



MỤC LỤC

LỜI GIỚI THIỆU	3
HƯỚNG DẪN SỬ DỤNG CHUNG	4
1. Thao tác bốc dỡ hàng	4
2. Những điều cần biết khi lái xe	5
3. Kết nối đầu kéo với xe SMRM	6
4. Kiểm tra hoạt động hệ thống phanh và hệ thống đèn chiếu sáng sau khi nối	9
5. Các vấn đề chính khi sử dụng lốp xe	10
6. Hệ thống phanh	18
7. Các hạng mục cần kiểm tra trước khi lái xe	19
HƯỚNG DẪN SỬ DỤNG MỘT SỐ XE SMRM CHUYÊN DỤNG	21
1. Hướng dẫn thay đổi chiều dài của SMRM	21
2. Hướng dẫn sử dụng SMRM ben tự đổ	25
3. Hướng dẫn nâng, hạ cầu nâng khí nén	29
4. Hệ thống giảm chấn khí nén	32
5. Hướng dẫn xả hàng với SMRM bồn có một hoặc nhiều phễu xả	33
6. Hướng dẫn vận hành máy nén khí SMRM bồn	36
7. Cửa nạp liệu SMRM bồn	39
8. Hệ thống xả nhiên liệu SMRM bồn xăng dầu	42
KIỂM TRA ĐỊNH KỲ, BẢO DƯỠNG VÀ SỬA CHỮA	44
QUI ĐỊNH AN TOÀN	48

LỜI GIỚI THIỆU

Chân thành cảm ơn bạn đã trở thành chủ nhân của một chiếc xe SOOSAN.

Cuốn sách này áp dụng cho các dòng xe Sơ mi rơ moóc (SMRM) sẽ giúp khách hàng hiểu rõ hơn về vận hành SMRM, bảo dưỡng cũng như cách sử dụng xe an toàn. Ngoài cuốn sách này chúng tôi còn cung cấp theo xe cuốn “Sổ bảo hành”. Chúng tôi khuyên bạn nên đọc kỹ những cuốn sách này để đảm bảo việc vận hành xe được an toàn, thuận tiện.

Tất cả thông tin trong cuốn sách hướng dẫn sử dụng này là chính xác tại thời điểm phát hành. Tuy nhiên, Soosan có quyền thay đổi các đặc tính kỹ thuật hoặc thiết kế bất cứ lúc nào mà không cần thông báo trước và không phải chịu trách nhiệm về những thay đổi đó.

Cuốn sách này được áp dụng chung cho tất cả các kiểu xe Sơ mi rơ moóc Soosan và bao gồm mô tả, giải thích về trang thiết bị cũng như tiêu chuẩn. Do đó bạn có thể gặp những trang thiết bị trong cuốn sách này mà không được áp dụng cho chiếc xe của bạn.

Khi cần đến dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa, bạn hãy luôn nhớ rằng Công ty Soosan cùng gara ủy quyền trên toàn quốc là nơi hiểu rõ về chiếc xe của bạn nhất. Với đội ngũ kỹ thuật viên được đào tạo chuyên nghiệp, cùng các trang thiết bị chuyên dùng và phụ tùng chính hãng, nơi đây chắc chắn sẽ khiến bạn hài lòng.

Dịch vụ sau bán hàng của công ty SOOSAN luôn cố gắng giúp đỡ và đồng hành cùng khách hàng.

Chúc quý khách thượng lộ bình an!

HƯỚNG DẪN SỬ DỤNG CHUNG

1. Thao tác bốc dỡ hàng

a. Khi đưa hàng lên xe: SMRM phải được đặt trên mặt phẳng ngang, đóng phanh đỗ xe. Sau đó tiến hành di chuyển hàng hóa đặt lên xe sao cho hàng hóa dàn trải đều. Kiểm tra lại các móc khóa, chốt cài hoặc tay khóa đã đóng hết chưa.

Chú ý: Mặt phẳng đáy của hàng nên được chỉnh song song với mặt phẳng ngang và dàn đều trên mặt sàn trước khi đặt xuống sàn xe vì khi đó trọng lượng xe được phân bố đồng đều trên sàn xe.

b. Trong lúc vận chuyển: các chốt cài, móc khóa phải luôn để ở trạng thái đóng. Nếu mở khóa trong khi vận chuyển sẽ gây nguy hiểm khi tham gia giao thông hàng hóa rơi, trượt xuống đường.

c. Khi bốc dỡ hàng: SMRM phải được đỗ trên bề mặt phẳng, chú ý quan sát xung quanh, kiểm tra các khóa hoặc dây chằng đã mở hoặc tháo ra chưa. Sau đó tiến hành bốc dỡ hàng ra khỏi SMRM.

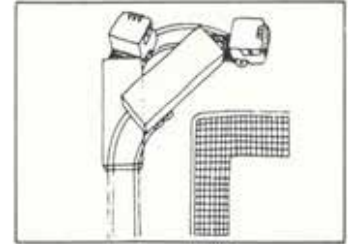
Chú ý: Khi bốc dỡ hàng hóa, các đầu chốt khóa hãm phải đảm bảo được mở hết, tránh hiện tượng cong vênh khung dầm xe.

2. Những điều cần biết khi lái xe

- Khi nối và vận hành xe SMRM thì phải chú ý hơn so với chỉ vận hành xe tải nặng.
- Người sử dụng phải thực hiện đúng và lái xe theo cách vận hành và kiểm tra sau đây.

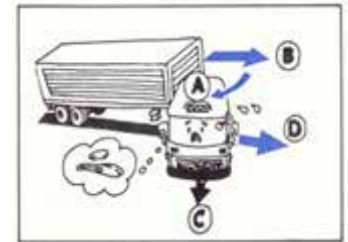
a. Quay xe và khi xe có kéo SMRM

Khi kéo SMRM và quay xe phải chú ý góc cua và vết bánh xe của xe SMRM. Bánh xe của xe SMRM phải ở phía trong của xe kéo. Phải vừa quan sát bằng kính hậu, vừa cẩn thận quay xe.



b. Hiện tượng mất điều khiển khi phanh

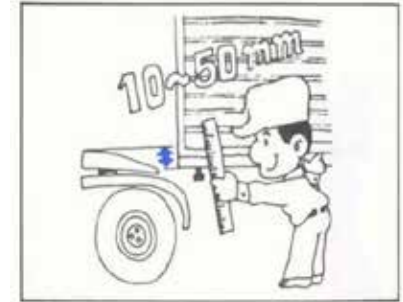
- Khi xuống dốc, khi đánh lái gấp hoặc phanh gấp, mà xe SMRM không thể thực hiện được các chuyển động ấy thì sẽ xảy ra hiện tượng mất điều khiển khi phanh.
- Khi quay, đầu kéo sẽ tác động lực theo hướng C, xe SMRM sẽ tác động lực theo hướng B, lúc này C có thể quay dễ dàng hơn B nên xe dễ dàng vào cua.
- Tuy nhiên, tốc độ càng cao thì thao tác của tay lái càng gấp hơn, trọng lượng hàng hóa càng nhiều thì lực của B càng lớn. Hơn nữa, lực li tâm D tỉ lệ với lực của hướng vận hành xe. Kết quả là bộ phận đầu của SMRM bị tron và xuất hiện lực quay theo hướng A và nó tạo ra hiện tượng mất điều khiển khi phanh.



3. Kết nối đầu kéo với xe SMRM

a. Kết nối chốt kéo

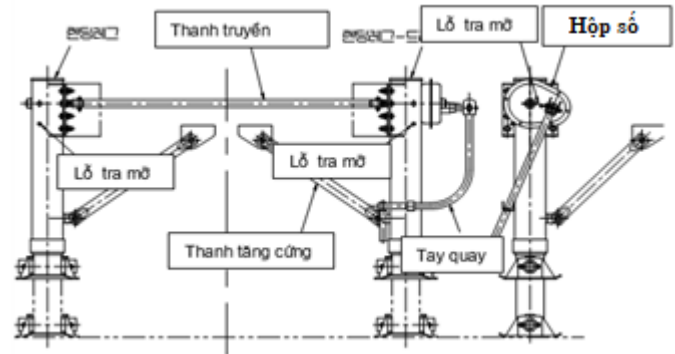
- Thực hiện việc kết nối đầu kéo với SMRM ở nơi bằng phẳng, không có chướng ngại vật ở xung quanh.
- Hãy kiểm tra xem chiều cao của mâm chốt SMRM so với chiều cao mâm chốt của đầu kéo sao cho tương đối bằng nhau.
- Điều chỉnh chiều cao mâm chốt của SMRM bằng tay quay chân chống.



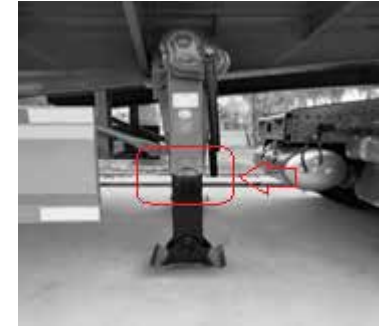
Chân chống có 2 chế độ:

Số thấp là rút mạnh tay quay chân chống ra ngoài, dùng trong trường hợp khi có tải.

Số cao là ta đóng mạnh tay quay chân chống vào trong dùng khi không có tải.



Trên thân chân chống có vạch sơn đỏ là giới hạn an toàn, không lên quay quá giới hạn đó.



- Kiểm tra đầu kéo và SMRM phải cùng loại chốt kéo (2" hoặc 3.5"), sau đó bổ xung mỡ vào mâm chốt của đầu kéo, giúp quá trình kết nối êm và an toàn.
- Lái đầu kéo sao cho thẳng với SMRM rồi lùi từ từ để kết nối với SMRM.
- Sau khi nối moóc, hãy kiểm tra lại xem khóa mâm chốt đã đóng chắc chắn chưa. Nếu khóa chưa đóng hoàn toàn thì hãy làm lại một lần nữa cho đến khi kết nối được thực hiện hoàn toàn.



Chốt kéo

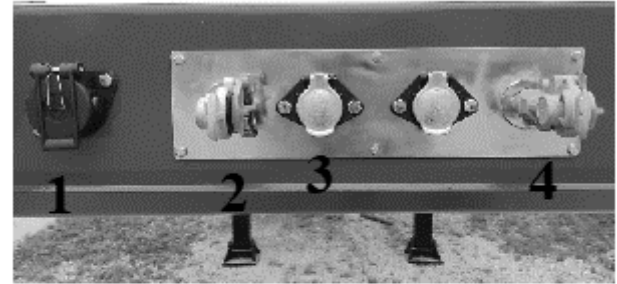


Mâm kéo

b. Kết nối các giắc điện, phanh

- Trước khi nối ống khí nén, hãy kéo phanh tay xe đầu kéo lên. Nếu không kéo phanh tay, sau khi kết nối hơi sẽ xảy ra hiện tượng bị trôi xe khỏi vị trí ban đầu, gây nguy hiểm cho vật hoặc người xung quanh.
- Nối các ống khí, dây điện đèn chiếu sáng, điện phanh ABS (nếu có) theo hình bên

Lưu ý: Sau khi nối ống mềm dẫn khí nén nếu tại bộ phận kết nối không khí bị rò rỉ thì hãy thực hiện nối lại các kết nối ống này



- 1- Giắc điện ABS
- 2- Giắc nối dây hơi điều khiển phanh (màu vàng)
- 3- Giắc điện đèn chiếu sáng
- 4- Giắc nối dây hơi cấp khí phanh (màu đỏ)

4. Kiểm tra hoạt động hệ thống phanh và hệ thống đèn chiếu sáng sau khi nối

a. Xác nhận việc kết nối

- Khi nhả phanh tay trên đầu kéo, lốc kê sẽ được mở ra (có tiếng xả hơi tại van phân phối khí)
- Di chuyển đầu kéo xem lốc kê của SMRM đã nhả hoàn toàn chưa và kiểm tra quá trình phanh SMRM xem phanh có hiệu quả không

b. Kiểm tra đèn báo hệ thống điện

- Hãy kiểm tra hoạt động của hệ thống điện: Đèn phanh, đèn hậu, đèn lùi, đèn đỗ xe, đèn báo rẽ

Chú ý: Mỗi khi kết nối với SMRM, ta đều phải tiến hành các công việc kiểm tra đúng như các bước ở trên.

c. Ngắt kết nối đầu kéo với SMRM

Khi ngắt kết nối giữa đầu kéo và SMRM phải chú ý tới các điều sau:

- Thực hiện ở nơi bằng phẳng, có nền chắc chắn, đồng thời sử dụng tay quay chân chống để nâng mặt mâm chốt của SMRM lên một chút so với chiều cao mâm chốt kéo. Khi hạ hết tầm chân chống mà chân chống chưa chạm đất thì ta lên kê thêm gỗ vào để chân chống đảm bảo chiều cao tương đương với mâm chốt kéo
- Tháo ống cấp khí : tháo đường cấp khí nén (màu đỏ) và ống dẫn khí nén điều khiển phanh (màu vàng). Lúc này SMRM ở chế độ phanh khẩn cấp
- Tháo giắc cắm điện
- Mở khóa mâm chốt kéo của đầu kéo, thực hiện quá trình ngắt kết nối với SMRM

5. Các vấn đề chính khi sử dụng lốp xe

a. Sử dụng lốp đúng cách

- Bơm hơi đúng áp lực quy định để kéo dài tuổi thọ lốp (đọc phần ý nghĩa thông số lốp)
- Áp lực bơm phải phù hợp với tải trọng thực của xe để tránh hư hỏng lốp khi chạy
- Thường xuyên kiểm tra bề mặt lốp, tránh để đá dính vào rãnh cần gây hư hỏng mặt lốp
- Kiểm tra áp lực bơm hơi thường xuyên trước mỗi lần khởi hành
- Kiểm tra các trục xe định kỳ, tránh lốp bị mòn không đều do lệch trục xe



ẢNH HƯỞNG CỦA ÁP SUẤT LÊN LỐP XE Ô TÔ



b. Lựa chọn đúng lốp xe

- Lựa chọn đúng quy cách lốp theo thiết kế của xe
- Lắp đúng kiểu gai lốp theo mục đích sử dụng và điều kiện cung đường chạy
- Dưới đây là một số hình ảnh lốp Casumina và mã gai thông dụng mà Soosan đang sử dụng



Đối với xe tải nhẹ và chạy đường trường lên sử dụng lốp có mã gai CA402F hoặc GS621






Đối với xe tải nặng và chạy trên cung đường zích zắc lên chọn lốp có mã gai BS661 hoặc BS881

Ngoài ra, đối với một số xe có kích thước ngắn (C/C 20FT, DUMP hoặc BCT ..) nên sử dụng lốp không săm hoặc lốp có săm mà đỉnh của lốp phẳng hoặc có độ dốc nhỏ, sẽ tránh trường hợp lốp bị mòn vẹt ở cả hai vế của lốp

c. Thông số cơ bản lốp xe



- 9 Loại lốp
Tubeless: Không sơm
Tubetype: Có sơm
- 10 Lốp có khả năng làm sâu thêm rãnh gai

- 1 Logo và tên thương hiệu
- 2 Các tiêu chuẩn chứng nhận
 -  Hợp chuẩn Indonesia
 -  Hợp chuẩn Việt Nam
 -  Hợp chuẩn Nhật Bản
 -  Hợp chuẩn Bộ Giao Thông Vận Tải Mỹ
 -  An toàn sản phẩm châu Âu
- 3 Quy cách lốp
11.00 : Bề rộng lốp (inch)
R : Cấu trúc lốp Radial
20 : Đường kính vành (inch)
- 4 Kích thước bề rộng vành tiêu chuẩn
- 5 Chỉ số tải (bánh đơn/bánh đôi), tốc độ
- 6 TWI: Các dấu hiệu báo mòn tối giới hạn
- 7 Mã gai sản phẩm
- 8 Các thông số lốp
L.R: Phân loại tải trọng
PR: Số lớp bố tương đương
Tải trọng tối đa lốp đơn/lốp đôi
Áp lực bơm hơi tối đa lốp đơn/lốp đôi

Hình minh họa lốp Casumina

d. Một số hư hỏng thường gặp lốp xe

Trong quá trình vận hành, lốp ô tô dưới tác động của sức nặng xe ô tô cũng như lực ma sát với mặt đường sẽ bị mòn đi nhanh chóng. Tuy nhiên, các hình thức mòn lốp khác nhau còn cho biết những lỗi mà ô tô đang gặp phải, từ đó để có những biện pháp sửa chữa kịp thời.

Dưới đây là những biểu hiện mòn lốp ô tô liên quan đến các “bệnh” bên trong cấu trúc của xe.

Lốp xe mòn chính giữa

Hiện tượng này là dấu hiệu cho thấy lốp quá căng, nên chỉ có phần chính giữa lốp tiếp xúc với mặt đường. Nếu vậy, độ bám đường của xe cũng bị ảnh hưởng.

Nếu áp suất chuẩn nhưng vẫn thấy lốp bị mòn chính giữa thì có thể là do lốp và vành không “hợp” nhau.



Lốp xe mòn hai bên

Nếu lốp bị mòn hai bên mép, còn ở giữa vẫn bình thường thì đó là dấu hiệu của việc lốp non hơi. Lốp quá mềm sẽ phải cong gập nhiều hơn khi xe chạy và hơi nóng tích tụ có thể gây nổ lốp. Hoặc có thể nguyên nhân do xe chở quá tải trọng.

Lốp non hơi sẽ không thể hấp thụ xung lực và lâu ngày có thể làm hỏng hệ thống treo. Để tránh hiện tượng lốp non hơi, đơn giản hãy kiểm tra áp suất lốp hàng tuần nếu xe đi nhiều và hàng tháng nếu xe đi ít.



Mòn thành từng cục trên bề mặt lốp

Vết lõm trên bề mặt lốp ngoài việc khiến tuổi thọ của lốp giảm còn là dấu hiệu cho thấy hệ thống treo của xe có vấn đề hoặc ổ bi trục bị mòn, hỏng hoặc lốp xe trên cùng 1 trục khác nhau làm cho xe luôn “nhún nhảy” trên đường, mất ổn định.



Lốp mòn lệch một bên

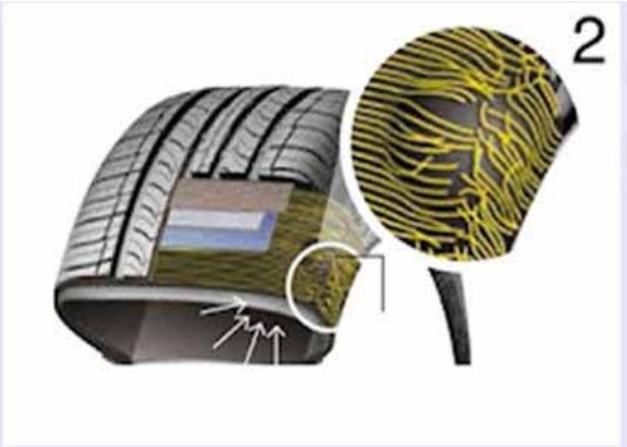
Đây là dấu hiệu của góc nghiêng của bánh lái có vấn đề, khiến lốp nghiêng ra ngoài hoặc vào trong quá. Với trường hợp này cần cân chỉnh lại bánh xe.

Hệ thống treo, khớp nối và nhíp có vấn đề cũng có thể khiến lốp xe bị mòn vẹt một bên. Ngoài ra, có thể kể đến một số nguyên nhân khác như xe thường xuyên chở quá tải và không thường xuyên đảo lốp.



Lốp bị phồng

Lốp xe ô tô bị phồng là hiện tượng kết cấu các sợi thép bên trong hư hỏng. Từ đó, không khí bên trong lốp xe sẽ dồn lại vị trí hỏng đó và biểu hiện là lốp xe bị phồng rộp lên. Có nhiều nguyên nhân dẫn tới hiện tượng lốp bị phồng.



Sau đây là những nguyên nhân phổ biến nhất:

Do lớp xe va chạm với các dị vật, sỏi đá, sut ổ gà, ổ trâu....: Khi đó, mật độ không khí ở vị trí va chạm sẽ bắt ngờ nén lại, vượt quá giới hạn chịu đựng và khiến lớp bị phồng lên.

Áp suất lớp quá thấp: Khi lớp quá non khiến toàn bộ lực tải dồn nén vào 2 thành lớp làm hỏng kết cấu lớp. Về lâu dài sẽ khiến lớp bị phồng 2 bên.

Bơm lớp quá căng: Tương tự như lớp quá non thì lớp quá căng cũng dẫn đến hiện tượng phồng lớp do hư hỏng kết cấu sợi thép bên trong lớp.

Chở quá tải: Việc chở quá tải tạo một áp lực rất lớn lên lớp và khiến kết cấu chịu lực bên trong lớp bị suy giảm và dẫn đến hiện tượng phù lớp.

Vá lớp không chuẩn: Khi lớp bị rách cần phải vá nhưng quá trình thực hiện lại không chuẩn, không kín lỗ thủng. Điều này, tạo điều kiện để nước, bùn đất, hóa chất vào trong lớp và làm lớp màng thép bên trong bị đứt, hư hỏng.

Đổ xe quá lâu dưới trời nắng nóng: Nhiệt độ cao của ánh nắng mặt trời sẽ làm các liên kết polyme bị yếu dần, giãn nở ra và dẫn tới tình trạng chửa lớp.

Lỗi trong quá trình sản xuất: Đây là nguyên nhân rất hiếm gặp. Tuy nhiên, các bác tài cũng nên kiểm tra lớp thật kỹ trước khi thay thế để tránh “gặp xui”.

Lớp để quá lâu, lão hóa: Thông thường lớp xe ô tô sẽ có thời gian sử dụng nhất định. Nếu để lớp quá lâu, quá thời hạn (kể cả xe ô tô không sử dụng) thì lớp sẽ bị lão hóa, khả năng đàn hồi kém dần và dễ bị phồng.

e. Một số thao tác kiểm tra, phát hiện các vấn đề lốp xe

- Quan sát mép lốp: Nhằm phát hiện các khu vực bị ăn mòn, trầy xước sâu, các đoạn phình ra hay sùi bọt, các khe hở nhỏ hoặc lỗ thủng nếu có. Hãy kiểm tra xem lốp xe có được lắp vừa khít, đồng đều quanh vành bánh xe hay không.
- Nhìn kỹ đường gân lốp: Hầu hết mọi lốp xe đều có dấu hiệu báo mòn hay còn gọi là chỉ số mòn lốp TWI. Đó là các mảnh cao su cứng không nhìn thấy ở lốp thường nhưng sẽ xuất hiện ở những đường gân lốp bị mòn khoảng 0,16 cm so với bề mặt lốp xe. Nếu dấu hiệu này xuất hiện tại 2, 3 vị trí khác nhau trong mặt lốp xe, hãy thay lốp mới.
- Kiểm tra hao mòn gân lốp: Để kiểm tra hao mòn gân lốp chuẩn hơn, đặt một thước mỏng vào đường gân lốp và đo chiều dài từ chân tới bề mặt đường gân. Khoảng cách này cần lớn hơn 0,16 cm (Nếu các lốp trước hao mòn hơn lốp sau và hoa văn trên lốp trông khác thường, hãy đặt lại các bánh xe của bạn cho ngay ngắn, chuẩn xác).
- Lốp xe xuống hơi: Nếu lốp xe tiếp tục xuống hơi, hãy mang xe tới trạm bảo dưỡng gần đó để kiểm tra các lỗ thủng. Đôi khi vành bánh xe lắp không chuẩn cũng gây ra các lỗ thủng cho lốp. Tiệm bảo dưỡng xe sẽ khắc phục tình trạng này với máy móc và dụng cụ chuyên dụng.

6. Hệ thống phanh

a. Bảo quản đầu nối khí

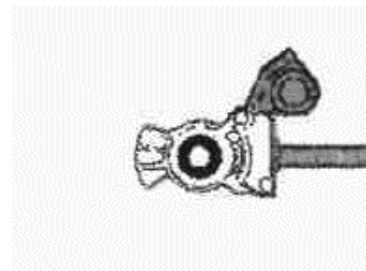
Khi lắp ống khí nén của xe kéo với moóc thì không được làm trầy xước bề mặt đệm kín cao su. Khi kết nối, có thể bôi thêm một chút mỡ lên bề mặt đệm kín này để việc kết nối thực hiện được dễ dàng.

Sau khi tháo ống nối khí nén ra khỏi xe kéo, hãy bọc hệ thống lọc bụi để tránh nước bắn lọt vào trong khớp nối khí nén hay ống dẫn khí nén.

Chú ý: Trong trường hợp khách hàng tự ý thay thế khớp nối khí nén bằng khớp nối khác, không đúng của hãng thì nhà sản xuất không có trách nhiệm đảm bảo an toàn về chi tiết gây tai nạn do mất an toàn.

b. Bảo quản bình khí nén

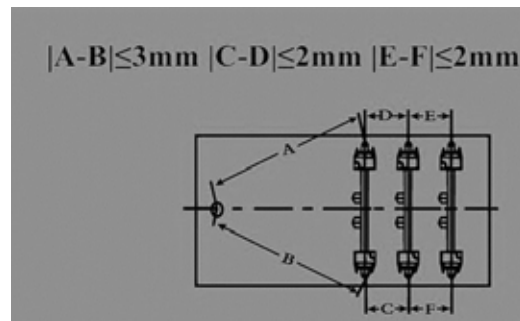
Xả nước đọng trong bình dự trữ khí nén bằng cách mở van tay gạt ở phía bên phụ của moóc, gần vị trí lắp xe (công ty đã bố trí van xả đáy bình hơi ra bên ngoài giúp cho quá trình xả đáy bình hơi thuận lợi hơn). Nước đọng trong bình chứa khí nén làm giảm tuổi thọ của các bộ phận liên quan đến hệ thống phanh, đồng thời hơi nước là nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng hư hỏng van phân phối khí của hệ thống phanh.



7. Các hạng mục cần kiểm tra trước khi lái xe

Vui lòng đọc kỹ hướng dẫn sử dụng và bảo dưỡng thường xuyên.

- 1- Thường xuyên kiểm tra xem các bu lông của lốp xe có bị lỏng không và xiết chặt.
- 2- Kiểm tra hệ thống treo hai ngày một lần và điều chỉnh các thanh giằng để xem các bu lông có bị lỏng hay không. Xiết lại bulong quang nhíp, bulong tay giằng sau khi sử dụng 04 – 05 chuyến (xiết khi đang có tải).
- 3- Đảm bảo áp suất lốp quy định khi lái xe (kí hiệu trên lốp xe)
- 4- Kiểm tra xem có rò rỉ khí trong ống dẫn khí hay không. Xả nước tại bình khí nén 02 ngày 1 lần. Làm sạch lọc khí của bộ chia hơi tại cổng 01 và cổng 04, 01 tháng 01 lần. Thường xuyên để ý, kiểm tra điểm kết nối khí nén giữa đầu kéo và mooc, có thể có dị vật dẫn đến bó phanh. Đóng đầu kết nối khí (tay êch) khi không sử dụng.
- 5- Sau khi sử dụng Sơ mi ro mooc một tháng hoặc 5000 km lần đầu tiên, nên kiểm tra và điều chỉnh chiều dài cơ sở (theo hình dưới đây). Sau đó thường xuyên kiểm tra, căn chỉnh.
- 6- Kiểm tra và xiết chặt bu lông chữ U sau mỗi 5000km.
- 7- Sơ mi ro mooc không được chở quá tải, chất tải không đều hoặc tập trung ở giữa khung giảm chính
- 8- Lớp dự phòng phải được cố định chặt chẽ và phải khóa các bu lông an toàn.



9- Không tự ý bổ sung thêm mỡ vào cầu. Thời hạn bổ sung mỡ là khi thay má phanh hoặc chạy được 150.000 km hoặc 02 lần/ 1 năm. Loại mỡ nên dùng là Shell Retinax LX2, Mobil HP223, Mobil HP222.

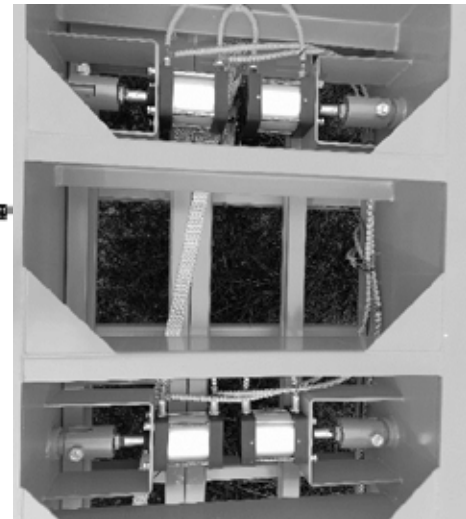
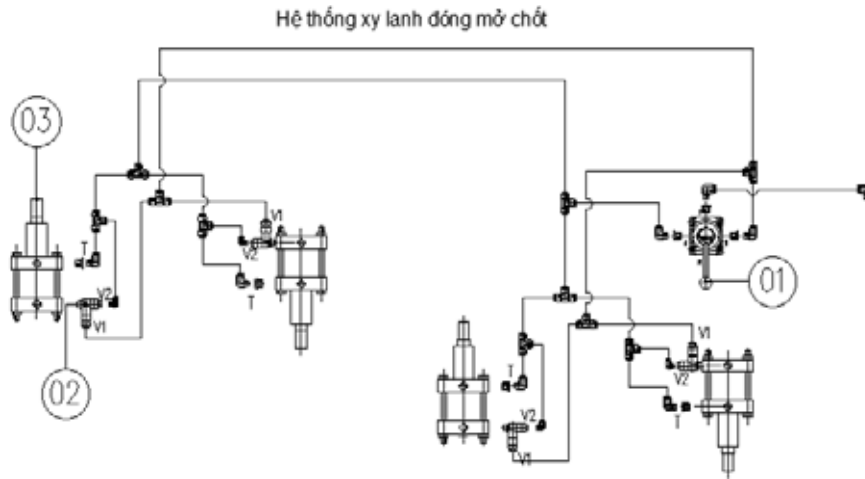
10- Đối với cầu nâng hạ, áp suất khí trong bầu hơi hiển thị tại đồng hồ là 0.16 Mpa (1.6 kgf/cm²). Không tự ý thay đổi giá trị này.

HƯỚNG DẪN SỬ DỤNG MỘT SỐ XE SMRM CHUYÊN DỤNG

1. Hướng dẫn thay đổi chiều dài của SMRM

a. Kéo dài phần đầu

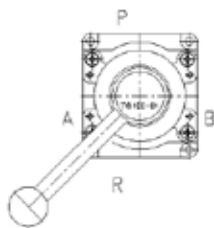
Cấu tạo hệ thống: gồm tay gạt điều khiển 01, van điều khiển 02, xi lanh khí nén 03, chốt khóa



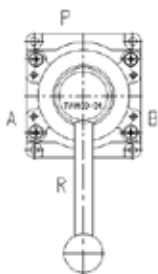
Hệ thống hoạt động với 3 trạng thái của van tay gạt

- Trạng thái mở xi lanh: Khi van gạt ở vị trí B, khí từ bầu chứa hơi qua B đến van điều khiển (cửa V1) cấp khí làm xi lanh đẩy ra, cố định chiều dài của xe.

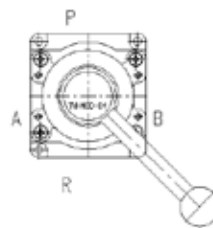
- Trạng thái dừng: khi van gạt ở vị trí R, khí ngừng cấp cho xi lanh, làm xi lanh giữ nguyên trạng thái ngay trước đó
- Trạng thái đóng xi lanh: khi van gạt ở vị trí A, khí qua A, sau đó chia hai đường qua V2 và T vào xi lanh làm xi lanh rút lại (để tiến hành thay đổi chiều dài xe). Khí trong xi lanh qua V1 về xả ở van qua bộ phận giảm thanh



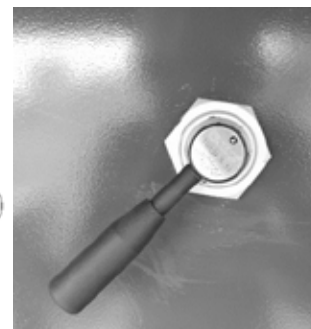
Trạng thái A



Trạng thái R



Trạng thái B



Hướng dẫn thay đổi chiều dài SMRM

- Ngắt kết nối hơi từ đầu kéo xuống SMRM.
- Quay chân chống phụ (nếu có) sao cho xe ở vị trí thẳng bằng.
- Gạt van tay gạt sang vị trí A để đóng xi lanh, rút chốt khóa.
- Dịch chuyển đầu kéo về phía trước để thay đổi chiều dài theo ý muốn. Khi gần đến chiều dài cần thay đổi, thực hiện đóng khóa chốt bằng van tay gạt về vị trí B (khóa chốt sẽ tự dò vị trí và thực hiện khóa dậm lại.)
- Sau đó gạt tay gạt về vị trí giữa để giữ an toàn.

- Khi đạt được chiều dài cần thay đổi ta tiến hành quay chân chống phụ lên (nếu có), lắp lan can di động và kết nối hơi từ đầu kéo xuống SMRM.

Quá trình thu ngắn chiều dài SMRM làm tương tự như quá trình tăng chiều dài SMRM.

Lưu ý: Thường xuyên vệ sinh dầm bên trong (mặt trên và dưới dầm) một tháng /lần, bôi mỡ vừa đủ giúp cho quá trình thay đổi chiều dài nhẹ nhàng và thuận lợi.

b. Kéo dài phần đuôi

- Mở khóa chốt mỗi bên mặt trong của dầm (kéo ra ngoài và xoay ngang).

- Quay tay quay (để nấc 2) theo chiều tiến ra của dầm, tùy thuộc vào chiều dài cần thay đổi (tối đa 2m) ta khóa chốt lại.

- Cài chốt chẻ và lắp lan can di động

- Lắp thanh chống chéo (phụ tùng theo xe, có thể thay đổi chiều dài), tác dụng chống biến dạng dầm đuôi khi có tải.



1 - Chốt
2 - Tay quay



c. Lưu ý về việc chất hàng hóa lên xe khi kéo dài

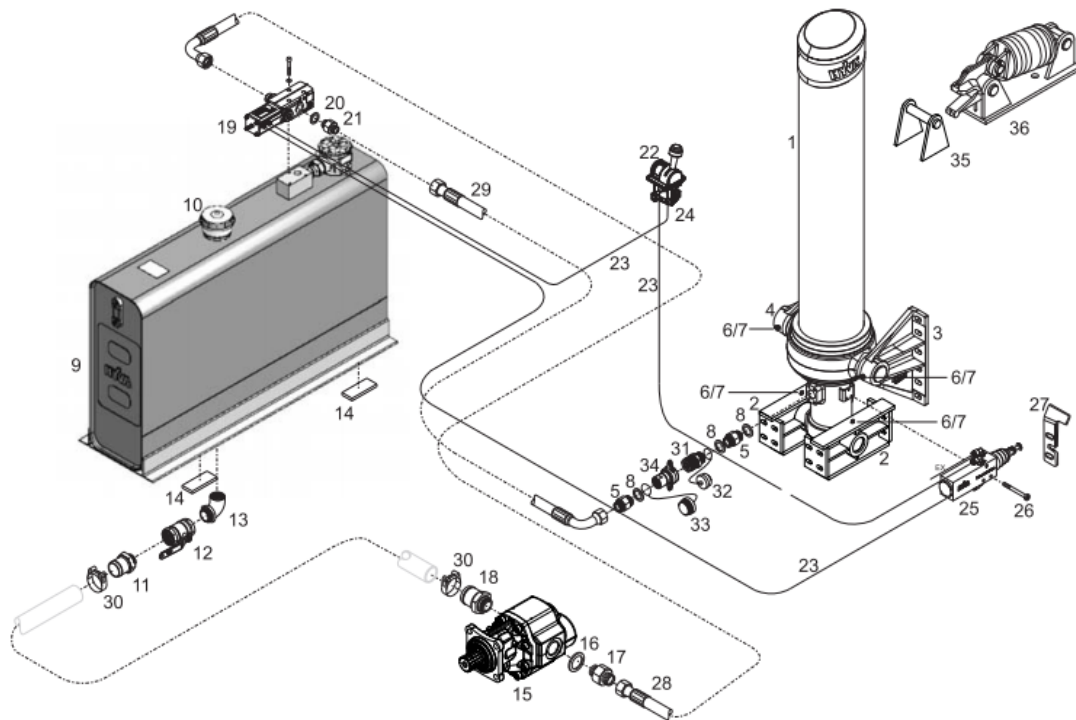
- Xe chỉ được sử dụng để chuyên chở các loại hàng hóa dạng ống, thanh có chiều dài lớn vì yêu cầu kỹ thuật không thể cắt ngắn đi để vận chuyển. Không chở các loại hàng dạng khối nhỏ, hoặc chở hỗn hợp các loại hàng hóa trên xe, không gia cố thêm các kết cấu để chở các loại hàng hóa có thể chở bằng các xe thông dụng khác.

- Khi thay đổi chiều dài xe sẽ xuất hiện từ 1 tới 2 đoạn chỉ có khung dầm mà tại đó không có sàn xe. Tại đây hàng hóa không tiếp xúc được với mặt sàn nên khi chất hàng phải lưu ý chỉ kéo dài xe sao cho vừa đủ với chiều dài hàng hóa, làm cho chiều dài kéo ra thêm là nhỏ nhất có thể. Đảm bảo cho hàng hóa không bị võng, đủ độ cứng vững khi di chuyển. Hàng hóa được chặn 2 đầu bằng thành trước và sau. Phải chằng buộc chắc chắn hàng bằng cáp vải hoặc cáp xích.

- Trên xe được trang bị các rào chắn bổ sung, có thể tháo, lắp dễ dàng bằng bu lông, sử dụng khi kéo dài phần đầu hoặc phần sau của xe. Rào chắn khi không sử dụng được bố trí tại sườn xe, khi sử dụng được lắp vào các khoảng trống tạo ra khi kéo dài, với các kích thước đảm bảo theo quy định.

2. Hướng dẫn sử dụng SMRM ben tự do

a. Sơ đồ đấu nối hệ thống thủy lực



Sơ đồ đấu nối hệ thống thủy lực Hyva FC A202

b. Những lưu ý khi sử dụng













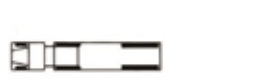

- Dùng dầu thủy lực đúng loại (46V hoặc 68V) và đảm bảo chất lượng (dầu thủy lực có thương hiệu trên thị trường)
- Định kỳ thay dầu thủy lực, lọc dầu theo khuyến cáo: 06 tháng 1 lần hoặc sau 750 giờ làm việc
- Nghiêm cấm hành vi tự ý điều chỉnh van phân phối dầu



c. Quy định sử dụng an toàn SMRM ben tự đổ

- Khi nâng hạ ben, phải dừng lại ngay để kiểm tra khi có dấu hiệu bất thường
- Trường hợp hàng đổ ra không tốt, phải hạ xi lanh xuống hoàn toàn, sau đó cho xe tiến lùi 2- 3 lần rồi tiếp tục nâng ben để đổ hàng. Không di chuyển xe khi xy lanh chưa hạ hoàn toàn
- Phải kiểm tra cửa sau của sơ mi rơ mooc và hệ thống khóa điện trước khi đổ hàng để đảm bảo rằng khi nâng ben cửa phải được mở ra
- Khi xe đổ hàng trong kho/ nhà cần phải hết sức chú ý đến kết cấu của kho/ nhà, tránh mọi va chạm.

- Nghiêm cấm tự sửa đổi đối với sơ mi rơ moóc tải tự đổ. Mọi sự thay đổi gần với xi lanh hay làm cho trọng lượng của sơ mi rơ moóc tăng lên đều rất nguy hiểm.
- Khi xe đỗ và không sử dụng thì xi lanh phải được hạ hoàn toàn để tránh bị han rỉ và dị vật lọt vào trong xi lanh sẽ có thể gây nguy hại đến các bộ phận bên trong như vòng đệm.
- Đối với các loại sơ mi rơ moóc có một trục nâng hạ chỉ được phép nâng trục lên khi trên sơ mi rơ moóc không có tải.
- Xy lanh thủy lực được thiết kế chỉ cho việc nâng thùng xe và không thể sử dụng để nâng các vật cố định khác. Xy lanh thủy lực chỉ được thiết kế vận hành theo hướng thẳng đứng và không được tác dụng bất kì lực hoặc áp suất nào từ hướng bên. Xy lanh không được sử dụng cho bất kì mục đích nào khác.
- Xy lanh phải được sử dụng trong điều kiện an toàn tốt nhất. Phải tuân thủ theo hướng dẫn và quy tắc an toàn.
- Không điều chỉnh hoặc can thiệp vào hệ thống thủy lực khi không được sự cho phép.
- Giữ chân ga ổn định khi lên ben, không thốc chân ga đột ngột.

ĐÚNG	SAI
	<p data-bbox="805 168 1109 190">Nghiêm cấm các trường hợp sau:</p>  <p data-bbox="909 252 1029 274">CHỖ QUÁ TẢI</p>
	 <p data-bbox="869 341 1109 364">PHÂN BỐ TẢI KHÔNG ĐỀU</p>
	 <p data-bbox="813 470 1141 492">NĂNG BEN TRÊN NỀN KHÔNG PHẪNG</p>
	 <p data-bbox="821 588 1125 621">ĐỨNG DƯỚI THÙNG XE MÀ KHÔNG CÓ DỤNG CỤ CHỐNG ĐÓ</p>
	 <p data-bbox="837 711 1109 744">Ở TRONG BÀN KÍNH LÀM VIỆC CỦA XE KHI NĂNG BEN</p>
	 <p data-bbox="853 828 1093 862">CHO XE ĐI CHUYỂN KHI CHƯA HẠ XILANH</p>
	 <p data-bbox="837 935 1125 968">NĂNG BEN KHI DẦU KÉO VÀ RƠ MOC KHÔNG THẲNG HÀNG</p>

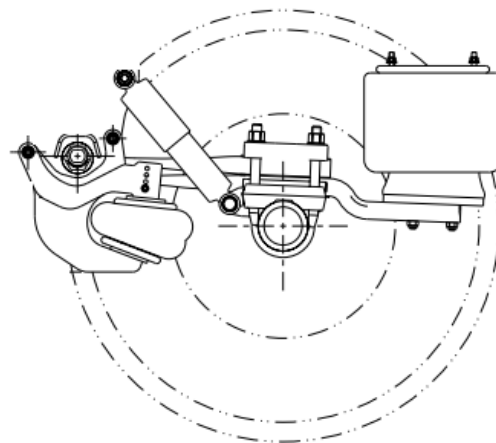
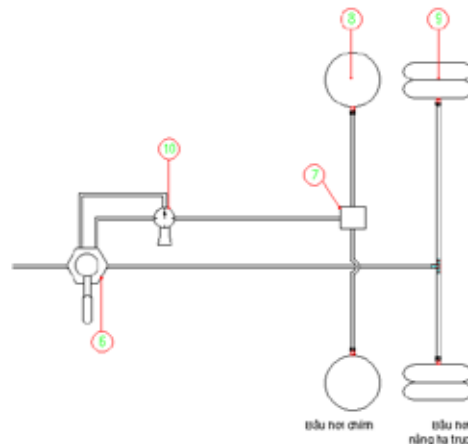
3. Hướng dẫn nâng, hạ cầu nâng khí nén

a. Nâng hạ cầu loại dùng công tắc tay gạt

- Kết nối hơi từ đầu kéo xuống SMRM, sau đó nhả lốc kê (mở phanh tay).

- **Quá trình nâng trục:** gạt tay gạt 6 sang bên trái, hơi từ bình hơi đi trực tiếp qua van tay gạt 6 tới bầu hơi nâng hạ trục 8, đồng thời hơi từ bầu hơi chính 9 được xả qua van xả nhanh 7. Trục nâng hạ được nâng lên. Gạt tay gạt về vị trí giữa để giữ trạng thái

- **Quá trình hạ trục:** gạt tay gạt sang bên phải, hơi từ bình khí qua van tay gạt 6, qua đồng hồ 10 tới bầu hơi chính 8, đồng thời hơi từ bầu hơi nâng hạ trục 8 xả ngược lại qua van tay gạt, trục nâng hạ được hạ xuống. Có thể điều chỉnh áp suất trong bầu hơi chính thông qua núm điều chỉnh áp suất 7. Gạt tay gạt về vị trí giữa để giữ trạng thái.



Để giúp quá trình nâng cầu nâng nhanh hơn ta mở van xả phía trên van tay gạt (hỗ trợ xả khí từ bóng hơi to nhanh hơn)

- Tiến hành làm lần lượt từng cầu (đối với xe nhiều cầu nâng hạ).

Lưu ý: Không tự ý điều chỉnh áp suất bên trong bóng hơi to. Áp suất khí bên trong bóng hơi nhà cung cấp đặt mặc định và hiển thị là 0.16 Mpa (1.6 kgf/cm²)



b. Nâng hạ cầu loại dùng công tắc nút bấm

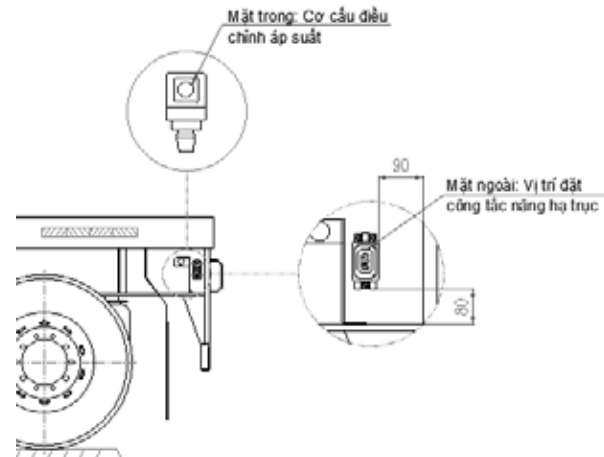
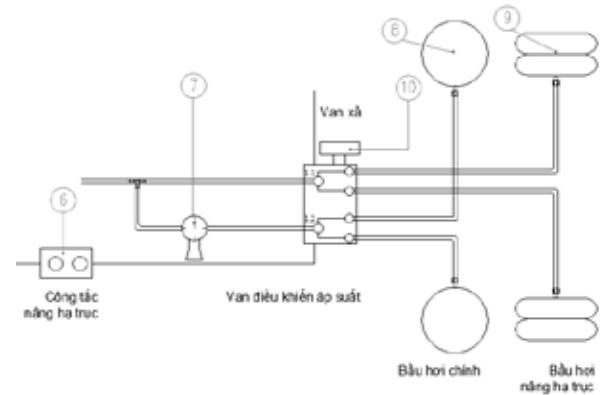
Quá trình hạ trục

Van điều khiển 10 ngắt, chân 1.2 mở, chân 1.1 đóng. Khi bật công tắc ON tại công tắc nâng hạ trục 6, chân điều khiển 1.2 mở, hơi từ bình khí nén đi qua cơ cấu điều chỉnh áp suất 7, qua chân 1.2, khí vào bầu hơi chính 08 với áp suất đã điều chỉnh trước, trục hạ xuống.

Quá trình nâng trục

Van điều khiển 10 mở, chân 1.2 đóng, chân 1.1 mở. Khi bật công tắc OFF tại công tắc nâng hạ trục 6, chân điều khiển 1.2 đóng, hơi từ bình khí nén đi qua chân 1.1, khí vào bầu hơi nâng hạ trục 9, lúc này áp suất từ bầu hơi chính 8 được xả ra ngoài qua van xả áp 10, trục được nâng lên.

Chú ý: công tắc nâng hạ trục 6 được đặt ở mặt ngoài dầm như hình vẽ, đồng hồ đo áp và cơ cấu điều chỉnh áp suất 7 được đặt cùng vị trí nhưng ở mặt trong của dầm.



4. Hệ thống giảm chấn khí nén

Lưu ý sử dụng

- Trước khi lái xe, kiểm tra xem trong bầu khí của hệ thống giảm chấn khí nén có không khí không. Nếu không có không khí, bầu khí sẽ bị hỏng.

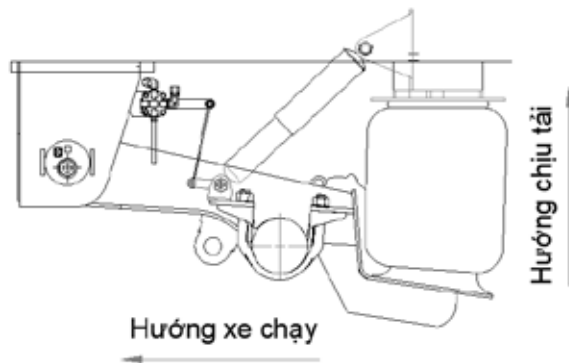
- Khi lái xe, không được lái vượt quá tốc độ 25 km/h. Nếu không, bầu khí của bộ giảm chấn khí nén sẽ bị hỏng (đồng thời, cần điều khiển chống sóc cũng gãy theo).

Nếu khách hàng không tuân theo điều này, công ty Soosan không chịu trách nhiệm về những hỏng hóc này.

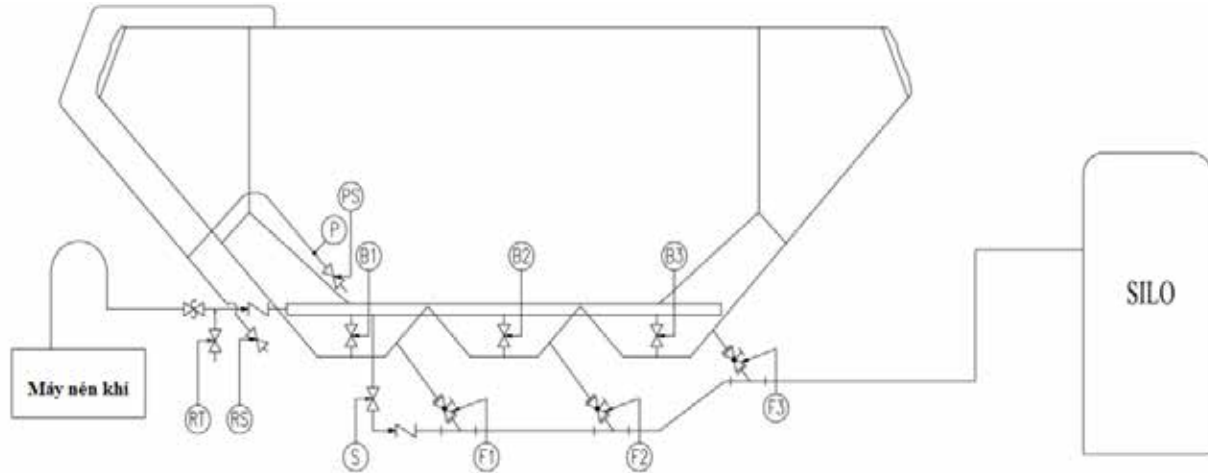
Bảo dưỡng bầu khí giảm chấn

Độ bền của bầu khí giảm chấn dạng khí nén phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tải và chế độ bảo dưỡng.

- Không nên lái xe lâu trong điều kiện không có khí nén trong bầu khí của bộ giảm chấn khí nén.
- Không để bụi bẩn dính vào bầu giảm chấn khí nén. Nếu có thì phải làm sạch bụi bẩn ngay.
- Khi làm sạch bụi bẩn, không dùng hoá chất, chỉ dùng nước sạch.
- Áp suất làm việc bình thường của bầu khí là 7 đến 8 kgf/cm². Nên duy trì áp suất của nó dưới 8 kgf/cm² là tối ưu để kéo dài tuổi thọ của thiết bị này



5. Hướng dẫn xả hàng với SMRM bồn có một hoặc nhiều phễu xả









Chức năng của một số loại van:

RT : xả khí trong đường ống máy nén khí

RS : Xả khí trong bồn

S : mở khí trực tiếp ra đường xả hàng (không qua bồn) để đẩy hàng trên đường xả đi nhanh hơn.

PS : xả khí ra ngoài để làm sạch đồng hồ đo áp khi cần

	Van bi		Van bướm
	Van 1 chiều		Đồng hồ đo áp
	Van an toàn		45° "Y"

a. Chuẩn bị

- Đưa xe SMRM vào vị trí cần xả hàng
- Kéo phanh tay (tránh xe bị trôi trong quá trình xả hàng)
- Kết nối ống xả với silo
- Đóng các van RT, RS, S, PS và mở các van B1, B2, B3
- Khởi động động cơ máy nén khí, khi máy nổ ổn định và đều ta kết nối với máy nén khí. Duy trì tốc độ vòng tua vừa phải (600-700 RPM)

b. Xả hàng.

- Khi áp suất trong bồn đạt 1.4 ~ 1.6 kgf/cm², mở van F3 và cũng mở van S khoảng 1/3 hoặc 1/2 để xả hàng (tùy theo silo xa hay gần). Nếu vậy, áp suất trong xi téc sẽ tăng lên tới 1.7-1.8 kgf/cm².
- Áp suất tối đa của bồn là 1.9 kgf/cm². Ở mức 1.9 kgf/cm², van an toàn sẽ mở.
- Khi hàng trong phễu được kết nối với van F3 được xả hết thì áp suất trong bồn sẽ giảm xuống 0.8 kgf/cm²
=> đóng van F3 và mở van F2. Lúc này áp suất khí trong bồn lại tăng lên, van S vẫn mở để xả hàng.
- Khi hàng trong bồn được kết nối với van F2 được xả hết, lúc này áp suất trong xi téc lại giảm xuống khoảng 0.5 kgf/cm² => đóng van F2 và mở van F1. Lúc này áp suất khí trong bồn lại tăng lên

Lưu ý: Tùy thuộc vào kỹ năng của từng người lái xe, độ cao của silo, tình trạng của máy nén khí và đặc tính của hàng hóa mà các van F3, F2, F1 có thể được mở đồng thời hoặc được mở và đóng lần lượt. Áp suất làm việc cũng có thể khác nhau. Tuy nhiên, thời gian xả hàng sẽ tương đối nhanh hơn nếu các van F3, F2, F1 được mở và đóng lần lượt.

c. Xả hàng còn sót lại

- Sau khi đã xả hết hàng ở các khoang, áp suất khí nén trong bồn còn khoảng 0.6 kgf/cm², đóng van S, ta tiến hành xả lần lượt từng van F1, F2, F3 đảm bảo đã xả sạch hàng còn đọng lại trong bồn

d. Kết thúc

- Sau khi xả hàng xong, tắt máy nén khí, mở các van RT, RS để xả hết khí trong bồn
- Khi toàn bộ áp suất khí trong bồn đã xả hết thì ta tiến hành tháo ống xả hàng ra khỏi silo

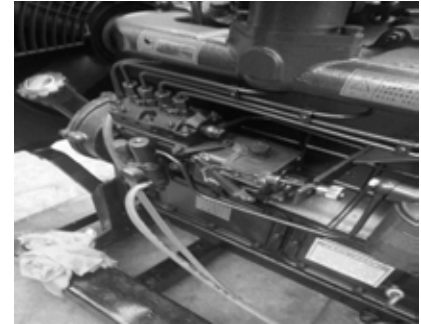
Chú ý :

- Trước khi khởi động máy nén khí, phải kiểm tra xem cửa nạp hàng bồn đã khóa chặt hay không.
- Luôn quan sát tình trạng xả hàng, máy nén khí luôn hoạt động trong suốt quá trình xả hàng.
- Trước khi áp suất khí được xả qua các van RT, RS thì không được tháo ống xả hàng ra khỏi silo.
- Khi xả hàng, các van B1, B2, B3 phải được mở. Nếu các van này bị đóng thì có thể gây hư hại cho các màng rung.
- Thời gian làm việc của máy nén khí là 120 phút. Nếu không xả hàng hết trong 120 phút phải cho máy nghỉ, chờ máy nguội mới tiếp tục xả.
- Van S có tác dụng làm sạch đường ống trước khi xả hàng và hỗ trợ xả hàng nhanh và sạch.

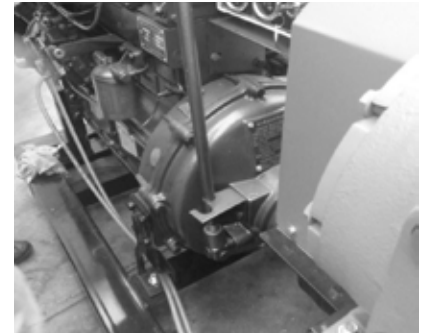
6. Hướng dẫn vận hành máy nén khí SMRM bồn

Bước 1: Chuẩn bị, khởi động

- Kiểm tra đường ống dầu, nếu có bọt khí thì phải dùng tay bơm dầu để xả hết khí ra ngoài
- Kiểm tra dầu bôi trơn, ở điều kiện thường thì mức dầu sẽ ở giữa 2 vạch của que thăm dầu
- Kiểm tra cần ga, phải để đúng vị trí như *Hình 1*
- Đưa cần côn về vị trí mở để cắt truyền động giữa máy nén khí và động cơ như *Hình 2*.
- Bật khóa điện và ấn nút đề.



Hình 1



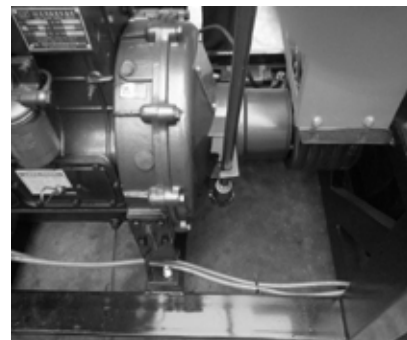
Hình 2

Bước 2: Vận hành

- Động cơ đã hoạt động, kiểm tra đồng hồ đo áp suất dầu (OIL PRESS) từ 0.2 – 0.6 MPa là đảm bảo
- Điều chỉnh ga tăng dần đến khi tiếng nổ động cơ đều
- Chuyển cần côn về vị trí đóng để kết nối máy nén khí với động cơ như

Hình 3

- Điều chỉnh ga để vòng tua của máy nén khí đạt 800 – 900 RPM như Hình 4
- Khi áp suất khí trong xitec đạt $1.3 \div 1.5 \text{ kgf/cm}^2$ thì tiến hành xả hàng. Lưu ý, khi áp suất đạt 1.9 kgf/cm^2 van an toàn sẽ tự động xả.



Hình 3



Hình 4

Bước 3: Tắt máy

- Sau khi xả hết hàng thì chuyển cần côn về vị trí mở (cắt truyền động với máy nén khí)
- Giảm ga, chờ 30 giây rồi tắt máy
- Chuyển cần côn về vị trí đóng như *Hình 5*
- Tắt và rút chìa khóa điện.



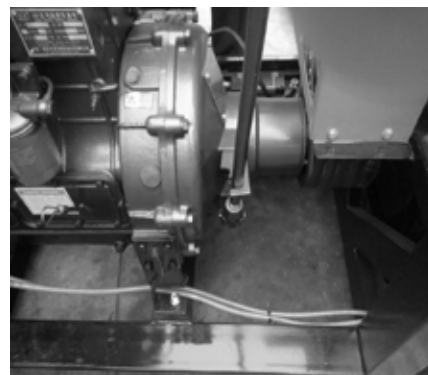
Hình 5

Lưu ý xả e trong các trường hợp sau

1. Lần đầu tiên sử dụng máy
2. Máy để lâu không hoạt động
3. Khi nhiên liệu bị cạn kiệt

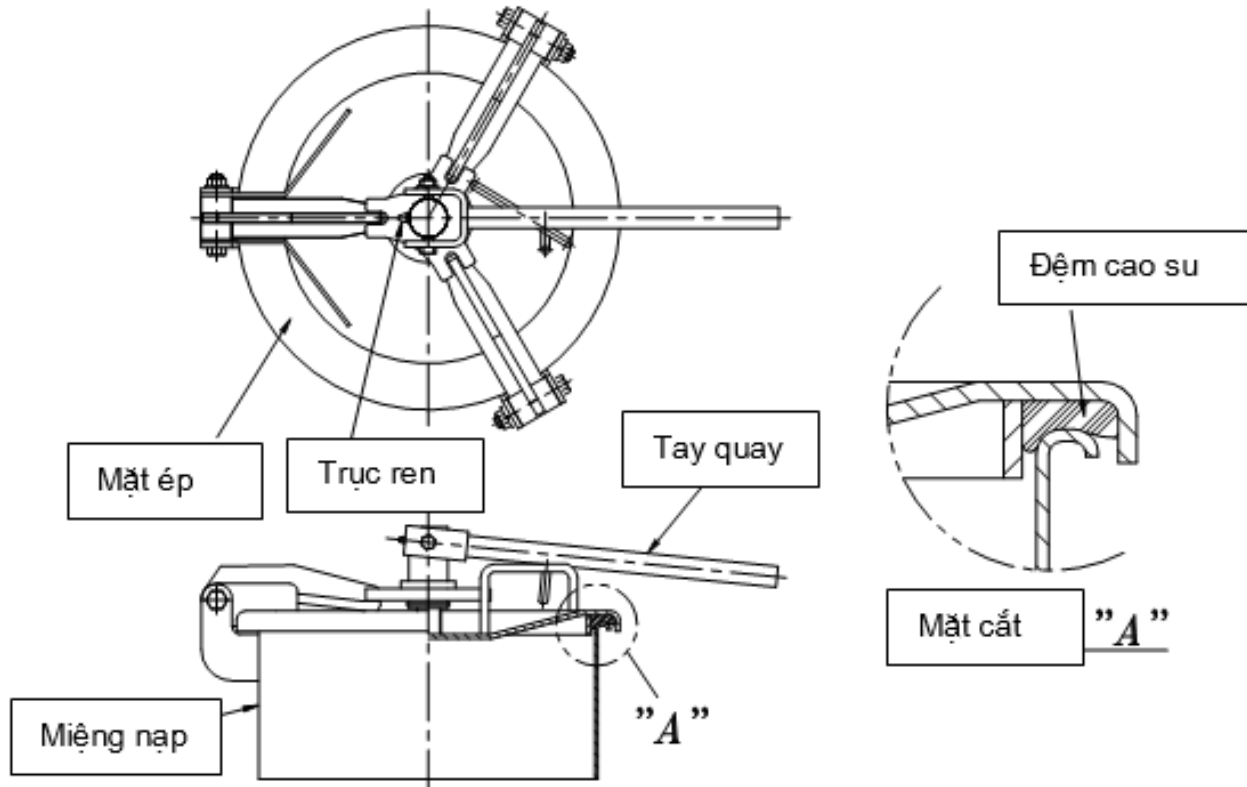
Phương pháp xả e

- Bơm dầu bằng tay đến khi đến khi cảm thấy nặng tay.
- Nói lỏng vít như *Hình 6*.
- Tiếp tục bơm dầu bằng tay đến khi nhiên liệu chảy ra từ nút xả e thì đều không còn bọt khí thì siết lại bulông → Bơm tay thêm vài lần nữa thấy nặng tay là được.

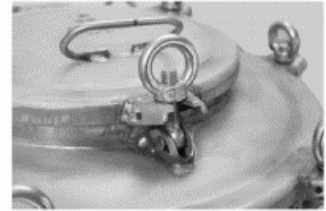
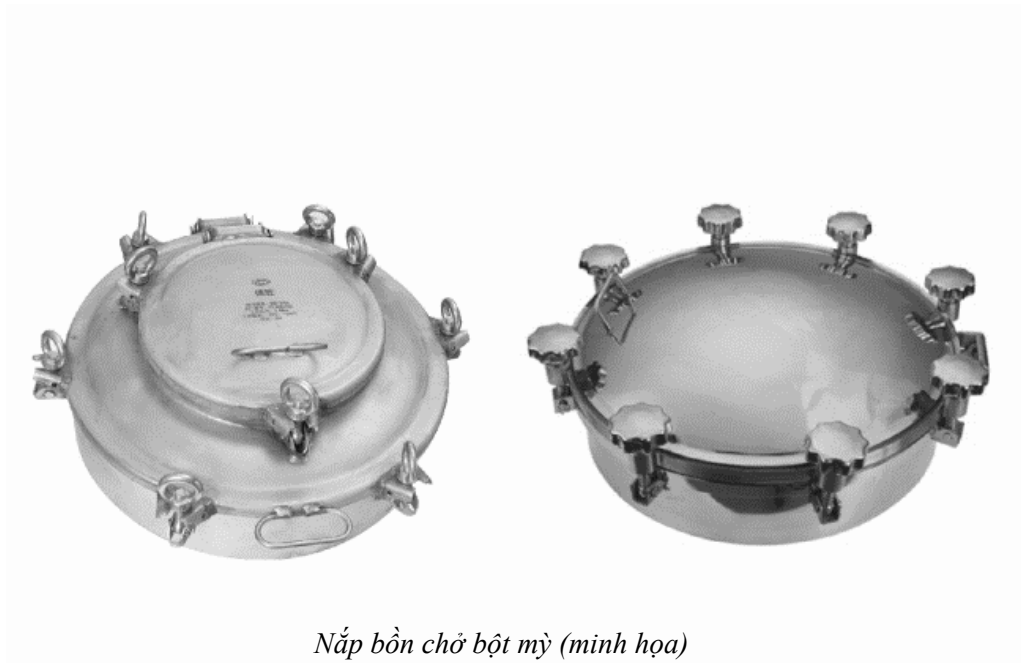


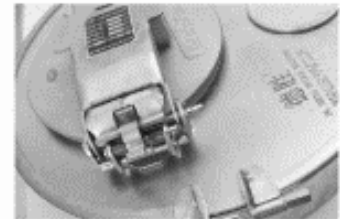
Hình 6

7. Cửa nạp liệu SMRM bồn



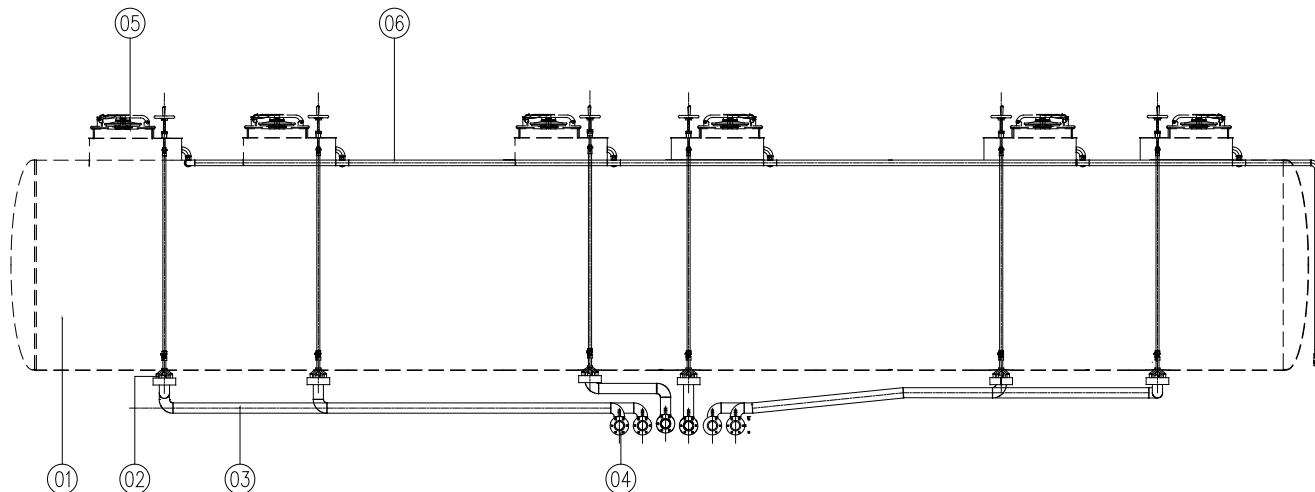
Nắp bồn chở xi măng (minh họa)





Nắp bồn chứa xăng dầu (minh họa)

8. Hệ thống xả nhiên liệu SMRM bồn xăng dầu



1. Xi téc

2. Van xả đáy

3. Đường ống xả

4. Van xả

5. Nắp xi téc và van hô hấp

6. Đường ống thoát khí

Nguyên lý làm việc:

Xăng dầu được nạp tự nhiên vào các khoang riêng biệt, mỗi khoang bao gồm 01 nắp bồn và 01 van xả đáy, 01 đường ống và van xả, hoạt động như một bồn riêng biệt. Khi xăng dầu được nạp đầy vào các khoang, mở các van xả và đường ống thoát khí, xăng được xả ra ngoài bằng áp suất tự nhiên của chất lỏng thông qua các đường ống xả. Van hô hấp làm việc khi có sự chênh lệch áp suất giữa bên ngoài và bên trong bồn.

Các điểm chú ý khi xả nguyên liệu ra:

- 1- Trước khi xả nguyên liệu ra, cần kiểm tra việc rò rỉ nguyên liệu ở xung quanh xe.
- 2- Trong khi xả nguyên liệu ra, cần kiểm tra sự rò rỉ nguyên liệu ở xung quanh xe.
- 3- Trước khi giảm áp suất trong bồn và sau khi xả nguyên liệu, không nên tháo ống xả nguyên liệu ra ngay khỏi bồn chứa.

KIỂM TRA ĐỊNH KỲ, BẢO DƯỠNG VÀ SỬA CHỮA

Bạn cần hết sức cẩn thận phòng ngừa việc làm hư hỏng cũng như gây thương tích cho bản thân mỗi khi thực hiện quy trình kiểm tra và bảo dưỡng xe.

Nếu bạn chưa thực sự tin tưởng và khả năng kiểm tra và bảo dưỡng chiếc xe của mình, chúng tôi khuyến cáo bạn hãy đưa xe đến gara ủy quyền hoặc trạm dịch vụ, bảo hành của Soosan để thực hiện công việc trên.

Việc bảo dưỡng sai, không đầy đủ và không thường xuyên sẽ dẫn đến các trục trặc kỹ thuật có thể làm hỏng xe, gây ra tai nạn hoặc thương tích nghiêm trọng.

Chú ý: Bảo dưỡng xe và lưu giữ các hồ sơ là trách nhiệm của người sở hữu

1. Bảo dưỡng bảo trì lần 1

- Đối với xe SMRM chạy đường dài Bắc-Nam, thì sau khi chạy chuyến đầu tiên. Đối với xe SMRM chạy đường ngắn thì trong một tháng đầu kể từ khi nhận xe.

a. Kiểm tra căn chỉnh trục

Căn chỉnh trục giúp cho lốp mòn đều, giảm chi phí thay lốp.

- Lấy tim chốt kéo làm điểm chuẩn, đo khoảng cách từ tim chốt kéo đến tim cầu thứ nhất. Điều chỉnh kích thước (tay giàng điều chỉnh) sao cho khoảng cách từ tim chốt kéo đến tim cầu thứ nhất bên phải và bên trái bằng nhau. Sau đó siết chặt toàn bộ bu lông ở tay giàng điều chỉnh.

- Tiếp theo ta lấy trục thứ nhất làm chuẩn, đo kích thước từ tim trục thứ nhất đến tim trục thứ hai. Điều chỉnh kích thước (tay giăng điều chỉnh) sao cho khoảng cách từ tim trục thứ nhất đến tim trục thứ hai ở bên phải và bên trái bằng nhau. Sau đó siết chặt toàn bộ bu lông ở tay giăng điều chỉnh.

- Đối với xe nhiều trục ta làm tương tự theo các bước ở trên.

b. Kiểm tra hệ thống điện

- Kiểm tra các vị trí đầu nối, vị trí bắt đèn.

+ Kiểm tra tình trạng hoạt động và chức năng của các đèn.

c. Kiểm tra độ mòn má phanh

Nếu khe hở phanh quá rộng do má phanh bị mòn thì hãy kiểm tra tình trạng má phanh. Kiểm tra định kỳ má phanh khoảng 5000 km một lần.

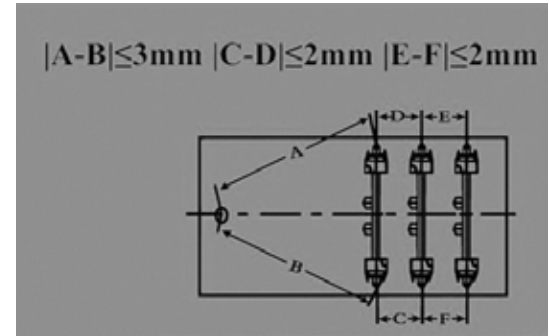
- Cách kiểm tra và đánh giá:

Kéo nắp cao su và mở mắt thăm

Chiều dày má phanh phải từ 5~8 mm. Khi má phanh bị mòn đến vạch giới hạn được in trên má phanh thì phải thay thế má phanh mới.

- Chu kì kiểm tra: Thường xuyên hoặc từng tuần.

- Qui cách má phanh: Phụ tùng chính hãng.



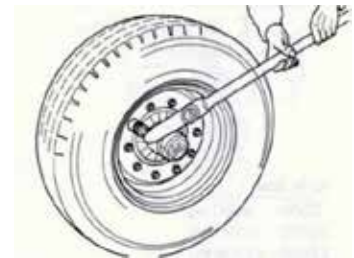
d. Điều chỉnh và kiểm tra độ ăn của phanh

- Dừng xe tại vị trí bằng phẳng, sau ngắt kết nối giữa đầu kéo và SMRM.
- Kết nối khí nén vào đường cấp (màu đỏ) rồi tiến hành điều chỉnh phanh.
- Dùng cờ lê 19 vặn núm điều chỉnh trên đui gà của trục, vặn theo chiều kim đồng hồ đến khi bó cứng.
- Nới dần theo chiều ngược lại, nới theo từng nấc (có tiếng kêu tách). Tại công ty để mặc định 4 nấc. Tùy vào điều kiện sử dụng của khách hàng có thể để 2~3 nấc hoặc 5~6 nấc.
- Tiến hành điều chỉnh trên từng trục, đảm bảo điều chỉnh đồng đều trên mỗi trục.
- Sau khi căn chỉnh phanh ta có thể kiểm tra lực phanh (trên bộ thử phanh) hoặc chạy thử trên đường thử.



e. Kiểm tra sự nới lỏng của bu lông

- Kiểm tra và siết lại bu lông tay giàng, bu lông quang nhíp, bu lông tắc kê...
- Lực siết bu lông theo độ bền của bu lông và theo bảng lực siết bu lông tương ứng.



f. Kiểm tra áp suất lốp.

- Dùng dụng cụ đo áp chuyên dụng để kiểm tra áp suất lốp. Từ đó có thể tăng hoặc giảm áp suất lốp theo tiêu chuẩn của nhà cung cấp và điều kiện sử dụng của khách hàng.

g. Bôi dầu mỡ cho xe

- Định kì tra dầu mỡ cho xe sau mỗi 50.000km sử dụng

- Vị trí tra dầu mỡ: chân cầu nhíp, đùi gà, chốt kéo, miệng nạp, các trục xoay, chân chống, mỡ nhíp...

2. Bảo dưỡng, bảo trì lần 2

Bảo trì lần 2 cách lần thứ nhất 6 tháng. Ta tiến hành tương tự công việc như bảo trì lần 1 và thêm một số công việc sau:

- Kiểm tra độ dơ của trục mỡ nhíp, bạc tay giằng, bạc đùi gà...

- Vệ sinh van phân phối (củ chia hơi hay cóc xả)




- Kiểm tra tình trạng mỡ ở moay ơ ổ trục (bổ xung hoặc thay mỡ mới) theo đúng loại mỡ: Mobil HP 222 hoặc Mobil HP 223

- Kiểm tra vòng bi (bạc đạn) và xiết lại bu lông đầu trục nếu cần



QUI ĐỊNH AN TOÀN

1. Các loại biển báo trên xe

 Biển báo nguy hiểm	Trong trường hợp không tuân theo biển báo, người sử dụng sẽ bị tai nạn nghiêm trọng hoặc thiệt mạng ngay lập tức.
 Biển cảnh báo	Trong trường hợp không tuân theo biển báo, người sử dụng có thể bị tai nạn hoặc thiệt mạng.
 Biển chú ý	Trong trường hợp không tuân theo biển báo, người sử dụng có thể bị tai nạn nhẹ, hoặc làm hại thiết bị, tài sản.

2. Chấp hành an toàn

- Đa phần các tai nạn xảy ra do người điều khiển không tuân thủ điều lệ an toàn cơ bản. Đồng thời trước khi xảy ra tai nạn, ta đều có thể dự đoán được tình trạng nguy hiểm và nếu để ý, chúng ta hoàn toàn có thể tránh được tai nạn.
- Cần hiểu các phương pháp đảm bảo an toàn và hiểu tất cả các biển báo trước khi tiến hành các công việc lái xe, đổ xăng dầu và vận hành các trang thiết bị khác.
- Các phương pháp đảm bảo an toàn cơ bản được hướng dẫn tỉ mỉ trong phần thuyết minh và phần “Điều lệ an toàn” nằm trong sách hướng dẫn sử dụng.
- Cần nắm vững hướng dẫn sử dụng và các biển báo được thể hiện trên xe để phòng tai nạn trước khi chúng xảy ra.
- Việc lái xe, đổ xăng dầu, vận hành các trang thiết bị không đúng phương pháp sẽ dẫn tới nguy hiểm, kéo theo tai nạn chết người.

- Vì vậy, nghiêm cấm việc lái xe, đổ xăng dầu và vận hành các trang thiết bị khi chưa hiểu đầy đủ bản hướng dẫn các thao tác vận hành.

3. Đảm bảo an toàn

- Trên xe ô tô có rất nhiều biển cảnh báo. Người điều khiển cần biết rõ vị trí chính xác của biển cảnh báo và hiểu đầy đủ khái niệm nguy hiểm.

- Luôn giữ gìn sạch sẽ tất cả các biển báo và bảng hướng dẫn để ta có thể đọc được. Trong trường hợp không nhìn rõ chữ hay hình ảnh vẽ trên biển báo thì phải rửa sạch hoặc thay thế nó bằng một cái mới khác. Khi lau rửa, hãy sử dụng hóa chất như gasoline, solvent.

- Nếu biển hướng dẫn trên các sản phẩm của công ty Soosan không thể đọc được hoặc bị hỏng thì trung tâm dịch vụ của công ty Soosan sẽ thay thế miễn phí cho khách hàng bằng một cái mới nếu lái xe mang theo hồ sơ đúng với loại xe đang sử dụng.

- Để đảm bảo an toàn cần nắm vững bản thuyết minh xử lý xe và chấp hành theo những cảnh báo dưới đây:

Nghiêm cấm hành vi vi phạm pháp luật về quản lý xe như sửa đổi phát luật bất chính, đổi số khung, số thùng, làm giả các giấy tờ liên quan đến xe.

4. Vị trí và nội dung

a. Biển báo nguy hiểm



Trơn trượt: để tránh bị ngã trên nền bằng



Ngã nhào: Cảnh báo để tránh ngã ra sau

- Phạm vi tác dụng: Mặt trước, trung tâm phía trên của biển cảnh báo.

- Nội dung: Biển báo cho biết sự nguy hiểm khi ta làm việc trên cao hoặc đi lại khi cần thiết.

b. Biển cảnh báo



Cảnh báo: Khi hạ chân chống xuống phải kiểm tra xem có người nằm, ngồi phía dưới hay không, nếu có người ấy có thể bị tai nạn.

- Vị trí: Khu vực chân chống, nằm ở hai cạnh trước thân xe (có hai chân chống, phải và trái).

- Nội dung: Biển biểu thị cảnh báo rằng tai nạn có thể xảy ra khi đổ và đặt xe. Do vậy, phải kiểm tra trước khi đổ, đặt xe.



SOOSAN VINA MOTOR

Công ty TNHH ô tô Soosan Việt Nam

Địa chỉ: Cụm CN Hạp Lĩnh, Phường Hạp Lĩnh,
TP. Bắc Ninh, Tỉnh Bắc Ninh, Việt Nam

Điện thoại: +84-2223-720-364

Website: www.soosanvina.com

SOOSAN VINA MOTOR - CHI NHÁNH ĐỒNG NAI

Công ty TNHH ô tô Soosan Việt Nam - CN Đồng Nai

Địa chỉ: KCN Nhơn Trạch III, giai đoạn 2, Xã Long Thọ,
Huyện Nhơn Trạch, Tỉnh Đồng Nai

Điện thoại: +84-2513-568-260

Fax: +84-2513-568-001

Website: www.soosanvina.com