

950

ZARZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU DROGOWEGO I LOTNICZEGO

z dnia 24 sierpnia 1955 r.

w sprawie norm przebiegu opon samochodów osobowych i ciężarowych, ciągników używanych w transporcie drogowym, samochodów specjalnych, autobusów, trolejbusów oraz przyczep i naczep oraz w sprawie przechowywania, użytkowania, naprawy i ewidencji ogumienia pojazdów drogowych.

Na podstawie art. 1 i art. 3 ust. 1 pkt 1 dekretu z dnia 29 października 1952 r. o gospodarowaniu artykułami obrotu towarowego i zaopatrzenia (Dz. U. Nr 44, poz. 301) i § 1 zarządzenia Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 16 czerwca 1955 r. w sprawie przekazania uprawnień do wydawania przepisów o gospodarowaniu częściami zamiennymi i ogumieniem do pojazdów samochodowych oraz o normowaniu zużycia materiałów pędnych w eksploatacji i obsłudze tych pojazdów (Monitor Polski Nr 58, poz. 713) oraz na podstawie art. 1 i art. 2 pkt 9 dekretu z dnia 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej (Dz. U. Nr 7, poz. 58) i art. 4 pkt 5, 7 i 14 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. Urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe, jednostki spółdzielcze oraz organizacje społeczne dotowane przez Państwo obowiązane są stosować:

1) „Normy przebiegu opon samochodów osobowych i cięża-

rowych, ciągników używanych w transporcie drogowym, samochodów specjalnych, autobusów, trolejbusów oraz przyczep i naczep”, stanowiące załącznik nr 1 do zarządzenia,

2) „Instrukcję o przechowywaniu, użytkowaniu, naprawie i ewidencji ogumienia pojazdów drogowych”, stanowiącą załącznik nr 2 do zarządzenia.

§ 2. Zarządzenie nie dotyczy jednostek wojskowych i jednostek bezpieczeństwa publicznego.

§ 3. Tracą moc zarządzenia Ministra Komunikacji:

a) z dnia 18 maja 1949 r. w sprawie zatwierdzenia norm zużycia ogumienia (Dz. T. i Z. K. z 1949 r. Nr 22, poz. 141 i z 1950 r. Nr 5, poz. 23) oraz

b) z dnia 1 czerwca 1948 r. o zatwierdzeniu instrukcji o użytkowaniu i przechowywaniu ogumienia pojazdów mechanicznych (Dz. T. i Z. K. Nr 18, poz. 114).

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Transportu Drogowego i Lotniczego: w z *J. Burgin*

Załącznik nr 1 do zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 24 sierpnia 1955 r. (poz. 950).

NORMY PRZEBIEGU OPON SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH, CIĄGNIKÓW UŻYWANYCH W TRANSPORCIE DROGOWYM, SAMOCHODÓW SPECJALNYCH, AUTOBUSÓW I TROLEJBUSÓW ORAZ PRZYZCZEP I NACZEP

§ 1. 1. Norma przebiegu nowych opon z wyjątkiem opon o wymiarach 12,00 — 20 i większych wynosi 30.000 km.

2. Norma przebiegu nowych opon o wymiarach 12,00 — 20 i większych wynosi 40.000 km.

§ 2. Normę przebiegu opony o wymiarze, który nie jest przyjmowany do bieźnikowania przez zakład upoważniony do tego celu, podwyższa się o 15%.

§ 3. Normę przebiegu nowych opon, których osnowa zawiera elementy metalowe, podwyższa się o 65%.

§ 4. Norma przebiegu opony po bieźnikowaniu wynosi 40% normy wymienionej w § 1.

§ 5. Norma przebiegu obowiązuje niezależnie od warunków użytkowania (eksploatacji) pojazdów.

Załącznik nr 2 do zarządzenia Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 24 sierpnia 1955 r. (poz. 950).

INSTRUKCJA O PRZECHOWYWANIU, UŻYTKOWANIU, NAPRAWIE I EWIDENCJI OGUMIENIA POJAZDÓW DROGOWYCH

Wskazówki wstępne.

§ 1. 1. Opony i dętki wszelkich ogumionych pojazdów drogowych (mechanicznych, konnych i rowerów) wymagają starannego i umiejętnego przechowywania, gdyż w przeciwnym razie mogą utracić swą wartość użytkową będąc na składzie. Tam samo użytkowanie ogumienia wymaga skrupulatnego stosowania się do przepisów. Odnosi się to zwłaszcza do pojazdów mechanicznych, jeśli mają być osiągnięte obowiązujące normy przebiegu opon samochodów oraz ciągników drogowych i przyczep używanych w transporcie drogowym. Podkreślić należy, że bezpieczeństwo i wydajność transportu zależą od umiejętnego obchodzenia się z ogumieniem. Oszczęd-

ność w zużyciu ogumienia w dużym stopniu decyduje o kosztach eksploatacji, jak również przyczynia się do zmniejszenia importu surowców, potrzebnych do fabrykacji opon i dętek, bądź importu gotowego ogumienia.

2. Do ogumienia rowerowego i używanego w trakcji konnej mają zastosowanie ust. 1, § 2, § 4 ust. 1, § 6 ust. 1 — 4, § 9 ust. 4, § 10, § 11 i § 13 instrukcji.

Magazynowanie ogumienia.

§ 2. 1. Magazyny przeznaczone do przechowywania opon, dętek i taśm ochronnych powinny mieścić się w murowanych pomieszczeniach, posiadających ogrzewanie. Po-

mieszkania te mogą mieścić się w podziemiach (piwnica, sutereny). Powinny one być czyste, przyciemnione, przewiewne i w miarę suche. Magazyny powinny zabezpieczać złożone w nich ogumienie przed szkodliwym działaniem promieni słonecznych. Okna magazynów (oprócz strony północnej) powinny mieć szyby ze szkła żółtego lub czerwonego albo pomalowane na kolor żółty lub czerwony przezroczystą (niekryjącą) farbą. Magazyny ogumienia powinny posiadać światło elektryczne wewnątrz i oświetlone wejście. Ponadto w takich magazynach powinny być zainstalowane gniazdko wtyczkowe do lamp przenośnych. Na wypadek przerwy prądu powinno być przewidziane oświetlenie zastępcze, przy czym lampy powinny mieć zakryty płomień (lampy stojenne, górnicze lub podobne), o ile nie ma laterek elektrycznych. Lampy zastępcze należy umieścić przy wejściu w taki sposób, aby po ciemku łatwo było je odszukać. Specjalne urządzenia wentylacyjne nie są wymagane, ponieważ wystarcza przewietrzanie przez otwarcie okien. Pożądane jest, aby temperatura w magazynach w ciągu całego roku była utrzymywana w wysokości 7° do 8°. Dopuszczalne są jednak wahania w granicach od 0° do 20°. Przekroczenia dopuszczalnej najniższej i najwyższej temperatury są szkodliwe dla ogumienia. W magazynie powinien znajdować się termometr, a w dużych magazynach o pojemności powyżej 1000 opon — termometry rejestrujące temperaturę w każdym pomieszczeniu. Wilgotność względna powietrza w magazynach powinna być utrzymywana w granicach 50 do 70%. Zbyt suche powietrze i temperatura ponad 20° lub poniżej 0° powodują szybkie starzenie się gumy. Wilgotność ponad 70% działa szkodliwie na osnowę opony (pleśń i gnicie). W dużym magazynie powinien znajdować się higrometr dla kontroli wilgotności powietrza. Nie wolno magazynować razem z ogumieniem:

- 1) paliw napędowych płynnych, olejów, smarów, terpentyny, rozpuszczalników kauczuku i innych materiałów szkodliwych dla gumy;
- 2) kwasów związków miedzi, manganu, związków utleniających, chlorowców itp.;
- 3) materiałów łatwopalnych i wybuchowych;
- 4) akumulatorów i ich części.

2. Opony nowe należy magazynować w fabrycznym opakowaniu (o ile dostarczane są w opakowaniu). Opony używane powinny być zupełnie czyste i nie posiadać śladów oleju, smaru lub rdzy. W tym celu opony używane należy przed magazynowaniem zmyć wodą i zdezynfekować 1 — 2% roztworem formaliny dla zabezpieczenia przed pleśnią. Po wymyciu opony należy wysuszyć i suche natrzeć talkiem, który chroni gumę od starzenia się. Opony należy magazynować tylko stojąco w stojakach, podpierających oponę w kilku punktach, rozłożonych równomiernie na $\frac{1}{3}$ obwodu opon. Najprostszym stojakiem jest pomost z desek ustawionych równolegle, tak aby ich płaszczyzny tworzyły kąt 60°. Poprzeczne listwy powinny oddzielać od siebie poszczególne opony stojące obok siebie. Odstęp pomiędzy oponami powinien wynosić 3 — 4 cm, aby zabezpieczyć stojące opony przed dotykiem się wzajemnie. Dla uniknięcia wgnieceń opony muszą być co 3 miesiące obracane, tak aby zmieniły się ich punkty oparcia na stojaku. Stojaki powinny być umieszczone piętami na półkach, aby wykorzystać kubaturę magazynu. Nie wolno układać opon w stosach, bezładnie lub jedna na drugiej (sztaplować). Opony należy rozmieszczać w magazynie według rodzajów i wymiarów poszczególnych rodzajów (np. oddzielnie opony z bieżnikiem zwykłym i oddzielnie opony terenowe). Dętki nowe mogą być magazynowane przez pierwszych sześć miesięcy w takim opakowaniu, w jakim magazyn je odebrał. Jeśli dętki trzeba magazynować dłużej, to należy je rozpakować, lekko napompować, natrzeć talkiem i następnie albo wkładać je do opon

odpowiedniego rozmiaru, albo rozwieszać na wieszakach (w kształcie łuku) drewnianych lub żelaznych, malowanych. Zawieszane dętki należy raz na miesiąc obracać na wieszaku, aby zapobiec fałdowaniu się. Dętki używane powinny być przed zdaniem do magazynu umyte i zdezynfekowane tak samo jak używane opony, a następnie lekko napompowane, natarte talkiem i zawieszane na wieszakach. Trzeba je obracać raz na miesiąc tak jak dętki nowe. Dętki używane powinny być ugrupowane oddzielnie, aby nie pomieszać ich z nowymi. Podobnie jak opony dętki należy grupować według wymiarów. Taśmy ochronne nowe należy natrzeć talkiem i zawiesić na wieszakach. Z taśmami używanymi należy postępować tak samo jak z używanymi dętkami. Ogumienie uszkodzone, przeznaczone do naprawy (lub bieżnikowania), powinno być przechowywane w magazynie aż do czasu wysyłki do naprawy w taki sam sposób jak ogumienie używane. Ogumienie uznane za niezdatne do dalszego użycia powinno być magazynowane do czasu wysyłki pod dachem, zabezpieczone od wilgoci i promieni słonecznych, tzn. w warunkach podobnych jak ogumienie używane.

3. Ogumienie należy magazynować w odległości co najmniej 1 m od grzejnika lub pieca.

4. Kontrolę magazynu ogumienia należy przeprowadzać co najmniej raz na kwartał. W toku kontroli należy zawsze sprawdzić, czy ogumienie przechowywane jest z zachowaniem przepisów o magazynowaniu i czy ogumienie przeznaczone do wysyłki (do naprawy lub na złom) jest przekazywane w wyznaczonych terminach.

5. Przy transporcie drogowym ogumienia nowego lub używanego należy opony ustawiać pionowo, a nie układać w stosy poziomo, dętki nie opakowane należy przewozić tak jak są magazynowane, tzn. lekko napompowane. Nie wolno przewozić ogumienia razem z materiałami wymienionymi w ust. 1 pkt 1 — 4, obok których nie wolno magazynować ogumienia.

6. Po otrzymaniu ogumienia do magazynu należy dokonać szczegółowego przeglądu opon, dętek i taśm ochronnych w celu sprawdzenia ich stanu. W razie stwierdzenia usterek należy sporządzić protokół do reklamacji. Tryb odbioru i reklamacji należy zawsze ustalić wspólnie z dostawcą przed odbiorem.

Wymiana opon.

§ 3. Przy wymianie opon na nowe pożądana jest równoczesna wymiana opon na wszystkich kołach pojazdu, gdyż ważną jest rzeczą, aby stan bieżników na wszystkich kołach był jednakowy, albowiem to zapewnia jednakową średnicę zewnętrznych kół ogumionych. O ile taka wymiana nie byłaby możliwa, należy wymieniać równocześnie:

- 1) opony na kołach przednich;
- 2) opony na wszystkich kołach tylnych jednej osi.

Szczególnie ważną rzeczą jest, aby średnice zewnętrzne kół bliźniaczych były jednakowe. W tym celu zaleca się pomiar obwodu kół w samym środku bieżnika przy pomocy taśmy z podziałką milimetrową lub przy pomocy sznurka. Oczywiście, że ciśnienie w oponach kół bliźniaczych powinno być jednakowe. W razie braku dwu zupełnie jednakowych opon dla kół bliźniaczych koło ogumione zewnętrzne powinno posiadać większą średnicę od koła wewnętrznego, a to ze względu na kształt poprzecznego profilu drogi (wypukłość drogi). Przy wymianie opon zużytych na inne używane należy dobierać opony jednakowego typu, o jednakowej rzeźbie i możliwie o jednakowym zużyciu bieżnika. Nie wolno używać równocześnie na kołach jednej osi opon różnych rodzajów i typów

(nie należy używać na kołach jednej osi opon o różnych rzeźbach bieżnika).

Techniczna obsługa ogumienia.

§ 4. 1. Miejsca postoju wszelkich pojazdów ogumionych powinny być czysto utrzymane. Zwłaszcza niedopuszczalne jest ustawianie tych pojazdów na miejscach zanieczyszczonych produktami naftowymi, wszelkimi tłuszczami i kwasami. Zaleca się posypywanie czystym suchym piaskiem miejsc postoju, jeśli utrzymanie ich w zupełnej czystości jest utrudnione. Podczas postoju pojazdów należy dbać, aby na koła ogumione nie kapały paliwa napędowe płynne lub olej.

2. W większych jednostkach transportu samochodowego (posiadających około 10 pojazdów ogumionych lub więcej) zaleca się urządzenie specjalnego stanowiska roboczego dla technicznej obsługi ogumienia. Stanowisko takie powinno posiadać pompę do opon ze sprężarką lub przewód sprężonego powietrza z odpowiednią końcówką do pompowania opon, ciśnieniomierz dokładnie wypróbowany i sprawdzany raz na tydzień przez porównanie z innym ciśnieniomierzem co do prawdziwości wskazań, wreszcie komplet narzędzi do montowania opon.

3. Przegląd techniczny ogumienia polega na:

- 1) oczyszczeniu opon i wyjęciu przedmiotów, które uwięzły w bieżniku lub między oponami bliźniaczymi;
- 2) sprawdzeniu ciśnienia (po ostygnięciu opon);
- 3) sprawdzeniu stanu bieżnika i boków opon;
- 4) sprawdzeniu odstępów między kołami bliźniaczymi;
- 5) sprawdzeniu odstępów między oponami i błotnikami lub nadwoziem (w samochodach ciężarowych);
- 6) sprawdzeniu zbieżności rozchylenia kół kierowanych oraz luzów w układzie kierowniczym (aby uniknąć zdzierania bieżników);
- 7) statycznym sprawdzeniu wyważenia kół ogumionych.

W razie stwierdzenia niewielkich uszkodzeń ogumienia należy naprawić je w miarę możliwości natychmiast, jeśli to jest zgodne z warunkami gwarancji udzielonej przez dostawcę. Przy większych uszkodzeniach należy zgłosić ogumienie do wykonania naprawy bądź do wycofania go z eksploatacji.

4. Dla ułatwienia kierowcy kontroli ciśnienia w oponach należy ponad oponami samochodów, ciągników i przyczep oznaczyć przepisowe ciśnienie w atmosferach. Cyfry wysokości 10 — 15 mm powinny być namalowane trwałą farbą o kolorze dobrze widocznym na tle. (Przepis ten nie dotyczy samochodów reprezentacyjnych ani pojazdów konnych i rowerów).

5. Niezależnie od przeglądów ogumienia (ust. 3) sprawdzenie ciśnienia w oponach powinno być wykonywane przy pomocy ciśnieniomierza, znajdującego się w posiadaniu kierowcy, codziennie przed wyjazdem pojazdu do pracy. Sprawdzanie ciśnienia bez użycia ciśnieniomierza jest niemożliwe, a zatem bezcelowe. Po powrocie z pracy i ostygnięciu opon kierowca powinien ponownie sprawdzić ciśnienie. Znaczny spadek ciśnienia wskazuje na konieczność przeprowadzenia przeglądu opony i dętki. Małą różnicę ciśnienia należy wyrównać przez dopompowanie. Wszelkie zaworki dętek powinny być zaopatrzone w kapturki; nie należy zatykać zaworków kołkiem, korkiem itp. Postój pojazdu bez powietrza w oponach jest niedozwolony. Pojazdy ogumione wycofane z pracy na więcej niż 7 dni powinny być ustawiane na kobyłkach, tak aby opony kół nie dotykały ziemi.

6. Dla osiągnięcia równomiernego zużycia opon należy zmieniać miejsca wszystkich kół ogumionych łącznie z kołem zapasowym. Zmiana miejsc kół powinna odbywać się co około 4.000 km przebiegu. Prawidłowy sposób zmiany miejsc kół

podano na rysunkach (załącznik nr 1 do instrukcji), jak następuje:

- 1) na rysunku 1 dla pojazdu o 4 kołach z jednym kołem zapasowym;
- 2) na rysunku 2 dla pojazdu o 6 kołach z jednym kołem zapasowym;
- 3) na rysunku 3 dla pojazdu o 10 kołach z jednym kołem zapasowym oraz dla ciągników siodłowych, pracujących stale z tą samą naczepą;
- 4) na rysunku 4 dla przyczepy o 8 kołach z jednym kołem zapasowym.

Na pojazdach o 4 kołach bez koła zapasowego zmianę należy wykonywać na krzyż. Dla uniknięcia pomyłek przy zmianie miejsc kół należy na kołach przy zdejmowaniu ich kredą oznaczyć litery, jak podano na rysunkach.

7. Podczas jazdy po głębokim śniegu lub w razie gołedzi należy używać łańcuchów przeciwslizgowych. Łańcuchy te powinny odpowiadać wymiarowi opony. Przy zakładaniu należy dbać, aby łańcuchy były dobrze naciągnięte, gdyż łańcuchy zbyt luźne niszczą opony. Przed nałożeniem łańcuchów należy wypuścić trochę powietrza, a po założeniu i spięciu właściwy wymiar dopompować oponę do przepisowego ciśnienia.

Obowiązki kierowcy podczas pracy pojazdu.

§ 5. 1. Do obowiązków kierowcy przed wyjazdem należy:

- 1) sprawdzić, czy pojazd ma te same opony, jakie zapisane są w książce pojazdu mechanicznego łącznie z kołem zapasowym;
- 2) sprawdzić zewnętrznie stan opon;
- 3) sprawdzić ciśnienie w oponach (§ 4 ust. 5);
- 4) sprawdzić, czy na zaworkach dętek znajdują się kapturki;
- 5) sprawdzić umocowanie koła zapasowego;
- 6) sprawdzić, czy dętki zapasowe są opakowane i dobrze zabezpieczone przed uszkodzeniem w czasie jazdy;
- 7) sprawdzić, czy pojazd wyposażony jest w narzędzia potrzebne do zmiany koła (podnośnik i klucz do kół), do montowania opon (łyżki) i do naprawy dętek w drodze (łatki, klej i zapasowe kapturki).

2. Do obowiązków kierowcy podczas jazdy należy:

- 1) ruszać i zatrzymywać się łagodnie, by nie dopuścić do poślizgu kół, szczególnie ruszać bardzo łagodnie w czasie mrozu, aby uniknąć uszkodzenia opon, które mogą być przymarznęte; po dłuższym postoju w czasie mrozu podsytać piasku lub popiołu pod koła, aby uniknąć poślizgu; dla uniknięcia przymarzania opon na długich postojach podkładać pod koła deski lub słomę;
- 2) nie stosować zbyt dużej szybkości, szczególnie w trudnych warunkach drogowych, ruchowych lub atmosferycznych;
- 3) zmniejszać szybkość na zakrętach, ponieważ nadmierna szybkość na zakrętach może spowodować katastrofę wskutek wyrwania opony z obręczy;
- 4) jechać bardzo wolno (najwyżej 20 km na godzinę) na drodze uszkodzonej, wyboistej lub bardzo nierównej, unikać jazdy w koleinach dróg gruntowych, aby nie dopuścić do uszkodzenia i nierównomiernego zużywania opon;
- 5) zwalniać zawczasu przed skrzyżowaniami dróg, sygnalami ulicznymi, zamkniętymi przejazdami lub sygnalami kolejowymi i innymi przeszkodami na drodze, aby uniknąć gwałtownego hamowania;
- 6) nie dopuszczać do poślizgu kół (np. w razie gdy pojazd ugrzęźnie w miękkim terenie);
- 7) jadąc wymijać większe a zwłaszcza ostre przedmioty leżące na drodze, a w zimie unikać przejeżdżania przez zamarznęte kałuże, aby uniknąć uszkodzenia opon;
- 8) nie najechać na krawężniki chodników;

- 9) nie dopuszczać do jazdy na oponach bez powietrza nawet na najkrótszych odcinkach drogi, ponieważ jazda bez powietrza może spowodować przecięcie osnowy, którego nie da się naprawić;
- 10) zatrzymać pojazd natychmiast, jeśli ciągnie on w bok, co utrudnia kierowanie, i sprawdzić ciśnienie w oponach;
- 11) sprawdzać na postojach, gdy opony ostygną — ciśnienie przy użyciu ciśnieniomierza (sprawdzanie bez ciśnieniomierza jest bezcelowe), ponieważ jazda na oponach ze zbyt małym lub wysokim ciśnieniem powoduje ich szybkie zniszczenie;
- 12) w dni upalne na długich odcinkach drogi, gdy opony nagrzewają się i ciśnienie w nich wzrasta, zatrzymać pojazd co pewien czas i ustawić go w cieniu dla ochłodzenia opon; przed ponownym ruszeniem sprawdzić ciśnienie; nie wypuszczać powietrza z nagranych opon celem obniżenia w nich ciśnienia;
- 13) unikać pozostawiania pojazdu w słońcu podczas dłuższego postoju, jeśli wyszukanie miejsca zacienionego jest możliwe;
- 14) obejrzeć na każdym postoju opony i wyjąć obce przedmioty z rzeźby bieżnika oraz z pomiędzy kół bliźniaczych; w razie zauważenia uszkodzenia opony wymienić koło na zapasowe;
- 15) dbać o to, aby pojazdy ciężarowe nie jeździły z opuszczonymi burtami skrzyni ładunkowej, ponieważ mogą one uszkodzić opony;
- 16) uważać, aby ładunek był równomiernie rozłożony na całej powierzchni ładunkowej celem niedopuszczenia do jednostronnego przeciążenia opon (uważać zwłaszcza przy mechanicznym naładunku ładunków nasypywanych);
- 17) wymienić w razie przebicia dętki koło na zapasowe; w razie ponownego przebicia dętki oponę zdemontować i dętkę wymienić na zapasową lub naprawić;
- 18) nie nakładać bez koniecznej potrzeby łańcuchów przeciślizgowych na koła.

3. Do obowiązków kierowcy po zakończeniu pracy pojazdu należy:

- 1) pojazd ustawić na suchym i czystym miejscu (unikać miejsc zanieczyszczonych olejami i smarami), w ogrzewanym garażu zachować odległość pojazdu co najmniej 1 m od grzejnika lub pieca;
- 2) zbadać ciśnienie i stan opon i o zauważonych uszkodzeniach zawiadomić niezwłocznie kierownictwo jednostki;
- 3) oddać dętki naprawione w drodze do wulkanizacji;
- 4) zdjąć wszystkie opony i dętki w razie postoju dłuższego niż 20 dni i zdać je na przechowanie do magazynu, a pojazd ustawić na kobykach.

Zakładanie i zdejmowanie (montowanie) opon z dętkami.

§ 6. 1. Zakładanie opon powinno odbywać się przy pomocy narzędzi przeznaczonych do tego celu (łyżki i dźwignie). Opony należy zakładać na czystym pomoście lub stole. Należy unikać montowania opon na ziemi lub brudnej podłodze. Na drogę należy zaopatrzyć się w worek lub kawałek brezentu dla podłożenia przy montowaniu opony. Opony, dętki i taśmy ochronne, przeznaczone do zakładania, powinny być czyste i suche. Przed zakładaniem opon dętki i taśmy ochronne oraz wnętrza opon należy posypać cienką warstwą talku, wcierając go na całej powierzchni. Nadmiar talku należy usunąć i użyć go powtórnie.

2. Podczas montowania ogumienia należy uważać na prawidłowe położenie zaworu dętki w stosunku do obręczy koła i nie dopuszczać do skośnego ustawienia.

3. Koła i ich obręcze, obrzeża zdejmowane i pierścienie powinny mieć swój prawidłowy kształt bez żadnych uszko-

dzeń i wygięć, wyrobionych otworów do śrub mocujących koła, zadziorów i rdzy. Dla ochrony przed rdzą obrzeża i pierścienie należy pomalować.

4. Koło zapasowe powinno być dobrze umocowane. Nie wolno wozić koła zapasowego w skrzyni samochodu ciężarowego.

5. Rozmontowywanie opon dużych wymiarów zaleca się wykonywać przy użyciu klatki ochronnej na koło, zabezpieczającej zatrudnionego pracownika.

Nośność (dopuszczalne obciążenia) opon i przepisowe ciśnienie.

§ 7. 1. Zużycie ogumienia należy do najpoważniejszych kosztów utrzymania pojazdów. Przebieg wykonany przez oponę aż do jej zużycia zależy nie tylko od jej jakości, ale przede wszystkim od umiejętności i staranności w użytkowaniu. Oprócz stosowania się do przepisów, dotyczących magazynowania i użytkowania ogumienia, należy dbać o zastosowanie opony do tej pracy, do jakiej jest ona przeznaczona. Należy zatem stosować opony:

1) zgodnie z warunkami pracy pojazdu, tzn. do jazdy w terenie — opony terenowe, do pracy pojazdu w wyjątkowo trudnych warunkach — opony wzmocnione, a do pracy pojazdu w przeciętnych lub łatwych warunkach — opony zwykłe;

2) zgodnie z ich nośnością (dopuszczalnymi obciążeniami), określoną przez wytwórcę i z ciśnieniem odpowiadającym nośności. Dla kontroli obciążenia poszczególnych opon zaleca się znać największy ciężar, przypadający na poszczególne osie pojazdu obciążonego pełnym ładunkiem. W razie braku danych fabrycznych o nośności opon należy posługiwać się zestawieniem przybliżonych obciążeń i ciśnień oraz innych danych dotyczących opon najbardziej używanych wymiarów, zawartym w załączniku nr 2 do instrukcji.

2. Wykonanie norm przebiegu opon jest możliwe tylko przy stosowaniu właściwych opon do określonych warunków pracy, przy nieprzeciążaniu opon ponad ich nośność oraz przy zachowaniu przepisowego ciśnienia. Za wysokie lub za niskie ciśnienie nie tylko jest zawsze przyczyną przedwczesnego zużycia opony, lecz wpływa również ujemnie na bezpieczeństwo jazdy.

Badanie, klasyfikowanie i reklamowanie ogumienia.

§ 8. 1. Badanie i klasyfikowanie ogumienia należy wykonywać w myśl obowiązujących przepisów.

2. W razie ustalenia wady fabrycznej jako przyczyny uszkodzenia opony w czasie trwania gwarancji udzielonej przez dostawcę należy zgłosić reklamację do dostawcy.

3. Reklamacje należy zgłaszać u tego dostawcy, który oponę dostarczył. Jeżeli dostawcą jest Centralny Zarząd Zaopatrzenia Transportu Samochodowego „Motozbyt”, to reklamacje przyjmuje właściwa terenowo jednostka podległa temu zarządowi.

4. Tryb postępowania przy reklamacji ustala dostawca, u którego w chwili odbioru należy zasięgnąć informacji o sposobie załatwiania reklamacji.

Naprawy ogumienia w drodze.

§ 9. 1. Naprawa opon i dętek powinna być przeprowadzana w garażu przez specjalistę lub w warsztacie naprawy ogumienia, gdyż tylko w ten sposób można zapewnić właściwą jakość naprawy. Dla uniknięcia konieczności napraw w drodze każdy samochód powinien być wyposażony w kompletne, ogumione koło zapasowe oraz w parę zdalnych do użytku i sprawdzonych na szczelność dętek. Naprawę ogumienia w drodze należy uważać za zło konieczne, po pierwsze dlatego,

że nie wykonuje jej specjalista, po drugie — naprawy takie wykonuje się w nieodpowiednich warunkach i bez odpowiednich urządzeń. Naprawa ogumienia w drodze powinna zapewnić kierowcy możliwość dojechania do garażu lub do miejsca, gdzie będzie można wykonać właściwą co do jakości naprawę. Należy pamiętać, że uszkodzenia ogumienia są jedną z głównych przyczyn przestojów samochodów w drodze oraz że nawet najdrobniejsze uszkodzenie nie naprawione we właściwym czasie może być powodem całkowitego zniszczenia ogumienia.

2. W celu umożliwienia wykonania napraw w drodze każdy pojazd samochodowy powinien być wyposażony w:

- 1) dwa mankiety o wymiarach około 350×250 mm, wykonane z osnowy starej, zużytej opony i przeznaczone do tymczasowej naprawy opony przy jej przebiciu lub rozzerwaniu;
- 2) kawałek ściśle tkaniny nagumowanej z jednej strony, o wymiarze około 200×120 mm, przeznaczony do naklejania z wewnętrznej strony opony w przypadku jej przebicia lub rozdarcia;
- 3) pudełko łątek na gorąco oraz imadło do nich, 10 łątek wulkanizacyjnych, wykonanych ze starej dętki, z tego 5 prostokątnych o wymiarach 150×100 mm i 5 okrągłych o średnicy 75 mm;
- 4) 200 g kleju do gumy i pędzel do kleju;
- 5) 150 g talku do talkowania przyklejanych łątek;
- 6) szczotkę drucianą i papier ścierny do czyszczenia gumy w miejscach nakładania łątek;
- 7) rolkę do wygładzania i dociskania łątek w czasie ich przyklejania;
- 8) ostry nóż i krzywe nożyczki typu chirurgicznego;
- 9) zapasowe kapturki do zaworów.

Ponadto każdy pojazd samochodowy powinien być wyposażony w pompę do pompowania powietrza.

3. W otwory powstałe wskutek uszkodzenia opony przenikają w czasie jazdy wilgoć, piasek i ewentualnie inne zanieczyszczenia, które w czasie pracy opony w szybkim czasie powodują uszkodzenie (rozwarstwienie) osnowy i osłabiają wytrzymałość nici, dlatego też oponę uszkodzoną należy natychmiast naprawić, jeśli posiadane środki dają możliwość wykonania naprawy. Należy pamiętać, że naprawa opon w drodze jest jedynie naprawą prowizoryczną i że natychmiast po powrocie do garażu należy oddać oponę do właściwej naprawy przez specjalistę. Naprawy większych uszkodzeń przeprowadza się przy pomocy mankietów, których głównym zadaniem jest zabezpieczenie dętki od uszkodzeń w dalszej jeździe oraz zapobieganie wybrzuszeniu się dętki w otworze powstałym wskutek uszkodzenia. Przed przystąpieniem do założenia mankieta należy oponę zdjąć z obręczy, oczyścić z zewnątrz i wewnątrz z brudu i kurzu oraz wysuszyć miejsce uszkodzone, jeśli jest wilgotne. Zakładając mankieta należy:

- 1) oczyścić przy pomocy szczotki drucianej lub papieru ściernego wewnętrzną stronę opony dookoła miejsca uszkodzenia, tak aby stała się szorstka, po czym przy pomocy miękkiej szczotki lub suchej szmatki usunąć pył, powstały przy czyszczeniu;
- 2) oczyszczoną w ten sposób wewnętrzną powierzchnię opony posmarować dwukrotnie klejem; po każdym posmarowaniu klej powinien przeschnąć; czas potrzebny do wyschnięcia kleju wynosi 15 — 20 minut w dni pogodne, słoneczne i suche oraz 30 — 45 minut w dni wilgotne i pochmurne;
- 3) krawędzie mankieta ściąć ukośnie (zukosować) przy pomocy ostrego noża, gdyż w przeciwnym razie będą podczas jazdy przecinać dętkę;
- 4) posmarować mankieta klejem tylko z jednej strony; mankieta smaruje się klejem tylko jeden raz; po posmarowaniu klej powinien przeschnąć; czas schnięcia kleju jak wyżej;

5) unikać suszenia na słońcu lub na wietrze posmarowanych klejem opon i mankietów, gdyż promienie słoneczne i wiatr obniżają klejące właściwości kleju gumowego;

6) po wyschnięciu kleju w oponie i na mankiecie nałożyć mankieta powierzchnią posmarowaną klejem na wewnętrzną powierzchnię opony na miejsce uszkodzone, po czym mocno i dokładnie wywalcować go przy pomocy metalowej rolki; walcować należy od środka mankieta do jego skraj;

7) posypać talkiem powierzchnię przyklejonego mankieta i wcierać w nią talk, pamiętając o usunięciu jego nadmiaru przed założeniem opony na obręcz.

Opony naprawione w wyżej podany sposób należy natychmiast po powrocie do garażu oddać do trwałej naprawy w warsztacie. Naprawę przy pomocy mankieta należy traktować jako prowizoryczną i tymczasową, ponieważ przy pracy i nagrzaniu się opony mankieta stosunkowo szybko odklei się od osnowy opony i spowoduje przetarcie dętki. Należy również pamiętać, że założenie mankieta powoduje nieznaczne uszkodzenie opony, co zwiększa zużycie części samochodu.

4. Uszkodzoną dętkę należy wymienić na zapasową, a w razie jej braku — naprawić. Uszkodzone dętki można naprawiać przy pomocy łątek gumowych wulkanizowanych, przyklejanych na zimno, lub przy pomocy łątek przyklejanych na gorąco. W razie naprawy na zimno należy:

- 1) wyjąć dętkę z opony, dokładnie oczyścić ją z brudu i kurzu i w razie potrzeby wysuszyć;
- 2) ustalić miejsce uszkodzenia;
- 3) jeżeli miejsce uszkodzenia posiada poszarpane krawędzie, należy je obciąć przy pomocy ostrego stalowego noża; nóż należy maczać często w wodzie, co w znacznym stopniu ułatwia cięcie gumy; miejscu wyciętemu w dętce należy nadać kształt okrągły lub owalny;
- 4) dobrać łątkę pod względem wielkości i kształtu do miejsca uszkodzonego; odpowiedni kształt nadaje się łatwo przy pomocy nożyczek; łątka powinna być okrągła lub owalna; w żadnym razie łątka nie może mieć wyraźnych kątów;
- 5) oczyścić i nadać szorstkość powierzchni dętki dookoła miejsca uszkodzenia i powierzchni łątki przy pomocy szczotki drucianej i papieru ściernego, po czym usunąć pył gumowy czystą szczotką włosianą i przetrzeć benzyną; miejsc oczyszczonych nie wolno dotykać rękami, jak również należy strzec je przed zanieczyszczeniem;
- 6) przygotowane w ten sposób powierzchnie dętki i łątki dwukrotnie posmarować klejem do gumy, rozprowadzając go równomiernie cienką warstwą przy pomocy miękkiego włosianego pędzla; po każdym nasmarowaniu należy miejsce nasmarowane przesuszyć, strzegąc je przed zanieczyszczeniem, jak również przed słońcem i wiatrem; nie wolno sprawdzać wyschnięcia kleju przez dotykanie rękami; wyschnięcie kleju rozpoznać można z wyglądu zewnętrznego oraz przez zniknięcie zapachu benzyny; czas potrzebny do wyschnięcia kleju wynosi 15 — 20 minut w dni pogodne i suche, a w dni wilgotne i pochmurne — dwukrotnie więcej; nie należy kłaść kleju zbyt grubą warstwą, ponieważ obniża to trwałość przyklejenia łątki;
- 7) po sprawdzeniu, że po drugim posmarowaniu klej dostatecznie wyschł (nie czuć zapachu benzyny), należy przyłożyć łątkę i dokładnie docisnąć ją do dętki przy pomocy rolki, po czym nałożoną łątkę i miejsca przyległe należy dokładnie natalkować; po usunięciu nadmiaru talku można tak naprawioną dętkę wziąć do użytku; ponieważ klej do gumy nie zawiera siarki i przy nagrzaniu mięknie, tracąc zdolność trzymania przyklejonej łątki, która przy dłuższych jazdach i nagrzaniu ogumienia, zwłaszcza w dni upalne, odkleja się (tzw. odparzenie łątki), należy ten

sposób naprawy uważać za prowizoryczny i dętkę naprawioną na zimno po powrocie do garażu oddać do warsztatu do trwałej naprawy; w razie naprawy na gorąco należy wszelkie czynności przygotowawcze, jak oczyszczenie i przygotowanie miejsca uszkodzonego do naprawy, wykonać tak samo, jak podano w punkcie poprzednim przy naprawie na zimno, po czym należy:

- a) zdjąć celofan z łątki i przyłożyć ją razem z miseczką do miejsca uszkodzonego, tak aby z każdej strony zachodziła 15 — 20 mm poza nie; jeżeli uszkodzenie jest większe i nie może być pokryte jedną łątką, należy użyć kilku łątek, tak aby zachodziły jedna na drugą,
- b) miseczkę wraz z łątką docisnąć dokładnie przy pomocy imadła,
- c) przy pomocy noża wzruszyć kawałek masy wypełniającej miseczkę i podpalić ją; masa wypełniająca miseczkę jest tak obliczona, aby spalanie jej trwało 10 — 15 minut,
- d) po wypaleniu masy i ostygnięciu miseczki odkręcić imadło i zdjąć miseczkę, ostudzić całkowicie łątkę,
- e) sprawdzić, czy łątka została dobrze zwulkanizowana; dobrze zwulkanizowana łątka powinna nie odstawać od dętki i dobrze się na niej trzymać, a przy naciśnięciu paznokciem lub tępą stroną noża wgniecenie powinno natychmiast po ustaniu nacisku zniknąć.

Naprawę dętek przy pomocy łątek na gorąco można uważać za naprawę trwałą.

Naprawy ogumienia we własnym warsztacie.

§ 10. 1. Poważniejsze naprawy ogumienia wolno przeprowadzać w jednostce tylko wówczas, gdy posiada ona właściwie wyposażony warsztat wulkanizacyjny. W razie braku takiego warsztatu w jednostce ogumienie należy oddawać do naprawy w uspołecznionych (spółdzielczych) warsztatach naprawy ogumienia. Wszelkie naprawy przy pomocy prymitywnych urządzeń, jako nie dające gwarancji właściwego wykonania, są niedozwolone.

2. W zakres pracy warsztatu wulkanizacyjnego jednostki wchodzi naprawa uszkodzonych opon i dętek, na co składają się następujące czynności:

- 1) przyjęcie do naprawy i ostateczne ustalenie, czy opona nadaje się do naprawy; opony nie nadające się do naprawy należy przekazać na złom, a przy oponach nadających się do naprawy — oznaczyć miejsce uszkodzone i określić rodzaj potrzebnej naprawy;
- 2) oczyszczenie, umycie i wysuszenie opony;
- 3) wycięcie uszkodzonych odcinków;
- 4) szorstkowanie gumy w tych miejscach, gdzie mają być nałożone łąty;
- 5) smarowanie klejem wulkanizującym się i suszenie po nasmarowaniu;
- 6) nałożenie łąt lub wypełnienie wyciętych odcisków;
- 7) wulkanizacja;
- 8) wykończenie i kontrola wykonania naprawy;
- 9) przyjęcie dętki do naprawy i ostateczne ustalenie, czy dętka nadaje się do naprawy; dętki nie nadające się do naprawy należy przekazać na złom, a nadające się do naprawy podzielić według rodzaju wymaganej naprawy na: dętki z przebiciami niewidocznymi, dętki z uszkodzeniami widocznymi, dętki z uszkodzonymi zaworami i dętki zerwane na dużej przestrzeni wymagające naprawy na styk,
- 10) zdjęcie łątek przyklejonych na zimno i odstających łątek przywulkanizowanych;
- 11) oczyszczenie, umycie i wysuszenie dętki;

- 12) oznaczenie miejsc uszkodzonych i określenie potrzebnej naprawy;
- 13) wycięcie miejsc uszkodzonych, o ile tego wymaga naprawa;
- 14) szorstkowanie gumy w miejscach, gdzie mają być nałożone łąty;
- 15) smarowanie klejem wulkanizującym się i suszenie;
- 16) nałożenie łąt lub wypełnienie styków;
- 17) wulkanizacja;
- 18) wykończenie i kontrola wykonania naprawy.

Odbiór ogumienia z naprawy.

§ 11. 1. Odbiór ogumienia z naprawy należy przeprowadzać bardzo szczegółowo, tak aby nie dopuścić do eksploatacji ogumienia niewłaściwie naprawionego, gdyż spowodowałoby to jego szybkie zniszczenie. Przy odbiorze ogumienia z naprawy należy je dokładnie obejrzeć i zbadać przez dotyk. Oględziny zewnętrzne mają na celu wykrycie ewentualnych niedokładności naprawy, jak: porowatość, niedowulkanizowanie lub przewulkanizowanie, odklejanie się łąt oraz złe wykończenie naprawy, jak również sprawdzenie, czy wszystkie uszkodzenia są naprawione. Badanie przez dotyk ma na celu wykrycie takich niedokładności naprawy, jak: wzdęcia, fałdy i zgrubienia.

2. Opony naprawione powinny odpowiadać następującym warunkom:

- 1) wszystkie uszkodzenia powinny być naprawione;
- 2) wewnątrz opony nie powinno być wzdęć, śladów odklejania się łąt, fałd, zgrubień, nie zebranych krawędzi łąt i innych nierówności, powodujących przecieranie dętki w czasie jazdy;
- 3) na stronie zewnętrznej opony, tak na bieżniku, jak i na bokach, nie powinno być ani zgrubień, ani wklęsnięć zmieniających zewnętrzne wymiary opony;
- 4) kształt obrzeża nie może być zmieniony; w razie naprawy obrzeża dopuszczalne jest jego zgrubienie najwyżej o 2 mm, pod warunkiem że średnica wewnętrzna opony zostanie zachowana;
- 5) miejsca naprawione muszą być dobrze sprasowane, nie powinny odklejać się i nie mogą być porowate; na powierzchni poszczególnych łąt są dopuszczalne wgłębienia i porowatości o powierzchni do 20 mm² i głębokości do 2 mm, w ilości nie większej niż dwa takie defekty na 1 decymetr kwadratowy łąty;
- 6) jeżeli rzeźba bieżnika zużyta jest nie więcej niż około 60%, to miejsca naprawione na bieżniku powinny posiadać taką samą rzeźbę jak bieżnik;
- 7) miejsca naprawione nie mogą być przewulkanizowane ani nie dowulkanizowane. Twardość gumy prawidłowo zwulkanizowanej, mierzona przy pomocy twardościomierza Shore'a, powinna wynosić 55 — 65. Guma nie dowulkanizowana ma twardość poniżej 55, a przewulkanizowana — powyżej 65. W przypadku braku twardościomierza stopień zwulkanizowania można sprawdzić naciskając na gumę paznokciem lub tępą stroną noża. O ile guma jest dobrze zwulkanizowana, wklęsnięcie spowodowane przez nacisk zniknie natychmiast po ustaniu nacisku. O ile guma jest nie dowulkanizowana, ślad pozostanie.

3. Dętki otrzymane z naprawy powinny odpowiadać następującym warunkom:

- 1) guma w miejscach naprawionych powinna być elastyczna, bez pęcherzy i porowatości, a łąta należy być zwulkanizowana z dętką; twardość gumy, łąt i stopień ich wulkanizacji powinny być takie jak całość dętki;

- 2) łąty muszą być dobrze dopasowane, a krawędzie ich w miejscu łączenia się z dętką nie mogą mieć zgrubień, lecz muszą być zebrane i dobrze zeszlifowane;
- 3) uszkodzenia do 30 mm muszą być naprawiane gumą surową, a powyżej 30 mm mogą być naprawiane gumą ze starej dętki;
- 4) zawór dętki powinien posiadać nie uszkodzony gwint i nie uszkodzoną podkładkę.

Ewidencja opon.

§ 12. 1. Dla każdej opony nowej lub bieżnikowanej należy prowadzić oddzielną kartę ewidencyjną według wzoru (SM—108) stanowiącego załącznik nr 3 do instrukcji. Zapisy w karcie ewidencyjnej opony należy prowadzić bieżąco. Karta ewidencyjna każdej opony (również i opony zapasowej) towarzyszy jej, jeśli zachodzi potrzeba przekazania opony innej jednostce.

2. Zapisy w karcie ewidencyjnej opony świadczą o wykonanym przebiegu opony (również i opony zapasowej). Nie wolno obliczać przebiegu opon przez dzielenie przebiegu pojazdu przez ilość opon wchodzących w wyposażenie pojazdu.

3. Zapisy przebiegu opon należy opierać na danych z karty drogowej pojazdu oraz na danych otrzymywanych od kierowcy i uwzględniających obieg koła zapasowego (kół zapasowych).

4. Karta ewidencyjna ogumienia składa się z dwóch części:

- 1) z nagłówka oddzielonego od reszty karty grubą czarną linią i zawierającego cechy charakterystyczne opony; nagłówek wypełnia magazyn przy zakładaniu karty wpisując:
 - a) w rubryce „wymiar” — wymiar danej opony,
 - b) w rubryce „rodzaj — typ” — oznaczenie: opona zwykła, wzmocniona, terenowa,
 - c) w rubryce „marka” — markę fabryczną opony,
 - d) w rubryce „nr fabryczny” — numer fabryczny opony,
 - e) w rubryce „zakup — przyjęcie” — w odpowiednich podrubrykach datę, rodzaj i numer dowodu przyjęcia,
 - f) w rubryce „jednostka służbowa” — odciskając pieczęć podłużną bądź wypisując odręcznie nazwę jednostki;

w następnych rubrykach należy wpisać cenę opony nowej lub bieżnikowanej i obowiązującą normę przebiegu; jeśli opona jest używana, należy wpisać cenę zakupu i normę przebiegu obowiązującą dla takiej samej opony nowej; w przypadku zakupu (przyjęcia) używanej opony bieżnikowanej należy wpisać cenę zakupu i normę przebiegu obowiązującą dla takiej samej opony bieżnikowanej nie używanej;

- 2) z części drugiej (pod grubą czarną linią), obejmującej trzy kolumny, których rubryki podzielone są poziomo na rubrykę A i rubrykę B; rubrykę A wypełnia się z chwilą przydziału opony na pojazd (również jako zapasowej); rubrykę B wypełnia się z chwilą zdjęcia opony z pojazdu bądź z chwilą przerwy w użytkowaniu opony (przełożenia na zapas koła będącego w użytkowaniu).

5. W rubryce A w pierwszej kolumnie z chwilą przydziału opony na pojazd lub z chwilą przełożenia koła nie pracującego (zapasowego) na miejsce użytkowania (do eksploatacji) należy wpisać datę, ewentualnie nr dowodu przychodowego lub rozchodowego (w razie przydziału opony); w drugiej

kolumnie należy wpisać nr rejestracyjny pojazdu, stan licznika pojazdu przy wydaniu (zamianie koła), ilość km przebiegu od początku użytkowania; jeśli opona jest nowa (lub po bieżnikowaniu), wpisuje się cyfrę „0”; w trzeciej kolumnie należy wpisać markę, typ i rodzaj pojazdu oraz nazwisko kierowcy.

6. W rubryce B w pierwszej kolumnie należy wpisać dane z chwilą zakończenia lub przerwy w użytkowaniu opony, a mianowicie: datę i ewentualnie nr protokołu klasyfikacyjnego; w drugiej kolumnie należy wpisać przyczynę zakończenia lub przerwy w użytkowaniu (np. oddanie do magazynu lub przełożenie koła na zapas), stan licznika pojazdu z chwilą zakończenia lub przerwy w użytkowaniu, ilość km przebiegu; w trzeciej kolumnie należy wpisać dane dotyczące zwrotu, a jeśli opona była naprawiana — charakter naprawy i koszt naprawy (z wyjątkiem bieżnikowania).

7. Z chwilą zakwalifikowania i odesłania opony do bieżnikowania (protektorowania) należy w rubryce „B” wpisać datę i numer dowodu, za którym opona została przekazana, i podsumować całkowity przebieg opony od początku eksploatacji. Karta ewidencyjna zostaje w aktach magazynu.

8. Z chwilą gdy oponę zakwalifikowano i odesłano do zbiornicy przemysłowych surowców wtórnych, po podsumowaniu całkowitego przebiegu opony należy wpisać w rubryce „B” datę i numer protokołu klasyfikacyjnego orzekającego przekazanie do zbiornicy oraz datę i numer dowodu, za którym przekazano do zbiornicy. Dowód przekazania opon do zbiornicy powinien zawierać specyfikację zdawanego ogumienia (wzór — załącznik nr 4 do instrukcji). Specyfikację sporządza się w 2 egzemplarzach, przy czym jeden egzemplarz pozostaje dla przekazującego, drugi zaś doręczany jest zbiornicy przemysłowych surowców wtórnych przyjmującej ogumienie.

Odpowiedzialność za przestrzeganie przepisów instrukcji.

§ 13. 1. Kierownicy jednostek transportowych są odpowiedzialni za przestrzeganie i kontrolowanie całokształtu gospodarki ogumieniem i jego eksploatacji, określonych niniejszą instrukcją. W szczególności są oni odpowiedzialni za zaznajomienie pracowników z przepisami niniejszej instrukcji.

2. Każdy kierowca jest odpowiedzialny za przestrzeganie prawidłowego użytkowania ogumienia zgodnie z przepisami niniejszej instrukcji. Kierowca powinien dołożyć wszelkich starań, aby osiągnąć jak największe przebiegi na powierzonym mu do eksploatacji ogumieniu, przy jednoczesnym zachowaniu go w stanie nadającym się do bieżnikowania. Osiągnięcie i przekroczenie normy przebiegu opony zależy przede wszystkim od kierowcy. Każdy kierowca powinien pamiętać, że oszczędzając ogumienie przynosi Państwu oszczędności w dziedzinie surowców importowanych.

3. Pracownicy służby technicznej, którzy przeprowadzają naprawy ogumienia, są odpowiedzialni za właściwą jakościowo naprawę. Powinni oni pamiętać, że naprawa przeprowadzona właściwie i na czas przedłuża przebieg ogumienia.

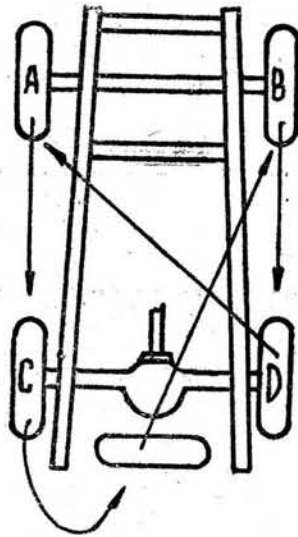
4. Magazynierzy są odpowiedzialni za właściwe, zgodne z niniejszą instrukcją, magazynowanie ogumienia. Powinni oni pamiętać, że ogumienie niewłaściwie magazynowane może ulec obniżeniu wartości użytkowej lub nawet całkowitemu zniszczeniu.

5. Pracownicy administracyjni, prowadzący gospodarkę ogumieniem, są odpowiedzialni za właściwe prowadzenie ewidencji związanej z tą gospodarką.

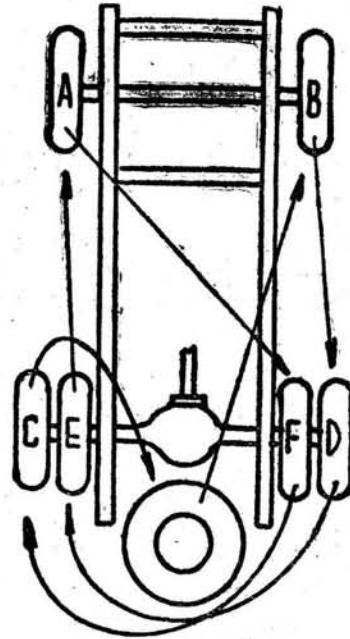
6. Winni nieprzestrzegania przepisów niniejszej instrukcji będą pociągani do odpowiedzialności określonej obowiązującymi przepisami.

Załączniki do instrukcji o przechowywaniu, użytkowaniu i ewidencji ogólnie pojazdów drogowych.

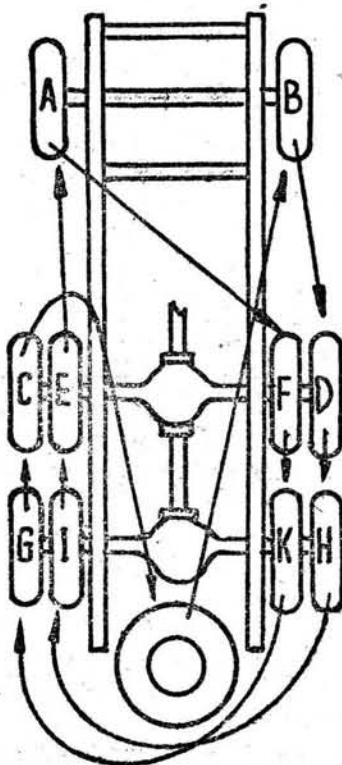
Załącznik nr 1.



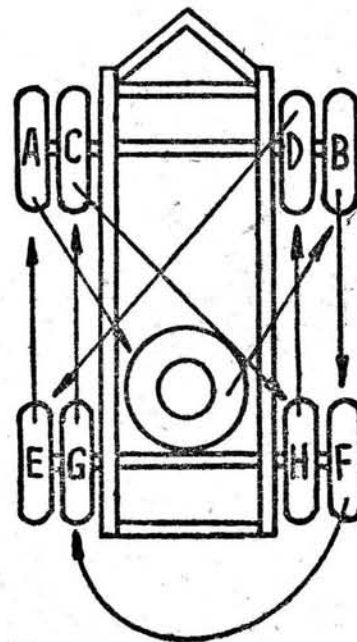
RYS. 1



RYS. 2



RYS. 3



RYS. 4

Załącznik nr 2.

PRZYBLIŻONE OBCIĄŻENIA I CIŚNIENIA ORAZ INNE DANE DOTYCZĄCE OPON NAJBARDZIEJ UŻYWANYCH WYMIARÓW

Wymiar opony	Ilość przekładek (warstw osnowy)	Największe obciążenie (mośność) opony i odpowiadające mu ciśnienie		Przybliżone wymiary i ciężar opony			U w a g i
		obciążenie w kg	ciśnienie w kg/cm ²	średnica zewnętrzna w mm	szerokość w mm	ciężar w kg	
1	2	3	4	5	6	7	8
4,00 — 15	4	210	1,75	580	105	5,0	
5,00 — 15	4	300	1,5	635	130	8,0	
5,50 — 15	4	320	1,7	660	140	8,5	
7,00 — 15	6	575	2,5	740	180	15,0	
4,50 — 16	4	280	2,1	635	115	8,5	
5,00 — 16	4	320	2,1	670	130	8,5	
5,25 — 16	4	340	2,1	685	135	9,0	
5,50 — 16	4	365	2,1	695	150	9,5	
5,75 — 16	4	405	1,75	700	145	10,0	
6,00 — 16	4	450	2,0	730	160	11,3	
6,00 — 16	6	460	1,75	740	165	12,5	
6,50 — 16	6	530	2,5	760	170	16,0	
7,00 — 16	4	635	2,5	760	180	13,0	
7,00 — 16	6	520	1,75	775	185	16,5	
7,50 — 16	6	785	2,5	795	200	22,0	
9,00 — 16	8	1270	4,8	865	240	40,0	
10,50 — 16	12	1770	5,0	940	270	44,0	
9,75 — 18	12	1700	5,0	995	255	64,0	
6,50 — 20	6	750	3,5	865	175	23,0	
7,50 — 20*)	4	800	4,0	890	190	30,0	
7,50 — 20	8	1080	4,0	920	200	27,5	
8,25 — 20	10	1300	4,5	975	220	38,0	
8,25 — 20	12	1300	4,5	975	220	44,0	
9,00 — 20	10	1550	5,0	1015	250	40,0	
10,00 — 20	12	1800	5,0	1020	255	65,0	
10,50 — 20	12	2050	5,0	1040	270	64,0	
11,00 — 20	12	2050	5,5	1070	278	62,5	
11,00 — 20	16	2900	7,0	1070	278	73,5	
12,00 — 20	14	2400	5,5	1125	315	90,0	
13,00 — 20	14	2845	5,5	1170	330	100,0	
11,00 — 22	14	2250	6,0	1135	280	71,0	
12,00 — 22	14	2700	6,5	1170	305	80,0	
9,00 — 24*)	6	850	2,5*)	1065	250	30,0	
12,75 — 28*)	6	1300	2,5*)	1360	328	43,0	
E-20 Metalic	—	3250	7,0	1070	278	77,0	
165 × 400	4	400	1,7	750	165	13,0	
185 × 400	6	500	1,7	770	185	14,0	
11.25 — 24*)	6	1000	2,5	1180	285	60,0	

*) Opony dla ciągników.

