



A **TJA** pretende, continuamente, a melhoria do serviço prestado e dos padrões de trabalho, respeitando o ambiente e a segurança das pessoas envolvidas.

O envolvimento de cada um é a chave do sucesso de toda a equipa.

Novas Tecnologias: A nova Renault Premium - Apresentação

Motores - Novo motor DXi 11 de 10,8 litros é proposto no novo Renault Premium Estrada com potências de 330, 380 e 440 cavalos.

Caixa de velocidades – Destaque para a automatizada Optidriver II, a melhor opção em termos de rapidez, mobilidade e consumo. A cada momento o calculador selecciona e engrena a melhor relação de caixa, incluindo no arranque. A Optidriver II permite o uso de modo manual com comando no volante. A caixa mecânica também sofreu alterações, a passagem de sector passa a ser sobreposto.



O exterior - A cabina do Premium beneficia de novos trunfos: a grelha, os cantos redondos, os deflectores, o pára-choques, a pala de sol ou os retrovisores, assim como as ópticas que aliam performance e estética. Faróis de Xenon em opção.

O interior - o Premium oferece um ambiente agradável, posto de condução envolvente e nível de acabamento superior.

O painel de bordo, totalmente repensado, oferece perfeita acessibilidade do posto de condução. Todos os comandos estão próximos do utilizador.

Com o Optidriver, a alavanca de velocidades no piso é suprimida, passando para a coluna de direcção.



A travagem - Travões de disco, EBS, Optibrake e Ralentizador conferem ao Premium uma segurança otimizada em matéria de travagem e de comportamento em estrada permitindo excelente velocidade de reacção, diminuição das distâncias de paragem, progressividade constante e repartição do desgaste das pastilhas, assim como diagnostica falhas entre a travagem do tractor e do reboque.

O EBS do Premium oferece funcionalidades novas: a gestão do travão motor em solo molhado nas fases de “redução” evita o bloqueio das rodas traseiras, assim como assiste o arranque em subida.

Para mais segurança, aquando da abertura da porta, um alerta sonoro assinala o esquecimento do travão de estacionamento do veículo.

O ESP (Electronic Stability Program) - O ESP permite o controlo da trajectória do veículo, evitando o capotamento do conjunto, sobretudo nas curvas em caso de velocidade demasiado elevada, e proporcionar forte aderência quando o veículo tem um centro de gravidade elevado.

Infomax - O Infomax permite obter relatórios pormenorizados com informações relativas à utilização do veículo, identificação das fontes de sobreconsumo e/ou utilização incorrecta do veículo, etc.

Nesta edição:

<i>Novas Tecnologias: Renault Premium</i>	1
<i>Editorial</i>	2
<i>História e Estórias</i>	2
<i>Legislação e Comunicação social</i>	3
<i>Condução Defensiva: A Antecipação</i>	4
<i>Técnica: Sistema Controlo Estabilidade</i>	5 6
<i>Jornal da Caserna</i>	7
<i>Política de Pneus</i>	7
<i>Certificação Sistema Integrado de Gestão</i>	8
<i>Mensagem de Natal</i>	8
<i>Humor/Hobbies</i>	8

Vitor Pinheiro - Formador da Renault Trucks Portuguesa

Editorial

Decorridos dez meses da data de lançamento do nosso INFO TJA, não queria deixar de agradecer a todos aqueles que, de uma forma ou de outra, têm contribuído para o seu sucesso. Este é e será sempre um espaço aberto de comunicação/informação onde todos devem dar o seu contributo.



Sr. João Manuel



Sr. João Amaral

Com a aproximação do final do ano é tempo de avaliarmos o presente para pensarmos o futuro.

Este não foi o melhor ano para a nossa actividade fruto dos aumentos sucessivos dos combustíveis e outros custos inerentes. Não conseguimos reflectir os aumentos nas nossas vendas e mesmo com um grande esforço de redução de outras despesas não atingimos os objectivos traçados.

No próximo ano é necessário aumentar a produtividade rentabilizando os meios e reduzindo custos em todas as áreas.

Perante este cenário, e porque acredito ser possível, convido-vos a todos para um projecto comum de "Poupança Global" a lançar durante o próximo ano com o objectivo de melhorar o desempenho de todos e de cada um. É necessário que todos contribuam para o sucesso deste projecto. Aqueles que mais se empenharem serão com certeza os mais eficientes e o seu trabalho será reconhecido. Os outros, sentir-se-ão gradualmente estimulados para o conseguir. Precisamos de todos e não pretendemos com isto criar divisões nem competição interna, mas sim, mais eficiência, mais poupança, melhor desempenho global.

Alcançar maior competitividade, essa sim, com a nossa concorrência para continuar a merecer a confiança dos nossos estimados clientes, é a tarefa par a qual conto com toda a vossa colaboração e empenho.

É com espírito de solidariedade e inter ajuda que a gerência deseja a todos os seus colaboradores e família um feliz Natal e um ano de 2006 mais próspero.

Sr. João Manuel - Administração

História e Estórias



Sr. Mendonça

No seguimento do que foi relatado no número anterior do *InfoTJA* relativamente à descarga de pasta de papel no Cais de Estarreja, é conveniente salientar que a pasta carregada à sexta-feira, ao final do dia na Celbi, era para descarregar ao Sábado dado que tinham de ir novamente carregar para descarregar na segunda-feira. Os motoristas iam ao Domingo para Leixões, de forma a serem os primeiros a descarregar na segunda-feira uma vez que tinham de ir novamente para a Mobil engrenar no gás.

O Senhor João Amaral ia buscar o pessoal no domingo a Leixões para na segunda-feira ir novamente levá-los.

Tal como hoje a lavagem das viaturas era feita nas nossas instalações, junto à garagem então existente, onde na altura apenas existia uma mangueira para o efeito. No decurso destas lavagens ainda havia disposição e alegria para as mais variadas brincadeiras com o pessoal da empresa e não só. Existiam colegas de trabalho que levavam autênticos banhos e não havia quem quer que fosse que se aborresse com estas brincadeiras. Num desses sábados à tarde, já com o frio a fazer-se sentir, apareceu um funcionário do tribunal de Estarreja, para notificar o Gerente sobre um qualquer problema. Vinha com uma gabardina e, quando menos esperava, apanhou com uma "mangueirada" de água que, embora não fosse mesmo em cheio, deixou a gabardina bastante salpicada de água.

Gerou-se ali um burburinho pois o homem pensava que era óleo, mas intercedi e o homem acalmou-se, muito embora me tenha dito que ia mandar limpar a gabardina à lavandaria e que alguém haveria de pagar. O certo é que até hoje ainda não veio a conta. Eram assim os Sábados, que apesar de serem fiins-de-semana de intenso trabalho, davam para estas e outras brincadeiras mesmo em prejuízo do merecido descanso. Quem por lá passou sabe perfeitamente que era este o dia em que se juntavam a maior parte dos motoristas e ajudantes, os quais se divertiam com as mais variadas partidas pregadas uns aos outros e confraternizavam bem à sua maneira. Apesar de passarem a semana a trabalhar havia sempre boa disposição e alegria nesta equipa de trabalho, onde todos se sentiam bem com o relacionamento humano.



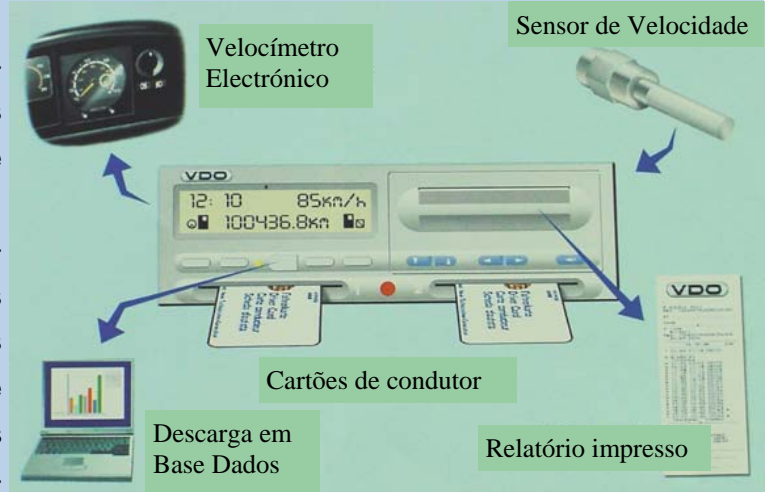
Antigos Funcionários da TJA

Legislação e Comunicação Social.

Em Dezembro surgiram notícias nos mais diversos órgãos de comunicação social sobre alterações à regulamentação social e de concorrência no sector dos transportes. Essas notícias referiam que os motoristas iriam passar a beneficiar de repousos mais prolongados.

Creio pois ser útil utilizar este espaço para esclarecer a quem esta publicação interessar, que as alterações vão surgir de facto esperando-se que sejam apresentadas em Abril.

Mas afinal do que é que se trata? Jornais houveram que publicaram notícias referindo que os motoristas deixavam de poder conduzir 74! horas por semana. Alguma vez foi isto lei? Chegou-se ao ponto de se referir que “a média das pausas era de 15 minutos a cada nove horas de condução”!!! Estarão alguns jornalistas loucos ou pecam só por ignorância?!



Na verdade existirão algumas novidades no ano de 2006 em relação ao Regulamento CE 3820/85 que os noticiários e jornais almejam distorcer numa tresloucada ânsia de desinformar primeiro que os outros, e que na sua verdadeira essência não se traduz por nada de verdadeiramente profundo. Uma das novas regras irá ser a impossibilidade de praticar repousos diários de 8 + 4 horas, para passarem a ser de 9 + 3.

Apesar de a informação ainda ser escassa esperam-se alterações em relação às pausas técnicas que deixarão de poder serem efectuadas em blocos de 15 minutos para respeitarem períodos mais alargados dependendo do tempo de condução. Esperam-se também algumas alterações aos repousos semanais.

No entanto convém referir que em princípio estas alterações aos tempos mínimos de repouso não o vêm alargar ou diminuir, apenas redefinir a forma como podem ser feitos. Oportunamente será afixada informação na Sede e Filiais da TJA sobre as alterações assim que alguma entidade credível disponibilizar a informação completa.

Entretanto, e após um vazio legal que mais parecia um poço sem fundo, a nossa vessada à beira mar plantada lá decidiu que entidade pública iria tutelar as questões relacionadas com o tacógrafo digital. Coube a batata quente à DGTTF, ou seja, Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais. Espero que não acabemos todos a nadar..

Assim sendo o Regulamento CE 3821/85 revogado pelo 2135/98 vai finalmente introduzir um novo aparelho tacógrafo, desta vez digital, cujo parto tantas vezes adiado lembra as novelas. Assim sendo os motoristas que circulem com viaturas equipadas com este aparelho deixam de utilizar discos de tacógrafo para serem titulares de um cartão, cartão esse que ao ser introduzido no tacógrafo regista em micro chip os dados relativos a 28 dias de trabalho. Acontece que a oficialização em Diário da República da entrega do processo à DGTTF só foi publicada a 16 de Dezembro, referindo para mais que todas as novas viaturas matriculadas a partir de 1 de Janeiro de 2006 terão que possuir obrigatoriamente tacógrafo digital. Questão após questão ninguém sabe bem dizer sequer quem vai produzir os cartões, quanto mais requerê-los e distribuí-los. 1 de Janeiro de 2006??!!

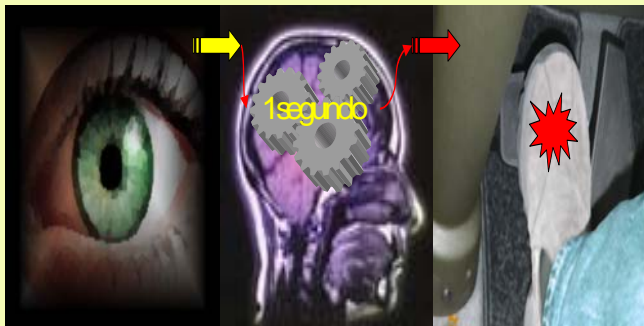
Não sei porquê mas estou sempre a ser lembrado do país em que vivo!

Condução Defensiva — A Antecipação

Uma das pedras angulares da Condução Defensiva a par da Visão e das Distâncias de Segurança é a Antecipação. Na verdade a Antecipação contém em si a desconfiança face às atitudes dos outros condutores.

Esta compreende a definição:

- Distância de Reacção: distância que a viatura percorre descontrolada enquanto o cérebro humano decide tomar esta ou aquela atitude, o que demora aproximadamente 1 segundo (designado vulgarmente por reflexo).



Durante esse segundo a viatura circula livremente mantendo a velocidade e a direcção uma vez que ainda não houve reacção por parte do condutor.

Varia com a velocidade e é de:

- 15 metros se a velocidade for de 50 km/h;
- 21 metros a 70 km/h;
- 27 metros a 90 km/h.

Só depois deste segundo e de percorridas as respectivas distâncias é que há uma resposta efectiva à situação, seja travar, mudar de direcção, etc. As vítimas mais vulgares desta situação são aquelas que dizem após o acidente: “nem tive tempo para travar”!

O objectivo da antecipação é fazer com que as distâncias de reacção sejam mínimas assim como garantir que a decisão tomada seja a mais adequada para cada perigo potencial.

Imaginemos o exemplo que se segue: uma viatura circula a 50 km/h numa estrada sinuosa e apertada. Encontra-se precisamente a 21 metros de um peão que se movimenta distraído na berma da estrada. Se este atravessar será dentro da sua zona de incerteza (a vermelho) o que fazer?



- **Nada** (não antecipar).
- Distância de reacção = 15 metros;
- Distância que a viatura dispõe para parar = 6 metros;
- **Atropelamento inevitável.** (Distância de imobilização = distância de reacção + distância de travagem da viatura).



- **Antecipar** - um condutor defensivo percebeu que o peão está distraído, desacelera e coloca o pé sobre o travão, pronto a travar a qualquer momento. Antecipou e a sua distância de reacção diminuiu para cerca de 30%.

- Distância de Reacção = 5 metros;
- Distância que a viatura dispõe para parar = 16 metros;
- **Atropelamento evitado** (21 metros = 5 metros Distância de reacção + 16 metros Distância de travagem da viatura).

O condutor defensivo e económico é aquele que antecipa correctamente as atitudes a tomar perante qualquer situação.

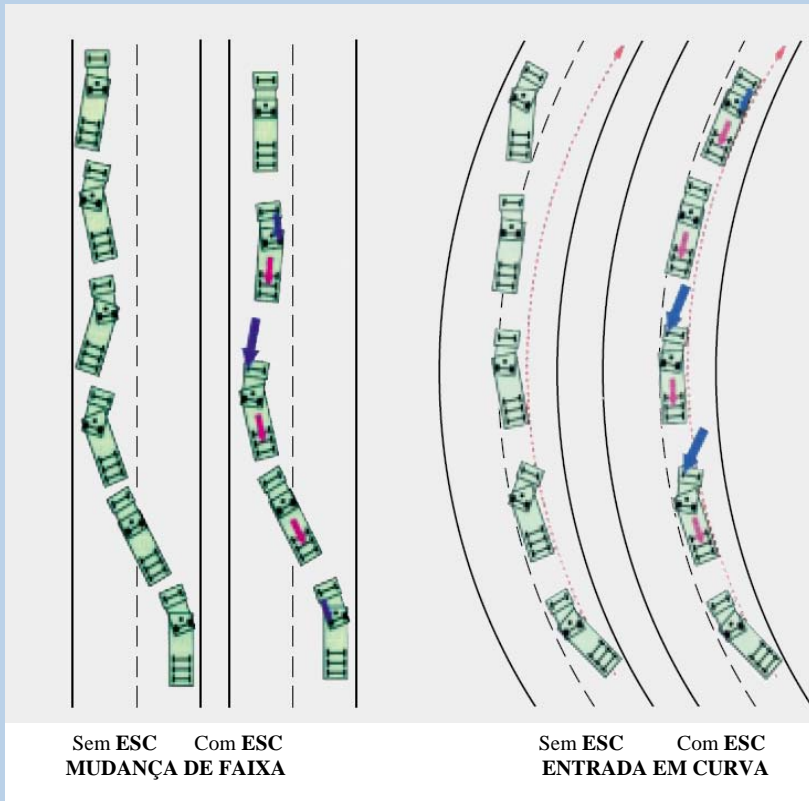
Luís Ventura - Formador

Técnica

SISTEMA CONTROLO DE ESTABILIDADE

Nesta edição vamos abordar o funcionamento do sistema de controlo de estabilidade, exemplificando o seu funcionamento. Muitas vezes, em conversa com motoristas, dou-me conta de que alguns ainda não têm a real noção do que o sistema pode evitar e o quão benéfico é para quem conduz o veículo, assim como dou conta de que por vezes é mal utilizado e visto como algo que incomoda.

SISTEMA CONTROLO DE ESTABILIDADE DO VEÍCULO TRACTOR (ESC ELECTRONIC STABILITY CONTROL)



O sistema ESC como sistema autónomo é um sistema que integra um módulo que mede a aceleração transversal, a rotação em torno do eixo vertical do veículo, e o ângulo do eixo(s) direccional(s) em conjunto com os sensores de velocidade das rodas para medir a força de travagem.

Tendo estas características o estado actual do veículo está a ser constantemente comparado com o que é teoricamente permitido ou seja, caso haja um desvio repentino do veículo por motivo de um obstáculo ou um uma saída de auto-estrada com excesso de velocidade em que as forças físicas excedem os seus limites quer a nível transversal, quer a nível rotacional o sistema actua de acordo com o tipo(s) de situação(s). Situações estas que se podem classificar por excesso de desvio rotacional (caso de desvio de obstáculo) em que o sistema vai travar o reboque e a roda do eixo direccional de forma a manter o veículo alinhado evitando efeito tesoura, e controla o eixo motriz a nível de tracção para que mantenha aderência ao asfalto; ou

por excesso de aceleração transversal (caso de entrada com excesso de velocidade numa curva) em que o sistema vai travar primeiro o reboque de forma a reduzir a velocidade total do veículo e se necessário irá controlar a tracção e a travagem de outras rodas de acordo com o estado físico do veículo evitando capotamento. É de salientar que se um veiculo rígido ameaçar uma aceleração transversal o comportamento do sistema será o mesmo acima mencionado.

SISTEMA CONTROLO DE ESTABILIDADE VEÍCULO REBOQUE (RSS ROLL STABILITY SUPPORT)

O sistema RSS como sistema autónomo é um sistema que se integra no módulo EBS do reboque que mede a aceleração transversal e, em conjunto com os sensores de velocidade, mede a força de travagem. Este sistema é um complemento ao sistema ESC (do tractor), mas em caso de ausência do ESC, o sistema no veiculo reboque produz o mesmo efeito em situações de excesso de aceleração transversal, isto é, no caso de uma entrada numa curva com excesso de velocidade o sistema irá travar o reboque e conseqüentemente todo o conjunto de forma a reduzir a velocidade total evitando assim o capotamento.

É de salientar que este sistema poderá ser acoplado com veículos tractores sem o sistema ESC desde que seja devidamente alimentado (LIGAÇÃO ISO 7638).

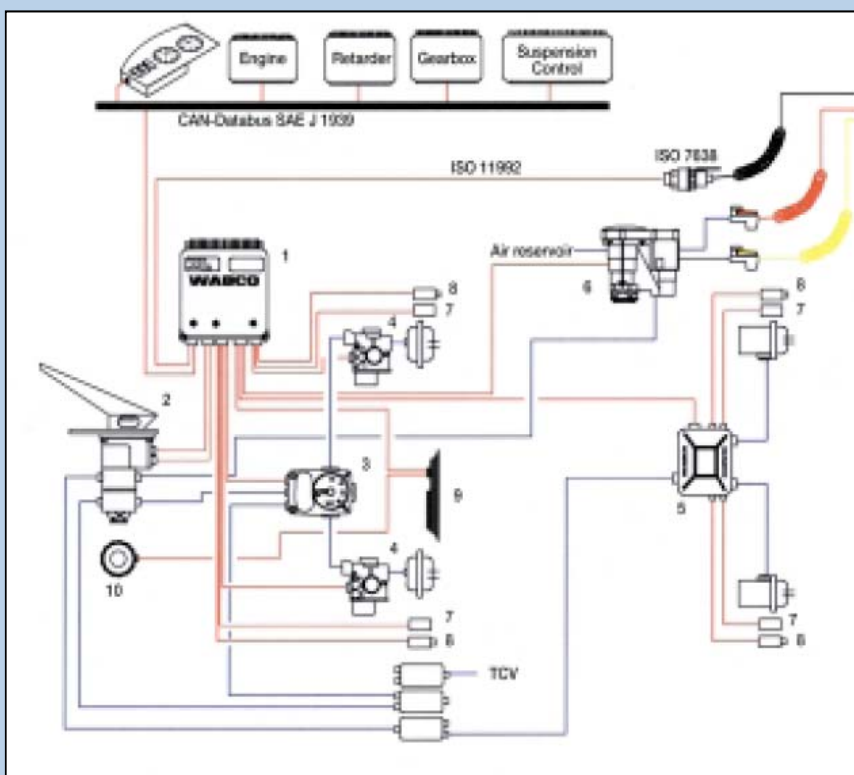
Nota: É de ter em conta que o sistema ESC no tractor irá actuar a travagem no reboque independentemente que este tenha ou não o sistema RSS, mas a combinação destes sistemas nos dois tipos de veiculo irá produzir um nível de segurança elevado, estando assim prevenido para vários tipos de situações.

Composição do sistema ESC (Veículo Tractor)

Legenda:

- 1 Modulo central EBS (ECU)
- 2 Transmissor do sinal de travagem
- 3 Válvula relé proporcional
- 4 Modulador ABS
- 5 Modulo do eixo traseiro
- 6 Válvula control de reboque
- 7 Sensor de velocidade
- 8 Sensor de desgaste dos travões
- 9 Modulo ESC
- 10 Sensor do ângulo da direcção

Estes são os componentes para o sistema possa funcionar correctamente. Nos nossos dias é um equipamento opcional em quase todas as marcas pelo que temos de ter presente de que este sistema tal como outros podem equipar a viatura com que se trabalha. É pois necessário entender algumas noções sobre o seu funcionamento para que não se seja surpreendido com as reacções de travagem inesperadas feitas por estes sistemas.



TODOS OS QUE TRABALHAREM COM VIATURAS EQUIPADAS COM ESTES SISTEMAS DEVEM TER SEMPRE PRESENTE DE QUE SÃO SISTEMAS DE APOIO A SITUAÇÕES INESPERADAS, NÃO DEVENDO SER FEITA UMA CONDUÇÃO QUE FAÇA COM QUE TRABALHEM FREQUENTEMENTE. O BOM MOTORISTA É AQUELE QUE QUASE NUNCA FAZ ACTUAR ESTES SISTEMAS.

Na próxima edição falaremos de um sistema que já esta presente em algumas marcas de camiões o ACC (ADAPTIVE CRUISE CONTROL) SISTEMA PREVENTIVO DE CONDUÇÃO.

Gabriel Vaz- Técnico especialista de sistemas de travagem



A escolha do Pai Natal

O Jornal da Caserna

Fontes bem colocadas junto do Pai Natal informaram que este ano a TJA foi escolhida por este para fazer as entregas das prendas que todos os anos fazem as delícias de miúdos e graúdos. A mesma fonte revelou que o facto de as renas terem sido postas de parte se deveu essencialmente à evolução dos tempos e à falta de capacidade das mesmas em responder às necessidades.

Soube-se entretanto que, na altura da contratualização do serviço a referida transportadora alegou não possuir assim tantos cavalos de potência nas suas viaturas como o que se pensa lá para os lados do pólo norte. O argumento de “poucos mas bons” acabou por resolver a questão.

Ainda relativamente à empresa TJA a protecção civil colocou os seus serviços em alerta vermelho, uma vez que existe o risco de as instalações começarem a flutuar com a chegada das cheias e poderem atolar algures na ria entre a Murtosa e a Torreira.

A união europeia decidiu fechar as fronteiras à emigração de países que não lhe prestem vassalagem. No caso de Portugal a tarefa está-se a revelar algo difícil uma vez que as portadas das fronteiras se enferrujaram ao longo dos anos. A prova disso é que os motoristas de viaturas pesadas quando decidem fazer greve e fechar a fronteira tal nunca se concretiza, deixando para os “nuestros hermanos” a divertida tarefa de danificar as viaturas alheias.

Luís Ventura - Formador da TJA

Nova Política de Gestão de Pneus

Para melhor se dedicar à sua actividade, ou seja, a realização de transportes, a TJA decidiu entregar a gestão de pneus a uma conceituada marca: A Michelin. Neste acordo a Michelin para além de gerir os stocks de pneus existentes, acompanha os desgastes na frota, substitui e assiste pneus quer seja em Portugal, quer no estrangeiro, através de uma vasta rede de agentes, garantindo a qualidade a que habituou os seus clientes.

Assim sendo, e em caso de necessidade, o motorista que se encontre em viagem com problemas de pneus só tem que contactar a sede da TJA que decide se será uma viatura TJA a prestar assistência (em caso de proximidade) ou se acciona a linha de assistência 24 horas da Michelin que prontamente resolve o problema.

António Marques - Director de Tráfego



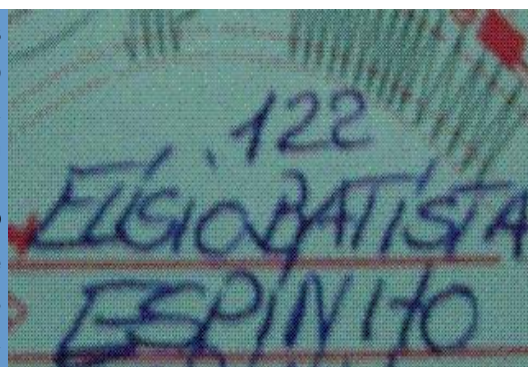
Preenchimento de Discos de Tacógrafo

Convém relembrar que o preenchimento correcto dos discos de tacógrafo é importante, não só para evitar coimas, como também para que estes sejam correctamente arquivados na empresa. Ao preencher o campo do nome de motorista devem apenas figurar o primeiro e último nome, completos e legíveis.

Por requisito da empresa devem também inscrever o Nº DE FUNCIONÁRIO TJA, por cima ou ao lado do nome. Pretende-se acabar com equívocos já que existem na empresa alguns funcionários cujos primeiro e ultimo nome são iguais, dificultando a tarefa de arquivamento de discos.

A **ENTREGA REGULAR DOS DISCOS É IMPERATIVA** e deve ser feita assim que estes deixarem de ser exigíveis pelas autoridades.

Susana Mariano - Apoio Administrativo



Telefone: 234 840 800
Fax: 234 840 897/9



Estamos em
www.tja.pt



Na Frente dos Seus



Certificação do Sistema Integrado de Gestão

Foi realizada nos dias 25, 28 e 29 de Novembro, do corrente ano, a Auditoria de Renovação do Sistema Integrado de Gestão da TJA. A auditoria abrangeu as áreas relacionadas com a Qualidade, Ambiente e Segurança, e teve a finalidade de verificar o grau de implementação do Sistema de Gestão existente, assim como o grau de conformidade com os requisitos das normas de referência aplicáveis: NP EN ISO 9001:2000 (Qualidade) e OHSAS 18001 / NP 4397:2001 (Segurança).

O âmbito da certificação não sofreu alteração, continuando a ser "Concepção/Desenvolvimento e Prestação de Serviços de Transporte Público Rodoviário de Mercadorias(Nacional e Internacional) de Carga Geral, Graneis, Mercadorias Perigosas, Isotérmico e Temperatura Dirigida".

A Equipa Auditora verificou, durante a avaliação das actividades desenvolvidas, que a TJA dispõe de meios técnicos e humanos adequados à sua actividade.

Assim, continua a ser prioridade da gestão da TJA a fidelização dos Clientes, superando as suas expectativas, actuando de uma forma segura com pessoas, bens e meio ambiente.

A união e o envolvimento de todos os colaboradores para o cumprimento dos objectivos da Gestão é fundamental, de forma a mantermos a liderança

Maria Manuel Gamelas - Dept. Qualidade, Ambiente e Segurança

Mensagem de Natal

Mais um ano que se aproxima do fim, encontramos-nos em época de Natalícia, na qual as pessoas parecem mais sensíveis, mais atentas ao significado das pequenas coisas, com o coração mais cheio de ternura e simplicidade. Parece que fica mais fácil abraçar o amigo, dizer uma palavra de carinho e demonstrar o afecto tantas vezes escondido. Dizem que o Natal é quando o Homem quiser, mas na minha opinião o Natal não depende de vontades mas de acções. O Natal não é, faz-se. E todos o podem, e devem, fazê-lo, não apenas numa ínfima parte do Ano, mas sim ao longo de todos os dias do Ano.

Desejo a todos um Feliz Natal, e um Ano Novo ainda melhor.

Maria Manuel Gamelas - Dept. Qualidade, Ambiente e Segurança

Humor / Hobies

GLU GLU GLU
Peruzinho... Onde
estás?



Ficha Técnica

Propriedade: TJA - Transportes J. Amaral, S.A., Rua Dr. José Justiniano, 195, 3860 - 371 Estarreja Portugal. Telf.: +351.234 840 800 Fax: +351.234 840 897 E-mail: info@tja.pt <http://www.tja.pt>

Colaboradores: João Manuel, João Amaral, Pedro Albino, Luis Ventura, Maria Manuel Gamelas, António Mendonça, António Marques, João Marques, Renato Pereira.

Coordenador Geral: Luis Ventura.

Impressão: Incograf.

Tiragem: 500 exemplares Distribuição Gratuita.

A Responsabilidade das afirmações constantes nos textos do InfoTJA é de quem as profere.