

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. — Đình chỉ các bè mảng đi lại trên tuyến kênh đào Nhà Lê từ Bến-thủy (Nghệ-an) đến ngã ba kênh Nhồi — Nấp (Thanh-hóa) cho đến khi có lệnh mới.

Điều 2. — Nay quy định kích thước các phương tiện vận tải đi lại trên kênh đào Thanh-hóa — Nghệ-an—Hà-tĩnh như sau :

- Chiều rộng tối đa 2m80,
- Chiều dài tối đa 15m00,
- Chiều cao tối đa kể từ mặt nước 2m30,
- Mớn nước tối đa 1m00.

Các bè mảng đi lại trên các đoạn kênh khác vẫn phải theo đúng quyết định số 3048—PC ngày 23-10-1965 của Bộ Giao thông vận tải.

Điều 3.— Các phương tiện lai dắt trong kênh chỉ được lai mị, kéo hàng một, chiều dài tối đa 100mét, mỗi phương tiện bị lai phải có người lái và chống đỡ sào.

Điều 4. — Quyết định này thi hành kể từ ngày ký. Những quy định trước đây trái với quyết định này đều bãi bỏ.

Điều 5. — Các Ủy ban hành chính tỉnh Thanh-hóa, Nghệ-an, Hà-tĩnh, ông Chánh văn phòng Bộ Giao thông vận tải, ông Cục trưởng Cục vận tải đường sông, và các ông Trưởng ty giao thông vận tải tỉnh Thanh-hóa, Nghệ-an, Hà-tĩnh chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà-nội, ngày 20 tháng 6 năm 1966

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải
PHAN TRỌNG TUỆ

BỘ LAO ĐỘNG

THÔNG TƯ số 09 — LĐ/TT ngày 22-6-1966 hướng dẫn sử dụng chương trình đào tạo lái xe ô tô đã ban hành cho thời chiến.

Kính gửi :

- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ,
- Các Tổng cục,
- Các Ủy ban hành chính khu, thành, tỉnh,
- Các Sở, Ty, Phòng lao động.

Đồng kính gửi

Các Ủy viên hội đồng thẩm duyệt chương trình tài liệu Nhà nước,

Tổng công đoàn Việt-nam,

Trung ương đoàn thanh niên lao động Việt-nam.

Từ khi Bộ Lao động ban hành chương trình đào tạo công nhân lái xe ô tô theo quyết định số 16-LĐ/QĐ ngày 5-4-1964 đến nay đã có tác dụng tốt trong việc giảng dạy của các trường, lớp, xí nghiệp, làm cho chất lượng đào tạo được nâng cao hơn trước.

Do nhiệm vụ mới, đòi hỏi phải đào tạo nhiều công nhân lái xe trong một thời gian ngắn, nên các trường, lớp, xí nghiệp đã rút ngắn nội dung và thời gian đào tạo của chương trình nói trên. Nhưng mỗi nơi thực hiện khác nhau; có nơi rút ngắn, ảnh hưởng đến chất lượng đào tạo, ngược lại có nơi tăng thời gian nhiều cho một số môn lý thuyết không được hợp lý, v.v... Để khắc phục tình trạng nói trên và phục vụ kịp thời cho yêu cầu đào tạo công nhân lái xe ô tô hiện nay, sau khi được sự góp ý kiến của các Bộ, các ngành, các cơ sở có đào tạo công nhân lái xe ô tô, Bộ Lao động hướng dẫn sử dụng chương trình đào tạo công nhân lái xe ô tô đã ban hành vào thời chiến để áp dụng được thống nhất.

I. MỤC TIÊU VÀ YÊU CẦU ĐÀO TẠO

Hiện nay các xí nghiệp, công trường đòi hỏi đào tạo nhiều công nhân lái xe trong một thời gian ngắn để phục vụ cho sản xuất và chiến đấu. Để đạt được yêu cầu đó, các Bộ, các ngành, các xí nghiệp, công trường cần dựa vào chương trình đã ban hành, giảm bớt nội dung và thời gian đào tạo thành chương trình đào tạo lái xe ô tô rút ngắn. Công nhân đào tạo theo chương trình này sau khi tốt nghiệp sẽ tiếp tục bổ túc thêm lý thuyết và tay nghề tại nơi làm việc để có trình độ toàn diện như công nhân đào tạo theo chương trình cũ.

Chương trình rút ngắn cần đạt được những yêu cầu như sau : Sau khi tốt nghiệp học sinh phải có trình độ giác ngộ chính trị nhất định, có sức khỏe, đạt được trình độ lý thuyết cơ bản của chương trình cũ. Thực tập lái được từ 1.200 đến 1.400km trên đường đồng bằng, thành phố và đường đèo dốc phức tạp bảo đảm an toàn về kỹ thuật và lao động. Biết sửa chữa một số pan thường gặp trên đường công tác, biết chăm sóc bảo dưỡng xe tốt.

Cụ thể là :

1. Chính trị.

Dù thời gian đào tạo lâu hay chóng vẫn phải bảo đảm yêu cầu về mặt chính trị như đã nêu trong chương trình cũ. Trong tình hình mới, yêu cầu về chính trị đối với học sinh lái xe cần chú ý : giáo dục tư tưởng và đạo đức của người lái xe trong tình hình và nhiệm vụ mới « sản xuất

tốt, sẵn sàng chiến đấu và phục vụ chiến đấu*. Có ý thức làm chủ, ý thức tổ chức và kỷ luật cao; có thái độ lao động mới: chủ động, sáng tạo, cần cù và dũng cảm trong sản xuất, quyết tâm nắm vững khoa học và kỹ thuật lái. Thực hiện lối sống giản dị, tiết kiệm, chuẩn bị mọi điều kiện để trở thành người công nhân lái xe tốt,

2. Văn hóa.

Không tổ chức học văn hóa trong giờ chính khóa. Nơi nào có điều kiện sẽ tổ chức học văn hóa ngoài giờ sản xuất và học tập.

3. Lý thuyết.

Nói chung không hạ thấp nội dung và yêu cầu về lý thuyết cơ bản so với chương trình cũ. Các trường, lớp, xí nghiệp cần tìm mọi cách để đảm bảo cho học sinh nắm vững nội dung lý thuyết cơ bản cần thiết như: cấu tạo ô tô, luật lệ sa bàn, kỹ thuật lái xe, bảo dưỡng và sửa chữa xe hơi. Hiểu biết nghiệp vụ vận tải trong thời chiến và nguy trang cất giấu xe. Tinh giảm bớt những phần lý thuyết chưa thật cần thiết về các môn kỹ thuật cơ sở: vật liệu học, vẽ kỹ thuật, nguội, rèn.

Môn lý thuyết nào có thể kết hợp dạy trong thực hành thì nên đề giảng cùng với thực hành và phân công cho hướng dẫn viên thực hành giảng như môn kỹ thuật lái xe, sửa chữa và bảo dưỡng xe hơi; như vậy sẽ kết hợp được chặt chẽ giữa lý thuyết và thực hành, đồng thời làm cho học sinh làm quen với việc xử trí với các tình huống hư hỏng trên đường công tác.

Những môn luật lệ sa bàn, luật vận tải đường bộ, biển báo nên mời công an đến giảng và giải đáp thắc mắc để học sinh không bỡ ngỡ, hồi hộp trong kỳ thi sát hạch cuối khóa.

4. Thực hành.

Trong chiến tranh, ngành vận tải phục vụ trực tiếp cho sản xuất và chiến đấu trên khắp các tuyến đường. Vì vậy các trường đào tạo lái xe ô tô cần tổ chức cho học sinh thực tập sát với yêu cầu sản xuất, phục vụ chiến đấu như: cho học sinh thực tập lái thẳng loại trung xa và đại xa. Thực tập lái từ đơn giản đến phức tạp; uốn nắn thận trọng từ những động tác cơ bản (lên xe, xuống xe, tư thế ngồi lái, các yếu lĩnh đánh tay lái, tập số nguội, phương pháp phát động máy, kinh nghiệm quay ma-ni-ven, chèn xe, đánh signal, v.v...), đến chỗ hướng dẫn học sinh tập:

khởi hành xe, dừng xe, lái đường đồng bằng, lái hình số 8, lái đường phức tạp, đường quanh co, lái xe đường trường và thành phố, đường đèo dốc, quay đầu xe, lái đêm, lái không đèn, tập lái tránh máy bay địch công kích, bắn pháo sáng, lái xe kéo thêm rơ-moóc trên các tuyến đường phức tạp, v.v... Sửa chữa những pan-xăng, pan-điện thường gặp trên đường công tác, bảo dưỡng lau chùi xe qua từng thời gian thực tập. Sau thời gian thực tập mỗi học sinh phải tự lái được từ 1.200 đến 1.400km trên khắp các đường và tình huống phức tạp, đảm bảo an toàn về kỹ thuật và lao động.

5. Sức khỏe.

Yêu cầu thể lực của chương trình này như chương trình cũ. Trong tình hình mới cần chú ý tăng cường rèn luyện thể dục, thể thao quốc phòng, bảo đảm cho học sinh vừa học tập tốt, sản xuất tốt, sẵn sàng chiến đấu và phục vụ chiến đấu tốt. Chủ yếu là sử dụng ngoài giờ để học sinh rèn luyện thể lực. Sau khi tốt nghiệp phải đạt tiêu chuẩn rèn luyện thân thể cấp I.

II. THỜI GIAN ĐÀO TẠO

Đối với học sinh đã qua phụ lái ở công trường, xí nghiệp lấy lên đào tạo lái chính, thời gian đào tạo khoảng từ 2 đến 4 tháng.

Đối với học sinh mới tuyển chưa qua phụ lái thì thời gian đào tạo khoảng từ 4 đến 6 tháng.

Tỷ lệ thời gian phân bố như sau:

Thời gian đào tạo phụ lái lên lái 2 tháng đến 4 tháng.

Lý thuyết:

— chính trị 10%
— kỹ thuật chuyên môn và kỹ thuật cơ sở. 35%

Thực tập

50%

Các khoản khác

5%

Cộng: 100%

Thời gian đào tạo học sinh mới tuyển 4 tháng đến 6 tháng.

Lý thuyết:

— chính trị 5%
— kỹ thuật chuyên môn và kỹ thuật cơ sở 25%

Thực tập

65%

Các khoản khác

5%

Cộng: 100%

Thời gian học từng môn, các Bộ, các ngành, các trường, lớp, xí nghiệp dựa vào những quy

định trong chương trình cũ và tình hình thực tế của từng cơ sở mà sắp xếp bố trí cho thích hợp.

III. HƯỚNG DẪN PHƯƠNG PHÁP ĐÀO TẠO

Hiện nay đối tượng tuyển sinh của các trường lớp, xí nghiệp có hai nguồn :

— Tuyển những người đã qua phụ lái ở các công trường, xí nghiệp. Cơ bản những anh em này đã nắm được khái quát về cấu tạo xe, sử dụng được những dụng cụ sửa chữa, những hư hỏng thông thường, quay ma-ni-ven, đánh signal, chèn xe, bảo dưỡng, lau chùi và hàng ngày làm quen với những động tác, tư thế của người lái chính, v.v...

— Tuyển những người ở các địa phương, thành phố, công trường, xí nghiệp chưa qua phụ lái.

Do những đặc điểm trên, việc đào tạo lái xe nên áp dụng hai phương pháp sau :

1. Nếu đối tượng là học sinh mới tuyển chưa qua phụ lái, sau khi tuyển sinh vào cho học tập chính trị, xác định thái độ, ổn định tư tưởng, yêu cầu về đạo đức của người lái xe, rồi gửi về các xí nghiệp, cho đi phụ lái khoảng một tháng. Yêu cầu thời gian phụ lái này là làm cho học sinh hiểu biết sơ bộ về nghề lái xe, cấu tạo xe, những pan thông thường, quay ma-ni-ven, đánh signal, bảo dưỡng lau chùi, v.v... tạo điều kiện thuận lợi cho việc tiếp thu kiến thức lý thuyết, thực tập tay nghề cơ bản ở trường. Sau đó tập trung về trường học lý thuyết, thực tập tay nghề cơ bản và thi sát hạch.

2. Nếu đối tượng đào tạo là phụ lái ở xí nghiệp, công trường tuyển lên đào tạo, thì không đi học tập phụ lái một tháng như học sinh mới, chỉ tập trung về trường học tập chính trị, xác định thái độ, ổn định tư tưởng, rồi học tập luôn lý thuyết, thực tập tay nghề cơ bản cho đến khi sát hạch.

Dù đào tạo bằng phương pháp nào, khi mãn khóa học sinh cũng phải tự lái được từ 1.200 đến 1.400km. Sau khi ra trường, về các cơ sở công tác, học sinh vẫn phải tiếp tục thực tập lái từ 400 đến 600km an toàn mới được chính thức nhận xét giao xe.

Thực tập tay lái nên bố trí từ 6 đến 10 người một xe là vừa, không nên để nhiều học sinh ngồi chờ nhiều thời gian ở trên xe như thế sẽ bị mệt mỏi, đến lượt tập lái hiệu suất kém. Nên bố trí thực tập xen kẽ, tốp này thực tập lái, tốp kia học lý thuyết hoặc ngồi ở bãi rút kinh nghiệm.

Trên đây là một số điểm hướng dẫn chung về các Bộ, các ngành, các địa phương sử dụng chương trình lái xe ô tô đã ban hành theo quyết định số 16-LĐ/QĐ ngày 5-4-1964 vào việc đào tạo công nhân lái xe ô tô trong thời chiến.

Các Bộ, các ngành, các địa phương cần hướng dẫn các trường lớp vận dụng chương trình lái xe ô tô cũ cho phù hợp với tình thần thông tư này và tình hình thực tế của đơn vị.

Trong quá trình thực hiện, có khó khăn trở ngại gì hoặc có kinh nghiệm gì, các Bộ, các ngành, các địa phương phản ánh cho Bộ Lao động biết để nghiên cứu.

Hà-nội ngày 22 tháng 6 năm 1966

K.T. Bộ trưởng Bộ Lao động

Thư trưởng

BÙI QUỲ

ỦY BAN KHOA HỌC VÀ KỸ THUẬT NHÀ NƯỚC

THÔNG TƯ số 488 — KHKT/TT ngày 5-6-1966 về việc xây dựng, xét duyệt, ban hành, quản lý tiêu chuẩn kỹ thuật địa phương của sản phẩm công nghiệp, nông nghiệp.

Đề đáp ứng yêu cầu tăng cường công tác quản lý kỹ thuật của các địa phương ;

Căn cứ vào nghị định số 123 — CP ngày 24 tháng 8 năm 1963 của Hội đồng Chính phủ căn cứ tình hình áp dụng tiêu chuẩn Nhà nước, tiêu chuẩn ngành đã ban hành ;

Xét thấy Nhà nước cũng như các ngành chủ quản sản xuất ở trung ương chưa có thể tổ chức nghiên cứu, xét duyệt và ban hành các tiêu chuẩn kỹ thuật thích hợp cho tất cả các sản phẩm do địa phương quản lý sản xuất hiện nay ;

Ủy ban Khoa học và kỹ thuật Nhà nước thấy cần thiết đề các khu, tỉnh, thành phố có thể xây dựng các tiêu chuẩn kỹ thuật địa phương theo các thể thức quy định dưới đây :

1. Tiêu chuẩn kỹ thuật địa phương là văn bản kỹ thuật của một khu, tỉnh, thành phố và chỉ có hiệu lực trong phạm vi khu, tỉnh, thành phố đó.

2. Tiêu chuẩn kỹ thuật địa phương chỉ được xây dựng :

— khi chưa có tiêu chuẩn Nhà nước và tiêu chuẩn ngành có hiệu lực đối với sản phẩm do địa phương quản lý sản xuất ;