

127682

00.11.0053119



汽車拖拉机的安全駕駛 節油保养的先進經驗

1956年全國鐵路先進生產者代表會議選編



人民鐵道出版社

87.389051

目 錄

(一) 55015 拖拉机保养經驗.....	1
(二) 尹文傑汽車安全駕駛經驗.....	7
(三) 姜寔源駕駛汽車節約油料經驗.....	12

55015 拖拉机保养經驗

第一工程局机械筑路隊，全部採用機械化施工，主要使用推土機，拖拉機，剷運機做路基土方工程。過去機械出勤率很低，直接參加生產的推土機拖拉機共 58 台，根據該隊 1955 年第一季度統計分析，主要機械推土機拖拉機的出勤率為 59%，使用率為 55.8%，距部定要求相差很遠，主要原因是对機械清潔、細心檢查和遵守操作規程做得不夠。拖拉機大修間隔時間，部定要求運轉二千台時，但絕大部份機械達不到要求，有的僅運轉几百小時或几十小時就需要修理，而 55015 拖拉機由常德福等四人負責保管，從 1953 年 11 月至 1955 年 4 月共運轉 4179 台時（1955 年 4 月 11 日—11 月 19 日在蘭州該局機械修配廠大修），從 1955 年 11 月 20 日起至今年元月底止，又運轉 723 台時，仍然在安全使用，二年零三個月共安全運轉 4901 台時。按照第一階段安全運轉 4179 台時計算，超過部定大修間隔時間 109%，並為國家節省修理油料和停修時間，多完成土方工程 86,400 立方，全部節省經濟價值七萬六千多元。1955 年 3 月份被評為該局先進單位。該台車所以能取得這樣的成績，主要的真實徹了『駕駛操作規程』，嚴格執行『定保、定檢』制，先進『管理方法』，包保管機械負責人，提高了社會主義覺悟，愛護機器像愛護自己的身體一樣，因此就能為國家節省大量財富，超額完成工程任務。他們所取得的經驗和成績有以下幾方面：

甲、改進管理方法

(1) 嚴格執行包保管負責制：該車主要保管人員對機械細心愛護，不論天氣多么冷或多么熱，不論白天、黑夜、只要一停車，就把保管工作做好，如蓋好篷布、冬季施工把遮蓋暖棚門口的帆布門帘掩蓋好，不使風、沙、雨雪侵襲機件。

(2) 認真貫徹交接班制度：交班的人要把使用情況詳細告訴接班人，並叮囑注意安全運轉事項；接班的人除傾聽交班人的意見外，並細心的按順序檢查各部份，特別注意檢查上一班人檢修過的部份。

(3) 制定台車措施計劃：訂台車計劃要算細帳，既有奋斗目标，又有實現計劃的具體辦法。如下班後一定要把加油加水工作做好，（冬季加注防凍液），保證第二天出勤不耽誤工作。學員開車時必須听从指導，避免引擎熄火延誤時間，因而帶動其他機械正常出勤，提高工作效率。

(4) 建立碰頭會：為了使所訂計劃和制度得到徹底實現，不定期召開本台車人員碰頭會，進行檢查，開展批評與自我批評，互相取長補短，研究解決發生的各項問題。如在連續四天內折斷軌鏈四次，經他們在碰頭會上研究，找出原因是軌鏈太緊，採用調整緩衝彈簧方法，就解決了折斷軌鏈的現象。在碰頭會上還要經常研究學習別人的先進工作方法，互相交流經驗。碰頭會成了他們執行計劃，貫徹制度及解決思想毛病，從而不斷提高技術的有效方法。

(5) 愛護零件愛護工具：隨機所帶的工具使用後，都要擦乾淨，逐件清查放在工具箱內，從未有過遺失。只要車子一停下就進行清掃，避免污物長期侵蝕機件，縮短收工後的清潔時間。機械零件拆下後及時裝上，連一個螺絲都不缺少。總之

包保管人随时都在关心着每一个机件和工具，爱护机械像爱护自己的身体一样。

乙、貫徹『定保』『定檢』制度

(1) 建立分工負責制：該車每當接到『定保』『定檢』通知單以後，全台人員就開會研究『保』『檢』的重點，分清每個人負責保檢部份，進行保檢，然後互相檢驗。要求在保檢後的60小時內不出任何故障，因此增強了全台車人員的責任心，消滅了因保檢不徹底而發生故障現象。

(2) 重視日常保檢和潤滑：

1. 每日完工交接班時，對全車進行詳細檢查，尤其對底盤下面難以看到的部份，都要鑽進去檢查，那怕是一個螺絲釘鬆了，也馬上擰緊，絕不粗心大意放過。

2. 每日收工後，及時把車擦乾淨，保持整潔美觀。清潔工作完畢後，再檢查各部份是否正常，進行調整。自己有把握修好的毛病決不請求別人，免得待修時間太長影響工作。修好後互相檢查，避免使用中發生反工浪費。

3. 加注機油、黑油，均保持在水平標誌處，絕不多一點，也不少一點。打黃油時，嚴格遵守潤滑規則，按照規定加注，既不浪費黃油，又能保護油圈。加注任何油料，都注意清潔工作，加油時要把加油處和加油機擦乾淨。剩下的油料和盛油用具，妥善蓋好保存，不使污物侵入。

4. 對於危險易出事故的部份，如飛輪、离合器、各部份肖子及連接處更要細致檢查，有磨損現象立即調整，以免擴大磨損，防止事故。

5. 根據施工地點灰沙的大小情況，決定拆洗空氣濾清器的時間，規定24--64小時必須清洗，保持引擎有足够的馬力正

常工作。

6. 保檢時一定把油箱內油底子倒淨，这样可以排淨油箱中沉淀污物和水份，避免油路拋錨，這點在冬季施工中更為重要。

丙、遵守操作規程

(1) 駕駛時經常查看儀表（尤其是機油表）和听察各部份機件的响声，如有不正常現象，立即停車檢查，不勉強開行，防止事故發生。

(2) 行駛中盡量不轉死灣，注意軌鏈松緊程度，既不過緊也不過松。在運行中見有30公分以上的石塊或凹凸太深的地方，要繞過去；不能繞時，以最低速度行駛，然后用剷運機檢走或括平。

(3) 在有塊石的地段工作時，要注意石塊夾入剷運機輪胎中間，隨車學員注意檢查，如發現夾住了石塊，就立即以鉄錘击落，以免損壞剷運機輪胎。

(4) 起步時不猛拉离合器，行走后再拉緊。下坡或經過凹凸地方時不猛冲，放下油門，必要時放低剷運機斗，以免損壞及翻車。

(5) 剷土時根據地形下刀片，並按括土距離決定吃刀片深淺，以保持引擎負荷一致。

(6) 倒土時，根據地形散佈均勻。收推土板時，要連續收放數次，使土倒淨。並能使鋼絲繩用力緩和，轉灣時不使鋼絲繩收得太緊，以免崩斷。

(7) 遇到不易剷滿的土質時，用升降斗身將地面造成波浪形，使土容易剷進斗內。剷滿后如擋土門關不緊，可以使車退后一公尺左右，即可關緊不漏土。

(8) 割運仇鋼絲繩可栓長 2—3 公尺，多余的鋼絲繩可以盤在后面、因前面一節容易折斷。前面的斷了可以將后面的鋼絲繩往前緊，就可繼續使用，免得更換全部鋼絲繩。

(9) 冬季發動引擎，先讓小引擎走慢車約 4—5 分鐘，待各部份潤滑均勻，再增速度帶動大引擎，同樣要使潤滑均勻再行開動，防止燒壞各傳動部份。

(10) 冬季發動時因減速箱黑油太厚，在起初發動引擎速度尽可能要慢，以免油厚將銅皮彈簧油圈拉損。

(11) 嚴格執行新車及大修後的 60 小時試運轉規定，使各部份運轉均勻，借以延長機械壽命。

丁、55015 台車貫徹『駕駛操作規程』，嚴格執行『定保、定檢』制度，改進『管理方法』后，
所節省的經濟價值

55015 拖拉機節省經濟價值表

項目	節省經濟價值內容	單位	數量	單 價	節省總價(元)
1	節省大修一次費用	台次	1	10,000.000	10,000.00
2	節省中修二次費用	台次	2	3,600.000	7,200.00
3	節省小修四次費用	台次	4	500.000	2,000.00
4	安全運轉 1,170 小時 柴油	公斤	10.955	595	6,513.23
5	“ “ “ “ 機油	“	427	1.170	499.59
6	“ “ “ “ 汽油	“	295	0.773	228.04
7	因安全運轉節省修理時間 180 天可多完成土方工程 按每立方照預算 50—100 公尺運距填挖方平均單價計算	立公方	860400	577	49,852.80
	總 計				76293.66

附註：1. 大、中、小修費用，按第一工程局全年平均修理費計算。

2. 油料單價按 955 年材料目錄單價計算。

該台車從1953年11月至1955年4月已安全運轉1179台時，超過部定大修間隔使用時間2千台時的109%，為國家節省經濟價值列如上表。

55015 台車在第一工程局機械化施工中能得到這樣優異的成績，是由於黨的正確領導和行政、工會、青年團具體幫助培養下成長起來的，它的成績不僅僅為國家節省了七萬六千多元的財富，而更重要的是在1955年下半年該局機械筑路隊大力推廣55015 台車的先進經驗後，所有機械普遍提高了出勤率，超額完成工程任務。

推廣 55015 拖拉機先進經驗所獲得主要成績表

主 要 項 目	單位	上半年完成數量 或 消 耗 數 量	下半年推廣 55015 經 驗完成數或消耗數量	節省或提 高百分比
58台機械完成土方工 程數量	M ³	846,412	1786,010	47%
58台機械共出勤台時	小時	28,020	48,164	58%
58台機械每小時平均 主要燃料柴油消耗率	公斤	9.02	8.84	10.2%

在上表內可以看到由於推廣 55015 台車保養經驗後，大大提高了機械出勤率，保證了機械正常運轉。例如 61072 台車，由1955年7—12月份的半年內共出勤 2366 台時，並節省柴油 2300 公斤。其他如 61019、61073，均能保持正常運轉，超額完成任務。這裡應當特別提到的是 61073 台車，由於過去包保管人不重視檢修保養和操作規程，台車質量最壞，大家都不願意駕駛，在1955年8月份該台交由張卷嶺負責包保管使用後，由於他認真學習貫徹了 55015 台車優良經驗，細心進行保養駕駛，大大改變了機械狀況，在競賽中連獲三次優勝成績，對機械駕駛人員給了很大的啟發和教育。能夠進一步鞏固 55015 台車的經驗，並在今後機械化施工中廣泛推行這一先進經驗，對提前完成五年計劃將起到很大作用。

尹文傑汽車安全駕駛經驗

第一工程局第二汽車運輸隊駕駛員尹文傑，幾年來在新建鐵路西北高原地帶擔任工程汽車運輸，已安全行駛14万多車公里。1953~1954年兩年中就安全行駛七万六千車公里，沒有發生過任何大小事故。兩年來他曾獲得五次生產獎勵。他的安全駕駛事蹟在甘肅省第一屆公路勞模代表大會中印發介紹全省，並在該局汽車駕駛員中普遍做了推廣。他所積累一些經驗介紹如下：

（一）行車前的檢查與行車中的思想集中。行車前的檢查和准备工作，對保證行車的安全和行駛中的減少故障有決定意義。行駛前詳細檢查各部份，使其保持正常良好，尤其要注意與安全有關部份機件，如轉向、剎車、輪胎、喇叭、燈光等。幾年來由於他重視行車前檢查和准备工作，避免了事故發生。有一次在檢查中發現方向系直拉桿和尚頭，因年久磨損即將脫離保險圈，又發現左后輪有油漬，剎車已因漏油而失靈，都及時進行了處理。可見行車前的檢查和准备工作，是非常重要的。

行車中要有高度地思想集中，隨時注意各種不同的情況，沉着處理。遇到狹路轉彎或在街村，必須低速行駛。長途行駛，應養成停車檢查的良好習慣。工程運輸中应尽量利用裝卸料時間，檢查調整各部份機件，收到很大的效果。如除去嵌在輪胎中小石塊，就能提高輪胎行駛里程，降低運輸成本。在行車中應少用緊急剎車，減少車輛各組成部份受損和輪胎磨損。

（二）平時保養與延長機械使用壽命。車輛修出後不能用

高速油門試車，應不关油路或电路而用電車在路上逐步試車調整，以資延長引擎使用壽命。

車輛使用時嚴格保持油路、电路的正常狀態，如發現故障，立即整修，不可勉強使用。

車輛應經常注意燃料系，机油、空氣濾清器保養工作，尤其在便道上行車灰塵很大，如不洗淨，不但引擎無力，而且會使引擎容易磨損。白金火星塞間隙，應根據各類不同車型及規定，仔細校正，保持引擎正常工作。

(三) 安全行駛的經驗。他安全行駛14万多車公里，主要的是一貫對車輛愛護，細心謹慎的週密的檢查，嚴格遵守交通規則。除此以外，並須在行駛中善於判斷客觀事物的發展規律，並有預見性的察覺決定在行駛中行人牲畜等動態情況，靈活掌握駕駛，特別注意安全。現將其經驗介紹如下：

一、注意行人牲畜的動態：

① 汽車在大風揚塵中行駛，如果是頂頭或橫吹的風，一定要加倍的警惕，防止行人因風向听不到車的聲音，這時單純依靠鳴號是不夠的，一定要站、或慢、使行人知覺有車駛來。如果車輛相繼行駛，距離間隔要遠，在前車塵土消失的距離處，此時更需注意，行人因前車駛過，引擎聲夾雜着風聲，更不易聽見後面來車。同時行人因塵土迷阻，看不出後車駛來，更可能亂走，致與車輛發生互撞。

會車時，在塵土未消失前，切勿走路中，防止後面有車追塵行駛或其正在超越前車而致相撞。因此會車時，必須開大燈走人行路綫。

② 行駛中如遇多人在路中間並排行走交談，喇叭一鳴，因他們事先沒有防備，為了躲避來車會有一兩個人忽而跑這

边、忽而跑那边；还有时会遇着不管汽車行駛在路中相吵打的人，在这种情况下，应按他們的形式、地位去推測可能作出來的一些忽視安全的动作，早作准备。

③ 汽車在行駛中，嗅覺要灵敏，如發現布嗅味时，应停車檢查有無燃燒衣服和貨物等，尤其是乘人的車。如有鉄腥味，急停車檢查，看是否有机件偶而發生脫落损坏，或叶子板等螺絲松脫相互磨擦。例如前齒板折斷，活动吊耳磨到在大樑上，就可引起大樑因磨痕后早期折斷。風扇皮帶調整不当，会有一种橡皮味。若偶然聞着有剎車油味，应立即停車，檢查四輪有無漏油情况，並檢查总泵是否良好。如發現火炙剎車油味道，是气泵內防护漏油皮碗坏了，以致剎車油吸入引擎內，要及早檢修，作其他补救办法，以免使用剎車时失灵肇事。若遇有强烈的汽油味，应停車檢查化油器及汽油管油箱盖有無破裂，以免引起火災。

④ 駕駛途中，如發覺行人驚奇注視本車时，应立即停車，檢查各部机件，是否有失調或拖帶着地等情况，以及因裝載貨物捆綁不牢松掉情形，即時处理。

⑤ 在行人很多的地方行駛，如遇行人避車、左右犹豫、主意不定时，应即減速，思想不可紊乱。必要时就剎車避免肇事。

⑥ 車輛在工地行駛时，如遇人站在路中間，招手攔搭便車，应鳴号示意，如对方仍不讓开，就应把車停下，講清道理，切勿鬧个性由一边强行駛过，这样最易造成事故。

⑦ 如果是担任客运，在行車前，一定要向乘客作安全宣傳，如不要把腿手及头伸出車外，車未停穩不可上下等，詳細說明利害关系。往往乘客掉失物品，車未停穩，就跳下取拾，而忽視安全，造成不应有之伤亡事故。

⑧ 行駛中，遇見馬車腳踏車，車速一定要慢，注意他們的動作，如他騎的不好或因長途覽車疲勞，或有和汽車搶路的，或為了顯示炫耀自己技術，故意和汽車交臂而過的，有的計算不到汽車的速度，臨時變更路線的，也有的在前面走，聽見后面來了汽車，回頭看一下以後，掌握不了行駛方向，橫沖一下或蹣倒在地等情況，都應尽可能把路讓寬，給他行駛，特別在溝坡邊行車時，不論他的路線對不對，都要設法给对方讓寬行路，不因其臨時慌張，停不住，下不來，造成不應有的事故。

II、注意上下坡道跟車會車的安全

① 車輛在上坡時發現前面有車，兩車跟的距离應遠些，防止前車因上不去坡倒溜下來，撞壞後車。若是陡坡時，寧可讓前車上去以後再上，也不要跟的太近，同樣在下坡時也不要跟的太近，防備前車遇有阻礙時緊急剎車，會相互撞車，造成不應有之損失。

② 行駛途中會車應相互尊敬、要有禮貌。要隨時注意來車的速度，和客貨是否超出，並應視路面寬窄情況，適當選擇交會地方，以保安全。若自己是下坡行駛，要照顧到对方上坡車的困難，注意讓路，如果自己是空車上坡，對面是重車下坡，最好也要避讓，免得來車因剎車不靈，招致意外的損失。

③ 剎車油管靠近排氣管，雖有隔熱裝置，但因爬山時間過長，會烤得剎車油管內的剎車油發熱而膨脹，影响到剎車失效。因此在山快要爬完即將開始下坡時，須先試踏剎車是否失靈？否則應在山頂停車檢查或進行放氣。

④ 超車時一定掌握安全超車的原則。必須判明前方無阻礙，車後並無他車欲超我車，並得到前車的許可方可超過，否則是最易出事故。

⑤ 必須鳴号的地段，不僅自己要按喇叭，更須注意傾听对方有無喇叭声，一定要依交通規則按照自己的路綫前進。

⑥ 看見陡坡估計能冲，則提前換擋冲上去，否則就要及早換擋穩穩地爬上，免得行至中腰倒退肇事。

⑦ 机件必須事先週密檢查，就可免除行駛中的顧慮。

⑧ 在路上行車，吃過飯后，最容易瞌睡。發現這種情況，不可勉強行駛。可作一例行保養，或檢查車輛。必要時，可停車休息一下，切勿迷迷胡胡行駛，否則最易造成事故。

總之，要隨時隨地按着各種可能引起劇變的情況，由遠而近，反復視察，因行車事故的發生，往往只在二、三秒鐘之內，就造成難以估計的損害。如會車、超車、視線不清、轉彎等，應樹立「我不撞人家，防備人家撞我」的思想。上坡要大膽，下坡要細心，作到人車如一，運用自如，充份的判斷，從容的控制。使用緊急剎車，都是因為缺乏以上的預見性，毫無準備、手忙腳亂的具體表現，也是造成事故的根源。

（四）密切團結助手。助手普遍想早學會駕駛，必須抓住這一思想進行安全第一的說服教育。同時要經常找助手談話，幫助助手在政治上進步，提高技術，把自己的經驗毫無保留地隨時隨地耐心細致地教給助手。把團結友愛，建立在互相進步、共同搞好工作的基礎上，關心助手的體力與休息。駕駛員與助手只是工作上的分工不同，完全不再是舊社會中的師徒關係。所以一些艱苦繁重的工作要自己帶頭幹，以共同的積極性，相互鼓舞工作熱情，完成任務。安全行駛、延長機械使用壽命以及提高出車率等各方面，都是與助手密切的配合分不開的。

（五）安全行駛中節省的经济效果。他駕駛 109 号萬國 K—6 汽車，中修出廠到小修定額為八千公里，而實際行駛二萬六千公里，超過定額三倍多，僅修理費一項節省 1200 多元。

縮短了進廠檢修時間，超額完成運輸任務一萬三千噸公里。對降低成本與提高出車率，作出重大貢獻。

姜慶源駕駛汽車節約油料經驗

姜慶源同志是第一工程局第二汽車運輸隊汽車駕駛員。1949年他在參加解放軍汽車運輸工作時，學會了駕駛汽車技術。1949年抗美援朝保家衛國運動中報名參加志願軍，在朝鮮前線由於出色地完成了運輸任務，曾立了戰地功大小六次，並獲得一次安全行駛五萬車公里的光榮牌。1955年轉業到該局第二汽車運輸隊，在9~12月份共節省汽油537公斤，並超額完成運輸任務15.3%，為國家節省一千五百六十五元財富。茲將他駕駛汽車節約油料的經驗介紹如下：

(一) 對節約汽車油料的正確認識。姜慶源在駕駛汽車過程中，經過不斷地研究，綜合提出了兩條基本守則：

(1) 駕駛汽車必須熟習車輛的性能、機件作用及特點，思想集中，機警沉着，安全行駛，隨時注意降低燃料消耗。

(2) 汽車必須在完好的技術狀態下和安全行駛的基礎上，全面的完成運輸任務來節約燃料。

(二) 駕駛汽車節約油料的主要方法。由於他一貫堅決遵守了以上兩個原則，在行車前能細致地作好各部機件檢驗工作，行駛中隨時注意了可能發生的故障立即排除，停駛後立即進行清掃保養及檢驗工作，因此取得節約油料的極大成績。他的經驗是：

(1) 發動起步不多踏油門：在發動引擎時，先踩一下離合器，少踏油門，對阻風閥不過分使用它，這樣可免除吸油過多、發動困難、浪費油料的現象，發動後再逐步放回。如阻風

閥能調節適當，發動引擎就比較容易。平時決不向化油器內澆汽油，点滴也不許可。起步時先用頭檔帶動後，輕踏油門，即行換入二檔，以後視行駛道路情況順序換檔，平常絕不超級換檔。

(2) 正確使用排檔，保持行駛速度，避免不必要的剎車：不論在任何道路情況下，正確的使用排檔，在換檔的動作上，採用了二腳离合器的方法，動作迅速。在此中間並少加空油，車輛既不抖動，也不會有碰齒响声。在平路行車時能盡量保持直接檔穩定速度行駛。上小坡時利用中速，發揮車輛沖力，將近坡頂立即減速。上大坡時（指工地道路必須以低速檔才能通過的），在發動機功率未過分降低時，即提早換入低速檔。若用二檔排上坡時，保持發動機的均衡聲音，用油門控制，不使聲音降低或提高，以盡量利用最大扭矩，根據坡道長短或發動機力量及時的調檔。若油門未動而發動機聲音降低，即表示二檔力量不夠，應立即換入頭檔（但仍不宜過多的踏下油門，因為二檔全開油門來代替頭檔時燃料消耗會大量增加）。

制動器在行駛中是重要機件，不可過分使用，亦不可不用。在行駛途中要熟悉路面的好壞，寬窄、坡度大小、彎道緩急、橋涵叉道等情況，適當控制行車速度，避免緊急剎車，以減少動力損失。減少剎車次數，對安全行車、節省燃料、順利完成任務，能起絕大部份作用。

在一般的道路上，根據工地道路情況，每小時開25~30公里。控制油門經常踏到（萬國K—6） $1\frac{1}{2}$ 強 $\frac{1}{3}$ 弱的地位，使車輛不因松抬油門而減低速度。在任何道路上均不亂轟油門。根據試驗證明，亂轟三腳，就要消耗0.0655~0.09375公斤汽油。亂轟油門，除增加發動機的磨損之外，無其他作用。

(3) 經常保持發動機的正常溫度：開車時發動機經常保持 $70^{\circ}\text{C}\sim 80^{\circ}\text{C}$ 之間的正常溫度，不使過高過低。如過高過低時，即時進行調整，檢查各部機件。因為溫度過低，將造成霧化不良、燃料不能完全燃燒的現象。浪費油料；溫度過高，也會增加燃料的自然消耗，同時影響發動機功率。因此，注意發動機的溫度正常，對節約燃料有直接影響。

(4) 根據地形變換停車倒車方法：在汽車運輸過程中，裝卸物資時間佔的比重很大。為了節約燃料，預先選擇適當的地点，不僅利於裝卸，尚可節約燃料，減少倒車次數。

一般情況，在裝物資時，先調頭，後裝車；卸料時，先卸料，後調頭（視工地情況靈活應用）。停車時預測好地形，从容停止加油，踏下離合器，使車輛速度逐漸降低，適當利用車輛余力、順利輕便的停車。這樣對節約燃料，也會有良好效果。

(三) 汽車機件的技術保養：在行駛中嚴格的掌握技術操作和技術保養工作，能够貫徹三級保養制度，駕駛的車輛始終保持傳動、轉向等連接部門不使螺絲鬆動，發現鬆動，即時調整，並按時保養潤滑。

一、點火系統的調整與保養：經常檢查并校正點火正確時間；各部線路連接緊固，配電器效率正常，蓄電池的電力充沛；特別是點火綫圈和高壓綫保持不漏電。除此以外，還應經常注意下面幾點：

(1) 斷電觸點（白金）經常保持光潔、平整，接觸良好，調整其規定之間隙；（K—萬國6）經常調整在 $.012\sim .018$ 之間，因間隙過大，增加火花強度，易於燒毀；過小則減弱。因此，經常檢查注意校正斷電臂膠木套是否與軸銷鬆動；配電器的凸輪輪廓是否磨蝕；軸套有否鬆動，同時注意凸輪上的油

毛毡滴注机油的保养工作，基本上消除了發火不正常的現象。

(2) 經常保持火星塞的清淨，間隙調整一致，(根据不同車型規定加以調整)。若有積碳，不但会造成高压电流短路，使火花減弱，同时使混合气發生早燃，降低發动机的功率，对節約燃料有直接影响。

二、供油系統的調整与保养：在这方面应按时清洗油管、濾油杯、濾油網、空气濾清器、及保持油管各部的暢通和密封不漏，經常檢查汽油泵的压力是否正常，特别是汽化器的針閥緊密，給以适当的調節，其經驗如下：

(1) 汽化器的三角針閥的調整不密，行駛中必然会增加汽油的浪費。試驗方法是將三角針頂死，以澆油方法始动發动机后，視浮子室是否有油來肯定針閥緊密程度；慢車調整以最低速度使引擎轉速均勻不熄火为原則。因此保證了油路的暢通，使化油器在發动机任何工作条件下保持混合气体適當比例。

(2) 保持浮子室油平面高度，根据不同車型規定經常保持油的高度，当調整三角針閥妥善后，亦保證了油平面的適當的高度。因過高了，会引起燃料的超耗，過低了，造成來油不足，影响發动机功率，同时还能配合的檢查汽油泵的压力是否良好。如調整(五—六萬國)时以噴射力量距离使能保持60cm為適宜。在空气濾清器清洗方面，每隔七天至十天一次，同时依据气候情况具体执行。

除上列情况外尚应注意傳动、离合、轉向、制動、鋼板等之潤滑保养，(尤其注意机油清淨)調整其適當間隙，依照季節輪胎適當充气，經常保持前輪比后輪少充气压(五磅~十磅)。同时根据輪胎型式具体掌握，依气压表測量之適當調整，正确調整前后輪距的內外軸承的松緊，經常在調整螺帽，