

INSTRUKCJA MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 15 maja 1957 r.

ustalająca warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać pojazdy samochodowe i ich zespoły przekazywane do naprawy głównej w zakładach naprawy samochodów podporządkowanych Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego.

Na podstawie § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 1955 r. w sprawie używania niektórych pojazdów mechanicznych (Dz. U. z 1955 r. Nr 36, poz. 225 i z 1957 r. Nr 21, poz. 104) oraz § 4 ust. 1 zarządzenia Ministrów Finan-

sów oraz Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 22 listopada 1956 r. w sprawie zasad finansowania wydatków związanych z kapitalnymi remontami pojazdów samochodowych (Monitor Polski Nr 102, poz. 1185) ustala się, co następuje:

R o z d z i a ł 1

Przepisy wstępne.

§ 1. 1. Celem instrukcji jest ujednoczenie wymagań technicznych stawianych pojazdom samochodowym (zwanym dalej „pojazdami”) i ich zespołom przy przekazywaniu do naprawy głównej.

2. Przez „naprawę główną” pojazdu samochodowego lub zespołu rozumie się naprawę mającą na celu przywrócenie pojazdowi lub zespołowi zdolności do wykonania pełnego przebiegu międzynaprawczego określonego po danej kolejnej naprawie.

§ 2. 1. Instrukcja dotyczy pojazdów z silnikami gaźnikowymi i wysokopreżnymi oraz ich zespołów, naprawianych przez zakłady naprawy samochodów podporządkowane Centralnemu Zarządowi Sprzętu Samochodowego.

2. Przepisy instrukcji stosuje się przy przekazywaniu do naprawy głównej:

1) pojazdów następujących rodzajów:

- a) samochodów ciężarowych oraz wywrotek,
- b) samochodów osobowych, furgonów i sanitarek,
- c) autobusów,
- d) ciągników siodłowych;

2) oddzielnych zespołów podstawowych następujących rodzajów:

- a) silników ze sprzęgłem,
- b) skrzynek biegów,
- c) mostów napędowych,
- d) nadwozi samochodów osobowych, autobusów i furgonów oraz kabin kierowcy samochodów ciężarowych lub ciągników oraz przy pojazdach o specjalnej konstrukcji również —
- e) skrzynek odbioru mocy (skrzynek rozdzielczych),
- f) dodatkowych przekładni (reduktorów),
- g) mechanizmów napędu urządzenia samowyladowczego lub samozaładowczego,
- h) zespołów podstawowych pojazdów specjalnej konstrukcji (np. elektrycznych lub parowych):

R o z d z i a ł 2

Warunki ogólne.

§ 3. 1. Pojazd lub jego zespoły powinny być przekazywane zakładom naprawy samochodów przez użytkownika do naprawy głównej:

1) zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej instrukcji;

2) w stanie zmontowanym — tzn. że wszystkie dostarczone zespoły, podzespoły lub części powinny być umocowane w pojeździe lub zespole w tych miejscach i w ten sposób, jak przewiduje konstrukcja fabryczna danej marki i typu.

2. Zespoły oddzielne powinny być dostarczone bez oleju.

3. Z przyjęcia do naprawy głównej pojazdu lub zespołu powinien być sporządzony akt zdawczo-odbiorczy, którego jeden egzemplarz otrzymuje przekazujący.

4. Pojazd powinien być zaopatrzony w dokładnie wypełnioną „Książkę pojazdu mechanicznego”.

5. Pojazd i zespoły powinny być dostarczane w stanie czystym.

6. Pojazd powinien posiadać co najmniej taką ilość ogumionych kół jezdnych, jaka jest niezbędna do przeprowadzenia

nia jazdy próbnej. Ogumienie kół powinno być zdatne do użytku.

7. Użytkownik powinien dostarczyć pojazd bez narzędzi, pokrowców wnętrza, osłony przeciwmroźnej, odbiornika radiowego wraz z instalacją i taksometru.

8. W dostarczonym pojeździe może brakować lub mogą być uszkodzone niektóre części, jak śruby, wkręty, nakrętki, podkładki, zawlecзки, szkło reflektorów i innych lamp oświetleniowych, klamki i żarówki.

R o z d z i a ł 3

Typowość pojazdów i ich zespołów.

§ 4. 1. Pojazd oraz jego zespoły powinny odpowiadać typowi danej marki.

2. W pojeździe i jego zespołach dopuszczalne są:

- 1) zastosowanie poszczególnych części pochodzących z innego typu pojazdu, jeżeli spełniają wzajemne warunki wymienności bez wprowadzania zmian konstrukcyjnych;
- 2) odmienna konstrukcja zespołów i podzespołów, części i osprzętu, zgodna ze zmianami wprowadzonymi przy produkcji danej marki i typu w okresie, który upłynął od czasu wyprodukowania danego pojazdu (np. zmiana konstrukcji kabiny kierowcy samochodu Star-20);
- 3) zmiany konstrukcyjne części zamiennych produkowanych w kraju dla celów naprawczych, jak np. części pod- i nadwymiarowe, zastosowanie części kutych lub spawanych zamiast tłoczonych lub lanych, jednakże pod warunkiem, że zmiany te wprowadzone zostały przez upoważnione biuro konstrukcyjne;
- 4) zastosowanie osprzętu innej marki i typu, pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w charakterystyce danego pojazdu lub zespołu;
- 5) zmiany konstrukcyjne w stosunku do typu fabrycznego, umotywowane niemożnością uzyskania części oryginalnej konstrukcji (np. skrzynia ładunkowa drewniana zamiast metalowej), jeżeli pozwalają one na zastosowanie przy naprawie części typowych bez konieczności dokonywania przeróbek części lub zespołów współpracujących — wyłącznie jednak w odniesieniu do pojazdów i ich zespołów już nie produkowanych lub nie importowanych;
- 6) stosowanie elementów łączących, części normalnych i drobnych (np. opaski zaciskające, przewody elektryczne, przelączniki) odmiennej konstrukcji, kształtu i materiału niż przewidziane w typie fabrycznym.

R o z d z i a ł 4

Stan zużycia pojazdów, zespołów i ich części.

§ 5. 1. Pojazd lub jego zespoły powinny być dostarczane w stanie zużycia wynikającym z normalnej eksploatacji.

2. Stan zużycia pojazdu powinien pozwalać na jego uruchomienie celem sprawdzenia mechanizmów.

3. Stan zużycia pojazdu określa się na podstawie:

- 1) szczegółowych oględzin zewnętrznych pojazdu i zespołów;
- 2) jazdy próbnej.

§ 6. 1. Stan zużycia silnika dostarczonego oddzielnie może nie pozwalać na jego uruchomienie, jednakże powinien pozwalać na dokonanie obrotu wału korbowego celem sprawdzenia jego mechanizmów.

2. Poza normalnym zużyciem części silnika dopuszczalne są następujące uszkodzenia:

1) na kadłubie bloku cylindrowego — pęknięcia o długości do 15 cm, wyłamania ścianki (spawane) o powierzchni do 75 cm², z wyjątkiem pęknięć od strony popychaczy zaworów, pęknięć przechodzących przez kanał olejowy oraz pęknięć przechodzących przez otwory przewidziane konstrukcją,

2) na głowicy i pokrywie rozrządu — po jednym pęknięciu o długości do 7 cm, nie przechodzącym przez otwory przewidziane konstrukcją,

3) na przewodach ssących i wydechowych — po jednym pęknięciu w kierunku podłużnym, nie dłuższym niż 8 cm, lub poprzecznym, obejmującym nie więcej niż 1/3 obwodu, oraz obłamania kołnierzy mocujących.

3. W silniku niedopuszczalne są pęknięcia w miejscach uprzednio spawanych, z wyjątkiem płaszcza wodnego bloku, które były naprawiane przy pomocy kołkowania.

§ 7. 1. Stan zużycia skrzynki biegów dostarczonej razem z pojazdem lub oddzielnie powinien pozwalać na dokonanie obrotu mechanizmu przy kolejnym włączaniu biegów.

2. Poza normalnym zużyciem części dopuszczalne jest jedno pęknięcie obudowy skrzynki biegów długości nie większej niż 5 cm, jednakże jedynie w przypadku, gdy nie przechodzi ono przez otwory, w których osadzone są wałki lub łożyska.

§ 8. 1. Stan zużycia mostu napędowego dostarczonego wraz z pojazdem lub oddzielnie powinien pozwalać na dokonanie obrotu bębnow hamulcowych, obydwu kół oraz wałka napędowego.

2. Poza normalnym zużyciem mechanizmu napędowego dopuszczalne są na obudowie mechanizmu różnicowego nie więcej niż dwa pęknięcia o długości nie większej niż 10 cm każde, jednakże jedynie w tym przypadku, gdy nie przechodzą one przez otwory, w których osadzone są wałki, łożyska lub obsady kół zębatach.

§ 9. 1. Stan zużycia dodatkowej przekładni (reduktora) i skrzynki odbioru mocy (skrzyni rozdzielczej) napędu określa się jak w § 7.

2. Urządzenia specjalne, jak mechanizm napędu urządzenia samowładowczego lub samozaładowczego oraz zespoły podstawowe pojazdów o napędzie elektrycznym, powinny znajdować się w stanie kompletnym.

§ 10. 1. Stan zużycia osi przedniej dostarczonej wraz z pojazdem powinien pozwalać na dokonanie obrotu bębnow hamulcowych obydwu kół jezdnych oraz na wykonanie skrętu zwrotnic.

2. Poza normalnym zużyciem poszczególnych części osi przedniej dopuszczalne są następujące uszkodzenia:

1) skrzywienie belki osi o charakterze nieawaryjnym,
2) wzmocnienie nakładkami osi samochodów Praga RND i Chausson, zgodnie z obowiązującą dokumentacją techniczną.

3. Niedopuszczalne są pęknięcia lub ślady spawania:

1) na belce osi przedniej lub wahaczach przy pojazdach marek nie wymienionych w ust. 2 pkt 2,
2) na zwrotnicach.

§ 11. 1. Stan zużycia mechanizmu kierowniczego dostarczonego wraz z pojazdem powinien pozwalać na poruszenie ramienia kierownicy przez dokonanie obrotu kołem kierownicy.

2. Poza normalnym zużyciem poszczególnych części mechanizmu kierowniczego dopuszczalne są następujące uszkodzenia:

1) skrzywienie wału kierownicy o charakterze nieawaryjnym,

2) pęknięcia masy plastycznej na kole kierownicy.

3. Niedopuszczalne są:

1) pęknięcia lub ślady spawania wału kierownicy;
2) pęknięcia lub ślady spawania ramienia kierownicy.

§ 12. 1. Stan zużycia ramy podwozia pojazdu może wykazywać następujące uszkodzenia:

1) na podłużnicach ramy:

a) odkształcenia o charakterze nieawaryjnym,
b) pęknięcia podłużne, nie więcej niż dwa na jednej podłużnicy ramy, o łącznej długości do 30 cm, również przechodzące przez otwory nitów lub śrub, jednak wyłącznie w miejscach pozwalających na zastosowanie nakładek,

c) pęknięcia poprzeczne, nie więcej niż dwa na jednej podłużnicy ramy, obejmujące nie więcej niż 1/2 całego profilu belki, wyłącznie w miejscach pozwalających na zastosowanie nakładek skrzynkowych, zakrywających całkowicie pęknięcie (ogólna ilość pęknięć różnego rodzaju lub nakładek nie powinna być większa niż dwa na jednej belce podłużnej),

d) obłamania wsporników resorowych;

2) na poprzecznicach ramy — dowolne pęknięcia bez ograniczenia rodzaju i miejsca w ilości nie większej niż dwa na jednej poprzecznicy.

2. Resory (przednie, tylne i pomocnicze) mogą mieć pióra pęknięte lub uszkodzone w ilości nie większej niż 40% ogólnej ilości piór w każdym resorze.

3. Stan zużycia tarcz powinien pozwalać na należyte zmontowanie ogumienia i nie wykazywać uszkodzeń awaryjnych.

§ 13. Chłodnica nie może posiadać uszkodzeń mechanicznych oraz śladów uszczelniania przy pomocy cementu, kitu itp.

§ 14. Prądnicą, rozrusznik, regulator napięcia, sygnał dźwiękowy mogą być nieczynne, lecz nie powinny posiadać uszkodzeń zewnętrznych lub spalonych uzwojeń, instalacja elektryczna może być w takim stanie, który nie pozwala na uruchomienie poszczególnych odbiorników prądu. Powinna jednak być kompletna i nie spalona.

§ 15. 1. Skrzynia drewniana nadwozia może wymagać wymiany do 50% części drewnianych (belek i desek).

2. Skrzynia metalowa nadwozia może posiadać następujące uszkodzenia:

1) pęknięcia o długości nie większej niż 40 cm, w ilości nie większej niż dwa na całej powierzchni skrzyni,
2) ubytki spowodowane działaniem korozji, przedziurawienia lub pogięcia, z powodu których potrzebna jest wymiana podłogi lub ścian bocznych, w części nie przekraczającej 20% ogólnej powierzchni skrzyni.

§ 16. 1. W kabinie kierowcy o konstrukcji drewnianej dopuszczalna jest wymiana do 50% części drewnianych zarówno szkieletu, jak i oszalowania.

2. W kabinie kierowcy o konstrukcji mieszanej (metalowo-drewnianej) dopuszczalne są następujące uszkodzenia:

1) uszkodzenie części drewnianych szkieletu wymagające wymiany nie więcej niż 50% elementów;
2) wygięcia i pęknięcia obudowy blaszanej kabiny wymagające wymiany nie więcej niż 1 m² obłachowania.

3. W kabinie kierowcy o konstrukcji metalowej dopuszczalne są następujące uszkodzenia:

1) pęknięcia przy otworach obłachowania kabiny, w tym pęknięcia w miejscach uprzednio spawanych;

- 2) wgięcia i pęknięcia obudowy blaszanej kabiny wymagające wymiany nie więcej niż 1 m² oblachowania;
- 3) pęknięcia i rozerwania podłogi kabiny w miejscach dostępnych do ich naprawy.

4. Na masce silnika, błotnikach i stopniach dopuszczalne są następujące uszkodzenia:

- 1) wgięcia bez ostrych krawędzi dowolnej wielkości, lecz nie więcej niż dwa na każdej z tych części;
- 2) wgięcia z ostrymi krawędziami, pęknięcia i naderwania w ilości nie większej niż dwa, o łącznej długości nie przekraczającej 25 cm.

§ 17. 1. W nadwoziu samochodu osobowego o konstrukcji mieszanej (metalowo-drewnianej) dopuszczalne są następujące uszkodzenia:

- 1) pęknięcia, złamania lub zbutwienie dwóch elementów nośnych konstrukcji szkieletu;
- 2) pęknięcia w okolicy zawiasów drzwi, kierunkowskazów lub połączeń elementów blaszanych;
- 3) wgniecenia bez ostrych krawędzi o średnicy nie większej niż 20 cm, w ilości nie przekraczającej 6 na całym oblachowaniu nadwozia;
- 4) pęknięcia i skorodowania progów drzwi i progu bagażnika dające się naprawić przez wstawienie nowych elementów wymiennych, w ilości nie przekraczającej dwóch;
- 5) skorodowanie podłogi nadwozia w granicach 10% powierzchni.

2. W nadwoziu samochodu osobowego o konstrukcji metalowej dopuszczalne są następujące uszkodzenia:

- 1) pęknięcia i naderwania:
 - a) w miejscach umocowania błotników i wsporników o długości łącznej nie przekraczającej 25 cm,
 - b) na przedniej ścianie — o długości łącznej nie większej niż 20 cm,
 - c) na podłodze nadwozia — nie dłuższe niż 15 cm i o długości łącznej nie większej niż 40 cm;
- 2) pęknięcia w okolicy zawiasów drzwi, kierunkowskazów lub połączeń elementów blaszanych;
- 3) nie więcej niż 6 wgnieceń bez ostrych krawędzi o średnicy do 20 cm na całym oblachowaniu nadwozia;
- 4) pęknięcia i skorodowania progów drzwi i progu bagażnika dające się naprawić przez wstawienie nowych elementów wymiennych w ilości nie przekraczającej dwóch;
- 5) skorodowanie podłogi nadwozia w granicach 10% powierzchni.

3. Niedopuszczalne są pęknięcia i wgięcia profilów stalowych szkieletu oraz odkształcenia części nadwozia stanowiących obramowanie szyb okiennych.

§ 18. 1. W autobusie o nadwoziu konstrukcji mieszanej (drewniano-metalowym) dopuszczalne są następujące uszkodzenia:

- 1) pęknięcia i zbutwienia elementów drewnianych szkieletu, podłogi, dachu i osłon wewnętrznych szkieletu, wymagające wymiany nie więcej niż 25% tych elementów;

- 2) wgniecenie oblachowania zewnętrznego bez ostrych załamania i naderwań;
- 3) pęknięcia przy otworach mocujących wzajemnie poszczególne elementy blaszane;
- 4) skrzywienie i niedomykanie się drzwi;
- 5) nieczynne zamki drzwiowe oraz podnośniki szyb;
- 6) zniszczenie oblachowania zewnętrznego wymagające wymiany nie więcej niż 10% ogólnej jego powierzchni;
- 7) brak lub pęknięcia nie więcej niż 10% szyb okiennych;
- 8) nie więcej niż 4 pęknięcia ramy podłogowej nadwozia (na podłużnicach i poprzeczkach);
- 9) uszkodzenia oblachowania zewnętrznego prostowane i spawane w każdej ilości;
- 10) przetarcia i podarcia siedzeń i oparc.

2. W autobusie o metalowej konstrukcji nadwozia dopuszczalne są następujące uszkodzenia:

- 1) pęknięcia elementów nośnych konstrukcji szkieletu wymagające wymiany nie więcej niż czterech elementów;
- 2) wgniecenie oblachowania zewnętrznego bez ostrych załamania i naderwań;
- 3) pęknięcia przy otworach mocujących wzajemnie poszczególne elementy blaszane;
- 4) skrzywienie i niedomykanie się drzwi;
- 5) nieczynne zamki drzwiowe oraz podnośniki szyb;
- 6) zniszczenie oblachowania wymagające wymiany blach o łącznej powierzchni nie przekraczającej 10% ogólnej powierzchni oblachowania;
- 7) brak lub popękanie nie więcej niż 10% szyb okiennych;
- 8) pęknięte i zbutwiałe elementy dachu wymagające wymiany nie więcej niż 30% ogólnej powierzchni dachu;
- 9) uszkodzenia oblachowania zewnętrznego prostowane i spawane w każdej ilości;
- 10) przetarcia i podarcia siedzeń i oparc.

Rozdział 5

Przepisy końcowe.

§ 19. 1. Jeżeli stan techniczny elementów pojazdu lub zespołu nie odpowiada warunkom technicznym ustalonym niniejszą instrukcją, zakłady naprawy samochodów mogą przyjąć do naprawy taki pojazd lub zespół wystawiając za zgodą użytkownika dodatkowy rachunek za części i prace wykonane, a nie objęte ustalonymi w instrukcji warunkami.

2. W razie stwierdzenia braku lub uszkodzenia zespołów i podzespołów, których użytkownik nie jest w stanie uzupełnić, a zakład naprawy nie jest w stanie ani dostarczyć, ani naprawić, mają zastosowanie obowiązujące przepisy w sprawie trybu dokonywania kasacji pojazdów samochodowych.

§ 20. Instrukcja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji: w z. S. Modliński