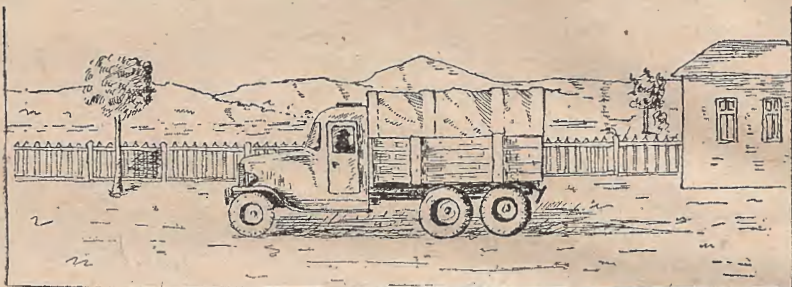


Anyagtakarékosság nélkül nincs anyagi fegyelem, anyagi fegyelem nélkül nincs vasfegyelem, vasfegyelem nélkül nincs ütőképes hadserég.



GÉPJÁRMŰ SZOLGÁLAT.

ZAMBO JÓZSEF főhadnagy

Gépjármű karbantartó nap

Sokat hallottunk és olvastunk már arról, hogy a gépjármű élettartama, használhatósági fok a karbantartástól függ.

A honvédségen belül, a gépesített egységek harcászata, a gépjárművek hadihasználhatóságától függ. A gépjármű elsőrendű hadianyag, melynek hadihasználhatósági fokáért, mindenkor üzem-, műszaki és forgalombiztonságáért a gépjármű szolgálatvezető felel — a szakszeméllyel együtt.

Ha már dolgozó népünk áldozatkészsége lehetővé tette a gépjárművek nagyszámú használatát, akkor Pártunk iránymutatása és parancsa az, hogy a kiadott anyagot mindenkor megőrizzük és használható állapotban fenntartsuk.

Hogy mindezeket végre tudjuk hajtani és a népi vagyont meg tudjuk őrizni, ezért tartom szükségesnek, hogy a gépjármű karbantartást a csapatoknál versenymozgalommal kapcsoljuk össze. A gépjárművek üzemének használhatóságának meghosszabbítására és a mindenkor legjobb műszaki állapotba való helyezésének, illetve tartásának, a hadihasználhatóságnak szem előtt való tartása teszi szükségessé, hogy a csapategységben belül a karbantartó napot elrendeljük.

A gépjárműszolgálatban a gépjármű karbantartási munkálatok alapos végrehajtásához hetenként egy karbantartó napot kell biztosítani és azt napiparancsban közzétenni, illetve rögzíteni kell. A heti karbantartási nap meghatározása, napiparancsban való közzététele, valamint a végrehajtásának ellenőrzése a hadtápparancsnok (technikai szolgálatvezető, gépjármű szolgálatvezető) feladata.

A heti karbantartási napon, a belszolgálati gépjárművek kivételével, a gépróművekkel mozgás nem engedélyezhető. A belszolgálati gépjárművek karbantartási idejét a szolgálatnak megfelelően kell szabályozni és végrehajtani.

Parancspont példa: „Elrendelem, hogy a II. zászlóaljnál minden héten a pénteki napon legyen végrehajtva a gépjárművek karbantartása. Ezen a napon a belszolgálati gépjárművek kivételével mindennemű gépjármű mozgást beszüntetek és megtiltok”.

A gépjármű karbantartásának elmulasztásáért, vagy anyag ellátásáért a gépjárműszolgálat vezetője erkölcsileg, az abból eredő károkért anyagiilag is felelős. A végrehajtott karbantartási munkálatokat a gépjármű karbantartási lapjába kell vezetni, a bevezetést és a munkálatok elvégzését a gépjármű szolgálatvezetőjével igazoltatni kell.

A karbantartásra az utasítást a gyár, vagy a H. M. által kiadott kezelési utasítás szerint kell végrehajtani.

Erre azt lehetne mondani, hogy a magyar nyelvű utasításból még ki lehet venni az adatokat a karbantartás végrehajtásához, de mit csináljunk az idegennyelvű utasítással?

Bajtársak! Bármilyen nyelven is legyen írva a kezelési utasítás, a rajzok, de különösen a kenési táblázat „elolvasásához” nem kell bírni azt a nyelvet, amellyel az utasítás írva van. Utasítás minden egyes gépjárműhöz ki van adva.

Ha a kenési táblát megnézzük, akkor az megmondja nekünk, hány kilométerre kell végrehajtani, mikor esedékes egyes részek kenése. A gépjárműszakmában rajz után is rá kell ismerni, hogy mit akar ábrázolni a rajzon feltüntetett alkatrész. S ha rajzból ítélve kételyeink lennének, úgy a gépjármű a valóságban rendelkezésünkre áll, hogy azt a gépjárműn ellenőrizhessük, összehasonlítva a rajzzal. Így kell saját magunkat rákényszeríteni arra, hogy az idegennyelvű utasítás és a rajz, valamint a nálunk lévő gépjármű összehasonlításával, egyeztetésével, a kenési táblázat magyar nyelvű szövege nélkül megoldjuk az esetleg fennálló nehézségeket.

A karbantartónapon ne csak a gépjármű ápolására és karbantartására terjedjen ki a figyelmünk, hanem a karbantartással párhuzamosan hibamegelőzést is végezzünk.

A hibamegelőzés magával hozza a gépjármű időelőtti nagyobb mérvű meghibásodásának megelőzését és a kis hibák kiküszöbölését, elhárítását jelenti. Megelőzi az ezekből eredő nagyobb anyagi kárt, a szerencsétlenséget, esetleg balesetet.

A Szolgálati Szabályzatunk III. Részében a színnapos köteletségeinél találjuk, hogy mielőtt a gépjármű a telephelyet elhagyja, meg kell vizsgálni forgalom- és üzembiztonsági szempontból.

Kérdem, hányan hajtják végre ezt, minden egyes gépjármű útbaindulása előtt? Nincs idő erre a kivonuláskor, mondják a bajtársak. De van idő akkor, amikor a gépjármű a napi munkája elvégzése után visszaérkezik a telephelyre. Ekkor lehet a vizsgálatot megejteni és az esetleges hibákat elhárítani. Így a másnapi igénybevételre valóban csak a megvizsgált és üzemképes gépjármű hagyhatja el a telephelyet. Ha nagyobb mérvű a hiba, úgy a műhelyben hárítjuk el az üzemképtelenség okát.

Az elrendelt karbantartó napon ne elégedjünk meg azzal, hogy a gépjárművezetőknek biztosítjuk a karbantartóanyagokat, felszereléseket és az időt. Tartsuk köteletségünknek, hogy a karbantartó munkálatokat versenyszerűen szervezzük meg. A gépjármű szolgálatvezető a karbantartó napon, különösen az első időben, csukja be irodáját, öltön szerelőruhát. Már a karbantartó napot megelőzőleg támaszkodjon a Pártra, beszélje meg a bizalmiakkal a karbantartás versenyszerű megszervezését. A versenyt a csapategységen belül az alosztályok között, az alosztályon belül pedig a gépjármű vezetők között gépjárművenként szervezze meg. A gépjárművön a versenyt részenként (motor, alváz, felépítmény) szervezzük meg és hajtassuk végre. Össza fel az egységeket csoportokra, a csoportokon belül pedig alakítson kisebb részleget. Az így megszervezett karbantartó nap nem csupán időkitöltéssel fog eltelni és nem tapasztaljuk azt, hogy ha nap közben közeledünk egyes csoportokhoz, az első a karbantartók közül, kikhez legközelebb érünk, lázasan fogja dörzsölni a gépjárművön a hozzá legközelebb eső részt, csak azért, hogy azt a látszatot keltse, hogy dolgozik.

A verseny megszervezésére, csoportok beosztására az alábbiakat javaslom.

Az egységen belül a mosó kiutalása. A zsírágyúkhöz egyes gépjárművek beosztása. Ezek mind azt a célt fogják szolgálni, hogy az egyes csoportok az időrendben végrehajtható munkálatok

elvégzésére ne várjanak. Tehát míg az egyik részleg a gépjárművet mossa, addig a másik részleg motorolajat cserél, a harmadik zsíroz, a negyedik alvázellenőrzést hajt végre és így egy ugyanazon időben a karbantartási munkálatoknál az egyes munkacsoportok a munkálatok elvégzéséhez a kijelölt időben kapják meg az egyes helyeket és karbantartóanyagokat, felszereléseket, ezzel a módszerrel tudjuk az időt helyesen felhasználni.

Ha a karbantartó napon a szervezés hiányzik és a munkálatok elkezdése előtt nem adjuk ki a részlegeknek a munkálatokat, a verseny nem lesz eredményes. Így nem fog előfordulni, hogy ha az összes gépjárművezetők 8 órakor elkezdték a karbantartást, a tizedik gépjármű vezetője még 11 órakor is ott áll a mosó előtt azzal az ürüggyel, hogy nem jutott hozzá a mosóhoz és csak a mosás után tudja a többi munkákat elkezdni.

Fel kell hívni még a figyelmet az anyagtakarékosságra. Előfordult esetből említem meg, hogy a karbantartási napon a zsírásnál a karbantartó addig igyekezett nyomni a zsírt a zsírpadló helyre, illetve melléje, amíg azt a zsírzó bevette, avagy nem. Azonban, hogy mennyi zsír fogy el és mennyi megy veszendőbe, azt nem nagyon vette figyelembe.

Tehát oktassuk, hogy ha ilyen eset előfordul, ki kell szerelni azt az alkatrészt, mert esetleg berágódás történt, vagy a zsír-csatorna van eltömődve, beszáradva. Tehát az első kísérletük után az alkatrészt kiszerezni, a hibát elhárítani és csak azután hozzáfogni a zsírúhoz. Így nemcsak a munkálatok elvégzését könnyítjük meg, hanem főleg a sok anyagpocsékolástól mentesítjük egységünket, egységünkön keresztül pedig államháztartásunkat, dolgozó népünket.

A fémrészek tisztításánál ecset, vagy fuvópisztoly segítségével először áztassuk fel (petróleum, gázolaj) a megkeményedett, rásült olajréteget. Meglátjuk, hogy mennyivel könnyebben megy a tisztítás, ha a fenti műveletet elvégezzük és csak azután csapatjuk le vízzel. Ott, ahol magasnyomású víz nincs, vödörből ecsettel hajtjuk végre a műveletet.

Mert, mit láttunk eddig! Addig verették vízzel ezeket a részeket, amíg jól-rosszul sikerült eltávolítani a megkeményedett vagy rásült olajréteget. Tehát láthatjuk ebből is, hogy kevesebb munkával, kevesebb vízzel, tökéletesebben hajthatjuk végre a fémrészek (motor, sebességváltó, kiegyenlítő művek, alváz, stb.) leápolását és karbantartását. Havi elszámolásnál a vízóradíjak kifizetésénél, a hadtápparancsnok nem fogja a fejét csóválni, hogy hova fogyott el az a sok víz és miből fizesse. Mert a víz is pénzbe kerül.

Csak egyszerű példával szolgálok: A kormánytoló kar gömbcsapszegeit emlitem meg. Mielőtt a zsírzón keresztülnyomnánk a zsírt, győződjünk meg arról, hogy nem túlnagy-e a kotyogás és az összes gömbcsapszegeken keresztül nem túlságosana nagy-e a kormány holtjátéka. Ugyanis a gömbcsapszegeknél a zsírpárna a hézagot kitölti, de használat közben ezen zsírpárnát kiveri, tehát újra előáll a kotyogás, fokozottabb igénybevételnél nagyobb mérvű lesz a kopás és esetleges az egész szerkezet szét-esik.

Még a zsírozás előtt meg kell győződni, hogy a kardántengely holtjátéka a csúszórészek hornyolt részeinél a megengedettnél nem nagyobb-e, mert a zsírozás után a zsír ezeket a részeket kitölti s az első időben bizonyos mérvig — használat előtt — a holtjátékot megszünteti és így félrevezeti az ellenőrzőt.

A kardánkereszteknél a kereszt középső részén nem minden esetben fogunk találni zsírzót. Né elégedjünk meg, hogy nincs, mert akkor a zsírzó helyén egy csavarmenettel ellátott dugót találunk. Ezen dugók eltávolítása után csavarjunk helyére egy zsírzót és ennek segítségével végezzük el a zsírozást. A kenés elvégzése után a zsírzó helyére tegyük vissza a dugót. Azon típusoknál, hol a kardánkereszt véger tűgörgős perselyekben végződnek, ott sűrű olajat használjunk a kenésre. Ugyanis a centrifugális erők következtében a zsír a csészék fenekére vágódik, így a kenést ellátni nem tudja, míg a vastag olaj a fenékre való kivágódása után a forgás megszüntével nyugalmi helyzetében lefolyik és végigkeni a görgőket. Ezen gyakorlati példák felhozásával rámutattam arra, hogy hogyan kell a karbantartást hibamegelőzéssel, szakoktatással egybekötve végrehajtani.

A karbantartás és gondozás a gépjárművön feloszlik:

Napi, heti, időszakos és éves karbantartásra.

Naponta:

A gépjárművezető teendői indulás előtt és a menet befejeztével.

Hetente:

A megtett kilométereknek megfelelően a karbantartási lapon feltüntetett munkálatok elvégzése.

Időszakos:

A nyári, illetve a téli használatra való áttérés.

Évente:

A gépjármű teljes átvizsgálása, szakműhely bevonásával. A munkálatok elvégzése részben a gépjárművezető, de mindenkor szakfelügyelet mellett (fékdobok szabályozása, szelepcsizolás, stb.).

A KARBANTARTÁS MŰSZAKI ELLENŐRZÉSE.

A karbantartó napon, amikor a munkálatokat befejeztük, a részlegek, melyek versenyszerűleg hajtották végre a gépjármű karbantartást, a nekik már előre kijelölt helyen, a gépjárműveket fajtáik szerint (motorkerékpár, személygépkocsi, tehergépkocsi, gyártmányok szerint) felsorakoztatják. A felsorakozás után a műszaki ellenőrzésre kijelölt téren megkezdjük az ellenőrzést, a karbantartó lap szerint.

Az összes gépjárművek motorház tetőit felnyitattjuk. Az akkumulátor-vizsgálathoz szabaddá tesszük az akkumulátort. A szerszámokat és felszerelési cikkeket kirakattjuk. Kikészítettünk egy fekpadot arra a célra, hogy az alvázellenőrzésnél kéznél legyen.

Az ellenőrző szerelőruhában legyen. Legyen nála: akkumulátor savsűrűségmérő, Volt- és Ampermérő, gumilégnyomásmérő és egy 30—40 cm hosszú mutatópálca.

Az ellenőrző — a gépjármű vezetőtől átvéve a karbantartó lapot — az azon feltüntetett munkálatokat, illetve annak végrehajtását ellenőrizze le. Az aprólékosan átvizsgálta a karbantartó lapon feltüntetett részeket sorbavéve győződjék meg azok karbantartásának helyes végrehajtásáról.

Egy példa arra, hogy hogyan lehet egyszerre több gépjárművön gyorsan az ellenőrzést végrehajtani.

„Gonda bajtárs! A sebességváltó és hátsóhid olajsint csavarját csavarja ki. Kiss bajtárs! A légszűrőt vegye le s a vezetőfülke ülésárnáját vegye ki. Keresztes bajtárs! Az első kiegyenlítőmű és terepváltó szintcsavarját és az akkumulátor dugókat csavarja ki.”

Parancsvétel után a bajtársak, ha már az előre kirakott szerszámzatból a megfelelő méretű szerszámot emelik ki a kulcsok közül, ez már elárulja az ellenőrzőnek, hogy azzal a résszel a karbantartási lap szerint valóban dolgoztak. A kinyitott részeknél személyesen győződjünk meg a helyes és szakszerű, az előírásnak megfelelő munkálatokról a karbantartási lap szerint.

Ne csak a kulcsinre adjunk a karbantartásnál, hanem első sorban a helyes és megfelelő szírzás, valamint az olajcserékre és az olajsintek meglétére. Minden egyes részt ellenőrizünk le, amely a karbantartólapon aznapra esedékes volt.

Időt és fáradságot ne kíméljünk, hiszen az időt azáltal biztosítottuk, hogy versenyszerűleg szerveztük meg a karbantartás végrehajtását. A kirakott szerszámzatnál arról győződjünk meg, hogy az teljesen leápolta-e, hogy nem hiányos, avagy törött-e, valamint, ha szükség van rá, kéznél legyen. Ezzel el-

érjük azt, hogy ellenőriztük, hogy nem hiányos és a bajtársakat egyben rászoktatjuk arra, hogy mindenkor a helyes szerzőszámzatot használják (nem fognak minden esavart és anyát a „francia” kulccsal oldani és zárni).

Ezzel érjük el azt is, hogy a szerzőszámzatot nemcsak akkor fogják használni, amikor az országúton kell a hibát elhárítani, hanem ily esetben is.

Tapasztalatból mondom, hogy a fentiek szerint végrehajtott ellenőrzés a karbantartót minden szónál jobban meggyőzi. Látni fogja a karbantartó, hogy itt semmiféle fondorlattal nem lehet kijátszani az ellenőrzést. Nem a ragyogó tiszta (csöpög a keveréktől) gépjármű, tehát a kulcsin a mérvadó, hanem az alapos ellenőrzés a karbantartó lap szerint.

A jól végzett munkát, a versenyszellemet tudjuk kifejleszteni akkor, ha kifogásolni valót nem találtunk és azon bajtársaknak, kiknél minden rendben volt, a továbbiakban szabad időt biztosítunk. Ha valamit nem találtunk rendben, még mindig van időnk, hogy az elmulasztottakat, vagy nem helyesen végrehajtottakat megcsináltassuk. A versenyben ne meghatározott időre tüzzük ki az ellenőrzést, hanem ahogy a munkálat végre lett hajva, már megkezdhetjük azt. Ahogy sorjában elkészültek a munkálatok, úgy hajtsuk végre az ellenőrzést. Így érjük el azt, hogy aki előbb végzett, annak több idő jut, amit szabadon fel tud használni.

Az ilyen módszer fejleszti a versenyszellemet, a gépjármű-vezetők között és több szabad időt biztosítottunk a gépjármű-vezetőknek. Nem kell megvárniok, amíg az egész egység végez a karbantartással és mi is végzünk az egész egység ellenőrzésével.

Az ellenőrzés befejezésekor hívjuk össze az egész egységet és közösen megbeszélve értékeljük ki azt, ami helyesen, avagy helytelenül lett végrehajtván. A kiértékelés meghozza a dicséretet azok számára, akik azt megérdemlik, valamint a megfeddést azoknak, akik mulasztást követtek el. Ezen kiértékelés alatt a karbantartók egyúttal tapasztalatcserére, valamint módszertani fogásokra és átadásra tesznek szert. A tapasztalatátadás segíti a munka gyors és tervszerű végrehajtását.

Röviden összefoglalva láthatjuk, hogy e pár módszertani fogással mennyire előre tudjuk vinni a karbantartók között a versenyszellem kifejlesztését, a helyes és pontos karbantartási munkálatok végrehajtását, amelyet a békeszolgálatban megtanulva gyümölcsöztetni tudunk a hadműveleti területen.