

ORDIN Nr. 14 din 27 septembrie 1982 pentru aprobarea normativului privind consumul de combustibil si ulei pentru automobile

Avind in vedere hotarirea Consiliului de directiva pentru coordonarea, indrumarea si controlul utilizarii rationale a autovehiculelor din parcul socialist, din 27 august 1982;

In temeiul Hotaririi Consiliului de Ministri nr. 1.100/1968 privind stabilirea normativelor pentru controlul tehnic, intretinerea, consumurile si reparatiile parcului de automobile si remorci auto si al Decretului nr. 29/1973, privind organizarea si functionarea Ministerului Transporturilor si Telecomunicatiilor, modificat prin Decretele nr. 124/1973, 118/1974 si 398/1976.

ORDON

1. Se aproba "Normativul privind consumul de combustibil si ulei pentru automobile."

2. Normativul aprobat, potrivit pct. 1, este obligatoriu pentru toate unitatile detinatoare de mijloace de transport auto din subordinea ministerelor, celorlalte organe centrale, consiliilor populare judetene si al municipiului Bucuresti, cu exceptia unitatilor din subordinea Ministerului Apararii Nationale si Ministerului de Interne.

Acest normativ se aplica si de organizatiile cooperatiste si obstesti, pe baza dispozitiilor date de organele centrale ale acestora.

3. Nerespectarea prevederilor normativului aprobat prin prezentul ordin va atrage raspunderea disciplinara, materiala sau penala, dupa caz.

4. Normativul aprobat, potrivit pct. 1, se va aplica incepind cu data de 1 ianuarie 1983.

La aceeasi data prevederile Normativului privind consumul de combustibil si ulei pentru automobile, aprobat prin Ordinul Ministrului Transporturilor si Telecomunicatiilor nr. 1809/1974, modificarile si completarile ulterioare, cu exceptia celor prin care sint stabilite valori ale consumului mediu de combustibil care nu sint cuprinse in prezentul ordin, isi inceteaza aplicabilitatea.

De asemenea, se abroga orice alt act, dispozitie si reglementare cu caracter intern care contravine prevederilor prezentului ordin.

5. Inspectoratul auto republican va lua masuri pentru difuzarea prezentului ordin si a Normativului privind consumul de combustibil si ulei pentru automobile la toate ministerele, organele centrale, consiliile populare judetene si al municipiului Bucuresti, organizatiile cooperatiste si obstesti.

MINISTRU

VASILE BULUCEA

#### INTRODUCERE

Pentru o gospodarire cit mai buna si o utilizare cit mai eficienta a combustibililor si uleiurilor, este necesara o normare a consumului acestora care sa tina seama de toti factorii care au influenta asupra consumului si sa stabileasca unele limite maxime ale nivelului acestuia.

Dintre factorii cei mai importanti de care trebuie tinut seama la normarea consumului de combustibil si ulei se mentioneaza:

- caracteristicile tehnice de consum ale automobilelor;
- marimea parcursului si conditiile in care se efectueaza acesta (categoria de drum, tractarea remorcilor, circulatia in localitatile urbane, utilizarea instalatiilor speciale din dotarea automobilelor etc.);
- gradul de incarcare a automobilelor;
- conditiile de anotimp;
- conditiile de exploatare a automobilelor etc.

In cele ce urmeaza se arata metodologiile de calcul a consumului normat de combustibil si ulei, care tin seama de factorii susmentionati. De asemenea, se indica consumurile medii de combustibil si consumurile specifice normate de ulei pentru ardere, pe tipuri si marci de automobile, stabilite pe baza de masuratori si verificate in practica de exploatare.

Pentru asigurarea încadrării în consumurile normate de combustibil și ulei, normativul conține și un capitol special privind urmărirea zilnică a consumului de combustibil, modul de efectuare a analizelor decadale și lunare precum și modul de tratare a depășirilor individuale de consum combustibil și ulei.

## Capitolul 1

### NORMAREA CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL

#### 1. STABILIREA CONSUMULUI NORMAL DE COMBUSTIBIL ( $C_n$ )

Consumul normal de combustibil reprezintă cantitatea maximă admisă a fi consumată de un automobil pentru parcursul efectuat, în funcție de condițiile specifice de exploatare.

Această cantitate se stabilește prin aplicarea relațiilor de calcul (1), (2) și (3).

##### 1.1. CALCULUL CONSUMULUI NORMAL DE COMBUSTIBIL PENTRU AUTOMOBILELE CU SARCINA UTILA NOMINALĂ DE PESTE 1,5 TONE, DESTINATE TRANSPORTURILOR DE MARFURI

$$(1) C_n = \frac{P_e}{100} \cdot C_{mg} \cdot K_g \cdot A \cdot S_b + Q \text{ [litri]}$$

în care:

$P_e$ , reprezintă parcursul echivalent al automobilului (km echivalenți), care se stabilește conform metodologiei de la pct. 2;

$C_{mg}$ , consumul mediu de combustibil pentru parcursul fără încărcătură (litri/100 km echivalenți), prevăzut în anexa 1.b;

$K_g$ , coeficientul de corecție a consumului de combustibil pentru sarcină transportată (pct. 4.1.1.), ale căror valori sunt prevăzute în anexa 2;

$A$ , coeficientul de corecție a consumului de combustibil pentru condiții climatice nefavorabile (pct. 4.1.2.); în condiții climatice favorabile, coeficientul  $A$  are valoarea 1;

$Q$ , sporul de consum de combustibil pentru anumite condiții de exploatare (pct. 4.2.);

$S_b$ , coeficientul special de corecție a consumului de combustibil pentru condiții speciale de exploatare, care se determină conform metodologiei de la pct. 4.1.3.; în condiții normale de exploatare coeficientul  $S_b$  are valoarea 1.

##### 1.2. CALCULUL CONSUMULUI NORMAL DE COMBUSTIBIL PENTRU RESTUL AUTOMOBILELOR (AUTOBUZE, MICROBUZE, AUTOTURISME, AUTOMOBILE CU SARCINA UTILA NOMINALĂ SUB 1,5 TONE AUTOSPECIALE ETC.)

$$(2) C_n = \frac{P_e}{100} \cdot C_m \cdot A \cdot S_b + Q \text{ [litri]}$$

în care:

$C_m$ , reprezintă consumul mediu de combustibil stabilit pentru 1/2 din capacitatea nominală de transport a automobilului (litri/100 km echivalenți), prevăzut în anexele 1.a, 1.c și 1.d. Celelalte elemente au aceleași semnificații arătate la pct. 1.1.

##### 1.3. CALCULUL CONSUMULUI NORMAL DE COMBUSTIBIL LA MOTOARELE DESTINATE PRACTICII DE ATELIER ÎN SCOLILE DE SOFERI

$$(3) C_n = C_{md} \cdot h_{dm} \text{ [litri]}$$

în care:

$C_{md}$ , reprezintă consumul mediu de combustibil al motorului destinat practicii de atelier (litri/1 ora didactică de funcționare), ale căror valori sunt indicate în anexa 3;

$h_{dm}$ , numărul orelor didactice de funcționare a motorului.

#### 2. STABILIREA PARCULUI ECHIVALENT ( $P_e$ )

Parcursul efectiv reprezinta rulajul efectuat de un automobil, stabilit pe baza inregistrarilor aparaturii de bord sau, in cazul defectarii acesteia pe parcursul unei curse, pe baza confirmarilor date de beneficiarii transportului, confruntat cu indicatoarele de distante geografice ori cu deciziile emise de directiile judetene de drumuri si poduri privind incadrarea drumurilor si distantele dintre localitati.

In decursul exploatarei, automobilele sint supuse unor conditii diferite de circulatie si transport, fapt pentru care parcursul efectiv nu oglindeste totdeauna gradul de solicitare a acestora. Pentru calculul consumului normat de combustibil si ulei, precum si pentru efectuarea lucrarilor de intretinere si reparatii, in raport de conditiile reale de exploatare, apare necesitatea echivalarii parcursului.

Parcursul echivalent reprezinta rulajul efectuat de un automobil, corectat cu coeficientii si sporurile corespunzatoare diferitelor situatii de exploatare (starea drumurilor, tractarea remorcilor, circulatia in localitatile urbane, actionarea instalatiilor speciale din dotarea automobilului si elementele care influenteaza aerodinamicitatea acestuia).

## 2.1. METODOLOGIA DE CALCUL A PARCURSULUI ECHIVALENT PENTRU AUTOMOBILELE SI REMORCILE CARE EFECTUEAZA TRANSPORTURI DE MARFURI, CALATORI SI PENTRU DESERVIRE

Parcursul echivalent se calculeaza cu relatia:

$$(4) P_e = P_d + T + U + I \pm R_a \text{ [km echivalenti]}$$

in care:

$P_d$ , reprezinta parcursul echivalent de drum (pct. 2.1.1.);

$T$ , sporul de tractare (pct. 2.1.2.);

$U$ , sporul pentru circulatia in localitatile urbane (pct. 2.1.3.);

$I$ , sporul pentru actionarea instalatiilor speciale (pct. 2.1.4.);

$R_a$ , sporul (reducerea) pentru rezistenta aerului (pct. 2.1.5.).

Parcursul echivalent al remorcilor se calculeaza numai in functie de categoriile de drum pe care acestea circula, asa cum se arata la pct. 2.1.1.

### 2.1.1. Parcursul echivalent de drum ( $P_d$ )

Se calculeaza pentru automobile si remorci cu relatia:

$$(5) P_d = \sum_{i=1}^6 P_i \cdot D_i \text{ [km echivalenti]}$$

in care:

$P_i$ , reprezinta parcursul efectiv al automobilului (km);

$D_i$ , coeficientul de drum;

$i$ , categoria drumului ( $i=1, \dots, 6$ ).

#### 2.1.1.1. Coeficientul de drum ( $D$ )

In raport de influenta pe care o are asupra automobilelor (uzura, consumul de combustibil si ulei etc.) datorita rezistentelor la rulare, gradului de inclinare a pantelor si rampelor, precum si datorita factorilor care impun schimbarea frecventa a vitezelor, drumurile publice de pe cuprinsul R.S.R. se clasifica - in conformitate cu prevederile HCM nr. 316/1958 - in sase categorii.

Coeficientii de drum corespunzatori celor 6 categorii de drum sint aratati in tabela 1.1.

Tabela 1.1.

---

Categoria de drum	Coeficientul de drum
-------------------	----------------------

---

I (M) D1 0,9	Drumuri asfaltate in stare buna (beton asfaltic, macadam asfaltic, macadam cu tratament dublu, balast bituminat, beton de ciment).
--------------	--

II (K) D2 1,0	Drumuri pavate (cu calupuri, cu pavele normale sau abnorme) in stare buna.
---------------	--

Drumuri macadamizate si impietruite in stare buna.

III (T) D3 1,1 Drumuri asfaltate, pavate, macadamizate si impietruite in stare mediocra, care impun schimbari de viteza pe cca. 20% din parcurs.

Drumuri de pamint si terasamente in stare buna.

Drumuri pavate cu piatra bruta, bolovani de riu si nisipate, in stare buna.

IV (L) D4 1,2 Drumuri impietruite cu piatra sparta, pietris sau macadamizate si pavate cu piatra si bolovani de riu, in stare mediocra.

Drumurile din categoria K si T cu declivitati ce impun schimbari de viteza pe cca. 40% din parcurs.

V (E) D5 1,4 Drumuri a caror stare impune schimbari de viteza pe cca. 70% din parcurs.

Drumuri de pamint si terasamente, in stare mediocra.

Drumuri pavate cu bolovani de riu sau cu piatra, in stare rea.

VI (H) D6 1,6 Toate celelalte drumuri cu o stare de viabilitate sau care prezinta declivitati ce nu permit circulatia cu viteze mai mari de 15 km/ora pe toata lungimea lor.

---

#### 2.1.1.2. Metodologia si competentele de incadrare a drumurilor

Incadrarea drumurilor publice din cuprinsul judetelor, se face si se difuzeaza de catre consiliile populare judetene, in conformitate cu prevederile HCM nr. 316/1958.

Drumurile publice cuprinse in limitele teritoriale ale localitatilor urbane (municipii si orase), se incadreaza in categoria K, cu exceptia drumurilor degradate, in constructie etc., pentru care consiliile populare ale localitatilor respective pot stabili temporar si alte categorii.

Pentru echivalarea parcurusului efectuat de autobuzele destinate transporturilor urbane de calatori, drumurile publice cuprinse in limitele teritoriale ale localitatilor urbane, care prezinta declivitati mai mari de 2%, se incadreaza in categoria T.

Drumurile din incinta santierelor, carierelor etc. se incadreaza de catre o comisie formata din:

- responsabilul cu probleme de norme de consum din unitatea de transport auto interesata;
- seful de autocoloana (formatie de transport);
- delegat din partea unitatii detinatoare a drumului.

Nota incheiata pentru incadrarea acestor drumuri va fi insusita atit de conducerea unitatii de transport auto interesata, cit si de unitatea detinatoare a drumului, avind valabilitate temporara, respectiv pina la modificarea starii drumurilor, cind se impune reactualizarea incadrarii acestora.

Incadrarea drumurilor forestiere din administrarea exclusiva a Ministerului Industrializarii Lemnului si Materialelor de Constructii (drumuri inchise circulatiei publice), se face de catre organele desemnate de acest minister, in una din categoriile indicate in tabela 1.1.

#### 2.1.2. Sporul pentru tractare (T)

Se determina pentru parcurusul pe care automobilele tracteaza remorci, semiremorci, trailere sau alte autovehicule, cu relatia:

$$(6) T = \frac{P_t}{100} \cdot t \text{ [km echivalenti]}$$

in care:

$P_t$ , reprezinta parcursul efectiv pe care s-a efectuat tractarea (km);

$t$ , sporul specific pentru tractare (km echivalenti/100 km), care are valorile aratate in tabela 1.2.

Tabela 1.2.

---

Sporul specific de tractare "t"

(km echiv./100 km) pentru automobile

Tipuri de Greutatea echipate cu motoare de:

Nr. remorci proprie

crt. tractate (tone) pina la 150 CP 150-215 CP peste 215 CP

---

1 2 1 2 1 2

remorca remorci remorca remorci remorca remorci

---

0 1 2 3 4 5 6 7 8

---

1 REMO 0,2-0,9 15 - - - - -

2 Peridocuri

cu virtej,

remorci

cisterne

monoaxe 1,0-2,0 5 - 4 - 3 -

3 RAF, 2RPT 1,0-2,0 8 14 6 10 4 7

4 2R5A,

2RB5A, RBM,

2RPF7 2,1-3,0 10 18 9 16 7 12

5 RM13, RM15,

2RFI-06,

RFG-6 3,1-4,0 14 - 12 22 10 18

6 RM22 4,1-6,0 - - 17 30 15 24

7 Semiremorci pina la 5,0 5 - 4- 3 -

5,0-10,0 - - 7 - 6 -

peste 10,0 - - 10 - 9 -

8 Trailere sub 10,0 - - 7 - 5 -

10,0-15,0 - - 12 - 10 -

15,1-20,0 - - 17 - 15 -

peste 20,0 - - 22 - 20 -

9 a Automobile pina la 5,0 14- 12 - 10 -

5,1-10,0 18 - 16 - 14 -

10,1-15,0 - - 20 - 18 -

15,1-20,0 - - 26 - 24 -

peste 20,0 - - - - 30 -

9 b Automobile pina la 10,0 18 - 15- 12 -

10,1-20,0 23 - 20 - 17 -

20,1-30,0 28 - 25 - 22 -

30,1-40,0 - - 30 - 27 -

40,1-50,0 - - 35 - 32 -

peste 50,0 - - - - 40 -

---

NOTA:

1. La nr. crt. 7 se includ si semiremorcile autobuzelor articulate.
  2. La nr. crt. 9.a sint prevazute automobilele tractate de automobile la care consumul normat de combustibil se calculeaza cu relatia (1) iar la 1 si 9.b sint prevazute remorcile si respectiv automobilele tractate de automobile (autoateliere mobile, autoturisme, etc.) la care consumul normat de combustibil se calculeaza cu relatia (2).
  3. In col. 2 la nr. crt. 9.b s-a prevazut greutatea totala a automobilelor tractate. Pentru tipurile de remorci necuprinse in tabela 1.2 sporul specific de tractare "t" se stabileste prin asimilare, pe baza caracteristicilor tehnice (greutate proprie) ale acestora.
- 2.1.3. Sporul pentru circulatia in localitatile urbane (U)  
Se acorda numai pentru parcursul efectuat pe drumurile publice din cuprinsul localitatilor urbane si se determina cu relatia:

$$(7)U = \frac{Pu}{100} \cdot u \text{ [km echivalenti]}$$

in care:

Pu, reprezinta parcursul efectiv al automobilului in localitati urbane (km);  
u, sporul specific pentru circulatia in localitatile urbane (km.echiv./100 km), ale carui valori sint aratate in tabela 1.3.

Tabela 1.3.

---

Sporul specific pentru circulatia  
in localitatile urbane "u"  
Nr. (km echiv./100 km)  
crt. Grupa de automobile  
Municipiul Orase municipii Celelalte  
Bucuresti sau resedinta orase  
de judet

---

0 1 2 3 4

- 
- 1 Autoturisme si derivate sub 1 t  
(10 loc.) capacitate nominala de  
transport, echipate cu:  
- motoare cu aprindere prin  
scinteie (m.a.s.); 20 10 -  
- motoare cu aprindere prin  
compresie (m.a.c.); 10 5 -  
2 Automobile destinate transporturilor  
de marfuri sau de calatori, precum  
si cele derivate din acestea  
(exclusiv cele de la pct. 1):  
2.1 Echipate cu m.a.s.:  
- fara remorca 15 10 5  
- cu remorca sau semiremorca 20 15 10  
2.2 Echipate cu m.a.c.:  
- fara remorca 5 5 -  
- cu remorca, semiremorca sau trailer 10 10 5  
3 Autobuze destinate transporturilor  
urbane de calatori prevazute cu  
statii obligatorii de oprire  
3.1 Echipate cu m.a.s. 35 30 10

### 3.2 Echipate cu m.a.c.:

#### 3.2.1 Cu cutii de viteze mecanice:

- fara semiremorca 30 20 5
- cu semiremorca 45 25 10

#### 3.2.2 Cu cutii de viteze hidromecanice:

- fara semiremorca 35 25 10
- cu semiremorca 45 35 15

---

#### NOTA:

in perioadele de virf de trafic se pot aplica valori majorate cu pina la 25% ale sporului "u", pentru automobilele care efectueaza transporturi urbane de calatori. Perioadele pentru care se poate aplica majorarea se stabilesc de catre consiliile populare ale localitatilor respective, astfel incit sa nu se depaseasca 6 ore pe zi activa.

#### 2.1.4. Sporul pentru actionarea instalatiilor speciale (I)

Se aplica in cazul automobilelor ale caror motoare actioneaza instalatiile speciale care echipeaza mijlocul de transport si se determina cu relatia:

$$(8) I = np \cdot i \text{ [km echivalenti]}$$

in care:

np, reprezinta numarul de prestatii speciale efectuate;

I, sporul specific (km. echiv./1 prestatie speciala), ale carui valori sint aratate in tabela 1.4.

Tabela 1.4.

---

Nr. Felul automobilelor sau remorcilor Felul prestatiei Sporul  
crt. echipate cu instalatii speciale speciale specific "i"

(km.echiv./1  
prest.  
speciala)

---

1 Autotelescoape si autoturisme cu brat 1 manevra comarticulat  
sau pantograf pleta de ridicare 0,5

2 Autobasculante si autocamioane (re- 1 basculare  
morci) cu platforma basculabila: completa

- echipate cu m.a.s. 1,0
- echipate cu m.a.c. 0,5

3 Automobile cu obloane incarcatoare ora de functiodescarcatoare  
sau cu macarale cu nare a instalatiei 10  
actionare proprie de 1,5 tf.

4 Automacarale 1ora de functionare  
a macaralei 15

5 Autocamioane cu remorci monoaxe si 1 ora de functioautotractoare  
cu sa si semiremorci, nare a instalatiei 15  
echipate cu trolii pentru incarcareadescarcarea  
tevilor sau bustenilor lungi

6 Autocisterne pentru transportul si 1 ora de functiomaniplarea  
marfurilor lichide sau nare a instalatiei 10  
pulverulente, echipate cu instalatii  
pneumatice sau mecanice

7 Autotractoare cu dispozitive hidraulice 1 cuplare  
pentru cuplarea-decuplarea (decuplare) 0,5  
semiremorcilor

8 Autovidanjoare 1 ora de functionare  
a instalatiei 20

---

Pentru automobilele echipate cu alte instalatii speciale decit cele prevazute in tabela 1.4., sporul specific "i" corespunzator unei prestatii se va stabili de catre M.T.Tc-I.A.R. pe baza propunerilor facute de ministerele sau organele centrale interesate.

In cazul remorcilor echipate cu instalatii speciale actionate de motorul automobilului tractor, sporul specific pentru intregul autotren rezulta din insumarea sporului aferent automobilului tractor cu cel al remorcilor tractate. Pentru fiecare prestatie speciala executata cu instalatiile din dotarea remorcilor se acorda valoarea corespunzatoare a sporului specific din tabela 1.4.

#### 2.1.5. Sporul (reducerea) pentru rezistenta aerului (Ra)

Se aplica pentru parcursul efectuat in traficul interurban si international de catre automobilele echipate cu coviltir si prelata, cele echipate cu deflectoare precum si in cazul tractarii remorcilor furgon sau celor dotate cu coviltir si prelata si se determina cu relatia:

$$(9) Ra = \frac{Pa}{100} \cdot ra \text{ [km echivalenti]}$$

in care:

Pa, reprezinta parcursul efectiv al automobilului (km), executat in afara localitatilor urbane;  
ra, sporul (reducerea) specific pentru rezistenta aerului (km. echiv./100 km), ale carui valori sint aratate in tabela 1.5.

Tabela 1.5.

---

Nr. Sporul (reducerea) specific pentru  
crt. Elementul cu influenta aerodinamica rezistenta aerului "ra"  
(km. echiv./100 km)

---

0 1 2

- 
- 1 Automobile cu coviltir si prelata,  
fara deflector +3
  - 2 Automobile cu coviltir si prelata,  
dotare cu deflector -
  - 3 Automobile furgon dotate cu deflector -2

---

In cazul autotrenurilor cu una sau mai multe remorci furgon sau dotate cu coviltir si prelata, sporul specific "ra" se va majora cu cite 2 km echivalenti/100 km pentru fiecare remorca tractata.

## 2.2. METODOLOGIA DE CALCUL A PARCURSULUI ECHIVALENT IN CAZUL SCOLILOR DE SOFERI

### 2.2.1. Pentru automobilele destinate practicii de conducere

Parcursul echivalent se determina in functie de felul automobilelor, de ciclul de scolarizare si de numarul orelor didactice de conducere efectuate, cu relatia:

$$(10) Pe = Ph \cdot hd + T + U \text{ [km echivalenti]}$$

in care:

Ph, reprezinta parcursul echivalent normat pentru o ora didactica de conducere (50 minute), ale carui valori sint aratate in tabela 1.6.;

hd, numarul de ore didactice de conducere auto;

T si U, au semnificatiile aratate la pct. 2.1. si se determina cu urmatoarele relatii:

$$(11) T = \frac{Ph \cdot hd}{100} \cdot t \text{ [km echiv.]}$$

$$(12) U = \frac{Ph \cdot hd}{100} \cdot u \text{ [km echiv.]}$$

Valorile sporului specific de tractare "t" sint aratate in tabela 1.2., iar cele ale sporului specific



pentru circulatia in localitatile urbane "u" in tabela 1.3.

Tabela 1.6.

---

Parcursul echivalent normat "Ph"

Nr. Felul automobilelor Ciclul de (km. echival/1 ora didactica de crt. scolarizare conducere)

---

0 1 2 3

---

1 Autoturisme I 20

II 24

2 Autocamionete, autofurgonete, autocamioane (inclusiv cu remorca), autobuze etc. I 16

II 20

---

Ciclurile I si II de scolarizare reprezinta prima si respectiv a doua jumatate a numarului total de ore didactice, pe o serie, destinate practicii de conducere.

In cazul cind km inregistrati de aparatura de contorizare sigilata a parcursului, depasesc valorile prevazute in tabela 1.6. (pe o zi de activitate), parcursul echivalent se va stabili pe baza datelor furnizate de aparatura de bord a automobilelor, conform metodologiei indicate la pct. 2.1.

2.2.2. Pentru motoarele destinate practicii de atelier

Parcursul echivalent se determina cu relatia:

(13)  $Pe = Phm \cdot hdm$  [km echivalenti]

in care:

Phm, reprezinta parcursul echivalent normat pentru o ora didactica de functionare a motorului si are valoarea de 10 km echivalenti/1 ora didactica de functionare;

hdm, numarul orelor didactice de functionare a motorului.

### 3. DETERMINAREA CONSUMULUI MEDIU DE COMBUSTIBIL

#### 3.1. DETERMINAREA CONSUMULUI MEDIU DE COMBUSTIBIL PENTRU AUTOMOBILE

Consumul mediu de combustibil reprezinta cantitatea de combustibil necesara unui anumit automobil pentru a parcurge 100 km echivalenti in conditiile aratate la pct. 3.1.2.

Valorile consumurilor medii de combustibil pentru principalele tipuri de automobile existente in parcul economiei nationale la data eliberarii normativului, sint cuprinse in anexele 1.a-1.d.

Consumurile medii prevazute in anexele mentionate, sint stabilite in conditiile echiparii automobilelor cu pneuri de dimensiuni indicate de uzina constructoare. In situatii cu totul exceptionale, cind unele automobile sint echipate cu pneuri de alte dimensiuni (la punctele motoare), consumul mediu de combustibil se corecteaza astfel:

- prin majorare cu 10%, daca se utilizeaza pneuri de dimensiune inferioara;
- prin diminuare cu 10%, daca se utilizeaza pneuri de dimensiune superioara.

Corectiile de mai sus sint aplicabile numai la automobilele la care nu a fost actualizat coeficientul de corectie al aparatului de contorizare a parcursului.

In cazul automobilelor de marci si tipuri singulare, necuprinse in anexele 1.a-1.d, se vor aplica in continuare consumurile medii de combustibil aprobate anterior de M.T.Tc.

Pentru marcile si tipurile de automobile care nu au consumuri medii aprobate de M.T.Tc., precum si pentru cele care au suferit modificari constructive, care influenteaza consumurile medii existente, ministerele si organele centrale interesate vor inainta spre aprobare, la Inspectoratul Auto Republican din cadrul M.T.Tc., propuneri de consumuri medii de combustibil fundamentate prin determinari efectuate in conditiile aratate la pct. 3.1.2. si 3.1.2. Pina la aprobarea consumurilor medii de combustibil de catre M.T.Tc., normarea consumului de combustibil se va face in functie de consumul de control indicat de uzina constructoare sau in functie de rezultatele determinarilor efectuate.

3.1.1. Componenta comisiilor tehnice pentru determinarea consumului mediu de combustibil, modul de intocmire a documentatiilor si competentele de aprobare

Consumul mediu de combustibil pentru tipurile noi de automobile produse in tara sau importate, se determina de catre Institutul de cercetari si proiectari tehnologice in transporturi (I.C.P.T.T.).

Pentru tipurile singulare de automobile precum si pentru cele care au suferit modificari constructive, consumul mediu de combustibil se poate determina si de catre comisii tehnice instituite in acest scop in cadrul unitatilor detinatoare de parc auto. Aceste comisii tehnice au urmatoarea componenta:

- organul tehnic de specialitate al unitatii ierarhic superioare celei care exploateaza automobilul;
- organul tehnic de specialitate al unitatii in exploatarea careia se afla automobilul;
- conducatorul auto desemnat a conduce automobilul.

In vederea aprobarii consumurilor medii de combustibil ale automobilelor, ministerele si celelalte organe centrale detinatoare de parc auto vor intocmi si inainta la Ministerul Transporturilor si Telecomunicatiilor - Inspectoratul Auto Republican, o documentatie care va cuprinde:

- notele de determinare a consumului mediu de combustibil (anexa 4);
- memoriul tehnic cuprinzind caracteristicile tehnice ale automobilului si propunerile bazate pe rezultatele determinarilor efectuate.

Pe baza documentatiei susmentionate, Inspectoratul Auto Republican din M.T.Tc. aproba cu caracter experimental, pe o perioada de 3 pana la 6 luni, consumurile medii de combustibil propuse urmind ca, dupa expirarea acestei perioade, acestea sa se definitiveze prin Ordin al Ministrului Transporturilor si Telecomunicatiilor. Pina la definitivarea si aprobarea lor prin ordin M.T.Tc., consumurile medii de combustibil se considera in continuare experimentale.

### 3.1.2. Conditii tehnice si climaterice

Determinarile se vor efectua cu cel putin 3 automobile, pentru fiecare intocmindu-se cite o nota conform modelului anexa 4. Daca numarul automobilelor din dotare este inferior celui precizat mai sus, determinarile se vor efectua cu cele existente insumind insa minimum trei determinari.

Automobilele supuse determinarilor de consum combustibil trebuie sa fie rodade si sa prezinte o stare tehnica corespunzatoare, fapt pentru care inaintea inceperii determinarilor se va verifica compresia in cilindri, reglajul supapelor, starea sistemului de alimentare si aprindere, reglajul frinelor, geometria rotilor, transmisia, presiunea in pneuri etc. Dimensiunile anvelopelor precum si calitatea combustibilului si uleiului utilizat trebuie sa corespunda recomandarilor din norma interna a uzinelor constructoare.

Motorul si celelalte agregate ale automobilului trebuie aduse la temperatura de regim prin efectuarea unui rulaj preliminar.

Sectorul de drum ales pentru efectuarea determinarilor trebuie sa fie de categoria K, sa aiba o lungime de 10 km, pe cit posibil rectiliniu, fara degradari, uscat si cu pante scurte care sa nu depaseasca 2%, situat in afara localitatilor si cu o intensitate medie a traficului rutier.

In cazul cind nu se afla la o distanta apropiata un drum care sa satisfaca conditiile de mai sus, determinarile se pot face si pe un drum de categoria M, rezultatele obtinute urmind a fi adaptate prin corectarea parcursului efectiv cu coeficientul de drum  $D1=0,9$ .

Pentru automobilele cu sarcina utila nominala de peste 1,5 tone, destinate transporturilor de marfuri, determinarile se vor efectua fara incarcatura, iar pentru restul automobilelor cu 1/2 din sarcina utila nominala. In ambele situatii, automobilele vor fi complet echipate pentru o exploatare normala (inclusiv plinul rezervorului de combustibil).

Masurarea consumului de combustibil pe timpul determinarilor se face cu un litrometru, avind o precizie de citire de +/- 1% .

Determinarile se efectueaza pe timp favorabil (fara ploaie sau ninsoare), la temperaturi ale mediului ambiant cuprinse intre +5 si +30 Grade C si la presiuni atmosferice de 730-765 mm col. Hg; viteza vintului trebuie sa fie sub 3 m/s.

In cazul in care nu pot fi indeplinite conditiile climaterice de mai sus, pe baza propunerilor ministerelor si organelor centrale interesate M.T.Tc. va aproba consumuri medii provizorii pentru o perioada de maximum 3 luni, dupa care se va proceda la refacerea determinarilor in conditii

normale.

### 3.1.3. Metodologia de lucru

Pentru determinarea consumului mediu de combustibil, se procedeaza in modul urmatoar;

- se aduce automobilul la inceputul sectorului de drum si se opreste motorul (in dreptul unei borne kilometrice);
- se umple litrometrul cu combustibil la nivelul gradatiei maxime (zero) si se racordeaza la pompa de alimentare cu combustibil a motorului;
- se deschide robinetul litrometrului si se porneste motorul automobilului lasindu-l sa functioneze in gol circa 1 minut;
- se opreste motorul automobilului si se completeaza litrometrul cu combustibil pina la nivelul gradatiei maxime (zero); citirile se fac la tangenta meniscului concav al lichidului cu tubul gradat al litrometrului asezat intr-un plan vertical;
- se porneste motorul si se pleaca cu autovehiculul de pe loc accelerindu-se si schimbindu-se vitezele pina se ajunge la viteza economica (in priza directa) prevazuta in Decretul nr. 277/1979, care se va mentine pe cit posibil constanta (in raport de circulatia rutiera), pe toata lungimea sectorului de drum;
- dupa parcurgerea celor 10 km de drum se opreste automobilul si motorul (in dreptul bornei kilometrice corespunzatoare) si se citeste nivelul combustibilului din litrometru;
- se procedeaza similar in sens invers dupa care operatiunile se repeta efectuind in acest mod 4 masuratori totalizind un parcurs de 40 km (cu fiecare automobil).

Consumul mediu de combustibil ( $C_m$ ), rezultat in urma efectuarii celor 4 masuratori cu un automobil, se calculeaza cu relatia:

$$(14) C_m = \frac{C}{P_e} \cdot 100 \text{ [litri/100 km echivalenti]}$$

in care:

$C$ , reprezinta consumul total de combustibil pe parcursul celor 4 masuratori (litri);

$P_e$ , parcursul echivalent pe care s-au efectuat masuratorile, calculat conform metodologiei indicate la pct. 2.

Viteza medie ( $V_m$ ) cu care se circula pe timpul determinarilor de consum trebuie sa fie cuprinsa intre 70-80% din viteza maxima economica prevazuta de Decretul nr. 277/1979.

Viteza medie pe un anumit tronson ( $V_{mi}$ ), cu care s-a parcurs sectorul de drum "i" se calculeaza cu relatia:

$$(15) V_{mi} = \frac{P_i}{t_i} \cdot 60 \text{ [km/h]},$$

in care:

$P_i$ , reprezinta lungimea sectorului de drum "i" (km);

$t_i$ , timpul de parcurgere a sectorului de drum "i" (minute).

Pentru stabilirea vitezei medii de circulatie este necesar ca automobilele supuse determinarilor sa fie dotate cu aparate tahograf, iar in cazul ca nu este posibil acest lucru, timpul de parcurgere a sectorului de drum va fi masurat cu un cronometru.

## 3.2. DETERMINAREA CONSUMULUI MEDIU DE COMBUSTIBIL PENTRU MOTOARELE DESTINATE PRACTICII DE ATELIER IN SCOLILE DE SOFERI

Se efectueaza in conditiile aratate la pct. 3.1., cu urmatoarele deosebiri:

- comisia tehnica este formata din: organul tehnic de specialitate al unitatii ierarhic superioare si cel al scolii de soferi in dotarea careia se afla motorul respectiv;
- documentatia pentru aprobarea consumului mediu de combustibil va cuprinde notele de determinare model anexa 5 si memoriul tehnic in care se vor specifica principalele caracteristici tehnice ale motorului (capacitatea cilindrica, numarul de cilindri, puterea, raportul de compresie, cuplul motor maxim, felul combustibilului si tipul lubrifiantului utilizat);
- pentru fiecare tip de motor se vor efectua 3 masuratori, pe cit posibil cu motoare diferite, de

acelasi tip;

- timpul pentru o masurare: 50 minute (1 ora didactica);

- regimul de turatie si de lucru al motorului va fi cel utilizat in mod normal la practica de atelier.

Consumul mediu de combustibil "Cmd" rezultat se calculeaza ca medie aritmetica a celor trei masuratori.

Valorile consumurilor medii de combustibil pentru principalele tipuri de motoare utilizate in scolile de soferi la practica de atelier, sint cuprinse in anexa 3. Pentru tipurile de motoare necuprinse in anexa 3, consumurile medii de combustibil se aproba de Inspectoratul Auto Republican din M.T.Tc. pe baza propunerilor ministerelor sau organelor centrale interesate.

#### 4. COEFICIENTII DE CORECTIE SI SPORURI PENTRU CONSUMUL DE COMBUSTIBIL

Conditii de exploatare in care lucreaza automobilele impun aplicarea unor coeficienti de corectie si sporuri pentru consumul de combustibil care sa asigure o corelare cit mai buna a consumului normal cu conditiile reale de exploatare.

##### 4.1. COEFICIENTII DE CORECTIE A CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL

###### 4.1.1. Coeficientul de corectie pentru sarcina transportata (KG)

Se aplica in cazul automobilelor destinate transporturilor de marfuri cu capacitatea utila nominala peste 1,5 tone, pentru care consumul mediu de combustibil a fost stabilit fara incarcatura.

Coeficientul de corectie "KG" reprezinta raportul dintre consumul mediu de combustibil pentru parcursul cu o anumita sarcina transportata "CG" si consumul mediu de combustibil pentru parcursul fara incarcatura "Cmg":

$$(16) KG = \frac{CG}{Cmg}$$

Valorile coeficientului de corectie "KG" sint prevazute in anexa 2, fiind stabilite in functie de puterea motoarelor ce echipaza automobilele si de sarcina transportata "G".

Pentru a se evita aplicarea repetata a relatiei de calcul (1) la o singura foaie de parcurs, in cazul cind sarcina transportata "G" nu este egala pe tot parcursul realizat, se va calcula sarcina medie transportata "G" pe intreaga cursa, cu relatia:

$$(17) G_m = \frac{\sum_{i=1}^n P_i \cdot G_i}{P} \quad [\text{tone}]$$

in care:

$P_i$ , reprezinta parcursul efectiv pe care a fost transportata sarcina " $G_i$ " (km);

$G_i$ , sarcina transportata (tone) pe un anumit tronson " $i$ ";

$P$ , parcursul efectiv total (km).

In cazul cind nu se cunoaste greutatea marfurilor transportate pe fiecare tronson in parte, se poate determina sarcina medie " $G_m$ " utilizind una din relatiile urmatoare:

$$(18) G_m = G_u \cdot CUPs \quad [\text{tone}]$$

$$(19) G_m = G_t \cdot CUPs \quad [\text{tone}]$$

in care:

$G_u$ , reprezinta capacitatea nominala a automobilului (tone);

CUPs, coeficientul de utilizare a parcursului (raportul dintre parcursul efectiv cu incarcatura si cel total);

$G_t$ , sarcina totala transportata (tone).

Relatia (18) se va aplica in situatia cind sarcina totala transportata este mai mare sau cel putin egala cu capacitatea nominala a automobilului ( $G_t >$  sau  $= G_u$ ), iar relatia (19) in situatia inversa ( $G_t$

In functie de sarcina medie transportata, determinata conform relatiilor (17), (18) sau (19), se alege valoarea corespunzatoare a coeficientului de corectie "KG" din anexa 2.

###### 4.1.2. Coeficientul de corectie pentru conditii climaterice nefavorabile (A)

Prin conditii climaterice nefavorabile se intelege existenta unor temperaturi medii zilnice sub zero grade C sau prezenta pe drumurile publice a zapezii ori poleiului.

Coeficientul de corectie "A" are valoarea 1,1 si se aplica de regula in perioada 1 decembrie - 15 martie. Perioada de aplicare a acestui coeficient se poate devansa sau prelungi, in functie de existenta conditiilor climaterice mentionate mai sus.

In cazul cind intre 1 decembrie si 15 martie exista unele perioade cu temperaturi de peste zero grade C, se sisteaza temporar aplicarea coeficientului "A".

In situatii deosebite, cind temperatura mediului exterior coboara, pe o perioada mai mare de 3 zile, sub -20 grade C, confirmata prin "buletinele meteo" publicate in presa locala, se poate acorda valoarea coeficientului de corectie "A" de 1,2.

Devansarea, prelungirea sau sistarea aplicarii coeficientului de corectie A=1,1, precum si acordarea valorii de 1,2 in conditiile aratate mai sus, este de competenta unitatii detinatoare de parc auto.

#### 4.1.3. Coeficientul special de corectie (Sb)

Se aplica in cazul efectuarii de transporturi in conditii speciale de exploatare, care impun un consum superior de combustibil celui rezultat prin aplicarea relatiilor de calcul (1) sau (2) pentru conditii normale de exploatare.

Prin conditii speciale de exploatare se intelege efectuarea unor transporturi pe drumuri neamenajate (din santiere, cariere, exploatare forestiere, miniere, petroliere, etc.) sau in campaniile agricole, pentru care categoria maxima de incadrare a drumului nu acopera necesarul real de consum precum si in alte situatii care impun un consum sporit de combustibil.

Coeficientul special de corectie Sb se determina experimental de catre comisia tehnica prevazuta la pct. 3.1.1., avind la baza documentatia urmatoare:

- memoriul justificativ din care sa rezulte necesitatea aplicarii coeficientului "Sb", insotit de schita traseului;

- nota pentru determinarea coeficientului special de corectie "Sb" (anexa 6);

- notele de verificare in parcurs a consumului mediu de combustibil (anexa 7).

Intreprinderile sau unitatile asimilate acestora, detinatoare de parc auto, pot stabili cu caracter intern pentru parcul propriu, coeficienti speciali de corectie "Sb" cu valori pina la 2, inclusiv.

Pentru valori ale coeficientului "Sb" mai mari decit 2, ministerele sau organele centrale interesate vor inainta propunerile spre aprobare Ministerului Transporturilor si Telecomunicatiilor - Inspectoratul Auto Republican.

Determinarile pentru stabilirea coeficientului "Sb" se vor efectua cu minimum 3 automobile, iar in cazul ca in conditiile respective lucreaza un singur automobil se vor efectua cu acesta 3 determinari.

Inainte de inceperea determinarilor se verifica in parcurs consumul mediu de combustibil "Cm" al automobilelor, respectindu-se conditiile tehnice si climaterice aratate la pct. 3.1.2. Rezultatele verificarilor se vor consemna in nota model anexa 7. Daca in urma acestei verificari se constata depasiri fata de consumul mediu prevazut in anexele 1.a-1.d, automobilele respective vor fi excluse de la determinari pina la remedierea defectiunilor.

Coeficientul special de corectie "Sb" se calculeaza cu relatia:

$$(20) \text{ Sb} = \frac{\text{Cr}}{\text{Pe}/100 \cdot \text{Cmv} \cdot \text{KG} \cdot \text{A}}$$

in care:

Cr, reprezinta consumul de combustibil realizat pentru parcurgerea intregului traseu la care exista conditii speciale de exploatare (litri);

Cmv, consumul mediu de combustibil rezultat in urma verificarii in parcurs (litri/100 km echivalenti);

Celelalte elemente au semnificatia aratata la pct. 1.

In cazul cind traseul respectiv este mai mic de 10 km, se vor face mai multe curse efectuindu-se o singura citire a litrometrului dupa parcurgerea intregului traseu.

Pe timpul determinarilor automobilele vor fi incarcate ca in situatia reala de exploatare.

Metodologia de lucru este similara cu aceea aratata la pct. 3.1.3.

#### 4.2. SPORURI DE CONSUM COMBUSTIBIL

Se acorda automobilelor la care prin specificul procesului de transport, necesarul de consum combustibil nu este satisfacut de elementele avute in vedere in prima parte a relatiilor de calcul a consumului normat de combustibil ( $P_e$ ,  $C_m$ ,  $K_G$ ,  $A$  si  $S_b$ ).

#### 4.2.1. Sporul de consum combustibil pentru opriri si demarari repetate (Q1)

Se acorda in cazul automobilelor care efectueaza transporturi de colectare-distribuire locale, transporturi de colectare din gramada in gramada a produselor agricole, transporturi in santiere, cariere, etc., precum si in cazul autobuzelor care efectueaza curse regulate de calatori (in trafic interurban si preorasesc), pentru opririle-demararile din statiile obligatorii prevazute in graficele de mers ale curselor respective.

Sporul de combustibil "Q1" se calculeaza cu relatia:

$$(21) Q_1 = 0,25 \cdot \frac{C_m}{100} \cdot \text{nod} \text{ [litri]}$$

in care:

nod, reprezinta numarul opririlor-demararilor care este stabilit prin grafice de mers, prin confirmarea data de beneficiar in functie de numarul punctelor unde s-a efectuat incarcareadescarcarea (transporturi de colectare-distribuire) sau de numarul curselor ciclice efectuate.

#### 4.2.2. Sporul de consum combustibil pentru insotirea combinei (Q2)

Se acorda in cazul automobilelor care circula in trepte inferioare de viteza insotind combina la colectarea produselor agricole si se calculeaza cu relatia:

$$(22) Q_2 = 0,1 \cdot C_m \cdot n_c \text{ [litri]}$$

in care:

$n_c$ , reprezinta numarul de curse efectuate, la care colectarea incarcaturii s-a facut direct de la combina; se stabileste pe baza confirmarii beneficiarului.

#### 4.2.3. Sporul de consum combustibil pentru actionarea instalatiilor speciale (Q3)

Se acorda automobilelor ale caror motoare actioneaza instalatiile speciale care le echipeaza, in cazul cind sporul de km echivalenti acordat in acest sens (I), nu acopera necesarul real de combustibil.

Se calculeaza cu relatia:

$$(23) Q_3 = n_p \cdot q_i \text{ [litri]}$$

in care:

$n_p$ , reprezinta numarul de prestatii efectuate cu instalatiile speciale ce echipeaza automobilul;  
 $q_i$ , sporul specific de consum combustibil (litri/1 prestatie speciala), care se stabileste de catre MTTc - Inspectoratul auto republican, pe baza propunerilor documentate facute de ministerele si organele centrale interesate.

#### 4.2.4. Sporul de consum combustibil pentru incalzirea motoarelor pe timp de iarna (Q4)

Sporul se acorda in perioada aplicarii coeficientului de corectie "A", in cazul automobilelor parcate in spatii neincalzite si neprevazute cu instalatii de preincalzire a motoarelor.

Sporul se aplica pentru incalzirea motorului, in vederea plecarii automobilului in cursa, precum si in cazul intreruperii functionarii acestuia pe o durata mai mare de 2 ore, in timpul unei zile de activitate si se calculeaza cu relatia:

$$(24) Q_4 = 0,05 \cdot C_m \cdot n_i \text{ [litri]}$$

in care:

$n_i$ , reprezinta numarul operatiilor de incalzire a motorului.

#### 4.2.5. Sporul de consum combustibil pentru formarea rezervei de aer (Q5)

Se acorda in afara perioadei de iarna, o singura data pe zi activa, pentru formarea rezervei de aer in cazul automobilelor cu sistem de frinare cu autoblocare, precum si la cele cu suspensie pe perne de aer.

Sporul de consum "Q5" se calculeaza cu relatia:

$$(25) Q_5 = 0,025 \cdot C_m \text{ [litri]}$$

Coeficientii de corectie si sporurile de consum tratate la pct. 4, se aplica pentru activitatea desfasurata cu fiecare foaie de parcurs, necesitatea aplicarii acestora fiind stabilita de unitatea

detinatoare de parc auto.

## Capitolul 2

### NORMAREA CONSUMULUI DE ULEI

#### 1. METODOLOGIA DE CALCUL A CONSUMULUI NORMAL DE ULEI (Cu)

Consumul normal de ulei "Cu" reprezinta cantitatea maxima admisa a fi consumata de un automobil, pentru un anumit parcurs si se stabileste cu relatia:

$$(26) \text{ Cu} = \frac{\text{Pe}}{100} \cdot \text{Ca} + \text{ns} \cdot \text{S} \cdot \text{Cb} + \text{nf} \cdot \text{Cf} \text{ [litri]}$$

in care:

Pe, reprezinta parcursul echivalent realizat de un automobil intr-o anumita perioada (o luna) stabilit prin insumarea datelor din fisa activitatii zilnice, aferenta perioadei respective (km echivalenti);

Ca, consumul specific normal de ulei pentru ardere (litri/100 km echivalenti);

ns, numarul schimburilor de ulei scadente si efectuate in perioada respectiva, inclusiv cele de rodaj si accidentale;

S, coeficient de spalare a sistemului de ungere, care are urmatoarele valori:

1,5 - pentru automobilele echipate cu motoare cu aprindere prin scinteie, cu exceptia celor care folosesc uleiuri de tip Super 1;

1,0 - pentru celelalte automobile;

Cb, capacitatea bii (rezervorului) de ulei (litri);

nf, numarul de inlocuiri ale elementului filtrant;

Cf, capacitatea filtrului de ulei (litri), indicata in tabela 2.1.

La automobilele echipate cu alte tipuri de motoare decit cele cuprinse in tabela 2.1., capacitatea sistemului de ungere se va lua din normele interne sau cartile tehnice ale automobilelor respective.

Tabela 2.1.

---

Capacitatea sistemului

Nr Felul automobilului de ungere (litri)

crt \_\_\_\_\_

Baia (rezer- Filtrul  
vor) de ulei de ulei

"Cb" "Cf"

---

1 2 3

---

#### A. MOTOARE CU APRINDERE PRIN SCINTEIE

1. Autoturisme echipate cu motor 810-99

(Dacia 1300, ARO-10 si derivate) 2,75 0,25

2. Automobile echipate cu motor M-207 si L-25

(M-401, ARO-24, TV-41, TV-12 si derivate) 5,2 0,2

3. Automobile echipate cu motor SR-211

(SR-113, 114, 115, 116, TV-20 si derivate) 6,5 0,5

#### B. MOTOARE CU APRINDERE PRIN COMPRESIE

1. Automobile echipate cu motoare D-127

(ARO-24, TV-Y14 si derivate) 7,0 0,5

2. Automobile ROMAN echipate cu motor 797-05

(R-6.135, R-8.135, R-12.135) 14,0 1,0

3. Automobile ROMAN echipate cu motor D-2156

HMN si MTN (R-10215, R-12215, R-19215, R-12956) 18,5 1,5

4. Autobuze ROMAN echipate cu motor D-2156 HM6U

(UD-112, RD-111, USA-117) 21,5 1,5

5. Autoremorchere TATRA-813 echipate cu motor  
T-930-3 30,0 -

---

Pentru automobilele echipate cu motoare a caror ungere se realizeaza prin amestec de ulei in combustibil, consumul normat de ulei se calculeaza cu relatia:

$$(27) C_u = C_n \cdot \frac{p}{100} \text{ [litri]}$$

in care:

C<sub>n</sub>, reprezinta consumul normat de combustibil (litri);

p, procentul de amestec indicat de uzina constructoare, respectiv cantitatea de ulei prevazuta la 100 litri amestec de combustibil si ulei.

2. CONSUMUL SPECIFIC NORMAL DE ULEI PENTRU ARDERE (C<sub>a</sub>)

Reprezinta cantitatea maxima de ulei prevazuta a fi consumata de motorul automobilului la un parcurs de 100 km echivalenti.

2.1. Pentru automobilele echipate cu motor SR-211, valorile consumului specific normat de ulei pentru ardere "C<sub>a</sub>" sint cele prevazute in tabela 2.2.

Tabela 2.2.

Cicluri de parcurs in care se incadreaza Consum specific normat de ulei motorul de la nou sau de la reparatie pentru ardere "C<sub>a</sub>" (litri/100 generala, la finele lunii (km.echiv.) km echivalenti)

---

Autocamioane Autotrenuri Autobuze  
si derivate (cu remorci  
sau semirem)

---

0 1 2 3

---

0 - 10.000	0,270	0,300	0,325
10.001 - 20.000	0,315	0,345	0,375
20.001 - 30.000	0,360	0,400	0,430
30.001 - 40.000	0,400	0,440	0,480
40.001 - 50.000	0,450	0,495	0,540
50.001 - 60.000	0,490	0,540	0,590
60.001 - 70.000	0,530	0,580	0,635
70.001 - 80.000	0,580	0,640	0,695
80.001 - 90.000	0,620	0,680	0,745
90.001 - 100.000	0,665	0,735	0,795
peste 100.000	0,700	0,770	0,840

---

2.2. Pentru automobilele echipate cu alte tipuri de motoare decit SR-211, valorile consumului specific normat de ulei pentru ardere "C<sub>a</sub>" sint prevazute in tabela 2.3.

Tabela 2.3.

---

Cicluri de parcurs in care se Consum specific normat de ulei  
incadreaza motorul de la nou sau pentru ardere "C<sub>a</sub>" (1/100 km echiv.)  
de la reparatia generala, la finele

Nr. lunii (km echivalenti) Automobile echipate cu motoare de  
crt. capacitate cilindrica: (cm<sup>3</sup>)

---

pina la 2001-5000 5001-11000 Peste  
2000 11.000

---



---

1	pina la 100.000	0,100	0,150	0,200	0,300
2	100.001-150.000	0,150	0,200	0,250	0,350
3	150.001-200.000	0,200	0,250	0,300	0,400
4	peste 200.000	0,300	0,350	0,400	0,500

---

Consumurile specifice normate de ulei pentru ardere, cuprinse in tabelele mai sus mentionate, se aplica in functie de parcursul echivalent al motorului (de la nou sau de la repararea generala a acestuia), la finele lunii de activitate.

Pentru autobasculantele care lucreaza in santiere, cariere, exploatare miniere etc. cu mult praf, conducatorii intreprinderilor care au in subordine unitati detinatoare de parc auto, pot aproba majorarea consumurilor specifice normate de ulei pentru ardere, prevazute in tabelele 2.2. si 2.3. cu pina la 20% .

### Capitolul 3

#### URMARIREA CONSUMURILOR DE COMBUSTIBIL SI ULEI

Urmarirea consumurilor normate de combustibil si ulei, pe fiecare automobil si sofer in parte, este obligatorie pentru toate unitatile detinatoare de parc auto. Pentru incadrarea in consumurile normate de combustibil si ulei este necesara urmarirea continua a acestora la toate nivelele si tratarea cu maxima exigenta a abaterilor de orice natura care genereaza supraconsumuri de combustibil sau ulei.

#### 1. MODUL DE EFECTUARE A ALIMENTARILOR CU COMBUSTIBIL SI ULEI

Pentru urmarirea consumului zilnic si stabilirea restului din rezervoare, la introducerea in exploatare a automobilelor noi sau la iesirea din reparatie, precum si la inceput de decade, alimentarea se efectueaza pina la umplerea rezervorului.

Aprobarea alimentarii automobilelor cu combustibil si ulei se da pe foaia de parcurs de catre persoana desemnata de conducatorul unitatii prin decizie scrisa. De regula aceasta persoana trebuie sa fie seful autocoloanei (formatiei de transport) sau impiegatul insarcinat cu urmarirea consumurilor de combustibil si ulei, la automobilele ce fac parte din autocoloana in cauza. Distribuitorii de carburanti vor elibera combustibil sau ulei numai in limita cantitatilor si a sortimentelor aprobate pe foaia de parcurs si numai daca aprobarea este data de persoane desemnate prin decizie de catre conducatorul unitatii. In acest scop este necesar ca distribuitorul de carburanti sa primeasca un tabel cu speciunile de semnaturi ale persoanelor cu drept de aprobare a alimentarilor de combustibil si ulei.

La automobilele la care capacitatea rezervorului de carburanti nu asigura efectuarea parcursului pina la destinatie si inapoi (de regula cazul transporturilor interurbane), aprobarile de alimentare combustibil se acorda in felul urmator:

- se calculeaza consumul normat de combustibil pentru cursa ce urmeaza a se efectua, avindu-se in vedere un spor de siguranta de 10% necesar pentru situatii neprevazute;
- se da aprobarea "plin" pe foaia de parcurs, ceea ce reprezinta dreptul de a umple rezervorul automobilului la capacitate;
- diferenta de cantitate dintre necesarul total al cursei (inclusiv sporul de siguranta) si capacitatea rezervorului, se aproba in bonuri cu cantitati fixe (BCF).

In cazul automobilelor care efectueaza transporturi pentru care necesarul de consum, la o foaie de parcurs, nu depaseste capacitatea rezervorului (de regula cazul transporturilor locale), aprobarea de alimentare se acorda, in functie de activitatea desfasurata cu ultima foaie de parcurs.

La decade (10, 20) si la finele lunii (30 sau 31), pentru stabilirea cu exactitate a resturilor in rezervor, alimentarea automobilelor cu combustibil se face prin umplerea rezervorului dindu-se aprobarea "plin" pe foaia de parcurs aferenta datelor susmentionate.

Aprobarile de alimentare cu ulei motor pentru ardere se acorda in functie de parcursul echivalent efectuat de la ultima alimentare si de consumul specific normat pentru ardere prevazut la cap. II, dupa verificarea prealabila a nivelului din baia sau rezervorul de ulei a motorului.

Aprobarile de alimentare pentru inlocuirea uleiului uzat din sistemul de ungere al motorului se acorda in functie de periodicitatea de inlocuire prevazuta prin normativele auto de intretinere si reparatii, cantitatea aprobata fiind stabilita pe baza capacitatii sistemului de ungere prevazuta in tabela 2.1, precum si in cartile tehnice ale automobilelor respective.

In cazul alimentarii cu ulei motor sau cu benzina de cifra octanica superioara celei de CO/R 75, cantitatea aprobata pe foaia de parcurs va fi insotita si de specificarea sortimentului.

## 2. URMARIREA ZILNICA A CONSUMURILOR DE COMBUSTIBIL

Se exercita la nivelul autocoloanei sau al formatiei de transport, pentru fiecare automobil si sofer in parte, avind ca scop depistarea operativa a eventualelor neincadrari in consumurile normate de combustibil, stabilirea si inlaturarea cauzelor care le-au generat.

Urmarirea zilnica a consumurilor de combustibil se efectueaza de catre soferul titular si soferul autocoloanei sau al formatiei de transport, care au sarcinile prevazute la pct. 2.1. si 2.2.

### 2.1. SARCINILE SOFERULUI

- efectueaza alimentarea cu combustibil, pe baza aprobarii date, conform indicatiilor de la pct. 1;
- stabileste eventualele diferente fata de consumul normat de combustibil aferent activitatii desfasurate cu ultima foaie de parcurs avind in vedere faptul ca, la inceputul perioadei, automobilul porneste cu rezervorul plin; aceste diferente reprezinta economii daca rezervorul se umple cu o cantitate de combustibil mai mica decit cea aprobata pe foaia de parcurs sau depasiri - in situatia inversa;

- sesizeaza, verbal si scris, pe foaia de parcurs, seful autocoloanei (formatiei de transport) asupra eventualelor depasiri constatate cu prilejul efectuarii alimentarii.

### 2.2. SARCINILE SEFULUI DE AUTOCOLOANA SAU AL FORMATIEI DE TRANSPORT

- cerceteaza cauzele care au provocat supraconsumul de combustibil si stabileste natura acestora;
- sesizeaza organul tehnic cu atributiuni de normare si urmarire a consumurilor in scopul verificarii consumului mediu de combustibil;

- trateaza, in limita competentelor, cazurile de supraconsum de natura subiectiva (neglijenta, indisciplina, incalcarea legalitatii transporturilor, viteza excesiva etc.).

## 3. VERIFICAREA CONSUMURILOR MEDII DE COMBUSTIBIL

Se efectueaza la sesizarea soferilor sau a persoanelor cu atributii pe linia normarii si urmaririi consumurilor de combustibil.

Verificarea consumului mediu de combustibil se efectueaza cu ajutorul unor dispozitive montate pe linia de diagnosticare tehnica sau - in lipsa acestora - prin aplicarea metodologiei descrise la Cap. I, pct. 3.1., cu urmatoarele deosebiri:

- verificarea consumului mediu de combustibil se face de catre comisia formata din: organul tehnic de specialitate al unitatii in exploatarea careia se afla automobilul, un mecanic specializat in sisteme de alimentare cu combustibil si soferul titular;

- sectorul de drum pe care se fac probele de consum va fi parcurs o singura data in ambele sensuri efectuindu-se astfel doua masuratori pe un parcurs insumat de 20 km;

- la automobilele avute in vedere la Cap. I, pct. 1.2., probele de consum se pot efectua si fara incarcatura, situatie in care consumul mediu de combustibil rezultat in urma verificarii in parcurs "Cmv" se obtine cu relatia:

$$C_e \cdot K_i$$

$$(28) C_{mv} = \frac{C_e \cdot K_i}{P_e} \cdot 100 \text{ [litri/100 km echivalenti]}$$

$$P_e$$

in care:

C<sub>e</sub>, reprezinta consumul efectiv realizat pe sectorul de drum respectiv (litri);

K<sub>i</sub>, coeficientul de corectie a consumului de combustibil pentru incarcatura, ale carui valori sint indicate in tabela 3.1.

Tabela 3.1.

1. Autospeciale care nu transporta alte incarcaturi decit cele cu care sint echipate prin constructie 1,00
  2. Autoturisme, autovehicule cu sarcina utila nominala sub 1,5 tone si microbuze 1,05
  3. Autobuze si autospeciale care pot transporta si alte incarcaturi decit cele cu care sint echipate prin constructie:
    - a) cu motoare de capacitate cilindrica sub 10.000 cm<sup>3</sup> inclusiv 1,10
    - b) cu motoare de capacitate cilindrica peste 10.000 cmc 1,15
- 

Rezultatele probelor de consum se inscriu in nota de verificare in parcurs a consumului mediu de combustibil (anexa 7).

In cazul in care se constata ca automobilul nu se incadreaza in consumul mediu de combustibil prevazut in normativ, se va proceda la efectuarea remedierilor necesare dupa care se va face din nou verificarea in parcurs.

In cazul cind, datorita unor cauze obiective (lipsa unor piese de schimb etc.), defectiunile care au condus la inregistrarea supraconsumului de combustibil nu pot fi inlaturate, automobilul va fi scos din exploatare pina la realizarea conditiilor materiale pentru efectuarea remedierilor.

4. ANALIZA CONSUMURILOR DE COMBUSTIBIL SI ULEI SI TRATAREA DEPASIRILOR INDIVIDUALE  
Analiza consumurilor de combustibil se efectueaza decadal si lunar avind ca scop depistarea cazurilor de depasiri a consumurilor normate sau de economii nejustificate, stabilirea cauzelor generatoare si inlaturarea acestora, concomitent cu luarea masurilor legale impotriva eventualilor vinovati.

#### 4.1. ANALIZA DECADALA A CONSUMURILOR DE COMBUSTIBIL

Se efectueaza la nivelul autocoloanei sau al formatiei de transport de catre o comisie formata din:

- seful autocoloanei sau al formatiei de transport;
- impiegatul de autocoloana cu sarcini pe linia normarii si urmaririi consumurilor de combustibil.

Pentru decada a I-a analiza se va efectua pina la data de 14, iar pentru decada a II-a, pina la data de 24 a lunii respective. Pentru decada a II-a analiza se face pe baza datelor cumulate de la inceputul lunii.

Analiza decadala consta in efectuarea urmatoarelor operatiuni:

##### 4.1.1. Stabilirea restului in rezervor

In acest scop se aproba alimentarea la capacitate a rezervoarelor automobilelor, asa cum s-a aratat la pct. 1.

Restul in rezervor (RR), in acest caz, se va determina cu relatia:

$$(29) RR = CR - Ap \text{ [litri]}$$

in care:

CR, reprezinta capacitatea rezervoarelor ce echipeaza automobilul (litri);

Ap, cantitatea alimentata cu care s-au umplut rezervoarele (litri).

In cazuri exceptionale, cind nu exista posibilitati de efectuare a plinului rezervoarelor, restul in rezervor se poate stabili si prin masurare cu joje speciale, confectionate in acest scop.

In cazul automobilelor imobilizate pe perioade mai indelungate, se vor lua masuri de restituire a cantitatilor de combustibil aflate in rezervoare, restul in rezervor la decada fiind in acest caz zero, daca restituirea s-a efectuat inainte de inchiderea decadei (data de 10 sau 20) si egal cu cantitatea restituita, daca operatiunea s-a efectuat dupa aceasta data.

##### 4.1.2. Confruntarea alimentarii cu combustibil inregistrate in fisa activitatii zilnice (FAZ) cu cele din fisele individuale de alimentare

Aceasta operatiune se va efectua de catre impiegatul de autocoloana impreuna cu gestionarul (distribuitoarul) de carburanti.

Daca in urma confruntarii au rezultat unele erori de inregistrare, acestea vor fi analizate si operate

in documentele respective.

#### 4.1.3. Insumarea datelor inregistrate in FAZ din foile de parcurs

In acest sens, se totalizeaza rubricile privind parcursul, alimentariile, restituirile si consumurile normate de combustibil aferent perioadei respective.

#### 4.1.4. Determinarea consumului efectiv de combustibil (Ce)

Se utilizeaza relatia de calcul:

$$(30) Ce = RRi + A - r - RRf \text{ [litri]}$$

in care:

RRi, reprezinta restul in rezervor initial (la inceputul perioadei);

A, alimentariile totale cu combustibil efectuate in perioada aferenta;

r, restituirile de combustibil efectuate in perioada respectiva;

RRf, restul in rezervor final (la sfirsitul perioadei)

#### 4.1.5. Stabilirea diferentelor de combustibil (D)

Se utilizeaza relatia de calcul:

$$(31) D = Ce - Cn \text{ [litri]}$$

Valoarea negativa a diferentei de combustibil (D) reprezinta economie, iar cea pozitiva depasire.

#### 4.1.6. Analiza cauzelor care au generat depasirile sau economiile nejustificate de consum combustibil si stabilirea masurilor ce se impun pentru inlaturarea acestora

La automobilele care au inregistrat depasiri sau economii nejustificate se vor analiza foile de parcurs din perioada aferenta, eventualele note de verificare in parcurs a consumului mediu de combustibil precum si alte documente care pot servi la stabilirea cauzelor si a naturii depasirilor sau economiilor nejustificate.

Concluziile privind cauzele si natura depasirilor sau economiilor nejustificate de consum combustibil, precum si masurile ce s-au luat ori urmeaza a se lua, se consemneaza in "nota de analiza decadala a consumului de combustibil" (anexa 8), care se intocmeste in doua exemplare, din care unul se inainteaza organului tehnic de specialitate al unitatii de baza tutelara (autobaza). Notele de analiza decadala (anexa 8) vor fi insusite si vizate de seful sectiei (atelierului) de intretinere, de exploatare (pentru automobilele din subordine) sau de seful de autobaza, in functie de structura organizatorica a unitatii.

### 4.2. ANALIZA LUNARA A CONSUMURILOR DE COMBUSTIBIL SI ULEI SI TRATAREA DEPASIRILOR INDIVIDUALE

Se efectueaza atit la nivelul autocoloanei sau formatiei de transport, pina cel mai tirziu la data de 5 a lunii urmatoare, de catre comisia aratata la pct. 4.1., cit si la nivelul autobazei si intreprinderii, de catre comisia energetica, care are - de regula - urmatoarea componenta:

#### 4.2.1. La autobaza:

- seful autobazei;
- contabilul sef;
- seful de sectie (atelier) intretinere;
- sefii de sectie (atelier) exploatare;
- organul tehnic de specialitate cu atributiuni de normare si urmarire a consumurilor;

#### 4.2.2. La intreprindere:

- directorul tehnic (inginerul sef);
- contabilul sef;
- seful compartimentului tehnic, intretinere, mecanic sef;
- sefii compartimentelor de exploatare a parcului auto;
- seful compartimentului control, siguranta circulatiei, juridic, protectia muncii si coordonare;
- responsabilul colectivului juridic;
- organul tehnic de specialitate cu atributiuni de normare si urmarire a consumurilor.

Componenta comisiei energetice poate suferi modificari in functie de structura de organizare a unitatii.

La nivelul autobazei analiza lunara se va efectua pina cel mai tirziu la data de 15 a lunii urmatoare pentru luna expirata, iar la nivelul intreprinderii coordonatoare, pina la data de 22.

Pentru efectuarea analizei lunare se executa aceleasi operatiuni ca la analizele decadale, eventualele supraconsumuri tratandu-se prin imputare celor vinovati, in conformitate cu Codul muncii sau prin trecere pe costuri, daca depasarile s-au datorat unor cauze de natura obiectiva (conditii atmosferice sau de exploatare deosebite etc.).

In cazul consumurilor medii de combustibil aplicate cu caracter experimental, se procedeaza dupa cum urmeaza:

- a) in cazul cind se constata neincadrarea in aceste consumuri (cu ocazia analizelor decadale sau la sesizarea conducatorilor auto), se efectueaza probe de verificare in parcurs, conform indicatiilor de la pct. 3;
- b) daca in urma verificarii in parcurs a consumului mediu si dupa efectuarea remedierilor necesare rezulta totusi un consum mediu de combustibil mai mare decit cel aplicat experimental, vor fi sesizate organele ierarhic superioare, nefiind considerata depasire cantitatea consumata sub valoarea obtinuta in urma probei de verificare;
- c) cantitatile de combustibil consumate peste valoarea obtinuta in urma probei de verificare se considera depasiri si se trateaza ca atare;
- d) daca in cadrul analizei lunare se constata neincadrari in consumurile medii experimentale fara a exista note de verificare in parcurs la automobilele in cauza sau cel putin pentru cite 1-2 automobile din fiecare tip, acestea se trateaza ca depasiri de consum in comisia energetica a unitatii.

Cu ocazia analizei lunare pentru fiecare caz de supraconsum (inclusiv fata de normele experimentale), se va intocmi comisia energetica a unitatii "nota de analiza si tratare lunara a depasirilor de combustibil si ulei" (anexa 9), in care se vor consemna concluziile si propunerile comisiei cu privire la supraconsumul respectiv, precum si toate elementele care au stat la baza propunerilor de tratare a acestuia. Nota model anexa 9 va fi inaintata spre avizare comisiei energetice a intreprinderii coordonatoare.

\*\*\*

Persoanele care se fac vinovate de incalcarea prevederilor prezentului normativ, atit in ceea ce priveste neincadrarea in normele de consum, cit si pentru neurmarirea sau urmarirea necorespunzatoare a incadrarii automobilelor in consumurile normate, contribuind astfel la depasirea consumurilor normate de combustibil sau ulei, vor fi sanctionate contraventional, conform Decretului nr. 620/1973, devenit Legea nr. 140/1973 (cu modificarile ulterioare), daca abaterea nu constituie infractiune, in care caz se aplica prevederile Codului Penal. De asemenea, sanctionarea contraventionala nu exclude si luarea unor masuri disciplinare, in conformitate cu Codul muncii.

Intreprinderile si unitatile detinatoare de parc auto vor lua toate masurile tehnico-organizatorice ce se impun pentr incadrarea tuturor automobilelor in consumurile normate de combustibil si ulei, urmarind permanent:

- mentinerea unei stari tehnice corespunzatoare a parcului de automobile, prin utilizarea celor mai moderne metode de diagnosticare tehnica si executarea la timp si in conditii de calitate a lucrarilor de intretinere si reparatii;
- dotarea tuturor automobilelor cu aparate de contorizare a parcursului si normarea consumurilor de combustibil pe baza datelor furnizate de acestea;
- optimizarea transporturilor prin utilizarea rutelor cele mai scurte si evitarea incrucisarilor;
- eliminarea parcursurilor neproductive si a mersului in gol al motoarelor;
- respectarea vitezei economice si a presiunii nominale in pneuri;
- incadrarea corecta, pe categorii de drum, a parcursului realizat;
- stabilirea corespunzatoare a restului in rezervor la decade si la finele lunii in scopul determinarii corecte a consumului efectiv de combustibil;
- efectuarea analizelor decadale si lunare cu maxima responsabilitate si tratarea cu exigenta a abaterilor si a cazurilor de risipa a carburantilor.

Anexa 1.a

CONSUMURILE MEDII DE COMBUSTIBIL (Cm)

pentru autoturisme si automobilele cu sarcina utila nominala sub 1,5 tone (inclusiv)

---

Nr. Capacitatea Cm(l/100  
crt. Felul automobilului Marca si tipul km.  
de trans- cilin- echiv.)  
port drica  
(cm3)

---

0 1 2 3 4 5

---

A CU MOTOARE CU APRINDERE  
PRIN SCINTEIE

1. Autoturism DACIA 1300, 1310 5 loc. 1.289 8,0
2. Autoturism DACIA 1300, 1310  
Break 5 loc 1.289 8,8
3. " ARO-10 5 loc. 1.289 9,5
4. " M-461 8 loc. 2.512 15,5
5. " RENAULT-18 5 loc. 1.465 8,0
6. Autofurgoneta DACIA-1302 0,35 t 1.289 9,2
7. " DACIA ESTA-FETE 0,8 t 1.289 10,0
8. Autoturism, autocamioneta  
si autofurgoneta ARO-24 0,8 t 2.495 14,0
9. Autocamioneta ARO-320 1,1 t 2.495 15,0
10. Autofurgoneta ARO-320 1,0 t 2.495 15,5
11. Autocamioneta si  
autofurgoneta 12C, 12F 1,0 t cca. 2.500 15,5
12. Idem TV-51C, 51F, 12FF,  
TVD-12C, 12F 1,0 t cca. 2.500 16,5
13. Autocamioneta PEUGEOT-504 0,5 t 1.971 13,0

B CU MOTOARE CU APRINDERE  
PRIN COMPRESIE

1. Autoturism, autocamioneta  
si autofurgoneta ARO-24 0,8 t 3.119 11,0
  2. Autocamioneta si  
autofurgoneta TV-14C, 14F, 51F 1,1-1,2  
ARO-320 tone 3.119 11,5
  3. Autofurgoneta  
frigorifica OM-LUPETTO-25 1,5 t 4.559 13,0
- 

Anexa 1.b

CONSUMURILE MEDII DE COMBUSTIBIL (Cmg)

pentru automobilele cu sarcina utila nominala de peste 1,5 tone, destinate transporturilor de marfuri

---

Nr. Capaci- Sarcina Cmg  
crt. Felul automobilului Marca si tipul tatea utila (l/100  
cilin- nominala km  
drica (tone) echiv.)  
(cm3)

---

0 1 2 3 4 5

---

A. CU MOTOARE CU APRINDERE  
PRIN SCINTEIE

1. Autocamion (inclusiv cu oblon ridicador ST-113 si 7 BA 5,030 5,0-6,0 27,5
2. Autocamion cu platforma basculabila sau cu macara HIAB SR-113 5,030 4-4,5 28,0
3. Autocamion SR-113 5,030 3,0 25,0
4. " SR-132, 132 M 5,030 2,0 26,0
5. " SR-114 5,030 4,5 29,0
6. Autobasculanta SR-116 5,030 5,0 28,0
7. Autotren cu semirem. SRP-19 SR-115 5,030 10,0 34,0
8. Autotren cu semirem. pentru bitum SR-115 5,030 10,0 34,5
9. Autotren cu semirem. pentru ciment SR-115 5,030 9,0 36,5
10. " pentru stilpi VOINIC MT-10 5,030 8,0 34,5
11. Autotren ATM-1 SR-115 5,030 8,5 35,0
12. " ATA SR-115 5,030 6,5 35,0
13. " AST-1 D SR-115 5,030 10,0 33,0
14. " forestier SR-AF-2 5,030 7,5 32,0
15. Autofurgon SR-131 5,030 3,0 26,0
16. " SR-132 5,030 2,0 27,0
17. Autocisterna SR-113 5,030 4,0 28,0
18. " SR-114 5,030 3,0 29,0
19. Autofurgon, izoterm, transport valori si marfuri generale SR-113 5,030 4-4,5 30,0

B. CU MOTOARE CU APRINDERE  
PRIN COMPRESIE

1. Autocamion (inclusiv cu oblon ridicador) DAC-6.135 R 5,488 5,0 17,5
2. Autocamion cu platforma basculabila sau cu macara HIAB DAC-6.135 R 5,488 4,0 18,0
3. Autocamion (inclusiv cu oblon ridicador) ROMAN-8.135 F 5,488 7-7,5 19,5
4. Autocamion cu platf. bascul. sau cu macara HIAB ROMAN-8.135 F 5,488 6,5 20,0
5. Autocamion ROMAN-12.135 DFAE 5,488 7,5 25,0
6. " ROMAN-10.215 F 10,344 9,0 27,0
7. " ROMAN-12.215 DF 10,344 10,5 28,0
8. " Multicar IFA-25 1,997 2,0 12,0
9. " SKODA-706R, RT 11,781 7,0 28,0
10. Autobasculanta DAC-6.135 RK 5,488 5,0 18,0
11. " ROMAN-8.135 FK 5,488 6,5 20,0
12. " ROMAN-12.135 DFK 5,488 8,0 25,0
13. " ROMAN-10.215 FK 10,344 8,5 28,0
14. " ROMAN-12.215 DFK 10,344 10,5 29,0
15. " ROMAN-19.215 DFK 10,344 16,0 33,5

16. Autocisterna DAC-6.135 R 5,488 4,8 18,0
17. " ROMAN-8.135 F 5,488 6,3 20,0
18. " ROMAN-12135 DF 5,488 9,0 25,0
19. " ROMAN-12.215 DF 10,344 10,2 28,0
20. Autofurgon izoterma si  
frigorific ROMAN-8.135 F 5,488 5,3-5,6 21,0
21. idem ROMAN-10.215 F 10,344 7,0-7,4 28,5
22. Autofurgon comert sau  
posta ROMAN-8.135 F 5,488 5,6-6,5 20,0
23. Autofurgon mixt DAC-6.135 R 5,488 2,3 19,5
24. " " ROMAN-8.135 F 5,488 4,5 21,5
25. Autofurgon MAN-16.230 FL 10,689 7,4 33,5
26. Autotren cu semirem.  
SRP-10 ROMAN-8.135 FS 5,488 10,0 23,5
27. Autotren ATA DAC-6.135 RS 5,488 6,5 27,5
28. "ATM-13.1 ROMAN-8.135 FS 5,488 8,5 24,0
29. "ATM-2 si 10  
ALP-1 ROMAN-10.215 FS 10,344 17,0-18,0 32,0
30. "10 ATM-1,10  
ALP-2 ROMAN-10.215 FS 10,344 17,0-18,0 34,0
31. " AST-1C ROMAN-10.215 FS 10,344 20,0 32,0
32. " 12 ATM-5 ROMAN-12.215 DFS 10,344 18,0 36,5
33. " 12 ATM-4 ROMAN-12.215 DFS 10,344 16,0 37,2
34. " 12 Af-3 ROMAN-12.215 DFS 10,344 15,0 38,0
35. " 12 ALP-3 ROMAN-12.215 DFS 10,344 18,4 33,0
36. " AST-1C ROMAN-12.215 DFS 10,344 20,0 35,0
37. " 19 AF-4 si  
19 AF-5,1 ROMAN-19.256 DFS 10,344 20,0 41,0
38. " 19 AIMC ROMAN-19.256 DFS 10,344 15,0 41,5
39. " 19 ATM-1 si  
19 ALP-2 ROMAN-19.256 DFS 10,344 22,0 39,0
40. " 19 ATM-2 ROMAN-19.256 DFS 10,344 22,0 40,0
41. " cu semirem.  
transcont GMC-TRUK 14,010 40,0 32,0
42. Autoremorcher solo TATR-813 17,640 - 44,0
43. Autoremorcher cu trailer  
tip:  
- RSR (masa  
proprie = 6,5 t) TATRA-813 17,640 20,0 55,0  
- RSR ( " " = 12,5 t) TATRA-813 17,640 20,0-40,0 60,0  
- RPP - DP.402 TATRA-813 17,640 40,0 65,0  
- RSR, RSC TATRA-813 17,640 60,0 64,0  
- Scheurle TATRA-813 17,640 108,0 64,0
44. Autoremorcher solo MAGIRUS-DEUTZ 14.702 - 56,0
45. Autoremorcher cu trailer  
tip:  
- Nicolas 2R x 4 MAGIRUS-DEUTZ 14.702 180,0 76,0  
- Nicolas 2R x 6 MAGIRUS-DEUTZ 14.702 276,0 84,0
46. Autoremorcher solo DAC-70.215 DFAR 10.344 - 36,0
47. " cu  
trailer RSR-20 DAC-70.215 DFAR 10.344 20,0 45,0
48. "RSR-40 DAC-70.215 DFAR 10.344 40,0 49,0



---

NOTA:

Semnificatia simbolurilor folosite in anexa pentru autotrenurile formate din autotractoare cu sa si remorci:

- ATM-1 si ATM-13.1 = semiremorca furgon transport marfuri generale (8,5 tone);
- ATA = semiremorca transport autoturisme (6,5 tone);
- AST-1 D = semiremorca transport transcontainere (10,0 tone);
- AST-1 C = semiremorca transport transcontainere (20,0 tone);
- 10 ATM-2 = semiremorca platforma cu coviltir pliabil si prelata (17,0 tone);
- 10 ATM-1 = semiremorca furgon transport marfuri generale (17,0 tone);
- 10 ALP-1 si 10 ALP-2 = semiremorci cisterne transport produse petroliere (18,0 tone);
- 12 ATM-4 = semiremorca furgon transport marfuri generale (16,0 tone);
- 12 ATM-5 = semiremorca platforma transport marfuri generale (18,0 tone);
- 12 AF-3 = semiremorca furgon frigorific (15,0 tone);
- 12 ALP-3 = semiremorca cisterna transport produse petroliere (18,4 tone);
- 19 AF-4 si 19 AF-5,1 = semiremorca furgon frigorific (20,0 tone);
- 19 ATM-1 = semiremorca platforma cu coviltir si prelata (22,0 t);
- 19 ATM-2 = semiremorca furgon transport marfuri generale (22,0 t);
- 19 ALP-2 = semiremorca cisterna transp. produse petroliere (21,5 t);
- 19 AIMC = semiremorca furgon transport marfuri si confectii (15,0 tone)

Anexa 1.c.

CONSUMURILE MEDII DE COMBUSTIBIL (Cm)

pentru automobilele destinate transporturilor de calatori si derivate

---

Nr. Capacitatea: Cm(l/100

crt. Felul Marca si tipul km.

automobilului de trans- cilin- echiv.)

port drica

(locuri) (cm3)

---

0 1 2 3 4 5

---

A. CU MOTOARE CU APRINDERE

PRIN SCINTEIE

1. Microbuz TV-41M, 12M 10 cca. 2.500 16,0
2. "TV-51M, TVD-12M 10 cca. 2.500 17,0
3. "MERCEDES-319 11 1.766 14,5
4. "VOLSKWAGEN 9 1.584 14,0
5. Autosanitara TV-41 S, 12 S - 2.512 16,5
6. " TV-51 S, TVD-12 S- 2.512 17,5
7. " VOLGA - 2.445 14,5
8. Autofurgon pentru  
transport muncitori UMT (SR-113)28 5.030 35,0
9. Autobuz TV-2, 20 U, R 40 5.030 38,5
10. " TV-7, 71 27 5.030 35,0
11. " A-7 36 5.030 35,0

B. CU MOTOARE CU APRINDERE

PRIN COMPRESIE

1. Microbuz TV-105 D TUDOR 14 3.119 12,0
2. " MERCEDES-0319 D/L 18 1.988 12,0
3. " IRANNATIONAL-0309 D18 3.780 16,0
4. Autobuz A-8, 83 43 5.488 23,0

5. " ROMAN-109 RD42+10 5.488 24,5
6. " ROMAN-112 UD (C.v.m.4)28+76 10.344 30,5
7. " ROMAN-112 UD (C.v.m.6) 28+76 10.344 29,0
8. " ROMAN-112 UDM (c.v.m.4  
si c.v.h.) 28+76 10.344 32,5
9. " ROMAN-111 RD, RDT 53 10.344 30,0
10. Autobuz articulatROMAN-117 UDA (c.v.m.) 37+115 10.344 35,0
11. Autobuz articulatROMAN-117 UDA (c.v.h.) 37+115 10.344 37,5
12. Autobuz FIAT-308 39 9.819 26,0
13. " IRANNATIONAL-0302 D 44 8.720 30,0
14. " SANOS-14 55 10.000 30,0
15. " IKARUS-55 8.276 32,0
16. " IKARUS-60 7.983 33,0
17. " IKARUS-556 23+71 10.349 34,0
18. " IK-4 26+84 10.349 32,5
19. " VAN HOOL-700 47 9.819 34,0
20. " SKODA SM-11 33+85 11.940 36,0
21. Autobuz articulat IKARUS-180, 280 36+112 10.349 36,0
22. Autobuz cu instalatie  
de aer conditionat  
SETRA S-12 47 11.045 27,0

---

NOTA:

- c.v.m.4 si c.v.m. 6 reprezinta cutie de viteze mecanica cu 4 si respectiv cu 6 trepte;
- c.v.h. cutie de viteze hidromecanica.

Anexa 1.d.

CONSUMURILE MEDII DE COMBUSTIBIL (Cm)  
pentru automobilele cu destinatie speciala

---

Nr. Capaci- Cm

crt. Felul automobilului Marca si tipul tatea (l/100  
cilin- km  
draca echiv.)  
(cm<sup>3</sup>)

---

0 1 2 3 4

---

A. CU MOTOARE CU APRINDERE PRIN  
SCINTEIE

1. Autoatelier SR-114 5,030 33,5
2. Autoduba transport valori SR-114 5,030 38,0
3. Automacara, autotelescop, autotren  
pantograf, autovidanjour, autoatelier,  
autocamion cu troliu pentru incarcarea  
marfurilor cilindrice lungi SR-113 5,030 32,0
4. Idem SR-101 5,550 33,0
5. Autostatie exploatare petroliere SR-132 5,030 30,0
6. Autosondeza exploatare petroliereSR-101, ZIS-150 5,550 35,5
7. Idem ZIL-157 5,550 45,0
8. Autofurgon carotaj SR-101, ZIS-150 5,550 34,0
9. " " SR-131 5,030 29,0
10. " " SR-132 5,030 30,0

11. " " GAZ-51 3,480 24,5
  12. " " GAZ-63 3,480 26,5
  13. Autogranic carotaj SR-101, ZIL-150, 164 5,550 36,0
  14. " " ZIL-151, 157 5,550 45,0
  15. " " GAZ-63 3,480 27,0
  16. Autoperforator IMS-57, 59 3,280 18,0
  18. Autoforeza GAZ-66, 72 4,250 36,5
- B. CU MOTOARE CU APRINDERE PRIN COMPRESIE
1. Autoatelier DAC-6.135 R 5,488 22,5
  2. " ROMAN-8.135 F 5,488 23,0
  3. " MERCEDES-IRANNATIONAL 1,988 20,0
  - 4 " DAC-6.135 R cu doua puncti motoare 5,488 25,0
  5. Automacara MAZ-K.66 11,500 28,0
  6. " JELCZ-135M (HYDROS) 11,100 32,5
  7. " JELCZ-315.MP (HYDROS-K-102) 11,100 33,0
  8. " COLES-GARGANTUA 40,0
  9. Autogranic carotaj complex COLES-RANGER 34,0
  10. idem INTERNATIONAL 55,0
  11. " KRAZ 60,0
  12. " TATRA-138 11,763 40,0
  13. Automacara DAC-6.135-AM 5 5,488 25,0
  14. Car de reportaj T.V. ROMAN AF 3 10,344 45,0
  15. Autocurator canal MUT-STAYER 8,143 38,5

Anexa 2

COEFICIENTII DE CORECTIE (KG)

a consumului de combustibil pentru sarcina transportata

Sarcina COEFICIENTUL DE CORECTIE "KG"

transportata \_\_\_\_\_

"G" (tone) Automobile peste 1,5 tone capacitate nominala (exclusiv autoremorchere) echipate cu motoare:

Sub 150 CP (inclusiv) Peste 150 CP Autoremorchere

Fara Cu Fara Cu

remorci remorci remorci remorci

0 1 2 3 4 5

0	0,9	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
1	1,9	1,040	1,045	1,030	1,035	1,020
2	2,9	1,080	1,060	1,060	1,070	1,040
3	3,9	1,120	1,135	1,090	1,105	1,060
4	4,9	1,160	1,180	1,120	1,140	1,080
5	5,9	1,200	1,225	1,150	1,175	1,100
6	6,9	1,240	1,270	1,180	1,210	1,120
7	7,9	1,280	1,315	1,210	1,245	1,140
8	8,9	1,320	1,360	1,240	1,280	1,160

9 - 9,9 1,360 1,405 1,270 1,315 1,180  
10 - 10,9 1,400 1,450 1,300 1,350 1,200  
11 - 11,9 1,440 1,495 1,330 1,385 1,220  
12 - 12,9 1,480 1,540 1,360 1,420 1,240  
13 - 13,9 1,520 1,585 1,390 1,455 1,260  
14 - 14,9 1,560 1,630 1,420 1,490 1,280  
15 - 15,9 1,600 1,675 1,450 1,525 1,300  
16 - 16,9 1,640 1,720 1,480 1,565 1,320  
17 - 17,9 1,680 1,765 1,510 1,595 1,340  
18 - 18,9 1,720 1,810 1,540 1,630 1,360  
19 - 19,9 1,760 1,855 1,570 1,665 1,380  
20 - 20,9 1,800 1,900 1,600 1,700 1,400  
21 - 21,9 1,840 1,945 1,630 1,735 1,420  
22 - 22,9 1,880 1,990 1,660 1,770 1,440  
23 - 23,9 1,920 2,035 1,690 1,805 1,460  
24 - 24,9 1,960 2,080 1,720 1,840 1,480  
25 - 25,9 2,000 2,125 1,750 1,875 1,500  
26 - 26,9 - 2,170 1,780 1,910 1,520  
27 - 27,9 - 2,215 1,810 1,945 1,540  
28 - 28,9 - 2,260 1,840 1,980 1,560  
29 - 29,9 - - 1,870 2,015 1,580  
30 - 30,9 - - 1,900 2,050 1,600  
31 - 31,9 - - 1,930 2,085 1,620  
32 - 32,9 - - 1,960 2,120 1,640  
33 - 33,9 - - 1,990 2,155 1,660  
34 - 34,9 - - 2,020 2,190 1,680  
35 - 35,9 - - 2,050 2,225 1,700  
36 - 36,9 - - 2,080 2,260 1,720  
37 - 37,9 - - 2,110 2,295 1,740  
38 - 38,9 - - 2,140 2,330 1,760  
39 - 39,9 - - 2,170 2,365 1,780  
40 - 40,9 - - 2,200 2,400 1,800  
41 - 41,9 - - 2,230 2,435 1,820  
42 - 42,9 - - 2,260 2,470 1,840  
43 - 43,9 - - 2,290 2,505 1,860  
44 - 44,9 - - 2,320 2,540 1,880  
45 - 45,9 - - 2,350 2,575 1,900  
46 - 46,9 - - 2,380 2,610 1,920  
47 - 47,9 - - 2,410 2,645 1,940  
48 - 48,9 - - 2,440 2,680 1,960  
49 - 49,9 - - 2,470 2,715 1,980  
50 - 50,9 - - - 2,000  
51 - 51,9 - - - 2,020  
52 - 52,9 - - - 2,040  
53 - 53,9 - - - 2,060  
54 - 54,9 - - - 2,080  
55 - 55,9 - - - 2,100  
56 - 56,9 - - - 2,120  
57 - 57,9 - - - 2,140  
58 - 58,9 - - - 2,160  
59 - 59,9 - - - 2,180  
60 - 60,9 - - - 2,200

61 - 61,9	2,220
62 - 62,9	2,240
63 - 63,9	2,260
64 - 64,9	2,280
65 - 65,9	2,300
66 - 66,9	2,320
67 - 67,9	2,340
68 - 68,9	2,360
69 - 69,9	2,380
70 - 70,9	2,400
71 - 71,9	2,420
72 - 72,9	2,440
73 - 73,9	2,460
74 - 74,9	2,480
75 - 75,9	2,500
76 - 76,9	2,520
77 - 77,9	2,540
78 - 78,9	2,560
79 - 79,9	2,580
80 - 80,9	2,600
81 - 81,9	2,620
82 - 82,9	2,640
83 - 83,9	2,660
84 - 84,9	2,680
85 - 85,9	2,700
86 - 86,9	2,720
87 - 87,9	2,740
88 - 88,9	2,760
89 - 89,9	2,780
90 - 90,9	2,800
91 - 91,9	2,820
92 - 92,9	2,840
93 - 93,9	2,860
94 - 94,9	2,880
95 - 95,9	2,900
96 - 96,9	2,920
97 - 97,9	2,940
98 - 98,9	2,960
99 - 100,0	2,980

---

NOTA:

1. Valorile coeficientilor din coloanele 2 sau 4 se aplica numai pentru tractarea remorcilor sau a altor automobile. Pentru automobilele care tracteaza semiremorci se aplica valorile prevazute in coloanele 1 sau 3.

2. Coeficientii "KG" pentru valori ale sarcinii transportate "G" mai mari decit cele prevazute in tabelul de mai sus, se vor stabili prin extrapolare.

Anexa 3

CONSUMURILE MEDII DE COMBUSTIBIL (Cmd)

pentru motoarele destinate practicii de atelier in scolile de soferi

---

Nr. Tipul motorului Capacitatea Consumul  
crt. cilindrica mediu de

(cmc) combustibil  
al motorului  
"Cmd" (litr/  
1i ora didactica  
de  
functionare)

---

0 1 2 3

---

A. MOTOARE CU APRINDERE PRIN SCINTEIE

1. 810-99 (DACIA, ARO-10) 1.289 0,8
2. L-25 (ARO-24, TV-12) 2.495 1,6
3. SR-211 3.030 3,1

B. MOTOARE CU APRINDERE PRIN COMPRESIE

1. D-127 (ARO-24, TV-14) 3.120 1,0
  2. 797-05 (SAVIEM) 5.488 2,5
  3. D-2.156 HMN (RABA) 10.344 3,5
  4. D-2.156 MTN (supraalimentat) 10.344 4,0
- 

Anexa 4

MINISTERUL \_\_\_\_\_

Centrala \_\_\_\_\_

Unitatea \_\_\_\_\_

NOTA

pentru determinarea consumului mediu de combustibil la automobile

In conformitate cu prevederile Normativului privind consumul de combustibil elaborat in baza H.C.M. nr. 1100/1968, s-a determinat consumul mediu de combustibil la auto marca si tipul nr. inmatriculare sarcina utila nominala greut. proprie , timpul motorului capacitatea cilindrica

1. Automobilul a suferit urmatoarele transformari constructive:

---

2. Rezultatele determinarilor:

---

Nr. crt. al Viteza Consumul de combustibil  
masuratorii Sensul Incarcatura medie de  
(tronsonul "I") deplasare Efectiv Mediu  
"Vmi" (km/h) "Ci" Cm = Suma de  $i=1$   
(litri" la 4 Ci:Pe X 100

---

1 dus

2 intors

3 dus

4 intors

---

Format A5 Cod 28-45-1

(verso)

3. Conditii de efectuare a determinarilor:

- lungimea si categoria de incadrare a sectorului de drum: \_\_\_\_\_
- timp. medie ..... grade C; presiunea atmosferica ... mm. HG; viteza vintului m/s;
- conditiile tehnice, prevazute in normativ la cap. I pct. 3.1.2, sint indeplinite;
- sporul specific de tractare prevazut in normativ km echiv./100 Km.

4. Comisia:

---

Numele si prenumele Functia Unitatea Semnatura

---

---

---

---

Prezenta nota s-a incheiat in 2 exemplare.

Data \_\_\_\_\_

Anexa 5

MINISTERUL \_\_\_\_\_

Centrala \_\_\_\_\_

Unitatea \_\_\_\_\_

NOTA

pentru determinarea consumului mediu de combustibil la motoarele destinate practicii de atelier in scolile de soferi

In conformitate cu prevederile Normativului privind consumul de combustibil, elaborat in baza H.C.M. nr. 1100/1968, s-a determinat consumul mediu de combustibil la motorul (marca si tipul)

1. Determinarile s-au efectuat in conditii concrete de practica de atelier, starea tehnica a motorului fiind corespunzatoare.

2. Rezultatele determinarilor:

---

Nr. crt al masuratorii Consumul de combustibil (litri/1 ora didactica  
(seria motorului) de functionare

---

Efectiv Mediu

---

1

---

2

---

\_\_\_\_\_ Cmd =

3

---

3. Comisia:

---

Numele si prenumele Functia Unitatea Semnatura

---

---

---

---

Prezenta nota s-a incheiat in 2 exemplare.

Data .....

Format A5

Anexa 6

MINISTERUL \_\_\_\_\_

Centrala \_\_\_\_\_

Unitatea \_\_\_\_\_

NOTA

pentru determinarea coeficientului special de corectie "Sb"

In conformitate cu prevederile Normativului privind consumul de combustibil, elaborat in baza H.C.M. nr. 1100/1968, s-a determinat coeficientul special de corectie "Sb" a consumului de combustibil pentru automobilele care executa transporturi in conditii speciale la locul de munca

---

1. Au fost folosite urmatoarele automobile care, la verificarea in parcurs, s-au incadrat in consumul mediu de combustibil prevazut in normativ:

Auto marca si tipul nr. inmatriculare

Auto marca si tipul nr. inmatriculare

Auto marca si tipul nr. inmatriculare

2. Rezultatele determinarilor:

---

Nr.crt. Parcursul Cons. mediu Consum de  
al (km) Coef. Incar- de comb. combustibil  
masura- \_\_\_\_\_de catura rezultat din (litri) Sb  
torii efectiv echiv. transf. (tone) KG verific. in \_\_\_ col.  
(nr. Col. parcurs "Cmv" nor- efec- 8:7)  
inmatric. (2:1) (l/100 Km mat tiv  
al auto) echiv.)

---

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

---

---

---

---

TOTAL

---

Format A5 Cod 28-45-21

(verso)

3. Determinarile s-au efectuat in conditii de exploatare.

Coeficientul de corectie A=

4. Comisia:

---

Numele si prenumele Functia Unitatea Semnatura

---

---

---

---

Prezenta nota s-a incheiat in 2 exemplare.

Data \_\_\_\_\_

Anexa 7

UNITATEA \_\_\_\_\_

NOTA

de verificare in parcurs a consumului mediu de combustibil

In conformitate cu prevederile Normativului privind consumul de combustibil, elaborat in baza

H.C.M. nr. 1100/1968, s-a verificat in parcurs consumul mediu de combustibil la auto \_\_\_\_\_, marca

si tipul \_\_\_\_\_, nr. inmatriculare \_\_\_\_\_ sarcina utila nominala \_\_\_\_\_

1. Rezultatele verificarii:

---

Sens de Incar- Parcurs Consum Consum mediu de combustibil  
circulatie caturaKi (Km) efectiv (l/100 Km echiv.)

"Ce"

efec- echi- (litri) Rezultat Prevazut Dif.

tiv va- din in + sau -

lent verificare normativ col. (6-7)

"Cmv"

---



0 1 2 3 4 5 6 7 8

---

---

---

---

TOTAL

2. Verificarea s-a efectuat cu respectarea conditiilor tehnice si climaterice prevazute la Cap. I. pct.

3.1.2. din normativul privind consumul de combustibil.

3. Comisia:

Numele si prenumele Functia Semnatura

---

---

---

---

Prezenta nota s-a incheiat in 2 exemplare.

Data \_\_\_\_\_

Format A5 Cod 28-45-4

Anexa 8

UNITATEA \_\_\_\_\_

Autocoloana \_\_\_\_\_

VAZUT

Sef unitate.

NOTA

de analiza decadala a consumului de combustibil

In conformitate cu prevederile Normativului privind consumul de combustibil, elaborat in baza H.C.M. nr. 1100/1968, s-a procedat azi, ziua .... luna .... anul ....., la analiza decadala a consumului de combustibil pentru decada ....., In urma analizei a rezultat ca un numar de .... automobile s-au inregistrat cu supra-consum fata de normele prevazute in normativele auto in vigoare. Depasirile de consum nominalizate pe soferi si automobile, cauzele care le-au generat si masurile luate pentru fiecare caz in parte, sint cuprinse in tabelul urmator:

Nr. Marca si Nr. in- Depasirea Cauza Masura  
crt. tipul matricu- Numele si prenumele (litri) depasirii dispusa  
automob. lare soferului

0 1 2 3 4 5 6

---

---

---

---

---

---

---

---

Format A5 Cod 28-45-4

(verso)

0 1 2 3 4 5 6

---

---

---

---

---

---

---

---

---

TOTAL DEPASIRE x x x

Alte masuri:

---

Nr. crt. Numele si prenumele Functia Semnatura  
angajatilor care au facut analiza

---

---

---

Anexa 9

INTREPRINDEREA \_\_\_\_\_

UNITATEA \_\_\_\_\_

Nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

NOTA

de analiza si tratare lunara a depasirilor de combustibil si ulei

In conformitate cu prevederile Normativului privind consumul de combustibil si ulei, elaborat in baza H.C.M. nr. 1100/1968, la data de \_\_\_\_\_, s-a intrunit comisia energetica a unitatii constatind inregistrarea supraconsumului de \_\_\_\_\_ litri benzina/motorina si \_\_\_\_\_ litri ulei motor pe luna \_\_\_\_\_ anul \_\_\_\_\_, la auto \_\_\_\_\_ marca si tipul \_\_\_\_\_, nr. inmatriculare \_\_\_\_\_, sofer \_\_\_\_\_

1. Automobilul are un parcurs echivalent de \_\_\_\_\_ de la punerea in exploatare ca nou, \_\_\_\_\_ de la ultima R.G. si \_\_\_\_\_ de la ultima inlocuire sau R.G. de motor.

2. In luna de referinta automobilul are urmatoarele realizari:

---

Parcurs Consum de combustibil Consum de ulei

(Km) (litri) (litri)

\_\_\_\_\_ KG

Efec- Echi- Normat Efectiv Normat Efectiv

tiv valent

---

---

3. Depasirea inregistrata s-a datorat urmatoarelor cauze:

3.1. Nota explicativa a soferului

Subsemnatul \_\_\_\_\_, fiul lui \_\_\_\_\_ si al \_\_\_\_\_ nascut in anul .... luna .... ziua ..... localitatea ..... B.I. seria .... nr. .... din ..... eliberat de Militia ..... cu domiciliul stabil in localitatea ..... Str. .... nr. .... bloc ....., scara ....., etaj ....., ap. ...., sector .... judetul .... domiciliul flotant in loc .... Str. .... nr. ... bloc .... sc. ... etaj .... ap. .... sector ..... judetul ..... in legatura cu depasirea de consum mai sus mentionata, declar urmatoarele: .

.....  
.....  
Format A4 Cod 28-45-7

(verso)

3.2. Concluziile si propunerile comisiei unitatii in urma analizarii cazului de supraconsum:

.....  
3.3. Probele care stau la baza propunerilor comisiei sint urmatoarele:

- Notele de efectuare a analizelor decada de consum;
- Nota de verificare in parcurs a consumului mediu de combustibil;

- Copie de pe foile de comanda de lucru privind remediere unor defectiuni;
- Copii de pe foile de parcurs cu notari ale organelor de control, etc.

- \_\_\_\_\_  
Prezenta nota s-a incheiat in 3 exemplare.

\_\_\_\_\_  
Nr. Numele si prenumele Functia Semnatura  
crt. membrilor comisei  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

INTREPRINDEREA \_\_\_\_\_

Nr. \_\_\_\_\_. din \_\_\_\_

Comisia energetica a intreprinderii, analizind probele prezentate in sedinta din data de \_\_\_\_\_este/nu este de acord cu propunerile comisiei energetice a unitatii. In cazul de supraconsum prezentat, cu urmatoarele mentiuni: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Nr. Numele si prenumele Functia Semnatura  
crt. membrilor comisiei  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_