

Studii: doctorat în Inginerie industrială, Universitatea Politehnică București (2015); master Ingineria calității, Universitatea Politehnică București (2011); diplomă de licență, Universitatea Politehnică București, Facultatea I.M.S.T. (2009); master Integrare Economică Europeană (2009); master Drept Comercial European (2009); diplomă de licență, Facultatea de Drept, Fundația Universitară Română de Științe și Arte „Gheorghe Cristea” (2007).

Activitate: Director General, Școală de șoferi „TEO” (2003-prezent); lector instructori auto și profesori legislație rutieră (din 2003)

Marius Teodorescu

CONDUCEREA ȘI CONDUITA PREVENTIVĂ

Siguranța circulației în traficul rutier



Editura C.H. Beck
București 2019



Având în vedere amploarea luată de fenomenul fotocopierii lucrărilor de specialitate, mai ales în domeniul Dreptului, atragem atenția că, potrivit art. 14 și 196 din Legea nr. 8/1996 privind dreptul de autor și drepturile conexe, republicată, reproducerea operelor sau a produselor purtătoare de drepturi conexe, dacă respectiva reproducere a fost efectuată fără autorizarea sau consimțământul titularului drepturilor recunoscute de legea menționată, constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoare sau cu amendă. Prin reproducere, conform legii, se înțelege realizarea, integrală sau parțială, a uneia ori a mai multor copii ale unei opere, direct sau indirect, temporar ori permanent, prin orice mijloace și sub orice formă.

Nu vă faceți părtași la distrugerea cărții!

Editura C.H. Beck este acreditată CNATDCU și este considerată editură cu prestigiu recunoscut

Conducerea și conduita preventivă. Siguranța circulației în traficul rutier

Marius Teodorescu

Copyright © 2019 – Editura C.H. Beck

Toate drepturile rezervate Editurii C.H. Beck

Nicio parte din această lucrare nu poate fi copiată fără acordul scris al

Editurii C.H. Beck.

Drepturile de distribuție în străinătate aparțin în exclusivitate editurii.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
TEODORESCU, MARIUS

Conducerea și conduita preventivă : siguranța circulației în traficul rutier / Marius Teodorescu. - București : Editura C.H. Beck, 2019

ISBN 978-606-18-0927-1

656

Editura **C.H. BECK**

București, Calea Plevnei nr. 172, sector 6

Tel.: 021.410.08.47; 021.410.08.73

Fax: 021.410.08.48

E-mail: comenzi@beck.ro

Cuprins

Introducere	IX
Capitolul I. Generalități	1
§1. Definiții.....	1
§2. Elementele CCP	2
2.1. Cunoștințele teoretice și practice	2
2.2. Vigilența.....	4
2.3. Prevederea.....	6
2.4. Îndemânarea.....	8
Capitolul II. Tema generală pentru siguranța dumneavoastră.....	10
Capitolul III. Teme generale specifice	13
§1. Tema generală specifică transportului de marfă	13
§2. Tema generală specifică transportului de persoane	19
§3. Tema generală specifică transportului de mărfuri periculoase ADR.....	21
Capitolul IV. Conducătorul auto	25
§1. Tema: Starea psihică/fizică a conducătorului auto	25
1.1. Starea psihică a conducătorului auto	25
1.2. Starea fizică a conducătorului auto	26
1.3. Poziția la volan	27
1.4. Recomandări privind alimentația.....	27
§2. Tema: Influența consumului de alcool asupra conducerii autovehiculului	28

§3. Tema: Efectele consumului de medicamente sau droguri	31
§4. Tema: Drumul ca factor de risc	34
§5. Tema: Factori de risc generați de ceilalți participanți la trafic	35
§6. Tema: Oboseala – perioade de conducere, pauze și perioade de odihnă	38
Capitolul V. Autovehiculul	47
§1. Tema: Autovehiculul	47
1.1. Pregătirea autovehiculului pentru cursă	47
1.2. Sisteme de siguranță ale autovehiculului	47
1.2.1. Sistemul pentru prevenirea blocării roților la frânare (ABS)	48
1.2.2. Sistemul electronic de distribuție al forțelor de frânare (EBD)	48
1.2.3. Sistemul electronic de stabilitate (ESP)	48
1.2.4. Asistență la frânarea de urgență (AFU)	49
1.2.5. Sistemul de control al tracțiunii (ASR sau TRC)	49
1.2.6. Sistemele de încetinire a autovehiculului	49
1.2.7. Retardere	50
1.3. Poziția vehiculului în mers	51
1.4. Rezerva de putere a autovehiculului	52
§2. Tema: Frânarea autovehiculului	52
§3. Tema: Viteza	56
Capitolul VI. Conducerea și conduita preventivă (CCP) ...60	
§1. Tema: CCP în trafic	60
§2. Tema: CCP la acordarea priorității	61
§3. TEMA: CCP la depășire	62
§4. Tema: Coliziuni	65
4.1. Coliziunea frontală	66

4.2. Coliziunea laterală	67
4.3. Coliziunea din spate	68
§5. Tema: CCP în diverse anotimpuri	70
5.1. CCP primăvara/toamna	70
5.2. CCP vara	72
5.3. CCP iarna	74
§6. Tema: CCP pe timp de ploaie	77
§7. Tema: CCP pe timp de noapte	80
§8. Tema: CCP pe timp de ceață	83
Capitolul VII. Situații de urgență	87
§1. Tema: Defectarea sistemului de frânare	87
§2. Tema: Explozia unui pneu	87
§3. Tema: Acvaplanarea	88
§4. Tema: Ieșirea de pe drum	90
§5. Tema: Incendiul	91
§6. Tema: Furtul cu violență	94
§7. Tema: Accident sau incident în care este implicat un vehicul care transportă mărfuri periculoase	96
Capitolul VIII. Primul ajutor	98
§1. Tema: Cunoștințe generale de prim ajutor	98
§2. Tema: Stopul cardio-respirator	102
§3. Tema: Arsurile, șocul	105
§4. Tema: Hemoragia	106
§5. Tema: Entorsa, luxația, fractura	107
§6. Tema: Rana (plaga)	109
§7. Tema: Transportul accidentaților	110
Bibliografie	113

Capitolul I Generalități

De multe ori, atunci când s-a încălcat o regulă de circulație și, totuși, accidentul nu s-a produs, aceasta se datorează faptului că ceilalți participanți la trafic au luat ei unele măsuri de prevenire și evitare a evenimentului.

§1. Definiții

Conduita preventivă reprezintă comportamentul rutier al conducătorului de vehicul și al pietonului prin care să se înlăture posibilitatea producerii unui accident prin anticiparea situațiilor care pot genera accidente, prin evitarea acțiunilor incorecte ale partenerilor de drum și prin adaptarea modului de deplasare la condițiile atmosferice, de vizibilitate, de drum și de trafic.

Comportamentul prin care un conducător de vehicul sau pieton previne și/sau evită producerea accidentului de circulație, în situația când se încalcă o regulă de circulație de către un alt participant la trafic, constituie esența conduitei preventive.

Conducerea preventivă constă în anticiparea situațiilor care pot genera accidente, evitarea accidentelor pe cale de a se produce, alegerea celei mai bune soluții pentru ieșirea cu minimum de consecințe dintr-un accident care nu a putut fi evitat în nici-un fel.

Aceste două elemente sunt indisolubil legate și din acest motiv în lucrare le veți întâlni sub forma de Conducere și Conduită Preventivă (CCP)

§2. Elementele CCP

Aplicarea în practică a CCP are la bază următorii factori:

- **Cunoștințele teoretice și practice;**
- **Vigilența;**
- **Prevederea;**
- **Judecata;**
- **Îndemânarea.**

2.1. Cunoștințele teoretice și practice

Acest factor presupune cunoașterea regulilor de circulație rutieră, a normelor de conduită preventivă și a capacităților de conducere a autovehiculului.

Cunoașterea regulilor de circulație rutieră înseamnă:

- însușirea temeinică a regulilor de circulație - participanții la trafic fiind conștienți și convinși de necesitatea respectării întocmai a legislației rutiere;
- necesitatea ca toți conducătorii de vehicule, inclusiv pietonii să parcurgă noile reguli de circulație și să răspundă la chestionarele de legislație rutieră pentru a se asigura de cunoașterea și însușirea normelor de circulație actualizate.

Cunoașterea normelor elementare de CCP presupune studierea unei literaturi de specialitate, a lucrărilor nou apărute, audierea emisiunilor de radio și televiziune cu o astfel de tematică.

Cunoștințele practice privind conducerea vehiculului se referă la cunoașterea conducerii vehiculului în siguranță, în toate situațiile posibile. Cunoștințele practice pe care le are conducătorul când obține permisul de conducere reprezintă un minim necesar.

Perfecționarea tehnicii conducerii în siguranță în orice situație începe după obținerea permisului de conducere și se produce mai rapid, dacă persoana conduce zilnic sau cu pauze cât mai mici. Din experiențele efectuate, s-a concluzionat că un conducător auto trebuie să parcurgă circa 100.000 km într-un număr relativ mic de ani, în toate condițiile climatice, pe diverse categorii de drumuri, ziua și noaptea, în localități și în afara acestora pentru a se putea spune că stăpânește tehnicile conducerii autovehiculului. Este posibil ca o persoană să conducă 200.000 km și să nu fie un bun cunoscător al tehnicii conducerii, deoarece parcursul a fost efectuat într-un interval de mulți ani și a condus în aceleași condiții de circulație, iar, de exemplu, alt conducător să conducă doar 60.000 km, dar să stăpânească bine tehnica conducerii pentru că parcursul a fost efectuat într-un timp foarte scurt (un an) și stăpânește bine tehnicile conducerii.

În legătură cu cunoștințele practice, este necesar de avut în vedere și următoarele:

- conducătorii care conduc, de regulă, în zilele de la sfârșitul săptămânii, trebuie să manifeste prudență și să planifice judicios călătoriile, întrucât lipsa de antrenament se manifestă în stilul de conducere și în posibilitățile de a parcurge distanțe mari într-un timp optim;

- dacă, după obținerea permisului de conducere, a intervenit o întrerupere în conducere, reluarea activității trebuie să se facă numai după ce s-a efectuat, printr-o școală de conducători auto, un număr de ore de conducere pentru recăpătarea îndemânării. Reluarea conducerii să se facă pe drumuri puțin circulate, pe distanțe mici la început și sub supravegherea unui conducător auto cu experiență.

2.2. Vigilența

Vigilența reprezintă capacitatea conducătorului auto de a observa și de a fi permanent atent la ceea ce se întâmplă în jurul său când conduce autovehiculul. El trebuie să aibă în permanență atenția concentrată la ceea ce se află și se petrece pe drum, la modul de funcționare a autovehiculului, precum și la celelalte elemente înconjurătoare întâlnite în trafic. Concentrarea atenției nu înseamnă încordare, teamă de a nu-i scăpa ceva neobservat, pentru că toate acestea duc la un efort suplimentar și, în final, la oboseală. Conducătorul trebuie să se afle în stare normală, relaxată (nu este bună nici starea excesiv de relaxată care duce la scăderea capacității de a fi atent).

Conducătorul auto percepe tot ce se întâmplă în jurul său cu ajutorul simțurilor:

- **cu simțul văzului**, conducătorul ia cunoștință de ce se întâmplă în față, în spate și în părțile laterale ale autovehiculului, recepționând un număr foarte mare de informații (85%). Astfel, cu ajutorul văzului supraveghează aparatele de bord, ia cunoștință despre semnalizarea rutieră, despre circulația pietonală și de tot ceea ce se întâmplă pe drum. Simțul văzului este mult solicitat noaptea sau când condițiile meteorologice reduc vizibilitatea. Suprasolicitarea văzului duce la obosirea conducătorului și, respectiv, la diminuarea atenției;

- **cu simțul auzului**, conducătorul percepe semnalele sonore ale participanților la trafic, ale agenților de circulație, zgomotele stradale și cele produse de funcționarea autovehiculului;

- **cu simțul olfactiv**, conducătorul auto percepe unele nereguli în funcționarea autovehiculului, scurgeri de combustibil, miros de ferodou încins ș.a.;

- **cu simțul tactil**, conducătorul simte unele trepidații ale volanului, ale manetei schimbătorului de viteze, precum și corecta corelație de folosire a pedalelor de ambreiaj, accelerație și frână.

Atenția conducătorului auto trebuie să îndeplinească următoarele calități:

- **stabilitatea atenției**: constă în capacitatea de a își concentra atenția asupra unor obiecte (imobile sau mobile) sau asupra unor fapte, în condițiile în care nu acționează factori perturbatori (discuții, zgomote etc.). Dacă atenția este concentrată asupra unui obiect imobil, aceasta nu poate fi stabilă mai mult de 1-2 secunde. Dacă atenția este concentrată asupra unor fapte sau activități în care obiectele sunt în mișcare (film), atenția poate fi stabilă un timp îndelungat. Stabilitatea atenției are mare importanță asupra conducătorului auto (spre exemplu, dacă un conducător circulă într-o coloană, atenția trebuie să fie stabilă pentru a urmări modul în care se deplasează vehiculul din față; fluctuația atenției poate conduce la tamponarea vehiculului din față);

- **volumul atenției**: constă în capacitatea de a cuprinde, simultan, cât mai multe obiecte (din cercetările făcute pot fi cuprinse în atenție, simultan, circa 3-4 obiecte). Această calitate a atenției este importantă pentru conducătorii auto deoarece le permite acestora supravegherea aparaturii de bord și înregistrarea prezenței altor vehicule;

- **mobilitatea atenției**: reprezintă capacitatea de a putea urmări, alternativ, diverse fapte independente, dar care au loc în centrul aceleiași activități (spre exemplu, un conducător care execută o întoarcere, trebuie să deplaseze rapid atenția la supravegherea circulației și la bordura trotuarului, trecând alternativ, de la o activitate la alta în funcție de necesități);

- **gradul de concentrare a atenției**: constă în menținerea atenției asupra unei activități, în condițiile în care acționează simultan și diverși alți factori perturbatori (spre exemplu, conducătorul auto trebuie să facă eforturi să-și concentreze atenția dacă în autoturismul sau autobuzul respectiv pasagerii discută cu voce tare);

- **distributivitatea atenției:** această calitate permite efectuarea în același timp a mai multor activități, dintre care una este de bază, iar celelalte se execută automat.

Cauzele care pot diminua capacitatea de a fi atent pot fi: oboseala, consumul de alcool sau medicamente, starea fizică ori psihică necorespunzătoare, condiții de conducere grele (cald, frig, zgomote puternice, miros de combustibil sau gaze ș.a.).

Mai pot distra atenția conducătorului de autovehicul:

- fumatul și mâncatul în timpul conducerii;
- participarea la discuții sau concentrarea atenției la discuțiile care au loc între pasageri;
- aplecarea pentru ridicarea unui obiect căzut;
- întoarcerea capului către partenerul din dreapta sau din spate;
- manipularea unor aparate muzicale.

2.3. Prevederea

Prevederea reprezintă capacitatea conducătorului auto de a întui evenimentele care s-ar putea produce în timpul conducerii autovehiculului (spre exemplu, șoferul depășind o bicicletă prevede că biciclistul ar putea să efectueze o manevră imprevizibilă spre partea stângă și în consecință va lua măsuri de avertizare a acestuia).

Prevederea poate fi:

- **prevederea imediată:** se referă la evenimentele care se produc sau s-ar putea produce în timpul conducerii autovehiculului (cazul biciclistului ce urmează a fi depășit);
- **prevederea îndepărtată:** constă în deducțiile conducătorului auto făcute înainte de a pleca la drum, asupra posibilităților producerii unor evenimente. Urmare a unei situații în care apare necesitatea prevederii imediate, conducătorul poate lua unele măsuri, cum ar fi:

a) acționarea preventivă a pedalei de frână pentru reducerea vitezei când se circulă pe lângă animale care se deplasează pe carosabil;

b) când se ajunge în vârful rampei, pentru a preveni coliziunea cu un obstacol care nu a putut fi observat din cauza configurației drumului;

c) când se circulă pe lângă copii sau pietoni care traversează prin locuri nepermise ș.a.;

d) avertizarea sonoră a bicicliștilor și a conducătorilor de vehicule cu tracțiune animală ce urmează a fi depășiți;

e) angajarea în depășire numai după ce ne-am convins că persoanele care conduc autovehiculele depășite cunosc că urmează să se circule pe lângă ele;

f) ridicarea piciorului de pe pedala de accelerație și menținerea lui deasupra pedalei de frână, ori de câte ori se circulă pe lângă autobuze și troleibuze aflate în stații;

g) aprinderea luminilor de întâlnire la primele semne ale amurgului și când se consideră necesar că trebuie să fim bine văzuți de ceilalți participanți la circulație;

h) aprinderea de 2-3 ori a lanternelor stop pentru a preveni pe conducătorul care circulă în spate la o distanță prea mică sau când urmează să se frâneze pentru a opri la semafor;

i) concentrarea atenției asupra obiectului din față, când se circulă în coloană, pentru a preveni o coliziune cu acesta;

j) reducerea vitezei sau, după caz, sporirea acesteia, concomitent cu efectuarea unui slalom pentru evitarea unor obstacole apărute brusc în cale.

Să urmărim procesul de judecată al conducătorului autoturismului, ținând seama că judecata trebuie să fie:

- **promptă:** conducătorul autoturismului declanșează procesul de judecată, sesizând pericolul, când autovehiculul s-a angajat în depășire, iar spațiul pentru executarea depășirii este insuficient;

- **rapidă:** trebuie analizată situația creată și găsite măsurile pentru evitarea coliziunii frontale;

- **selectivă:** conducătorul autovehiculului trebuie să selecteze dintre variantele posibile, decizia sau deciziile optime dintre următoarele variante:

i) reducerea imediată a vitezei pentru a crea spațiul necesar autovehiculului aflat în depășire să intre pe partea dreaptă;

ii) reducerea vitezei și ieșirea de pe acostament cu roțile de pe partea dreaptă;

iii) reducerea vitezei și ieșirea în totalitate de pe acostament, dacă este posibil;

iv) ultima soluție ar fi reducerea vitezei și ieșirea pe partea dreaptă, peste acostament, șanțul drumului, în decor, dacă este necesar

- **justă:** situația finală să confirme că varianta aleasă de către șofer a fost cea mai potrivită, deoarece accidentul a fost evitat sau chiar dacă a avut loc, consecințele sunt minime.

2.4. Îndemânarea

Îndemânarea poate fi definită ca fiind capacitatea conducătorului auto de a executa corect și rapid manevrele de conducere a autovehiculului. Atunci când se obține permisul de conducere, conducătorul auto știe să execute bine pornirea autovehiculului, mersul înainte, depășirea, întoarcerea, parcarea, mersul înapoi, mersul sinuos, pornirea din rampă, oprirea, dar nu are încă îndemânarea să le execute aproape automat și într-un timp scurt.

Lipsa de îndemânare (executarea acțiunilor, operațiilor și manevrele executate incorect și lent) poate conduce la îngreunarea și chiar blocarea circulației și generarea unui pericol de accident.

CCP recomandă celor care au obținut permisul de conducere și nu au avut posibilitatea să conducă autovehicule ca, printr-o școală de conducători auto, să efectueze câteva ore de conducere pentru recăpătarea minimumului de îndemânare în executarea manevrelor respective.