

## **Gépkocsi műmesterek teendői menet- és haregyakorlatok után**

Menet-, vagy haregyakorlat befejezése után a járművek gyülekeznek az úton. A műmesternek már ilyenkor akad dolga, mert a gjmű. vezetők már elárasztják panaszaikkal, kívánásaikkal.

Az egyik gk. vezető például azt jelenti, hogy nem fog rendesen a fékje, a másik az úza. tápszivattyúja működésével nem volt megelégedve, a harmadiknak elállítódott a gyújtása, a negyedik rúgótörést jelent, az ötödik jelenti, hogy kilyukadt egy gumija, stb.

Ilyenkor a műmester megállapítja a sürgősségi sorrendet, megnézi, hogy melyik az a gépjármű, amelyiket már itt kint az úton meg kell javítani, hogy bevonulhassanak a laktanyába, ahol a csapatműhely felszerelésével a rongálódásokat, hibákat meg tudja javítani.

A laktanyába való menet alatt a műmester tartózkodik az oszlop utolsó járművén, hogy az esetleges lemaradókat felülvizsgálja, illetve a hibákat megszüntesse.

A laktanyába való bevonulás után általános nagy karbantartás, gépkocsi leápolás következik. Legelőször is az út porát, sarát kell vízzel eltüntetni, lemosni. Legalkalmasabb erre a célra a magasnyomású vízszugár, ami — sajnos — csak ritkán áll a csapat rendelkezésére. A közönséges vízvezetékű víz nyomása is elegendő, ha nyeles mosókeféf is használunk. Lemosás után a fényezetlen kocsikat száraz ronggyal, a fényezett kocsikat szivaccsal letörölgetjük, a zsírgombokat az olaj- és zsíros sártól megtisztítjuk, hogy a magasnyomású zsírágú, vagy zsíróprés ne vigye be a sárt is a kenendő helyekre. Az esedékes moforolajcserét is ilyenkor hajtjuk végre, — még meleg mólornál.

A heti teljes napos karbantartás alkalmával a gjmű. vezetők megjavítják az olyan kisebb hibákat, amiket felfedeztek. Ilyenkor azonban, egy nagyobb szabású harc-, vagy menetgyakorlat után azok a bajok is előönnnek, amelyek egyébként nem jelentkeztek volna. A gépkocsi műmester maga is aláfekszik egy-egy kocsinak, ha a gk. vezető valami különlegeset jelent. Kivizsgálja, hogy miként keletkezett a hiba, mennyiben tud rajta segíteni, szerény műhelyfelszerelésével.

Az általános panaszokat meghallgatva azok orvosására is egyöntetűen infézkedik. Pl. az üzemanyag tápszivattyúk szelepei nem záródnak tökéletesen, az üzemanyag ellátás nem

folyamatos, a motor durrog, visszalő, leáll. Ilyenkor oknyozó hibamegállapítást végez. Az üzemanyag szennyezett, a szűrősziták eldugultak. A benzinben nemcsak víz, hanem homok, kóc és egyéb szemét is lehet. Esetleg az üza. tápszivattyú membránja már átengedi a benzint és nem tudja ellátni feladatát, vagy a kis rezitex szeleplapocskák nem zárnak tökéletesen, mert elkoptak, beverődtek, esetleg a szeleprúgók koptak el, vagy gyengék. Előfordulhat, hogy a tápszivattyú (A. C.) felső fedőkupakja lelazult, miután csak egy csavar tartja, vagy a fedőkupak parafatömítése törött el túlhúzás következtében és így levegőt kap. De az is lehet, hogy a porlasztóban van a hiba. Főfűvóka dugulás, úszótű fennakadás, vagy valamelyik üza. vezetékeső törése is okozhat hasonló tüneteket.

Jól kiképzett, összeszokott vezetőkkel kevesebb dolgalés a műmesternek, de ne vegyük a legjobb körülmények között dolgozó csapatot. Terepen, porban, sárban a porlasztók hamar elpiszkolódnak. A porlasztó elé szerelt légtisztító kosár hamar megtelik porral. Ha olajfürdős légszűrőnk van, azt olajjal úgy töltjük fel, ahogy az olajsint a kocsitípus előírásainak megfelel. Időnként, különösen nagyobb szabású gyakorlat után, — nézzük meg, hogy van-e még benne olaj, vagy már csak olajos sár. Az olyan levegőszűrőket, melyekben fémgypot van, mossuk ki alaposan petróleumban, utána benzinben, majd száradás után mártjuk bele tiszta motorolajba. Így el tudja látni feladatát és a porlasztóba áramló levegő porát fel tudja venni.

A zsírzásra különös gondot fordítsunk, mert a vezetők hajlamosak az eldugott, nehezen hozzáférhető helyen lévő zsírzógombok elhanyagolására. A műmester feladata, hogy gépkocsin lévő összes zsírzandó helyeket a vezetőknek megmutassa. Különösen fontos ez pl. a kardánkeresztek tűgörgős csapágyainál, ahol esetleg nincs is zsírzógomb állandóan, hanem csak a leápolás idejére kell becsavarni az ott lévő dugócsavar helyére.

Ilyenkor lehet észrevenni, hogy a vezető mennyire ismeri kocsiját. Van olyan vezető, aki egy bizonyos kocsinál 35 zsírzógombot kezel le, a másik társa pedig hasonló kocsin 52 darabot olvasott meg.

Általában a gépjármű karbantartása terjedjen ki:

- a) a gépjármű mosására, tisztítására,
- b) a gépjármű zsírozására és
- c) a gépjármű részeinek alapos átvizsgálására.

A mótortömbről a ráakódott olajsarat először vékony falemezzel kell eltávolítani, utána petróleumba mártott ecsettel dörzsöljük tisztára. A gyújtóberendezést és a porlasztót csak tiszta ronggyal töröljük át. Rossz úton, terepen a meg-lazult csavarok könnyen elvesznek. A heti és általános kar-bantartásnál ezek utánhúzása feltétlen elvégzendő.

A gépjármű forgalombiztonságának elengedhetetlen kel-léke a hatásos fékberendezés. A fékek állandóan jókarban tartandók. Állapotukról gyakori felülvizsgálással kell meggyő-ződni. Ha a fék nem fog kellőképpen, a hiba megállapításával egyidejűleg a javításáról is kell gondoskodnunk. A húzals fékek utánállítása könnyen és hamar elvégezhető. Az olaj-fékek jóminőségű fékfolyadék használata esetén kifogástalan-mul működnek. Ha mégis csúszik a fék, beolajosodott, akkor leszerelés után benzínlámpával kiegészítjük a súrlódó betétből a beszívárgott olajat és máris jó a fék.

Gumiabroncsok meghibásodásánál a leszerelt köpenyt be-lülről szárazra töröljük és a melegragasztófolttal megjavított tömlőt csak alapos sikporozás után szereljük vissza. A köpeny mintázatába benyomódott kavics, törmelék kő kiszedését se felejtjük el, mert az a további menetek alatt a vászonbetétet is tönkreteszi. A gumikat mindig a típusnak megfelelő lég-nyomás mellett használjuk, mert ellenkező esetben vászon-törés keletkezik, vagy túlnyomás esetén az alváz időelőtti szétrázása következik be. A helyes légnyomást megbízható lég-nyomásmérővel ellenőrizzük.

A felépítmény tisztaságára és jókarban tartására már a honvédség tekintélyének megőrzése miatt is különös gondot fordítsunk.

A gépjárműhöz tartozó szerszámok, felszerelési tárgyak és esetleges tartalékalkatrészek mindig kifogástalan állapot-ban tartandók, hogy szükség esetén használhatók legyenek.

A csapat gépkocsi műmesterének feladata az is, hogy a gépkocsiszínekbe csak kifogástalanul leápolt, karbantartott és üzemképes járművek hajtsanak be.

*Biró Géza őrnagy.*

