

GONDOLATOK A GÉPKOCSIZÓ ALAPKIKÉPZÉSHEZ

SOKAN a gépkocsizó kiképzéssel való foglalkozást pillanatnyilag talán időszerűtlennek tartják, mert kis gépjármű létszámunk e kiképzés megkezdését nem teszi indokolttá. A békekötés eléréskor azonban már most gondolni kell arra, hogy a megfelelő kiképző keretek idejében rendelkezésre álljanak, melyek előkészítéséhez szánom dolgozatomat.

A gépkocsizó kiképzés fontosságához nem fér kétség. Amilyen a gépkocsizó személyzet szaktudása, a közlekedés terén elsajátított fegyelme, oly mértékben használható a gépkocsizó kötelék. Ha ezt a megállapítást a vezetés szemszögéből nézzük, ez azt jelenti, hogy gépkocsizó egységek vezetésénél mindig tekintettel kell lenni bizonyos műszaki követelményekre. Ezek végrehajtására időt kell biztosítani, mert ellenkező esetben a legjobban kidolgozott tervek is felborulhatnak. Katonailag itt domborodik ki a gépkocsizó kiképzés fontossága, mert jól kiképzett szakszeméllyel ez az időszükséglet a legkisebbre szorítható.

A multban alkalmazott honvédségi gépkocsizó kiképzés a háború során hiányosnak bizonyult. Az elmúlt háború hadművelleti területén szétszórta elhagyott számtalan honvédségi gépjármű mind ezt bizonyítja. A csapat gyakran oly gépjárműveket hagyott le, melyeket igen könnyen, sokszor egy kézmozdulattal üzemképessé tehettek volna. De nemcsak az egyes ember, hanem a gépkocsizó kötelékek sem váltak be. A kötelékek a kiképzés által biztosítani kívánt állandó menetkészültségnek és gyors bevetetőségeknek nem feleltek meg.

A fő hiba a rossz alapkiképzésben rejlett, mely sok lényegtelen tartalmazott és túl kevés valóban szükségeset adott. Az elméleti rész erősen háttérbe szorította a gyakorlati részt, mely szintén egyik oka volt az eredménytelen kiképzésnek.

Jövőbeni kiképzési terveinket e hibák kiküszöbölésével kell felépíteni, pontosan meghatározva az elméleti és gyakorlati tudnivalókat. Az így meghatározott tananyag oktatási módszerében is változtatnunk kell. A megkívánt eredményesebb kiképzési mód bemutatására néhány példát említek, melyeket béke-, illetve háborús tapasztalatokból vettem.

Általában.

Az alapkiképzés emberanyaga vegyes előképzettségű, legtöbbje kevésbé iskolázott. Világos, hogy ennél az emberanyagnál a gyakorlati munka, ezek érzékelhetősége, maradandóbb nyomot hagy, mint amit a falitáblák leolvastatásával, vagy hallás útján kap. Megjegyzem, hogy a falitáblák pusztá leolvasása is nagy nehézséget okoz az egyszerű em-

bernek, de gyakran még a tanultabbnak is! Megértetésük sok időt vesz igénybe, mely időt sokkal hasznosabban lehet felhasználni. Következésképpen, az újonc gépkocsivezető oktatása ne a falitábláról a tanteremben, ha nem a gépkocsiszímben, a széjjelszedett, metszett, valamint tangépjáromúnél történjen. Előfordult, hogy az újonchonvéd, aki a falitábláról a gázosítót jól elmagyarázta, a gyakorlatban ugyanennek a típusnak üresjáratú levegőjét sem tudta beszabályozni, mert az állítócsavart nem találta meg!

Tantermet és falitáblákat, valamint filmeket csak rövid időt igénybevevő kiegészítő előadásra vegyük igénybe.

Elméleti oktatás.

A gépjáromű számtalan alkatrész elnevezésének ismertetése, a szerkezeti részek legaprólékosabb oktatása különösen az összetettebb részeknél felesleges, ami csak idővesztést okoz. Az alapokon túlterjedő elméleti ismeretek a továbbképzésre tartoznak, melyre bőven van idő a gépkocsizó honvéd későbbi szolgálati idejében annak egész befejeztéig.

Igy például felesleges a különböző gyártmányú gázosítók részletes működésének elméleti ismertetése. A gázosító elméleti oktatása a virágpermetező elvének ismertetésével befejezhető. Az üzemanyag szintje oly gázosítón magyarázható legjobban, ahol a gázosító fedelének leszerelésekor ez világosan látható. Ezt követően már gyakorlatilag oktassunk, amikor is a gázosító szét- és összeszereléséhez az újoncnak megfelelő kéziszerszámot is biztosítsunk. (Gyakoroljuk a szétszerelést, kiszertelt részek gondos elhelyezését, tisztítást, helyes összeszerelést stb.)

Felesleges az erőátviteli szervek részletes elméleti oktatása. Nem egy kiképzőnek bizonyára elég tapasztalata van arra vonatkozóan, hogy milyen nehéz a kiegyenlítőmű részletes működésének megértetése az egyszerű újonccal, aki a sok fogaskerék elnevezéseket is nem egyszerűen felecséri! De miért kell ezt, vagy akár a sebességváltót részletesen ismernie egy gépkocsivezetőnek? Hasznát veszi ennek az életben, a gyakorlat során, a vezetéskor? A gépkocsivezető sohasem fogja a sebességváltót, vagy kiegyenlítőművet szét- és összeszerelni. Fontos azonban ezek lényegi működésének magyarázatánál rámutatni az olajozás, az ellenőrzés fontosságára, valamint arra, hogy a vezetéskor mi szükséges a részek kíméléséhez! Miért szükséges például a „közbeeső“ gázadás stb.-ek.

Az elméleti kiképzéssel párhuzamosan az újonc vezetőnek a javító-műhelyben a levett hengerfej mellett több rendellenességet és jól érzékelhető általános ismereteket magyarázhatunk. Így könnyen magyarázható és megfigyelhető a kopott dugattyú játéka, az olajszen lerakódása a dugattyúfenéken; egyenetlenségek, berágódások a henger falán; szelepek színe, kopása. Mindebből csak annyit oktassunk, amennyire az a vezetés, kezelés és ápolás szempontjából a gépkocsivezetőnek szükséges.

A száraz elméleti anyagot a mindennapi életben előforduló jelenségek összehasonlításával változatosabbá kell tenni. A kipuffogó fekete

füstje összehasonlítható a szénnel megrakott, kevés levegő miatt füstölő kályhával. A kéményből ilyenkor sűrű fekete füst gomolyog stb.

A közlekedésrendészeti szabályok oktatása a „gépjároművezető terepasztalá”-nál történjen. A terepasztalhoz kicsinyített épület stb. mintákat, valamint közlekedési jelzéseket használjunk. Ezek segítségével a legszárazabb paragrafusok is könnyen, gyorsan oktathatók. Cél szerű a város kritikus forgalmi góciát a terepasztalon felépíteni és azon a szabályos közlekedést lejátszani. Hasonlóan eredményesen alkalmazható konkrét balesetek terepasztalon való oktatólagos levezetése.

A közlekedésrendészeti oktatások könnyebbé tehetőek még azzal is, ha azokat gyakran forgalomban, forgalmi góciokon, utcakereszteződéseknél tartjuk.

Gyakorlati oktatás.

A gyakorlati oktatáshoz összefüggési sorrendben oly gyakorlatokat kell beállítani, melyeket a gépkocsivezető a gépjároműhöz tartozó kéziszerszámokkal köteles elvégezni. Ilyen gyakorlatok: hengerfej és motorcsavarok meghúzása, üzemyanyag tápszivattyú ki- és beszerelése, fékútánállítás, gumiabroncsok szerelése, kerékcseregyakorlatok különböző viszonyok között (sötétben, puha, homokos talajon stb.).

A leggyakoribb hibák gyors felismerése és logikus megkeresésére gyakorló gépjároműveket készítsünk elő. A mesterségesen előkészített hibák a következők lehetnek: 1. alkalmazzunk törött kábelt, 2. permetezzük be vízzel a gyertyák porcellán szigetelését. (Szabadban való éjjelezés után ködös, hideg időben hasonló a helyzet, tehát ezzel az indulási nehézségeket érzékeltetjük.) 3. Állítsuk el a gyújtást, amit az újoncnak hallás után helyesen vissza kell állítani. 4. Cseréljük össze a kábeleket. 5. A megszakítócsavarok érintkezőit először nullára, majd úgy állítsuk, hogy egyáltalában ne érintkezhessenek. 6. Ugyanezt tegyük a gyertyákkal; a szikracúcsokat először nullára, majd túl nagy hézagra állítsuk. 7. A szívó és kipuffogószelepek játékát úgy állítsuk be, hogy azok ne zárjanak teljesen. 8. Idézzünk mesterséges dugulást elő az üzemyanyag útjának különböző részeiben. 9. Alkalmazzunk mesterséges vízelvezetést a hűtőnél. 10. Valamely kerék fékjét állítsuk szorosra.

Az említett hibákat a vezetőnek nemcsak felismerni, de kijavítani, esetleg szükségmegoldással áthidalni köteles.

A gyakorlatokat oly szerelési gyakorlatokkal kell kibővíteni, melyekkel a gépjáromű javítási idejét meggyorsíthatjuk. Így például oktatni kell az önindító ki- és beszerelését, függetlenül attól, hogy ennek kijavítása nem a gépkocsivezetőre tartozik.

A továbbiakban beállítandó gyakorlatok az ápolás és kezelés tökéletes elsajátítását szolgálják. Ilyenek: olajcserék, régi olaj kiöblítése, Hardy-tárcsa csavarutánhúzás, csavartrúgó utánállítás, dinamó kollektorának tisztítása stb. Mindig mutassunk rá arra, hogy ezek elhanyagolása mit eredményez. Például: X. Y. bajtárs gépjároművének rúgója azért törött el a rúgócsapszegnél, mert azt nem zsírozta!

Másik példa a karbantartással kapcsolatban: X. Y. vezető gépkoc-

csijának kerékfelületét egyszer sem rozsdamentesítette, a rozsdás felület a gumiabroncsot elrágta.

Igen sok hasznos gyakorlatot lehet beállítani a kiképzés e fontos részénél, amelyekhez azonban a kiképzőnek mindig elő kell készülnie. Az előmunkálatok meghatározzák a gyakorlat legapróbb részleteit, melyeket a legegyszerűbb elmélettel kell összhangba hozni. A továbbiakban már csak a végrehajtáshoz szükséges kéziszerszámokat, bemutató gépjárműveket, alkatrészeket kell összeállítani.

Vezetés oktatása.

A vezetési gyakorlatokat röviddel a tangépkocsin elmagyarozott főrészek, valamint a gépkocsivezető által használatos karok, pedálok ismertetése után lehet elkezdeni. Miként csak gyakorlatilag lehet eredményesen a gépjárműúpolást, a hibafelszerelést és elhárítást elsajátítani, a vezetési biztonságot, a különböző nemű és rendeltetésű gépjárművek feletti uralmat is kizárólag csak gyakorlati úton lehet megszerezni. Tehát a személyenkénti üzemanyag kiszabot döntő a kiképzésre, miért is e téren minden rendelkezésre álló üzemanyagot a cél érdekében fel kell használni.

A szükséges elméletet a vezetési gyakorlatok közötti szünetben (váltáskor, vagy ha a tangépjármű erősen felmelegedett) oktassuk. Néhány példa: Miért rossz az a vezető, aki gyakran használja fékjét? Mi az a motorfék? Hogyan kell kanyarban hajtani? A gépjármű farolását oktattva; az mikor keletkezik és miért? És ehhez hasonlók, a vezetés technikájára vonatkozóan. Az természetes, hogy ezt követően a mondottakat gyakorlatilag is végre kell hajtani.

Az újoncot az egész alapképzés idejében ugyanaz a kiképző oktatassa. Egy kiképzőhöz 4—6 fő osztható be. A kiképzés tangépjárművön történjen. Erre a célra legjobban a 0.7—1 tonnás tehergépkocsik felelnek meg és pedig azért, mert ezek után leggyorsabb és legkönnyebb a továbbképzés személygépköcsi és nehezebb gépjárművekre. A tangépjárműveket lehetőleg kettős lábfeék és tengelykapcsoló pedállal kell ellátni.

A vezetési gyakorlatokat forgalommentes sík területen kezdjük és csak azután térünk az épített utakra. A vezetésre való előkészületekről, indulás, megállás, kapcsolásokról, segédleteik pontos végrehajtást adnak. Kiegészítésképpen a vezetési gyakorlatok előrehaladásával szoktassuk az újoncokat arra, hogy mielőtt a gépjárművel elindulnak, egy próbakört kell végezni, miközben a gépköcsi forgalom és üzembiztonságát felül kell vizsgálni.

Az oktatáshoz a legnagyobb türelem szükséges, nehogy az amúgyis megijedt, ideges kezdőt még idegesebbé tegyük. Helytelenül oktat az, aki mindúntalan segít kormányozni azzal, hogy „belenyúl” a kormányba. Ez egészen megzavarja a kezdő vezetőt!

A vezetés egész tartama alatt a gépjármű kémelése lebegjen az oktató szeme előtt, melyről az újonc honvédet állandóan oktatassa.

A rossz útrészeket ki kell kerülni, ha ezzel hosszabb utat is teszünk, mert inkább öt perccel később érjük a célba, mint esetleg soha!

*

Biztos vagyok abban, hogy ezzel a kiképző módszerrel nemcsak az egyes ember, de a gépkocsizó kötelékek alkalmazhatósága is megbízhatóbb lesz. A vezetés feladata a kiképző kereteknek időt és módot nyújtani az előkészületekhez, míg a gépkocsizó vonatsapatra hárul az a felelősségteljes feladat, hogy a kiképző kereteket valóban értékes oktató szakkeretekké képezze.

Kulay Sándor

ÚJ MAGYAR KIS GÉPKOCSI TERVE

(Ismertetés és hozzászólás.)

A Magyar Technika I. évfolyamának 2. számában Pentelényi János ismertette új magyar „nép” gépkocsijának tervét. („Új kisautó-típus terve”). Mivel a tervező szerint a kocsí hazai mintagyártása, majd sorozatgyártása megvalósítás előtt áll, mint olcsó hazai gyártmány a honvédség gépkocsí-utánpótlásakor figyelembe jöhet és esetleges gépjármű-sorozás esetén is valószínűleg sok lesz majd belőle a bemutatott gépkocsik között. Ezért a honvédség szempontjából nem lesz érdektelen, ha a tervező cikke nyomán röviden ismertetem a gépkocsí tervét és ezzel kapcsolatos észrevételeimet, különös tekintettel a honvédség szükségleteire.

A tervező szerint az ilyen „népkocsinak” a következő alapkövetelményeknek kell eleget tennie: 1. kis önsúly, 2. lehetőleg kevés alkatrész, 3. egyszerű szerkezeti elemek, 4. nagy igénybevételre és hosszú élettartamra való méretezés, 5. kis előállítási költségek; a kis üzemanyagfogyasztást nem említi.

A tervező a feladatot a következőképpen oldotta meg (a részletesebb adatokat lásd a hivatkozott cikkben):

Farmotoros, 2-ülékes csukott kiskocsí, hátul (a motor felett) csomagtérrrel és 2 gyermeküléssel, egybeszerelt motor-, sebességváltó- és kiegyenlítőművel, 2 lengő féltengelyes hátsó kerék-meghajtással, független kerékrugózással (keresztrugók), alacsony súlyponttal.

A motor 2-ütemű ellenöblítéses, 2-hengeres léghűtéses, keverék-olajozással; a hengerek térfogata 500 cm³, a teljesítmény 3600 1/min fordulaton 15 LE. A lendkerékben elhelyezett turboventillátor a kocsí elejéről szívja a levegőt; úgy méretezték, hogy hosszabb hegymenetben is megfeleljen.

A kocsí az ülésből kézzel indítható. Villamos berendezése egyszerű; szükség esetén akkumulátor nélkül is működésképes (túlméretezett lendkerék-mágnes). Sebességi fokozatok: I sebesség 24 km/ó, II 42 km/ó, III 75 km/ó, IV háaramenet. Üzemanyagfogyasztás 5—6 lt/100 km.