

FOKOZZUK GÉPKOCSI SZOLGÁLATOS TISZTJEINK MŰSZAKI KÉPZETTSÉGÉT

(Petrenkó ezredes cikke nyomán.)

A hadsereg gépjárműállománya óriási és bonyolult gazdálkodást igényel. Minden tiszt és honvéd kötelessége, hogy a használatra átvett gépjárműanyagot naponta tanulmányozza és úgy kímélje, mint a szeme világát.

Gépkocsi-szolgalat tisztje fáradszaktalan legyen a gépjárművek karbantartásával és nyilvántartásával kapcsolatos szigorú rend bevezetésében. Kezdeményezze a gépjárműhasználati kapcsolatos élenjáró módszerek bevezetését, melyek a javításközi futás fokozására és a gépjárművek műszaki állapotának megjavítására törekcsenek. A gépjárműszolgalatos tisztok kötelesek a gépjárműállománnyal kapcsolatos mindennemű eredményeket és hiányosságokat az államérdek és a hadsereg ütőképességének szemszögéből nézni.

A hadsereg gépjárműállománya nagymennyiségű üzemanyagot igényel, gumit, fémot, mely a pótalkatrészek készítésére szükséges, valamint a gépjárművek javításának végrehajtásához. Ebből világosan érthető, mennyire fontos és aktuális feladat a honvédség gépjárműveinek gazdaságos kihasználása. A gépjárműszolgalat tisztjeinek munkájában tehát fontos szempont a szervezettség és gazdaságosság, államunknak, hadseregünknek ez lehet csak a javára.

A gépjárműszolgalat tisztjei nem mindig gondolnak arra, hogy gazdaságosabban szervezzék meg a szállítást. Több forduló helyett, ugyanazon útvonalon, kis rakományú gépkocsit egy gépkocsival pótolva és teljes rakománnyal indítsunk, csökkentjük az üres fordulókat, gyakrabban használjunk pótkocsit, teljes mértékben használjuk ki a gépkocsi teljesítőképességét és rakterületét, szigorúan csökkentjük a rakodás és kirakodás alkalmával az álldogálást stb.

A gépkocsik gazdaságos kihasználásának pontos megtervezése országos jelentőséggel bír. A gépkocsiszolgalat vezető tisztjeinek meg kell oldaniok a tervezés, szervezés kérdéseit, el kell érniök, hogy minden gépjárművet szigorúan a rendeltetése szerint használjanak.

A gépjárműszolgalat szervezetében és megszervezésében felmerülő hibák kellő időben történő feltárásának igen fontos eszköze a gépjárművek és gépjárműanyag nyilvántartásának pontos vezetése.

A csapatok kiképzésének és a gazdasági követelmények biztosításának feladatait a gépjárműszolgalat tisztjei a gépjárműtelepek felszerelésének tökéletesítésével, a gépjárműtechnikai eszközökkel való gondatlan és felelőtlen bánásmóddal, az üzemanyag túlfogyasztása, a gépjárműanyag és tartalékalkatrészek elvesztése és rongálása elleni küzdelemmel teljesíthetik. Minden tiszt becsületbeli kötelessége éppenúgy kímélni a honvédségi gépjárművet, mint a harci fegyvert. A gépkocsianyag egyes cikkeinek elvesztéséért éppen olyan szigorú felelősségrevonás jár, mint a géppuska vagy puska závarzatának elvesztéséért.

A mai időkben egy tiszt sem lehet teljes értékű parancsnok, ha nem ismeri tökéletesen a gépkocsit. Ez egyaránt vonatkozik a gyalogos, tüzér vagy bármely más fegyvernembeli tisztre, tekintettel arra, hogy teher- vagy személy- vagy egyéb különleges gépkocsival jelenleg minden alakulat rendelkezik. A csapatok gépjárműkiképzése jelenleg ugyanolyan fontos és jelentőségű ügy, mint a katonai kiképzés. A csapat ütőképessége, menetközben és a harcaterületen való — gépjárművekkel történő — rugalmas mozgatási készsége egyenes függvénye a gépjárművek és vontatóeszközök hibátlan állapotának és a gépjárművezetők szakszerű képzettségének. Ahhoz, hogy a hadművészet mesterévé váljék, minden tisztnek egyúttal jólképzett gépkocsiszakembernek is kell lennie.

A tisztok és honvédek gépjárműkiképzésének megszervezése közvetlen és elsőrendű kötelessége a gépjárműszolgalat vezetőinek.

Hogy a Miniszter Bajtárs követelményeinek megfelelőleg szervezzük meg a gépjárműszolgalatot, mindenekelőtt feltétlenül emelnünk kell a vegyesfegyvernemi parancsnokok képzettségét a gépjárműszolgalat terén. Minden tisztnek kiválóan kell ismernie a gépjárművek konstrukcióját és harcászati-műszaki adatait, különösen pedig a gépjárművek kezelési szabályait, a javítás megszervezésének alapjait. A gépjárműszolgalat feladataival közvetlenül foglalkozó tiszteknek állandóan fejleszteni kell a tudásukat.

Példákat hozhatunk fel arra, hogy a fizikai vagy a kémiai tudás hiánya milyen következményekkel jár.

Ismeretes, hogy az olaj minőségének legfontosabb jele a különféle üledékektől és egyéb anyagoktól való mentessége. Az olaj használhatóságát a motorban különböző olajszűrők segítségével biztosítjuk. A szűrőket közvetlenül a motorra szereljük. A szűrőelemeknek kellő időben történő cserélése elősegíti az olaj minőségének fenntartását és jelentékeny megtakarítást jelent. Ez közismert, mégis vannak tiszték, akik nem ügyelnek az olajszűrésre, a szűrőanyagok kellő időben való cserélésére, az olajszűrő testének a leülepedett piszkos maradványoktól való megtisztítására és megengedik, hogy a gépkocsikat piszkos, nem tisztított olajjal tartsák üzemben. Ennek a motorszerkezet időelőtti elkopása az eredménye.

Az olaj minősége gyakran romlik, mikor hidegben nem melegítjük fel kellőképpen a teknőbe való beöntés előtt. Az olajat beöntés előtt forró vízzel vagy gumicső segítségével bevezetett gőzzel, vagy kettősfalú edényekkel (olaj-vízmelegítők) segítségével kell felmelegíteni. Nyílt tűzön az olajat melegíteni tilos, tekintettel arra, hogy a helyenkénti leégéssel sokszorososan siettetjük az olaj tönkremenetelét. Ennek ellenére gyakran előfordul, hogy tiszték szeme előtt, néha az ő engedélyükkel az olajat nyílt tűzön melegítik fel a beöntés előtt.

A nem szakavatott gépkocsivezetők gyakran okoznak rúgótörést. Ez azzal magyarázható, hogy a vezető nem ismeri a mechanika legelemibb szabályait sem. Heves fékezésnél a kerekek hirtelen leállnak, az alváz azonban, összes rászert szerkezetével együtt, a tehetetlenségi szabálynak megfelelően, folytatja előrehaladását. Eredmény: a rúgók eltörnek.

Gyakran megfigyelhetjük, hogy a vezetők szeretnék a motor maximális teljesítményét kihozni, hevesen rátaposnak a gyorsítópedálra (gázpedál). Megjegyzendő, hogy a motor maximális teljesítőképességét mélyen a maximális fordulatszám alatt érhetjük el. Hogy ezt a jelenséget megérthessék és megmagyarázassák, a tisztéknek maguknak kell elsősorban ismerniük a motor elméletét.

Allandóan tanulmányozniuk kell a Szovjetunióból érkező legkorszerűbb gépkocsitechnikát. Az új szovjet gépkocsitípusok fokozott ürméretűek és sűrítési fokuk 6.0—6.2:1-hez. A sűrítési fok emelésével a motor magasfokú takarékosága érhető el. Elegendő volt a sűrítési fokot 4.5—5.0:1-ről felemelni 6.0—6.2:1-re, hogy a benzinfogyasztás 4.5—5%-kal csökkenjen!

A motor normális működése a hőmérsékleti viszonyok szigorú szemelött tartásával érhető el. Az új szovjet gépkocsitípusokhoz mellékelt gyári utasítások pontosan meghatározzák a motor működésének azt a hőmérsékletét, mely biztosítja a motor hosszú élettartamát.

Meg kell jegyeznünk, hogy a motor alkatrészeinek legfokozottabb mérvű kopása a beindítási szakaszban történik. Ezt a magyarázza meg, hogy a hideg falakon a fűtőanyag párája fokozottan sűrítődik, lemosódik róluk a kenés (finom olajhab), a fűtőanyag behatol a teknőbe és az olaj felhígul, nem kerül elegendő olaj az alkatrészekbe és ennek következtében azok majdnem kenés nélkül működnek (száraz vagy félszáraz surlódás). Gyakori eset, mikor a gépkocsit még fel nem melegedett állapotban, a főtengely magas fordulatszámával indítjuk. Ez feltétlenül igen veszélyes módja a beindításnak.

A gépjárműabroncsok meghatározott futásmennyiségre vannak készítve. A működési időtartamuk a profilaktikus ellátás minőségétől, a leszerelés és felszerelés szabályainak pontos betartásától és attól függ, hogy hogyan tartják be a gépkocsivezetők útközben is az abroncsok kezelésének előírt szabályait. Hogy az abroncsok élettartamát meghosszabbítsuk, a gépkocsik tárolóhelyét állandó tisztán kell tartanunk. Naponta ellenőriznünk kell az abroncsokban a nyomást, ugyancsak az útbaindulás előtt és a visszatérés után. A műszaki ellenőrző állomáson táblázatot kell kifüggeszteni arról, hogy az egyes gépkocsitípusokon mennyi nyomásnak kell lennie az első és hátsó kerekekben. Az útról visszatérő gépkocsi abroncsait gondosan felül kell vizsgálni a kettős kerekek közé, vagy esetleg a perem alá akadt idegen anyagokat, tárgyakat haladéktalanul el kell távolítani. Hogy az első és hátsó kerekek egyoldalú kopását elkerüljük, időnként, pontosan előírt vázlat szerint, át kell cserélnünk azokat.

Az abroncsokban lévő belső nyomás gondos ellenőrzése igen nagy jelentőségű. Megállapították, hogy ha a normálnál 15%-kal kisebb a nyomás az abroncsban, az abroncs élettartama 20%-kal megrövidül, ha pedig a nyomás 25%-kal kisebb, az abroncs élettartamának megrövidülése legalább 40%-ot tesz ki. A 34×7 hátsó abroncsokban az előírt 5.75 atmoszféra nyomás helyett gyakran mindössze 3.5—4 atmoszféra van, azaz 30—40%-kal alacsonyabb a normánál. Ez az abroncsok élettartamát felére csökkenti.

A rosszul felfújt abroncsok váza hamarosan tönkremegy és a futófelület elkopik. Ezenkívül az abroncsokban lévő nyomáscsökkenés feltétlenül az üzemanyag nagyfokú túlfogyasztásához vezet.

Az abroncsok kémelése szempontjából nagyjelentőségű a gépkocsivezetőkkel folytatott állandó nevelőmunka. A tisztek fáradhatatlanul magyarázzák a vezetőknek, hogy mennyire árt a gumiabroncsoknak a heves fékezés, farolás, gondatlan hajtás, szorosan a járda mentén a városban, a terhek helytelen elosztása a gépkocsin. Bebizonyították, hogy ha az abroncsot 10%-kal túlterheljük, élettartama 18%-kal megrövidül. Ha az abroncsot 20%-kal túlterheljük, élettartama 30%-kal megrövidül.

Vannak körülmények, melyek következtében az autógumik pusztulása sokkal rejtettebb úton történik. Hogy ezeket a pusztító jelenségeket megértsék és küzdjenek ellenük, a tisztek nem elegendő csak a gumi mechanikai és fizikai tulajdonságait ismerni; ehhez tudnia kell azt, hogy ha a gépkocsi a szabadban áll, az autógumiban az ultraviolett sugarak hatása alatt gyors száradási folyamat következik be. Ezért védőtetőt kell építeni, vagy egyszerűen az abroncsokat letakarni deszkával vagy fonott gyékénnyel, huzattal vagy elegendő csak egyszerűen fehér festékkel bekenni, amit minden alakulat könnyen végre tud hajtani.

*

Allandóan képezni kell a honvédségi gépkocsizókat arra, hogy gyorsan és pontosan meg tudják tervezni és szervezni — bármilyen helyzetben — a szállításokat. A honvédségi gépkocsizóknak kiválóan kell ismernie a gépkocsi harcászati tulajdonságait és a gépkocsik működésének sajátosságait a különböző fegyvernemeknél. A gépkocsizótsízt hangolja össze a saját tudásának tökéletesítését a csapat életének tanulmányozásával és a gépkocsik használatának és a csapatoknál való kémelésének élenjáró tapasztalatait állandóan tudatosítsa.

Kötelességünk nap mint nap fejleszteni és nevelni a kádereket, akik szeretik és ismerik a gépjárműveket. A gépkocsinak igen nagy szerepe és még nagyobb jövője van a hadseregnek és a népgazdaságban egyaránt.

A Szovjet Hadsereg élenjáró gépkocsivezetői elérték, hogy generáljavítás nélkül 200.000 km-t futottak gépkocsijukkal. A ZISZ gépkocsi abroncsának átlagos élettartama 70.000 km, a GAZ-A-A gépkocsié pedig 38.000 km. A százazres gépkocsivezetők által megtakarított üzemanyag átlagban 15—25%-ot tesz ki, ami azt jelenti, hogy minden gépkocsivezető évente 4 tonna üzemanyagot tud megtakarítani az államnak.

A javításközi futási idő meghosszabbítása óriási megtakarítást jelent a javító munkálatokkal kapcsolatos munkaerőben és anyagban. Kiszámították, hogy ez a megtakarítás összességében évente 4,5—8 ezer rubelt tesz ki minden egyes százazres gépkocsivezető gépkocsijára.

A hadsereg gépkocsiállományának megszervezése és kihasználása igen komoly és bonyolult dolog, amit tudományos módszerekkel, a gépkocsivezetők magasfokú szak-képzettségével és fejlett műszaki kultúrával lehet tökéletesíteni. A honvédségi gépkocsizók kötelessége: szakadatlanul fokozni munkájuk szervezettségét, fáradhatatlanul mélyíteni politikai, katonai és műszaki tudásukat és önfeláldozóan dolgozni munkahelyünkön.

