

đó và trong trường hợp này, Thủ trưởng cơ quan, đơn vị phải báo cáo cho cơ quan Tài chính cùng cấp, Ủy ban hành chính phải báo cáo Bộ Tài chính biết ngay, sau khi ra quyết định chi viết.

Trường hợp thủ trưởng cơ quan, đơn vị, Ủy ban hành chính quyết định chi không đúng mà trưởng phòng tài vụ kế toán, Sở, Ty tài chính cứ xuất chi thì phải chịu trách nhiệm cùng với thủ trưởng cơ quan, đơn vị, Ủy ban hành chính theo như quy định ở điểm 3 trên đây.

5. Sau khi chi quỹ tiền lương, hàng tháng, hàng quý và cuối mỗi năm, các cơ quan, đơn vị, các cấp, các ngành phải lập quyết toán và báo cáo về tình hình thực hiện chi tiêu, hạn mức quỹ tiền lương, tình hình chấp hành các khoản chi tiêu thuộc quỹ tiền lương và tình hình chấp hành chế độ quản lý quỹ tiền lương gửi cho cơ quan Tài chính cùng cấp, và cho Bộ Tài chính.

Nếu đến thời hạn quy định, cơ quan Tài chính không nhận được các báo cáo nói trên thì sau khi đã báo cho thủ trưởng cơ quan, đơn vị, ngành, cấp ít nhất một tuần lễ và trình Thủ tướng Chính phủ (đối với cơ quan, đơn vị ở trung ương) hay Ủy ban hành chính cùng cấp (đối với cơ quan, đơn vị ở địa phương) cơ quan Tài chính có thể tạm hoãn cấp một phần kinh phí quỹ tiền lương (phần chi về phụ cấp lương không thường xuyên như: làm thêm giờ, phụ cấp giảng bài, phụ cấp lưu động...) của hạn mức quỹ tiền lương tháng sau, quý sau, năm sau, cho đến khi nhận được đầy đủ các báo cáo nói trên.

V. TRÁCH NHIỆM CHUNG CỦA CÁC NGÀNH, CÁC CẤP, CÁC ĐƠN VỊ VÀ CỦA CƠ QUAN TÀI CHÍNH TRONG VIỆC QUẢN LÝ VÀ KIỂM SOÁT CHI TIÊU QUỸ TIỀN LƯƠNG THUỘC KHU VỰC KHÔNG SẢN XUẤT

1. Việc quản lý quỹ tiền lương ở mỗi Bộ, cơ quan ngang Bộ, mỗi tổ chức xã hội (được Nhà nước trợ cấp), ở mỗi cấp khu, thành phố, tỉnh hoặc ở mỗi cơ quan, đơn vị chủ yếu là nhiệm vụ của bản thân ngành, cấp, đơn vị đó.

2. Ủy ban hành chính khu, thành phố, tỉnh có nhiệm vụ quản lý và kiểm soát chi tiêu quỹ tiền lương của khu, thành phố, tỉnh mình.

3. Các Bộ, Tổng cục có nhiệm vụ quản lý và kiểm soát chi tiêu quỹ tiền lương của các

đơn vị trực thuộc (kể cả các đơn vị trực thuộc đóng ở địa phương).

4. Cơ quan Tài chính các cấp có nhiệm vụ:

— Phục vụ sự lãnh đạo của Đảng và Chính phủ trong việc quản lý và kiểm soát chi tiêu quỹ tiền lương thuộc khu vực không sản xuất;

— Báo cáo tình hình chấp hành chi tiêu, hạn mức quỹ tiền lương và chế độ quản lý quỹ tiền lương lên cấp trên, xin ý kiến giải quyết về những khoản chi thuộc quỹ tiền lương mà chưa có chính sách, chế độ quy định;

— Nghiên cứu cải tiến chế độ, tiêu chuẩn quản lý quỹ tiền lương nhằm đưa công tác quản lý và kiểm soát chi tiêu quỹ tiền lương vào nề nếp.

Việc quản lý và kiểm soát chi tiêu quỹ tiền lương là một công tác quan trọng, tiến hành càng sớm càng tốt, sẽ có ảnh hưởng tốt đến công tác quản lý biên chế, quản lý tài chính và tiền tệ. Do đó Thủ tướng Chính phủ yêu cầu các Bộ, Tổng cục, Ủy ban hành chính các cấp phải nghiên cứu kỹ thông tư này, tổ chức việc thực hiện chu đáo cho ngành mình và địa phương mình. Bộ Tài chính chịu trách nhiệm hướng dẫn chi tiết thi hành thông tư này.

Bộ Quốc phòng căn cứ vào thông tư này quy định nguyên tắc và tự đảm nhiệm tổ chức việc quản lý và kiểm soát chi tiêu quỹ tiền lương của ngành quân đội.

Hà-nội, ngày 7 tháng 5 năm 1961

K. T. Thủ tướng Chính phủ

Phó Thủ tướng

PHẠM HÙNG

CÁC BỘ

GIAO THÔNG VẬN TẢI

QUYẾT ĐỊNH số 441-QĐ ban hành chế độ tạm thời về bảo dưỡng và sửa chữa xe ô-tô.

BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Căn cứ nghị định số 160-CP ngày 9-10-1961 của Hội đồng Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn tổ chức bộ máy Bộ Giao thông Vận tải;

Xét tình hình phát triển giao thông vận tải và sử dụng, bảo dưỡng, sửa chữa các loại xe ô-tô trong nước hiện nay;

Để thống nhất chế độ quản lý sử dụng, bảo dưỡng sửa chữa xe ô-tô, tạo điều kiện nâng cao chất lượng xe để phục vụ tốt kế hoạch vận tải;

Theo đề nghị của Ông Cục trưởng Cục Vận tải đường bộ và sau khi được Thủ tướng Chính phủ ủy nhiệm,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. — Nay ban hành chế độ tạm thời về bảo dưỡng và sửa chữa xe ô-tô kèm theo quyết định này.

Điều 2. — Bản chế độ này áp dụng chung cho các đơn vị vận tải quốc doanh và công tư hợp doanh, các xưởng sửa chữa xe ô-tô của các ngành và các cơ quan ở trung ương, ở địa phương và cơ sở có xe như xí nghiệp, công trường, nông trường, lâm trường, trừ những xe ô-tô của quân đội nhân dân và Công an nhân dân vũ trang.

Điều 3. — Bản chế độ này bắt đầu thi hành kể từ ngày ban hành.

Hà-nội, ngày 6 tháng 4 năm 1963

*K. T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải
Thủ trưởng*

DƯƠNG BẠCH LIÊN

CHẾ ĐỘ TẠM THỜI

về bảo dưỡng và sửa chữa xe ô-tô

Chương một

I. MỤC ĐÍCH

Bản chế độ bảo dưỡng và sửa chữa xe ô-tô này ban hành nhằm mục đích thống nhất chế độ quản lý, sử dụng, bảo dưỡng, sửa chữa xe ô-tô một cách hợp lý và có kế hoạch, đảm bảo giữ gìn xe luôn luôn tốt, giảm bớt tỷ lệ hư hỏng phụ tùng, tạo điều kiện nâng cao hiệu suất công tác của xe, góp phần hạ thấp giá thành vận chuyển và bảo đảm an toàn giao thông vận tải.

II. PHẠM VI ÁP DỤNG

Bản chế độ bảo dưỡng và sửa chữa xe ô-tô này áp dụng đối với tất cả các loại xe ô-tô

trong các xí nghiệp vận tải quốc doanh, công tư hợp doanh, các cơ quan, xí nghiệp, công trường, trừ những xe ô-tô của Quân đội nhân dân và Công an nhân dân vũ trang.

III. TÍNH CHẤT BẢO DƯỠNG VÀ SỬA CHỮA

Xe ô-tô gồm nhiều bộ phận lắp ghép lại với nhau ở độ chính xác cao. Khi xe hoạt động, các bộ phận cọ xát với nhau tạo ra một sự hao mòn tự nhiên.

Quá trình hao mòn của các chi tiết máy thường chia làm ba thời kỳ:

- Thời kỳ đầu, hao mòn rất nhanh;
- Thời kỳ thứ hai, hao mòn chậm;
- Thời kỳ thứ ba, thường gọi là thời kỳ hao mòn cực đại, hao mòn rất nhanh rồi dần tới hư hỏng hoàn toàn.

Mặt khác, các độ gián cách lắp ghép giữa các bộ phận, nếu đề quá nhiều hơn so với quy định, cũng sẽ làm tăng nhanh độ hao mòn và có thể gây hư hỏng nặng cho các bộ phận. Vì vậy số lớn các bộ phận xe đều được chế tạo để có thể điều chỉnh lại các độ gián cách đó.

Nếu dầu mỡ được tốt, nếu các độ gián cách giữ được tốt thì các phụ tùng sẽ lâu bị hao mòn và tính năng xe luôn luôn tốt, đời xe sẽ được kéo dài. Nhưng dầu mỡ chỉ bảo đảm được tốt trong một khoảng thời gian nhất định ở phạm vi an toàn, do hao mòn từ khi các bộ phận cọ xát lẫn nhau.

Căn cứ vào đó ta có thể quy định và cần phải quy định thời gian, nội dung, phạm vi bảo dưỡng và sửa chữa ô-tô, chủ động và phòng ngừa trước khi các bộ phận xe đến độ hao mòn cần thiết.

Do đó, chế độ bảo dưỡng và sửa chữa xe có tính chất dự phòng kế hoạch.

IV. PHÂN LOẠI BẢO DƯỠNG VÀ SỬA CHỮA

A. PHÂN LOẠI BẢO DƯỠNG XE

1. Khi đến định ngạch bảo dưỡng xe đã quy định bắt buộc xe phải làm công tác bảo dưỡng kỹ thuật, không được gia hạn chạy thêm.

2. Công tác bảo dưỡng xe chia làm bốn loại:

- Bảo dưỡng thường xuyên;
- Bảo dưỡng cấp I;
- Bảo dưỡng cấp II;
- Bảo dưỡng cấp III;

Định ngạch các cấp bảo dưỡng quy định như sau :

LOẠI XE	Bảo dưỡng cấp I	Bảo dưỡng cấp II	Bảo dưỡng cấp III
— Xe du lịch	600 — 1.000km	5.000 — 6.000km	10.000 — 12.000km
— Xe vận tải hàng hóa	800 — 1.000	4.000 — 6.000	8.000 — 12.000
— Xe ca	800 — 1.000	3.000 — 6.000	6.000 — 12.000
— Xe chuyên chạy đường đèo dốc hoặc chuyên kéo rơ-moóc (re-morque) ở đường đồng bằng	500 — 1.000	3.000 — 5.000	6.000 — 10.000

Chú thích :

a) Các đơn vị xí nghiệp vận tải căn cứ vào tính năng xe các loại đã có trong đơn vị mình, tình hình mặt đường xe chạy mà quy định cây số gián cách bảo dưỡng xe các loại cho đơn vị trong phạm vi cây số gián cách giữa cây số cao nhất và cây số thấp nhất quy định trong biểu này.

b) Đối với những xe ô-tô chuyên dùng vào các việc như khai khoáng ở các mỏ, thăm dò địa chất hoặc khai thác lâm sản ở các lâm trường v.v... với điều kiện đường sá đặc biệt thì các ngành chủ quản sẽ căn cứ vào tình thần chế độ chung về định ngạch các cấp bảo dưỡng trong biểu này để nghiên cứu đặt ra một chế độ định ngạch riêng cho phù hợp với tình hình thực tế và tính chất công tác của các loại xe đó. Các quy định này sẽ gửi về Bộ Giao thông Vận tải một bản đề theo dõi.

3. Nội dung đại thể công việc của các cấp bảo dưỡng nói chung

a) **Quét rửa, lau chùi xe:** Làm vệ sinh bên trong và ngoài xe.

b) **Kiểm tra vận chặt:** kiểm tra bên ngoài xe, xiết lại các ốc nối các bộ phận, thay các bu-lông, đệm, vú mỡ v.v... bị mất. Kiểm tra mặt ngoài và áp lực hơi lốp.

c) **Công việc về điện:** Kiểm tra lau chùi các bộ phận điện, các đồng hồ, thay thế các bóng đèn, dây điện v.v... bị hỏng.

d) **Công việc dầu mỡ:** Đổ thêm hoặc thay dầu máy, hộp số, cầu sau, cầu trước, phanh, giảm sóc, tay lái. Bơm mỡ vào các bộ phận gầm xe và các vòng bi, các chốt (axe) v.v...

đ) **Công việc kiểm nghiệm điều chỉnh:** Kiểm nghiệm lại các độ gián cách của các phụ tùng trong các tổng thành của xe, nếu quá quy định thì điều chỉnh lại.

e) **Công việc cho thêm nhiên liệu:** cho thêm nhiên liệu đầy đủ theo quy định.

4. Nội dung đại thể của từng cấp bảo dưỡng :

a) Bảo dưỡng thường xuyên :

Cấp bảo dưỡng thường xuyên phải làm hàng ngày do lái phụ xe chịu trách nhiệm và phải làm trong suốt thời gian: trước khi xe chạy, trong khi xe chạy, khi xe nghỉ đỗ dọc đường và sau một ngày công tác.

Công việc gồm: quét rửa, lau chùi xe, đổ thêm nhiên liệu, làm dầu mỡ: Kiểm tra vận chặt các bộ phận xe và sửa chữa những hư hỏng nhỏ phát hiện thấy.

b) **Bảo dưỡng cấp I:** Bảo dưỡng cấp I do lái, phụ xe phụ trách làm khi xe đã đạt cây số theo định ngạch quy định.

Công việc làm gồm: các công việc của cấp bảo dưỡng thường xuyên làm thêm các phần việc: tiến hành kiểm tra vận chặt toàn bộ bên ngoài xe, kiểm nghiệm điều chỉnh máy, gầm, điện v.v... nếu cần thiết, sửa chữa những hư hỏng phát hiện thấy, bơm mỡ và thay dầu theo quy định.

c) **Bảo dưỡng cấp II:** Bảo dưỡng cấp II do xưởng bảo dưỡng phụ trách. Ngoài những việc quy định phải làm ở cấp bảo dưỡng I, còn phải kiểm tra các tổng thành, điều chỉnh kiểm nghiệm dầu máy, gầm xe, bộ phận điện, sửa chữa tất cả những hư hỏng, súc rửa kết nước, thay dầu hộp số, cầu sau và làm dầu mỡ các bộ phận khác.

d) **Bảo dưỡng cấp III:** Ngoài những việc đã quy định phải làm ở cấp bảo dưỡng cấp I và cấp II ra, còn phải mở rộng phạm vi kiểm tra các tổng thành, các hệ thống và đặc biệt chú trọng đến các bộ phận liên quan đến an toàn, cạo muối qui-lát, rà nắm cửa hơi (rò-dê soupape), kiểm tra vòng găng (segment), máng trục tay chuyển và máng trục guồng chính (bielle và palier), kiểm tra bộ ly hợp (côn), hộp số, cầu sau, hệ thống lái, hệ thống phanh v.v...

B. PHÂN LOẠI SỬA CHỮA XE

1. Khi đến định ngạch sửa chữa xe thì theo thủ tục nhất định để kiểm tra giám định kỹ thuật, qua kiểm tra giám định kỹ thuật mà xác định cho xe vào sửa chữa vừa hay sửa chữa lớn, hoặc còn đủ tính năng để gia hạn cho chạy thêm một thời gian.

Những xe được gia hạn sau khi đã chạy hết thời gian gia hạn cho phép thì phải giám định kỹ thuật lại.

2. Công tác sửa chữa xe chia làm ba loại:

- sửa chữa lớn,
- sửa chữa vừa.
- sửa chữa nhỏ.

a) *Sửa chữa lớn*: là lần sửa chữa triệt để có kế hoạch sau khi xe đã đạt định ngạch cây số quy định.

Mục đích chủ yếu của sửa chữa lớn là thông qua sửa chữa khôi phục lại tính năng kỹ thuật của xe gần như mới để kéo dài đời xe.

Sửa chữa lớn là tháo hoàn toàn các tổng thành và các hệ thống trên xe xuống rồi tháo rời từng bộ phận, phụ tùng ra kiểm nghiệm và phân loại: phụ tùng còn dùng được, phụ tùng cần sửa chữa, phụ tùng không thể sửa chữa.

Thay đổi sửa chữa những phụ tùng mòn hỏng, chuẩn bị lắp, kiểm nghiệm và thay thế theo tiêu chuẩn kỹ thuật của sửa chữa lớn.

b) *Sửa chữa vừa*: là lần sửa chữa cần thiết có kế hoạch giữa hai kỳ sửa chữa lớn.

Mục đích chủ yếu của sửa chữa vừa là sửa chữa những hư hỏng không cần đổi của các tổng thành để đảm bảo và kéo dài định ngạch sửa chữa lớn trong điều kiện kinh tế nhất.

Sửa chữa vừa xe là khi xe đã đạt được 1/2 số cây số của định ngạch sửa chữa lớn, qua kiểm tra giám định nếu trạng thái kỹ thuật của các tổng thành có sự thay đổi làm cho tính năng của xe giảm sút thì phải đưa xe vào sửa chữa vừa.

Khi sửa chữa vừa xe có thể tiến hành sửa chữa lớn hoặc thay đổi một hay hai tổng thành đầu máy, cầu trước kể cả bộ phận lái và sửa chữa nhỏ cá biệt các tổng thành và hệ thống khác.

c) *Sửa chữa nhỏ*: là sửa chữa không định kỳ, có tính chất gìn giữ và duy trì.

Những hư hỏng nhỏ của các bộ phận máy móc; phụ tùng phát sinh do hao mòn tự nhiên, do thao tác lái xe, hoặc bảo dưỡng không tốt đều thuộc phạm vi sửa chữa nhỏ như: gãy nhíp, vỡ bi, thay lò xo v.v...

Những phụ tùng hao mòn tự nhiên dự tính trước được như: thay vòng găng (segment), rá nầm cửa hơi (soupape), thay máng đệm tay chuyển v.v... đều là sửa chữa nhỏ có tính chất kế hoạch.

Sửa chữa nhỏ nói chung phải kết hợp khi xe vào bảo dưỡng các cấp.

d) Thời gian gián cách giữa hai kỳ sửa chữa lớn chỉ tiến hành sửa chữa vừa một lần.

e) Đối với xe chở khách, sửa chữa lớn hay thay mới thân xe hoặc khung xe (chassis) thì tiến hành kết hợp với sửa chữa lớn toàn bộ xe.

C. SỬA CHỮA RƠ-MOOC

Rơ-moóc nói chung chỉ có hai loại sửa chữa:

1. *Sửa chữa lớn*: là tháo rời toàn bộ rơ-moóc ra sửa chữa từng bộ phận (bao gồm cả khung xe) và lắp lại theo tiêu chuẩn kỹ thuật sửa chữa lại.

Căn cứ vào nhu cầu cần thiết để tiến hành sửa chữa sau khi rơ-moóc đã đạt định ngạch sửa chữa lớn.

2. *Sửa chữa nhỏ*: Chủ yếu là vận chuyển và điều chỉnh, thay đổi, sửa chữa từng bộ phận cá biệt.

Chương hai

NỘI DUNG CỤ THỂ VÀ PHẠM VI BẢO DƯỠNG XE CÁC CẤP

Công tác bảo dưỡng xe hơi, do cơ cấu và tính năng kỹ thuật của từng loại xe khác nhau, nên có sự phân biệt. Ở đây chỉ quy định chung, các đơn vị có thể căn cứ vào phạm vi công việc bảo dưỡng các cấp dưới đây kết hợp với tài liệu hướng dẫn của nhà sản xuất xe xây dựng từng mức công việc cụ thể cho mỗi loại xe thích hợp với thực tế sử dụng để tiếp chấp hành.

1. BẢO DƯỠNG XE Ô-TÔ

A. BẢO DƯỠNG THƯỜNG XUYÊN

1. Kiểm tra trước khi xuất phát:

— Trước khi phát động máy:

1. Kiểm tra tình hình hoàn chỉnh bên ngoài xe, biển số, dụng cụ mang theo xe, giấy tờ và các trang bị khác.

2. Kiểm tra mặt ngoài lốp, áp lực hơi lốp, vận chuyển ốc bắt bánh xe (kể cả lốp dự phòng)

3. Kiểm tra nước, dầu máy, dầu bơm cao áp, máy nén hơi, bầu lọc không khí, dây quạt gió.

4. Kiểm tra dây dẫn điện của nển đánh lửa, ống dây tăng điện (bôbin), đèn-cò, máy phát điện, máy khởi động, bình điện (đổ thêm nước cất nếu cần).

5. Kiểm tra tình hình nối liền của các bộ phận.

6. Kiểm tra hành trình tự do của tay lái, bàn đạp ly hợp, chân phanh.

— Sau khi phát động máy:

7. Lắng nghe tình hình chuyển động của dầu máy xem có bình thường không.

8. Kiểm tra tình hình công tác của các loại đồng hồ.

9. Kiểm tra phanh chân, phanh tay xem có linh hoạt không.

10. Thử còi, đèn, gạt nước.

11. Kiểm tra dầu máy, gầm xe xem có hiện tượng chảy dầu, chảy nước, lờ hơi hay không.

Trong khi xuất phát, kiểm tra thấy những hư hỏng dưới đây thì phải sửa chữa rồi mới cho xe đi:

1. Máy chạy không ổn định hoặc có tiếng kêu khác thường.

2. Chảy dầu, chảy xăng, nước, lờ hơi.

3. Bộ ly hợp tiếp hợp không hoàn hảo.

4. Tay lái không linh hoạt, lỏng quá, các bộ phận liên động không an toàn.

5. Phanh chân, phanh tay không bảo đảm.

6. Vòng bi ở bánh xe trước và sau quá lỏng, bạc khớp chuyển hướng lỏng quá tiêu chuẩn.

7. Lốp bị non hơi.

8. Thiếu hoặc hỏng đèn trước, đèn sau, đèn báo hiệu, gạt nước.

Kiểm tra trong lúc xe chạy và khi xe đỗ dọc đường:

1. Khi bắt đầu chạy, thử lại tác dụng của bộ ly hợp và phanh,

2. Trong lúc xe chạy, luôn luôn lắng nghe dầu máy, gầm xe có tiếng kêu gì khác thường không,

3. Theo dõi tình hình công tác của các loại đồng hồ,

4. Chú ý tình hình và tác dụng của bộ phận lái và phanh,

5. Theo dõi tình hình hoạt động của các tổng thành để kịp thời phát hiện hư hỏng cần sửa chữa và bảo dưỡng.

6. Lợi dụng thời gian bốc dỡ hàng, thời gian dừng xe để kiểm tra các bộ phận; sửa chữa những hư hỏng nhỏ phát hiện thấy, cấy đá dính dất vào lốp, kiểm tra lại áp lực hơi.

Kiểm tra và bảo dưỡng sau một ngày công tác:

1. Quét dọn xe, cấy sạch dất bám dưới gầm xe, lau rửa xe, dầu máy,

2. Kiểm tra số xăng, dầu còn lại trong thùng chứa, rửa sạch miệng ống và lưới lọc, bắt lại thùng chứa.

3. Xả cạn dầu trong bầu lọc ma-dút ra, sau đó cho máy chạy độ 2—3 phút.

4. Kiểm tra hệ thống làm mát máy (gió, nước) đổ thêm nước.

5. Kiểm tra mực dầu máy, bơm cao áp, máy nén hơi, quay 1—2 vòng ruột lọc dầu, rửa và thay dầu bầu lọc không khí nếu bẩn.

6. Kiểm tra mặt lốp, áp lực hơi lốp (kể cả lốp dự phòng)

7. Kiểm tra nhíp trước, sau, xiết bích nhíp, bu-lông khớp nối chữ thập (các-dăng) bu-lông đầu trục ngang, bu-lông bắt bánh xe.

8. Kiểm tra cánh quạt gió, độ căng của dây quạt.

9. Kiểm tra tình hình nối tiếp của bộ chế hòa khí, bơm xăng, bơm cao áp, dầu phun dầu.

10. Kiểm tra nển đánh lửa, dây điện thắp cao, đèn-cò, các đầu dây máy phát điện, máy khởi động và tình hình bình điện (xe ma-dút: kiểm tra hệ thống hãm máy)

11. Kiểm tra ống trục tay lái, càng chuyển hướng, các chốt hình cầu (rotule)

12. Kiểm tra hành trình tự do của tay lái, bàn đạp ly hợp và tác dụng của phanh tay, phanh chân.

13. Kiểm tra tình hình đèn, còi, gạt nước.

B. BẢO DƯỠNG CẤP I

1. Công việc đầu mỡ:

1. Quét rửa và lau chùi toàn bộ xe, xi dĩa khung xe và các bộ phận cần thiết gầm xe;

2. Xả hết cạn dầu trong các bầu lọc dầu má ra, cho thêm dầu vào máy (kể cả bầu lọc củ máy nén hơi)

3. Rửa sạch bầu lọc không khí và thay dĩa (kể cả bầu lọc của máy nén hơi)

4. Kiểm tra mực dầu của hộp số, cầu sai cầu trước, hộp tay lái và đổ thêm cho đầy đi

5. Bơm dầu mỡ vào khớp nối chữ thập (cardan), rãnh răng và vòng bi trung gian.

6. Bơm dầu mỡ vào các chốt hình cầu, chốt pi-vô, chốt nhíp (axe) trục bàn đạp ly hợp, chân phanh, các đầu nối cần kéo phanh tay, dây cáp phanh tay.

7. Bơm dầu mỡ vòng bi bơm nước và vòng bi bộ ly hợp.

8. Kiểm tra mực dầu máy nén hơi và bơm cao áp, đổ thêm nếu thiếu.

9. Kiểm tra mực dầu trong bơm phanh và đổ thêm.

10. Thay nước trong hệ thống làm mát máy.

Chú thích: Việc thay dầu máy kết hợp khi xe vào bảo dưỡng cấp I dựa theo cây số quy

định cho từng loại xe của nhà sản xuất. Trường hợp không có tài liệu hướng dẫn thì theo quy định chung dưới đây:

- xe xăng: 2.500 — 3.000km
- xe ma-dút: 2.000 — 2.500km

2. Công việc về điện:

1. Kiểm tra tác dụng của các loại đồng hồ, đèn báo hiệu, đèn trước, đèn sau, gạt nước và các công tắc đèn.

2. Kiểm tra các đường dây của máy phát điện, bộ điều tiết, máy khởi động, công tắc khởi động, nút bấm còi.

3. Kiểm tra nến đánh lửa và điều chỉnh chấu.

4. Kiểm tra bộ chia điện, bộ phận đánh lửa sớm tự động, đánh sạch má vít và điều chỉnh khe hở má bạch kim, cho dầu mỡ vào bộ ngắt điện, vòng bi của máy phát điện và máy khởi động.

5. Kiểm tra bên ngoài bình điện, mức nước, diện tích, tỷ trọng và thử lại thể hiệu của từng ngăn.

3. Công việc kiểm tra vận hành:

1. Kiểm tra chân bùn và giá đỡ, cánh gà, chân kết nước và bắt chặt các ốc.

2. Kiểm tra các lá nhíp trước, sau, bắt chặt bích nhíp, quang nhíp và bộ phận giảm sóc.

3. Kiểm tra ống trục tay lái, các chốt hình cầu, ác-pi-vô, các càng chuyển hướng ngang, dọc và vận hành các ốc.

4. Kiểm tra bên ngoài trục truyền và khớp nối trục chữ thập, vận hành các bộ phận nối liền với hộp số, bu-lông khớp nối chữ thập, phanh tay.

5. Kiểm tra vận hành bu-lông, vỏ cầu sau và đầu trục ngang.

6. Kiểm tra khung xe, móc kéo xe và xả chân (parachoc).

7. Lắp chặt nắp dây máy và khung đỡ, bu-lông chân máy và giá đỡ chân máy.

8. Kiểm tra trong và ngoài thân xe, bắt chặt bu-lông nối liền buồng lái, thân xe với khung xe.

9. Kiểm tra các khóa cửa, bản lề cửa, bậc lên xuống.

10. Kiểm tra các-te xem có chảy dầu không, xiết lại bu-lông các-te dầu và tôn chân bùn.

4. Công việc kiểm nghiệm và điều chỉnh:

1. Kiểm nghiệm tác dụng của bộ phận điều khiển bướm ga, bướm gió, chân bộ ly hợp, chân phanh.

2. Kiểm nghiệm hành trình tự do của tay lái.

3. Kiểm nghiệm tình hình hoạt động của bộ chế hòa khí, bơm xăng, thùng xăng, ống dẫn xăng và rửa sạch bầu lọc xăng.

4. Kiểm nghiệm tình hình chuyển động của pu-ly, cánh quạt và xem lại độ căng của dây quạt.

5. Kiểm nghiệm hệ thống làm mát máy và hệ thống dầu nhờn xem có bị dò, chảy không, kiểm tra áp lực dầu máy.

6. Kiểm nghiệm máy ép hơi, áp lực hơi, ống dẫn hơi của hệ thống phanh hơi, độ căng của dây cua-roa.

7. Kiểm nghiệm độ lỏng chặt của vòng bi bánh trước, bánh sau.

8. Kiểm nghiệm tác dụng của bộ phanh chân, phanh tay, xả nước trong bình chứa hơi của phanh hơi nén.

9. Kiểm nghiệm lốp và áp lực hơi.

10. Kiểm nghiệm đầu máy và hệ thống truyền động xem có tiếng kêu gì khác thường không.

Xe ma-dút làm thêm:

1. Tháo xả cặn dầu trong bình lọc dầu ma-dút, rửa sạch lưới lọc dầu bằng dầu hỏa.

2. Sau khi xe đỗ trong một thời gian thích hợp, xả hết cặn dầu trong thùng chứa ra.

3. Kiểm tra tình hình làm việc của đầu phun dầu, cho dầu vào các đầu nối của thanh điều chỉnh lượng dầu và bộ điều hòa tốc độ máy.

4. Cách hai lần bảo dưỡng cấp I thì thay dầu nhờn bơm cao áp.

C. BẢO DƯỠNG CẤP II

1. Công việc quét rửa xe:

1. Quét dọn buồng lái, bộ xe, thân xe, gạt sạch đất bám dưới gầm xe rửa toàn bộ, xì dầu khung xe và các bộ phận cần thiết gầm xe.

2. Lau sạch trong và ngoài buồng lái, thân xe, các cửa kính, ghế đệm, vành bánh xe v.v..

3. Lau sạch bên trong nắp dây máy và lai chùi máy.

2. Công việc dầu mỡ:

1. Thay dầu máy dùng hơi nén thông rửa sạch các ống dẫn dầu, ống thông hơi máy, rửa sạch bầu lọc dầu và thay ruột lọc (tùy theo cấu tạo của từng loại).

2. Rửa sạch bầu lọc không khí và thay dầu (kể cả bầu lọc của máy nén hơi).

3. Tháo dầu cũ hộp tay lái, hộp số, cầu sau rửa sạch thay dầu mới (theo từng mùa).

4. Tháo rửa khớp nối chữ thập, bơm dầu dẫn vào vòng bi; rửa vòng bi trung gian và rãnh răng trục truyền bơm mỡ mới.

5. Tháo rửa sạch vòng bi đầu trục bánh xe, thay mỡ mới.

6. Bơm mỡ vào các chốt hình cầu, ác-pi-vô, chốt nhíp (axe), trục bản đạp bộ ly hợp, và

chân phanh, các đầu nối phanh tay, cần điều chỉnh má phanh, dây cáp phanh tay.

7. Bơm mỡ vào vòng bi bơm nước, vòng bi bộ ly hợp, dây cáp đồng hồ cây số.

8. Làm dầu mỡ cho các bản lề, khóa cửa, móc kéo rơ-moóc.

9. Thay dầu hệ thống phanh dầu, tháo các miếng da trong bầu chân không trợ lực và bầu truyền lực phanh hơi đem ngâm dầu.

10. Đồ thêm dầu vào bộ giảm xóc.

3. Công việc về điện :

1. Kiểm tra các đồng hồ, các khóa điện, còi, đèn trước đèn sau, đèn phanh, đèn bảng đồng hồ và điều chỉnh tầm đèn pha cốt.

2. Tháo máy phát điện, máy khởi động, bộ chia điện, lau rửa sạch, làm dầu mỡ rồi đưa lên máy kiểm nghiệm tính năng kỹ thuật.

3. Tháo bộ điều tiết điện, lau sạch và kiểm nghiệm trên máy thử.

4. Kiểm tra bình điện, súc rửa, thay nước điện tích, nắp điện nếu cần.

5. Kiểm nghiệm ống dây tăng điện, ống tụ điện.

6. Súc rửa bu-gi, kiểm nghiệm tính năng (xe ma-dút : hệ thống hâm máy)

7. Kiểm tra toàn bộ đường dây điện : tình hình nối tiếp và cách điện.

4. Công việc kiểm tra vận chuyển :

1. Kiểm tra tình hình khung xe và móc kéo.

2. Tháo cốt bánh (moyeu) kiểm tra : vòng bi, phốt chắn dầu, chốt pi-vô, xiết chặt ốc giữ nắm phanh.

3. Kiểm tra vận chuyển giá đỡ máy, chân máy trước, sau, bu-lông, các-te và vô côn.

4. Kiểm tra vận chuyển chắn bùn cánh gà, nhíp trước, sau, bộ giảm xóc ;

5. Kiểm tra và điều chỉnh các chốt hình cầu, xiết chặt các càng tay lái.

6. Kiểm tra vận chuyển bu-lông chân hộp số, nắp hộp số và những phụ tùng của phanh tay gắn liền với hộp số.

7. Kiểm tra vận chuyển giá trục chân phanh, bàn đạp ly hợp.

8. Kiểm tra vận chuyển bu-lông khớp nối chữ thập, vỏ cầu sau, đầu trục ngang và bộ phận truyền lực phanh dầu, phanh hơi.

9. Kiểm tra vận chuyển bu-lông buồng lái, bệ xe, thân xe, mui xe bắt liền với khung xe, chân ghế ngồi của phụ, lái và hành khách.

10. Lắp chặt bánh trước, sau, bánh dự phòng,

11. Lắp chặt giá bình điện, thùng chứa dầu, ống dẫn dầu, súc rửa thùng chứa dầu và dùng hơi nén thông các ống.

12. Súc rửa kết nước, dùng hơi nén thổi sạch các lá tản nhiệt, bắt chặt chân kết nước, cạo kết nước và nắp dẫy máy,

13. Lắp chặt bầu lọc không khí, nắp nắm cửa hơi (soupape) tôn chắn bùn, ống thoát hơi, bơm nước, bầu lọc dầu máy, bầu tiêu thanh.

14. Kiểm tra hộp tay lái và ống trục tay lái, vận chuyển bu-lông bắt hộp tay lái với khung xe.

15. Kiểm tra vận chuyển khóa cửa, bản lề, tay lên kính, sàn buồng lái, rèm cửa kính, gác để hành lý, đệm ngồi, đệm tựa và các trang bị khác.

5. Công việc kiểm nghiệm điều chỉnh :

1. Kiểm nghiệm và điều chỉnh bộ phận điều khiển bướm ga, bướm gió, cần số, cần phanh tay, tác dụng của bàn đạp ly hợp chân phanh và chân ga.

2. Kiểm nghiệm hành trình của tay lái.

3. Kiểm nghiệm tiếng kêu và sự chấn động của hệ thống truyền động.

4. Kiểm nghiệm các ống dẫn dầu, hơi của hệ thống phanh xem có xì, hở không, tác dụng của bộ phận truyền lực, bộ điều tiết hơi, xả nước và không khí trong hệ thống phanh.

5. Kiểm nghiệm độ lỏng chặt của rãnh răng trục truyền dọc và khớp nối chữ thập.

6. Kiểm nghiệm tác dụng của phanh tay, dây phanh tay và vài phanh.

7. Kiểm nghiệm tình hình hoạt động của dầu máy, thử lại độ chân không và áp lực hơi của từng xy-lanh, nhận xét màu sắc của hơi thừa thoát ra ở miệng ống đổ dầu và miệng ống thông hơi.

8. Kiểm nghiệm tác dụng của bộ gạt nước bằng lực chân không.

9. Kiểm nghiệm bơm xăng và bộ chế hòa khí.

10. Điều chỉnh nắm cửa hơi, kiểm tra vận chuyển ốc nắp máy (culasse) ống hút xả hơi hệ thống dầu, hệ thống làm mát máy, xem có bị nứt rạn, hở, chảy không.

11. Kiểm tra vị trí, sự chuyển động của pully, độ chùng của dây cua-roa, tính năng của máy ép hơi.

12. Kiểm nghiệm má phanh, vài phanh, các bơm phụ bánh trước, sau và các phụ tùng của bộ phanh.

13. Kiểm nghiệm hiệu suất của bộ phanh chân.

14. Kiểm nghiệm các góc độ của bánh trước và tính chất an toàn của bộ phận lái.

15. Kiểm nghiệm tình hình sấm lốp, thay đổi vị trí lốp.

16. Thử xe : Cho chạy với các tốc độ khác nhau, và có hàng đề kiểm tra xem máy chạy có nhẹ nhàng không ; mức độ ổn định của tay lái, tính năng của hệ thống truyền động ; độ trơn của gầm xe ; hiệu suất của phanh đối với toàn bộ bánh xe ; mức độ xóc nảy của xe, mức

độ hoàn chỉnh của hệ thống đánh lửa và các thiết bị về điện.

Ngoài ra phải kiểm tra xem nước, dầu nhờn, dầu phanh và bộ giảm xóc có rỉ, chảy không; dầu máy và gầm có tiếng nổ động mạnh không, có tiếng kêu gì khác thường trong khi hoạt động không.

— Xe ma-dút làm thêm:

1. Thay ruột lọc ma-dút.
2. Tháo bơm cao áp, dầu phun dầu, kiểm nghiệm tình hình hao mòn của các phụ tùng, tác dụng của bộ điều hòa tốc độ, lưu lượng dầu áp lực phun dầu, thời gian phun dầu.
3. Tháo các-te, rửa sạch lưới lọc dầu, kiểm nghiệm bơm dầu, cổ bắt tay truyền và cổ trục guồng chính (bielle và palier), súc rửa thông sạch bộ phận làm nguội dầu máy.
4. Tháo nắp máy, cạo muội than buồng cháy và mặt pit-tông nếu cần thiết.

D. BẢO DƯỠNG CẤP III

(Làm hết phạm vi cấp II và thêm)

1. Tháo nắp máy, ống hút xả hơi, cạo sạch muội than, rà nắm cửa hơi nếu cần thiết.
2. Tháo các-te, rửa sạch lưới lọc dầu, kiểm tra độ lỏng chặt của máng trục truyền và máng trục guồng chính (bielle và palier)
3. Kiểm tra tình hình hao mòn của bộ ly hợp, vòng bi bộ ly hợp, càng bộ ly hợp.
4. Kiểm tra mức độ hao mòn của bánh răng hộp số vòng bi, trục càng sang số.
5. Kiểm tra độ lỏng chặt của vòng bi bánh răng chủ động (attaque) mức độ hao mòn của các bánh răng (chú ý những xe cũ và xe chuyên hoạt động đường đèo dốc)
6. Tháo trục truyền: kiểm tra khớp nối chữ thập và vòng bi, răng răng trục truyền dọc và vòng bi trung gian.
7. Tháo hộp tay lái, kiểm tra mức độ hao mòn của trục tay lái, bánh răng hình rẽ quạt (secteur) bánh lăn tay lái (galet) bạc đồng, vòng bi.
8. Tháo rời nhíp trước và sau, cạo sạch rỉ, kiểm tra từng lá nhíp, bôi mỡ phần chì, kiểm tra bạc, ốc nhíp, quang nhíp.
9. Tháo bộ giảm xóc kiểm tra hiệu quả và thay dầu.
10. Tháo rời bộ chế hòa khí và bơm xăng, kiểm nghiệm phụ tùng và điều chỉnh chính xác. Tháo bơm cao áp, dầu phun dầu kiểm nghiệm lưu lượng và áp lực dầu phun ở các tốc độ khác nhau.

11. Xả hết nước trong máy và két nước ra, thay nước có pha 5% sút đồ vào và cho xe chạy 2—3 ngày, sau đó xả ra và thay nước làm nhiều lần cho hết sút và cặn vôi.

12. Tháo, cạo sạch vành bánh, kiểm tra sẫm lốp

13. Tháo trục trước, kiểm tra toàn bộ: trục bánh xe, chốt pi-vô vòng bi, các càng tay lái và các chốt hình cầu v.v... xem có bị mòn vết, rạn nứt hay không.

14. Đối với xe ca và xe con: gò, nắn, sơn, và lại thân xe, sửa chữa lại đệm tựa ghế ngồi.

Cách một lần bảo dưỡng cấp III làm thêm:

Kiểm tra mức độ hao mòn của vòng găng (Segment) và xy-lanh cạo muội than rãnh vòng găng (Segment), loại ống lót (sơ-mi) rời thì xoay 90 độ

II. BẢO DƯỠNG RƠ-MOOC

A. BẢO DƯỠNG THƯỜNG XUYÊN

Mỗi ngày trước khi xe đi phải kiểm tra c bộ phận dưới đây, nếu không đúng quy định phải sửa chữa, khi đầy đủ rồi mới cho chạy

1. Kiểm tra bên ngoài rơ-moóc có hoàn chỉnh không, số đăng ký có rõ ràng không, di xích an toàn có đầy đủ và bảo đảm không
2. Kiểm tra chốt ngang và mũ ốc càng rơ-moóc có chắc chắn không.
3. Kiểm tra vận chặt các ốc, bu-lông bệ xếp hàng, các chốt khóa có hoàn hảo không.
4. Kiểm tra nhíp trước, nhíp sau, quan nhíp xem có vung vảng không.
5. Kiểm tra bu-lông bắt bánh xe, hơi lốp c phù hợp với quy định, mặt lốp có bị đá, đinh giắt vào không.
6. Kiểm tra trụ bàn quay có hoàn chỉnh không, chốt hãm mũ ốc có tốt không.
7. Kiểm tra tác dụng của đèn sau.

Trong khi chạy, chú ý tác dụng của b phanh và tay lái của đầu xe chính. Sau khi chạy được 30—50 cây số, đỗ lại kiểm tra c bộ phận nói trên, đồng thời kiểm tra nhiệt độ của 4 cốt bánh (moyeu) nếu bị lỏng hoặc chặt quá phải điều chỉnh rồi mới cho xe đi. Những rơ-moóc bằng gỗ, sau khi bị mưa phải kiểm tra vận chặt lại toàn bộ các mũ ốc và bu-lông.

Mỗi ngày, sau khi xe về địa điểm, tiến hành quét dọn, rửa xe, kiểm tra các bộ phận nói trên và kịp thời sửa chữa những hư hỏng.

B. BẢO DƯỠNG CẤP I

(Tiến hành đồng thời với xe chính)

1. Công việc dầu mỡ:

1. Bơm mỡ chốt nhíp trước và sau, chốt càng rơ-moóc, móc kéo.
2. Bơm mỡ trụ bàn quay và bàn quay,

2. Công việc kiểm tra vận chặt:

1. Kiểm tra trụ bàn quay, mũ ốc và chốt hãm có hoàn chỉnh không.
2. Kiểm tra chốt ngang càng rơ-moóc và móc kéo.
3. Kiểm tra vận chặt bu-lông, quang bắt dầm dọc rơ-moóc và hệ.
4. Kiểm tra nhíp trước, sau có bị biến dạng hay không, vận chặt xích nhíp.
5. Kiểm tra vận chặt bu-lông bắt bánh xe.
6. Kiểm tra và điều chỉnh các vòng bi cốt bánh xe (moyeu).
7. Kiểm tra tình hình lốp, xem lốp có bị mòn vẹt không.

C. BẢO DƯỠNG CẤP II

(Tiến hành đồng thời với xe chính)

Làm hết phạm vi cấp I và thêm:

1. Tháo cốt bánh xe, kiểm tra vòng bi, thay mỡ mới.
2. Kiểm tra cốt bánh xe và trục bánh xe xem có bị rạn, nứt không.
3. Kiểm tra tình hình các con lăn bàn quay, trụ và cốt bàn quay có hoàn hảo không, bàn quay chuyển hướng có linh hoạt không.
4. Kiểm tra bộ phận nối liền càng rơ-moóc, móc kéo có bị nứt, bong mối hàn không.
5. Kiểm tra nhíp trước, nhíp sau có bị gãy, xô không, đai nhíp và quang nhíp có chắc chắn không.
6. Kiểm tra khung rơ-moóc, dầm gỗ, ván hệ rơ-moóc.
7. Kiểm tra lốp, xem có bị mòn vẹt không, điều chỉnh vị trí lốp, bơm hơi lốp theo quy định.
8. Kiểm tra hệ thống phanh rơ-moóc.

III. BẢO DƯỠNG XE MỚI

A. YÊU CẦU CHUNG

Đề đảm bảo cho xe dùng được lâu bền, trong thời kỳ bắt đầu sử dụng cần phải phù hợp với những yêu cầu dưới đây:

1. Đối với xe mới, xe vừa qua sửa chữa lớn hoặc máy sửa chữa lớn trong thời gian 1.500 cây số đều cần phải sử dụng đúng mức đề cho các bộ phận phụ tùng được phối hợp đều nhau.
2. Phải dùng loại dầu mỡ tốt và thích hợp.
3. Vận dụng máy chính xác như: làm cho máy phát động dễ dàng, giữ nhiệt độ đầu

máy, lợi dụng đà xe nhiều, không bắt máy làm việc vô ích, nghĩa là tiết kiệm công của máy.

4. Kịp thời kiểm tra vận chặt và điều chỉnh các bộ phận nối tiếp.

5. Tăng cường công tác bảo dưỡng và làm trơn.

6. Kịp thời điều chỉnh hệ thống đánh lửa và hệ thống nhiên liệu.

B. QUY TẮC CƠ BẢN BẢO DƯỠNG XE Ở THỜI KỲ ĐẦU

Những máy mới và những máy vừa qua sửa chữa lớn trong thời kỳ đầu, ngoài việc chấp hành công tác bảo dưỡng như thường lệ cần phải tuân theo các quy tắc sau đây:

1. Trong phạm vi 1.500 cây số đầu tiên, phải dùng dầu mỡ tốt. Chạy được 500 cây số thay dầu máy lần thứ nhất cho đến 1.500 cây số thay dầu máy lần thứ 2. Khi thay dầu máy phải tháo các-te rửa sạch lưới lọc dầu, thông các đường dầu rửa sạch bầu lọc dầu và thay ruột lọc bầu lọc thứ 2 (bầu lọc phin).

2. Khi phát động máy lạnh không nên đạp sâu chân ga và không cho máy quay quá nhanh. Tốc độ máy quay trung bình 500 đến 600 vòng/phút giữ trong vài phút cho máy nóng rồi mới cho xe chạy.

3. Giữ tốc độ xe chạy thích đáng, tốc độ tối đa không quá 40 cây số/giờ. Các số khác không vượt quá $\frac{2}{3}$ tốc độ của từng số. Trong khi xe đang chạy không được tăng tốc độ một cách đột ngột.

4. Giảm bớt trọng tải từ 20 — 25%. Không được kéo rơ-moóc và tránh chạy đường xấu, đường đèo dốc.

5. Sau khi đã chạy được 1.500 cây số phải kiểm tra xiết lại máng trục của tay truyền và trục guồng chính (không hạ) trước giai đoạn đó nếu thấy tay truyền hay guồng chính kêu cũng phải kiểm tra.

6. Khi xe đã chạy được 300 — 500 cây số, phải kiểm tra máy, xiết lại các bộ phận bắt nối, xiết nắp máy và ống hút xả hơi, điều chỉnh năm cửa hơi.

C. CHÚ THÍCH: Đối với những xe chuyên dụng như: xe cần cẩu, cứu hỏa, chở xăng dầu, phun nước v.v... thì căn cứ vào yêu cầu của xưởng sản xuất loại xe đó mà quy định cụ thể định kỳ và nội dung bảo dưỡng cho những hệ thống máy chuyên dụng (bộ phận cầu hàng, bơm nước, thùng chứa dầu v.v...) ngoài những bộ phận của ô-tô nói chung đã quy định trong văn bản này.

IV. NGUYÊN TẮC CHO XE VÀO BẢO DƯỠNG VÀ SỬA CHỮA NHỎ

A. QUY ĐỊNH VIỆC CHO XE VÀO BẢO DƯỠNG VÀ SỬA CHỮA NHỎ

1. Các xe đã chạy đến định ngạch cây số quy định cho các cấp bảo dưỡng phải ngừng xe để làm bảo dưỡng không được chạy quá định ngạch quy định, lái phụ xe chịu trách nhiệm làm lấy công tác bảo dưỡng cho xe hay xe phải đưa vào xưởng đều phải chấp hành đúng định ngạch quy định cho bảo dưỡng xe.

2. Xe vào xưởng phải mang theo lý lịch xe, ghi rõ quá trình bảo dưỡng và sửa chữa xe những lần trước với đầy đủ các số liệu: cây số xe chạy, ngày vào làm các cấp trước nội dung chất lượng bảo dưỡng, sửa chữa các kỳ trước.

3. Phải có phiếu sửa chữa, bảo dưỡng xe, ghi rõ yêu cầu do thủ trưởng đơn vị quản lý xe ký (hoặc người được ủy quyền)

Các xe bị tai nạn không chạy được đến xưởng phải có biên bản tai nạn kèm theo phiếu sửa chữa.

B. QUY ĐỊNH CHO XE RA XƯỞNG VÀ TIÊU CHUẨN KIỂM SOÁT XE RA XƯỞNG

— Xe phải được làm đầy đủ yêu cầu, tiêu chuẩn kỹ thuật đã quy định cho từng cấp bảo dưỡng, cho từng loại xe;

— Những xe vào sửa chữa nhỏ hay bị tai nạn, ngoài yêu cầu sửa chữa mà đơn vị có xe đã ghi trong phiếu sửa chữa, trong quá trình sửa chữa, nếu xưởng phát hiện có những bộ phận khác cần sửa chữa thêm thì xưởng phải chữa thêm cho tốt sau khi đã báo cáo và được đồng ý của Phòng kỹ thuật xưởng;

— Không kể tình trạng xe trước khi vào xưởng ra sao, khi xe ra xưởng phải đảm bảo các tiêu chuẩn sau:

1. Chung cho xe:

— Tất cả các bộ phận cần dầu, mỡ phải đầy đủ dầu mỡ theo tiêu chuẩn và đúng chất lượng dầu mỡ quy định. Các vị trí có chấn dầu thì phải thật kín;

— Những xe và các bộ phận cần thiết ở gầm xe phải được xì dầu sau khi đã rửa sạch đất cát;

— Phải bảo đảm độ trơn của xe: khi xe chạy với tốc độ 30km/giờ cho chạy trơn, xe phải chạy được tối thiểu 200m mới dừng lại;

— Phải bảo đảm tiêu chuẩn tiêu hao nhiên liệu cho từng loại xe theo chỉ tiêu quy định;

— Phải bảo đảm tiêu chuẩn thời gian (hoặc hành trình) tăng tốc độ của từng loại xe.

Nói chung thời gian chuyển một số từ thấp lên cao không quá 5 giây đối với xe chạy xăng và không quá 7 giây đối với xe chạy ma-dút với điều kiện đảm bảo tốc độ khi chuyển số do nhà sản xuất xe quy định cho từng loại xe. Nói chung khi vào số không bị kêu và xe không bị giật.

2. Máy.

— Máy dễ nổ.

— Máy chạy tròn đều ở mọi tốc độ (kể cả khi lên, xuống ga bất thường không có tiếng kêu mạnh)

— Áp suất xy-lanh không được thấp dưới 5,5kg/cm² đối với xe xăng và 19kg/cm² đối với xe ma-dút. Áp suất giữa các xy-lanh không được chênh lệch nhau quá 1kg/cm² đối với xe xăng và quá 3kg/cm² đối với xe ma-dút.

— Máy có thể có tiếng kêu nhẹ, đều do các bộ phận đã hao mòn phát ra nhưng không được có tiếng động mạnh, thất thường;

— Nhiệt độ máy phải từ 80—85°C;

— Nếu có bầu lọc dầu quay tay thì phải quay tay được dễ dàng;

— Máy phải sạch, không rỉ dầu, nước hoặc có vết hờ hời.

3. Hộp số và bộ ly hợp.

— Lá ly hợp phải không trượt, không sát quá.

— Xe khởi hành không bị giật.

— Cần số và quá dăm cần số phải chắc chắn;

— Vào số không kêu, không nhảy số;

— Có thể có tiếng kêu đều, nhẹ do các bánh răng bị hao mòn phát ra nhưng không có tiếng va chạm mạnh, thất thường, chạy không nói quá.

— Khoảng chạy tự do của bàn đạp ly hợp phải có từ 20—25mm.

4. Cầu xe:

— Khe hở phối hợp của các bánh răng lệch số bánh răng đi vòng, của trục dọc, trục ngang phải đảm bảo tiêu chuẩn, kích bánh xe lệch bánh xe có độ lồi 10—15°.

— Không có tiếng kêu mạnh;

— Khi chạy các cổ bi không nóng;

— Các gioăng, phốt chấn dầu phải kín không có vết rỉ dầu.

5. Trục trước:

— Độ khép bánh xe phải đúng tiêu chuẩn đối với từng loại xe;

— Bánh xe không được đảo quá 2,5mm (đo ở vành bánh)

6. Hệ thống lái:

— Các chốt hình cầu phải chắc chắn, đủ hãm, chấn dầu mỡ;

— Khi xe chạy tay lái không bị lảng, bị rung đảo.

— Độ lỏng trên vòng tay lái từ 10 — 15% (khoảng 5 — 6cm)

7. Hệ thống phanh:

— Tay phanh phải vận dụng được linh hoạt. Khi kéo tay hãm không quá $\frac{3}{4}$ khoảng chạy phanh đã ăn cứng, xe đỗ trên dốc 12 độ dùng phanh tay xe không trôi;

— Phanh chân phải linh hoạt, khi đạp hoặc nhả phanh không bị vướng víu gì. Khi đạp đến $\frac{2}{3}$ khoảng chạy của bàn đạp phanh đã phải tác dụng, khoảng chạy tự do của bàn đạp phải có từ 10 đến 15mm;

— Áp lực hơi của hệ thống phanh dùng hơi phải đảm bảo tiêu chuẩn quy định cho loại xe;

— Khi phanh, 4 bánh xe phải ăn thẳng, không lệch;

— Đối với tất cả các loại xe (xe không hàng) cự ly hãm trên đường nhựa tốt là: xe chạy trung bình, tốc độ từ 30 — 35km/giờ, khi phanh xe phải ngừng trong phạm vi từ 8 — 10m (kể cả thời gian phản ứng).

— Khi xe chạy, tang trống bánh xe không được nóng;

— Độ trơn gầm xe đối với tất cả các loại xe: xe chạy đối với tốc độ 30km/giờ mà cho chạy trơn thì xe phải chạy được tối thiểu 200m mới dừng lại.

8. Buồng lái, bệ xe, khung xe:

— Các cửa phải đóng mở dễ dàng nhưng chắc chắn. Các cửa kính phải đóng được kín, mưa không bị nước chảy vào trong xe, dù rèm che nắng;

— Dệm ngồi, đệm tựa phải sạch, lành;

— Bảng xe phải đủ đồng hồ nhiệt độ, dầu điện (nếu có) áp lực hơi (nếu là loại xe có phanh hơi) đồng hồ tốc độ và ghi cây số (đối với xe cón chở khách) và phải chính xác;

— Các bu-lông, quang giữ v.v.; phải đủ và bắt chặt;

— Nhíp, phải có mỡ phấn chì, đủ lá, chốt. Nếu yếu, lệch phải uốn lại để đảm bảo độ cong và đều của các bộ nhíp;

— Bộ giảm xóc phải có tác dụng và cân đối.

9. Hệ thống điện:

— Máy khởi động phải chạy tròn, đều, không dứt quãng, khi phát động các răng phải khớp nhau êm;

— Máy phát điện phải phát điện đều đúng tiêu chuẩn quy định cho từng loại xe;

— Các chổi than không tóa lửa, không có tiếng kêu;

— Phải đủ còi, đèn bảng xe, đèn trần xe, đèn pha, đèn hậu, đèn phanh, đèn xin đường. Các công-tắc phải dễ sử dụng và chắc chắn;

— Bình điện phải bắt chặt, đủ nắp, đủ nước (cách trên mặt các lá điện 15mm). Cọc chì phải bôi mỡ chống rỉ;

— Các dây điện phải cách điện tốt bằng vải nhựa ở những chỗ hở, hư mục, hoặc rỉ sắt tôn, sắt phải đủ các đầu mối. Các mối nối phải sạch, chặt.

Chương ba

NỘI DUNG CỤ THỂ VÀ PHẠM VI SỬA CHỮA XE

I. SỬA CHỮA LỚN

Phạm vi sửa chữa lớn bao gồm sửa chữa hết thảy: đầu máy, bộ ly hợp, gầm xe, các tổng thành và các hệ thống có tính chất khôi phục lại gần như mới và phải đạt tiêu chuẩn của mức sửa chữa lớn.

Đầu máy: Kiểm tra toàn bộ, sửa chữa thay đổi những phụ tùng hao mòn:

— Doa xy-lanh, thay quả nén (pit-tông), vòng găng (segment) bạc, chốt quả nén;

— Mài cổ trục cơ, trục cam, thay máng trục tay truyền và máng trục guồng chính (kể cả loại trục guồng chính chạy bi như Skoda, Tata...)

— Mài nắm cửa hơi, kiểm tra con đội, cần đẩy, đòn gánh nắm cửa hơi, ống đựng chân nắm cửa hơi (guide soupape)

— Kiểm tra các bánh răng: trục cơ, trục cam, bơm dầu, dây xích cam, vòng răng bánh đà.

Bộ ly hợp:

— Kiểm tra sự hao mòn và tình hình hoạt động của bộ ly hợp.

— Thử lại độ nén và chiều cao của lò xo, mâm ép, mặt ma-sát của bánh đà và mâm ép;

— Kiểm tra độ vênh của lá côn, độ lỏng của rãnh răng cốt đĩa ly hợp, chiều dày của má đĩa ly hợp;

— Kiểm tra vòng bi trước, càng ly hợp và các bộ phận liên động.

Hộp số (chính và phụ): Tháo rời kiểm tra:

— Chất lượng và tình hình phối hợp của các bánh răng, vòng bi, trục, bạc, cần số, càng của gạt số;

— Kiểm tra phốt chặn dầu, bộ bánh răng truyền lên đồng hồ tốc độ (dây cáp đồng hồ khi lắp phải bôi mỡ phấn chì).

Trục truyền động: Tháo rời kiểm tra:

— Chất lượng các ổ bi, khớp nối chữ thập, trục chữ thập, ống răng và rãnh răng, vòng bi trung gian;

— Nắn lại các trục bị cong, thay những phụ tùng hao mòn quá tiêu chuẩn.

Cầu trước, cầu sau : Tháo rời kiểm tra :

— Chất lượng và sự phối hợp của các bánh răng chủ động ở răng di vòng (boitier différentiel) rãnh răng trục ngang, vòng bi, phốt chấn dầu v.v...

— Kiểm tra độ thẳng của vỏ trục ngang ;

— Kiểm tra vòng bi ở trục bánh xe, cổ trục (xem có bị rạn nứt không).

Hệ thống lái : Tháo rời kiểm tra :

— Trục chữ I, pi-vô, chốt hình cầu, bạc, chốt, tay nối chuyển hướng, cần kéo ngang, dọc ;

— Trục tay lái, bánh răng rẽ quạt, xoắn ốc, bánh lăn, vòng bi, vành tay lái ;

— Đo lại các góc độ của bánh trước độ khép, độ nghiêng, độ cúp (pincement, inclinaison, carrossage) ;

Hệ thống phanh : Tháo rời kiểm tra toàn bộ :

— Tổng bơm, bơm phụ, má phanh, lò so, ống dẫn dầu, hơi, dây phanh ;

— Thùng chứa hơi, bầu chân không trợ lực và các bộ phận liên động ;

— Láng tang trống phanh (tấm-bua) và đĩa phanh tay mòn lệch ;

— Đo độ hao mòn của má phanh hơi (láng xy-lanh, mài cổ bắt tay truyền, cổ trục guồng chính v.v..., nếu cần thiết). Sửa chữa, thay những bộ phận mòn hỏng, điều chỉnh.

Hệ thống nhiên liệu : tháo rời kiểm nghiệm :

— Thùng chứa, bình lọc, bơm cung cấp ; bộ chế hòa khí, bầu lọc không khí, các ống dẫn, dầu nổi.

Xe ma-dút : kiểm nghiệm bơm cao áp và vòi phun dầu (injecteur)

Hệ thống làm mát máy : tháo rời kiểm tra :

— Vòng bi, bơm nước, cánh quạt gió, pu-li, dây-cua-roa, tuyền-bingió, các ống cao su, cửa chớp ; két nước, bộ điều tiết nhiệt độ (thermostat)

— Két nước : thông sạch ống két nước ;

— Kiểm tra, thông các đường nước trong máy và nắp máy ;

— Két dầu phải súc rửa sạch cho lưu thông.

Hệ thống điện : Kiểm tra tình trạng của tất cả các bộ phận điện, toàn bộ đường dây, sửa chữa, điều chỉnh, thay mới những sai lệch.

— Máy phát điện, bộ điều tiết điện, máy khởi động, khóa máy khởi động (relai contacteur) bình điện ;

— Bộ chia điện cuộn dây tăng điện, ống tụ điện, nến đánh lửa (xe ma-dút : nến hâm máy (bougie réchauffage))

— Các loại đèn, còi, gạt nước, các loại đồng hồ điện và các trang bị khác.

Khung xe : Kiểm tra các đinh tán, bu-lông, chữa, táp những chỗ gãy nứt :

— Các chỗ tập trung sức nặng, các sà ngang, dọc, móc kéo rơ-moóc ;

— Tai treo nhíp, đỡ nhíp, lớp dự phòng, móc kéo, giá hàn đập sà chắn (parachoc)

— Sửa chữa ống hơi thừa và bầu tiêu thanh (pot silencieux)

— Nắn lại khung xe và sơn.

Nhíp và bộ giảm xóc : tháo rời, cạo sạch kiểm tra :

— Độ cứng của các lá nhíp :

— Các bạc, chốt, bu-lông trung tâm, bích nhíp, quang nhíp.

— Kiểm tra các xy-lanh, pít-tông, bọc cao su bộ giảm xóc (nhíp khi lắp phải bôi mỡ phần chì)

Énh xe : tháo kiểm tra cạo lại vành bánh cạo, sơn trong và ngoài.

(khi lắp lốp phải bôi bột tan)

Thân xe : Kiểm tra, thay, sửa chữa các chi mục, nát, hư hỏng.

Dầu xe : Chấn bùn, cánh gà, vỏ két nước nắp đầy máy v.v...

Buồng lái : Nóc buồng lái, khung sắt, giằng đỡ, kính chắn gió, cửa lên xuống, đèn tựa, toàn bộ khóa và bản lề kính.

Bệ xe : Xà ngang, dọc, ke sắt, ván sạp, ván thành, cửa hậu, mũi bạt v.v...

— Sơn lót và sơn bóng toàn bộ.

Sửa chữa lớn thân xe khách và xe con :

— Thay hết gỗ và mũi ;

— Thay hết tôn bọc ngoài ;

— Chữa hàn lại khung sắt ;

— Thay và chữa ván ghép trong xe ;

— Sửa chữa cửa và nâng kính ;

— Cạo sạch han rỉ và sơn ;

— Sơn lót và sơn bóng toàn bộ.

II. SỬA CHỮA VỪA Ô-TÔ

Sửa chữa vừa dầu máy (nội dung như sửa chữa lớn).

— kiểm nghiệm điều chỉnh, sửa chữa, thay đổi từng bộ phận (mòn, hỏng nhiều) như : hộp số, trục truyền động, cầu sau ;

— Tháo rửa điều chỉnh thay đổi từng bộ phận hư hỏng của bộ phận lái ;

— Kiểm nghiệm, điều chỉnh, sửa chữa từng bộ phận trong hệ thống phanh, nhiên liệu, điện, hệ thống làm mát máy (súc rửa két nước bằng hồ-tạt).

— Sửa chữa từng bộ phận của dầu xe, buồng lái, thùng xe như : gò nắn, vá những

chỗ bẹp rách, thay ván thành hổng, cửa hậu, mũi, sà ngang, dọc;

- Sơn buồng lái và bệ xe;
- Tháo kiểm tra sấm lốp, vành bánh, sơn lại.
- Cho dầu mỡ vào các bộ phận.

SỬA CHỮA VỪA THÂN XE KHÁCH VÀ XE CON

- Thay từng bộ phận hỏng mục: ván bệ, thành xe;
- Thay, vá từng bộ phận tôn bọc ngoài thân xe và trên nóc;
- Tăng cường hoặc hàn lại các ke sắt khung thân xe;
- Sửa chữa lại đệm tựa, ghế từng bộ phận;
- Sửa chữa chỗ đề hành lý;
- Sửa chữa cửa và thay kính;
- Sơn lại trong và ngoài thân xe.

III. NGUYÊN TẮC CHO XE SỬA CHỮA LỚN VÀ SỬA CHỮA VỪA

A. GIÁM ĐỊNH KỸ THUẬT KHI ĐẾN THỜI KỲ XE CẦN SỬA CHỮA VỪA HOẶC LỚN

1. Khi xe đã chạy đến cây số định ngạch sửa chữa lớn và sửa chữa vừa, đơn vị quản lý xe phải tổ chức việc giám định kỹ thuật để quyết định cho xe vào sửa chữa hoặc gia hạn cho chạy thêm.

Việc giám định kỹ thuật do một hội đồng giám định kỹ thuật gồm có: một kỹ thuật viên, một thợ máy lành nghề, một lái xe lành nghề giám định và thủ trưởng đơn vị duyệt quyết định.

Đối với đơn vị ít xe, không đủ khả năng giám định kỹ thuật thì phối hợp với xưởng chuyên sửa chữa xe cho đơn vị để giám định.

2. Sau khi kiểm tra, căn cứ vào tài liệu quản lý kỹ thuật thường xuyên, vào tính năng xe hiện tại, xét xe còn đủ tiêu chuẩn tính năng kỹ thuật để tiếp tục chạy, thì hội đồng giám định kỹ thuật có thể gia hạn cho xe được chạy thêm một số cây số nhất định nhưng không được quá 6.000 km. Hết hạn đó phải giám định lại, nếu còn khả năng lại cho gia hạn thêm.

3. Nếu xe chưa đến cây số định ngạch sửa chữa mà xét tình hình kỹ thuật thấy cần phải vào sửa chữa lớn hoặc sửa chữa vừa sớm thì

Hội đồng giám định kỹ thuật cần xác minh nguyên nhân và quyết định cho xe vào sửa chữa.

B. TIÊU CHUẨN KỸ THUẬT QUY ĐỊNH CHO XE VÀO SỬA CHỮA LỚN VÀ SỬA CHỮA VỪA

Khi giám định kỹ thuật xe nào phạm một trong các tiêu chuẩn quy định dưới đây thì phải sửa chữa vừa (nếu sắp đến định kỳ vào sửa chữa vừa) hoặc vào sửa chữa lớn (nếu sắp đến định kỳ vào sửa chữa lớn).

1. Máy:

— Tính năng của máy giảm sút: sau khi đi điều chỉnh bộ chế hòa khí, bộ chia điện, bơm cao áp, dầu phun dầu v.v... chiếc xe vẫn chạy yếu hơn mức bình thường của xe đó. Phải đi số thấp hơn thường lệ, máy không bốc, gia tốc chậm chạp.

— Tổng trị số độ ô-van và độ côn của xy-lanh đạt 0,6% đường kính của xy-lanh. Công thức tính như sau:

$$\frac{\text{Độ ô-van} + \text{độ côn}}{\text{Đường kính xy-lanh}} \times 100 = \dots \%$$

Áp suất xy-lanh chỉ còn 70% đối với xe xăng và 80% đối với xe ma-dút, so với tiêu chuẩn quy định của nhà sản xuất xe.

Dầu máy ăn quá nhiều: trong tình trạng không chảy dầu mà xe ăn quá 2 lít/100 km (mức khi ở độ 1000km cuối cùng của định ngạch).

2. Gầm xe:

Các bộ phận cầu trục bị mòn, tầm hoạt động tự do của bánh xe cầu sau hoặc cầu trước khu động quá tiêu chuẩn quy định.

— Hộp tay lái, các trục chuyển hướng, chốt hình cầu mòn làm cho độ lỏng lúc nhẹ sang trái, sang phải không đều hoặc bị lắc;

— Các bánh răng hộp số bị mòn nhiều, có tiếng kêu mạnh, sang số khó khăn có khi bị nhảy số;

— Các bộ phận của nhíp mòn lỏng nhiều. Khi xếp đủ trọng tải nhíp bị oải.

3. Bệ xe:

Nhiều xà, ván bị hư một, gãy nếu xét thấy có thể mất an toàn.

C. THỦ TỤC QUY ĐỊNH CHO XE VÀO XƯỞNG SỬA CHỮA

1. Xe vào sửa chữa vừa hoặc sửa chữa lớn phải chạy được đến xưởng (trừ khi bị tai nạn ngẫu nhiên xảy tới).

2. Đơn vị đưa xe đến phải giao cho xưởng

trước 20 ngày các lý lịch xe, các biên bản giám định kỹ thuật xe, đề xường năm vững tình hình, đặc điểm của xe tiện cho việc chuẩn bị kế hoạch sửa chữa.

3. Không được thay đổi hoặc tháo bớt phụ tùng của xe trước khi đưa xe vào xưởng (có thể thiếu một vài thứ lật vật như bu-lông, chốt hãm (goupille) v.v...)

Khi thấy thiếu, hoặc thấy có thay đổi các phụ tùng của xe thì cần ghi rõ vào biên bản bàn giao nhận xe.

4. Khi xe đã vào xưởng, xưởng tháo ra kiểm nghiệm và cùng đơn vị giao xe xác định mức độ sửa chữa.

5. Xe bị tai nạn hư hỏng nhiều phải đối chiếu với biên bản tai nạn để nhận sửa chữa.

6. Xe vào xưởng phải có đủ lốp có đầy đủ hơi.

7. Săng dầu còn lại trong xe, đồ nghề dụng cụ và trang bị khác của xe giao cho xưởng giữ và làm biên bản bàn giao nhận. Khi xe ra xưởng sẽ trả lại.

D. THỦ TỤC QUY ĐỊNH CHO XE RA XƯỞNG

1. Không kể tình trạng xe trước kia như thế nào, khi xe ra xưởng phải được trang bị hoàn toàn đầy đủ đối với quy định chung, nhất là đối với các bộ phận trực tiếp tới an toàn xe (ví dụ: đèn xin đường, đèn trước, sau, gương phản chiếu, còi, gạt nước v.v...)

Nếu có thêm hoặc cải tiến một vài bộ phận trên xe thì cần cứ vào biên bản bàn giao xe, hợp đồng sửa chữa xe để làm cơ sở bàn giao nhận xe.

2. Khi đến nhận xe, đơn vị có xe phải kiểm soát cẩn thận bên ngoài xe, di thử xe, nếu phát hiện có chỗ nào chưa đúng tiêu chuẩn thì đề nghị đơn vị sửa chữa phải khám và chữa lại.

3. Trong hoàn cảnh thực tế không có phụ tùng thay thế, có thể dùng loại phụ tùng khác quy cách phụ tùng cũ đã sửa chữa lại. Xưởng sửa chữa phải đánh dấu vào các loại phụ tùng này, ghi vào lý lịch sửa chữa bảo đảm thời gian sử dụng các loại phụ tùng đó và quy định chế độ kiểm tra riêng cho các bộ phận này. Đơn vị sử dụng phải chấp hành đầy đủ quy định kiểm tra do xưởng đề ra. Và nếu phát hiện hư hỏng do nguyên nhân không bảo đảm chất lượng của phụ tùng thì xưởng sửa chữa phải sửa chữa lại.

4. Đơn vị sửa chữa xe phải ghi đầy đủ các quy cách kỹ thuật chủ yếu của xe và các số liệu liên quan đến việc quản lý kỹ thuật (như độ hao mòn của máy trước khi sửa chữa, đường kính xy-lanh sau khi khoét, độ hở lắp ráp của

các phụ tùng chủ yếu được thay mới hoặc phải dùng lại đồ cũ) để đơn vị có xe có tài liệu theo dõi.

E. TIÊU CHUẨN CHẤT LƯỢNG XE RA XƯỞNG

Quy định chung:

Khi giao xe, xưởng phải trình bày biên bản kiểm tra các độ hở, lắp ráp trong quá trình sửa chữa của xưởng.

Đơn vị nhận xe sẽ căn cứ vào các biên bản đó đối chiếu với tiêu chuẩn quy định để xác định chất lượng lắp ghép.

Nếu sau khi đối chiếu thấy các tiêu chuẩn phù hợp với tiêu chuẩn quy định thì sẽ tiến hành kiểm soát bên ngoài xe.

Nếu phát hiện có những bộ phận không đảm bảo tiêu chuẩn thì xưởng phải sửa chữa lại rồi mới kiểm soát bên ngoài và giao nhận xe.

Quy định cụ thể:

1. **Máy:** Khi phát động máy phải dễ nổ (trong trường hợp dùng phát động cơ hay quay tay).

— Máy phải chạy đều ở mọi tốc độ. Lên ga, máy phải bốc, khi thay đổi tốc độ (kể cả khi thay đổi tốc độ đột ngột bất thường) máy vẫn chạy tròn đều, không có tiếng kêu thất thường.

— Áp suất của xy-lanh phải đảm bảo tiêu chuẩn quy định cho từng loại xe, giữa các xy-lanh, áp suất không được chênh lệch nhau quá 0,75kg/cm² đối với loại xe xăng và quá 1,5kg/cm² đối với xe ma-dút.

— Áp lực dầu nhờn, phải theo đúng quy định của nhà sản xuất xe.

— Máy không được nóng quá 90°C;

— Miệng ống đỡ dầu nói chung không được thấy rõ khói, trường hợp đặc biệt có thể có chút ít khói như màu xanh, trường hợp mùa lạnh có thể ít khói hơi trắng xám;

— Máy không được có tiếng kêu bất thường nếu không có thay các pignon came, delcô con đội của hơi thì cho phép có tiếng động nhẹ, đều đều do các bộ phận máy phát ra;

— Các ống xả, dầu, nước không hở;

— Tiêu hao nhiên liệu phải bảo đảm tiêu chuẩn đã quy định cho từng loại xe.

2. Bộ ly hợp:

— Lá ly hợp không bị trơn tuột, không bị sát quá;

— Khi khởi hành xe không bị giật;

— Vòng bi ly hợp không được có tiếng kêu;

— Bàn đạp ly hợp phải linh hoạt, không vướng víu gì vào các bộ phận khác, khoảng chạy tự do của bàn đạp phải có từ 20—25mm.

3. Hộp số:

— Các bánh răng không được có tiếng va chạm không đều hoặc mạnh;

— Cần sang số không được chặt hay lỏng quá, hoặc xoay được xung quanh trục, quả nắm của cần số phải chắc chắn, đổi số được dễ dàng, không nhảy số;

— Sau khi chạy 15km không được nóng quá 30°C trên nhiệt độ ngoài trời;

— Dầu phải đủ và đúng chất lượng;

— Các joint và phốt chắn dầu phải kín, không rỉ dầu.

4. Cầu sau: (hoặc cầu trước, cầu giữa, nếu xe hai hay ba cầu)

— Bánh răng trong bộ răng đi vòng không được có tiếng kêu khác thường;

— Các độ gián cách của bánh răng, khớp nối chữ thập, trục ngang phải đúng tiêu chuẩn. Nếu kích bánh xe lên kiểm tra thì bánh xe có độ lỏng từ 10-15°, kích cả hai bánh lên, khi quay hai bánh phải quay ngược chiều nhau;

— Dầu phải đầy đủ và đúng chất lượng;

— Sau khi chạy 15km không được nóng quá 20°C trên nhiệt độ ngoài trời.

5. Trục trước:

— Các góc độ ở hai đầu trục bánh trước phải đảm bảo tiêu chuẩn quy định cho từng loại xe;

— Vành bánh không được có nhiều lắc ngang quá 1,5mm.

6. Hệ thống lái:

— Các chốt hình cầu nối hệ thống chuyển hướng phải chắc chắn, đủ mỡ, chốt hãm;

— Độ lỏng trên vành tay lái từ 15 — 20°;

— Khi chạy (kể cả ở tốc độ cao) tay lái không được rung, bánh xe không được lắc, toàn hệ thống không có tiếng cọt sạt và tiếng kêu lạt vặt.

7. Khung xe:

— Không được cong, vẹo, các đinh tán hoặc bu-lông phải thật chặt;

— Nhíp trước sau phải đủ lá, chốt đúng với tiêu chuẩn của nhà chế tạo xe. Nhíp phải đảm bảo độ cong tiêu chuẩn.

— Bộ giảm xóc phải có tác dụng và cân đối.

8. Buồng lái (đối với xe chở khách bao gồm toàn bộ bên xe).

— Các cửa sổ, cửa chắn gió đều phải đầy đủ kính, phải thật kín, khi mưa nước không vào được trong xe, đóng mở phải dễ dàng nhưng chắc chắn;

— Đệm ngồi, đệm tựa của lái phụ và hành khách phải chữa tốt không có chỗ rách hay có lỗ so bật ra ngoài. Phải đủ rèm che cửa sổ. Cần chú ý cả đến màu sắc và mỹ thuật đối với xe chở khách;

— Tối thiểu bằng xe phải có đồng hồ dầu, điện và đồng hồ áp lực hơi (nếu xe có hãm hơi).

— Xe nào có đồng hồ tốc độ phải chữa lại chính xác. Riêng đối với xe con chở khách thì nhất thiết xe nào cũng phải trang bị đồng hồ tốc độ và đo cây số chính xác.

9. Thùng xe:

— Phải đúng kích thước của nhà chế tạo, hoặc nếu có cải tiến cho phù hợp với yêu cầu vận tải thì phải theo đúng thiết kế đã được duyệt.

— Gỗ ván không hở mộng, không mục mọt;

— Phải đầy đủ các bu-lông. Bu-lông không được cắn đệm nhiều và đầu bu-lông không thừa ra ngoài quá 3 vòng răng.

— Các ke, tôn ốp phải đủ và chắc chắn.

10. Hệ thống phanh:

— Tay phanh vận dụng được linh hoạt. Khi kéo tay phanh không quá 3/4 khoảng chạy, phanh đã ăn cứng. Xe đỗ trên dốc 12 độ dùng phanh tay xe không trôi.

— Phanh chân phải linh hoạt, khi đạp hoặc nhả phanh không bị vướng víu gì, khi đạp đến 2/3 khoảng chạy của bàn đạp, phanh đã phải tác dụng, khoảng chạy tự do của bàn đạp phải có từ 10 đến 15mm.

— Áp lực hơi của hệ thống phanh dùng hơi phải đảm bảo tiêu chuẩn quy định cho loại xe.

— Khi phanh, 4 bánh xe phải ăn thẳng, không lệch, đằng trước ăn hơi nhẹ hơn đằng sau.

— Đối với tất cả các loại xe, cự ly hãm trên đường nhựa tốt, xe không hàng là: xe chạy trung bình, tốc độ từ 30 — 35 km/giờ, khi hãm xe phải ngừng trong phạm vi từ 8 đến 10m (kể cả thời gian phản ứng).

— Khi xe chạy, tang trống bánh xe không được nóng;

— Độ trơn găm xe đối với tất cả các loại xe chạy với tốc độ 30km/giờ mà cho chạy trơn thì xe phải chạy được tối thiểu 200m mới ngừng lại.

11. Hệ thống điện:

— Máy khởi động, khi quay không bị dứt quãng, phải đủ ngẫu lực theo quy định của xưởng chế tạo máy khởi động;

— Máy phát điện phải phát điện đều, đúng tiêu chuẩn quy định của nhà sản xuất của từng loại xe;

— Các chổi than không có tiếng kêu, không tóe lửa;

— Phải đủ còi, đèn trước, đèn sau, đèn hãm, đèn bằng xe, đèn trần xe, đèn xin đường;

— Tầm ánh sáng phải điều chỉnh thích hợp

với từng loại xe, theo tiêu chuẩn quy định cho từng loại.

— Bình điện phải bắt chặt, đủ nắp, đủ nước điện phân (trên mặt lá điện 15mm) các đầu cọc chì phải có mỡ chống rỉ;

— Các dây điện phải đủ đầu nối tốt, bắt chặt, không được có chỗ hở. Các chỗ dây điện đi sát tôn sắt phải cách điện và bọc nhựa hoặc cao-su chống cọ sát tốt.

G. BẢO ĐẢM CỬA XƯỞNG SỬA CHỮA

1. Kể từ ngày đơn vị có xe nhận xe ở xưởng ra thì xưởng sửa chữa phải bảo đảm xe có thể chạy được tốt trong phạm vi một thời gian một tháng rưỡi hoặc hành trình là 3.000km, với điều kiện sử dụng hợp lý và bảo dưỡng đúng mức.

Nếu xe đã chạy hết 3.000km thì dù chưa hết một tháng rưỡi cũng coi như hết thời hạn bảo đảm.

2. Trong thời gian bảo đảm ấy, nếu xe bị hư hỏng thì hội đồng xét nghiệm gồm đại diện kỹ thuật của 2 đơn vị có xe và sửa chữa xe sẽ nghiên cứu phân tích nguyên nhân. Nếu thiếu sót do đơn vị sửa chữa gây ra thì đơn vị này phải chữa đền lại không điều kiện. Nếu do đơn vị sử dụng xe gây ra thì đơn vị sử dụng xe phải tự giải quyết.

Chương bốn

NHIỆM VỤ CHẤP HÀNH CHẾ ĐỘ BẢO DƯỠNG VÀ SỬA CHỮA XE

Tất cả các đơn vị vận tải, các cơ quan có xe, các xưởng sửa chữa bảo dưỡng xe có nhiệm vụ chấp hành đầy đủ và chính xác các điều quy định trong bản chế độ này.

1. Đối với các đơn vị vận tải, các cơ quan có xe:

— Phải theo dõi và chấp hành nghiêm chỉnh định ngạch bảo dưỡng và sửa chữa các cấp, không được để xe chạy quá cấp quy định;

— Phải bảo đảm thực hiện đầy đủ các tiêu chuẩn yêu cầu bảo dưỡng của những cấp quy định do lái xe chịu trách nhiệm;

— Phải có chế độ kiểm tra trước khi xe đi cũng như khi xe về để bảo đảm các bộ phận

xe luôn luôn tốt. Nếu do sơ suất trong công tác kiểm tra, bảo dưỡng, xe bị hư hỏng ở dọc đường gây ra tai nạn thì đơn vị có xe phải chịu trách nhiệm;

— Phải tổ chức quản lý theo dõi tình hình kỹ thuật xe, ghi chép vào lý lịch thường xuyên và đầy đủ các diễn biến về tính năng kỹ thuật xe, các phụ tùng chủ yếu thay thế, các biên bản về giám định, về tai nạn hư hỏng xe.

2. Đối với các xưởng, trạm sửa chữa, bảo dưỡng xe:

— Toàn thể cán bộ, công nhân có trách nhiệm trực tiếp hoặc gián tiếp đến việc sửa chữa, bảo dưỡng xe phải nắm được chắc chắn các yêu cầu tiêu chuẩn chủ yếu của các cấp bảo dưỡng; sửa chữa xe, nắm chắc toàn bộ yêu cầu, tiêu chuẩn kỹ thuật của công việc mình phụ trách để chấp hành cho đầy đủ.

— Phải đảm bảo đúng quy định về nguyên tắc xe ra vào xưởng sửa chữa, bảo dưỡng.

3. Đối với công nhân lái xe:

— Phải nắm vững các tiêu chuẩn và yêu cầu kỹ thuật của công tác bảo dưỡng xe thường xuyên và các cấp khác được đơn vị giao trách nhiệm;

— Phải chấp hành nghiêm chỉnh các định ngạch và tiêu chuẩn quy định.

Ngoài ra phải nắm vững các tiêu chuẩn, yêu cầu định ngạch kỹ thuật chủ yếu của các cấp bảo dưỡng, sửa chữa. Loại xe mình đang lái để theo dõi tình hình bảo dưỡng xe của mình

Chương năm

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Bản chế độ này có hiệu lực kể từ ngày ban hành.

Ban hành theo quyết định số 441/QĐ ngày 6 tháng 4 năm 1963.

Hà-nội, ngày 6 tháng 4 năm 1963

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

Thư trưởng

DƯƠNG BẠCH LIÊN