dumneavoastră judecător în ceea ce privește gravitatea consecințelor ce ar fi putut rezulta.

## 4.2. Vigilența

Prin vigilență ca element al conduitei preventive se înțelege capacitatea conducătorului auto de a fi în permanență atent în timpul conducerii și pregătit pentru a interveni cu promptitudine în cazul apariției unor obstacole sau altor situații periculoase.

Accidentele de circulație datorate neatenției conducătorului de vehicul oferă o gamă largă de cazuri ce au determinat producerea evenimentului:

- mâncatul în timpul conducerii;
- mănuierea aparatului de radio;
- folosirea telefonului mobil;
- aprinderea unei țigări;
- ridicarea unui obiect căzut pe podea;
- întoarcerea capului către pasagerul din dreapta sau și mai grav, către cel din spate.

Starea permanentă de vigilență în conducerea auto este menținută de o atitudine relaxată la volan. Cei care conduc inhibați obosesc foarte repede, ceea ce pe șoselele și străzile aglomerate și cu mulți pietoni indisciplinați, prezintă un mare pericol, nepermițând nici un rabat la atenție.

Acest factor al conduitei preventive constă în concentrarea neîntreruptă a atenției la tot ceea ce se petrece în jur în timpul conducerii autovehiculului.

Din punct de vedere psihologic, vigilența este definită ca „procesul psihic de activare selectivă, concentrare și orientare a energiei psiho-nervoase, în vederea desfășurării în condiții optime a proceselor senzoriale și cognitive”.

Calitățile atenției sunt volumul, stabilitatea, concentrarea, distributivitatea și mobilitatea (flexibilitatea).

**Volumul** reprezintă cantitatea de elemente asupra cărora se poate concentra și orienta atenția simultan.

**Stabilitatea** reprezintă capacitatea de a menține atenția asupra unui element un anumit interval de timp.

**Concentrarea** reprezintă capacitatea de a delimita un element care poate genera un eventual pericol.

**Distributivitatea** reprezintă capacitatea de a efectua mai multe activități, cu condiția ca unele din ele să fie relativ automatizate.

Privirea trebuie să fie distributivă sub un unghi de 130° (65° stânga și 65° dreapta).

**Mobilitatea** (flexibilitatea) reprezintă capacitatea de a-și orienta atenția de la un element la altul în intervale cerute de buna desfășurare a activității la postul de conducere.

Nivelul de concentrare a atenției condiționează eficiența percepției, a gândirii, memoriei și acțiunile practice (precizie, profunzime, claritate).

## 4.3. Prevederea

Prin prevedere ca factor al conduitei preventive se înțelege capacitatea conducătorului de vehicul de a sesiza și analiza situațiile de trafic, hotărând asupra efectuării numai a acelor manevre care nu afectează siguranța circulației.

Există o prevedere apropiată și o prevedere îndepărtată.

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

Prevederea apropiată se produce în timpul conducerii. Exemple:

- reducerea vitezei când sunt condiții meteo sau de drum nefavorabile;

- aprinderea luminii de întâlnire;
- pregătirea pentru frânare;
- folosirea claxonului;
- folosirea centurii de siguranță.

Prevederea îndepărtată constă în măsuri întreprinse de conducătorul de vehicul înainte de a pleca la drum.

Exemple:

- verificarea stării tehnice a vehiculului;
- evaluarea stării fizice și psihice a conducătorului de vehicul;
- stabilirea itinerariului de bază;
- stabilirea itinerariului de rezervă;
- etapizarea călătoriei;
- informare asupra condițiilor meteo;
- îmbrăcăminte și încălțăminte adecvată.

#### 4.4. Judecata

Prin judecată ca element al conduitei preventive se înțelege capacitatea conducătorului de vehicul de a analiza alternativele posibile pentru ieșirea dintr-o situație critică și alegerea celei mai sigure în raport de împrejurările concrete.

Judecata conducătorului de vehicul trebuie să fie rapidă, selectivă și justă.

Circulația modernă, aglomerată, dificilă îl pune pe conducătorul de vehicul în situația de a lua decizii rapide, care, în același timp trebuie să fie și corecte (juste). Din acest punct de vedere un rol deosebit îl are experiența conducătorului de vehicul. El trebuie să învețe atât din situațiile prin care a trecut, cât și din cele întâmplătoare altora — situații prezentate în presă, la posturile de radio și la cele TV.

Promptitudinea judecății conducătorului de vehicul este reflectată în timpul de reacție al acestuia.

Timpul de reacție este intervalul de timp (măsurat în secunde) din momentul apariției unui semnal sau eveniment, până în momentul acționării unei sau mai multor comenzi impuse de apariția acestuia. Exemplu:

- retina este impresionată de lumina roșie a semaforului;
- nervul optic transmite semnal la creier;
- creierul analizează și decide frânarea;
- ordinul este transmis prin nerv la mușchiul gambei piciorului drept;
- mușchiul gambei deplasează piciorul drept spre pedala de frână și începe frânarea.

De regulă timpul de reacție are valori cuprinse între 0,5 și 1,5 secunde, întrucât este influențat de mai mulți factori:

- de vârsta conducătorului de vehicul;
- de starea lui fizică (atât de starea de sănătate cât și de oboseală);
- de starea psihică;
- de faptul că a consumat băuturi alcoolice sau substanțe stupefiante ori medicamente care diminuează capacitatea de conducere.

#### 4.5. Îndemânarea

Prin îndemânare ca factor al conduitei preventive se înțelege capacitatea conducătorului de vehicul de a manevra vehiculul în siguranță, chiar și în situații dificile sau în condiții meteo și de drum nefavorabile.

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

Reflexele se dobândesc după îndelungate și frecvente repetări ale fiecărei manevre pe parcursul conducerii vehiculului în cele mai diverse situații, până când îndemânarea devine deprindere, mișcările efectuându-se automat.

## 5. ELEMENTE PRIMARE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ

### 5.1. Pregătire pentru drum

Orice deplasare cu autovehiculul trebuie să fie precedată de o serie de măsuri ce privesc atât vehiculul cât și conducătorul acestuia.

Referitor la vehicul, pregătirea pentru plecare trebuie să fie precedată de câteva activități simple, dar de importanță majoră: verificarea presiunii pneurilor, a nivelului uleiului în baie, a lichidului de frână și electrolitului din bateria de acumulare, a funcționării ștergătorului de parbriz, a luminilor și semnalizatoarelor. După pornirea vehiculului, conducătorul preventiv va încerca eficacitatea sistemului de frânare.

Referitor la conducătorul de vehicul, trebuie să reținem necesitatea ca acesta să fie odihnit, să nu fi consumat băuturi alcoolice sau droguri ori să nu fie sub influența unei stări de nervozitate mai deosebite. Nu va pleca la drum cu stomacul supraîncărcat, după o masă îmbelșugată și nici cu starea de sănătate afectată, îndeosebi cu dureri acute (migrene, carii dentare dureroase, ulcer etc.) sau cu stări febrile. Îmbrăcămintea nu trebuie să stânjenească conducerea autovehiculului.

### 5.2. Rezervele

Această componentă a conduitei preventive se referă la două feluri de rezerve: ale autovehiculului și acelea care depind de conducătorul de vehicul.

A dispune de rezerve în conducerea autovehiculului înseamnă a salva vieți, a proteja vieți sau în cel mai rău caz, a reduce la minim consecințele accidentului rutier.

Principala rezervă a autovehiculului este puterea motorului acestuia.

Rezervele autovehiculului trebuie și pot fi create. De exemplu în domeniul pneurilor rezerva înseamnă pneuri care să nu faciliteze deraparea, să nu prezinte uzuri care să prezinte pericol de explozie. Pneurile trebuie să prezinte maximum de aderență, sporindu-se astfel efectul frânării.

A avea triunghiuri reflectorizante, becuri de schimb și alte accesorii constituie o altă sursă importantă de rezerve.

Rezervele conducătorului de vehicul constau în: potențialul fizic și nervos, capacitatea de a conduce, priceperea, talentul, perspicacitatea de a prevedea ce se poate întâmpla în timpul conducerii. Utilizarea lor rațională ca și menținerea acestora, pe toată durata deplasării cu vehiculul, constituie oricând rezerve.

Conducătorul auto preventiv nu apasă niciodată până la podea nici pedala de frână și nici pe cea de accelerație. Și aceasta înseamnă de fapt a avea rezerve în situații dificile, periculoase.

În alegerea regimului de viteză a păstra rezerve înseamnă a circula într-un asemenea ritm încât să se poată opri în orice situație. Rezerva, în acest caz, se referă la distanța de oprire în sensul că obstacolul apărut în mod neprevăzut să fie în afara acestui spațiu.

Rezerva de energie fizică și nervoasă și-a demonstrat însemnătatea în situații dificile. Un conducător auto surmenat nu va putea evita un accident din cauza reflexelor alterate, care nu-l ajută să ia la timp măsurile necesare. Lipsit de rezerve este și conducătorul auto care conduce sub influența băuturilor alcoolice, a substanțelor stupefiante sau al unor medicamente contraindicate pentru conducerea autovehiculului.



Cel mai elementar lucru în circulația rutieră este rezerva de timp. Lipsa unei rezerve de timp reprezintă una din cauzele accidentelor rutiere. Cei care gonesc, în pofida carosabilului umed, a pericolului permanent al unor traversări neregulate din partea pietonilor, la fel de imprudenți ca și conducătorii auto care uită să acorde prioritate celor în drept, fac slalom, schimbând des-culoarul de mers, sunt tocmai cei care nu și-au calculat rezervele de timp necesare.

Rezervele umane au și ele o limită. Ele se refac prin pauze, prin odihnă.

Cea mai importantă rezervă umană constă în a prevedea, în timp util, ceea ce va face automobilistul din față, din spate, din stânga sau din dreapta, intenția pietonului, manevrele biciclistului, ale căruțașului sau ale altor participanți la circulația rutieră.

### 5.3. Fiți totdeauna vizibili!

Conducătorul auto preventiv v-a aprinde lanternele de poziție ale autovehiculului în mers la primele semne ale amurgului — neașteptând până se întunecă — și în primele ore ale dimineții, când vizibilitatea nu este deplină.

O măsură utilă pentru a face observată prezența autovehiculului la un semafor, constă în apăsarea de câteva ori a pedalei de frână în momentul când se observă apropierea din urmă a unui autovehicul.

În legătură directă cu vizibilitatea este și folosirea luminilor de întâlnire. Concepția după care „din moment ce eu îi observ bine pe alții și ceilalți mă văd pe mine” a dus de multe ori la erori grave în circulație.

Cercetările au stabilit că dintre elementele ce compun un autovehicul, primul reperat de ochi în timpul zilei este lumina farurilor. S-a determinat în mod științific că poziția

în care se găsește un autovehicul (distanța până la acesta, banda de circulație pe care se află) este mai ușor de stabilit în cazul în care acesta utilizează luminile de întâlnire.

Utilizarea luminilor de întâlnire în timpul zilei nu deranjează. Iată câteva argumente în acest sens:

- pe o zi cu soare iluminarea este de 50000—100000 lucși, în timp ce lumina de drum emite o lumină de 3000 ori mai slabă.

În folosirea luminilor de întâlnire pe timpul zilei cel mai convingător argument este reducerea cu aproape 30% a accidentelor în țările care au trecut la utilizarea acestora pe timp de zi.

Prezența autovehiculelor oprite în anumite situații se va semnaliza cu semnalizatoarele laterale cu lumină intermitentă de avarie.

Conducătorul auto preventiv folosește luminile de avarie și când se deplasează foarte lent (din motive obiective) deoarece constituie un pericol pentru ceilalți participanți la trafic. Conducătorul de vehicul care întâlnește un astfel de autovehicul va reduce viteza și va adopta o conducere extrem de prudentă.

### 5.4. Oportunitatea semnalizării

Conducătorul de vehicul care conduce preventiv trebuie să-și facă cunoscute în timp util intențiile.

Important de reținut este faptul că nu semnalizarea în sine primează, ci modul și momentul când este făcută pentru prevenirea celorlalți participanți la trafic.

Pe cât de periculoasă este omiterea semnalizării sau neefectuarea ei la momentul oportun, pe atât de derutantă și periculoasă este și semnalizarea fără rost, omisiunea de a opri funcționarea semnalizatoarelor.

O mare parte din accidente care au loc în timpul manevrei de depășire se datorează faptului că cel care o

efectuează nu se convinge că intenția sa a fost bine înțeleasă de cei ce sunt depășiți.

Există și un mod agresiv de folosire a farurilor, în special a luminilor de drum. La aceste atitudini agresive se va reduce cât mai mult viteza și la nevoie se va opri.

Conduita preventivă în circulația rutieră cere o „subliniere” deosebită a intențiilor de schimbare a direcției de mers (depășire, viraj, inserarea în fluxul de circulație, schimbarea culoarelor de mers etc.).

### 5.5. Asigurarea condițiilor de vizibilitate

Acest subiect se referă atât la vizibilitatea ce o conferă capacitatea vizuală a conducătorului de vehicul cât și la cea creată de acesta prin utilizarea optimă a dotărilor autovehiculului.

Vizibilitatea în spate, necesară la efectuarea în siguranță a mai multor manevre, cum ar fi: depășirea, trecerea de pe o bandă de circulație pe alta, virajul, parcare, gararea este asigurată în cea mai mare parte de oglinzile retrovizoare.

Cu toate măsurile ce se iau în vederea vizibilității conducătorului auto către înapoi, acesta nu poate fi deplină din cauza așa-zimutului unghi mort. Un anumit spațiu lateral rămâne întotdeauna în afara percepției vizuale a conducătorului auto. Unghiul mort poate fi micșorat într-o mare măsură, în funcție de dimensiunile și poziționările oglinzilor retrovizoare din interiorul și exteriorul autovehiculului, dar nu poate fi eliminat total. Acest impediment este compensat prin regulile de circulație potrivit cărora conducătorul auto, înainte de a trece la efectuarea unei manevre care impune schimbarea poziției autovehiculului, este obligat să se asigure și să semnalizeze intenția de executare a acesteia.

Vizibilitatea în față este asigurată de starea de curățenie a parbrizului și de buna funcționare a ștergătoarelor de parbriz. Lipsa de vizibilitate pe timp de ploaie sau ninsoare constituie unul din factorii direcți ai sporirii frecvenței accidentelor în zile cu condiții atmosferice nefavorabile.

Conducătorul auto care conduce preventiv se va îngriji ca parbrizul autovehiculului să fie mereu curat, chiar și atunci când circulă pe un carosabil ud.

Problema vizibilității se referă și la capacitatea vizuală a conducătorului de vehicul (testarea vederii). Sunt persoane care au tulburări de vedere noaptea, la alții este alterată capacitatea de apreciere a distanțelor și dimensiunilor.

Este bine ca toate persoanele care poartă permanent ochelari să aibă asupra lor ochelari de rezervă. Sunt țări unde acest lucru constituie o obligație legală.

Un alt aspect referitor la vizibilitate îl constituie modalitatea de limitare la minimum a efectelor luminii farurilor. Pe cât posibil să nu se privească drept în luminile farurilor, chiar dacă funcționează pe lumina de întâlnire.

Dacă luminile farurilor stânenesc vederea se reduce viteza sau chiar se oprește, întrucât ochilor le trebuie circa 7 secunde pentru a-și redobândi acuitatea vizuală. Este de reținut că în 7 secunde autovehiculul parcurge 80 m la o viteză de numai 40 km/h.

## 6. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ REFERITOARE LA VITEZA DE DEPLASARE

Viteza de deplasare — respectiv viteză neadaptată împrejurărilor concrete ale traficului rutier — constituie una din principalele cauze ale producerii accidentelor rutiere cu consecințe din cele mai grave.

Progresele care s-au înregistrat în proiectarea și fabricarea autovehiculelor — în domeniul motoarelor, frânelor, mecanismelor de direcție, a amortizoarelor, a caroseriilor, etc. toate la un loc — fac, uneori, ca omul de la volan să nu-și dea pratic seama când autovehiculul se deplasează cu viteze care devin un pericol pentru el, pasageri/călători și pentru ceilalți participanți la traficul rutier.

Din acest punct de vedere conducătorii de autovehicule trebuie să cunoască reglementările codului rutier:

- limitele maxime de viteză pe categorii de autovehicule;
- situațiile de reducere a vitezei;
- indicatoarele care se referă la viteză:
  - „Limitare de viteză”;
  - „Limitare de viteză diferențiată pe categorii de autovehicule”;
  - „Viteză minimă obligatorie”;
  - „Limită de viteză pentru diferite benzi de circulație”;
- interzicerea de a conduce cu viteză redusă fără motiv întemeiat, stânjenind circulația normală a celorlalte autovehicule;
- cunoaștere măsurilor contravenționale în cazul nerespectării prevederilor legale referitoare la viteză de deplasare.

Viteza și fluxul circulației trebuie să coincidă cu interesele unei siguranțe maxime a circulației.

Din acest motiv se poate circula cu limitele maxime de viteză admise de codul rutier, numai atunci când:

- drumul este liber și vizibilitatea perfectă;
- drumul este în stare bună, fără denivelări;
- drumul nu este alunecos (umezeală, zăpadă, poale, frunze umede, nisip, urme de ulei, etc.);
- pe drum nu există obstacole care să pună în pericol siguranța circulației;

- nu există indicatoare de limitare a vitezei sau situații în care conducătorul auto este obligat legal să reducă viteza.

Se impune deci o conducere diferențiată a autovehiculului — adaptarea vitezei la condițiile de drum, trafic, vizibilitate, condiții meteo nefavorabile, la starea tehnică a autovehiculului și la starea fizică și psihică a conducătorului auto.

Măsura în care trebuie redusă viteza depinde de situația respectivă a circulației. Conducătorul auto decide în această privință conform aprecierii sale. Această decizie depinde în afară de o mare conștiință a răspunderii și de cunoștințele practice și teoretice privitoare la stăpânirea pe deplin a relației dintre viteză, timp de reacție și distanța de frânare. Percepția vizuală se diminuează considerabil, odată cu creșterea vitezei. Dacă la 50 km/h câmpul vizual se reduce de la unghiul normal de 180°, la cel de 150°, la 100 km/h acest unghi este de 80°.

Aceasta face ca la viteze mari să nu se poată percepe decât o treime din obiectele de pe marginea drumului. În această situație o parte din pericolele ce apar din părțile laterale riscă să devină nesesizabile.

#### Vezi Anexa 1 — Fig. 2

O circulație nesigură pe un anumit drum nu poate fi o circulație fluentă.

Deci din traficul rutier trebuie să se elimine „extremele”:

- cel care circulă cu viteză excesivă să fie temperat;
- cel „lenț” fără motiv întemeiat să fie „accelerat”.

Numai astfel se va realiza o circulație mai puțin periculoasă, mai calmă, mai agreabilă.

Pentru toți participanții la traficul rutier, circulația devine astfel mai sigură, iar pericolul accidentelor se reduce substanțial.

## 7. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ REFERITOARE LA DISTANȚA ÎN TIMPUL MERSULUI

Manifestarea dinamică și complexă a traficului rutier, dar și irresponsabilitatea unor participanți la circulația rutieră, au demonstrat că a ne rezuma la respectarea regulilor de circulație este insuficient pentru a elimina riscul producerii accidentelor rutiere.

În condițiile traficului modern, din ce în ce mai aglomerat, distanța în timpul mersului a devenit o problemă a circulației rutiere.

O distanță mare între vehicule este o soluție inefficientă pe drumurile publice, prin micșorarea fluenței circulației și prin sporirea numărului de depășiri.

### 7.1. Distanța între vehiculele aflate în mers

Între vehiculele în mers se va menține, atât în localități, cât și în afara lor, o distanță corespunzătoare, suficientă pentru a se putea evita lovirea în cazul în care autovehiculul din față reduce viteza sau oprește brusc.

Această distanță poate fi mai mare sau mai mică, deoarece este influențată de mai mulți factori:

- viteza cu care se circulă;
- felul drumului (de aderență pentru diferite feluri de îmbrăcămînți ale carosabilului: beton, asfalt, caldărâm cu pavele de piatră, nisip bătătorit, pământ; de faptul că drumul este alunecos (acoperit cu zăpadă, gheață, polei, mazăgă, etc.);
- de starea sistemului de rulare;
- de felul și reglajul frânelor;
- de greutatea autovehiculului;

- de condițiile de vizibilitate;
- de starea fizică și psihică a conducătorului auto precum și de experiența și abilitatea acestuia.

Distanța între autovehicule trebuie reglată în raport de viteza de deplasare:

Viteza (km/h)	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120	130
Distanța (m)	14	17	21	26	31	37	44	51	58	70	76

În condițiile unor drumuri cu suprafață carosabilă uscată și având un autovehicul cu frâne și pneuri corespunzătoare, păstrarea unor asemenea distanțe între vehicule, oferă posibilitatea opririi fără riscul tamponării autovehiculului din față, dacă acesta oprește brusc.

Distanțele din tabel nu sunt valabile când aderența drumului este redusă.

O distanță mai mare în mers se va menține în timpul nopții și pe timp nefavorabil, când există posibilitatea unor erori în aprecierea distanței dintre autovehicule.

Circulând la mică distanță de autovehiculul din față (mai ales când este un vehicul mare), câmpul vizual al conducătorului auto se reduce aproape în totalitate.

În contextul conduitei preventive se recomandă să se păstreze în mers (în condițiile unui drum uscat) față de vehiculul din față o distanță reprezentând (în metri)  $1/2 + 10\%$  din viteza de deplasare. Exemple:

- la 40 km/h  $d = 24$  m
- la 50 km/h  $d = 30$  m
- la 80 km/h  $d = 48$  m

Valori apropiate de cele calculate riguros, puțin mai mari, dar mai ușor de calculat și mai sigure.

## 7.2. Distanța de oprire

Măsura în care trebuie oprit un vehicul depinde de situația impusă de traficul rutier.

Conducătorul auto decide în această privință conform aprecierii sale. Această decizie depinde în afară de o mare conștiință a răspunderii și de cunoștințe referitoare la stăpânirea pe deplin a relației viteze, timp de reacție și distanță de frânare.

Timpul de reacție este timpul (măsurat în secunde) necesar unui conducător de vehicul din momentul apariției unui semnal sau a unei situații apărute în trafic până la acțiunea unei sau mai multor comenzi ale autovehiculului.

Durata timpului de reacție este de 0,5—15, secunde. Acesta este influențată de: oboseală, nivelul de concentrare al atenției, starea fizică și psihică, consumul de băuturi alcoolice, substanțe stupefiante sau de medicamente care diminuează capacitatea de conducere.

Distanța pe care un vehicul o parcurge în timpul de reacție se numește distanța de reacție. Cu cât viteza este mai mare și cu cât timpul de reacție este mai mare, cu atât mai mare este distanța de reacție parcursă.

Distanța de frânare este distanța pe care vehiculul o parcurge din momentul acționării frânelor până la oprirea definitivă.

Lungimea distanței de frânare depinde hotărâtor de viteza de deplasare, dar și de starea părții carosabile, a sistemului de frânare, a sistemului de rulare și nu în ultimul rând de experiență și abilitatea conducătorului de vehicul.

Distanța de oprire ( $d$ ) este distanța pe care o parcurge vehiculul de la observarea semnalului sau a obstacolului (pericolului) și până la oprire și se compune din distanța de reacție ( $d_1$ ) și distanța de frânare ( $d_2$ ).

Din graficul prezentat în Anexa 2 se observă că la dublarea vitezei de deplasare, distanța de frânare crește de circa 4 ori.

● timpul de reacție  $T_r = 1s$

● coeficientul de aderență  $\varphi = 0,7$

● distanța de oprire  $d = d_1 + d_2$

La scăderea aderenței distanțele de oprire cresc considerabil.

VEZI DIAGRAMA VITEZEI — DISTANȚĂ DE OPRIRE — ADERENȚĂ din Anexa 3

## 7.3. Distanța laterală

În timpul deplasării autovehiculului se va păstra o distanță laterală suficientă față de bordură sau marginea drumului.

Se va menține o distanță laterală suficientă față de celelalte vehicule la efectuarea manevrei de depășire, la trecerea de pe o bandă de circulație pe altă bandă, când se circulă din sensuri opuse pe drumuri înguste și în special când drumul este aglomerat.

## 7.4. Coliziunile din spate

Se produc cu vehicule care circulă în același sens, iar vehiculul lovit se poate afla în mișcare sau poate fi oprit (staționat).

De regulă urmăriile acestor coliziuni sunt mai puțin grave decât în cazul coliziunilor frontale sau a celor laterale.

Cauzele care produc acest tip de coliziune:

- distanța necorespunzătoare, insuficientă între vehicule;
- neatenția în conducere;

- lipsa de experiență;
- defecțiunile tehnice;
- neadaptarea vitezei la condițiile de trafic și drum;
- nesemnălizarea efectuării unor manevre;
- oboseala avansată;
- consumul de alcool, de substanțe stupefiante sau de medicamente cu efecte similare;
- starea de sănătate necorespunzătoare.

Măsuri de evitare:

- menținerea unei distanțe optime;
- atenția sporită;
- asigurarea unei vizibilități corespunzătoare;
- evitarea frânelor bruște — prin anticiparea cazurilor ce reclamă frânarea;
- verificarea periodică a sistemului de lumini și semnalizare;
- adaptarea vitezei la condițiile de trafic și de drum;
- mărirea distanței față de autovehiculul din față.

## 8. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ LA CIRCULAȚIA PRIN INTERSECȚII

Nerespectarea obligațiilor ce le revin conducătorilor de vehicule la circulația prin intersecții a condus la producerea de accidente grave, multe din ele cu urmări ireparabile.

Factorii de risc la circulația prin intersecții sunt determinați de:

- numărul mare de vehicule pe o suprafață redusă;
- intersectarea fluxurilor de vehicule.

Prin punct de conflict se înțelege punctul de intersectare a cel puțin două traiectorii ale vehiculelor aflate în mers.

- intersectarea fluxurilor de vehicule cu cele pietonale;
- executarea virajelor stânga — care sunt în aceste cazuri cele mai greoaie manevre;
- existența unui număr relativ mai mare de indicatoare și marcaje;
- lipsa unor indicatoare;
- lipsa de vizibilitate la efectuarea virajelor pentru intrarea sau ieșirea din intersecții;
- nerespectarea regulilor de prioritate;
- ignorarea culorii galbene și mai grav a culorii roșii a semaforului, atât de către conducătorii de vehicule, cât și de către pietoni;
- viteza neadaptată la condițiile de trafic și de drum întâlnite;
- neatenția în conducere.

Aceste pericole impun măsuri de contracarare:

- apropierea de intersecție trebuie făcută cu prudență indiferent de intensitatea traficului și de modul de reglementare al priorității;
- reducerea vitezei în funcție de tipul de intersecție, de trafic, de starea drumului, de condițiile meteorologice și de vizibilitate;
- identificarea intersecției și a semnalizării rutiere pentru direcția de mers dorită;
- asigurarea totală, completă (față, spate și lateral), continuă și individuală;
- poziționarea vehiculului în zona de presecție;
- atenția se sporește la circulația pe timp de noapte;
- evitarea accelerării pentru a prinde culoarea verde a semaforului;
- reducerea vitezei la efectuarea virajelor;
- politețea rutieră — o atitudine atentă, binevoitoare, respectuasă, chiar generoasă față de ceilalți participanți la trafic.



## 9. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ LA ACORDAREA PRIORITĂȚII

Nerespectarea priorității este una din principalele cauze generatoare de accidente.

Un comportament preventiv se realizează prin observarea din timp a:

- configurației drumului;
- indicatoarelor, marcajelor, semafoarelor;
- vehiculelor și pietonilor;
- și prin evaluarea vizibilității.

Se reduce viteza — intenția de a acorda prioritate se materializează prin reducerea vitezei.

Avertizarea celorlalți participanți la trafic: atât a celor din față cât și din spate.

Această manevră trebuie observată și de cei de pe drumul cu prioritate — că pot uza de prevederile din lege — deci că pot trece fără pericol.

Oprirea se face într-un loc care să asigure o foarte bună vizibilitate și fără să-l incomodeze pe cel care circulă pe drumul prioritar.

Trebuie respectați toți participanții la traficul rutier.

În luarea deciziilor să se manifeste fermitate. Ezitățile pot crea confuzii, uneori cu urmări grave.

Asigurarea să fie individuală și completă.

Conduita preventivă la circulația pietonilor impune:

- observarea din timp a trecerilor pentru pietoni;
- reducerea vitezei;
- observarea traficului pietonal cu care ne intersectăm;
- avertizarea celor din spate — prin apăsarea intermitentă — de 2—3 ori — a pedalei de frână;
- sporirea atenției — în special dimineața, seara și noaptea și îndeosebi când condițiile meteo sunt nefavorabile;

- un comportament politicoș față de toți pietonii și îndeosebi pentru bătrâni și copii.

Atitudinea atentă a conducătorilor de vehicule față de pietoni, când aceștia traversează regulamentar, contribuie la educarea rutieră a acestora, la încurajarea de a traversa întotdeauna pe trecerile pentru pietoni semnalizate și deci la instaurarea unui climat de siguranță în traficul rutier.

### 9.1. Coliziunile laterale

Aceste tipuri de coliziuni se produc între vehicule aflate unul față de altul sub un unghi oarecare, deci sunt specifice intersecțiilor, curbelor și manevrelor de schimbare a direcției de mers fără asigurare temeinică.

Cauzele care produc coliziunile laterale sunt:

- nerespectarea regulilor de prioritate sau necunoașterea acestora;
- nerespectarea culorii semaforului;
- nerespectarea regulilor de depășire a vehiculelor;
- neadaptarea vitezei la condițiile de trafic, de drum, de vizibilitate (derapajul);
- neatenția în conducere;
- lipsa de experiență;
- nesemnalizarea efectuării unor manevre;
- oboseala avansată;
- consumul de alcool, de substanțe stupefiante sau de medicamente cu efecte similare;
- defecțiuni tehnice la autovehicule, etc.

### 9.2. Măsuri de evitare a coliziunilor laterale

- respectarea regulilor de prioritate și de depășire;
- asigurarea temeinică la efectuarea manevrei de depășire;
- asigurarea completă la apropierea și la intrarea într-o intersecție;

- menținerea unei distanțe laterale corespunzătoare;
- sporirea atenției;
- asigurarea unei vizibilități corespunzătoare;
- evitarea frânărilor bruște, mai ales în condițiile deplasării pe un drum alunecos;
- adaptarea vitezei la condițiile de trafic și de drum;
- renunțarea la prioritate când situația poate deveni periculoasă;
- evitarea unei coliziuni cu un vehicul într-o intersecție se face în principiu prin virarea paralel pe direcția de depășire a acestuia;

## 10. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ LA DEPĂȘIRE

Pentru ca manevra de depășire să se desfășoare în condiții de siguranță pentru toți participanții la traficul rutier, conducătorul de vehicul care depășește și care are cea mai mare responsabilitate în reușita manevrei, este necesar să respecte următoarele:

- să efectueze această manevră numai dacă este absolut necesară;
- să se asigure că cel depășit a înțeles intenția sa;
- să aprecieze corect distanța necesară efectuării acestei manevre în deplină siguranță, în funcție de viteza vehiculului pe care vrea să-l depășească și de limita maximă de viteză pentru categoriile lor de vehicule;
- să-și asigure rezerva de putere trecând schimbătorul de viteză într-o treaptă inferioară;
- intrarea în depășire să se facă de la o distanță care să-i asigure o bună vizibilitate;
- traiectoria depășirii să fie lină, progresivă și prelungă;

- dacă este necesar, să folosească avertizarea luminoasă sau sonoră;
- o distanță laterală prea mică se poate solda cu acroșarea vehiculului depășit;
- reintrarea pe partea dreaptă se face progresiv, după ce vehiculul depășit apare în întregime în oglinda retrovizoare interioară;
- să evite să intre în spațiul de siguranță dintre vehiculele aflate în mers.

**Conducătorul de vehicul care este depășit**, prin conduita sa, contribuie în mare măsură la efectuarea în siguranță a depășirii.

Siguranța circulației rutiere nu depinde numai de respectarea normelor rutiere ci și de buna cuviință, de atitudinea civilizată a conducătorului auto, care la depășire se poate pune ușor în evidență prin:

- semnalizarea angajării cât mai pe partea dreaptă a părții carosabile;
- reducerea vitezei în caz de pericol;
- semnalizarea și ieșirea pe acostament sau în afara drumului în caz de pericol.

### 10.1. Coliziunile frontale

Coliziunile frontale se produc între două vehicule care circulă din sensuri opuse.

Sunt cele mai periculoase, având forța cea mai mare de distrugere — generează pierderi de vieți și distrugerii de vehicule.

Cauzele care produc coliziunile frontale sunt:

- nerespectarea regulilor de depășire sau necunoașterea acestora;
- neadaptarea vitezei la condițiile de trafic, de drum și de vizibilitate;
- neatenția în conducere;

- lipsa de experiență;
- defecțiunile tehnice la autovehicul;
- pierderea controlului direcției de mers datorită:
- oboselii avansate;
- vitezei excesive;
- influenței băuturilor alcoolice;
- ațipirea la volan din cauza monotoniei traseului, etc.;
- apariția de obstacole fixe.

## 10.2. Măsuri de evitare a coliziunilor frontale

- respectarea regulilor de depășire;
- asigurarea completă la efectuarea manevrei de depășire;
- atenție distributivă pe tot parcursul drumului;
- păstrarea calmului, pentru evitarea coliziunii frontale, prin reducerea vitezei și eliberarea rapidă a drumului;
- anticiparea ivirii unor obstacole;
- adaptarea vitezei la condițiile de circulație;
- renunțarea la manevra de depășire când situația poate deveni periculoasă;
- evitarea frânărilor bruște;
- menținerea unei distanțe laterale suficiente, față de vehiculele de pe celălalt sens de circulație.

## 11. ELEMENTE DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ PENTRU CONDUCĂTORII AUTOVEHICULELOR DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE

Deplasarea în siguranță a vehiculelor de transport public de persoane, în condițiile creșterii deosebite a traficului rutier, este o problemă majoră care preocupă atât conducătorii acestor vehicule cât și factorii de răspundere din

Primării, Poliție și unitățile deținătoare de astfel de mijloace de transport.

Cu aceste vehicule se transportă un număr mare de călători, într-un timp determinat, pe trasee bine stabilite și din aceste motive transportul public de persoane trebuie să se desfășoare în condiții de maximă siguranță.

Cursurile de calificare a personalului necesar conducerii acestor vehicule trebuie să asigure o instruire temeinică și responsabilă. În aceeași măsură, personalul existent trebuie să urmeze periodic cursuri de perfecționare a pregătirii profesionale.

### 11.1. Factorii de risc

- numărul foarte mare de intersecții;
- diversitatea acestor intersecții (dirijate și nedirijate);
- starea drumului;
- traficul rutier deosebit de intens, în special în orele de vârf;
- dificultăți speciale — ritmul — viteza fluxului de vehicule se schimbă frecvent;
- diversitatea mare a participanților la trafic;
- număr mare de manevre obligatorii: opriri, frânări, viraje, accelerări, decelerări, depășiri, etc., care solicită fizic conducătorul auto;
- aglomerația, poluarea, frecvența pericolelor;
- atenția concentrată pentru a observa și preveni reacțiile greșite ale celorlalți participanți la trafic (vehicule și pietoni), în acest fel evitându-se pericolele de a fi surprinși de acestea;
- solicitarea vehiculului este mare;
- incidente cu publicul călător care impun păstrarea calmului — aplanarea discuțiilor;

## 11.2. Măsuri de contracarare a factorilor de risc

- starea tehnică și estetică a autovehiculului să fie foarte bună;
- starea fizică și psihică a conducătorului auto să fie ireproșabilă;
- atenție sporită, distributivă, flexibilă;
- intrările și ieșirile din stații să se facă cu atenție mărită și cu respectarea tuturor obligațiilor;
- respectarea obligațiilor și interzicerilor pe parcurs;
- respectarea reglementărilor legale pentru fiecare manevră efectuată: depășire, viraj, etc.;
- folosirea rațională a autovehiculului;
- folosirea corespunzătoare a semnalizării (optice și acustice);
- respectarea itinerariului;
- atitudinea atentă, binevoitoare, respectuoasă, chiar generoasă față de ceilalți participanți la circulația rutieră și față de călători;
- manifestarea de înțelegere față de greșelile celorlalți participanți la traficul rutier;
- respectarea priorității autovehiculelor din servicii speciale atunci când acestea se află în executarea unei misiuni ce nu suportă amânare.

## 12. ELEMENTE DE CONDUCERE PREVENTIVĂ SPECIFICE CONDUCERII AUTOVEHICULELOR CATEGORIA „C” SAU „CE”

Factorii care determină conducerea cu mai multă dificultate a acestor autovehicule sunt:

- gabaritul și masa totală mare. Masa vehiculului influențează capacitatea de accelerare precum și distanța

de oprire. Conducătorii acestor autovehicule trebuie să țină permanent seama de diferențele ce există între tipurile de vehicule ce se deplasează pe drumurile publice și să aprecieze corect spațiul necesar efectuării manevrelor dorite;

- motoarele cu puteri și cupluri de valori mari;
- manevrarea grea, deci o activitate permanentă solicitantă;
- atașarea remorcilor—ceea ce duce la creșterea gabaritului și a masei totale a ansamblului format;
- faptul că șoferii rămân timp îndelungat singuri în cabina vehiculului;
- circulația dispersată și pe distanțe mari a celor mai multe autovehicule din aceste categorii, conducătorii de vehicule scăpând astfel de sub controlul factorilor de răspundere.

Tot din această cauză apar și probleme legate de verificarea zilnică a stării tehnice și estetice a autovehiculului.

O mare atenție și din punct de vedere a conducerii preventive se va acorda fixării (ancorării) corecte și durabile a încărcăturii transportate. Nu este permis nici un rabat de la respectarea normelor tehnice privind fixarea încărcăturilor.

O măsură regulamentară dar și cu un puternic caracter preventiv o reprezintă semnalizarea încărcăturilor transportate când acestea depășesc lungimea autovehiculului.

Numai unui conducător auto experimentat și care conduce preventiv i se pot încredința transporturile cu încărcături periculoase, respectiv cu substanțe: explozive, radioactive, lichide inflamabile, solide inflamabile, corosive, toxice, etc. În Europa, transportul rutier de mărfuri periculoase este reglementat de „Acordul European referitor la transportul rutier internațional de mărfuri periculoase” — încheiat la

Geneva la 30.09.1957. România respectă prevederile acestui acord, la care a aderat prin Legea nr. 31/1994.

Autovehiculele folosite în construcții civile sau industriale, precum și cele care fac transporturi pentru exploatarea forestieră, petrolifere etc. fac parte din aceste categorii și nu o dată deplasarea lor pe drumul public o compară cu deplasarea în incinta șantierelor sau pe drumurile de exploatare. Obșnuiți cu singurătatea întâlnită pe drumurile de exploatare pot fi surprinși de tumultul și problemele circulației eterogene pe care o întâlnesc atunci când pătrund pe drumurile publice și nu dau dovadă de precauție necesară conducerii în astfel de condiții. Această deficiență trebuie contracarată printr-o exemplară conducere preventivă.

Din observarea traficului rutier se constată că cele mai poluante autovehicule sunt cele care fac obiectul acestei teme. Conducerea preventivă trebuie să ne învețe să conducem mai ieftin și în același timp mai sigur, și de ce nu și mai nepoluat.

### 13. ELEMENTE DE CONDUCERE PREVENTIVĂ LA CIRCULAȚIA ÎN SITUAȚII CARACTERISTICE

În timpul deplasării, cu autovehiculul, se întâlnesc pe drumurile publice locuri sau situații în care conducătorul de vehicul nu poate circula în condiții obișnuite din cauza unor particularități, care periclitează securitatea circulației.

Viața, practica au demonstrat că a ne limita la respectarea regulilor de circulație e insuficient pentru a circula în siguranță în tumultul traficului rutier modern.

Cele mai reprezentative situații și puncte caracteristice sunt:

#### 13.1. Circulația pe timp de vară

Dintotdeauna, vara a fost sezonul automobiliștilor. Vara se pleacă în concedii, la munte sau la mare, vara se fac cele mai frumoase excursii, vara se merge în zonele de agrement din vecinătatea orașelor și tot vara se parcurg cei mai mulți kilometri cu autovehiculul proprietate personală.

„Festina lente” — este primul lucru care trebuie să vă călăuzească, având în vedere că vremea foarte bună, vizibilitatea excelentă și carosabilul uscat vă invită, probabil să apăsați cu frenezie pedala de accelerație. E vremea vitezei, dar și cea a radarelor acolo unde te aștepți mai puțin.

Factorii de risc în acest anotimp sunt determinați de:

- temperaturile ridicate care dau o stare de moleșeală, uneori chiar de epuizare fizică;
- traficul cu valori foarte ridicate;
- diversitatea mare a traficului — autoturisme, microbuze, autobuze, autocamioane, autospeciale, utilaje agricole;
- ploile torențiale, furtuni, descărcări electrice, grindină;
- drumurile pot deveni alunecoase;
- circulația cu viteze mari și variații dese care pot conduce la formarea de coloane;
- drumuri cu lucrări pe partea carosabilă și cu criblură;
- înmuierea asfaltului;
- monotonia călătoriei pe drumurile în aliniament, care predispune la așipirea sau chiar adormirea la volan;
- pietonii omniprezenți, circulând deseori chiar pe partea carosabilă a drumurilor — în mediul rural, în mod deosebit;
- copiii, aflați în vacanță, care se joacă pe partea carosabilă a drumului — în acest anotimp se înregistrează cele mai multe accidente în rândul copiilor;
- temperaturile ridicate influențează și temperatura pneurilor, ceea ce favorizează explozia acestora.

Măsurile de contracărare a factorilor de risc în acest anotimp:

- starea tehnică și estetică a vehiculului să fie ireproșabilă;
- planificarea judicioasă a călătoriei și respectarea acesteia;
- etapizarea călătoriei la maximum 8 ore pe zi, cu pauză de cel puțin o oră după 4 ore de conducere;
- starea fizică și psihică corespunzătoare;
- adaptarea vitezei la condițiile de drum, trafic și vizibilitate;
- anticiparea situațiilor de risc;
- prudență sporită în locurile frecventate de copii și pietoni;
- prudență sporită la circulația în mediul rural;
- evitarea traseelor aglomerate și a localităților;
- verificarea presiunii pneurilor (corelarea presiunii cu temperatura);
- atenție mare la depășiri;

### 13.2. Circulația primăvara și toamna

Aceste anotimpuri sunt cele mai schimbătoare, automobilistii confruntându-se des cu capriciile naturii.

Pe lângă condițiile meteorologice nefavorabile, primăvara și fac apariția conducătorii auto care n-au circulat pe timpul iernii și care au nevoie de timp până la redobândirea reflexelor și la reacomodarea cu fluxul stradal, iar odată cu ei reapar în număr tot mai mare bicicliștii și motocicliștii.

Toamna pe lângă vizibilitatea redusă și carosabilul alunecos, apare, ca un factor agravant de primă importanță pericolul alcoolului. Este perioada în care sunt depistate cele mai multe cazuri de conducere sub influența băuturilor alcoolice și cele mai grave accidente determinate de această grosolană încălcare a legislației rutiere.

Pe de altă parte și reînceperea școlilor constituie un motiv serios de sporire a atenției, până când copiii se reacomodează, după vacanța de vară, cu rigorile civilizației rutiere, în drumul lor de acasă la școală și invers.

Alți factori de risc în aceste anotimpuri sunt determinați de:

- temperaturile oscilante —schimbarea condițiilor meteo în decursul aceleiași zi;
- frecvența unor factori meteo: lapoviță, ceață, ploi, vânt puternic;
- alternanța porțiunilor de carosabil uscat cu cel cu mazăgă sau polei;
- carosabilul deteriorat din iarnă, chiar surpări;
- marcaje șterse;
- starea fizică și psihică a conducătorilor auto (stare de euforie la tineri și de deprimare la vârstnici);
- traficul aglomerat, cu o mare diversitate de vehicule;
- depășiri nereglementare;
- animale, turme care merg sau se întorc de la pășunat;
- nunți și alte petreceri pe partea carosabilă;
- vehicule supraîncărcate;
- necorelarea vitezei și a manierei de a conduce cu specificul carosabilului;
- apariția fenomenelor de acvoplanare, derapaj sau patinare.

Acvoplanarea reprezintă o „patinare” a roților, din cauza unui regim ridicat de viteză, în condițiile rulării pe un sector de drum acoperit cu apă — roțile pierd contactul cu asfaltul începând să planeze. Roțile motrice se supraînvârtesc fără efect, iar celelalte ori se învârtesc mai încet, ori se opresc pur și simplu. Autovehiculul scapă de sub controlul celui de la volan. Nici un fel de manevră — frână, accelerare, viraj — nu poate înlătura acest pericol, singura soluție salvatoare este reducerea vitezei.



Măsurile de contracarare a factorilor de risc în acest anotimpuri sunt:

- pregătirea atentă a reviziilor tehnice sezoniere (RTS). Mare atenție se va acorda calității pneurilor, schimbării uleiului, reglării direcției și echilibrării fiecărei roți în parte, verificării funcționării ștergătoarelor de parbriz și umplerii recipientului cu lichid de stropit parbrizul. Mecanismul de frânare impune, la rândul său, o verificare și o reglare corespunzătoare;
- conducerea diferențiată — viteza adaptată la condițiile de drum — regim moderat de viteză;
- comenzile acționate cu finețe — utilizarea frânei de motor;
- folosirea luminilor farurilor în condiții de vizibilitate redusă;
- păstrarea unei distanțe mărite în mers față de vehiculul dinainte;
- renunțarea la depășiri pe drumurile alunecoase;
- prudența sporită la circulația în mediul rural.

### 13.3. Circulația pe timp de iarnă

Dacă vara este sezonul automobilistilor, iarna este cel mai dificil pentru conducătorii auto, îndeosebi pentru începători, cărora li se recomandă, în cazul unor ierni mai grele, cu căderi abundente de zăpadă, să renunțe la folosirea autoturismului propriu.

Automobilul a constituit, printre altele, o victorie împotriva iernii — anotimpul cel mai ostil deplasărilor. Ca s-o înfruntăm e nevoie de o șosea îngrijită și de un conducător auto experimentat și sănătos.

Conducătorul auto coronarian, sub influența frigului poate suferi tulburări de ritm și chiar un infarct miocardic.

Un hipertensiv poate suferi un accident vascular; unul reumatic îi scad performanțele motorii; un suferind de

arterită riscă un accident vascular periferic. Dușmanul numărul unu al acestor boli este frigul, cu vasconstricția pe care el o provoacă.

Un bronșitic poate face stări febrile însoțite de strănuturi și s-au întâlnit cazuri când un simplu strănut a provocat o dramă.

Acțiunea vântului și a ninsozii produce perturbări în percepția auditivă și vizuală.

În cazul unui habitacul nefcăzit și simțul tactil este afectat, astfel că gesturile de apărare care survin pentru a încălzi mâinile: frecatul lor, încălzitul la gură, pot fi imprudențe care paralizează manevrele de conducere.

Factorii de risc în acest anotimp sunt determinați de:

- carosabilul acoperit cu zăpadă, gheață sau polei, deci reducerea substanțială a aderenței dintre pneurile autovehiculului și drum. Poleiul este dușmanul cel mai mare al iernii automobilistice.
- îngustarea părții carosabile din cauza depunerilor de zăpadă sau datorită vehiculelor staționate;
- dificultăți la pornirea motorului, cauzate de temperaturile scăzute;
- dificultăți la plecarea de pe loc, la efectuarea virajelor și la oprirea la punct fix;
- diminuarea stabilității transversale și longitudinale a autovehiculului;
- rezistențele mari la înaintarea autovehiculului — cresc semnificativ rezistențele la rulare;
- eficacitatea redusă a sistemului de frânare după staționări prelungite;
- pietonii care se deplasează cu dificultate, folosind chiar partea carosabilă;
- reducerea vizibilității spre exteriorul vehiculului datorită ninsorilor, care pot fi însoțite de vânt puternic (viscol) sau datorită ceații.

Ceața e un fenomen specific anotimpurilor reci; ea apare atunci când un curent de aer mai mult sau mai puțin cald se află deasupra unui sol rece. Există două feluri de ceață: radiativă și advectională.

Prima e o ceață joasă, liniștită, de regulă adăpostită de văi și depresiuni, care apare mai ales dimineața și seara.

Ceața advectională e rezultatul unui transport de aer cald și umed de — aiurea. Ea e adusă de curenți și poate apărea și în cursul zilei; e însoțită de vânt și e foarte persistentă. Nu odată însă, cele două tipuri de ceață se ivesc concomitent și atunci fenomenul e mai persistent și mai imprevizibil.

Lipsa vizibilității nu este singurul dezavantaj pe care-l aduce ceața; se poate vorbi și despre apariția unui stres care dezechilibrează psihic conducătorul de vehicul — cu deosebire în cazul începătorilor.

Pentru a se circula în siguranță, în acest anotimp, sunt necesare măsuri de contracarare a factorilor de risc. Aceste constau în:

- pregătirea autovehiculului pentru sezonul rece (RTS);
- cunoașterea prognozei meteo;
- adaptarea vitezei de deplasare la parametrii traficului (intensitate, compoziție, fluentă), dar mai ales la condițiile meteo;
- aprinderea luminilor de întâlnire pentru a fi cât mai vizibil;
- acționarea comenzilor cu finețe (ambreajul, accelerația, frânele și volanul);
- păstrarea unei distanțe cât mai mari între vehiculele aflate în mers;
- păstrarea unei distanțe laterale cât mai mari atât față de vehiculele aflate în mers cât și față de cele oprite;

● folosirea frânei de motor — în condițiile de „aderență scăzută conducătorul auto” trebuie să uite că autovehiculul are frână de serviciu;

● renunțarea la depășire dacă manevra devine riscantă;

● utilizarea unui autovehicul cu dublă tracțiune — în acest caz forța de tracțiune se împarte pe cele două punți motoare, iar probabilitatea ca forța de tracțiune să depășească produsul dintre coeficientul de aderență și greutatea aderentă, scade mult;

● blocarea diferențialului pe un drum în aliniament, cu aderență scăzută și decuplarea acestuia la intrarea în curbă;

● sporirea atenției pe sectoarele de drum unde apar rafale de vânt și menținerea ambelor mâini pe volan;

● prudență sporită pe sectoarele de drum unde poate apărea poleiul sau gheața: pe poduri, viaducte, sub poduri, în tunele și pasaje rutiere, pe drumurile în rambleu, pe sectoarele de drum din zona pădurilor. Aceste locuri sunt cele mai periculoase, astfel conducătorul auto neatenț, surprins de apariția unui sector de drum cu aderență scăzută va fi tentat să frâneze brusc pentru a reduce viteza, ceea ce va determina derapajul, extrem de greu de controlat în aceste condiții.

#### 13.4. Circulația pe poduri, sub poduri, în tunele rutiere și pasaje denivelate

În aceste puncte caracteristice, datorită particularităților specifice cât și a încălcării regulilor de circulație, s-au întâmplat accidente rutiere grave, cu urmări ireparabile. Principalele cauze au fost:

- viteza excesivă — neadaptată (o viteză prea mare în raport cu condițiile de trafic);
- încălcarea regulilor referitoare la depășire;

- neatenția, asigurarea incompletă;
  - neadaptarea distanțelor între vehiculele aflate în mers;
  - defecțiunile tehnice;
  - oboseala.
- Factorii de risc în aceste condiții sunt determinați de:
- porțiunile de drum îngustate;
  - posibilitățile de evitare a accidentelor sunt reduse;
  - la unele poduri legătura între tronsoane prezintă denivelări, care favorizează deplasările laterale și deci pericolul acroșării altor vehicule este ridicat;
  - mazăgă, polei, gheață — care sporesc pericolul de accident, când se circulă cu viteză neadaptată;
  - lipsa trotuarelor sau acostamentului, ceea ce determină pietonii să circule pe partea carosabilă a drumurilor;
  - infiltrațiile de apă din tunele și pasaje;
  - acumularea de apă din pasaje, fie ca urmare a ploilor torențiale, fie a canalizărilor infundate;
  - circulația prea apropiată care poate produce orbirea și totodată acroșarea unor vehicule;
  - nivelul zgomotului ridicat;
  - claustrofobie (teama de spații închise);
  - obstacole care pot apărea brusc în trafic (căderi de pietre, lucrări nesemnalizate, vehicule oprite);
  - porțiunile de drum deteriorate;
  - fluenta scăzută a traficului;
  - orbirea produsă de lumina soarelui la ieșirea din tunele sau din pasajele denivelate;
  - gazele de eșapament care se evacuează greu.
- Măsurile preventive de contracarare a factorilor de risc impun următoarele:
- observarea din timp a configurației drumului, a semnalizării, rutiere a participanților la trafic și a intențiilor lor;
  - anticiparea situațiilor periculoase;

- sporirea atenției;
- adaptarea vitezei de deplasare la condițiile de trafic;
- acționarea cu finețe a comenzilor (volanul, accelerația);
- evitarea frânărilor, în special a celor bruște, utilizându-se frâna de motor;
- distanță suficientă față de vehiculul din față;
- aprinderea din timp a luminilor de întâlnire;
- conducerea diferențiată în condiții meteo nefavorabile; ceață, ploaie, viscol etc.;
- închiderea din timp a geamurilor, pentru evitarea pătrunderii gazelor în autovehicul și pentru micșorarea nivelului zgomotului;
- folosirea parasolarului la ieșirea din tunel sau pasaj;
- evitarea manevrelor de depășire;
- atenție deosebită la obstacolele care pot apărea brusc: lucrări nesemnalizate, guri de canale fără capace vehicule oprite, pietre, stânci etc.

### 13.5. Conduita preventivă la trecerile pentru pietoni, față de pietoni în general și față de copii în special

Practica a dovedit că toți pietonii cunosc obligațiile pe care le au când se deplasează pe drumul public, dar tot din practică a rezultat că mulți dintre ei nu respectă aceste obligații. Prea mulți pietoni cad victime propriilor nesăbuite, traversând fără asigurare temeinică, prin locuri nepermise.

La trecerile pentru pietoni, în afara prevederilor din legislație, conducătorul de vehicul trebuie să țină seama și de următoarele recomandări preventive:

- să observe din timp trecerea pentru pietoni și să reducă simțitor viteza de deplasare;
- să dea de înțeles că pietonii pot beneficia de prioritate;

- să-l atenționeze pe cei din spate despre intenția de a opri, prin apăsarea de 2—3 ori a pedalei de frână;
- în luarea deciziilor să manifeste fermitate;
- să confirme cu mâna că pietonii pot trece;
- să aibă în vedere că pietonii dimineața sunt grăbiți, iar seara sunt obosiți și deci atenția lor este mai scăzută.

○ atenție deosebită se va acorda protejării pietonilor care traversează drumul pe la colțul intersecției, prin loc nesemnalizat — situație în care legea stipulează clar că aceștia traversează regulamentar, dar nu au prioritate de trecere.

Pietonii au comportamente diferite, în funcție de vârstă. Astfel, copiii sunt mult mai expuși pericolului accidentelor de circulație în comparație cu adulții. Aceasta se explică prin capacitatea lor intelectuală și psihică mai puțin dezvoltată.

Specialiștii au demonstrat că mulți copii în vârstă de circa 6 ani nu pot merge într-o direcție și în același timp să privească în altă direcție, astfel că se opresc brusc. Aceasta demonstrează dificultatea deosebită a asigurării în timpul traversării străzii de către copii mai mici.

Circulația copiilor pune probleme din ce în ce mai dificile deoarece an de an, traficul rutier este tot mai aglomerat, impunând un spor de atenție, de prudență, mai ales când se joacă în apropierea drumurilor publice.

Potrivit actualelor reglementări „Ministrul Educației și Cercetării” are următoarele atribuții:

- a) asigură, prin programa școlară, educația rutieră a preșcolarilor și elevilor din învățământul preuniversitar;
- b) asigură, prin formare inițială și continuă, pregătirea în domeniul conducerii autovehiculelor;
- c) îndrumă, coordonează și controlează, prin Inspectoratele școlare din subordine, activitatea de educație rutieră,

inclusiv de pregătire și perfecționare a cadrelor didactice desemnate să execute astfel de activități.

○ deosebită grijă trebuie avută față de bătrâni. Ritmul lor de traversare este foarte lent, auzul și văzul slăbite, iar momentele de panică sau derută îi descumpănesc cu totul. Pericole serioase creează deplasarea pietonilor pe partea carosabilă a drumurilor în special dimineața și seara sau în condiții meteo nefavorabile.

Experiențele făcute pe șosele au reliefat câteva aspecte instructive pentru pietoni, și anume:

- chiar fugind, pietonul nu reușește să depășească viteza de 12 km/h;
- un pieton îmbrăcat în haine de culoare închisă este vizibil noaptea, la lumina de întâlnire a farurilor, de la distanța de 26 m;
- îmbrăcat în haine de culoare gri, pietonul este vizibil de la 31 m;
- având haine de culoare deschisă, pietonul devine vizibil de la 38 m;
- purtând un accesoriu reflectorizant, pietonul este vizibil de la 136 m.

Un alt factor de risc este generat la traversarea drumurilor prin fața sau spatele tramvaiului, troleibuzului, autobuzului sau a altor vehicule grele, oprite sau aflate în mers, pentru că nu au posibilitatea să observe circulația din zonă și nici nu pot fi văzuți de conducătorii de vehicule ce vin din partea lor stângă sau dreaptă.

Principalele măsuri care se impun pentru contracararea acestor factori de risc sunt:

- respectarea priorității pietonilor;
- atenția concentrată și distribuitivă;
- reducerea din timp a vitezei de deplasare și adaptarea la condițiile de drum, trafic și vizibilitate;
- anticiparea unor situații periculoase;

● atenționarea sonoră și optică (atenționarea sonoră să fie discretă, dar eficientă);

● la efectuarea manevrei de depășire se păstrează o distanță laterală cât mai mare — avându-se în vedere chiar dezechilibrarea pietonului;

● efectuarea unor exerciții pentru evitarea pietonilor angajați în traversări neregulate;

● politețea rutieră — comportarea atentă, respectuoasă, binevoitoare față de pietoni;

● să se manifeste înțelegere față de unele greșeli ale pietonilor;

● să nu se riposteze nepoliticos la aceste greșeli.

Posibilitățile de contracarare a factorilor de risc stau în puterea tuturor participanților la traficul rutier — pietoni, conducători de vehicule — dacă în orice moment vor fi călăuziți de rațiune și de dorința de a elimina orice carență din comportarea pe drumurile publice.

### 13.6. Conduita preventivă la circulația pe drumurile alunecoase

Sectoarele de drum alunecos sunt consecința acoperirii lor cu polei, mazăgă, gheață, zăpadă sau accidental de împrăștierea pe partea carosabilă a unor substanțe chimice din autovehicule răsturnate sau implicate în accidente rutiere.

Cel mai periculos fenomen pentru cei aflați la volan este poleiul. El produce cea mai gravă ieșire de sub control a autovehiculului, prin blocarea roților. Periculozitatea lui este determinată și de „perfidia” lui — este mascat de zăpadă, apare brusc și dispare la fel.

Pe drumurile alunecoase manevrele bruște pot duce la derapajuri periculoase.

Derapajul este o deviație laterală în afara traiectoriei pe care o dorește conducătorul auto, promovată în general de o deviație pronunțată a roților din spate.

Ieșirea din derapaj se face cu următoarele măsuri:

● nu se frânează deoarece se agravează fenomenul de derapaj;

● se acționează rapid volanul, însă cu finețe, în sensul în care spatele autovehiculului a derapat;

● după ce autovehiculul are tendința de redresare se accelerează ușor pentru înscrierea pe traiectoria dorită;

● manevrele se fac cu calm.

Conducătorul auto trebuie să fie conștient că este mult mai ușor să prevină o derapare, decât să iasă din ea, dacă respectă prevederile legii și măsurile de conducere preventivă, care sunt la îndemâna tuturor:

● reducerea vitezei;

● oprirea în afara părții carosabile a drumului, până la împrăștierea materialelor antiderapante sau până la creșterea temperaturii atmosferice, când poleiul dispare, dacă autovehiculul nu poate fi condus în siguranță deplină;

● când se poate circula, se va menține o distanță cât mai mare între vehiculele aflate în mers;

● accelerarea se va face cu maximum de finețe atât la plecarea din loc, cât și pe parcurs;

● pentru frânare se folosește frâna de motor.

Tot în acest scop se va rula debreiat, iar volanul va fi manevrat cu cât mai multă finețe.

În situația în care se circulă pe un drum acoperit cu un strat de zăpadă mai gros de 20 cm, este recomandat să se echipeze roțile motrice cu lanțuri antiderapante.

Trebuie să se evite oprirea autovehiculului atunci când stratul de zăpadă este relativ mare, întrucât pornirea se face cu dificultate.

Se recomandă rularea pe urmele lăsate de alte autovehicule.

Se va evita circulația aproape de bordurile formate din zăpadă și gheață la marginea drumurilor, întrucât acroșarea acestora poate devia brusc traiectoria autovehiculului în afara părții carosabile.

### 13.7. Conduita preventivă la circulația în timpul nopții

Pentru ca deplasarea, în timpul nopții, să fie sigură se va circula cu atenție sporită la maximum și cu viteză adaptată la condițiile concrete ale traficului rutier, deoarece vizibilitatea la lumina farurilor este cu mult redusă decât vizibilitatea la lumina zilei. Se vor corecta luminile autovehiculului — lanternele de poziție și lumina farurilor.

Factorii de risc la circulația pe timp de noapte sunt determinați de:

- reducerea substanțială a vizibilității — noaptea aceasta scade de aproximativ 3000 de ori;
- eforturile suplimentare pe care le face conducătorul de vehicul pentru a observa drumul și participanții la traficul rutier, pentru a aprecia corect distanțele și vitezele, ceea ce determină creșterea consumului de energie psihică;
- intervalul de timp foarte scurt în care se face trecerea de la zi la noapte, în anotimpul rece, interval care coincide cu orele de vârf ale circulației rutiere;
- accentuarea stării de oboseală acumulată în timpul zilei;
- posibilitatea „orbirii” produsă de folosirea incorectă a luminilor de către cei care circulă din sens opus;
- pietoni, animale, bicicliști, vehicule cu tracțiune animală, care circula pe partea carosabilă a drumurilor, de regulă fără semnalizare;

- circulația pe sectoare de drum periculoase: curbe, pante, rampe, intersecții, pasaje denivelate, treceri la nivel cu calea ferată etc.;

- condiții meteo nefavorabile;

- vehicule oprite sau staționate pe partea carosabilă, fără semnalizare corespunzătoare;

- iar cel mai grav — ațipirea sau chiar adormirea la volan.

Principalele măsuri care se recomandă pentru contracararea factorilor de risc:

- verificarea stării tehnice și estetice a autovehiculului (ambele să fie ireproșabile);

- asigurarea vizibilității maxime — farurile să fie corect reglate și curate;

- asigurarea unor piese de rezervă (becuri, lanternă);

- planificarea judicioasă a călătoriei;

- starea fizică și psihică a conducătorului auto să fie corespunzătoare;

- adaptarea vitezei la condițiile de circulație ale fiecărui sector de drum;

- sporirea atenției;

- anticiparea situațiilor periculoase;

- evitarea depășirilor;

- opriri pentru odihnă, la cele mai mici semne de oboseală;

- evitarea opririlor sau staționărilor pe partea carosabilă;

- efectuarea virajelor cu maximum de prudență;

- evitarea deplasărilor pe timp nefavorabil: ceață, viscol, ninsoare abundentă, ploale torențiale, etc.;

- oprirea vehiculului la „orbirea” cu luminile farurilor autovehiculelor din sens opus (în acest caz acuitatea vizuală este afectată 5—7 secunde);

- evitarea conducerii vehiculelor noaptea;



### 13.8. Conduita preventivă față de bicicliști și conducătorii de vehicule cu tracțiune animală

Bicicleta a devenit o prezență din ce în ce mai numeroasă în peisajul circulației rutiere. Suple și nepretențioasă, s-a dovedit un vehicul util tuturor vârstelor. Nu poate fi utilizată în anumite perioade ale anului, în special iarna, dar acest lucru nu-i diminuează prea mult valoarea de întrebuințare.

Pentru conducătorii auto, deplasările bicicliștilor și a vehiculelor cu tracțiune animală pot crea pericole, evidențiate prin următorii factori de risc;

- efectuează manevre imprevizibile, în special schimbări bruște de direcție de mers, fără asigurare sau semnalizare;
- nu cunosc sau nu respectă regulile de circulație;
- se deplasează cu viteză redusă, ceea ce împune efectuarea unui număr mare de depășiri;
- construcția vehiculului nu le oferă nici o protecție, au o anumită fragilitate și de aici gravitatea accidentelor în care sunt implicați;
- pe timpul nopții sau în condiții meteo nefavorabile sunt greu de sesizat, mai ales că foarte mulți circulă fără mijloacele de semnalizare impuse de lege;
- circulă sub influența băuturilor alcoolice.

Factorii de risc specifici conducătorilor de vehicule cu tracțiune animală sunt determinați de:

- animale sperioase, neobișnuite cu zgomotele străzilor;
- încărcăturile mari, agabaritice;
- pierderi din încărcătură pe partea carosabilă;
- ocupanții acestor vehicule merg uneori pe partea carosabilă a drumului;
- coborârea din căruțe pe partea stângă, exact în fața unor autovehicule.

Bicicliștii creează pericole printre altele:

- deplasarea lor câte doi sau mai mulți, în același rând;
- deplasarea ținându-se de alte vehicule;
- transportarea de obiecte voluminoase;
- dezechilibrări în fața unor autovehicule;
- nerecunoașterea regulilor de circulație de către copiii aflați pe biciclete, care se aventurează pe drumuri aglomerate;
- efectuarea unor numere de cascadorie sau de glume proaste, mai ales de către bicicliștii tineri.

Măsurile de conduită preventivă ce se impun pentru contracararea acestor factori de risc, sunt următoarele:

- atenția concentrată și distributivă;
- adaptarea din timp a vitezei de deplasare;
- anticiparea unor situații periculoase;
- atenționarea sonoră și optică (atenționarea sonoră să fie discretă, dar eficientă);
- la efectuarea manevrei de depășire să păstreze o distanță laterală cât mai mare;
- o atitudine atentă, binevoitoare, chiar generoasă față de bicicliști și căruțași;
- să se încurajeze conducătorul de vehicul aflat în dificultate;
- confirmări cu brațul că pot beneficia de prioritate;
- bicicliștii și căruțașii să creeze condiții pentru efectuarea manevrei de depășire și să respecte regulile de prioritate;
- dotarea bicicletelor și căruțelor cu mijloace de semnalizare;
- respectarea indicatoarelor rutiere care interzic accesul bicicletelor, respectiv a vehiculelor cu tracțiune animală.

#### 14. POLITETEȚA RUTIERĂ

Conducătorii de vehicule care conduc preventiv cunosc în profunzime problemele circulației rutiere și se comportă civilizată față de ceilalți participanți la trafic. Pe tot parcursul deplasării au o comportare atentă, respectuoasă, binevoitoare față de partenerii de drum, astfel încât:

- manifestă înțelegere față de unele greșeli ale altor conducători de vehicule;
- nu ripostează nepoliticos la greșelile pietonilor sau a altor conducători de vehicule;
- dau îndrumări clare unor conducători auto care nu cunosc localitatea;
- înlesnesc înscrierea în trafic a vehiculelor care nu au prioritate și se înserează mai greu în fluxul circulației;
- acordă prim ajutor medical în caz de accident rutier, acesta constituind o îndatorire regulamentară și cetățenească;
- acordă, atunci când pot și când au priceperea necesară, asistență tehnică celor aflați în impas;
- anunță service-ul pentru depănarea unui vehicul rămas imobilizat pe drum ca urmare a unei defecțiuni grave;
- încurajează conducătorul auto aflat în dificultate.

Aplicarea sloganului „fi prudent și pentru alții” constituie un act de politețe, de civilizație și totodată o soluție confortabilă, economică și eficientă de a circula.

Manifestarea prudenței în circulația rutieră înseamnă o dovadă de politețe, de grijă, de atenție față de partenerul de trafic. Nu întotdeauna cel care greșește este un agresiv, un necivilizat. Făcându-i loc să treacă unui automobilist grăbit, care transportă un bolnav sau un rănit la spital contribuie la salvarea unui om. Și exemplele pot continua cu cei care sunt chemați de urgență acasă, la cineva din familie care este bolnav sau într-o situație dificilă, sau poate

trebuie să răspundă apelului făcut de instituția unde lucrează, pentru rezolvarea unor sarcini care nu pot fi amânate.

„Fi prudent și pentru alții” e confortabil deoarece nu-ți creează emoții, nu te stresează. Astfel o călătorie în concediu efectuată sub auspiciile acestui slogan devine o autentică plăcere, atât pentru conducătorul auto cât și pentru cei care-l însoțesc.

Mai trebuie ținut seama și de un anumit fenomen existent în traficul rutier, și anume, acel al imitației. Se imită și binele dar și mai grav și răul. Deseori se constată că cei care rulează într-un ritm alert, reduc imediat viteza atunci când observă că în jurul lui ceilalți conducători auto se deplasează cu viteză redusă, impusă de condițiile de trafic sau de drum.

Echilibrul în circulația rutieră se realizează în primul rând prin forța exemplului pozitiv. Conducătorul auto politicos, care din neglijență sau superficialitate, comite o greșeală, se va încadra imediat în disciplina existentă pe acel sector de drum, încercând un sentiment de regret pentru neplăcerea sau dereglarea produsă.

A fi politicos înseamnă enorm de mult în circulație și pentru pietoni, bicicliști, căruțași dar și pentru conducătorul de vehicul care nu abdică niciodată de la acest principiu cât și pentru traficul rutier în ansamblul său.

#### 15. FACTORII CARE INFUENȚEAZĂ STAREA FIZICĂ ȘI PSIHICĂ A CONDUCĂTORILOR DE AUTOVEHICULE

Exigențele traficului rutier în condițiile aglomerației, ale circulației deseori „bară la bară”, ale unei semnalizări diversificate, solicită intens organismul conducătorului auto,

În cer decizii rapide, reflexe prompte, nealterate, capacitate de a observa concomitent pericolele care se pot ivi din direcții diferite.

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

Orice activitate conștientă nu se poate realiza fără atenție.

Atenția constă în concentrarea activității psihice într-o direcție determinată în raport cu un anumit scop.

Concentrarea atenției presupune:

- orientarea relativ stabilă în raport cu un anumit fapt, selectarea elementelor importante și neglijarea celorlalte;
- mobilizarea informațiilor stocate în memorie, asocierea lor cu ceea ce este esențial în faptele care fac obiectul atenției;
- intensificarea activității psihice în raport cu obiectul fixat.

Obiectul atenției este de fapt obiectul percepției.

Pentru a se realiza o percepție cât mai clară există o mobilizare a resurselor organismului.

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

Din cele prezentate se deduce ușor ce înseamnă să se conducă un autovehicul în condițiile în care reflexele conducătorului auto sunt alterate de consumul de băuturi alcoolice, de produse sau substanțe stupefiante ori medicamente cu efecte similare, precum și în cazul în care este bolnav, rănit sau într-o stare avansată de oboseală.

### 15.1. Consumul de băuturi alcoolice

Alcoolemia este cantitatea de alcool etilic, exprimată în grame, aflată într-un litru de sânge. Astfel, un gram de alcool într-un litru de sânge înseamnă o alcoolemie de 1‰.

Băuturile alcoolice în funcție de tăria lor și de cantitatea ingerată determină valoarea alcoolemiei.

Pentru o persoană de 75 kg, în funcție de băutura și cantitatea consumată se produc următoarele valori ale alcoolemiei:

- o sticlă cu bere — 500 ml, de tărie 4°—5°, creează o alcoolemie de 0,15—0,20‰;
- un pahar cu vin — 200 ml, de 12°, produce o alcoolemie de 0,2—0,25‰;
- un pahar cu coniac 200 ml, de 50° determină o alcoolemie de 1‰.

Consumul de alcool diminuează procesele senzoriale, cognitive, acțiunile practice și modifică atitudinile.

La 0,3‰ alcoolemie apar greșeli în aprecierea distanței și a vitezei, deci debutul riscului de accidente.

Alcoolemia de 0,5‰ produce la o mare parte din conducătorii auto tulburări de vedere, astfel că riscul este multiplicat de 2 ori.

La o alcoolemie de 0,6‰ apar tulburări de echilibru.

Alcoolemia de 0,8‰ multiplică riscul de 10 ori, iar 1,2‰ de 35 de ori.

La o alcoolemie de 1‰ timpul de reacție al conducătorului auto crește considerabil, iar atenția scade, astfel că pilotarea autovehiculului devine total nesigură.

Consumul de băuturi alcoolice determină:

- scăderea percepției;
- scăderea nivelului de concentrare a atenției;
- reducerea nivelului vizual;
- creșterea timpului de reacție;

- evaluarea greșită a distanțelor și a vitezelor;
- diminuarea capacității de gândire;
- subestimarea pericolelor și riscurilor;
- scăderea preciziei acțiunilor practice — scad reflexele.

Alcoolemia modifică atitudinea. În prima fază 0,6—1‰, apare euforia, emotivitatea, expansivitatea și chiar agresivitatea.

În faza a doua 1—2,5‰ alcoolemie (de inhibiție) se constată tulburări mai accentuate, fața conducătorului auto se congestionează, apar transpirații etc. Conducătorul auto e dezorientat, confuz. Traectoria urmată de autoehicul este deseori sinuoasă.

În ultima fază, la o alcoolemie de 2,5—4‰, conducătorul auto nu mai nimerește comenzile. La această alcoolemie intoxicația este profundă, apare o stare de anestezie totală care poate provoca coma și chiar decesul.

Consecințele consumului de alcool sunt accentuate de starea de oboseală a conducătorului auto, precum și de consumul de medicamente (sedative sau tranchilizante) sau de droguri.

Alcoolul se menține în sânge 12—24 ore și chiar mai mult, în funcție de cantitatea și tănia băuturii ingerate.

Într-o oră se elimină 0,15‰ alcoolemie.

Ca participanți la traficul rutier, pietonii care au consumat băuturi alcoolice, aflați în stare de ebrietate și din această cauză, neatenți la semnalizarea rutieră sau la traversări sunt victime în multe din accidente de circulație.

## 15.2. Consumul de medicamente

Unele medicamente influențează capacitatea de conducere a autovehiculului.

- Medicamentele sedative ale sistemului nervos central;  
Ex.: Ciclobarbitol, Extraveral, Fenobarbital, Bromura

de calciu, Bromoval, Nitrazepam, Glutetimid;

- Tranchilizantele:

Ex.: Diazepam, Napoton, Oxazepam, Hidroxizin, Meprobamat, Rudotel.

- Neurolepticele — chiar și în doze mici.

Ex.: Clordelazin, Romergan, Bioridozin, Levomepromazin, Trifluodemazin.

- Analgezicele și antiinflamatoarele

Ex.: Aspirina, Antinevralgic, Piramidon, Codamin.

- Medicamente antidepresive

Ex.: Carbonat de litiu, Doxepin, Antideprin, Ludiomil.

- Antialergice

Ex.: Nifan, Feniramin, Tavegil.

Acționarea unor medicamente asupra organismului este asemănătoare cu a băuturilor alcoolice.

- afectează procesele senzoriale, cognitive și acțiunile practice;

- reduce atenția;

- apar tulburări vizuale și auditive;

- puncte sau pete în câmpul vizual (imagini șterse, cedare la diferite culori);

- incapacitate de concentrare;

- confuzii, halucinații;

- timpul de reacție cresc;

- produc stări de somnolență, apatie, amețeli;

- provoacă astenia fizică și psihică;

- diminuează reflexele;

- produc hipotensiune arterială, astenie, anexitate, dezorientare, agitație psihomotorie, cefalee, tremurături ale extremităților etc.

Cunoscând influența acestor medicamente asupra capacității de conducere, la prescrierea unui tratament, conducă-

torul auto trebuie să ceară medicului informații privind efectele medicamentelor și folosirea lor.

Înainte de a începe tratamentul conducătorul de vehicul trebuie să citească cu atenție prospectul medicamentelor.

### 15.3. Oboseala la volan

Oboseala este una din principalele cauze generatoare de accidente rutiere deosebit de grave.

Semnele instalării oboselei:

- căscături dese și lungi;
- pleoapele devin mai grele;
- ochii încep să lăcrimeze;
- conducătorul auto simte nevoia să clipească des din ochi;
- face eforturi pentru a se concentra;
- sesizează că nu mai observă indicatoarele, marcajele sau situațiile dificile din trafic sau le observă cu întârziere.

Toate acestea îi provoacă o stare de alarmare, agitație, ceea ce îi consumă ultimile rezerve de energie.

În faza a doua intervine o stare de moleșală, care precede adormirea la volan (practic o ațipire de câteva secunde).

Se impune necesitatea ca fiecare conducător auto să-și cunoască limitele proprii și să nu forțeze depășirea acestora.

Remediile eficiente sunt odihna, exercițiile fizice și consumarea de lichide tonifiante.

O planificare judicioasă a călătoriilor pe distanțe lungi, cu deplasări cât mai puține după lăsarea serii sunt câteva măsuri de prevedere pentru preîntâmpinarea oboselei excesive.

La începători, la cei care nu au condus vehiculul de mai multă vreme, ori se află la o vârstă mai înaintată sau suferă de o maladie cronică, oboseala se instalează mai

repede. Moleșala generală apare pe nesimțite, șoferul nu mai poate rezista oboselei și pierde controlul volanului.

S-a constatat că în sezonul estival, lunar se produc cel puțin 10 accidente grave între orele 4 și 6 dimineața, la care se adaugă de două ori pe atâtea în timpul nopții.

Se încearcă, fără rezultat, combaterea oboselei prin spălatul pe față, consumul de cafea, muzică de intensitate ridicată la radio, etc. Numai la remediul cel mai eficient nu se apelează: **oprirea autovehiculului pentru câteva ore de somn.**

Șoferului i se pretinde rezistență la efort ca și sportivului. În 8 ore de conducere auto se fac circa 17.500 mișcări pentru manevre, cu un efort similar ridicării a 100.000 kg.

Rezerva de energie fizică și nervoasă își demonstrează însemnătatea deosebită în situații dificile. Un conducător auto surmenat nu va putea evita un accident datorită reflexelor alterate, care nu-l ajută să judece corect și să ia la timp măsurile necesare.

### 15.4. Consumul de substanțe stupefiante

Autoritățile rutiere din cele mai multe țări din lume se confruntă cu o nouă infracțiune la volan: conducerea autovehiculului de către narcomani, după o „priză” de stupefiante.

Cercetările au stabilit că drogul — oricare ar fi el — face din adeptul lui un om incompatibil cu exigențele conducerii autovehiculului; reflexele îi sunt considerabil încetinite (mai mult decât în cazul ingerării alcoolului). Apar frecvente tulburări de memorie și ale acuității vizuale și chiar fenomenul cunoscut sub numele de daltonism, care-l împiedică să deosebească culorile semaforului.

Drogurile produc și tulburări auditive, incapacitate de concentrare, confuzii, halucinații, stări de euforie.

Pentru a preveni accidentele de circulație provocate de narcomani, polițiile rutiere au fost dotate cu un nou aparat menit să reducă dramele șoselei. Numit sugestiv „drog-test” el detectează rapid prezența în organism a principalilor compuși ai marijuanei.

### 15.5. Starea de sănătate (boli sau diferite afecțiuni)

O influență nefastă, asupra capacității de conducere și deci a siguranței circulației rutiere, are starea de sănătate a conducătorului de vehicul, afectată de diferite boli.

Reglementările în vigoare impun „verificări medicale și psihologice la solicitarea poliției ori periodic, potrivit legii” — art. 180 — HG 85/2003.

Cele mai des întâlnite boli sau afecțiuni care influențează capacitatea de conducere sunt:

- bolile cardiovasculare: cardiopatia ischemică, miocardiopatia, tulburările de ritm severe, insuficiența cardiacă, hipertensiunea arterială cu valori peste limitele normale, etc.;
- bolile aparatului respirator: astm bronșic, bronhopneumopatii, afecțiuni cauzate de excesul de tutun;
- bolile și afecțiunile aparatului digestiv;
- sindrome anemice;
- leucemiile;
- cirozele hepatice;
- spasmofilia și tetania;
- diabetul zaharat;
- durerile musculare cronice — în special cele localizate la spate;
- crizele fibromialgice — dureri intense în tot corpul însoțite de oboseală profundă;
- durerile de cap — migrenele puternice;

● afecțiunile globului ocular sau anexelor care afectează acuitatea vizuală sau efortul vizual;

● strabismul;

● miopia. Chiar și o miopie ușoară, de o dioptrie, reduce distanța vederii, noaptea, la jumătate, față de cea realizată dacă se poartă ochelari buni. Aceasta arată cât este de important controlul sistematic al vederii conducătorilor auto. La volan vederea înseamnă viață;

● hipoacuzia;

● bolile și afecțiunile neurologice;

● bolile psihice — stările depresive sau anxioase, tulburările de memorie sau de concentrare a atenției, alcoolismul, toxicomanii, nevrozele;

● boala Basedow.

Cei care au diverse boli sau afecțiuni și amână controlul medical și tratamentul și totodată nu renunță la conducerea autovehiculelor, cad victime propriilor neglijențe (inconștiențe) producând accidente rutiere, de cele mai multe ori cu urmări catastrofale.

### 15.6. Personalitatea individului

Personalitatea reprezintă sistemul valorilor, structurilor și atributelor de care dispune un individ.

Personalitatea nu se dezvoltă prin simplul proces de creștere și maturizare sau prin contemplarea acțiunilor altora, ori prin ascultarea unor sfaturi și îndemnuri, ci în procesul activității. În procesul activității se formează priceperile și deprinderile omului, aptitudinile și caracterul și tot în activitate învață să se cunoască pe sine și capacitățile sale.

Personalitatea omului se dezvoltă și se dezvăluie numai în actele sale de conduită, în ceea ce omul face.



## TEMPERAMENT

## STIL (MANIERA) DE CONDUCERE

### Coleric

### Agresiv

— excitabil	— deprimat	— inegal
— erupiv	— teamă	— impulsiv
— nesăpănit	— panică	— nervos
— entuziast	— temeritate	— agitat
— nerăbdător	— exagerare	— nerăbdător
— amical	— abandon	— ne rezistent
— afectivitate	— decepție	— predispus la accidente
— explozivă	— neliniștit	— din spate și lateral
— comunicativ	— furie	— timp de reacție scurt
— cu inițiativă	— violență	— agresiv
— concentrat	— oscilante	— zgomotos
— inegal		— turbulent
		— precipitat

### 15.6.1. Temperamentul și conduita individului

Temperamentul reprezintă ansamblul de însușiri stabile (înăscute) care caracterizează comportamentul și activitatea omului din punct de vedere dinamico-energetic; manifestarea și dezvoltarea particulară a tipului de sistem nervos pe plan psihologic și comportamental.

Temperamentul este înăscut și își păstrează identitatea. Este latura mai accesibilă și ușor constatabilă.

Se manifestă prin:

- reacții de răspuns la stimulii externi;
- acțele de conduită umană;
- rezistența la efort și capacitatea de lucru;
- gradul de impresionalitate afectivă;
- profunzimea stărilor emoționale;
- raportul dintre tendința de: — interiorizare  
— exteriorizare.

TEMPERAMENT	ACTIVITATEA NERVOASĂ SUPERIOARĂ		
	Forța (energia substanței funcționabile din neuroni)	Echilibrul (repartiția forței între excitație și inhibiție)	Mobilitatea (viteza de consum și regenerare)
Coleric	Puternic	Neechilibrat-excitabil	—
Sangviniv	Puternic	Echilibrat	Mobil
Flegmatic	Puternic	Echilibrat	Inert
Melancolic	Slab	—	—

**TEMPERAMENT****STIL DE CONDUCERE****Flegmatic****Pasiv**

- |                               |                          |  |
|-------------------------------|--------------------------|--|
| — lent                        | — exteriorizare slabă    | — stăpânire de sine  |
| — foarte calm                 | — pare indiferent        | — irită pe ceilalți prin meticulozitate, răbdare și perseverență |
| — răbdare                     | — sentimente durabile    | — vitează redusă de reacție                                      |
| — perseverență                | — adaptabilitate redusă  | — se adaptează greu  |
| — meticulozitate              | — înclinație spre rutină | — gesturi calculate  |
| — temelnic în munca de durată | — timpul lent            | — pașnic   |
|                               | — închiși în sine        | — mișcări lente  |
|                               | — necomunicativi         |  |

**Melancolic****Pasiv**

- |                |                                   |         |
|----------------|-----------------------------------|---------|
| — tonus scăzut | — exigență exagerată față de sine | — rigid |
|----------------|-----------------------------------|---------|

**TEMPERAMENT****STIL DE CONDUCERE****Sanguiniv****Preventiv-defensiv**

- |                           |                                      |                                     |
|---------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| — ritmicitate             | — așteaptă fără încordare            | — reacții prompte                   |
| — echilibru               | — renunță fără suferință             | — rezistent la împrejurări dificile |
| — volciune                | — fixează greoi scopurile            | — eficient în consum energetic      |
| — rapiditate              | — interese neconsolidate             | — decizii corecte și prompte        |
| — bună dispoziție         | — nepersistent în acțiuni și relații | — activ                             |
| — adaptabilitate          |                                      | — mare capacitate de lucru          |
| — exuberanță              |                                      | — înțuițe                           |
| — calm                    |                                      | — afectuos cu ceilalți              |
| — stăpânire de sine       |                                      |                                     |
| — efervescență emoțională |                                      |                                     |

Din cercetarea efectuată, pe un lot de 150 conducători auto, autori ai unor accidente de circulație, s-au identificat 14 factori psihici generatori de accidente:

- deficiențe în sfera atenției (concentrare redusă, instabilitate, fixitate);
- operativitate redusă a funcțiilor decizionale (lentoare, slaba anticipare, deficit de informație etc.);
- slaba rezistență afectivă în situații critice (emotivitate, anxietate, frică);
- impulsivitate și agresivitate (slabul echilibru psihomotor, nesocotirea pericolului, a regulilor de circulație și a prezenței celorlalți participanți la trafic);
- reactivitatea motorie scăzută (timp de reacție mare, discrepanță între momentul apariției stimulului și cel al efectuării operațiilor motorii);
- slabul autocontrol (dezorganizarea generală a comportamentului în situațiile critice);
- nivelul scăzut al capacității de anticipare a evenimentelor în spațiul rutier;
- simț de răspundere scăzut (slaba conștientizare a complexității și implicațiilor sociale ale comportamentului la volan);
- ambiția, centrarea unilaterală a propriului Eu, exacerbară tendințelor de autoevidențiere și autoafirmare etc.;
- indisciplina (încălcarea regulilor de circulație; nesocotirea condițiilor concrete ale circulației rutiere);
- supraestimarea propriului nivel de competență (a însușirilor și capacităților);
- vitezomania, „beția vitezei” și plăcerea pe care o resimte cel în cauză;
- nervozitatea (rezistența scăzută la acțiunea factorilor perturbatori, la frustrație; instabilitatea modului de abordare și reacție la stimuli externi);

## TEMPERAMENT

— redus energetic	— încredere redusă în forțele proprii	— slab în reacții
— sensibilitate	— inadaptabil social	— obosește repede
— emotivitate	— sobru	— predispus pentru accident din spațiu
— depresie	— anxios	— nu rezistă la drumuri lungi
— blocaj în soluționarea problemelor		— adormire
— solicițări crescute		— evită situațiile conflictuale
		— capabil în condiții favorabile

**Notă:** Apartenența unui tip temperamental la un anumit stil de conducere este relativ, neexistând tip sau stil pur.

● oboseala (disfuncția generală a sistemului personalității; cauzată de suprasolicitarea neuropsihică la volan).

În nici unul din cazurile analizate nu a fost prezent doar un singur factor; cel mai frecvent s-au conjugat 3—4 asemenea factori. Rezultă că accidentul de circulație este multicondiționat atunci când el este atribuit componentei umane a sistemului circulației rutiere.

### 15.6.2. Aptitudinile

Aptitudinile reprezintă însușirea sau sistemul de însușiri (ale individului), mijlocind reușita într-o activitate, posibilitatea de a acționa și de a obține performanțe.

Aptitudinile rezultă dintr-un potențial și se demonstrează prin ușurința (facilitatea) în învățare și execuție.

Aptitudinile se împart în elementare, simple și complexe, fără ca între ele să se poată face o delimitare.

Cunoașterea aptitudinilor, determinarea nivelului lor de dezvoltare la un moment dat este necesară și posibilă. Pe baza acestei cunoașteri, a diagnozei aptitudinilor, se poate prevedea perspectiva dezvoltării lor viitoare, putându-se formula o prognoză a dezvoltării aptitudinilor.

Orice activitate profesională sau socială necesită o îmbinare de aptitudini elementare și complexe care sunt ireductibile una la alta, în sensul că nu se pot înlocui una cu alta.

Aptitudinile nu trebuie să se confunde cu capacitatea, care reprezintă o aptitudine împlinită, consolidată prin deprinderile rezultate din exerciții și îmbogățită cu o serie de cunoștințe adecvate.

### 15.6.3. Caracterul

Caracterul reunește însușiri sau particularități privind relațiile pe care le întreține individul cu lumea, și valorile după care el se conduce (atitudini — valori): trebuințe,

motive, sentimente, convingeri morale, aspirații și ideal, concepție despre lume și viață etc.

Componentele caracterului pot fi împărțite în două grupe mari:

● trăsături derivate din orientarea persoanei;

● trăsături derivate din voința omului.

Prin orientare se înțelege atitudinea față de realitate, capabilă să exercite o influență determinată asupra activității omului.

În plan psihologic, conținutul orientării omului se exprimă prin atitudinea lui față de alții (colectiv, societate), față de muncă și de sine însuși.

La baza acestor grupe de atitudini stau diferite trăsături pozitive de caracter.

În afară de orientare, caracterul omului se manifestă și prin eforturile conștiente pe care le depune în vederea realizării scopurilor fixate.

Voința și caracterul au o strânsă legătură și se întrepătrund, dar nu sunt realități identice.

Voința imprimă caracterului energie, fermitate, grad de organizare — primordiale în circulația rutieră.

Ca trăsătură de caracter, energia se exprimă în hotărâre, curaj și spirit de inițiativă, pentru realizarea scopurilor propuse.

Omul cu un caracter format la hotărâri chibzuite, ținând seama de situație și analizând efectele acțiunii ce urmează să o execute,

În ceea ce privește curajul este necesar să se facă deosebirea dintre curajul adevărat (satisfacția de a învinge obstacolele, situațiile primejdioase) și îndrăzneala nesăbuită, impulsivă, care este, în toate cazurile dăunătoare.

O trăsătură de caracter care trebuie să domine și la participanții la traficul rutier, este gradul de organizare,

ce se exprimă prin trei însușiri: stăpânirea de sine, spiritul de disciplină și încrederea în sine.

Stăpânirea de sine este un rezultat al organizării interioare al vieții psihice, al autoreglării și controlului permanent pe care omul îl exercită asupra gândurilor, sentimentelor și faptelor sale de conduită.

Spiritul de disciplină este asigurat prin formarea obișnuințelor de conduită disciplinată.

Omul de caracter trebuie să aibă încredere în sine. El nu se descurajează în nici o situație critică, nu-și pierde prezența de spirit, nu este cuprins de panică.

Toate trăsăturile de caracter se organizează și se ierarhizează într-un sistem mai mult sau mai puțin unitar, formând trăsături individuale de caracter, specifice fiecărei persoane în parte.

### 15.7. Alte recomandări

Un comportament normal și rezistență la oboseală conferă și:

- alimentația — care trebuie să fie bogată în vitamine și dulciuri;
- starea sufletească, o detașare de unele probleme care îl preocupă;
- condițiile de drum;
- temperatura în habitacul să se încadreze între 15—20°C;
- poziția corectă la postul de conducere;
- eliminarea surselor de poluare.

Un conducător auto se poate considera apt pentru a conduce un autovehicul numai când este odihnit, când nu se află sub influența alcoolului a medicamentelor contraindicate sau a drogurilor, ori în stare de convalescență sau epuizare fizică și nervoasă.

## 16. CAUZELE PRODUCERII ACCIDENTELOR RUTIERE

### CONDUCĂTORI DE VEHICULE CONTRIBUIȚI LA PREVENIREA ACCIDENTELOR!

## NU UITAȚI I ACASĂ VĂ AȘTEAPTĂ CEI DRAGI!

Rețineți și evitați!

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

1. — conduce în stare de ebrietate sau de oboseală, sub influența băuturilor alcoolice sau a medicamentelor contraindicate, care diminuează capacitatea de conducere
2. — efectuează manevre de schimbare a direcției de mers sau de întoarcere a vehiculului fără să se asigure și să semnalizeze din timp intenția;
3. — execută depășiri neregulamentare;
4. — nu ia toate măsurile de siguranță la depășirea pietonilor, bicicletelor sau a mijloacelor de transport în comun oprite în stații;
5. — nu respectă obligațiile ce-i revin în momentul când este depășit de un alt autovehicul;
6. — conduce cu viteză excesivă în raport cu condițiile de circulație (carosabil umed, vizibilitate redusă,

trafic aglomerat etc.) sau depășește vitezele maxime admise de lege;

7. — folosește sistemele de frânare în mod neadecvat (bruschează), în condiții de drum alunecos;
8. — nu acordă prioritate 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. — folosește incorect luminile autovehiculului pe timp de noapte;
13. — conduce autovehiculul având parbrizul, luneta și geamurile laterale aburite, înghețate sau murdare, ori având perdelețe, inscripții, obiecte sau bagaje, care îi reduc vizibilitatea;
14. — scoate maneta schimbătorului de viteză la punctul mort sau întrerupe contactul motorului la coborârea unei pante;
15. — pleacă la drum fără rezerve de timp, conducând precipitat, obsedat de întârziere;
16. — nu păstrează în mers o distanță corespunzătoare față de autovehiculul din față sau când frânează brusc, pune în pericol siguranța celor din spate;
17. — nu se asigură la trecerile la nivel cu calea ferată;
18. — încărcătura transportată depășește sarcina maximă autorizată de constructor, diminuând stabilitatea și rezistența autovehiculului.

## 17. TESTE PENTRU VERIFICAREA CUNOȘTINTELOR

### 1. ÎNTREBARE

Când circulați cu autovehiculul pe un drum public este necesar să păstrați față de trotuar sau de marginea din partea dreaptă a drumului, o distanță care să vă asigure:

- a) evitarea penelor de cauciuc, evitarea denivelărilor și gropilor;
- b) evitarea lovirii bordurilor, evitarea părăsirii părții carosabile;
- c) deplasarea în siguranță, evitarea acroșărilor de orice natură;

### 2. ÎNTREBARE

În contextul conduitei preventive, pătrunderea într-o intersecție, indiferent de modul în care este reglementată prioritatea de trecere, se face numai după:

- a) observarea traficului auto și pietonal din zona, reducerea vitezei, asigurarea către stânga și dreapta;
- b) reducerea vitezei și oprirea autovehiculului;
- c) observarea traficului auto din zonă, concomitent cu sporirea atenției.

### 3. ÎNTREBARE

În care din fazele unui accident sau coliziuni sunt aplicabile normele conduitei preventive?

- a) în toate cele trei faze, de evitare, de reducere a consecințelor și de salvare a victimelor;



b) în timpul accidentului sau coliziunii cât și după producere, pentru diminuarea la minimum a consecințelor;

c) în faza premergătoare, pentru evitarea accidentului sau coliziunii.

#### 4. ÎNTREBARE

Evitarea unui accident de circulație trebuie încercată?

a) numai dacă nu se încalcă o regulă de circulație;  
b) numai de către conducătorul auto din vina căruia s-a ajuns la această situație;

c) în toate situațiile și de către toți participanții la trafic.

#### 5. ÎNTREBARE

Care sunt factorii care sporesc, în primul rând, gradul de risc în circulația urbană?

a) valorile de trafic auto și pietonal, cu multiple intersecții ale fluxului acestora;

b) complexitatea și necunoașterea completă a rețelei stradale;

c) existența transportului în comun și a unor restricții de circulație.

#### 6. ÎNTREBARE

Noaptea pe timpul deplasării prin localități, conducătorii de autovehicule vor folosi?

a) numai luminile de poziție;

b) luminile de poziție și lumina de întâlnire, iar dacă gradul de iluminare a străzii impune, se poate folosi lumina de drum;

c) alternativ, luminile de poziție cu faza de întâlnire, la apropierea de intersecție.

#### 7. ÎNTREBARE

În contextul conduitei preventive, aveți vreo responsabilitate față de autovehiculul care circulă în spate?

a) nu, întrucât atenția și obligația păstrării unei distanțe corespunzătoare în mers, revin în exclusivitate, conducătorului auto care circulă în spate;

b) da, în sensul de a-l face să înțeleagă din timp intenția dv. de a reduce viteza sau a opri autovehiculul;

c) da, în sensul de a nu opri pe partea carosabilă, atât timp cât în spate circulă un alt autovehicul.

#### 8. ÎNTREBARE

Ce se înțelege prin „îndemănare” ca element al conduitei preventive?

a) capacitatea conducătorului auto de a acționa oricare din comenzile autovehiculului fără a-și concentra atenția asupra acestora;

b) capacitatea conducătorului auto de a manevra autovehiculul cu fața și cu spatele, în spații foarte restrânse;

c) capacitatea conducătorului auto de a manevra autovehiculul în siguranță chiar în situații dificile sau în condiții meteorologice și de drum nefavorabile.

#### 9. ÎNTREBARE

Înainte de plecarea cu autovehiculul este necesară o schițare mentală a traseului pe care îl veți urma pentru stabilirea celei mai convenabile rute?

a) numai în cazul călătoriilor mai lungi;

b) numai când deplasarea urmează să fie etapizată pe mai multe zile;

c) în cazul oricărei deplasări.

## 10. ÎNTREBARE

Pentru reducerea consecințelor unei coliziuni asupra ocupanților unui autoturism, preventiv se impune:

- a) deplasarea cât mai pe partea dreaptă a drumului;
- b) echiparea autovehiculului cu centuri de siguranță și folosirea acestora;
- c) evitarea contactului cu volanul sau cu părțile dure ale caroseriei.

## 11. ÎNTREBARE

Distanța între autovehiculele aflate în mers trebuie stabilită în funcție de:

- a) condițiile de vizibilitate în care circulați;
- b) viteza de deplasare, condițiile atmosferice și gradul de aderență a drumului;
- c) felul și calitatea suprafeței carosabile a drumului, cât și ale sistemului de frânare al vehiculului pe care îl conduceți.

## 12. ÎNTREBARE

Care este porțiunea de drum de pe itinerariul ce-l aveți de străbătut, pe care trebuie să conduceți cu atenție?

- a) porțiunea de drum care străbate zone de munte, cu serpentine și viraje foarte strânse;
- b) întreg itinerariul;
- c) porțiunile de drum și traseele devenite „tradiționale”, periculoase prin configurația lor și valorile ridicate de trafic.

## 13. ÎNTREBARE

Circulați în condiții de vizibilitate redusă. La un moment dat, vă surprinde la mică distanță

un autovehicul neiluminat, oprit lângă axul drumului. În același timp, din sens opus se apropie un autoturism. Cum procedați într-o astfel de situație?

- a) frânați și virați spre dreapta, cu intenția de a trece în afara părții carosabile pe lângă autovehiculul oprit;
- b) virați spre stânga, și accelerați puternic, în speranța că veți depăși autovehiculul oprit înainte ca autoturismul să ajungă în dreapta acestuia;
- c) încercați să vă strecurați printre autovehiculul oprit și autoturismul care circulă din sens opus.

## 14. ÎNTREBARE

A conduce preventiv în condiții nefavorabile de timp, de drum și trafic înseamnă:

- a) să reduceți cu strictețe limitele de viteză stabilite de lege pentru sectorul de drum pe care circulați;
- b) să reduceți viteza până la limita care vă asigură o bună vizibilitate și un control deplin al autovehiculului;
- c) să rulați încet, cât mai aproape de axul drumului, pentru a observa marcajul și să claxonați dacă situația impune acest lucru.

## 15. ÎNTREBARE

Cum trebuie să procedați pentru a vă face autovehiculul cât mai vizibil pe timpul deplasării în condiții meteorologice nefavorabile, în localități?

- a) circulați cu autovehiculul curat, folosind ștergătoarele de parbriz și instalația pentru dezaburirea geamurilor;
- b) circulați cu luminile de poziție și faza de întâlnire a farurilor aprinse;

- c) circulați numai dacă lumina farurilor este de culoare galbenă, pentru a vă spori vizibilitatea.

## 16. ÎNTREBARE

Abordând în viteză, o curbă spre stânga, automobilul tinde să se deplaseze?

- a) lateral, către acostament (către dreapta);
- b) lateral, către banda rezervată circulației din sens invers;
- c) lateral, către stânga sau către dreapta, în funcție de formula constructivă a autovehiculului.

## 17. ÎNTREBARE

Circulați pe un drum cu prioritate și intenționați să depășiți un tractor rutier cu remorcă ce circulă în fața dv. Vă asigurați, semnalizați intenția de schimbare a direcției de mers și treceți la efectuarea manevrei dorite. În acest timp, conducătorul tractorului, fără să se asigure, virează spre stânga către un drum lateral. Cum procedați într-o astfel de situație pentru a evita coliziunea?

- a) măriți viteza și circulați cât mai pe stânga, încercând să-l depășiți;
- b) frânați și dacă nu puteți opri până la tractor, virați la stânga, deplasându-vă paralel cu acesta spre drumul lateral;
- c) frânați puternic, pentru a reduce cât mai mult din forța coliziunii.

## 18. ÎNTREBARE

De ce se recomandă ca la pătrunderea în intersecții — chiar dacă aveți prioritate de trecere sau semaforul electric arată culoarea verde — să luați piciorul de pe accelerație și să-l țineți

pe pedala de frână, fără însă să o acționați dacă situația nu impune acest lucru

- a) pentru a permite apăsări succesive și rapide al pedalei dacă sistemul de frânare nu intră în funcțiune de prima dată;
- b) pentru a spori eficiența frânării, în caz de nevoie prin scurtarea timpului de reacție și implicit, a spațiului necesar pentru oprire;
- c) pentru a nu încurca, din greșeală, pedala de frânare cu alte comenzi, în cazul apariției unui pericol.

## 19. ÎNTREBARE

Care sunt factorii care sporesc în primul rând gradul de pericol în circulația rurală?

- a) iluminarea redusă pe timpul nopții;
- b) prezența în partea carosabilă a pietonilor, bicicliștilor, animalelor, căruțelor, tractoarelor și altor atelaje agricole;
- c) prezența tractoarelor cu remorci și căruțelor care îngreunează deplasarea fluentă a autovehiculelor aflate în tranzit.

## 20. ÎNTREBARE

Ce înțelegeți prin „judecată” ca factor al conduitei preventive?

- a) capacitatea conducătorului auto de a analiza alternativele posibile pentru ieșirea dintr-o situație critică și alegerea celei mai sigure în raport de împrejurările concrete;
- b) capacitatea conducătorului auto de a acționa prompt, rapid și eficient în funcție de condițiile de drum și meteorologice;
- c) capacitatea conducătorului auto de a lua decizii bazate pe curajul și experiența sa.

## 21. ÎNTREBARE

Prin spațiu de oprire al unui autovehicul, se înțelege:

- a) spațiul parcurs din momentul acționării sistemului de frânare, până la oprirea totală a autovehiculului;
- b) spațiul parcurs din momentul sesizării obstacolului, până la oprirea totală a autovehiculului (cuprinde și distanța parcursă în timpul de reacție);
- c) spațiul parcurs din momentul sesizării obstacolului, până în momentul acționării sistemului de frânare.

## 22. ÎNTREBARE

Ce se înțelege prin „vigilență”, ca element al conduitei preventive?

- a) capacitatea conducătorului auto de a fi în permanență atent în timpul conducerii și pregătit pentru a interveni cu promptitudine în cazul apariției unor obstacole sau altor situații periculoase;
- b) capacitatea conducătorului auto de a fi în permanență atent asupra aparaturii de bord și funcționării autovehiculului;
- c) capacitatea conducătorului auto de a-și adapta stilul de conducere în funcție de condițiile de trafic.

## 23. ÎNTREBARE

Intrați într-o intersecție și observați că un conducător auto nu intenționează să vă acorde prioritate de trecere. Cum procedați?

- a) continuați deplasarea, obligându-l astfel să vă acorde prioritate;
- b) continuați să vă deplasați cu atenție și viteză redusă;
- c) opriți, chiar dacă aveți prioritate, pentru a evita un eventual accident.

## 24. ÎNTREBARE

Pentru evitarea unei situații critice apărute la un moment dat în trafic, care poate amenința direct securitatea autovehiculului, conducătorului auto i se cere:

- a) să intuiască rapid pericolul, să cunoască modul practic de evitare a acestuia și să treacă prompt la executarea acțiunii de evitare;
- b) să reacționeze imediat față de pericolul apărut, avertizându-l, totodată, și pe ceilalți ocupanți din autovehicul pentru a-și lua fiecare măsuri de siguranță;
- c) să analizeze rapid cui aparține vina pentru producerea eventualului accident, funcție de care să decidă asupra oportunității unei măsuri de evitare.

## 25. ÎNTREBARE

Când considerați că un accident de circulație putea fi evitat?

- a) când apreciați că nu s-a făcut totul pentru evitarea lui;
- b) când consecințele lui au fost minime;
- c) când s-a produs din cauze tehnice.

## 26. ÎNTREBARE

Circulați în coloană pe un drum, în funcție de viteza de deplasare, a celorlalte autovehicule vă alegeți:

- a) distanță față de autovehiculul din față;
- b) poziția față de autovehiculul din față și spate;
- c) momentul oportun pentru a depăși toată coloana.

## 27. ÎNTREBARE

Conduceți autovehiculul pe un drum public. La un moment dat, din spatele unui autovehicul care circulă din sens opus se angajează cu viteză,

în depășire un conducător auto imprudent. Cum procedați în acest caz pentru a evita coliziunea?

- a) reduceți viteza, trecând cât mai mult pe acostament și la nevoie, opriți sau dacă condițiile permit, ieșiți complet de pe șosea;
- b) reduceți viteza și în cazul când coliziunea este iminentă, frânați, pentru a reduce forța de izbire;
- c) reduceți viteza și viraja spre stânga, astfel încât coliziunea să fie laterală, iar șocul mai redus.

## 28. ÎNTREBARE

Pentru prevenirea unor coliziuni frontale, conducătorul auto trebuie?

- a) să prevadă orice situație de trafic care ar putea determina ca vehiculul ce vine din sens opus să treacă pe banda sa de circulație;
- b) să reducă viteza, fiind pregătit să lase în afara părții carosabile ori de câte ori din sens opus se apropie un autovehicul;
- c) să avertizeze cu ajutorul luminii farurilor conducătorii auto care circulă din sens opus.

## 29. ÎNTREBARE

Ce înțelegeți prin anticiparea unor situații ce pot genera accidente de circulație?

- a) memorarea tuturor manevrelor periculoase și renunțarea la efectuarea lor pe timpul conducerii;
- b) stabilirea, înainte de deplecare, a tuturor locurilor periculoase de pe traseul ce urmează a fi străbătut și parcurgerea lor cu atenție deosebită;

- c) analizarea tuturor situațiilor și manevrelor impuse de trafic, a consecințelor ce pot decurge din acestea și a posibilităților de evitare a unor eventuale coliziuni.

## 30. ÎNTREBARE

Cum puteți atenua, pe timpul nopții, efectele produse de lumina farurilor autovehiculelor care circulă din față?

- a) folosind în permanență faza de drum;
- b) evitând să priviți farurile aprinse ale autovehiculului care circulă din față;
- c) folosind un parbriz cu filtru.

## 31. ÎNTREBARE

În care dintre următoarele situații vă revine obligația de a aprinde luminile de poziție și faza de întâlnire a farurilor, la autovehiculul pe care-l conduceți?

- a) în amurg, chiar înainte de înserare, pentru a face cât mai vizibil autovehiculul pe care îl conduceți;
- b) când parcați autovehiculul în locuri special amenajate, dar neiluminate în mod corespunzător;
- c) când staționați cu autovehiculul pe timp de noapte, pe un drum public.

## 32. ÎNTREBARE

Documentarea și planificarea înaintea unei călătorii se recomandă?

- a) conducătorilor auto începători;
- b) tuturor conducătorilor auto când se pregătesc pentru o deplasare;

c) conducătorilor auto amatori, când își întocmesc itinerarul de vacanță.

### 33. ÎNTREBARE

Care din tipurile de coliziuni enumerate mai jos au forța de distrugere cea mai mare?

- a) coliziunile laterale;
- b) coliziunile frontale;
- c) coliziunile din spate.

### 34. ÎNTREBARE

Conduita preventivă trebuie aplicată:

- a) de către conducătorii auto începători sau de cei care nu au condus o perioadă îndelungată;
- b) de către conducătorii auto amatori;
- c) de către toți conducătorii de autovehicule.

### 35. ÎNTREBARE

La planificarea unei călătorii se vor avea în vedere:

- a) distanța ce urmează a fi parcursă, condițiile meteorologice probabile, starea autovehiculului;
- b) distanța de parcurs, ruta aleasă, condițiile meteorologice, de drum și de trafic;
- c) distanța de parcurs, ruta aleasă, condițiile meteorologice, de drum și de trafic în perioada și la orele stabilite pentru deplasare, starea autovehiculului, capacitatea psiho-fizică a conducătorului auto.

### 36. ÎNTREBARE

Circulați pe un drum a cărui suprafață este acoperită cu polei și constatați că autovehiculul are tendința de a derapa cu partea din spate

spre dreapta. Cum veți proceda pentru redresarea lui?

- a) ridicați piciorul de pe pedala de accelerație și virati ușor spre dreapta, fără a acționa ambreajul sau frâna;
- b) ridicați piciorul de pe pedala de accelerație și virati ușor spre stânga, acționând progresiv pedala frânei de serviciu;
- c) ridicați piciorul de pe pedala de accelerație, frânați și debrăiați ușor, virând spre centrul drumului, pentru a evita ieșirea autovehiculului în afara părții carosabile.

### 37. ÎNTREBARE

În care dintre fazele unui accident sau coliziuni, intervenția conducătorului auto are eficiența maximă?

- a) în faza producerii accidentului sau coliziunii;
- b) în faza premergătoare;
- c) în faza imediat următoare producerii.

### 38. ÎNTREBARE

Însușirea și aplicarea corectă a normelor conduitei preventive depinde de?

- a) nivelul de pregătire teoretică și practică, vechimea în conducere;
- b) vârsta și profesia;
- c) tipul autovehiculului condus.

### 39. ÎNTREBARE

Cum procedați în situația în care, circulând noaptea pe un drum, constatați că șoferul auto-



vehiculului ce se apropie din sens opus nu schimbă faza de drum cu cea de întâlnire?

- a) opriți autovehiculul păstrând faza de întâlnire aprinsă și vă continuați deplasarea după ce aveți din nou vizibilitatea asigurată;
- b) continuați drumul cu faza de întâlnire aprinsă, dar fără a depăși axul drumului, pentru a evita lovirea frontală cu cei ce vin din sens opus;
- c) opriți în afara părții carosabile, dar păstrați faza de drum, pentru a-l determina pe cel ce vine din sens opus să circule corect.

#### 40. ÎNTREBARE

A conduce preventiv înseamnă?

- a) să respecti normele rutiere și să eviți producerea accidentelor chiar în cazul unor încălcări comise de către ceilalți participanți la trafic;
- b) să conduci foarte prudent și cu viteză mult sub limita prevăzută de lege;
- c) să respectați cu strictețe normele rutiere.

#### 41. ÎNTREBARE

Cum procedați când observați că o persoană în vârstă traversează strada prin loc nemarcat?

- a) continuați să vă deplasați, întrucât orice persoană, indiferent de vârstă, este obligată să se asigure la traversare;
- b) semnalizați cu mijloace de avertizare sonoră și cu luminile;
- c) reduceți viteza și luați măsuri pentru a preveni lovirea persoanei imprudente.

#### 42. ÎNTREBARE

Circulați pe un drum și la un moment dat, observați că autovehiculul ce se apropie din sens

opus nu-și mai menține direcția, urmând un traseu sinuos. Cum trebuie să procedați într-o astfel de situație pentru a evita coliziunea?

- a) reduceți viteza și circulați cât mai pe dreapta;
- b) reduceți viteza și încercați să-l ocoliți, prin viraj la stânga sau la dreapta;
- c) opriți imediat, cât mai în afara părții carosabile.

#### 43. ÎNTREBARE

Este recomandat ca în localitățile urbane un conducător auto să folosească permanent viteza maximă admisă de 50 km/h?

- a) nu, pentru a nu fi nevoit să depășească în mod repetat vehiculele mai lente pe care le întâlnește;
- b) nu, pentru a fi în măsură să evite frecvențele situații periculoase ce apar în circulația urbană;
- c) da, pentru a asigura fluența circulației, dar cu sporirea atenției în apropierea zonelor aglomerate.

#### 44. ÎNTREBARE

Pentru evitarea unei coliziuni cu autovehiculul care circulă în spatele dvs. este necesar:

- a) să virati spre stânga sau spre dreapta, în momentul când intenționați să opriți;
- b) să nu frânați brusc;
- c) să măriti viteza, chiar peste limita legală pentru a mări distanța de acesta.

#### 45. ÎNTREBARE

Cum procedați în situația în care observați că pe carosabil a apărut o minge care se rostogolește către autovehiculul condus de dvs.?

- a) continuați să conduci cu aceeași viteză, întrucât trecerea autovehiculului peste minge nu constituie un pericol;

- b) opriți autovehiculul pentru a nu călca mingea;
- c) reduceți viteza și luați toate măsurile pentru a evita accidentarea copilului care eventual ar veni după minge.

#### 46. ÎNTREBARE

Ce măsuri trebuie să luați atunci când circulați cu autovehiculul pe o stradă cu pavaj umezit de ploaie?

- a) să reduceți viteza și să evitați bruscarea frânei sau a direcției;
- b) să circulați cât mai aproape de axul străzii pentru ca, în eventualitatea unui derapaj, să nu loviți bordura trotuarului;
- c) să folosiți numai frâna de ajutor pentru a evita derapajul.

#### 47. ÎNTREBARE

Coborâți o pantă cu autovehiculul. Cum veți proceda în această situație?

- a) opriți motorul pentru a realiza în acest fel economie de combustibil, dar aveți grijă ca să răsuciți cheia în contact în poziția în care nu se blochează volanul;
- b) coborâți cu o viteză care să vă asigure deplasarea în siguranță, folosind frâna de motor;
- c) scoateți maneta schimbătorului de viteze la punctul mort fără a opri motorul și folosiți frâna de serviciu.

#### 48. ÎNTREBARE

Vă deplasați cu autovehiculul pe un drum public situat în afara localității. Ce distanță trebuie să păstrați față de autovehiculul care rulează în fața dvs.?

- a) o distanță de cel puțin 100 m;

- b) o distanță care să vă permită oprirea în orice împrejurare, evitând lovirea vehiculului din față;
- c) distanța în metri egală numeric cu viteza de deplasare a vehiculului din față.

#### 49. ÎNTREBARE

Conducerea preventivă are ca scop final?

- a) evitarea pierderii de vieți omenești, a rănilor de persoane și a distrugerii bunurilor materiale;
- b) salvarea vieții persoanelor din autovehicul în cazul unui accident de circulație;
- c) salvarea vieții ocupanților din față, care sunt cei mai expusi în cazul unor accidente de circulație.

#### 50. ÎNTREBARE

Ce înțelegeți prin „prevedere” ca element al conduitei preventive?

- a) capacitatea conducătorului auto de a manevra autoturismul astfel încât să se reducă la minimum consecințele unui accident rutier în care este implicat;
- b) capacitatea conducătorului auto de a sesiza și analiza situațiile de trafic, hotărând asupra efectuării numai acelor manevre care nu afectează siguranța circulației;
- c) capacitatea conducătorului auto de a controla autovehiculul în condiții meteorologice nefavorabile.

# 18. RĂSPUNSURI LA TESTELE PENTRU VERIFICAREA CUNOȘTINȚELOR

Nr.întrebare	Răspuns corect	Nr.întrebare	Răspuns corect
1	c	26	a
2	a	27	a
3	a	28	a
4	c	29	c
5	a	30	b
6	b	31	a
7	b	32	b
8	c	33	b
9	c	34	c
10	b	35	c
11	b	36	a
12	b	37	b
13	a	38	a
14	b	39	a
15	b	40	a
16	a	41	c
17	b	42	a
18	b	43	b
19	b	44	b
20	a	45	c
21	b	46	a
22	a	47	b
23	c	48	b
24	a	49	a
25	a	50	b

## BIBLIOGRAFIE

1. Curs de conducere defensivă. Ediția 1978.  
R.A.T.B. — SPC II
2. Conduita preventivă în circulația rutieră.  
Ediția 1979.  
Autori: Gl. mr. Victor Buzea  
Col. Victor Beda  
Col. Gheorghe Ene
3. Curs de legislație rutieră pentru școala de șoferi.  
Ediția 1999.  
Autori: Col. Nicolae Avramescu  
Col. Victor Spânu  
Mr. Virgil Cristian  
Ing. Marin Lepădatu  
Nicolae Vrânceanu
4. Comportamentul la volan — Editura medicală,  
București — 1982.  
Autor: Constantin Doru Blaj
5. Psihologia generală — Ed. Didactică și Pedagogică.  
Ediția a-II-a — 1976.  
Autori: Prof. Dr. Doc. A. Chircev  
Prof. Dr. Doc. Al. Roșca, ș.a.
6. Cursuri de perfecționare, organizate de Institutul de  
Formare Profesională în Transporturi Rutiere pentru  
autorizare profesor de Legislație rutieră și Conducere  
preventivă (suport de curs și notițe).

## Cursul de CONDUCERE PREVENTIVĂ

a fost elaborat de către Serviciul Formare Profesională din cadrul Regiei Autonome de Transport București în anul 2004. La redactarea lucrării au participat:

— Ing. Mariana Stepanescu — Serviciul Formare Profesională — R.A.T.B.

— Ing. Maria Dedu — Serviciul Formare Profesională — R.A.T.B.

— îndrumare pentru tipărire

— Ing. Florin Georgescu — Șef Serviciu Formare Profesională

— Colaborație și corectură:

— Sing. Magda Todor

— Tehnoredactare:

— Pieleanu Daniel

## Anexa 1

### SISTEMUL CIRCULAȚIEI RUTIERE OMUL - VEHICULUL - DRUMUL

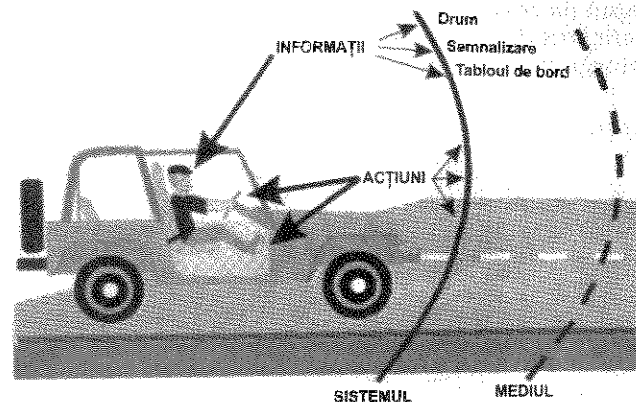


Fig. 1

### DIMINUAREA PERCEPȚIEI VIZUALE ODATĂ CU CREȘTEREA VITEZEI

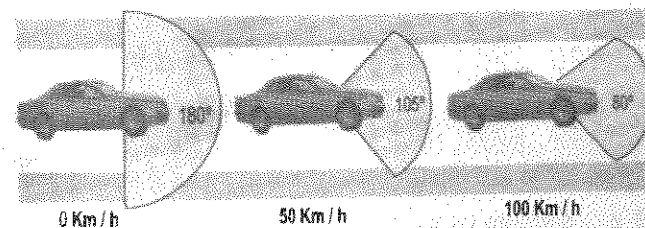


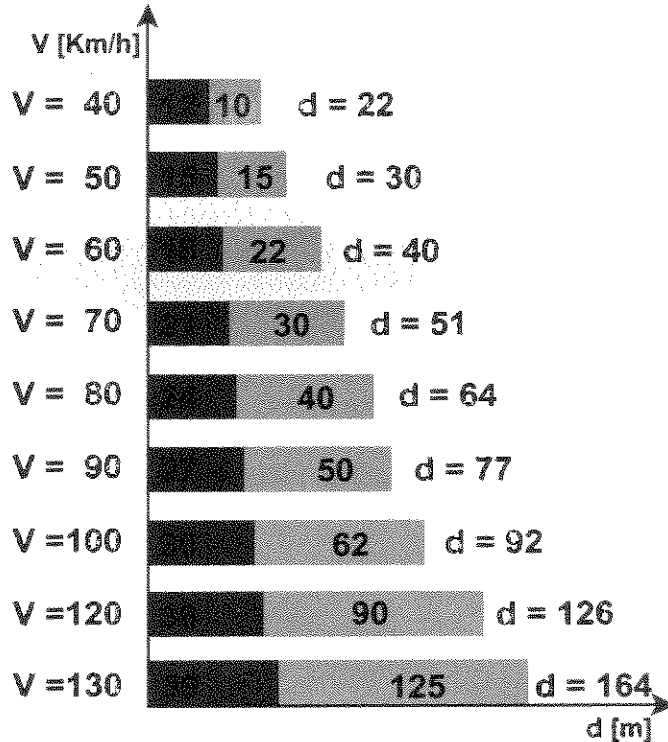
Fig. 2

## Anexa 2

### GRAFIC

- VITEZĂ DE DEPLASARE - DISTANȚĂ DE OPRIRE

- \* timpul de reacție  $T_r = 1s$
- \* timpul de reacție  $T_r = 1s$
- \* coeficientul de aderență  $\varphi = 0,7$
- \* distanța de oprire  $d = d_1 + d_2$

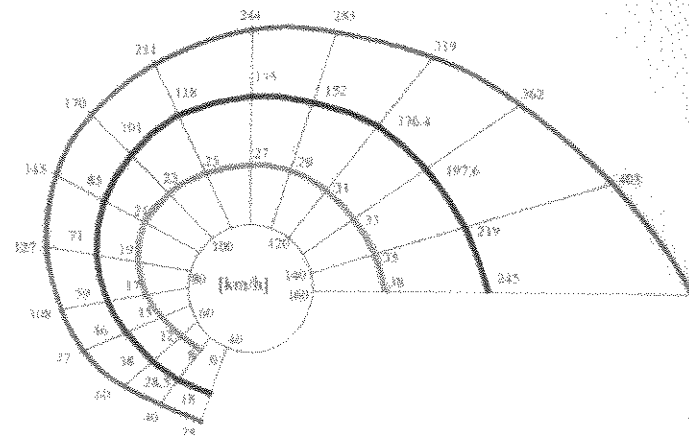


- $d_1$  - distanța parcursă în timpul de reacție
- $d_2$  - distanța parcursă în timpul de frânare

## Anexa 3

### DIAGRAMA

VITEZEI - DISTANȚĂ DE OPRIRE - ADERENȚĂ



### LEGENDĂ

- Distanța parcursă în timpul de reacție -  $3/4s$ :
- Distanța de oprire pe un drum cu coeficientul de aderență 0,6:
- Distanța de oprire pe un drum cu coeficientul de aderență 0,3:

Viteza -  $V$ [km/h]