

A gépkocsivezetők továbbképzése a csapatoknál

A levizsgázott és jogosítvánnyal rendelkező gk. vezető katonai szolgálata végéig rendszeres továbbképzésben kell részesíteni. Ezért a gk. szakszolgálat vezetők az őszi és tavaszi központi összevonásokon kívül minden alkalmat ragadjanak meg a gk. legénység szakmai tudásának emelésére.

A továbbképzés során kell oktatni a rendszeres karbantartást, az 1. és 2. sz. technikai munkálatok (azaz a 300 és 900—1000 km-es utak utáni karbantartó munkálatok) és az üzemellenőrzés végzését. Ezeket a gk. élettartamára fontos kihatású munkákat nemcsak általánosságban, hanem gyakorlatilag a rendszeresített típuson (a gk. vezetőnek kiadott gépkocsin) kell oktatólagosan levezetni. A kiképzést az egyes gépkocsikhoz tartozó „Kezelési és karbantartási utasítás” szerint kell elvégezni.

A Miniszter Bajtárs május hó végén kiadott külön rendeletével mozgási keretet is biztosított a továbbképzéshez, melyet a csapatok kizárólag a gk. vezetői kiképzés fokozására használhatnak fel. Minden gk. szakszolgálat vezető a rendelet szellemében készítse el kiképzési tervét és azt illessze fegyverneme kiképzéséhez. Itt ugyanis nemcsak a hadtápban működő vezetőkről van szó, hanem a csapatjárművekhez beosztotokról is.

Hibát követnénk el, ha a kiképzést úgy végeznénk, hogy a rendelkezésre bocsátott km.-keretet egyszerre, egy-két nagyobb vezetési-gyakorlat keretén belül használnánk el. Itt a szó legszorosabb értelmében egyes kiképzést kell végeznünk, a kiképzés minőségének emelésére. *Cél: a vezetés technikájának emelése és ezáltal az értékes gk. anyag élettartamának meghosszabbítása.*

Ennek érdekében kevés elméleti oktatást is be kell állítanunk, ahol a vezetés elméletét, a balesetek elleni küzdelmet kell rendszeresen oktatnunk. A „Techminimum a hadtápszolgálat számára” c. segédletünk 51. pontja támpontokat ad az utóbbi tárgykör oktatásához.

A siker érdekében politikailag is rá kell mutatni a gk. jelentőségére néphadseregünkben.

Igy tehát a gk. vezelési gyakorlatokat előzze meg a megfelelő elméleti előkészítés.

I. Az elméleti tárgyköröket célszerű a következő csoportosításban összefoglalni:

1. A helyes gk. vezetés elmélete (fel-lekapcsolások, kapcsolások közbeiktatott gázadagolással, kanyarvétel, emelkedők — lejtők vétele, könnyebb akadályok vétele, helyes fékezés stb).

2. Balesetek elleni küzdelem. (A balesetek okai általában. Mechanikai alapismeretek, melyek a gépjárművek sebességének és ennek következményeivel függnek össze.)

3. Közlekedési szabályok ismertetése. — Magatartás gépjárművezetői szolgálatban. Menetigyelem, menetszabályok.

Természetesen az említett elméleti részek nem választhatók el a gyakorlattól. Vezetési gyakorlatok előtt, közben, vagy pihenőkor ismertetendők, alátámasztva elméletileg is a helyeset, vagy éppen a helytelent.

A továbbiakban az egyes tárgykörökhöz tartozó oly részeket emelek ki, melyek megítélésem szerint igen lényegesek:

1-hez, a. vezetés elméletéhez. A legtöbb vezetőnek rossz tulajdonsága, hogy a terep egyenetlenségeit, különösen az emelkedőket magas sebességi fokozattal igyekszik leküzdeni. A korszerű terepjárók sebességváltója több sebességi fokozattal rendelkezik, hogy ezáltal erőtartalékot biztosítson a gk. vezetőnek. Tehát az alacsonyabb sebességi fokok arra valók, hogy azokat kihasználjuk és éljünk velük! Hogy a vezetők a lehetőséggel nem élnek, két okra vezethető vissza. Az illető nem szeret visszakapcsolni, a visszakapcsolás gyenge pontja! Másrészt kímélni akarja motorját, azt gondolván, hogy az alacsony fordulatszám melletti vezetés a motornak kedvez.

Minden korszerű gépjárművet úgy szerkesztenek, hogy a legalacsonyabb fordulatszámától (általában 200—300 ford./perc) a motor kedvezően működjék, anélkül, hogy bármely sebességfokozatra kapcsolva ez fokozottabb elhasználódással járna. Előfeltétele azonban az előírt megfelelő helyes olajozás. Amíg motorunk tehát közepes fordulatszámmal, megfelelően, nyugodtan működik, valamely alacsonyabb sebességfokra való visszaváltás semmi hátránnyal nem járhat.

Ha nehéz útrészen, emelkedőn nem kapcsolunk vissza és a magasabb sebességi fokot kívánjuk használni, kénytelenek leszünk teljes gázt adni. Teljes gázadásnál gyakorlatilag a henger teljes töltést kap, minek következtében a robbanási nyomás is a legnagyobb lesz. A hajtószerkezetre alacsony fordulatonál bekövetkező magas robbanási nyomás sokkal károsabb, mintha magas fordulatszámmal, de alacsony robbanási nyomással jár-

nánk. Ezenkívül ilyen vezetésnél az „átfűvés” veszélye is megnő. A magas gáznymásnak, — az alacsony fordulatszámra való tekintettel, — viszonylag több idő áll rendelkezésre, hogy káros hatását kifejtse. Így a nagynyomású gáz könnyen átfűhat, a dugattyú között és a motorteknőbe jut. A henger és dugattyú közti olajhártya megszakadhat, az olajteknőben lévő olaj a forró gáztól kelleténél jobban felmelegszik. Tehát a jó olajozás megszűnik és az elhasználódás fokozottan megnő. Kísérletek szerint az „átfűvés” következtében az olaj minősége is nagymértékben romlik, az olaj „öregszik”.

Világos tehát, hogy alacsony fordulatszám mellett teljes gázadással csak kínozzuk motorunkat. Az időelőtti elhasználódás ilyen vezetéstechnika mellett mindig bekövetkezhet. Használtabb kocsiknál, ahol az átfűvés lehetősége nagyobb, a végleges kiesés gyorsabban következik be.

Ki kell hangsúlyoznom az idejében való visszakapcsolás, a legmegfelelőbb fordulatszám megválasztásának jelentőségét nemcsak a terepjáró vezetőknél, hanem egyéb közúti gépjármű vezetőknél is. Ez azt jelenti, hogy például az I. fokozat mellett mértékletes gázt adva járjunk, nehogy a motort túlpörgessük. Sok bajtárs azt hiszi, hogyha I., vagy II. sebességre visszakapcsolt, csak teljes gázadással járhat! Épp ellenkezőleg, ilyenkor csak kis gázadással szabad járni. Adódnak oly helyzetek, amikor dorongutakon, vagy más nehéz útviszonyok között órákon át lassú sebességgel kell vezetnünk.

A lassú menetire való edzés katonai feladat, mégpedig a gk. vezetői továbbképzés feladata!

Minden honvédségi vezetőt a lassú menetek helyes végrehajtására ki kell képeznünk. Helyes vezetéstechnikával a motor nem rongálódhatik, legfeljebb az üzemanyagfogyasztása lesz nagyobb.

2-höz, a baleset elleni küzdelemhez: Itt azokat az alapvető mechanikai ismereteket kell oktatni, melyek a gépjárművek sebességével és ennek következményeivel függnek össze. Így a sebességet, a súrlódást (gördülő, csúszó), az állásbiztonságot (stabilitást) a centrifugális erővel kapcsolatos minimális elméletet. Nem tudományoskodásról van szó, hanem arról, hogy vezetőink megfelelő megértést tanúsítsanak a vezetés technikája iránt. Ha egyszerű elméletileg megmagyarázzuk és utána gyakorlatilag beigazoljuk a vezetőnek, hogy a magasan megrakott gk. felborításához kb. fele annyi erő kell, mint az alacsonyan rakotthoz, mindenkor ügyelni fog a helyes súlypontképzéssel történő rakodásra. Mindig

emlékezni fog a példa nyomán arra, hogy a felborulás veszélye hirtelen nő, ha nagy sebességgel, vagy a gyors fékezést követő csúszás közben az egyik oldal kereke valaminek nekiütődik (pl. járdaszigetnek). A magasan megrakott gk. ilyenkor minden bizonnyal felborul.

A centrifugális erő oktatásánál mutassunk rá az erő nagyságára, mely a gk. sebességével arányosan nő és gépkocsit képes felborítani.

Különösen kanyarvételnél, az úttest állapotának befolyására is mutassunk rá (csúszós, nedves úttest). A helyes súlypontképzéssel történő rakodásra itt is térjünk ki. Kanyarban a magasan megrakott gk. felborulási veszélye mindig fennáll.

Igen lényeges e tárgykörnél a gk. jó fékberendezésének fontosságát kiemelni. Ismertetni kell a fékutat és azokat a tényezőket, melyek ezt meghatározzák. Az a vezető, akit állandóan oktatnak a fékútrol, a teljes megállásig szükséges időről, annak megbízhatósága növekedni fog, mert tisztában lesz azzal, hogy a sebességgel miként nő a fékút és ehhez mérten csökkentett sebességgel fog vezetni nem tisztázódott, vagy forgalmas helyeken.

A vezetési gyakorlatokat előzze meg mindenkor a gépkocsi üzem- és forgalombiztonságának megvizsgálása. Időtartama 10—15 perc. Az útról, gyakorlatról való megérkezés után 2-3 óra műszaki szolgálatot (leápolást, feltöltést) kell beállítani. (E-pc. technikai szolg. 53. pont.)

A vezetésnél a gk. kímélése legyen a főszempont. A vezetőt a továbbképzés során rá kell nevelni a „finom kézre”, az érzékkel történő kapcsolásokra és a motor, vagy más géprészek zajának ellenőrzésére.

A terepen való vezetésre terepjárókkal csak akkor térhetünk át, ha a gk. vezető az előbbieket már elsajátította és biztonságosan vezet. A vezetési gyakorlatokhoz a következő feladatok végrehajtását javaslom: (mind egyenként, tehát nem kötelekben hajtandó végre!):

1. Indulás különböző helyzetekből, mint: homokból, sárból, emelkedőn.
2. Behajtás szűk nyílásba, behajtás két gépkocsi közé.
3. Fordulat hátramenettel, keskeny kapualjba való behajtással.
4. Előre- és visszaváltási gyakorlat meredek úton.
5. Hegymenet, völgymenet. Közben motor-, kézi- és láb-fék használata, megállás, megindulások.

6. Forgalmas városi utakon való haladás, várakozó (parkírozó) helyre való beállítás, megindulás.
7. Kapcsolási gyakorlatok enyhe emelkedőn rakománnyal, pótkocsival, vontatmánnyal, löveggel (a fegyvernem sajátosságának megfelelően).
8. A 7. sz. alattiak végrehajtása éjjel világítással.
9. A 7. sz. alattiak végrehajtása éjjel, csökkentett világítással (városi lámpa).
10. Köves útról földútra való letérés (kormányhasználat).
11. Vezetés rakománnyal, rossz földúton.
12. Földútról köves útra való felhajtás.
13. Homokos szakaszon való áthaladás.
14. Iszapos szakaszon való áthaladás.
15. Kisebb átmérőjű fatörzseken való áthaladás (csak terepjárókkal).
16. Keskeny, bakhátú, meredek partra való felhajtás (az akadály lassan és merőlegesen veendő) Magatartás elakadáskor.
17. Lapos árkon való áthajtás.
18. Keskeny gerincű töltésen való felhajtás.
19. Csörlőberendezéssel ellátott gjmű-veknél kötéldobbal való vontatás és összehúzás gyakorlása különböző helyzetekben.
20. Soló motorkerékpárral kitűzött nyolcasok hajtása. (Fentebb említett feladatok végrehajtása. Mint külön feladat gyakorlandó az erdőben való áthatolás!)

A terepjárást előkészítő gyakorlatoknál nagy súlyt kell helyezni a terepmegítélésre. Az akadályokat kellő időben fel kell ismerni. Ott, ahol szükséges, a vezető szálljon le a gépkocsiról és jelölje ki a menetvonalat. Ilyenkor, de egyébként is fontos, az ellenség légi és földi megfigyelése előli rejtőzés. Ezt is gyakoroltatni kell.

A gk. anyag kémelése érdekében tudatosítani kell azt, hogy a kerek terepjárók általában nem alkalmasak olyan akadályok leküzdésére, mint a láncalpas járművek. Ahol mód van rá, kerülő utat válasszunk, hogy a nehezebb akadályokat kikerülhessük.

Jeligénk legyen: Inkább 5 perccel később, mint sohasem!

Gk. vezetőink továbbképzésével állandóan foglalkoznunk kell. A követelmények jóval nagyobbak, mint a polgári vezetőkkel szemben támasztottak. Az öntevékenységnek és kezdeményezésnek itt nagy tere nyílik. (Pl. akadálypálya építése, stb.)

A gépkocsi kiképzésnek ilyen módon való megszervezése a csapatoknál elsőrangú érdek. Az a kiváló gépkocsi anyag, amellyel néphadseregünk rendelkezik, a dolgozók összefogott munkájával készült és a dolgozó népünk tulajdona. A tervszerűtlenségből, vagy a hanyagságból eredő minden kiképzési hiánnyal, dolgozó népünket károsítjuk meg és szocialista jövőnk építését gátoljuk.

„Honvédeink, tiszteseink, tiszttheytéseink, tisztjeink és tábornokaink kötelessége, hogy szakadatlanul növeljék katonai tudásukat, hogy erősítsék a hadsereg fegyelmét, biztosítsák Honvédségünk megbonthatatlan politikai egységét és magasfokú erkölcsi erejét.”

(Farkas Mihály)