

129

ZARZĄDZENIE MINISTRA SZKOLNICTWA WYSZSZEGO

z dnia 20 stycznia 1953 r.

w sprawie utworzenia specjalnego Studium Inżynieryjno-Technicznego w Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie.

Na podstawie art. 8 ustawy z dnia 15 grudnia 1951 r. o szkolnictwie wyższym i o pracownikach nauki (Dz. U. z 1952 r. Nr 6, poz. 38) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. W Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie na Wydziale Metalurgicznym tworzy się specjalne Studium Inżynieryjno-Techniczne.

2. Osoby, które ukończyły studium wymienione w ust. 1, otrzymują dyplomy ukończenia studiów wyższych I stopnia.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 15 listopada 1952 r.

Minister Szkolnictwa Wyższego: w z. H. Golański

130

ZARZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

z dnia 23 grudnia 1952 r.

w sprawie norm przebiegu międzynarodowego pojazdów samochodowych

Na podstawie art. 1 i art. 2 pkt 9 dekretu z dnia 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 7, poz. 58) oraz ustawy z dnia 26 lutego 1951 r. o organizacji władz w dziedzinie komunikacji (Dz. U. Nr 14, poz. 108 i Nr 41, poz. 310) zarządza się, co następuje:

§ 1. Zatwierdza się „Normy przebiegu międzynarodowego pojazdów samochodowych”, stanowiące załącznik do zarządzenia.

§ 2. 1. Normy przebiegu międzynarodowego pojazdów samochodowych obowiązują użytkowników samochodów:

- 1) administracji państwowej (władz, urzędów i instytucji państwowych, wchodzących do budżetu Państwa);
- 2) organizacji społecznych, dotowanych ze Skarbu Państwa;

3) gospodarki uspołecznionej (przedsiębiorstw państwowych, instytucji i przedsiębiorstw spółdzielczych oraz central spółdzielczo-państwowych).

2. Przepisy ust. 1 nie obowiązują użytkowników pojazdów samochodowych należących do jednostek wojskowych i jednostek bezpieczeństwa publicznego.

§ 3. Uchyła się zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1949 r. o zatwierdzeniu norm przebiegu międzynarodowego pojazdów mechanicznych (Dz. T. i Z. K. Nr 24, poz. 156) oraz z dnia 5 września 1950 r. w sprawie uzupełnień i poprawek w normach przebiegu międzynarodowego pojazdów mechanicznych (Dz. T. i Z. K. Nr 28, poz. 221).

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego:

w z. J. Burgin

Załącznik do zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 23 grudnia 1952 r. (poz. 130).

NORMY PRZEBIEGU MIĘDZYNAPRAWCZEGO POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

§ 1. 1. Przy planowaniu napraw głównych pojazdów samochodowych należy stosować normy przebiegu międzynarodowego, zawarte w tabelach A do G, jako normy minimalne, ze zmianami wynikającymi z innych przepisów niniejszych norm.

2. Jeżeli z osiągniętych dotychczas przebiegów przez poszczególne pojazdy wynika, że dokonywane przebiegi

są wyższe aniżeli określone w tabelach norm (A do G), to do planowania napraw należy przyjmować jako normy przebiegi odpowiednio podwyższone.

3. Wykonanie norm przebiegu międzynarodowego (ust. 1 bądź 2) stanowi podstawę do przyznawania odpowiedniej premii, stosownie do obowiązujących przepisów.

§ 2. 1. Normy przebiegu do naprawy głównej dla zespołów określa się następująco:

- 1) dla mostu przedniego i mechanizmu kierowniczego — w wysokości 50% normy przebiegu, ustalonej dla pojazdu samochodowego;
- 2) dla silnika, skrzynki przekładniowej, mostu tylnego i innych zespołów — w wysokości 100% normy przebiegu, ustalonej dla pojazdu samochodowego.

2. Postanowienie ust. 1 pkt 1 nie ma zastosowania do samochodów następujących marek: FSO M-20 „Warszawa”, FSC 51 „Lublin”, GAZ M-20, „Pobieda”, GAZ-51, GAZ-93, GAZ-63, GAZ-67B, JAZ-200, MAZ-200, MAZ-205, ZIS-110, ZIS-150, ZIS-585 oraz ZIS-151, dla których normy przebiegu do naprawy głównej dla mostu przedniego i mechanizmu kierowniczego określa się w wysokości 100% normy przebiegu ustalonej dla pojazdu samochodowego do naprawy głównej.

§ 3. Dla pojazdów samochodowych fabrycznie nowych normy przebiegu międzynaprawczego, wymienione w tabelach A do G, zwiększa się o 20% w okresie do pierwszej naprawy głównej.

§ 4. 1. Normy przebiegu międzynaprawczego samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli, wymienione w tabelach A, B, C, E i G, oraz normy przebiegu tych pojazdów do pierwszej naprawy głównej (§ 3) mogą być zmniejszone o:

- 1) 20% — jeżeli pojazd samochodowy wykonywał przebiegi stale z przyczepą;
- 2) 10% — jeżeli przebieg pojazdu samochodowego z przyczepą nie jest mniejszy od połowy przebiegu międzynaprawczego;
- 3) 5% — jeżeli przebieg pojazdu samochodowego z przyczepą nie jest mniejszy od jednej czwartej przebiegu międzynaprawczego.

2. Jeżeli pojazd samochodowy ciągnie więcej aniżeli jedną przyczepę, normy określone w ust. 1 podlegają zmniejszeniu o 5% w odniesieniu do każdej następnej przyczepy.

3. Postanowienia ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do ciągników przyczepowych.

4. Normy przebiegu międzynaprawczego, wymienione w tabelach A do G, oraz normy przebiegu do pierwszej naprawy głównej (§ 3) mogą być zmniejszone o 20% dla pojazdów samochodowych, używanych przeważnie, tj. co najmniej w 60%, w terenie (poza drogami) lub na ciężkich drogach gruntowych (gliniastych, piaszczystych itp.).

5. Obniżenie normy przebiegu międzynaprawczego według zasad określonych w ust. 4 może być stosowane niezależnie od obniżenia normy według zasad wymienionych w ust. 1 i 2.

6. Niezależnie od przypadków określonych w ust. 1—5 normy przebiegu międzynaprawczego, wymienione w tabelach A do G, oraz normy przebiegu do pierwszej naprawy głównej (§ 3) mogą być obniżone przez Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego na wniosek zainteresowanego ministra lub kierownika urzędu centralnego w przypadkach szczególnie uzasadnionych.

§ 5. 1. Normy przebiegu międzynaprawczego, wymienione w tabelach A do G, bądź normy przebiegu do pierwszej naprawy głównej (§ 3) powinny być podane do wiadomości kierowcy przez kierownictwo jednostki samochodowej przed oddaniem pojazdu samochodowego do ruchu.

2. W przypadkach przewidzianych w § 4 kierownictwo jednostki samochodowej na podstawie dokumentów, stwierdzających wykonane przebiegi oraz sposób i warunki pracy pojazdu, które mają wpływ na obniżenie normy, ustala dla pojazdu normę przebiegu międzynaprawczego z tym, że w przypadkach określonych w § 4 ust. 4 obniżenie normy wymaga zatwierdzenia przez jednostkę bezpośrednio nadrzędną.

§ 6. 1. Po osiągnięciu przez pojazd samochodowy przewidzianego dla niego przebiegu międzynaprawczego do naprawy głównej pojazd należy poddać przeglądowi komisji (ust. 3), która zależnie od stanu technicznego pojazdu wyda orzeczenie:

- 1) zezwalające na dalszą eksploatację pojazdu wyznaczając jednocześnie termin następnego przeglądu komisyjnego albo
 - 2) kwalifikujące pojazd do naprawy.
- Orzeczenie komisji sporządza się w formie protokołu.

2. Jeżeli zgłoszony do naprawy głównej pojazd samochodowy nie osiągnął normy przebiegu międzynaprawczego, pojazd należy również poddać przeglądowi komisji (ust. 3), która wypowie się co do konieczności naprawy głównej oraz ustali przyczyny przedwczesnego zużycia pojazdu.

3. W skład komisji (ust. 1 i 2) wchodzi:

- 1) kontroler techniczny jednostki samochodowej, eksploatującej pojazd;
- 2) specjalista samochodowy warsztatu (stacji obsługi), który obsługuje pojazd;
- 3) przedstawiciel czynnika społecznego, posiadający znajomość techniki samochodowej.

4. Komisja dokonuje przeglądu technicznego pojazdu samochodowego w obecności kierowcy pojazdu, o czym musi być dokonana wzmianka w protokole.

5. Jeżeli w jednostce samochodowej brak jest specjalistów wymienionych w ust. 3, komisję wyznacza jednostka bezpośrednio nadrzędna.

T a b e l a A.

Normy przebiegów międzynaprawczych samochodów osobowych.

Lp.	Marka	Typ	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1.	FSO	M-20 „Warszawa”	85
2.	GAZ	M-20 „Pobieda”	85
3.	GAZ	67, 67 B	70
4.	ZIS	110	160
5.	B.M.W.	340	60
6.	IFA	F3	40
7.	IFA	F9	50
8.	Skoda	1101, 1102	60
9.	Tatra	Tatraplan 600, Tatraplan Sport	65
10.	Chevrolet	DK, FK, 2100 (Fiecemaster, De Luxe)	70
11.	Citroën	11 L, 11 BL	60
12.	Fiat	1100, 1100 B	50
13.	Fiat	1100 L, 1100 BL	40
14.	Ford (Jeep)	GPW	50
15.	Simca	8	45
16.	Willys (Jeep)	MB	50

Tabela B.
Normy przebiegów międzynaprawczych samochodów ciężarowych.

Lp.	Marka	Typ	Ładowność w tonach	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1.	Star	20	3,5	70*)
2.	Star	W-14 (wywrotka)	3,5	65**)
3.	FSC	51 „Lublin”	2,5	80
4.	GAZ	AA, MM	1,5	40
5.	GAZ	51	2,5	80
6.	GAZ	63	2	80
7.	GAZ	93 (wywrotka)	2,25	75
8.	MAZ i JAZ	200	7	70
9.	MAZ	205 (wywrotka)	5	65
10.	ZIS	5	3	60
11.	ZIS	150	3,5	85
12.	ZIS	151	2,5	80
13.	ZIS	585 (wywrotka)	3,5	75
14.	Csepel	D-350	3,5	65
15.	IFA	Granit 27	2	50
16.	Praga	RN	3	60
17.	Praga	RND	3	65
18.	Skoda	706R	7,5	90
19.	Skoda	796 RM (wywrotka)	6,5	80
20.	Tatra	111	10	100
21.	Bedford	MW	1	45
22.	Bedford	OXD	1,5	45
23.	Bedford	OYD	4	45
24.	Bedford	OLBD, OWLD	5	45
25.	Chevrolet Canada	C8A	0,75	50
26.	Chevrolet Canada	C-15	1	45
27.	Chevrolet Canada	C-15A	0,75	45
28.	Chevrolet Canada	C30	2	45
29.	Chevrolet Canada	C-60L, C-60S	4	50
30.	Chevrolet USA	C-7106, 7107, 7117	2	50
31.	Chevrolet USA	4109	2	50
32.	Dodge USA	WC-51, 52, 54 (sanit.)	0,75	50
33.	Dodge USA	WC-56, 57 (Koman-dorka)	0,75	50
34.	Dodge USA	WC-62-63	1,5	50
35.	Dodge	T-110-L5, D-60-L/D	4	50
36.	Dodge	T-203 B	3	50
37.	Fiat	626 NL	3,5	70
38.	Fiat	666N7, 666 N7/5	7	90
39.	Fiat	680 N	7,7	100
40.	Fiat S.P.A.	A-10000	10	80
41.	Ford Canada	F-15, F-15A	0,75	30
42.	Ford Canada	F-30	1,5	30
43.	Ford Canada	F-60 S, -L, -T	3	30
44.	Ford USA	GU, 2G8T, 2GT, 19T, 218 TF	2	30
45.	Ford Bryt.	WOT6	4	30
46.	Ford Bryt.	WOT8	1,5	30
47.	Fordson	WOT-2H	1	30
48.	Fordson	WOT8	1,5	30
49.	G.M.C.	CCRW-352, 353	4	50
50.	Horch	IFA H3A	3	70
51.	Mack	—	10	80
52.	Panhard	IE-35 HL „Novic”	6	60
53.	Renault	R-2060	1	50
54.	Renault	R-2161	2,5	40
55.	Studebaker	US 6, US 6 × 4	4	50

Tabela D.

Normy przebiegów międzynaprawczych ciągników wolnobieżnych.

Lp.	Marka	Typ	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w godzinach pracy
1.	Ursus	45	3600
2.	Ze or	25	3600 } 1 godzina pracy odpo-
3.	Steyr	180	3200 } wiada 12,5 km przebiegu
4.	inne wolnobieżne		3000

Tabela E.

Normy orientacyjne przebiegów międzynaprawczych pojazdów samochodowych nie objętych tabelami A, B, C i D.

Lp.	Rodzaj pojazdów	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1.	Osobowe do 1,5 l pojemności silnika	50
2.	Osobowe powyżej 1,5 l do 2,5 l pojemności silnika	65
3.	Osobowe powyżej 2,5 l pojemności silnika	80
4.	Autobusy do 40 miejsc	60
5.	Autobusy powyżej 40 miejsc	90
6.	Ciągarowe o ładowności do 3 ton	60
7.	Ciągarowe o ładowności od 3 do 5 ton	70
8.	Ciągarowe o ładowności od 5 do 7 ton	75
9.	Ciągarowe o ładowności powyżej 7 ton	90
10.	Ciągniki szybkobieżne z silnikiem niskoprężnym (gaźnikowym)	60
11.	Ciągniki szybkobieżne z silnikiem wysokoprężnym (dieslowskim)	100

Tabela F.

Normy przebiegów międzynaprawczych przyczep i naczep.

Lp.	Rodzaj przyczepy — naczepy	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1.	Przyczepa autobusowa do 30 miejsc	60
2.	Przyczepa autobusowa powyżej 30 miejsc	90
3.	Przyczepa ciężarowa o ładowności do 3 ton	80
4.	Przyczepa ciężarowa o ładowności powyżej 3 ton	120
5.	Naczepa samochodowa	równa się przebiegom pojazdu ciągnącego naczepę

Tabela G.

Normy przebiegów międzynaprawczych motocykli.

Lp.	Marka	Pojemność skokowa silnika w cm ³	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1.	S.H.L.	125	10
2.	Sokół	125	10
3.	IZ	350	25
4.	B.M.W.	350	20
5.	Jawa	250	20
6.	inne motocykle	do 250	10
7.	„ „	od 250 do 500	20
8.	„ „	powyżej 500	25

Tabela C.

Normy przebiegów międzynaprawczych autobusów.

Lp.	Marka	Typ	Przebieg pomiędzy naprawami głównymi w tys. km
1.	Star	50	70
2.	ZIS	154	140
3.	Mavag	M 5	90
4.	Mavag	TR 5	70
5.	Skoda	706 RO	100
6.	Chausson	APH-43	70
7.	Chausson	APH-49	80
8.	Fiat	666RN, 666 RN/5	90
9.	Leuland	OPS 1, LOPS 3/1	140

*) Przebieg silnika do naprawy głównej wynosi 40 tys. km.

**) Norma tymczasowa.