

INSTRUCȚIUNEA

**0902**

---



**REGULAMENT  
DE  
EXPLOATARE**

---

**ATRIBUȚIILE  
ȘI SARCINILE  
CONDUCĂTORULUI  
DE TROLEIBUZ**

---

**REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT  
BUCUREȘTI**

2007

REGIA AUTONOMĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI

**INSTRUCȚIUNEA 0902**  
**REGULAMENT DE EXPLOATARE**

**ATRIBUȚIILE ȘI SARCINILE**  
**CONDUCĂTORULUI DE TROLEIBUZ**

2007

„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”.

## 1. DISPOZIȚII GENERALE

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

**Art. 2.** Instrucțiunea se aplică tuturor salariaților din R.A.T.B. care îndeplinesc funcția de conducător de troleibuz în transportul public de călători.

**Art. 3.** Conducătorul de troleibuz este obligat să cunoască și să aplice întocmai prevederile Instrucțiunii 0902. Necunoașterea prevederilor Instrucțiunii nu poate să fie invocată ca scuză, în cazul neîndeplinirii sale.

**Art. 4.** Aplicarea întocmai și necondiționată a prevederilor Instrucțiunii 0902 constituie obligație de serviciu pentru conducătorul de troleibuz și are drept scop realizarea serviciului de transport în condiții de calitate și asigurarea răspunderii sale față de securitatea călătorilor, a propriei persoane, a celorlalți participanți la trafic și a vehiculului încredințat. Nerespectarea prevederilor instrucțiunii atrage după sine răspunderea celor în cauză, conform legislației și reglementărilor RATB în vigoare.

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

**Art. 5.** Condițiile pentru ocuparea funcției de conducător de troleibuz sunt următoarele:

a) să posedă permis de conducere categoria „Tb” sau categoria „D” și specializare;

b) studii: minim liceu sau școală profesională (vârsta 21 ani, stagiul militar satisfăcut);

c) cunoștințe profesionale corespunzătoare;

d) să fie declarat „apt” din punct de vedere medical și psihologic;

e) să nu fi suferit condamnări pentru infracțiunile prevăzute în O.U.G. nr. 195/12 dec. 2002, art. 22 și în acest sens prezintă cazier judiciar;

f) constituție fizică robustă.

**Art. 6. a)** Noii angajați, deținători ai permisului de conducere categoria „Tb” sau categoria „D” și care au lucrat anterior în meseria respectivă, vor parcurge o perioadă de acomodare de minim 5 zile, maxim 15 zile, urmând perioada de probă de o lună (conform Contractului Colectiv de Muncă, cap. II art. 9).

**b)** Conducătorul de troleibuz absolvent al cursului de policalificare va parcurge în perioada de debut două etape: perioada de acomodare de minim 15 zile, maxim 30 zile, urmând perioada de probă de 6—12 luni (conform Contractului Colectiv de Muncă, cap. II art. 9).

**Notă:** În perioada de acomodare noul angajat va conduce efectiv troleibuzul numai sub supravegherea continuă a unui conducător de troleibuz cu experiență și pe cât posibil pe trasee cu un grad redus de dificultate. În perioada de probă activitatea noului angajat va fi urmărită îndeaproape de șeful atelierului de exploatare, care, la încheierea acestei perioade, întocmește o caracterizare (vizată de șeful de secție coordonator) pe baza căreia Serviciul Personal procedează la încadrarea definitivă în funcția de conducător de troleibuz.

**Art. 7.** Pentru șoferii care revin la R.A.T.B. și au o perioadă de întrerupere mai mare de 60 zile se va proceda la impropătarea cunoștințelor de conducere ale troleibuzului

de 6—24 ore, în funcție de întrerupere, după care se face angajarea.

**a)** Repartizarea pe troleibuz a șoferilor noi se face numai după ce există convingerea că aceștia prezintă siguranță în trafic, astfel încât să poată lucra fără supravegherea conducătorilor cu experiență și numai după ce au fost confirmați în scris de către aceștia din urmă.

**b)** Se interzice repartizarea pe același troleibuz a doi conducători de vehicul fără experiență.

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

### 3. ATRIBUȚIILE CONDUCĂTORULUI DE TROLEIBUZ

**Art. 8.** Conducătorul de troleibuz încadrat în această funcție la R.A.T.B. în condițiile prevăzute în art. 5 din prezenta instrucțiune este autorizat să execute conducerea troleibuzelor în rețeaua de transport din Municipiul București, precum și în incinta unităților R.A.T.B.

**Art. 9.** Îndatorirea de bază a conducătorului de troleibuz este transportul în comun de persoane în condiții de siguranță și de calitate. Transportul se realizează în cadrul unei linii de transport, pe baza unui grafic de mers prestabilit și prin exploatarea rațională a troleibuzului încredințat. Prin calitatea serviciului se înțelege punctualitatea, regularitatea și ritmicitatea în circulație, grija față de vehiculul încredințat și un comportament politicos față de publicul călător.

**Art. 10.** Conducătorul de troleibuz face parte din categoria personalului de mișcare și își desfășoară activitatea în cadrul unui colectiv de linie, în conformitate cu sfera de atribuții a depoului respectiv.

**Art. 11.** Veriga organizatorică de bază a procesului de transport public de călători este linia de transport și cuprinde toți conducătorii de troleibuze ai acesteia.

#### 4. RELAȚII DE SERVICIU

**Art. 12.** Relațiile de serviciu între salariații R.A.T.B. sunt relații de ierarhie administrativă, de subordonare operativă și de cooperare (Regulamentul Intern).

**Art. 13.** Șeful ierarhic al conducătorului de troleibuz este șeful Atelierului de Exploatare (stației de mișcare) sau, în lipsa acestuia, impiegatul de mișcare repartizor sau impiegatul de mișcare ghișeu.

**Art. 14.** În procesul de exploatare și transport, conducătorul de troleibuz are următoarele relații ierarhice:

a) în cadrul stației de mișcare:

- cu impiegatul de mișcare, pentru realizarea sarcinilor de serviciu, primirea și predarea documentelor de circulație și urmărirea gestiunii vehiculelor etc.;

Din această categorie, impiegatul de mișcare-ghișeu este autorizat, în sfera sa de atribuții, să ia decizii și să dea dispoziții cu privire la oprirea temporară de la lucru, utilizarea rezervelor de personal, repartizarea neprogramată etc.

Impiegatul de mișcare are dreptul, în sfera sa de atribuții și în limita dispozițiilor primite de la șeful de secție coordonator sau de la șeful atelierului de exploatare, să convoace și să ceară relații în legătură cu abaterile sau alte probleme din activitatea conducătorului de troleibuz sau a altui angajat din sfera relațiilor de serviciu.

b) în executarea programului de circulație:

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

mele privind graficul de mers, starea estetică a vehiculelor, disciplina de grafic și de serviciu, starea fizică și psihică, ținuta, consumul de alcool etc.;

- cu revizorii de tracțiune de la capăt de linie și personalul de pe vehiculele de depanare, cu care colaborează pentru a asigura o stare tehnică corespunzătoare a troleibuzului. Aceștia au autoritatea să ia decizii și să dea dispoziții cu privire la oprirea din circulație a troleibuzelor care nu corespund din punct de vedere tehnic și estetic. Conducătorul de troleibuz este obligat să țină seama de recomandările și indicațiile revizorilor de tracțiune referitoare la modul de conducere și exploatare rațională a troleibuzului;

- cu îngrijitoarele curățitoare de la cap. de linie, colaborează în vederea executării operațiilor de curățenie ale troleibuzelor. Este obligat să asiste și să pretindă executarea operațiilor de curățire, iar în situații de excepție, să participe efectiv la executarea lor. De asemenea, este obligat să certifice prin semnătură în buletinul de activitate zilnică atât al curățitoarelor, cât și al revizorilor capăt de linie, veridicitatea și calitatea prestației lor;

c) în activitatea de întreținere și reparație a troleibuzelor desfășurată în depou:

- cu maistrul de serviciu, în toate problemele tehnice cu care colaborează în vederea realizării programului de întreținere al troleibuzelor și de remediere a defecțiunilor;

- cu șefii formațiilor de lucru, cu care colaborează în vederea realizării programului de întreținere al troleibuzelor și remediere a defecțiunilor;

- cu revizorii tehnici, cu care colaborează în vederea efectuării controlului tehnic de calitate a lucrărilor

de întreținere și remediere a defectelor și pentru verificarea stării tehnice a troleibuzului. Aceștia au autoritatea să ia decizii și pot da dispoziții cu privire la oprirea din circulație a troleibuzelor.

d) în activitatea de întreținere a rețelei electrice de contact și a căii de rulare, remedierea avariilor și disfuncțiilor din acestea:

- cu personalul care conduce echipele de intervenție, fiind obligat să aducă la îndeplinire indicațiile, semnele și semnalele date de acesta cu privire la oprirea și trecerea prin zonele de lucru.

**Art. 15.** În toate situațiile, conducătorii de troleibuz trebuie să respecte regulamentele și instrucțiunile în vigoare. În orice împrejurare conducătorul de troleibuz trebuie să aibă o atitudine politicoasă față de reprezentanții autorităților publice, față de călători și față de orice persoană superioară din punct de vedere ierarhic.

## 5. CONDIȚII DE LUCRU PENTRU CONDUCĂTORUL DE TROLEIBUZ

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

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

b) să asigure întreținerea și repararea troleibuzului;

c) să acorde uniformă și material de protecție, conform prevederilor Contractului Colectiv de Muncă și legislației în vigoare;

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

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

**Art. 17.** Timpul de lucru variază de la o linie la alta, de la un tur la altul, de la anotimp la anotimp și de la o zi la alta, activitatea desfășurându-se în sistem turnus.

## 6. ȚINUTA CONDUCĂTORULUI DE TROLEIBUZ ÎN TIMPUL SERVICIULUI

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

● uniformă (după caz);

● obiecte personale admise, conform reglementărilor interne.

Conducătorul de troleibuz este obligat să poarte pantalon lung, cămașă (albă, bleumarin, bleu), cravată și sacou (în funcție de sezon). Încălțăminte este constituită din ghetă sau pantofi, de preferință de culoare închisă. Nu este admisă conducerea troleibuzului în: sandale, papuci, pantaloni scurți, maiouri.

**Art. 19.** Conducătorul de troleibuz va respecta următoarele reguli privind ținuta:

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

- este interzis ca în afara serviciului să poarte piese vestimentare care fac parte din uniformă în combinație cu piese vestimentare din garderoba personală;
- în sezonul foarte cald se permite să conducă fără sacou, în cămașă cu mânecă lungă sau scurtă;
- în sezonul rece se va prezenta îmbrăcat corespunzător pentru a face față temperaturii scăzute;
- ținuta trebuie să fie curată, părul și barba îngrijită.

**Art. 20.** Este interzisă urcarea la volan a conducătorului de troleibuz cu o ținută în contradicție cu prezenta Instrucțiune, ca și expunerea altor însemne, în afara celor oficiale stabilite de Regie.

## 7. COMPORTAMENTUL CONDUCĂTORULUI DE TROLEIBUZ

**Art. 21.** În relațiile cu publicul călător, conducătorul de troleibuz este obligat să aibă o atitudine demnă, politicoasă, și plină de solicitudine.

Este interzis să poarte discuții cu călătorii în timpul conducerii.

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

**Art. 22.** În relațiile de serviciu, este obligat să aibă o comportare disciplinată, corectă, colegială și de sprijin, astfel:

- a) când intră sau iese din unitate să se supună controlului efectuat de către personalul de pază;
- b) să nu angajeze discuții neprincipiale sau pe un ton ridicat cu colegii de muncă și șefii ierarhici, să primească dispozițiile în liniște, să nu le discute în public și să le ducă la îndeplinire întocmai;

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

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

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

f) când călătorește în afara orelor de serviciu cu autovehiculele de transport în comun să se supună regulilor de călătorie stabilite pentru publicul călător și să nu facă uz de calitatea sa pentru a nu crea discuții cu călătorii și personalul R.A.T.B.;

g) să prezinte, la cererea organelor ierarhice de dirijare și control R.A.T.B., ori a lucrătorilor de poliție actele de identitate și permisul de conducere, talonul inspecțiilor tehnice periodice și itinerarul turului, dacă se solicită acest lucru;

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

**Art. 23.** Pe toată durata serviciului, conducătorul de troleibuz este obligat să execute dispozițiile superiorilor, chiar dacă acest lucru atrage după sine modificări în propria activitate; dacă se consideră nedreptățit se poate adresa ulterior șefului ierarhic superior direct sau șefului unității de exploatare.

**Art. 24.** a) Este interzis conducătorului de troleibuz să discute în public problemele de serviciu și să dea informații în legătură cu acestea. De asemenea, este obligat să păstreze discreție cu privire la cauzele și urmările eveni-



mentelor de circulație și ale altor fapte petrecute în timpul serviciului;

b) se interzice luarea de poziție cu privire la problema vinovăției în cazuri de accidente, în care nu este implicat;

c) conducătorul de troleibuz este obligat să respecte atât legislația specifică domeniului său de activitate, cât și confidențialitatea informațiilor la care are acces și să nu comenteze în public problemele salarizării în R.A.T.B.;

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

## **8. PREZENTAREA LA PROGRAM PRIMIREA DOCUMENTELOR DE CIRCULAȚIE ȘI INSTRUCȚAJUL OPERATIV**

**Art. 25.** Conducătorul de troleibuz este obligat să se prezinte la program cu cel puțin 30 minute înainte de ora prevăzută în Itinerar pentru ieșirea din depou. Conducătorul de troleibuz care a întârziat la program poate, conform Regulamentului Intern, pe lângă sancțiunile disciplinare să piardă ziua de lucru parțial sau în totalitate.

**Art. 26.** Dacă într-o situație de forță majoră un conducător de troleibuz este în imposibilitate de a se prezenta la serviciu, acesta este obligat să anunțe în timp util stația de mișcare. În plus, dacă este solicitat de impiegatul de ghișeu să preia alt tur, conducătorul de troleibuz trebuie să accepte dispoziția acestuia.

**Art. 27.** La prezentarea la stația de mișcare, conducătorul de troleibuz va primi:

- itinerarul;
- foaia de parcurs, completată cu toate datele și semnăturile obligatorii;
- talonul privind efectuarea inspecțiilor tehnice periodice.

● trusa medicală;

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

- cartea de identitate (buletinul de identitate);
- permisul de conducere (sau dovada);
- cartea de identitate R.A.T.B.

**Art. 28.** Este obligat să accepte verificarea efectuată de impiegatii de mișcare-ghișeu cu privire la controlul alcoolscoptic, ținuta, starea de sănătate sau de oboseală. Cel care refuză verificarea sau care nu corespunde reglementărilor din prezenta instrucțiune va fi oprit de la lucru.

**Art. 29.** Este obligat ca după ce primește și verifică documentele de ieșire în circulație, să se informeze asupra anunțurilor și dispozițiilor afișate și să participe la instruc-tajul operativ efectuat în grupuri mici de către șeful atelierului de exploatare sau impiegatii de mișcare. După acesta se poate deplasa la locul de garare al troleibuzului, folosind căile de acces stabilite pentru a evita accidentarea sa.

**Art. 30.** Înainte de ieșirea în traseu, conducătorul de troleibuz este obligat să verifice starea tehnică a troleibuzului, respectiv:

- sistemul de direcție;
- sistemul de frânare;
- sistemul de rulare, starea pneurilor;
- sistemul de alimentare cu energie electrică precum și starea captatorilor, nivelul de ulei la compresor, starea caroseriei, a capacelor, a butoanelor, existența și corectitudinea plăcilor indicatoare sau a afișajelor cu privire la linia servită și traseul acesteia;
- instalația electrică, sistemul de iluminare și semnalizare;
- instalația de încălzire pe timp de iarnă;
- existența și funcționarea corectă a aparatelor de compostat sau validat biletele;
- existența stingătoarelor de incendiu.



Aceste lucrări sunt considerate ca neefectuate de către conducătorul de troleibuz, dacă acesta întârzie la program sau dacă în foaia de parcurs, există consemnări ulterioare, cu privire la starea tehnică și estetică a troleibuzului.

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

**Art. 31.** După efectuarea verificărilor conform Art. 28—30, va semna foaia de parcurs, confirmând prin aceasta că a executat verificarea tehnică și că vehiculul corespunde normelor de circulație. Nesemnarea foii de parcurs nu absolvă conducătorul de vehicul de răspundere, în cazul în care a ieșit în circulație cu un vehicul care nu corespunde din punct de vedere tehnic și estetic.

**Art. 32.** Dacă troleibuzul nu îndeplinește condițiile tehnice, conducătorul acestuia va solicita maistrului remedierea defecțiunilor constatate. Dacă acestea nu se pot remedia în timp util, conducătorul rămâne la dispoziția stației de mișcare pentru ieșirea în traseu cu un alt troleibuz.

**Art. 33.** În cazul în care, cu ocazia luării în primire a vehiculului, constată avarii sau descompletări, el este obligat să sesizeze impiegatul de mișcare primitor și maistrul de serviciu. Aceștia din urmă vor întocmi procesul verbal de constatare, după care, dacă situația permite, conducătorul de troleibuz va ieși în traseu.

**Art. 34.** În cazul când s-a permis ieșirea în traseu și ulterior se constată, fie prin control fie în caz de accident că nu s-au îndeplinit condițiile din Art. 28 și Art. 30, 31, 32, conducătorul de troleibuz va răspunde disciplinar sau penal, după caz, solidar cu impiegatul de mișcare și maistrul de serviciu.

**Art. 35.** Se recomandă ca pe timp de iarnă să se prezinte la serviciu îmbrăcat corespunzător pentru a face față temperaturii scăzute.

## 9. PRELUAREA SERVICIULUI PE TRASEU

**Art. 36.** Preluarea serviciului la schimbul II, pe traseu, este permisă numai la capăt de linie, în prezența controlorului de circulație sau direct de la conducătorul de troleibuz de la schimbul I (în cazul în care nu există controlor de circulație la capătul de linie). Nu se va efectua schimbul, dacă șoferul de la schimbul II este sub influența alcoolului sau într-o stare accentuată de oboseală sau dacă ținuta vestimentară este necorespunzătoare.

**Art. 37.** Conducătorul de troleibuz de la schimbul II se prezintă la serviciu în condițiile prevăzute la Art. 18, 19, 20 și trebuie să posede documentele prevăzute la Art. 27, fiind obligat să se supună verificării controlorului de circulație capăt de linie sau conducătorului de troleibuz de la schimbul I. Verificarea se face în sensul articolelor menționate mai sus.

Controlorul capăt linie sau conducătorul de troleibuz de la schimbul I vor verifica în plus dacă repartizarea se referă la vehiculul respectiv, sau dacă conducătorul de troleibuz de la schimbul II este trimis cu notă de la stația de mișcare.

**Art. 38.** Conducătorul de troleibuz de la schimbul I este obligat să facă verificarea prevăzută la Art. 28 (în cazul în care nu există controlor de circulație la capătul de linie) și să informeze schimbul său în legătură cu starea tehnică a troleibuzului, cu eventualele lipsuri sau degradări survenite în timpul serviciului sau asupra situațiilor deosebite existente în traseu.

**Art. 39.** Dacă conducătorul de troleibuz de la schimbul II nu îndeplinește condițiile prevăzute la Art. 18, 19, 20, 27,

136 și 138 controlorul de circulație sau conducătorul de troleibuz de la schimbul I este obligat să nu efectueze schimbul și să anunțe Dispeceratul Circulației.

**Art. 40.** În cazul în care se constată ulterior, fie prin control, fie în caz de accident că nu s-au îndeplinit condițiile prevăzute la Art. 19, 20, 28, 30, 36 și 138 conducătorul de troleibuz de la schimbul II răspunde disciplinar sau penal, după caz, solidară cu personalul care a autorizat efectuarea schimbului.

**Art. 41.** Dacă la efectuarea schimbului nu apar probleme cei doi conducători de troleibuz (schimbul I și schimbul II) semnează foaia de parcurs, de predare și respectiv primirea troleibuzului, iar controlorul de circulație de la capătul de linie certifică prin ștampilă proprie prezența, în buletinul de pontaj.

**Art. 42.** În situația în care conducătorul de troleibuz de la schimbul II întârzie sau nu se prezintă la serviciu ori este oprit de la lucru conform Art. 28, conducătorul de troleibuz de la schimbul I este obligat să anunțe prin orice mijloace stația de mișcare și să solicite un șofer de rezervă, iar în limita posibilităților să mai efectueze o cursă până la clarificarea situației.

## 10. EXPLOATAREA TROLEIBUZULUI

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

a) să realizeze o conducere preventivă și economică, folosind mersul lansat;

b) să nu execute modificări sau transformări în instalațiile existente ale troleibuzului;

c) să nu așeze sau afișeze la postul de conducere, în troleibuz sau în incinta depoului, afișe cu tematică politică, pornografică sau de orice altă natură, care nu intră în sfera

de activitate a transportului în comun sau care nu sunt autorizate de conducerea Regiei;

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

e) să păstreze curățenia la postul de conducere;

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

g) să păstreze integritatea troleibuzului (cu inventarul complet), existența butoanelor, manetelor, aparatelor de control, compotoarelor, becurilor de control, stingătoarelor de incendiu și să sesizeze imediat lipsa sau deteriorarea acestora.

**Art. 44. a)** La troleibuzele care au în dotare compotoare sau „validatoare” și indicatoare de traseu electronice conducătorul de troleibuz are obligația ca la ieșirea și pe tot parcursul zilei (la capăt de linie) să verifice funcționarea acestora și afișarea corectă și completă a traseului;

b) La troleibuzele care au în dotare stație BAS VOX (Astra Ikarus 415T) sunt obligați să pornească stația la ieșirea în traseu și să o mențină în funcție pe tot parcursul programului de circulație, efectuând corecțiile necesare.

c) La troleibuzele care au în dotare stație de amplificare (interfon) și instalație radio-casetofon, conducătorii de troleibuz au obligația ca la ieșirea din depou să verifice buna funcționare a acestora. Radioul se va pune în funcțiune numai pe postul recomandat de Serviciul Comercial Marketing, iar la casetofon vor fi folosite numai casete audio distribuite de conducerea Exploatații. Obligatoriu, volumul aparatului de radio sau casetofonului se va regla astfel încât să nu deranjeze călătorii.

d) La troleibuzele care sunt prevăzute cu instalație pneumatică de coborâre a podelei (prototip ROCAR —

AUTODROMO EA 812), conducătorul de troleibuz este obligat să acționeze ocazional sistemul atunci când, la urcare / coborâre, se află persoane defavorizate (bătrâni, handicapați, bolnavi, copii, sau atunci când, în unele stații, distanța dintre treapta de urcare / coborâre și carosabil (sau platforma stației) este mai mare de 330 mm.

## **11. TRASEUL SI ITINERARUL** (programul de mers)

### **11.1. Generalități**

**Art. 45.** Conducătorul de troleibuz este obligat să respecte cu strictețe itinerarul (programul de mers) și traseul prescris pentru liniile regulate sau itinerariile modificate temporar (din dispoziția personalului de dirijare și control, prin note de serviciu, circulare sau alte dispoziții scrise sau verbale transmise de persoane autorizate).

**Art. 46.** Este obligat să circule atât pe acces în traseu cât și la retragere în unitatea de exploatare numai pe arterele stabilite prin itinerar și să efectueze opririle în toate stațiile întâlnite pe parcurs.

**Art. 47.** Este obligat să respecte viteza de exploatare, să nu grăbească sau să încetinească mersul normal, dacă nu a primit dispoziție în acest sens și să efectueze numărul de curse programat.

**Art. 48.** Conducătorului de troleibuz îi este interzis:

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

b) să nu oprească în toate stațiile;

c) să simuleze că troleibuzul este defect sau să plece la depou fără aprobarea organelor de dirijare și control a circulației înscrisă pe foaia de parcurs;

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

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

### **11.2. Conducerea troleibuzului pe traseu**

**Art. 49.** Conducătorul de troleibuz este obligat să respecte regulile, indicatoarele, mijloacele de semnalizare rutieră precum și:

a) viteza de circulație stabilită;

b) semnificația culorii luminii semaforului electric (este interzisă intrarea în intersecție pe culoarea roșie sau galbenă a semaforului electric);

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

d) semnalizarea din timp a schimbării direcției de mers și acordarea priorității celorlalte vehicule, la efectuarea acestei manevre.

**Art. 50.** În timpul mersului conducătorul de troleibuz să nu aibă preocupări ce i-ar putea distra de o manieră periculoasă atenția, să nu folosească mijloacele de telefonie mobilă personală, cu excepția instalațiilor de sonorizare și a radiotelefoanelor care fac parte din echipamentul vehiculului. De asemenea, să păstreze față de vehiculul din față, o distanță corespunzătoare, astfel încât să poată opri în siguranță în situația în care acesta micșorează viteza sau oprește brusc.

**Art. 51.** Să supravegheze în permanență aparatele de bord, să sesizeze și să ia măsuri pentru a face față prompt oricărei situații anormale care se ivește în funcționarea troleibuzului.

**Art. 52.** Conducătorului de troleibuz îi este strict interzis să încredințeze conducerea troleibuzului altei persoane

decât cea nominalizată în foaia de parcurs (cu excepția schimbului sau persoanei desemnate de șeful atelierului de exploatare prin notă scrisă și numai la ora prevăzută în programul de mers). Excepție fac cazurile în care conducătorul titular înscris în foaia de parcurs a fost angajat într-un eveniment de circulație sau nu mai este apt să conducă și unitatea de exploatare, numește o altă persoană autorizată să conducă troleibuzul.

**Art. 53.** Conducătorului de troleibuz îi este interzis, ca în timpul derulării programului de mers, să admită la postul de conducere, orice altă persoană, să poarte discuții în timpul conducerii sau să fumeze. El poate să dea relații călătorilor numai în timpul opririi vehiculului în stație.

### 11.3. Oprirea și plecarea din stație

**Art. 54.** Conducătorul de troleibuz are următoarele obligații:

a) să oprească în fiecare stație, durata opririi va fi cea necesară pentru urcarea și coborârea călătorilor;

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

c) dacă stația este ocupată de un alt vehicul, va aștepta cu ușile închise până la eliberarea stației, oprirea simultană a două troleibuze este permisă numai în stațiile duble. Dacă troleibuzul se află pe al doilea loc, nu se va deplasa să ocupe primul loc (dacă acesta se eliberează) în timp ce continuă urcarea și coborârea călătorilor. Fiecare troleibuz va părăsi stația numai după terminarea urcării / coborârii călătorilor;

d) va supraveghea călătorii în privința folosirii abuzive a dispozitivelor de acționare ale ușilor;

e) dacă două sau mai multe troleibuze opresc simultan în stație, toate sunt obligate să ia călători;

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

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

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

### 11.4. Oprirea și staționarea la capătul de linie

**Art. 55.** Conducătorul de troleibuz este obligat să oprească la capăt de linie, atât în stația de coborâre cât și în cea de urcare. Staționarea la capăt de linie se face numai în limita timpului prevăzut pe itinerar sau cel dispus de controlorul de circulație. Este interzisă sosirea la capăt de linie cu o întârziere mai mare de 10% din timpul afectat executării unei semicurse.

**Art. 56. a)** Capătul de linie este punctul terminal și începutul unui sau mai multor trasee de transport în comun, este cuprins în sistemul de dispecerizare al circulației mijloacelor de transport în comun și constituie locul de muncă al controlorului de circulație. La capăt de linie se efectuează reglarea intervalului de succedare;

b) pe timpul staționării la capăt de linie, care are ca scop refacerea capacității de muncă și eventuala igienizare a vehiculului, conducătorul de troleibuz poate să coboare cu obligația de a asigura vehiculul cu frâna de staționare și deconectarea întrerupătorului principal;

c) conducătorul de troleibuz este obligat să informeze permanent controlorul de circulație de la capăt de linie în legătură cu condițiile de circulație din traseu și să-i prezinte după fiecare semicursă, foaia de parcurs, pentru completare și confirmare (după închiderea vehiculului și cabinei).

**Art. 57.** Conducătorul de troleibuz este obligat să informeze revizorul de tracțiune de la capăt de linie, asupra funcționării troleibuzului și să solicite remedierea eventualelor defecțiuni apărute în timpul exploatării.

**Art. 58.** În timpul programului, conducătorul de troleibuz are dreptul la pauza de masă conform Itinerarului.

**Art. 59.** În timpul staționării la capăt de linie, conducătorul de troleibuz este obligat să asigure vehiculul cu frâna de staționare și să deconecteze întrerupătorul general până la plecarea într-o nouă cursă și, după caz, face următoarele verificări:

- a) starea anvelopelor;
- b) închiderea și deschiderea ușilor;
- c) starea de izolație cu miliampermetrul, avizat de revizorul de tracțiune;
- d) pierderile de aer și ulei;
- e) farurile, luminile de poziție și semnalizatoarele;
- f) starea frânelor;
- g) gradul de încălzire al tamburilor de frână;
- h) starea instalației de joasă tensiune, încălzire, întrerupând funcționarea acesteia pe timpul staționării.

### 11.5. Verificarea compoastoadelor (validatoarelor)

**Art. 60.** La ieșirea în traseu și după caz, la capăt de linie conducătorul de troleibuz este obligat să verifice funcționarea compoastoadelor (validatoarelor) și, în conformitate cu dispozițiile primite de la Atelierul de exploatare, să schimbe codurile acestora.

**Art. 61.** Este obligat să sesizeze la intrarea în unitatea de exploatare, eventualele disfuncții apărute la aparatele de compostat (validatoare) și să solicite înlăturarea acestora.

### 11.6. Rampe și pante

**Art. 62.** Conducerea troleibuzului în rampă (urcare) sau în pantă (coborâre), impune din partea conducătorului acestuia o mai mare concentrare a atenției în special în condiții de vizibilitate redusă (ceață, mazăgă, ploaie, ninsoare abundentă, polei etc.).

**Art. 63.** La circulația în rampe, conducătorul de troleibuz este obligat să respecte următoarele reguli:

- a) rampele se urcă cu accelerație redusă și uniformă;
- b) se evită oprirea;
- c) pornirea se face cu atenție, numai după ce vehiculul din față s-a îndepărtat suficient;
- d) se vor lua toate măsurile de asigurare la mersul înapoi.

**Art. 64.** La coborârea pantelor se rulează cu viteză redusă, corespunzătoare declivității, urmărind, prin frânare, ca troleibuzul să nu-și mărească viteza. Este interzisă accelerarea troleibuzului la coborârea pantelor.

**Art. 65.** În timpul circulației în rampe și pante, conducătorul de troleibuz va supraveghea în permanență viteza precum și funcționarea frânelor.

**Art. 66.** În situațiile în care starea carosabilului este nefavorabilă (frunze, mazăgă, polei, drum alunecos), precum și în caz de vizibilitate redusă (ceață, polei, ninsoare abundentă, se va reduce viteza de mers, se va mări distanța față de vehiculul din față (la cel puțin dublă, față de cea normală), și se va urmări evitarea derapajului.

### 11.7. Tregeri la nivel cu calea ferată

**Art. 67.** La tregerile la nivel cu calea ferată fără bariere, conducătorul de troleibuz este obligat:

- a) să reducă viteza progresiv, când se apropie de calea ferată;

- b) să oprească la indicatorul în cruce „Trecere la nivel cu calea ferată simplă sau dublă fără bariere” fără a-l depăși;
- c) să se asigure că nu se apropie nici un tren;
- d) să pornească cu viteză redusă și să treacă peste linia de cale ferată cu mare atenție.

**Art. 68.** La trecerile la nivel cu calea ferată cu bariere, conducătorul de troleibuz este obligat:

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

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

**Art. 69.** La trecerea pe poduri sau pasaje rutiere, conducătorul de troleibuz este obligat:

- a) să conecteze instalațiile pentru iluminatul interior și exterior al troleibuzului;
- b) să circule cu viteză redusă;
- c) să conducă cu atenție sporită;
- d) să nu oprească troleibuzul;
- e) să fie atent la captatori întrucât stabilitatea pe fir a acestora este influențată de denivelări și de înălțimea rețelei aeriene de contact.

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

- infiltrații de apă;
- trecerea bruscă de la lumina naturală la lumina artificială;
- orbirea produsă de soarele puternic;

- obstacole care pot apărea brusc în trafic (vehicule oprite, părăsite, căderi de pietre, lucrări neiluminate, nesemnalizate sau neterminate etc.);
- gabarit și înălțime limitate.

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

**Art. 70.** Conducătorul de troleibuz este obligat să se retragă la depou numai după terminarea programului de lucru, conform itinerarului, sau ca urmare a dispoziției personalului de dirijare și control al circulației, revizorilor de tracțiune de la capăt de linie ori personalului de la depanare și intervenție, înscrisă în foaia de parcurs.

**Art. 71.** Retragera se face numai de la capătul de linie stabilit pe itinerar, conducătorul de troleibuz fiind obligat:

- a) să întoarcă placa indicatoare de traseu sau să schimbe indicatorul electronic făcând vizibilă partea cu inscripția „se retrage la depoul...”;
- b) să circule numai pe traseul de retragere stabilit în itinerar și să efectueze toate stațiile întâlnite pe parcurs, pentru efectuarea schimbului de pasageri;
- c) să oprească instalația de încălzire.

**Art. 72.** La intrarea în depou conducătorul de troleibuz este obligat:

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

## 11.10. Spălarea, controlul și gararea troleibuzului

**Art. 73.** Conducătorul de troleibuz este obligat:

a) să conducă troleibuzul la stația de spălare în ordinea sosirii sau în ordinea stabilită pentru această operațiune de către conducerea depoului, efectuând următoarele operațiuni:

- să oprească troleibuzul;
- să nu plece de lângă acesta;
- să nu fumeze;

b) să intre la spălat numai după ce s-a asigurat că toate ușile și geamurile sunt închise, să intre și să treacă prin instalația de spălat cu viteza maximă de 5 km/h. În funcție de tipul stației de spălat va respecta instrucțiunile de staționare pe canal, conform indicațiilor șefului de formație;

c) să conducă troleibuzul pe canalul de control și să pretindă înscrierea în registrul de control canal a defecțiunilor constatate;

d) să gareză troleibuzul la locul stabilit pe platformă și să efectueze operațiile de staționare de lungă durată:

- decuplarea înaltei tensiuni și apoi coborârea captatorilor în liră;
- trecerea tuturor comutatoarelor din bord pe poziția zero sau oprit;
- decuplarea joasei tensiuni.

**Art. 74.** La încheierea activității, conducătorul de troleibuz este obligat:

a) să predea la stația de mișcare itinerarul, foaia de parcurs, talonul privind efectuarea inspecțiilor tehnice periodice și trusa medicală;

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

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

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

**Art. 75.** După încheierea activității, conducătorul de troleibuz părăsește depoul pe căile de acces stabilite, fiindu-i interzisă rămânerea în unitate, cu excepția cazurilor când lucrează la un tur de ramforsare sau pe un traseu de serviciu; în aceste situații poate rămâne în sala stației de mișcare, respectând regulile de ordine și comportament.

## 11.11. Avarii și defecte la troleibuz

**Art. 76.** În caz de defectare a troleibuzului, conducătorul acestuia este obligat:

a) să scoată troleibuzul în afara intersecției sau în afara zonelor aglomerate și cu circulație intensă (dacă acest lucru este posibil), evitând blocarea circulației;

b) să anunțe imediat Dispeceratul Circulației în cazul în care defecțiunea produsă nu permite deplasarea troleibuzului la capăt de linie, în această situație oprește troleibuzul, îl asigură cu frâna de staționare, introduce semnalizarea de avarie, coboară captatorii și nu îl părăsește până la sosirea personalului de depanare și intervenție;

c) în cazul în care defecțiunea permite deplasarea troleibuzului la capăt de linie, fără să prezinte pericol pentru călători și pentru siguranța circulației, să circule normal, să oprească în toate stațiile și să ia călători;

d) dacă defecțiunea produsă crează pericol pentru călători, îl anunță pe aceștia — rugându-l să coboare — apoi



asează placa indicatoare sau face corectura în sistemul electronic cu înscrisul „DEFECT” și își continuă cursa cu viteză redusă, fără călători, până la capătul de linie. În asemenea situație, după caz, troleibuzul este însoțit de autovehiculul de depanare și intervenție;

e) în situația în care există tensiune periculoasă la caroserie se vor lua măsurile stabilite în subcapitolul 11.13.

**Art. 77.** Dacă defecțiunea nu poate fi remediată pe traseu sau la capăt de linie, iar revizorul de tracțiune capăt de linie sau șeful formației de depanare-intervenție, hotărăște trimiterea la depou a troleibuzului prin mijloace proprii, conducătorul acestuia este obligat:

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

b) să schimbe placa indicatoare de traseu, afișând vizibil inscripția „SE RETRAGE LA DEPOUL...”;

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

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

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

f) să anunțe impiegatul de mișcare-primitor pentru înregistrarea situației de fapt (integritatea și starea tehnică a troleibuzului, precum și eventualele lipsuri sau deteriorări).

**Art. 78.** În cazul în care troleibuzul defect nu se poate deplasa cu mijloace proprii la depou se va proceda la remorcare acestuia conform O.U.G. 195/2002, art. 186, 187,

188, 189, 190. Asigurarea captatorilor în lîră se efectuează de către conducătorul de troleibuz cu ajutorul frînghiilor prin legare strînsă sau cu ajutorul sistemului automat de blocare a acestora. Verificarea pregătirii troleibuzului pentru tractare va fi efectuată de către șeful echipajului de pe autoremorcher, acesta avînd în vedere sistemele de frînă direcție, rulare, lumini (semnalizare și avarii).

**Art. 79.** După intrarea în depou cu troleibuzul defect, conducătorul acestuia este obligat:

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

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

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

#### 11.12. Intervenția conducătorului de troleibuz în caz de defecțiune tehnică

**Art. 80.** Îi este interzis să remedieze acele defecțiuni care necesită:

- piese sau scule speciale;
- intrarea sub troleibuz sau urcarea pe acesta;
- desfacerea trapelor din podeaua salonului de pasageri;
- alte operații care necesită intervenția personalului de depanare.

**Art. 81.** Dacă la troleibuz apare o defecțiune pentru remedierea căreia nu se încalcă nici una din situațiile

precizate la Art. 80, poate acționa singur numai după ce a luat toate măsurile de asigurare împotriva accidentelor.

**Art. 82.** Îi este interzis să continue cursa ori de câte ori apare o defecțiune la sistemele de direcție, frână, semnalizare sau rulare, precum și tensiune în caroserie sau început de incendiu.

**Art. 83.** Este obligat să solicite coborârea călătorilor la apariția oricărei defecțiuni tehnice care pune în pericol securitatea călătorilor. Coborârea călătorilor se va face în condițiile Art. 76, punctul d.

### **11.13. Intervenția conducătorului de troleibuz în situația avertizării la bord a prezenței tensiunii periculoase la caroserie (semnalizare de la instalația DST).**

La ieșirea din depou testarea instalației DST se va face cu injecție de tensiune pe caroserie (40 V pentru treapta I și 100 V pentru treapta a II-a). Instalația DST trebuie să funcționeze pe cele două trepte prin semnalizare luminoasă și acustică. De asemenea, se va face și verificarea prezenței tensiunii periculoase pe caroserie cu ajutorul miliampermetrului.

**Art. 84.** În traseu, cel puțin o dată pe semicursă, conducătorul de troleibuz va testa funcționarea corectă a instalației DST verificând funcționarea pe ambele trepte (treapta I 40V și treapta a II-a 100V). Funcționarea corectă va fi indicată de prezența semnalului luminos și acustic.

Dacă în timpul mersului apare o defecțiune de izolație care pune caroseria sub tensiune, conducătorul de troleibuz este obligat să ia următoarele măsuri:

- a) oprește imediat troleibuzul și îl asigură;
- b) interzice urcarea sau coborârea călătorilor;

c) coboară prin săritură, astfel încât să nu atingă simultan pământul și caroseria;

d) coboară captatoarele de pe firul de contact folosind mănușile electroizolante;

e) invită călătorii să coboare;

f) anunță Dispeceratul Circulației;

g) se deplasează prin remorcare la depou pentru remedierea defecțiunii.

Este interzis a continua cursa ori de câte ori apare o defecțiune de izolație care pune caroseria sub tensiune.

La capăt de linie, cu ajutorul miliampermetrului se va verifica de către o persoană autorizată (revizor capăt de linie) existența tensiunii periculoase pe caroserie.

În caz că există această tensiune periculoasă pe caroserie, persoana autorizată anunță pe conducătorul troleibuzului. Acesta decuplează consumatorii, întrerupătorul principal, coboară prin săritură din troleibuz și deconectează captatorii de la rețea, folosind echipamentul de protecție. Și în acest caz troleibuzul se tractează la depou.

### **11.14. Intervenția conducătorului de troleibuz în situația avertizării la bord a prezenței de fum sau supratemperatură (semnalizare de la instalația DFT).**

La vehiculele dotate cu D.F.T. conducătorul de troleibuz va acționa conform art. 85 și 86.

**Art. 85.** Detectorul de fum și temperatura DFT 24A-E avertizează prin semnal auditiv și vizual conducătorul de vehicul și decuplează automat sursa de înaltă tensiune a troleibuzului. Prin construcție, el este destinat sesizării existenței fumului și a temperaturii ce depășește 70-75°C, fiind amplasat în compartimentele cu grad sporit de risc, din punct de vedere al incendiilor. Desfacerea circuitului de alimentare cu înaltă tensiune se realizează prin decu-

plărea întrerupătorului principal, iar avertizarea la bord se face cu o lampă de semnalizare roșie și sonerie care acționează simultan.

**Art. 86.** În cazul în care lampa de semnalizare „fum sau supratemperatură” de la bord s-a aprins și soneria aferentă sună, conducătorul de vehicul trebuie să execute următoarele operații:

- să oprească troleibuzul;
- să decupleze captatorii de la rețea;
- să deschidă ușile vehiculului și să invite călătorii să coboare, fără a produce panică;
- să întrerupă total joasa tensiune de pe vehicul;
- să intervină de urgență pentru stingerea incendiului utilizând stingătoarele din dotarea vehiculului;
- să anunțe evenimentul la stația de mișcare;
- să nu pornească troleibuzul după stingerea incendiului, decât numai după verificarea tuturor agregatelor și instalațiilor și aprobarea șefului de formație de pe autovehiculul depănare-intervenție.

Pentru a localiza mai ușor locul de declanșare a alarmei conducătorii de troleibuze trebuie instruiți privitor la locul în care sunt montate detectoarele DFT.

## 12. SITUAȚII SPECIALE

### 12.1. Deviere de la traseul de bază

**Art. 87.** În cazul devierii traseului, conducătorul de troleibuz este obligat:

- a) să solicite personalului de dirijare și control să înscrie în foaia de parcurs motivul, ora și traseul pe care se face devierea;
- b) să comunice călătorilor traseul pe care se face devierea
- c) să oprească în toate stațiile amplasate pe traseul deviat, pentru efectuarea schimburilor de călători;

d) să aplaneze orice început de conflict în traseu (în condițiile Art. 122).

### 12.2. Evenimente de circulație

**Art. 88.** Când este angajat într-un eveniment de circulație, conducătorul de troleibuz este obligat:

a) să oprească imediat la locul accidentului și să decupleze priza de curent (captatorii);

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

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

d) să anunțe Dispeceratul Circulației, indicând natura evenimentului, locul producerii lui, sensul de mers, numărul de inventar al troleibuzului, turul, linia, numele conducătorului, numărul de serviciu și ora producerii;

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

f) dacă în urma accidentului au rezultat numai pagube materiale, conducătorul de troleibuz va anunța organele de control și dirijare a circulației sau Dispeceratul Circulației, după care, împreună cu aceștia, se va deplasa la cea mai apropiată secție de poliție abilitată pentru sectorul respectiv pentru constatarea și întocmirea documentelor

specifice (la biroul Accidente ușoare), după ce a asigurat sau predat troleibuzul;

g) să solicite organelor de cercetare dovada sau procesul verbal pentru repararea troleibuzului și să se retragă în depou, dacă troleibuzul a suferit avarii și nu mai îndeplinește condițiile de circulație pe drumurile publice sau dacă a primit dispoziție în acest sens (prin înscrierea în foaia de parcurs) de la organele de dirijare și control a circulației;

h) să depună la stația de mișcare un raport amănunțit asupra evenimentului împreună cu procesul verbal încheiat de lucrătorii de poliție.

### 12.3. Avarii în rețeaua electrică de contact

**Art. 89.** Când constată o avarie în rețeaua electrică de contact, conducătorul de troleibuz este obligat să oprească imediat vehiculul în condițiile Art. 76, să îl asigure cu frâna de staționare și să decupleze întrerupătorul principal. Îi avertizează pe conducătorii din urma sa și, dacă este nevoie, coboară captatorii, apoi anunță Dispeceratul Circulației. Părăsirea locului avariei, fără anunțarea Dispeceratului Circulației și a conducătorului troleibuzului următor, constituie abatere foarte gravă, care poate să conducă la amplificarea avariei și blocarea circulației troleibuzelor.

În această situație conducătorul de troleibuz este scos din funcție pe o perioadă nedeterminată. Dacă rămâne la locul avariei, participă la pilotarea și elucidarea cauzelor beneficiind de circumstanțe atenuante, care pot merge până la neaplicarea nici unei măsuri administrative (disciplinare).

**Art. 90.** Conducătorii tuturor troleibuzelor care ajung la locul avariei au obligația să oprească, să asigure trolei-

buzul, să deconecteze captatorii și să rămână în așteptarea echipei de intervenție.

**Art. 91.** În caz de rupere a firului aerian de contact, conducătorul primului troleibuz va supraveghea ca pietonii sau vehiculele care trec prin zonă să nu se apropie de firul rupt și eventual căzut pe carosabil sau pe trotuar, pe o rază de minimum 20 m.

**Art. 92.** În caz de desprindere a firului electric de contact din cleme sau o altă defecțiune în rețeaua aeriană se poate circula prin pilotare numai la dispoziția dată de șeful echipei de depanare-intervenții (E.I.E.L.C.C.) sau a unui organ de dirijare sau control a circulației, cu avizul Dispeceratului Circulației.

**Art. 93.** Pilotarea fiecărui troleibuz, inclusiv manevrarea captatorilor (acolo unde este cazul) se va face cu ajutorul conducătorilor de troleibuze care urmează celui care execută manevra, a personalului de intervenție, a instructorului sau a organelor de control și dirijarea circulației.

**Art. 94.** La circulația prin pilotare, conducătorul de troleibuz trebuie să conducă vehiculul cu atenție sporită, cu o viteză care să asigure evitarea oricărui pericol și să respecte cu strictețe semnalele persoanei care efectuează pilotarea pentru a nu amplifica avaria sau a produce accidente de persoane.

**Art. 95.** Conectarea captatorilor de curent la rețea se efectuează numai în condițiile Art. 98.

**Art. 96.** În cazul în care se lucrează la rețea cu autoturhuri va opri la cel puțin 20 m de locul unde se lucrează. Plecarea de pe loc nu este permisă decât atunci când autoturhul părăsește linia aeriană de contact și șeful echipei de intervenție anunță că se poate trece pe lângă vehiculul de intervenție cu viteză redusă și atenție sporită.

#### 12.4. Lipsă de tensiune în rețeaua electrică de contact

**Art. 97.** În cazul lipsei de tensiune în rețeaua electrică de contact, conducătorul de troleibuz este obligat:

a) să oprească troleibuzul înafara intersecției sau în afara zonelor aglomerate și cu circulație intensă (dacă acest lucru este posibil);

b) să asigure troleibuzul (cu frâna de staționare și întreprupătorul principal) și să coboare captatorii de curent dacă defecțiunea durează mai mult de 10 minute, cu excepția primului troleibuz care va rămâne contactat la rețea (în cazul în care s-au strâns mai mult de două troleibuze unul după altul);

e) să ia măsuri suplimentare de asigurare dacă staționarea se face în pantă sau rampă (mai ales pe timp de iarnă sau polei);

d) să anunțe Dispeceratul Circulației în legătură cu lipsa de tensiune în rețeaua electrică de contact și să aștepte dispozițiile corespunzătoare.

**Art. 98.** La revenirea tensiunii conectarea captatorilor se va face pe rând de fiecare conducător de troleibuz, însă numai după ce troleibuzul din față s-a îndepărtat cu cel puțin 50 m.

**Art. 99.** Înainte de plecarea din locul de staționare, este obligat să verifice presiunea aerului din instalația de frânare (min. 5 bar).

#### 12.5. Izbucnirea unui incendiu la troleibuz

**Art. 100.** În cazul izbucnirii unui incendiu la troleibuz, conducătorul acestuia are următoarele obligații:

a) să oprească imediat troleibuzul, fără a bloca circulația celorlalte vehicule care se deplasează pe drumul public și să deconecteze priza de curent (captatorii);

b) să întrerupă total joasa tensiune pe vehicul;

c) să deschidă ușile și să invite călătorii să coboare fără a produce panică;

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

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

f) să nu pornească troleibuzul după stingerea incendiului decât numai după verificarea tuturor agregatelor și instalațiilor și aprobarea șefului de formație de pe autovehiculul de depanare-intervenție;

g) să depună un raport scris la stația de mișcare, în care va descrie împrejurările în care s-a produs incendiul, măsurile care au fost luate pentru stingerea lui și să solicite înlocuirea stingătoarelor folosite.

**Art. 101.** În cazul în care se produce un incendiu la un alt vehicul R.A.T.B. sau terți, conducătorul de troleibuz este obligat să oprească și să dea ajutor pentru localizarea și stingerea acestuia, după ce s-a asigurat că aceasta nu pune în pericol vehiculul sau siguranța călătorilor pe care îi transportă. Dacă s-au folosit extintoarele din dotarea troleibuzului, va depune la stația de mișcare un raport scris pentru înlocuirea acestora.

#### 12.6. Ploaie sau inundații

**Art. 102.** În cazul ploilor abundente, inundațiilor sau la apariția unor zone cu acumulări de apă, conducătorul de troleibuz este obligat:

a) să pună în funcțiune ștergătoarele de parbrize;

b) să conducă în așa fel troleibuzul încât să nu stropească pietonii, celelalte vehicule sau clădirile;

c) să oprească din circulație troleibuzul în caz de inundație, dacă înălțimea apei depășește 10 cm și periclitează

echipamentele și instalațiile acestuia, procedând la deconectarea captatorilor de pe firul aerian;

d) să anunțe imediat Dispeceratul Circulației în legătură cu zonele unde s-au produs acumulări de apă.

## 12.7. Vizibilitatea redusă. Ceață

**Art. 103.** Pe timp de ceață, ninsori abundente, ploaie torențiale, când vizibilitatea este redusă sub 20 m este obligat:

- a) să circule cu luminile aprinse chiar și ziua;
- b) să dea semnale sonore scurte și să răspundă la avertizările sonore ale celorlalte vehicule;
- c) să circule cu viteză redusă și atenție sporită;
- d) să nu execute manevre pe lângă alte vehicule decât după ce s-a asigurat corespunzător;
- e) să nu întoarcă sau să meargă înapoi (acolo unde există posibilități), decât pilotat;
- f) să mărească distanța de mers față de vehiculul din față.

## 12.8. Ploi și măzgă. Derapaj.

**Art. 104.** În cazul apariției ploiului sau formării de măzgă, conducătorul de troleibuz, este obligat:

- a) să circule cu viteză redusă și să efectueze porniri line pentru a nu intra în derapaje;
- b) să acorde o deosebită atenție schimbărilor de direcție evitând virajele bruște, precum și acționarea bruscă a pedalei de frână;
- c) să mărească distanța în mers față de autovehiculele care circulă în față;
- d) să acorde prioritate la depășiri și la schimbările direcției de mers ale celorlalte vehicule (după caz);

e) dacă troleibuzul a intrat în derapaj să elibereze imediat pedala de frână și apoi acționând lin pedala de frână, să vireze în sensul de derapaj.

**Art. 105.** Dacă, la pornirea de pe loc, roțile motoare ale troleibuzului patinează (ploi, gheață sau măzgă) nu se va mări turația motorului, ci se va căuta să se înlăture cauza cu material antiderapant.

## 12.9. Temperatură scăzută. Îngheț.

**Art. 106.** În cazul temperaturilor scăzute și apariția înghețului, conducătorul de troleibuz este obligat:

- a) să verifice în permanență presiunea aerului în instalația de frânare cât și funcționarea compresorului și regulatorului de aer;
- b) să folosească mai des sistemele de frânare pentru a verifica frâna;
- c) să oprească imediat ce frâna de serviciu devine inefficientă;
- d) să nu folosească flacăra deschisă pentru dezghețarea conductelor (hârtie aprinsă, torțe etc.);
- e) în cazul apariției unor dereglări sau defecțiuni în funcționarea troleibuzului, să îl oprească și să anunțe Dispeceratul Circulației pentru trimiterea echipei de intervenție;
- f) pentru a dezgheța conductele de aer, conducătorul de troleibuz trebuie să urmărească ca pompa de antigel (spirt) să fie plină întotdeauna.

**Art. 107.** După o staționare îndelungată, va conduce troleibuzul cu viteză redusă, pe distanțe de 500—1000 m, pentru a nu se bloca diferențialul datorită vâscozității sporite a valvolinei.

## **12.10. Ninsoare. Zăpadă abundentă.**

**Art. 108.** În caz de ninsoare și zăpadă abundentă, conducătorul de troleibuz este obligat:

a) să înlăture zăpada sau crusta de gheață care s-a așezat pe parbriz și să pună în funcțiune ștergătoarele de parbriz;

b) să circule cu viteză redusă, iar frânarea să se realizeze progresiv acționând și frâna de serviciu, fără însă a apăsa brusc pedala de frână;

c) să conducă cu foarte mare atenție pentru a nu intra în derapaj;

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

e) în timpul circulației în rampe sau pante, oprirea trebuie, pe cât posibil, evitată; dacă acest lucru nu este posibil, atunci este necesar ca la roți (în funcție de poziție) să se așeze pene chiar și atunci când troleibuzul este oprit pentru scurt timp;

f) să conducă cu atenție sporită atunci când întâlnește autovehicule care acționează pentru deszăpezire și dacă este cazul să oprească, până când acestea au depășit troleibuzul și s-au îndepărtat suficient pentru a evita coliziunile sau blocările. În funcție de înălțimea stratului de zăpadă și de dispozițiile Comandamentului de Deszăpezire al Municipiului București, circulația troleibuzelor se suspendă, acestea retrăgându-se în depouri sau staționând la capăt de linie;

g) în caz de patinaj, derapare pe gheață sau pe zăpadă, conducătorul de troleibuz trebuie să respecte următoarele reguli: să oprească imediat troleibuzul și să constate cauzele, căutând să le înlăture prin mijloacele de care dispune, inclusiv curățarea zăpezii din fața roților și presărarea de material antiderapant, (sare sau nisip). Accelerarea troleibuzului, în asemenea situații, conduce la blocarea punții

motoare și uzura rapidă a anvelopelor. În cazul în care troleibuzul nu poate pleca din loc, se va anunța Dispeceratul Circulației, pentru a trimite un vehicul de intervenție.

## **12.11. Desprinderea captatorilor de pe firul aerian, macazuri, încrucișări (piese speciale), obstacole, lucrări rutiere sau în rețeaua de contact**

**Art. 109.** Circulația cu troleibuzul în zona pieselor speciale (macazuri aeriene, încrucișări) se face cu viteză redusă, în axa firelor de contact, iar la curbe, în exteriorul acestora.

**Art. 110.** Troleibuzul nu se conduce cu motorul de tracțiune conectat la rețea (în sarcină) în locuri unde există opriri obligatorii sau este necesară micșorarea vitezei (stații, piese speciale în rețea, depășiri). Înainte de aceste locuri, motorul de tracțiune trebuie deconectat de la rețea (pedala liberă), troleibuzul fiind lăsat să ruleze liber, iar frâna (mecanică) este folosită numai pentru oprirea pe loc sau reducerea vitezel.

**Art. 111.** Atunci când sună soneria de avarie, se eliberează imediat pedala de mers, iar când alarma continuă să semnalizeze (sonerie, becuri, LED-uri), se frânează de urgență — respectând condițiile minime de securitate rutieră — și se face o sumară verificare pentru a constata dacă: au sărit captatorii de pe firul aerian; a decuplat întrerupătorul automat sau acesta este avariât, siguranța arsă etc. (conform anexa referitoare la „Principalele defecte la troleibuz; cauze și măsuri”).

**Art. 112.** La macazul electric, conducătorul de troleibuz care trebuie să execute comanda acestuia, procedează astfel:

a) reduce viteza troleibuzului la apropierea de sania de comandă; dacă între sania de comandă și macaz este alt troleibuz, oprește în fața saniei;



b) execută o accelerare progresivă (4—5 contacte pe sania de comandă) pentru a mări sarcina motorului, însă nu peste limitele de reglaj ale aparatelor de protecție;

c) după ce captatorii au trecut de sania de comandă, eliberează pedala de mers și reduce prin frânare viteza troleibuzului;

d) la troleibuzul Astra Ikarus se acționează butonul de macaz spre stânga (spre fereastră), realizându-se prin intermediul microprocesorului conectarea contactorului pentru macaz care va rămâne cuplat încă 5 secunde, după eliberarea butonului. În cazul în care nu este necesară acționarea macazului, butonul va fi deplasat spre dreapta (spre ușă), comandând prin microprocesor deconectarea aerotermelor (se circulă fără tracțiune). La trecerea peste macaz nu se acționează frâna electrică și se circulă cu o viteză sub 5 km/h;

e) la mersul pe sens invers (polaritate inversă) se va izola obligatoriu frâna electrică.

**Art. 113.** Conducătorul de troleibuz care nu comandă macazul, va trece cu viteză redusă și cu motorul de tracțiune deconectat (pedala de mers liberă) pe sub sania de comandă.

**Art. 114.** Dacă la trecerea captatorilor pe sub sania de comandă nu s-a acționat macazul electric pe direcția dorită, este interzisă manevrarea înapoi a troleibuzului pentru reluarea comenzii. În asemenea situații, trecerea pe linia dorită se face prin mutarea manuală a captatorilor, după ce aceștia au trecut de macaz. În timpul manevrei de mers înapoi troleibuzul va fi condus cu viteză redusă și ușile deschise (inclusiv cea de la cabină și geamul de la șofer), pentru a auzi vocea celui care îl pilotează.

**Art. 115.** În cazul în care unul sau ambii captatori au sărit, conducătorul de troleibuz procedează conform Art. 80 după care:

a) deconectează întrerupătorul automat;

b) acționează frâna de staționare;

c) repune captatorii pe rețeaua de contact utilizând echipamentul de protecție;

d) la troleibuzul ASTRA IKARUS (în cazul desprinderii captatorilor) intră în funcțiune instalația automată a trăgătorilor și aceștia revin în apropierea lirei, după care conducătorul de troleibuz va face reconectarea cu ajutorul unei chei speciale.

**ATENȚIE!** Ordinea de punere a captatorilor pe rețea este: întâi se pune cel din dreapta (—) apoi cel din stânga (+) deconectarea acestora este inversă: întâi stânga (+) apoi dreapta (—). Stânga troleibuzului este partea cu volanul troleibuzului, iar dreapta este partea cu ușile troleibuzului.

**Art. 116.** Conducătorul de troleibuz este răspunzător de avariile produse la desprinderea captatoarelor, ca urmare a unor manevre executate greșit, menționate în prezentul capitol.

**Art. 117.** La circulația prin zone unde sunt obstacole sau se efectuează lucrări, conducătorul de troleibuz este obligat să frâneze din timp, progresiv, astfel încât în caz de necesitate, să poată opri în siguranță la cel puțin 5 m față de panoul de avertizare sau punctul de lucru. Plecarea de pe loc se face numai la semnalul persoanei care dirijează lucrarea.

**Art. 118.** În zona de lucru, conducătorul de troleibuz este obligat să circule cu viteză redusă și să se asigure în oglinda retrovizoare că nu periclitează securitatea lucrărilor, a vehiculelor și utilajelor din zonă. Conducătorul de troleibuz este obligat să verifice ca distanța de deviere a troleibuzului să nu depășească 4 m de la axa firelor de contact; la devieri mai mari, circulația se face numai

prin pilotare, eventual cu mutarea captatoarelor de către alte persoane autorizate.

**Art. 119.** Este interzisă executarea manevrei de mers înapoi fără pilotare; condiția fundamentală pentru executarea manevrei fără pericol, o constituie colaborarea perfectă între conducătorul de troleibuz și cel care pilotează (o persoană responsabilă care acceptă să colaboreze la această manevră, de preferință personal R.A.T.B.).

**Art. 120.** Înainte de începerea manevrei de pilotare, conducătorul de troleibuz se va înțelege în prealabil cu cel care îl pilotează în legătură cu mișcările ce vor fi executate, stabilind codul de semnale; aceste semnale vor fi făcute astfel încât ele să fie percepute fără posibilitatea de dubiu sau interpretare.

**Art. 121.** Conducătorul de troleibuz are obligația de a opri imediat troleibuzul în situația în care nu percepe semnalele sau acestea sunt altele decât cele stabilite.

#### 12.12. Incidente

**Art. 122.** În cazul apariției unor incidente în troleibuzul pe care îl conduce, conducătorul de troleibuz este obligat:

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

**Art. 123.** Organizatorii de manifestări sportive, de spectacole, acțiuni cu caracter sindical, etc. au obligația să ia

măsurile necesare pentru preîntâmpinarea distrugerii sau degradării componentelor mijloacelor de transport în comun, ori a mobilierului stradal existent în stațiile R.A.T.B.

Organul administrației publice locale care autorizează astfel de manifestări, va consemna și obligația organizatorilor de a suporta contravaloarea daunelor produse.

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

**Art. 124.** În cazul în care se produc deteriorări ale troleibuzului (geamuri sparte, bare rupte, scaune distruse etc.) din vina călătorilor, conducătorul de troleibuz este obligat:

- a) să oprească troleibuzul;
- b) să identifice pe cât posibil persoana (persoanele) care a produs stricăciunile, după actele de identitate și să noteze datele acestora;
- c) să se comporte civilizată, fără a folosi forța, fără să bruscheze sau să insulte;
- d) să ia doi—trei martori, notând datele acestora de pe cartea de identitate;
- e) să apeleze la organele de poliție, dacă persoana (persoanele, în cauză refuză să prezinte actele pentru identificare;
- f) să ceară la primul organ de control RATB (din traseu sau la capăt de linie), consemnarea deteriorărilor produse;
- g) să depună un raport scris la stația de mișcare, menționând detaliat împrejurările producerii evenimentului, datele de identificare ale celui (celor) care a produs pagubele, precum și cele ale martorilor.

**Art. 125.** În cazul în care la troleibuz sunt sesizate deteriorări (geamuri laterale, parbriz, far, lămpi de poziție sau semnalizare etc.) produse de persoane neidentificate, conducătorul de troleibuz este obligat:

- a) să oprească imediat troleibuzul;
- b) dacă are posibilitatea, să ia doi-trei martori, notând datele de pe actele de identitate ale acestora, pentru sprijinirea cercetărilor ulterioare;
- c) să îndepărteze cu grijă cioburile rezultate din spargerea geamurilor (dacă s-a produs o asemenea pagubă) și apoi să se deplaseze până la primul lucrător de poliție sau controlor R.A.T.B., pentru a raporta cazul și a cere să i se înscrie în foaia de parcurs stricăciunile produse;
- d) să anunțe Dispeceratul Cîrulației în legătură cu pagubele produse și împrejurările în care a avut loc incidentul;
- e) să se retragă la depou dacă troleibuzul nu poate să rămână în cîrulație datorită stricăciunilor și dacă a primit dispoziție în acest sens de la controlorul de cîrulație sau de la Dispeceratul Cîrulației;
- f) la intrarea în depou să solicite impiegatului de mișcare primitor înscrierea incidentului în evidențele care privesc inventarul troleibuzului;
- g) să se prezinte la stația de mișcare pentru a înregistra intrarea troleibuzului în depou și să depună raport scris asupra pagubelor și producerii evenimentului;
- h) să se prezinte la maistrul de serviciu și să execute dispozițiile acestuia.

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

**Art. 126.** În caz de naștere în troleibuzul pe care este de serviciu, conducătorul acestuia este obligat:

- a) să oprească imediat troleibuzul, fără a stîrjeni traficul rutier general și să-l asigure;
- b) să invite călătorii să coboare, solicitând eventual un medic;

- c) să anunțe Dispeceratul Cîrulației și, cu ajutorul acestuia sau prin alte oferte care i se fac, să ia măsuri ca lăuza să fie transportată la spital în condiții de siguranță;
- d) să se retragă la depou pentru igienizarea troleibuzului;
- e) să depună un raport scris la stația de mișcare și să se conformeze dispozițiilor primite de la conducerea secției (depoului).

**Art. 128.** În cazul producerii unui deces în troleibuzul pe care este de serviciu, conducătorul acestuia este obligat:

- a) să oprească imediat troleibuzul fără a stîrjeni traficul rutier general;
- b) să anunțe Dispeceratul Cîrulației și să ceară constatarea decedului de către o persoană autorizată;
- c) să ia 2—3 martori care pot da orice relație în legătură cu decesul;
- d) să invite călătorii să coboare, solicitând eventual un medic;
- e) să nu părăsească troleibuzul și să aștepte sosirea organelor de constatare;
- f) după ridicarea persoanei decedate, să se retragă la depou pentru igienizarea vehiculului;
- g) să depună un raport scris la stația de mișcare și să se conformeze dispozițiilor primite de la conducerea secției (depoului).

### 13. REGULI DE IGIENA A MUNCII

#### 13.1. Controlul medical periodic

**Art. 128.** Conducătorul de troleibuz trebuie să aibă o sănătate perfectă pentru profesia pe care o exercită acestată medical și psihologic.

**Art. 129.** Controlul medical periodic este obligatoriu fiind principala măsură care concură la asigurarea securi-

tății conducătorului de vehicul, a călătorilor și a celorlalți participanți la trafic.

**Art. 130.** Conducătorul de troleibuz este obligat să se prezinte la vizita medicală conform Reglementărilor Ministerului Sănătății, Ministerului de Interne și altor prevederi legale în vigoare.

### 13.2. Igiena individuală

**Art. 131.** Întrucât respectarea strictă a regulilor de igienă constituie o condiție pentru păstrarea capacității de muncă, conducătorului de troleibuz i se recomandă să aplice regulile de igienă personală.

**Art. 132.** Conducătorul de troleibuz, atât prin ținută cât și prin aspectul general, trebuie să se conformeze art. 18, 19 și 20 din prezenta Instrucțiune. Impiegatul de mișcare-ghiseu are dreptul și obligația să verifice ținuta și aspectul conducătorului de troleibuz în momentul predării documentelor de circulație.

### 13.3. Starea de oboseală

**Art. 133.** Starea de oboseală se manifestă prin reducerea capacității de concentrare și de percepție, tulburarea atenției, prin reacții întârziate față de situații apărute în trafic și, ca o consecință, greșeli în luarea deciziilor. Toate aceste elemente influențează negativ asupra răspunderii pe care o are conducătorul de vehicul față de siguranța circulației și favorizează producerea unor evenimente de circulație.

**Art. 134.** Pentru evitarea stării de oboseală, conducătorului de troleibuz i se recomandă organizarea judicioasă a timpului liber, astfel încât să își asigure minimum 7—8 ore de somn în 24 de ore.

### 13.4. Alimentația

**Art. 135.** Pentru menținerea capacității de conducere a troleibuzului nu se recomandă:

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

b) pentru schimbul II nu este indicată o masă de prânz excesiv de abundentă, deoarece, în acest caz, poate apărea o stare de somnolență, în special la cei vârstnici, urmată de lipsa de concentrare și diminuarea reflexelor.

### 13.5. Consumul de medicamente

**Art. 136.** Anumite medicamente pot influența negativ reacțiile și reflexele care se cer unui conducător de vehicul. Este interzis consumul de medicamente fără recomandare medicală, fără control medical și fără a cunoaște acele efecte secundare care influențează negativ capacitatea de conducere a troleibuzului.

**Art. 137.** Orice conducător de troleibuz trebuie să fie bine informat cu privire la medicamentele care provoacă somnolența, diminuarea atenției, încetinirea reflexelor. În acest sens este obligat să ceară medicului precizări și totodată să respecte recomandările privind administrarea medicamentelor.

### 13.6. Consumul de alcool

**Art. 138.** Consumul de alcool este factorul negativ determinant în producerea evenimentelor de circulație.

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

a) conducerea troleibuzului sub influența băuturilor alcoolice cu o concentrație a alcoolului în sânge de până la 0,8‰ constituie contravenție și se sancționează cu amendă și suspendarea dreptului de exercitare a profesiei timp de 3 luni;

b) conducerea troleibuzului în stare de ebrietate, cu o concentrație a alcoolului în sânge de peste 0,8‰ constituie infracțiune și se pedepsește penal, inclusiv anularea permisului de conducere.

### 13.7. Fumatul

**Art. 139.** Fumatul în timpul conducerii poate constitui o cauză în producerea evenimentelor de circulație, atât prin efectele directe asupra organismului (oboseală, amețeli irascibilitate, atenție insuficientă, diminuarea percepției vizuale și auditive), cât și prin distragerea atenției de la condițiile de trafic.

**Art. 140.** Conducătorului de troleibuz îi este interzis să fumeze în timp ce conduce vehiculul. Fumatul este permis numai la capăt de linie și în afara troleibuzului.

### 13.8. Stressul

**Art. 141.** Stress — termen de origine anglo-saxonă ce desemnează orice agresiune de mediu sau orice stare de tensiune creată de aceasta și față de care organismul se apără pe calea unor reacții adaptative.

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

Câteva dintre șocurile susceptibile de a cauza stressuri (deci reacții adaptative psihomactice), conform studiilor efectuate, sunt: divorțul, închisoarea, accidentul sau boala,

pensionarea, moartea unei rude, certurile și ostilitățile conjugale, schimbarea felului de viață, schimbarea responsabilităților profesionale.

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

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

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

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

## 14. REGULI DE PROTECȚIE A MUNCII, PREVENIREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR

### 14.1. Disciplină, ordine și curățenie

**Art. 142.** În R.A.T.B. <sup>securitatea</sup> protecția muncii reprezintă o obligație a Regiei, pentru asigurarea unor condiții care să permită menținerea integrității fizice și sănătății angajaților, prevenirea accidentelor și a îmbolnăvirilor profesionale.

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

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

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

**Art. 143.** În vederea asigurării condițiilor de muncă și pentru prevenirea accidentelor de muncă și a îmbolnăvirilor profesionale: *31/8/2006*

- conducerea Regiei își va îndeplini obligațiile prevăzute de Legea nr. 90/1996 privind Protecția Muncii — art. 18 (1) și (2) (*republicată în 2001*);
- salariații își vor îndeplini obligațiile prevăzute de Legea nr. 90/1996 art. 19 (*republicată în 2001*);

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

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

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

d) vor da relațiile solicitate de organele de control și de cercetare în domeniul protecției muncii.

#### 14.2. Norme P.S.I.

**Art. 144.** Conducătorul de troleibuz este obligat să participe cu regularitate la instructajele ce se efectuează de către personalul autorizat pe linie de protecție a muncii și prevenirea și stingerea incendiilor, să-și însușească și

să respecte toate normele stabilite, corespunzător activității pe care o prestează.

**Art. 145.** Este obligat să anunțe imediat orice accident survenit în timpul serviciului. În cazul în care, datorită gravității accidentului este în imposibilitate de a-și înștiința șeful ierarhic, obligația de a anunța revine oricărui coleg de muncă, precum și controlorilor de circulație.

**Art. 146.** Când conducătorul de troleibuz se îmbolnăvește în timpul serviciului (pe traseu) este obligat să anunțe stația de mișcare pentru a lua măsuri de înlocuire a sa.

**Art. 147.** Îi este interzis să execute modificări la instalațiile troleibuzului, să monteze consumatori suplimentari la bord.

**Art. 148.** Manevrarea troleibuzului în incinta unității poate fi făcută de conducătorul acestuia sau de personalul însărcinat în acest scop, care posedă permis de conducere corespunzător.

**Art. 149.** La retragerea de pe traseu, conducătorul de troleibuz nu are voie să părăsească vehiculul înainte de a-l gara la locul stabilit și de a se asigura că nu există un început de incendiu.

**Art. 150.** Toate manevrările de troleibuze în depou se fac cu viteză redusă (max. 5 km/oră) pentru a se evita accidentele de orice fel.

**Art. 151.** În orice loc și în orice împrejurare manevra de mers înapoi se face numai prin pilotarea troleibuzului cu ajutorul altei persoane.

**Art. 152.** După retragerea în depou cu un troleibuz care prezintă defecțiuni care ar putea periclita securitatea personalului sau a circulației, conducătorul de troleibuz este obligat să raporteze maistrului de serviciu starea în care se află troleibuzul pe care a lucrat; numai maistrul

de serviciu hotărâște în legătură cu măsura ce trebuie luată cu privire la troleibuzul defect, iar conducătorul acestuia aduce la îndeplinire dispozițiile permise.

**Art. 153.** Îi este interzis să conducă dacă pedalele sunt unse cu ulei, vaselină sau dacă este murdar de lubrifiant pe talpa încălțămintel. De asemenea, se interzice conducerea troleibuzului fără încălțăminte (în ciorapi, papuci sau cu piciorul gol).

**Art. 154.** Se interzice încercarea frânelor cu troleibuzul în mers, atât în interiorul halelor de întreținere cât și în incinta depoului, cu excepția locurilor special amenajate.

**Art. 155.** Remorcarea troleibuzului în caz de defectare, se va face numai cu respectarea normelor din O.U.G. nr. 195/2002.

**Art. 156.** În cazul unor manevre speciale pe traseu, conducătorul de troleibuz este obligat să solicite sprijinul unui alt conducător de vehicul pentru a semnaliza participanților la trafic manevrele ce urmează să fie executate.

**Art. 157.** Urcarea pe acoperișul troleibuzului este strict interzisă.

**Art. 158.** Are obligația de a menține postul de conducere într-o perfectă stare de curățenie, fiind interzisă aruncarea pe jos a hârtiilor, cârpelor, bumbacului deșeu, resturilor de mâncare sau de țigări etc.

**Art. 159.** Este interzis să bată cuie în pereții caroseriei, indiferent de scop. Cuiele bătute în pereții troleibuzului pot să intre în contact cu diferite circuite electrice și astfel să fie puse sub tensiune. Simpla atingere a acestor cuie poate produce accidente prin electrocutare. De asemenea, scurtcircuitele pot fi cauza incendiilor troleibuzului.

**Art. 160.** Orice intervenție în caz de defecțiune se va face numai după coborârea și asigurarea prizei de curent și deconectarea instalației de joasă tensiune.

**Art. 161.** Conducătorul de troleibuz este obligat ca la luarea în primire a troleibuzului să verifice existența și termenul de valabilitate al aparatelor de stins incendiul, precum și montarea corectă a acestora, la locurile stabilite.

Fiecare troleibuz va fi înzestrat cu minimum două stingătoare de incendiu cu praf pulvogen cu  $\text{CO}_2$ .

**Art. 162.** Conducătorul de troleibuz este obligat să cunoască și să respecte întocmai sarcinile ce îi revin pe linie de prevenire și stingere a incendiilor, stabilite prin instrucțiunile PSI—RATB și prin dispozițiile de serviciu.

**Art. 163.** Conducătorul de troleibuz este obligat să cunoască modul de folosire al stingătorului și împrejurările în care poate fi folosit.

**Art. 164.** Conducătorul de troleibuz răspunde material sau penal—după caz—pentru pagubele provocate de incendiu, dacă acestea s-a produs ca urmare a nerespectării obligațiilor de serviciu pe linia prevenirii și stingerii incendiilor.

**Art. 165.** Conducătorul de troleibuz este obligat să raporteze în scris ori de câte ori folosește un stingător, arătând cauza și împrejurările utilizării acestuia și să solicite totodată înlocuirea celui folosit.

**Art. 166.** Conducătorul de troleibuz este obligat ca la intrarea în depou să ceară verificarea cablurilor electrice, dacă troleibuzul respectiv a fost implicat într-un accident rutier, precum și a sistemelor de frânare.

**Art. 167.** În cazul apariției unui incendiu, conducătorul de troleibuz va opri imediat vehiculul, va deschide ușile, va invita călătorii să coboare, va deconecta captatorii de



la rețea și alimentarea instalației de joasă tensiune și numai după ce a efectuat aceste operații va folosi stingătoarele din dotare.

Conducătorul de troleibuz nu are voie să părăsească vehiculul înainte de a fi făcut tot ce este posibil pentru securitatea călătorilor și a troleibuzului. Totodată va lua măsuri operative de anunțare a evenimentului la Dispečeratul Circulației.

**Art. 168.** La gararea troleibuzului, conducătorul de troleibuz este obligat ca, după măsurile de asigurare ale vehiculului, să verifice și să se asigure că în troleibuz nu există nici un început de incendiu ascuns (fum, miros de ars).

**Art. 169.** Pentru asigurarea unei intervenții și evacuări rapide a troleibuzului de pe platforma de garare, este obligat să păstreze o distanță de minimum 0,5 m, atât în fața cât și în spatele troleibuzului.

**Art. 170.** În cazul infiltrațiilor de apă în zonele cu cabluri și aparatură electrică, troleibuzul va fi retras din circulație, în vederea refacerii etanșeității.

#### **14.3. Deplasarea în depou, urcarea și coborârea în și din troleibuz**

**Art. 171.** În incinta unității, conducătorul de troleibuz este obligat să circule numai prin locurile special destinate și marcate.

**Art. 172.** Urcarea sau coborârea în și din troleibuz se va face cu atenție, folosind treptele scării și sprijinindu-se de barele de prindere, pentru a evita alunecarea.

**Art. 173.** În hala de întreținere îi este interzis să stea în fața troleibuzului, în dreptul ușilor de ieșire sau să sară peste canale, de asemenea, îi este interzis să folosească

diverse utilaje (polizor, foarfeca de tablă etc.) sau să intre în atelierele anexă, în afară de cazurile în care este solicitat de maistrul de serviciu.

#### **14.4. Pornirea troleibuzului de pe loc în depou**

**Art. 174.** Înainte de pornirea troleibuzului din locul de garare, de pe canalul de revizie sau din orice alt loc, conducătorul de troleibuz are obligația să se asigure că nu lucrează nimeni în canal, sub sau pe troleibuz, că nu sunt scule sau alte obiecte în zona de manevră, în fața sau sub troleibuz, că toate capacele de vizitare sunt închise și fixate cu închizători, strigându-se „fereste troleibuzul numărul...” și mișcându-l inițial doar câțiva cm; plecarea din loc se face numai cu ușile închise și dacă are cale liberă.

**Art. 115.** În incinta depoului, personalul care are dreptul să efectueze manevre nu are voie să pună în mișcare nici un troleibuz înainte de a verifica instalația pneumatică și presiunea necesară executării operației de frânare, iar pornirea de pe loc se face numai după ce s-a asigurat că nu lucrează nimeni la troleibuzul respectiv și că acesta este în bună stare de funcționare.

#### **14.5. Vizibilitatea**

**Art. 176.** În condiții de întuneric, ceață, ploi torențiale, ninsoari abundente, când vizibilitatea este împiedicată la o distanță mai mare de 20 m, conducătorul de troleibuz este obligat:

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

**Art. 177.** Conducătorului de troleibuz îi este interzis să folosească ochelari de soare fără avizul medicului specialist. Este, de asemenea, interzisă ornarea bordului troleibuzului cu instalații de semnalizare suplimentară, obiecte, afișe sau vederi care ar putea împiedica vizibilitatea sau l-ar sustrage de la conducere. De asemenea, este interzisă păstrarea pe bordul troleibuzului a servietelor, pachetelor, hainelor etc.

**Art. 178.** Conducătorul de troleibuz este obligat să verifice prinderea corectă a parasolarului și funcționarea corectă a ștergătoarelor de parbriz și poziția oglinzilor retrovizoare.

**Art. 179.** În condiții normale de trafic este obligatorie folosirea luminilor conform tabelului de mai jos:

Folosirea iluminatului exterior și interior

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

#### 14.6. Ventilația și încălzirea

**Art. 180.** Conducătorul de troleibuz este obligat să asigure un microclimat corespunzător în troleibuz și anume:

a) la ieșirea din unitate și la capăt de linie, să acționeze dispozitivele de aerisire, geamurile culisante, trapele din plafon (la troleibuzele ASTRA IKARUS și ROCAR ventilatoarele din plafon sunt acționate electric de la postul de conducere);

b) în sezonul cald, la temperaturi ale mediului ambiant mai mari de  $+25^{\circ}\text{C}$ , când nu plouă sau nu este furtună de praf, va deschide geamurile laterale și trapele din plafon, conform instrucțiunilor;

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

d) în sezonul rece, la temperaturi ale mediului ambiant mai mici de  $+10^{\circ}\text{C}$ , va pune în funcțiune aerotermele din salon. Geamurile laterale și trapele de ventilație din plafon le va închide complet. Căldura se oprește pe cursa de retragere.

**Art. 181.** Este obligat să respecte regimul de funcționare al instalațiilor de încălzire, în raport cu starea vremii. Regimul de funcționare va fi stabilit de conducerea Regiei, fiind interzisă utilizarea acestor instalații în afara orelor stabilite.

#### 15. ACORDAREA PRIMULUI AJUTOR

**Art. 182.** Primul ajutor are drept scop aducerea accidentatului într-o stare care să facă posibilă transportarea fără risc a acestuia la cea mai apropiată unitate sanitară.

**Art. 183.** Măsurile de prim ajutor se rezumă în general la prevenirea șocului, efectuarea respirației artificiale, pan-

sarea plăgilor, oprirea hemoragiei, imobilizarea fracturilor și transportul de urgență la unitatea sanitară cea mai apropiată.

**Art. 184.** La acordarea primului ajutor, conducătorul de troleibuz trebuie să ia următoarele măsuri: culcarea victimei cu capul într-o parte, mai jos decât nivelul corpului (pentru a se iriga sistemul nervos central), protejarea contra frigului, desfăcerea legăturilor care incomodează (curea, cravată, cordoa), eliberarea căilor respiratorii și, după caz, efectuarea respirației artificiale sau a masajului cardiac.

**Art. 185.** La ridicarea și transportarea accidentatului, trebuie să fie luate măsuri corespunzătoare pentru a nu amplifica trauma produsă și pentru a evita manevrele bruște și poziția incomodă sau periculoasă care ar putea conduce la înrăutățirea stării sale.

**Art. 186.** Conducătorul de troleibuz trebuie să-și însușească măsurile de prim ajutor redate în anexa nr. 8.

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

**Art. 187.** Drepturile conducătorilor de troleibuz sunt prevăzute și recunoscute în scopul promovării unor relații de muncă de natură să asigure protecția socială a salariaților și prevenirea sau eliminarea conflictelor de muncă:

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

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

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

d) conducătorii de troleibuz au dreptul să li se asigure condiții corespunzătoare de muncă pentru menținerea integrității fizice și a sănătății, prevenirea accidentelor și a îmbolnăvirilor profesionale;

e) stabilirea unei structuri organizatorice raționale, repartizarea tuturor conducătorilor de troleibuz pe locuri de muncă precum și exercitarea controlului asupra modului de îndeplinire a obligațiilor de serviciu de către angajații în cauză sunt atribute ce revin celor care au făcut angajarea;

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

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

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

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

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

k) în aceleași condiții stipulate prin Contractul Colectiv de Muncă, conducătorii de troleibuz au dreptul la tichete de masă, acces gratuit la Policlinica și Spitalul R.A.T.B., concedii de maternitate, concedii pentru îngrijirea copiilor în vârstă de până la doi ani, participarea la activități sportive sau la cele cu caracter educativ-recreativ organizate în cadrul Regiei;

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

m) conducătorii de troleibuz sunt obligați să participe cu periodicitatea stabilită de către unitatea de exploatare,

la cursurile de perfecționare și pregătire profesională, rezultatele obținute în urma testării fiind determinate în menținerea statutului de conducător de troleibuz;

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

## 17. DISPOZIȚII FINALE

**Art. 188.** Instrucțiunea tipărită se predă sub semnătură, fiecărui conducător de troleibuz.

**Art. 189.** Modificarea, completarea sau derogarea de la prezenta instrucțiune se poate face numai cu aprobarea Comitetului de Direcție R.A.T.B.

**Art. 190.** Dacă nerespectarea prevederilor instrucțiunii are caracter de infracțiune, conform legislației și reglementărilor în vigoare, conducătorul de troleibuz va răspunde penal. În acest caz, Regia este obligată să aducă fapta comisă la cunoștința organelor competente.

**Art. 191.** Conducătorul de troleibuz răspunde material și disciplinar pentru daunele aduse Regiei din vina sa și în legătură cu munca sa, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

**Art. 192.** Modul de îndeplinire al atribuțiilor și sarcinilor prevăzute de Instrucțiunea 0902 și Regulamentului de Ordine Interioară este luat în considerare la negocierea salariului conducătorului de troleibuz.

**Art. 193.** Anexele fac parte integrantă din prezenta instrucțiune, conținutul acestora trebuind să fie cunoscut și aplicat de către conducătorul de troleibuz.

**Art. 194.** Prezenta instrucțiune intră în vigoare la 30 de zile de la tipărirea și difuzarea ei conform Deciziei emise de către Directorul de Exploatare. Cu această dată se anulează Instrucțiunea 0902/1981 privind atribuțiile și sarcinile conducătorului de troleibuz precum și orice alte dispoziții contrarii.

ANEXA 2

INSTRUCȚIUNEA nr. 0902/1981 privind atribuțiile și sarcinile conducătorului de troleibuz

1. Scopul instrucțiunii este de a stabili atribuțiile și sarcinile conducătorului de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

2. Instrucțiunea este aplicată de către conducătorul de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

3. Instrucțiunea este aplicată de către conducătorul de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

4. Instrucțiunea este aplicată de către conducătorul de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

5. Instrucțiunea este aplicată de către conducătorul de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

6. Instrucțiunea este aplicată de către conducătorul de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

7. Instrucțiunea este aplicată de către conducătorul de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

8. Instrucțiunea este aplicată de către conducătorul de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

9. Instrucțiunea este aplicată de către conducătorul de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

10. Instrucțiunea este aplicată de către conducătorul de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

11. Instrucțiunea este aplicată de către conducătorul de troleibuz în funcție de funcția deținută și de nivelul de calificare.

1 R.A.T.B. la 01.01.2003

Dimensiuni, greutăți, caracteristici generale	U.M.	DAC 117EA	DAC 217EA	DAC 317EA	DAC 212 E	DAC 312 E	SAURER	ROCAR E 412	ROCAR 512EA	ASTRA 415 T
Cote gabarit	lungime lățime înălțime	mm mm mm	16 578 2 500 3 585	16 888 2 510 3 585	16 630 2 500 3 455	11 210 2 500 3 585	11 568 2 500 3 566	11 900 2 500 3 500	12 009 2 500 3 600	12 009 2 500 3 600
Număr de axe		3	3	3	2	2	2	2	2	2
Ecartament	față axe mijloc spate	mm mm mm	2 055 1 800 2 055	2 055 1 800 2 055	2 050 1 800 2 050	2 055 1 800 2 055	2 092 1 805 2 050	2 050 1 800 2 050	2 050 1 800 2 050	2 012 1 840 2 012
Garda minimă la sol		mm	185	185	185	170	170	175	175	179
Greutăți	greutate proprie sarcină utilă greutate totală	kg kg kg kg	13 720 10 280 24 000	14 800 10 900 25 700	14 800 10 900 25 700	11 000 6 800 17 800	11 000 6 080 17 800	11 380 70 70 18 450	12 500 6 700 19 200	12 500 7 200 18 500
Capacitate	locuri pe scaune locuri în picioare total		34 128 162	39 117 156	39 117 156	24 76 100	23 73 96	31 74 105	20 85 105	20 85 105
Număr de uși acționate pneumatic		4	4	4	3	3	3	3	3	3
Motorul de tracțiune	tip putere tensiune aliment. Vcc turație max.	TN 76 140 750 3 200	TN 81 150 750 3 200	TN 81 150 750 3 200	TN 76 140 750 3 000	TN 76 140 750 3 200	TN 76 140 750 3 200	TN 96 150 750 3 200	TN 76 140 750 3 200	TN 96 150 750 3 200
Generator joasă tensiune 28 Vcc alternator	Vcc	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Sursă statică	Tip	AMT 80-100A	AMT 80-100A	AMT 80-100A	VG 75	AMT 80-100A				
Baterie acumulatori		2 x 12V 180Ah	2 x 12V 180Ah	2 x 12V 180Ah	2 x 12V 180Ah	2 x 12V 180Ah	2 x 12V 180Ah	2 x 12V 180Ah	2 x 12V 180Ah	2 x 12V 180Ah
Punte spate		PS13	PS13	PS13	PS13	PS13	Original SAURER	PS13D	PS13	RABA
Punte față	Pe grup conic Pe grup drept	hipoid red.	hipoid red.	hipoid red.	hipoid red.	hipoid red.	hipoid red.	hipoid red.	hipoid red.	hipoid red.
Anvelope	număr dimensiuni	8 1100 x 20	8 1200 x 20	8 1100 x 20	6 1100 x 20	6 1200 x 20	6 12R22,5	6 12R22,5	6 12R22,5	6 275/70
Prestințe în pneuri	față mijloc spate,	7 8 7	7 8 7	7,5 8 7	7 8 8	7,5 8 8	7,5 7,25	7,5 7,25	7,5 7,25	8 8
Viteza maximă	Km/h	52,5	60	60	60	60	50	60	60	60

**Art. 192.** Modul de îndeplinire al atribuțiilor și sarcinilor de Or  
salarii

**Art.**  
instru  
și apl

**Art.**  
de zil  
de ca  
anule  
cinile  
dispor

ANEXA 2

## NORMELE

de verificare a troleibuzelor înainte de ieșirea în  
traseu

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

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

După ieșirea în traseu, răspunderea pentru starea tehnică și estetică a troleibuzului revine în întregime conducătorului acestuia.

Condițiile pentru admiterea în circulație a troleibuzului sunt date în următorul tabel:

Nr. crt.	Subansamblul, instalația, sistemul	Condiții tehnice și estetice minime admise	
		0	1
1.	Sistemele de frânare	Să fie eficace și să funcționeze independent	
2.	Sistemul de direcție	Să funcționeze corespunzător	
3.	Presiunea de aer în instalația pneumatică	Să corespundă valorilor prescrise. Nu se va porni din loc până ce presiunea nu ajunge la 5 bar	



0	1	2
4.	Sistemele de semnalizare	Să funcționeze normal
5.	Lămpile de semnalizare, faruri, lămpi de poziție	Dispersoarele să fie întregi, bine fixate și curate
6.	Instalația de iluminare a salonului și a aparaturii de bord	Să funcționeze și să fie completă
7.	Ștergătoarele de parbriz și încălzitoarele	Să funcționeze. Lama ștergătoarelor să fie în contact permanent cu geamul și să nu lase urme.
8.	Caroseria	Să fie curată, fără urme de tamponări, vopsea cojită sau de nuanțe diferite, ruginită etc.
9.	Capacele de vizitare	Să fie bine fixate și închise cu mecanismul de închidere în stare de funcționare.
10.	Barele de șoc	Să fie montate corespunzător și nedeformate
11.	Capotele bateriilor de rezistențe	Să fie bine fixate și nedeteriorate
12.	Frânghiile captatoare	Să fie curate, fără noduri și fixate corespunzător
13.	Ușile	Să funcționeze normal și să nu fie blocate

0	1	2
14.	Geamurile	Să fie în stare bună, spălate și șterse
15.	Indicatoarele de linii	Să corespundă traseului pe care circulă troleibuzul. Să fie curate și îngrijit scrise în culorile stabilite
16.	Elementele salonului de pasageri (geamuri, mobilier, accesorii pereți laterali, plafon, podea, compostoare)	Să fie în perfectă stare de curățenie, funcționare, complete și nedeteriorate
17.	Sistemele de aerisire	Să funcționeze corespunzător
18.	Oglinzile retrovizoare interioare și exterioare	Să fie montate corespunzător și să fie curate
19.	Postul de conducere, bordul	Să fie curate și dotate cu accesoriile necesare, fără fotografii sau ornamente suplimentare
20.	Aparatul de radio sau instalația audio (stația de emisie-recepție)	Să fie în funcțiune la un nivel civilizat
21.	Stingătoare de incendiu	Să existe, să fie fixate bine și în termenul de valabilitate
22.	Trusa sanitară și triunghiurile reflectorizante	Să fie complete și în termenul de valabilitate

0	1	2
23.	Echipamentul necesar în perioada temperaturilor scăzute (15 oct. — 15 apr.)	Să fie complet și în stare corespunzătoare; se acționează doar la temperaturi exterioare sub +5°C

#### NOTĂ:

*Nu se admite lipirea de fotografii, inscripții sau afișe în afara celor aprobate.*

*Nu se admit modificări la instalații electrice și pneumatice, și la amenajarea interioară a troleibuzului dacă nu sunt aprobate printr-un document.*

*Nu se admite punerea în funcțiune a instalațiilor de încălzire dacă corpurile de încălzire sunt neprotejate împotriva incendiilor.*

#### ANEXA 3

### PRINCIPALELE DEFECTE CE POT SURVENI LA TROLEIBUZE. CAUZE PROBABILE ȘI MĂSURI DE REMEIDERE

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

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

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

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

În situația în care trebuie să circule cu troleibuzul remorcat procedează conform Instrucțiunii prezente.

Dacă troleibuzul nu poate să mai circule, atunci anunță imediat Dispeceratul Circulației și așteaptă să sosească auto-vehiculul de depanare și intervenție.

3. În toate situațiile conducătorul de troleibuz trebuie să facă tot ce este posibil pentru a evita blocarea circulației, cu condiția să nu agraveze defecțiunea sau să periclitze integritatea troleibuzului încredințat.

4. Pentru orientarea conducătorului de troleibuz în luarea deciziilor care se impun la apariția defecțiunilor, în cele ce urmează sunt prezentate defecțiunile principale care pot surveni la troleibuze, cauzele probabile și măsurile ce trebuie luate:

Există mai multe tipuri de troleibuze în dotarea R.A.T.B.:

- troleibuz cu frânare electrică reostatică (DAC);
- troleibuz cu frânare electrică reostatică și recuperativă (ROCAR E 412, ASTRA IKARUS 415T și SAURER);
- frână electrică cu curenți turbionari (frâna TELMA) la troleibuzele SAURER.

În funcție de aceste trei tipuri apar anexele:

3.1. Defecțiuni la instalația electrică de tracțiune a troleibuzelor acționate cu chopper și microprocesor ASTRA IKARUS 415T.

3.2. Defecțiuni în instalația electrică a troleibuzului DAC.

3.3. Defecțiuni în instalația de aer.

3.4. Defecțiuni în echipamentul de direcție.

### 3.1. Defecțiunile la instalația electrică de tracțiune a troleibuzelor acționate cu chopper și microprocesor ASTRA IKARUS 415 T

Nr. crt.	Defectul posibil	Cauza	Modul de remediere	Locul reparației
0	1	2	3	4
1.	Lipsă tracțiune	Monopolara din schema de comandă deconectată Mufă traductor mers sau frână slabă Microprocesor	Se anclanșează monopolara  Se strâng mufele de la traductoare mers-frână  Se resetează microprocesorul din cheie	T/D
		Traductor pedală defect Microprocesor defect	Se tractează la depou	
			Se tractează la depou	

0	1	2	3	4
		Auxiliare contactori	Se tractează la depou	
		Siguranțe arse Chopper defect	Se tractează la depou Se tractează la depou	
2.	Instalație de trac- țiune cuplează, dar la comanda „mers” declanșează întrerupătorul automat	Scurtcircuit la instalația de forță Chopper defect	Se tractează la depou Se tractează la depou	D
3.	Troleibuzul nu atinge viteza maximă	Rezistență slabire câmp; Contactor slăbire câmp; Microprocesor	Se efectuează programul de circulație, iar la retragere în depou se anunță defectul la maistru	D
4.	La comanda frânei electrice nu se realizează efectul de frânare	Auxiliari Contactori Chopper defect Sursa preexcitare	Se continuă cursa până la capăt de linie, după care se retrage în depou pentru remedieri	D

0	1	2	3	4
5.	Eficacitate redusă a efectului de frânare electrică	Chopper defect Microprocesor Rezistența de frâna arsă Contactori	Se continuă cursa până la capăt de linie, după care se retrage în depou pentru remedieri	D
6.	Microprocesorul nu permite cuplarea întrerupătorului automat	Compresor supraîncălzit Buton urgență apăsător Aeroterma defectă Tensiune la caroserie	Așteaptă răcirea compresorului 10 minute Se resetează microprocesorul din cheie sau din siguranța de alimentare a microprocesorului	T/D
7.	Sursa statică nu pornește	Lipsă 750 V Auxiliar întru- pător automat perlat Sursa statică defectă	Se tractează la depou Se tractează la depou Se tractează la depou Se tractează la depou	D

0	1	2	3	4
		Siguranța tubulară arsă	Se tractează la depou	
8.	Sursa statică încarcă prea mult (peste 28V)	Placa reglare tensiune de încărcare baterie defectă	Se retrace în depou pentru remedieri	D
9.	Troleibuzul nu are frâna electrică	Traductor turație defect Placa micro-procesor defectă Traductor pedală frână defect	Se continuă cursa până la capăt de linie, după care se retrace în depou pentru remedieri	D
10.	Tensiune la caroserie	Îmbătășnirea izolației Defect de izolație	Se retrace la depou pentru remediere	D

### 3.2. Defecțiunile în instalația electrică a troleibuzului DAC 117

Nr. Defect crt.	Cauze	Remedieri	Locul remedierii	
0	1	2	3	4
1.	Soneria de tensiune năvă sună continuu	Înterupătorul principal este deconectat. Captatoarele au sărit de pe fir. Cosa pentru prinderea cablului la capătul captatorului este desprinsă sau arsă. Unul dintre captatoarele se află pe o piesă izolată a rețelei. Tensiunea rețelei are valoare redusă	Se conectează înterupătorul principal. Se oprește imediat troleibuzul și se conectează captatoarele la rețea. Problemele legate de cose la rezolvă S.D.D.C.	T/D

0	1	2	3	4
	sau este întreruptă Siguranța generală este arsă. Contactul releului maximal nu se închide. Rezistența adițio- nală a releului de tensiune nulă (RTN) este întreruptă. Bobina de acționare a RTN este între- ruptă sau arsă.		captatoarele coborâte. Se înlocuiește siguranța generală. Se curăță contactul RTN la capăt de linie sau de către SDDC. Problemele legate de RTN se remediază în depou.	
2.	După trecerea captatoarelor de o piesă izolată, soneria de tensiune nulă nu se mai oprește.	Pedala de mers nu a fost adusă la poziția „0”.	Se aduce pedala la poziția „0”. Dacă defecțiunea se menține se apelează la SDDC.	T

0	1	2	3	4
		Troleibuzul a tre- cut într-o secțiune de alimentare unde tensiunea este scăzută sau întreruptă.	Se așteaptă regie- mentarea tensiunii cu captatorii pe fir.	T/D (SDDC)
3.	Soneria de tensi- une nulă sună numai la acțio- narea pedalei de mers.	Scurtcircuit în instalația de forță care determină acționarea aparatelor de protecție Dacă soneria de tensiune nulă sună, cauzele sunt cele de la pct. 1-3. Dacă soneria de tensiune nulă nu sună cauzele pot fi: - nu cuplează contactorii principali; - contactul auxiliar normal-închis al contactorului de		T (SDDC)
			Se verifică dacă contactorul de frână nu a rămas cuplat.	T/D (SDDC)

0	1	2	3	4
		frână a rămas deschis; - combinatorul a rămas pe poziția de frână după eliberarea pedalei de frână Contactorii X și V nu cuplează	Se verifică contactele și funcționarea combinatorului	T/D (SDDC)
4.	Troleibuzul nu pornește	Nu cuplează nici un contactor; - siguranțele principale ale circuitului de comandă sunt arse; - controlerul are un contact defect sau mecanismul de acționare al axului cu came este defect; - bateria de	Se înlocuiesc siguranțele de la circuitul de comandă și se acționează de mai multe ori SL 11	T (SDDC)
			D	

0	1	2	3	4
		acumulatori are o bornă slăbită, oxidată sau ruptă - Un contactor principal nu cuplează sau nu face contact perfect Motorul de tracțiune are perile scurte și nu fac contact cu colectorul	Se remediază	T/D
				T/D (SDDC)
			Se controlează contactul și se schimbă dacă este cazul	T/D (SDDC)
5.	Troleibuzul bruscbează la pornire sau în timpul mersului	Contactorii reostatice nu cuplează normal din următoarele cauze:  - contactele controlerului sunt arse sau oxidate;	Se verifică jocul contactorilor reostatice, frecarea acestora, respectiv dacă cuplează sau dacă nu au contactele acoperite cu zgură, dacă lipsește arcul de la contactul mobil sau dacă contactul mobil nu se blochează	T,D (SDDC)

0	1	2	3	4
	- camele axului cu - lărilor sunt uzate; - unul dintre contactorii reostatici nu cuplează sau a rămas cuplat; - rezistențele de pornire sunt întrerupte sau scurtcircuitate	- în camera de stingere.		
6.	Întrerupătorul principal declanșează frecvent sau se arde siguranța generală	Întrerupătorul principal este reglat necorespunzător sau mecanismul de anclanșare-declanșare este defect. Motorul de tracțiune are secțiune la rotor, colectorul este ovalizat sau are perile scurte. Un contactor pentru	Se remediază în depou	D

0	1	2	3	4
7.	Troleibuzul rămâne în tracțiune după eliberarea pedalei de mers.	mărsul înapoi (U sau Z) a rămas lipit. Arcul de rapel al pedalei de mers este rupt sau slăbit. Axul pedalei este gripat. Controlerul s-a blocat.		T/D (SDDC)
8.	Troleibuzul intră în tracțiune la acționarea pedalei de frână	Combinatorul nu funcționează. Se controlează mecanismul de acționare al combinatorului. Întrerupătorul tip MS nu este cuplat Siguranța fuzibilă a întrerupătorului MS este arsă. Motorul electric are perile sparte sau blocate.	Se controlează mecanismul de acționare al combinatorului. Se cuplează întru- pătorul tip MS și se verifică starea contactelor acestuia. Se înlocuiește.	D T D
9.	Motorul compresorului nu pornește	Se schimbă perile		D (SDDC)



0	1	2	3	4
		Siguranța din circuitul de acționare a contactorului este arsă.	Se înlocuiește cu captatorii coborâți	T
		Rezistența aditivă a motorului compresorului este întreruptă.	Se înlocuiește	D (SDDC)
10.	Alternatorul nu încarcă	Curelele de antrenare sunt rupte, patinează sau slăbite	Se schimbă sau se întind curelele	D
		Siguranța arsă	Se înlocuiește	T
		Mufe de contact strânse incorect	Se remediază la capăt de linie	T
		Regulatorul de tensiune KF defect	Se înlocuiește	D
11.	Frâna punte spate blocată	Scăderea presiunii aerului în instalația de frână sub 5 atm.	Se verifică regulatorul de aer și etanșeitatea instalației	D (SDDC)

0	1	2	3	4
12.	Suspensie defectă, dereglată	Articulațiile sferice ale tijelor de reglaj uzate, bușe uzate, perne cu fisuri	Refacerea integrității suspensiei	D
13.	Direcția face zgomot la viraj stânga/dreapta	Pătrunderea aerului în instalație sau blocul de supape al casetei de direcție defect	Se aerisește instalația sau se schimbă casetă de direcție	D
14.	Aerotermele nu funcționează	Siguranțele motorului ventilatorului sau ale rezistoarelor sunt arse. Întreprinderile MS sunt decuplate.	Se înlocuiesc siguranțele, se cuplează întrerupătoarele	T/D

T — Remediere pe traseu sau la capăt de linie.

D — Remediere la depou (se trimite troleibuzul la depou).

T/D — Se încearcă remedierea la capăt de linie și dacă nu se reușește se trimite troleibuzul la depou.

SDDC — Remediere pe traseu.

## 3.3. Defecțiuni în instalația de aer

Nr. Defectul crt.	Cauza probabilă	Modul de acționare	Pos. de remediare	
0	1	2	3 4	
1.	Scăderea presiunii în instalație	Ruperea sau fisurarea unei conducte de aer. Patinarea curelei de antrenare a compresorului. Defecțiuni la supapele compresorului	Se anunță Dispeceartul Circulației și se solicită ajutorul personalului de depanare în traseu	T-D
2.	Producerea de zgomote la frânare	Tamburii uzați (ovalizați, cu pereții subțiri). Garniturile de fricțiune uzate sau durificate. Praf în interiorul tamburului	Se anunță Dispeceartul Circulației și se solicită aprobarea pentru retragerea la depou	D

0	1	2	3	4
3.	Încălzirea exagerată a tamburilor, blocarea roților după frânare	Slăbirea resortului saboților. Griparea camei. Slăbirea sau ruperea arcului cilindrului de frână	Se anunță Dispeceartul Circulației și se solicită ajutorul personalului de depanare în traseu	T
4.	Frâna spate blocată	Scăderea presiunii în instalația de frână	Se anunță Dispeceartul Circulației și se solicită intervenția personalului de depanare în traseu pentru orice defecțiune ce implică scăderea presiunii sub 5 atm. Se dereglează pâghiile de reglaj frână spate, urmate de atingerea presiunii critice. După dereglarea frânei spate, troleibuzul va fi condus la depou cu multă atenție, fără pasageri. Dereglarea este obligatorie și la remorcare spre depou	D

## 3.4. Defecțiuni în echipamentul de direcție

Nr. Defectul crt.	Cauza probabilă	Modul de acționare	Possibilități de remediere
0	1	2	3 4
1. Manevrarea greoaie a volanului direcției	Griparea pivoților. Spargerea rulmenților de fuzetă Griparea articulațiilor barelor de direcție	Se oprește, se anunță Disperceratul Circulației și se solicită personalul de depanare în traseu pentru retragerea la depou în funcție de gravitatea defectului	T/D
2. Direcția face zgomot la viraj stânga sau dreapta	Strămbarea axului volanului. Pătrunderea aerului în instalație. Direcția virează greu	Se circulă cu atenție. La sfârșitul programului de circulație se elimină defecțiunea în depou. Se completează nivelul uleiului în bazinul de compensare	T/D

## CONDUCEREA ECONOMICĂ A TROLEIBUZULUI

## 1. Generalități

La circulația troleibuzului pe traseu, în situația în care configurația carosabilului permite, conducătorul de troleibuz este obligat să asigure „conducerea economică” a vehiculului.

În acest mod se realizează importante economii de energie electrică, precum și protejarea organelor componente ale sistemelor de transmisie și frânare.

Economia de energie se realizează prin folosirea pe distanțe cât mai mari a mersului liber lansat, cu motorul de tracțiune deconectat de la rețea. Protejarea organelor componente ale transmisiei și frânei se realizează prin evitarea frânărilor de la viteze mari, prin reducerea frecvenței accelerărilor pe distanța dintre două stații.

## 2. Tehnica conducerii economice

Parcul de troleibuze aflat în dotarea R.A.T.B. este echipat cu controlere temporizate, ce realizează comutarea corectă a treptei de viteză, în funcție de reglarea mecanismului de temporizare, independent de experiența și abilitatea conducătorului de troleibuz.

Mersul economic are în vedere rularea vehiculului în mersul lansat ori de câte ori este posibil (la apropierea de stații, semafoare, la coborârea pantelor, etc.).

Lansarea troleibuzului se realizează prin eliberarea pedalei de mers, lăsând troleibuzul să ruleze liber, cu motorul deconectat de la rețea. Se interzice ca în această etapă să se acționeze pedala de frână sau să se sprijine piciorul pe aceasta, cu excepția situațiilor când acționarea promptă a frânei elimină un pericol iminent.

Distanța parcursă în mers lansat se alege în așa fel încât troleibuzul să ajungă la punctul de oprire cu viteză mult mai redusă.

Oprirea în stații, la semafoare sau obstacole cunoscute se va face prin frânarea progresivă de la o viteză cât mai redusă.

Reducerea vitezei se face în timpul mersului lansat, având în vedere rezistența opusă înaintării troleibuzului de către curenții de aer, carosabil și frecării dintre organele componente ale vehiculului. Pentru ca distanța de mers lansat să fie cât mai mare, nu se admit în circulație acele troleibuze la care se constată blocări mecanice accidentale ale frânei. Verificarea se face în depou prin aprecierea de către conducător a distanței parcurse, la mersul lansat.

Conducerea troleibuzului cu motorul conectat la rețeaua de contact la viteze constante este permisă numai la trepte de viteză superioare treptelor reostatice.

Conducătorul de troleibuz va evita intrarea în stațiile ocupate de alte vehicule din fața sa, pentru a elimina astfel pornirile și frânările suplimentare.

Urcarea rampelor se va face cu accelerații reduse, dar uniforme. Se va evita oprirea în rampă. Coborârea pantelor se face cu motorul deconectat, cu viteză moderată, cu pedala de frână ușor apăsată, pentru ca troleibuzul să fie frânat de motor.

## NOȚIUNI DE CONDUITĂ PREVENTIVĂ

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

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

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

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

Aceste condiții pot fi:

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

b) starea vremii: ploaia, ceața, lapovița, ninsoarea, înghețul, canicula — cu lumina solară puternică, mai ales la mijlocul zilei — pot afecta percepția vizuală și posibilitatea de a fi văzut. Aceasta impune, din partea conducătorului de troleibuz, eforturi suplimentare pentru a observa calea de rulare, pentru a aprecia corect distanțele și vitezele,

ceea ce determină creșterea consumului de energie psihică și accentuează starea de oboseală;

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

Toate acestea influențează modul de conducere a troleibuzului.

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

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

Un comportament politicos este imperios necesar.

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

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

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

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

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 determinantă în raport cu un anumit scop.

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.

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

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

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

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

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

c) *adaptarea modului și a vitezei de deplasare la:*  
— starea și configurația drumului;  
— starea și gradul de încărcare a troleibuzului;  
— intensitatea traficului rutier;

- condițiile de vizibilitate;
- condițiile meteo nefavorabile;
- starea fizică și psihică a conducătorului de troleibuz.

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

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

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

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

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

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

Totodată trebuie să evitați orice eroare de conducere a troleibuzului. Eventualele acțiuni incorecte trebuie să

le recunoașteți și să acționați în așa fel încât să evitați accidentul (să fiți propriul dv. judecător în ceea ce privește gravitatea consecințelor ce ar fi putut rezulta).

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

7. Elementele care stau la baza conducerii preventive sunt:

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

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

c) *prevederea* — ca element al conduitei preventive reprezintă capacitatea conducătorului de vehicul de a sesiza și analiza situațiile din trafic, care, la un moment dat pot deveni periculoase, hotărând asupra efectuării acelor manevre care nu afectează siguranța circulației.

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

d) *judecata* — ca factor al conduitei preventive, este capacitatea conducătorului de vehicul de a analiza

alternativele posibile pentru ieșirea dintr-o situație critică și alegerea celei mai sigure în raport cu împrejurările concrete.

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

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

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

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

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

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

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

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

d) folosiți corect sistemele de frânare.

Toate acestea impun o atitudine profesionistă, care se obține numai prin temeinice cunoștințe profesionale, printr-o atitudine pozitivă în traficul rutier și prin luciditate.

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

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

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

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

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

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

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

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

g) respect față de toți participanții la traficul rutier.

Conduita preventivă este comportamentul ce exprimă voința omului de a nu ajunge la accident, luând în acest scop toate măsurile ce concordă cu cerințele moderne; deplasare disciplinată, bazată pe cunoașterea legislației rutiere în vigoare, respect reciproc și politețe rutieră între partenerii de drum.

**NU UITAȚI!** Distanța de oprire are două componente:

— spațiul corespunzător timpului de reacție plus spațiul corespunzător timpului de frânare;

Factorii cheie care influențează distanța de oprire sunt:

— viteza troleibuzului;

— masa troleibuzului;

— starea frânelor;

— starea căii de rulare;

— atenția și abilitatea conducătorului de troleibuz.

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

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

a) coliziunea frontală — cu vehicul care circulă din sens opus;

b) coliziunea cu un vehicul care circulă în față;

c) coliziunea cu un vehicul care circulă din spate;

d) coliziunea laterală, cu un vehicul aflat față de troleibuz sub un unghi oarecare (de regulă tamponările care se produc în intersecții ca urmare a nerespectării regulilor de prioritate);

e) coliziunea cu un vehicul care efectuează manevra de depășire;

f) coliziunea cu un vehicul care virează brusc în față troleibuzului.

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

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

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

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

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

e) la apropierea de o curbă spre stânga sau spre dreapta, semnalizați intenția de schimbare a direcției de mers cu

cel puțin 50 m înainte de aceasta, reduceți treptat viteza de deplasare, iar în curbă circulați cu viteză redusă și constantă și cu atenție sporită;

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

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

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

h) când vă apropiați de o intersecție nederijată, sporiiți atenția, reduceți viteza și chiar dacă aveți prioritate de creștere, asigurați-vă că aceasta este respectată de ceilalți conducători de vehicule.

12. Respectați cu strictețe indicatoarele cu semnificația de pierdere a priorității: „Cedează trecerea”, „Oprire”, „Prioritate pentru circulația din sens invers” și, nu în ultimul rând „Trecere pentru pietoni”.

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

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

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



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

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

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

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

b) neatenția în conducere (principala cauză);

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

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

e) defecțiunile tehnice la sistemele de direcție, frână, rulare, transmisie sau la luminile și semnalizatoarele vehiculelor;

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

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

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

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

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

## NU UITAȚI! ACASĂ VĂ ASTEAPTĂ CEI DRAGI

### CONDUCĂTORI DE VEHICULE CONTRIBUIȚI LA PREVENIREA ACCIDENTELOR

#### Rețineți și evitați!

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

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

7. folosește sistemele de frânare și de direcție în mod neadecvat (bruschează), în condiții de drum alunecos;
8. nu acordă prioritate de trecere celor în drept;
9. nu respectă semnificațiile indicatoarelor și marcajelor rutiere, semnalizările luminoase sau indicațiile agentului de circulație;
10. conduce agresiv, neatent sau poartă discuții cu ocupanții din autovehicul, care îi distrag atenția;
11. nu semnalizează corespunzător autovehiculul staționat pe carosabil ca urmare a unei defecțiuni;
12. 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. pleacă la drum fără rezerve de timp, conducând precipitat, obsedat de întârziere;
15. nu păstrează în mers o distanță corespunzătoare față de autovehiculul din față sau când frânează brusc, pune în pericol siguranța celor din spate;
16. nu se asigură la trecerile la nivel cu calea ferată;
17. încărcătura transportată depășește sarcina maximă autorizată de constructor, diminuând stabilitatea și rezistența autovehiculului.

ANEXA NR. 6

## GHID

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

Nr. Obiectul crt. problemei	Organul competent pentru rezolvare	Organul ierarhic superior (in caz de ne-rezolvare)	Observații	
0	1	2	3	4
1.	Repartizarea pe vehicul, linie, schimb	Impiegat de mișcare repartizor (după caz merge împreună cu acesta la șef atelier Exploatare)	Șef de secție	
2.	Situația traseului (starea carosabilului, a circulației, diverse propuneri) scris	Șef atelier Exploatare (de ploatare (de ploatare (de raport scris)	Șef de secție	

0	1	2	3	4
3.	Starea tehnică a troleibuzului	Revizor tehnic, maistru de serviciu	Şef atelier întreţinere Şef de secţie	
4.	Salarizarea			
	a) pontaj	Împiegat de mişcare pontator (după caz merge împreună cu acesta la şef atelier Exploatare)	Şef de secţie	
	b) rate, garanţii alocaţii, imputări	Compartimentul financiar din depou şi după caz biroul tehnic	Contabil de secţie	
	c) nivele de salarizare	Şef atelier Exploatare Şef de depou	Director de Exploatare	
5.	Schimbarea funcţiei în cadrul aceleiaşi unităţi	Şef de secţie (cu raport scris)	Director de Exploatare	

0	1	2	3	4
6.	Transfer în cadrul exploataării sau în altă unitate RATB	Şef de secţie (cu raport scris)	Director de Exploatare	
7.	Probleme de relaţii cu colegii de muncă, organe de control, publicul călător etc.	Şef atelier Exploatare Compartimentul ceretări de la exploatare	Şef de secţie Director de Exploatare	
8.	Accidente de circulaţie tamponări	Şef de depou şi comisia tehnică de constatare din depou	Director de Exploatare Comisia tehnică RATB numită prin decizie	
9.	Sancţiuni contestaţii	Şef de secţie	Director de Exploatare	
10.	Concediu de odihnă	Împiegat de mişcare repartizor (după caz împreună cu acesta la şef atelier Exploatare)	Şef de secţie	

0	1	3	3	4
11.	Demisia sau preavizul	Şef de secție	Director de Exploatare	
12.	Transfer la altă regiune, unitate, societate	Conducerea exploatării cu avizul şefului de depou	Director RATB	
13.	Schimb de tură sau liber	Şef atelier Exploatare (raport scris cu minim 24 ore înainte)	Şef de secție	Retroactiv numai cu acte doveditoare, la prezentarea la serviciu
14.	Concediu fără plată	Şef de secție	Director de Exploatare	Se va anunța depoul în 24 ore
15.	Concediu medical	Policlinica RATB, medic de familie	Medic—director Policlina RATB	Se va anunța depoul în 24 ore
16.	Analize medicale	Laboratoare analize Policlina RATB cu recomandarea de la medicul de familie medicale	Medic specialist conform recomandării	
17.	Bilete odihnă sau tratament	Organizațiile de sindicat	Comitetul de sindicat al exploatării	În baza recomandării medicale (pentru tratament)

0	1	2	3	4
18.	Cămin nefamilisti	Serviciul Personal Salarizare, Asistență Socială-RATB Biroul Asistență Socială	Director Resurse Umane, Asistență Socială RATB	Cu avizul medical pentru locuit în colectivitate
19.	Cantina	Serv. Patrimoniu Administrativ	Director Financiar-Contabil	
20.	Adeverințe salarizare	Compartiment financiar din depou	Contabil şef Exploatare	
21.	CAR (însciriere) cotizații, împrumuturi	CAR—RATB	Preşedinte CAR—RATB	Cererea tip va fi avizată de contabilul şef de exploatare
22.	Activitatea sportivă RATB	Comitetul de sindicat din cadrul depoului	Preşedintele Asociației Sportive RATB	Sportive RATB
23.	Audiențe	Conducerea exploatării (informații)	Director RATB	Cerere scrisă pentru

0	1	2	3	4
		mând în prealabil și șeful de depou în vederea avizelor dacă se consideră necesar)		orice audiență
24.	Solicitări locuințe (de intervenție) câmin nefamiliști	Serv. Personal Salarizare Asistență Socială RATB Birou Asistență Socială	Director Resurse Umane, Asistență Socială	
25.	Ajutoare sociale	Serv. Personal Salarizare Asistență Socială RATB, Biroul Asistență Socială	Director Resurse Umane și Asistență Socială	
26.	Solicitări standarde + cărți tehnice	Serv. Personal Salarizare Asistență Socială RATB Biroul Asistență Socială	Director Resurse Umane, Asistență Socială	

## CODUL DE CONDUITĂ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 7.** În conduita sa conducătorul de vehicul:

**a)** nu trebuie, sub nici o formă, să creeze scandal sau să participe la astfel de incidente, ori să recurgă la forță;

**b)** nu trebuie să determine declanșarea unor conflicte ci trebuie să le aplaneze.

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

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

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

**Art. 11.** Să se încadreze în programul de circulație. Sunt interzise staționările nejustificate la capăt de linie.

**Art. 12.** Trebuie să se preocupe de aspectul propriului loc de muncă — vehicul încredințat.

**Art. 13.** Să verifice modul de funcționare a componentelor, precum și modificarea codului acestora, la intrarea în traseu.

**Art. 14.** Nu are voie să pavoazeze vehiculul, cu fotografii sau reclame neaprobate de conducerea R.A.T.B.

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

**Art. 16.** Nu are voie să solicite sau să primească, direct sau indirect, pentru sine sau pentru alții, avantaje materiale sau de altă natură de la călători pentru diferite servicii.

## NOȚIUNI DE PRIM AJUTOR MEDICAL

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

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

### Primul ajutor în caz de accident de circulație

#### Principii de bază:

- a) acordarea primului ajutor persoanelor rănite este o îndatorire regulamentară și cetățenească;
- b) la scoaterea accidentatului din autovehicul se va avea în vedere să nu i se agraveze leziunile;
- c) persoanei grav rănite trebuie să i se acorde primul ajutor până la sosirea salvării;
- d) așezarea victimei într-o poziție care să permită o bună respirație;
- e) ridicarea unei persoane grav rănite în urma unui accident se face în așa fel încât să-i fie menținute în același plan capul-gâtul-toracele; persoanele rănite se scot dintr-un automobil prin ridicare și cu multă atenție;
- f) așezarea victimei aflate în stare de inconștiență pe spate, cu capul înclinat într-o parte;
- g) înainte de a trece la transportul victimei, trebuie să ne convingem că funcțiile respiratorii și circulatorii sunt asigurate;
- h) pentru accidentatii grav, în comă și cu fracturi multiple, se acordă primul ajutor la locul accidentului, apoi se transportă de urgență la prima unitate sanitară;

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

### Răni, hemoragii, pansamente

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

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

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

Primul gest este de a opri sângerarea:

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

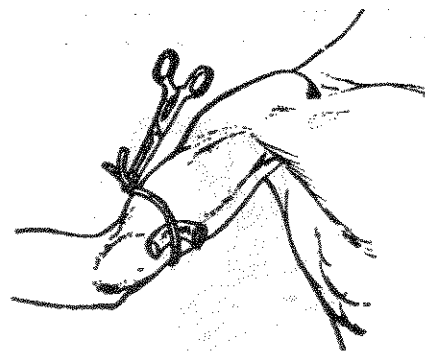
— când sângerarea provine din vase mai mari:

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

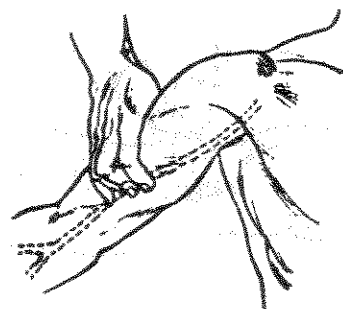
b) vene — sângele țâșnește în jeturi continue și are culoare mai închisă.

Aplicarea garoului:

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



Aplicarea garoului



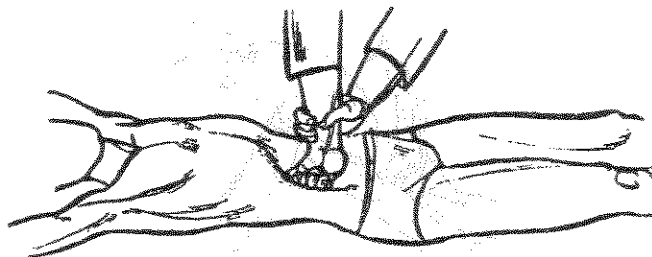
Hemostaza provizorie prin compresia digitală pe artera humerală

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

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



Hemostaza provizorie prin compresia digitală pe artera carotidă



Compresiunea bimanuală pe artera aortoabdominală

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

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

### Stopul respirator și cardiac

#### Stopul respirator

Se recunoaște după:

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

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

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



Dezobstrucția căilor respiratorii



- Tehnica resuscitării stopului respirator se face prin:
- respirație „gură la gură”;
  - respirație „gură la nas”.



Respirația artificială „gură la gură”



Respirația artificială „gură la nas”

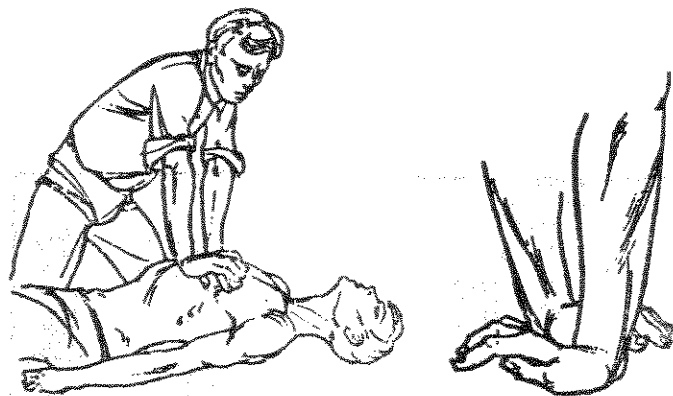
Eliberarea și degajarea căilor respiratorii superioare.  
 Efectuarea respirației artificiale se face așezând victima pe spate cu picioarele mai sus și capul înclinat către înapoi.  
 Când gura este încheștată și respirația „gură la gură” nu este posibilă, se face respirația „gură la nas” (prin nările victimei).  
 La respirația „gură la gură” se va avea în vedere ca nările să fie strânse cu degetele.

#### Stopul cardiac

Recunoașterea unui stop cardiac:

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

În acest caz se trece la masajul cardiac extern:  
 — apăsarea ritmică în dreptul inimii a toracelui victimei.



Masaj cardiac extern

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

### Fracturi

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

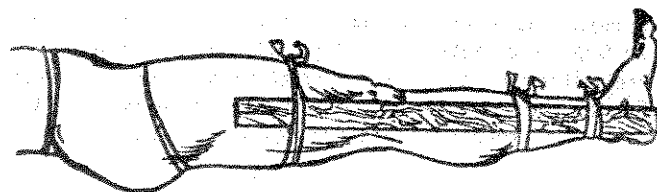
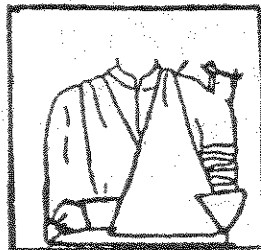
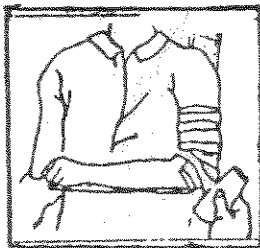
O fractură se recunoaște după:

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

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

Imobilizarea se face cu ajutorul atelelor.

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

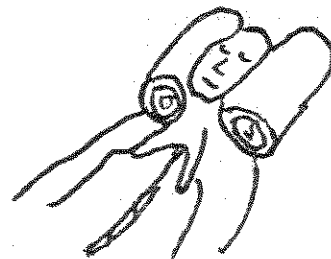


Imobilizarea provizorie a fracturii cu două atele

Fracturile coloanei sunt cele mai grave pentru că alunearea unui corp vertebral poate comprima măduva, lucru ce poate duce la moarte instantanee.

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

Accidentatul trebuie transportat întins pe un plan dur.



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

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

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

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

#### *Fracturile craniului*

- pot trece ușor neobservate;
- orice traumatism aparent minor poate evolua în timp, grav cu instalarea unor complicații ce pot duce la moartea bolnavului.

De aceea este necesar să fie consultat de către medic.

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

#### *Electrocutarea*

Prima intervenție constă în eliberarea victimei de sursa electrică. Aceasta se face prin:

- oprirea curentului electric de la comutator;
- dacă acest lucru nu este posibil se va încerca ruperea conductorului electric cu un băț, cu un obiect cu mână de lemn sau clește izolat.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

punzătoare tarifului în vigoare la data efectuării călătoriei, în aparatele special montate în acest scop iar la cererea organelor de control să le prezinte pentru verificare.

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

Pentru mărfurile sau bagajele care ocupă locurile de pe scaune, călătorul va plăti, în plus, prețul unui bilet sau al unei cartele magnetice la tariful în vigoare la data efectuării călătoriei, pentru fiecare loc ocupat cu mărfurile sau bagajele respective.

Prețul biletului sau al cartelei magnetice se achită și în situația în care călătorul deține abonament sau legitimație de călătorie valabile. Pentru bagajele cu volum mic, care se țin în mână, nu se plătește suplimentar, prețul unui bilet sau al unei cartele magnetice.

**Art. 5.** Biletele, cartelele magnetice, abonamentele sau legitimațiile de călătorie vor fi folosite potrivit condițiilor în care au fost eliberate.

Posesorii de abonamente sau legitimații nominale sunt obligați să prezinte controlorilor, la cerere, actele de identitate.

Biletele, cartelele magnetice, abonamentele sau legitimațiile de călătorie care prezintă date incomplete, ștersături sau modificări sunt confiscate, iar utilizatorul va fi sancționat conform legislației în vigoare.

Pe porțiunea de traseu comun a mai multor linii de transport, abonamentul eliberat pentru una dintre ele se poate utiliza și pentru celelalte.

**Art. 6.** Biletul sau cartela magnetică dau dreptul la o singură călătorie fără întrerupere, pe distanța corespunzătoare tarifului, pe traseul fixat vehiculului pentru cursa respectivă și numai în vehiculul în care au fost compostate sau validate.

Biletele, cartelele magnetice, abonamentele sau legitimațiile de călătorie pot fi transmise altor persoane, cu excepția celor nenominale.

**Art. 7.** Este interzis călătorilor:

a) să călătorească fără bilet ori cartelă magnetică la tariful în vigoare la data efectuării călătoriei sau să călătorească fără abonament sau legitimație de călătorie

b) să călătorească fără bilete sau cartele magnetice valabile, compostate sau validate în mod valabil;

c) să călătorească cu bilete, cartele magnetice, abonamente sau legitimații de călătorie care prezintă date modificate sau șterse;

d) să împiedice în orice mod personalul R.A.T.B. să-și exercite atribuțiile de serviciu la bordul vehiculelor de transport în comun, în stații ori la capetele de linii;

e) să agreseze fizic sau verbal personalul R.A.T.B. în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu la bordul vehiculelor de transport în comun, în stații ori la capetele de linii;

f) să ceară conducătorului de troleibuz deschiderea ușilor acestora între stații sau la semafoare;

g) să poarte discuții cu conducătorul de troleibuz în timpul circulației;

h) să împiedice organele de control să-și exercite atribuțiile;

i) să călătorească pe scări, pe părțile laterale sau în afara caroseriei troleibuzului;

j) să umble la aparatele și instalațiile troleibuzului;

k) să acționeze semnalul de alarmă fără a exista un pericol iminent pentru siguranța vehiculului sau a călătorilor;

l) să se sprijine de geamuri pentru asigurarea stabilității în timpul mersului (în acest scop se vor folosi numai barele și curelele pentru susținere sau mânerle de la scaune);

m) să producă dezordine în orice mod la urcare, la coborâre sau în interiorul troleibuzului;

n) să lipească afișe în salonul sau exteriorul troleibuzului;

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

p) să vândă orice marfă în salonul troleibuzului;

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

r) să tulbure ordinea și liniștea celorlalți călători;

s) să arunce obiecte de orice fel pe fereastră ori pe ușa troleibuzului.

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

a) ocuparea locurilor de pe scaune cu mărfuri sau bagaje fără compostarea sau validarea, în plus, a unui bilet sau a unei cartele magnetice la tariful în vigoare la data efectuării călătoriei, pentru fiecare loc ocupat cu mărfurile sau bagajele respective;

b) transportarea de materiale inflamabile precum: butelii de aragaz, butelii pentru oxigen sau acetilenă, bidoane cu benzină sau petrol, bidoane cu carbid, arme de foc neasigurate etc.;

c) transportarea materialelor care ar putea produce neajunsuri celorlalți călători, prin mirosurile pe care le emană, prin ardere, coroziune sau murdărie;

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

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

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

b) să ia măsuri pentru a asigura încărcarea troleibuzului numai în limita capacității lor înscrise în documentul de bord al troleibuzeului respectiv.

**Art. 10.** Abaterile de la dispozițiile prezentei hotărâri constituie contravenție și se sancționează astfel:

— pentru contravențiile prevăzute la art. 7 amenda este de la 200.000 la 400.000 lei, iar pentru cele prevăzute la art. 8 amenda este de la 300.000 la 500.000 lei;

— cuantumul amenzilor va putea fi modificată de organele abilitate, conform prevederilor legale.

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

**Art. 12.** În situația în care contravenția săvârșită a avut drept consecință producerea unui prejudiciu pentru R.A.T.B. în procesul-verbal de contravenție se va menționa, pe lângă contravenția săvârșită și amenda aplicată, în ce a constat prejudiciul, urmând ca valoarea acestuia să fie stabilită pe baza unui deviz, recuperarea efectuându-se conform dreptului comun.

**Art. 13.** Contravențiile stabilite prin prezenta hotărâre se constată și se sancționează prin proces-verbal încheiat de personalul cu atribuții de control din cadrul R.A.T.B., de delegații cu împuternicire dată prin Dispoziția Primarului General al Municipiului București.

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

În momentul constatării contravenției, agentul constatator eliberează contravenientului o dovadă numită „Cons-

tatare", care va cuprinde descrierea contravenției săvârșite, dacă aceasta a avut sau nu ca urmare producerea unui prejudiciu R.A.T.B., limita minimă și maximă a amenzii prevăzută de prezenta hotărâre pentru abaterea săvârșită și amenda aplicată, menționând suma care poate fi achitată în termen de 48 de ore, procesul-verbal urmând să se întocmească ulterior.

**Art. 14.** Contravenientul este obligat să prezinte agentului constator, la cerea acestuia, actul de identitate.

În cazul în care contravenientul refuză să se legitimeze agentul constator poate apela la ofițerii sau subofițerii de poliție ori la cele mai apropiate secții de poliție.

**Art. 15.** În cazul în care contravenientul achită pe loc agentului constator jumătate din minimul amenzii prevăzute de prezenta hotărâre pentru abaterea săvârșită, iar prin contravenție nu s-a cauzat un prejudiciu, procesul-verbal nu se mai încheie și orice urmărire încetează.

Plata amenzii se face contra chitanță, în care se va specifica numele și prenumele contravenientului, contravenția pentru care a fost încasată amenda, data săvârșirii contravenției precum și linia de transport în care s-a săvârșit aceasta.

**Art. 16.** Dacă contravenientul se angajează sub semnătură să achite, în cel mult 48 de ore de la data săvârșirii contravenției și întocmirii „Constatării”, jumătate din minimul amenzii stabilite prin prezenta hotărâre pentru abaterea săvârșită, agentul constator va face mențiune în acest sens, în cuprinsul constatării și dacă este cazul, în procesul-verbal.

Plata amenzii se face în acest caz la agențiile CEC, casierii RATB, filiale sau sucursale ale băncilor iar chitanța se predă de către contravenient agentului constator, în termenul prevăzut de alineatul precedent.

Dacă contravenientul achită în 48 de ore de la data săvârșirii contravenției jumătate din minimul amenzii prevăzute în prezenta hotărâre pentru abaterea săvârșită, încetează orice urmărire în ceea ce privește amenda.

În cazul în care contravenientul nu achită în 48 de ore jumătate din minimul amenzii, agentul constator procedează la întocmirea procesului-verbal pe baza datelor reținute în momentul constatării contravenției și al eliberării „Constatării”.

Contravenientul va achita în acest caz amenda aplicată prin proces-verbal de contravenție.

Pentru contravențiile săvârșite de minorii care au împlinit 14 ani, minimul și maximul amenzii prevăzute la art. 10 se reduc la jumătate.

**Art. 17.** Împotriva procesului-verbal de constatare al contravenției se poate face plângere, în termen de 15 zile de la data comunicării acestuia.

Plângerea se depune la organul din care face parte agentul constator și va fi însoțită de copia procesului-verbal de constatare al contravenției.

**Art. 18.** Plângerea se înaintează de către organul constator judecătorei competente spre soluționare.

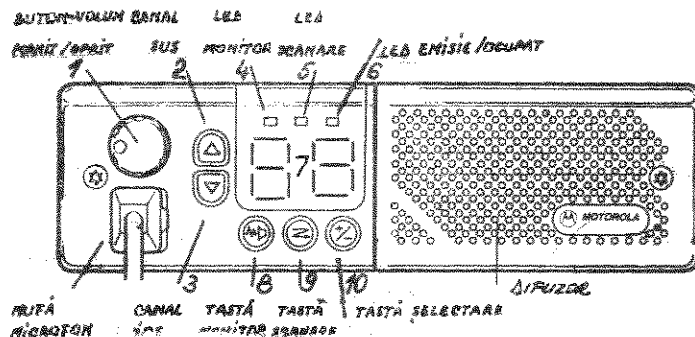
**Art. 19.** Organizatorii de manifestări sportive, de spectacole, acțiuni cu caracter sindical etc. au obligația să ia măsurile necesare pentru preîntâmpinarea distrugerii sau degradării componentelor mijloacelor de transport în comun ori a mobilierului stradal existent în stațiile RATB.

Organul administrației publice locale care autorizează astfel de manifestări va consemna și obligația organizatorilor de a suporta contravaloarea daunelor produse.

**Art. 20.** Contravențiilor stabilite prin prezentele Norme le sunt aplicabile prevederile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001, privind regimul juridic al contravențiilor.

## INSTRUCȚIUNI DE FOLOSIRE PENTRU RADIOTELEFOANE

### A. MOTOROLA TIP GM 300



### ATENȚIE!

Montarea sau demontarea radiotelefonului se va efectua numai de către Serviciul Electronică și Automatizări.

### PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE A RADIO-TELEFONULUI

Pentru punerea în funcțiune a radiotelefonului rotiți butonul de reglaj volum (1) în sensul acelor de ceasornic, auzindu-se un clic. LED-urile 4, 5, 6, 7 de pe panoul frontal, se aprind indicând ultima stare a aparatului înainte de a fi oprit, iar în difuzor se va auzi un ton scurt, ceea

ce înseamnă o funcționare corectă a aparatului. În caz contrar, radiotelefonul este defect și trebuie trimis la Serviciul E.A.

Pentru oprirea radiotelefonului se rotește butonul de volum în sens invers acelor de ceasornic, până se aude un clic.

### FUNCȚIONAREA PE „RECEPȚIE”

Se reglează volumul dorit din butonul de reglaj al volumului (1).

Se selectează canalul dorit prin apăsarea butoanelor CANAL SUS/JOS (2), (3) până când pe display (7) se afișează cifra corespunzătoare.

În condiții de recepție proastă se va apăsa butonul MONITOR (8) timp de 2 secunde. În difuzor se va auzi un zgomot specific (fără squelch). Dacă se dorește revenirea în modul de recepție cu squelch, se apasă din nou, dar pentru scurtă durată, butonul MONITOR (8). Fiecare apăsare a butoanelor radiotelefonului va fi însoțită de un ton scurt.

### FUNCȚIONAREA PE „EMISIE”

Înainte de a emite, se verifică dacă LED-ul EMISIE/OCUPAT (6) este stins.

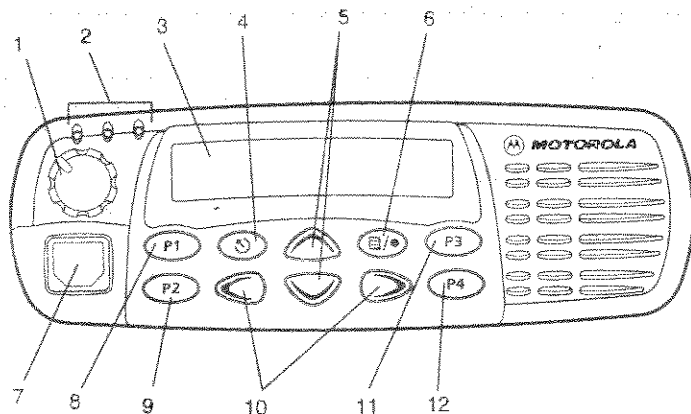
În acest caz, canalul este liber și se poate emite apăsând și menținând apăsat butonul de emisie de la microfon. În timpul emisie, LED-ul EMISIE/OCUPAT (6) este aprins permanent. La eliberarea butonului se trece în recepție.

Dacă LED-ul EMISIE/OCUPAT (6) se aprinde intermitent, canalul este ocupat, situație în care, prin apăsarea butonului de emisie, în difuzor se aude un ton de avertizare.

Timpul maxim de emisie este limitat la un minut. După un minut de emisie continuă, radiotelefonul iese automat din emisie.

Butoanele SEL (10) și SCAN (9) nu se utilizează.

## B. MOTOROLA GM 160



1. pornit/oprit și volum;
2. indicatoare LED (pentru semnalizarea stărilor sau a modurilor de lucru);
3. display;
4. ieșire meniu/abandonare funcție;
5. selectör canale/navigare meniu sus-jos;
6. intrare meniu/selectare funcție;
7. conector microfon;
- 8, 9, 11, 12. butoane programabile;
10. navigare meniu stânga-dreapta.

### ATENȚIE!

Instalarea, demontarea și orice altă intervenție tehnică asupra radiotelefonului se va efectua numai de către personalul Serviciului Electronică și Automatizări.

Radiotelefonul va fi alimentat numai dintr-o sursă de alimentare protejată la supratensiune și la suprasarcină (în cazul de față sursă tip Astron RS-10A-BB). În cazul în care se lucrează la instalația electrică de 220V c.a. se va deconecta de la priză sursa de alimentare a radiotelefonului.

Funcționarea radiotelefonului cu o instalație de antenă defectă sau neconectată corect poate cauza avariarea gravă a acestuia.

Sunt interzise orice modificări asupra instalației originale a radiotelefonului (de exemplu conectarea unui difuzor extern).

Nerespectarea condițiilor de exploatare conduce la pierderea garanției radiotelefonului, situație în care costurile de reparație vor fi suportate de către cei în cauză.

### PORNIREA/OPRIREA RADIOTELEFONULUI — REGLAREA VOLUMULUI

Pentru pornirea radiotelefonului se apasă scurt butonul 1. După acționarea acestui buton, radiotelefonul efectuează testul de funcționare; dacă nu sunt depistate probleme de funcționare, în difuzor se vor auzi două tonuri scurte, iar radiotelefonul trece în modul de lucru programat. În caz contrar, în difuzor se va auzi un singur ton de durată mai lungă; în această situație radiotelefonul necesită depanare într-un service specializat.

Pentru reglarea volumului la nivelul dorit se rotește butonul 1.

### SELECTAREA CANALULUI DE COMUNICAȚIE

Pentru selectarea canalului de lucru, se utilizează butoanele  $\nabla$   $\wedge$ .

În cazul de față, radiotelefonul este programat cu două canale de lucru:



- canal 1 — este destinat comunicației cu dispeceratul RATB 5 și cu substațiile din cadrul grupei din care face parte; permite recepționarea numai a comunicațiilor radio destinate substațiilor din cadrul grupei. Pe display apare „RATB 5 Gr...”.
- canal 2 <->-<-> la fel ca mai sus, cu deosebirea că permite recepționarea întregului trafic radio din rețea. Pe display apare \*\*\*RATB5\*\*\*.

## EFFECTUAREA UNEI COMUNICAȚII RADIO

Pentru efectuarea unei convorbiri se apasă butonul de trecere în emisie, moment în care în difuzor se va auzi un ton. Se menține apăsat butonul de trecere în emisie și numai după încetarea tonului, se poate comunica vocal. La terminarea comunicației se eliberează butonul de trecere în emisie. Este foarte important ca efectuarea comunicației vocale să aibă loc numai după încetarea tonului menționat, deoarece în acest timp radiotelefonul își transmite codul propriu de identificare, iar mesajul vocal este ignorat.

Timpul maxim de emisie continuă este limitat la 30 de secunde. După expirarea acestui timp, în difuzor se va auzi un ton de avertizare și radiotelefonul trece automat în regim de recepție.

Fiecare intrare în emisie a radiotelefonului este însoțită de transmiterea codului propriu de identificare. Codul de identificare este afișat pe display-ul radiotelefoanelor compatibile din rețeaua radio RATB 5. Radiotelefonul GM 160 permite afișarea numelui alocat codului de identificare.

În regim de recepție vor fi afișate codurile de identificare ale radiotelefoanelor care dispun de această facilitate. Radiotelefonul nu permite intrarea în emisie dacă, în acel moment, canalul radio este ocupat (LED-ul roșu clipește intermitent).

## ALTE FACILITĂȚI

1. RADIO CALL: cuprinde două subfuncții: RADIO CHECK și CALL ALERT.

Aceste funcții se vor utiliza numai dacă este absolut necesar.

### RADIO CHECK

Permite verificarea faptului că un alt radiotelefon din rețea este activ și se află în aria de acoperire.

Pentru selectarea acestei funcții se apasă butonul P1; pe display apare CALL ALERT. Se apasă pe unul din butoanele  $\wedge \vee$  și se selectează RADIO CHECK. Se apasă din nou P1 și pe display apare lista codurilor de identificare din rețea. Se selectează codul dorit cu ajutorul butoanelor  $\wedge \vee$  și se apasă butonul de trecere în emisie o singură dată. Dacă operațiunea de verificare a avut succes pe display apare ACKNOWLEDGE, iar în caz contrar apare NO ACKNOWLEDGE.

### CALL ALERT

Este utilizată în situația în care unul din utilizatori nu răspunde apelurilor, dacă radiotelefonul acestuia este activ și este în aria de acoperire. După utilizarea cu succes a acestei funcții, pe display-ul radiotelefonului căutat este afișat codul de identificare al apelantului, însoțit de tonuri de avertizare, până când răspunde apelului.

Pentru selectarea acestei funcții se apasă butonul P1; pe display apare CALL ALERT. Se apasă din nou P1 și pe display apare lista codurilor de identificare din rețea. Se selectează codul dorit cu ajutorul butoanelor  $\vee \wedge$  și se apasă butonul de trecere în emisie o singură dată. Dacă operațiunea de verificare a avut succes pe display apare ACKNOWLEDGE, iar în caz contrar apare NO ACKNOWLEDGE.

O altă cale de accesare a acestor funcții este prin intrarea în modul meniu. Se apasă pe butonul 6, pe display apare RADIO CALL, se apasă din nou butonul 6 și, cu ajutorul butoanelor  $\wedge \vee$ , se selectează funcția dorită; se apasă din nou butonul 6, și se intră în lista de coduri, după care se procedează la fel ca mai sus.

## 2. SETARE ȘI AFIȘARE CEAS

Se intră în meniu prin apăsarea butonului 6. Cu ajutorul butoanelor  $\wedge \vee$  se selectează UTILITIES. Se selectează apoi SET TIME cu butonul 6.

Cu butoanele  $< >$  se selectează ora, minute sau modul de funcționare (AM, PM, 24 h), iar cu butoanele  $\wedge \vee$  se setează valoarea. Afișarea ceasului se realizează prin apăsarea butonului P3.

## 3. SETARE ALARMĂ

Se intră în meniu prin apăsarea butonului 6. Cu ajutorul butoanelor  $\wedge \vee$  se selectează UTILITIES. Se selectează apoi următoarele: REMINDER, ALARM, ALARM ON (activare alarmă) sau ALARM OFF (dezactivare alarmă) și SET TIME (se setează ora și minutul la fel ca mai sus).

## 4. SETARE VOLUM TONURI

Se intră în meniu prin apăsarea butonului 6. Cu ajutorul butoanelor  $\wedge \vee$  se selectează AUDIOTONES. Se selectează apoi următoarele: ALERT VOL LVL, IND ALERT ON sau IND ALERT OFF (volum mare sau mic).

## 5. REGLARE NIVEL DE ILUMINARE DISPLAY

Se apasă succesiv butonul P4 până la nivelul de iluminare dorit.

Interacțiunea 0902 a fost elaborată în septembrie 2003 de către Biroul Formare Profesională din cadrul Regiei Autonome de Transport București.

La redactarea acestei lucrări au participat:

1. Din cadrul Serviciului Formare Profesională:
  - ing. Florin Georgescu — șef Serviciu Formare Profesională
  - responsabil de colectiv
  - ing. Liviu Popa
  - sing. Dănuț Voicilă
  - ing. Maria Manoliu
  - ing. Mariana Ștepanescu
  - psiholog Viorica Radu
2. Din cadrul Serviciului Exploatare Mișcare:
  - ing. Nicolae Stoica — șef Serviciu Exploatare Mișcare
  - ing. Alexandru Oprișan — colaborator
  - ing. Anca Hanganu — colaborator
3. Din cadrul Exploatării Transport Electric:
  - ing. Virgil Cernescu — ing. șef
  - ing. Dragoș Vasiliu — șef Serviciu Exploatare și Siguranța Circulației
4. Observații și completări la această Instrucțiune au mai adus:  
ETE, APUPS, SON, SEM, SME, SPS și Serv. Contencios
5. Colaborație, corectură: Serv. Formare Profesională  
Silvia Ghițuran, Tehnoredactori: Cae Mihai

Instrucțiunea 0902/2003 a fost aprobată în Comitetul de Direcție RATB în data de 19.12.2003

## CUPRINS

1. DISPOZIȚII GENERALE .....	3
2. CONDIȚII PENTRU OCUPAREA FUNCȚIEI ȘI PERSPECTIVE DE AVANSARE .....	3
3. ATRIBUȚIILE CONDUCĂTORULUI DE TROLEIBUZ .....	5
4. RELAȚII DE SERVICIU .....	6
5. CONDIȚII DE LUCRU PENTRU CONDUCĂTORUL DE TROLEIBUZ .....	8
6. ȚINUTA CONDUCĂTORULUI DE TROLEIBUZ ÎN TIMPUL SERVICIULUI .....	9
7. COMPORTAMENTUL CONDUCĂTORULUI DE TROLEIBUZ .....	10
8. PREZENTAREA LA PROGRAM, PRIMIREA DOCUMENTELOR DE CIRCULAȚIE ȘI INSTRUCTAJUL OPERATIV .....	12
9. PRELUAREA SERVICIULUI PE TRASEU .....	15
10. EXPLOATAREA TROLEIBUZULUI .....	16
11. TRASEUL ȘI ITINERARIUL (programul de mers)	
11. TRASEUL ȘI ITINERARIUL (programul de mers)	18
11.1. Generalități .....	18
11.2. Conducerea troleibuzului pe traseu .....	19
11.3. Oprirea și plecarea din stație .....	20
11.4. Oprirea și staționarea la capăt de linie ....	21
11.5. Verificarea compoastorelor (validatoarelor) ..	22

11.6. Rampe și pante .....	23
11.7. Trecheri la nivel cu calea ferată .....	23
11.8. Circulația pe poduri, pe sub poduri sau pasaje denivelate .....	24
11.9. Retragera în unitatea de exploatare (depou) .....	25
11.10. Spălarea, controlul și gararea troleibuzului	26
11.11. Avarii și defecte la troleibuz .....	27
11.12. Intervenția conducătorului de troleibuz în caz de defecțiune tehnică .....	29
11.13. Intervenția conducătorului de troleibuz în situația avertizării la bord a prezenței tensi- unii periculoase la caroserie (semnalizare de la instalația DST) .....	30
11.14. Intervenția conducătorului de troleibuz în situația avertizării la bord a prezenței de fum sau supratemperatură (semnalizare de la instalația DFT) .....	31
12. SITUAȚII SPECIALE .....	32
12.1. Deviere de la traseul de bază .....	32
12.2. Evenimente de circulație .....	33
12.3. Avarii în rețeaua electrică de contact .....	34
12.4. Lipsă de tensiune în rețeaua electrică de contact .....	36
12.5. Izbucnirea unui incendiu la troleibuz .....	36
12.6. Ploaie sau inundații .....	37
12.7. Vizibilitatea redusă. Ceață. ....	38
12.8. Polei și măzgă. Derapaj .....	38
12.9. Temperatură scăzută. Îngheț .....	39
12.10. Ninsoare. Zăpadă abundentă .....	40

12.11. Desprinderea captatorilor de pe firul aerian, macazuri, încrucișări (piese speciale), obsta- cole, lucrări rutiere sau în rețeaua de contact .....	41
12.12. Incidente .....	44
12.13. Acte de vandalism și stricăciuni produse de călători .....	45
12.14. Cazuri speciale care necesită asistență medicală (nașteri, decese) .....	46
13. REGULI DE IGIENĂ A MUNCII .....	47
13.1. Controlul medical periodic .....	47
13.2. Igiena individuală .....	48
13.3. Starea de oboseală .....	48
13.4. Alimentația .....	49
13.5. Consumul de medicamente .....	49
13.6. Consumul de alcool .....	49
13.7. Fumatul .....	50
13.8. Stresul .....	50
14. REGULI DE PROTECȚIE A MUNCII, PREVENIREA ȘI STINGEREA INCENDIILOR .....	51
14.1. Disciplină, ordine și curățenie .....	51
14.2. Norme P.S.I. ....	52
14.3. Deplasarea în depou, urcarea și coborârea în/din troleibuz .....	56
14.4. Pornirea troleibuzului de pe loc în depou ..	57
14.5. Vizibilitatea .....	57
14.6. Ventilația și încălzirea .....	59
15. ACORDAREA PRIMULUI AJUTOR .....	59
16. DREPTURILE SALARIAȚILOR CE DECURG DIN CONTRACTUL COLECTIV DE MUNCĂ ȘI LEGISLAȚIA MUNCII .....	60
17. DISPOZIȚII FINALE .....	63

## ANEXE

1. Caracteristicile generale ale troleibuzelor existente în parcul RATB la 01.01.2003 Anexa 1 .....	65
2. Normele de verificare a troleibuzelor înainte de ieșirea în traseu .....	65
3. Principalele defecte ce pot surveni la troleibuze. Cauzele probabile și măsurile de remediere ....	69
4. Conducerea economică a troleibuzului .....	87
5. Noțiuni privind conducerea preventivă .....	87
6. Ghid pentru orientarea conducătorului de troleibuz în relațiile ierarhice privind tratarea și rezolvarea unor probleme personale sau de serviciu cu caracter deosebit .....	101
7. Codul de conduită. Comportamentul categoriei profesionale „conducător de troleibuz” cu clientul extern .....	107
8. Noțiuni de prim ajutor medical .....	109
9. Norme privind desfășurarea transportului în comun în mijloacele de transport ale Regiei de Transport București și modul de sancționare a abaterilor săvârșite — H.C.G.M.B. nr. 156/23.08.2001 — ....	119
10. Instrucțiuni de folosire pentru radiotelefoane ....	126
11. Cuprins .....	135

IMPRIMAT LA TIPOGRAFIA



## ERATĂ

Pag. 66 ultimul rînd se completează cu:

13. bis „Troleibuzul nu trebuie să plece de pe loc cu uşile deschise”

Pag. 133 sus primul rînd în loc de Interacţiunea . . .  
se va citi Instrucţiunea 0902 a fost elaborată  
în septembrie 2003 de . . .