

Verificação e cuidados diários do soldado motorizado com a sua viatura

Pelo 1.º Ten. UMBERTO PEREGRINO

O segredo do rendimento e duração de todo o material motorizado reside, essencialmente, nos cuidados a lhe serem dispensados, quer quanto à conservação, quer no tocante à utilização. Duas coisas são necessárias, antes de mais nada, para que se consiga a permanente e rigorosa observância desses cuidados: amor do homem pela sua viatura e aprimorado conhecimento técnico do material. O amor do material incute-se no homem como é inculcado no cavalarião o amor pelo cavalo, isto é, distribuindo-lhe uma viatura, competendo-o do seu valor e da sua utilidade, estabelecendo prémios de conservação entre as equipagens, enfim, êste sutil trabalho de todos os dias, em que as menores coisas são exploradas para o fim que se tem em vista. A instrução técnica consolida esta obra, dando ao homem compreensão e consciência de tudo que aprende a fazer.

Mas é preciso chegar a êsse resultado rápidamente, e deve-se contar com os homens menos accessiveis. Então faz-se mistér acelerar a criação de reflexos, alertar os homens, fustigá-los, o que se conseguirá afixando nas garages, nos alojamentos, onde se mostrem indicados, quadros instrutivos e inscrições. Na própria viatura deve haver como lembrete, em lugar bastante evidente, um esquema de certos cuidados mais importantes. Na antiga Companhia de Carros de Combate fazia-se assim. Aí estão os Renault, hoje constituindo uma secção do Grupamento Moto-Mecanizado, do C. I. M. M., que trazem numa chapa metálica, diante dos olhos do motorista, a indicação dos cuidados a serem observados constantemente.

E', aliás, o que fazem os americanos com os tratores agrícolas, destinados à utilização por homens menos familiarizados com motores. Nós ampliariamos o sistema, aproveitando também o poderoso recurso das figuras, que se impõem, sem esforço, à memória visual do homem. No nosso Esquadrão de Auto-Metralhadoras já existe alguma coisa neste sentido. Ha quadros suficientemente difundidos, sôbre o comando por sinais, do material blindado, instrução técnica do atirador e instrução geral (história, geografia, hygiene, uniformes, etc.).

* * *

Tomando por base os nossos A. M. Ansaldo vejamos em que consistem os cuidados e verificações de todos os dias.

VERIFICAÇÕES

Motor apagado — Verificar:

Externamente:

— tensão da lagarta e estado das malhas e pastilhas (lagarta menos tensa para o trabalho em estrada, mais tensa para o trabalho em terreno variado);

— posição da contra-porca do tensor;

— estado da chapa da longarina;

— estado das rodas de apoio (borrachas e lubrificação) estado dos balancinhos e das molas; água do radiador (o nível não deve ultrapassar de um centímetro o fundo do filtro, a água deve ser pura — a água destilada seria a ideal) e fixação do bujão;

— fixação das rodas sobressalentes, ferramenta e cabo;

Internamente.

Câmara do motor:

— tampão do tubo de admissão de óleo;

— fixação dos cabos de velas;

— correia do dínamo;

— fundo da câmara (si apresenta sinais de óleo ou de água);

Câmara de combate:

- nível da gasolina;
- nível do óleo;
- estado das janelas e tampas, funcionamento dos seus fechos;
- instalação do armamento (setor vertical e horizontal).

Motor trabalhando (Já quente) — Verificar:

A viatura parada:

- pressão do óleo — Manômetro (verificação a repetir constantemente — mínima 20, máxima 50);
- equipamento elétrico (luz).

A viatura em movimento:

- os comandos — embreagem, freios das polias de direção (regulagem e funcionamento), acelerador.

CUIDADOS**Ao colocar o motor em funcionamento:**

- ter sempre a alavanca de mudança em ponto morto;
- afogar o carburador;
- abrir os rubinetes (às vezes, ~~o~~ o motor está excessivamente pesado de virar);
- empunhar a manícula corretamente (o manejo e empunhadura da manícula são importantes, não só para facilitar a partida do motor como para proteger o operador num caso de reversão, e, no caso particular do Ansaldo, ainda há o perigo de vir o homem a adquirir o hábito de apoiar a mão no silencioso);
- não acelerar forte logo que o motor pega, porque a circulação do óleo é, inicialmente, imperfeita o que pôde ocasionar gripagem de êmbolos ou excessiva pressão nas tubulações);

— deixar o motor trabalhar de 5 a 10 minutos em lento, antes de iniciar a marcha.

Com a viatura em marcha:

— verificação constante da circulação do óleo pelas indicações do manômetro (limites a serem observados no Ansaldo: — 20 + 50) ;

— por mais curto que seja o alto aproveitá-lo para cor-
— evitar o funcionamento do regular de máxima do motor, para o que se observarão os limites estabelecidos no velocímetro para as diferentes velocidades ;

— estar atento para qualquer ruído estranho que se manifeste na viatura (exemplos: borracha da roda de apoio que saía, ventilador que se imobilize, chapa de longarina que desprenda, lagarta que descarrile) ;

— nas viaturas servidas pelo sistema Delco observar o amperômetro que não deve acusar descarga no trabalho normal do motor.

Nos altos e em fim de serviço:

— por mais curto que seja o alto aproveitá-lo para cortar o motor (antes de cortar a corrente acelerar forte, o que facilitará a reposição do motor em movimento) ;

— inspecionar a viatura toda, especialmente o trem de rolamento, suspensão (rodas de apoio — borrachas, lagartas — malhas e pastilhas, longarina — chapa de ferro, roda motora — fixação do bujão, roda tesoura — si não há corpos estranhos embaraçados nela).

— verificar o nível da água do radiador (si o motor ferveu todo o cuidado ao retirar o bujão ; com o motor quente só se colocará mais água pondo-o antes a funcionar) ;

— abrir as tampas superiores do motor (conforme o tempo disponível) ;

— em fim de serviço: limpêsa geral da viatura, enxugamento si houve vadeações, inspeção rigorosa, sobretudo dos órgãos sôbre cujo funcionamento tenha havido dúvidas durante a marcha ; devendo a viatura pernoitar a céu aberto, fechar todas as tampas e janelas e cobrí-las com o toldo impermeável.

PRECAUÇÕES CONTRA INCÊNDIO

Quanto a viaturas:

— não fumar perto de qualquer viatura que contenha gasolina ;

— qualquer manipulação com essência deve ser feita de dia e longe de toda chama;

— nenhuma substância inflamável deve ficar perto da tomada de ar do carburador para evitar inflamação no caso de retorno de chama;

— o mesmo deve observar-se quanto às tubulações de descarga (não esquecer, por exemplo, estopa nas visinhanças de peças sujeitas a forte aquecimento);

— não alterar a instalação elétrica, que já é feita de modo a qualquer curto circuito não provocar incêndio;

— manter corretos e fixados todos os fios e órgãos capazes de produzir centelha;

— corrigir imediatamente qualquer fuga de gasolina.

Precauções nas garages:

— evitar que qualquer porção de gasolina se encaminhe para os esgotos;

— evitar abastecer ou esgotar reservatórios à noite;

— nenhuma luz de fogo nú deve ser utilizada a menos de 10 metros dos reservatórios;

— as estopas húmidas de óleo e de gasolina não devem ser abandonadas nas garages ou no interior das viaturas;

— os fossos de reparações se arriscam sempre a ter vapores de gasolina — evitar penetrar nêles com luz a fogo nú;

— dispôr as viaturas nas garages de modo a poder evacua-las rápidamentee;

— não fumar nas garages;

— em caso de incendio, ao abrir as garages, evitar a formação de correntes de ar.

O Extintor:

— a gasolina sendo mais leve que a água, esta não deve ser empregada para combater incendio, porque, em vez disso, serviria de veículo à chama;

— toda viatura deve conduzir o seu extintor, e os homens saberão com absoluta segurança onde está localizado, como é retirado, como é utilizado;

— o extintor deve ser submetido a verificações trimestrais.