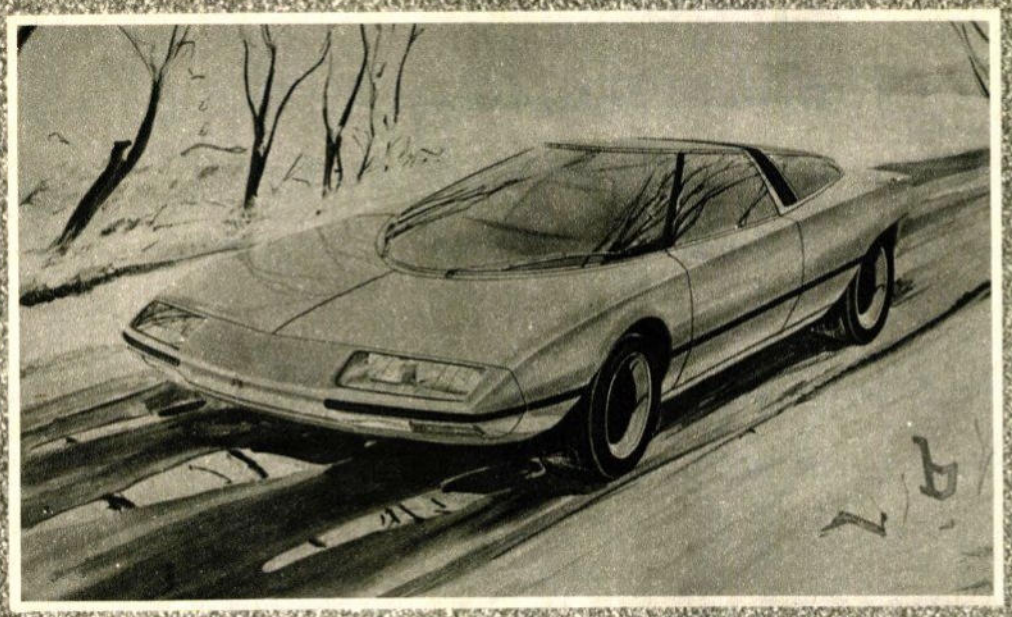


autó-motor

XXV. évf.
1972. III. 21.
Ára: 3 Ft
6

ZSIGULI

POLSKI-FIAT, WARTBURG, OPEL, BMW,

FORD TAUNUS-M-17, MOSZKVICS-408 -412

típusú gépkocsik tulajdonosai, figyelem!

KIZÁRÓLAG MAGÁNAUTÓSOK RÉSZÉRE

azonnal kiszolgálunk kiegyensúlyozva és felszerelve

SEMPERIT-RADIÁL

SR 155X13 (6,15X13) tömlővel ellátott PNEUT

HUNGAROSZERVIZ

ZSIGULI-SZERVIZ
Bp. IX., Hentes utca 12—14.
vevőszolgálat
Telefon: 331-391

HUNGAROSZERVIZ

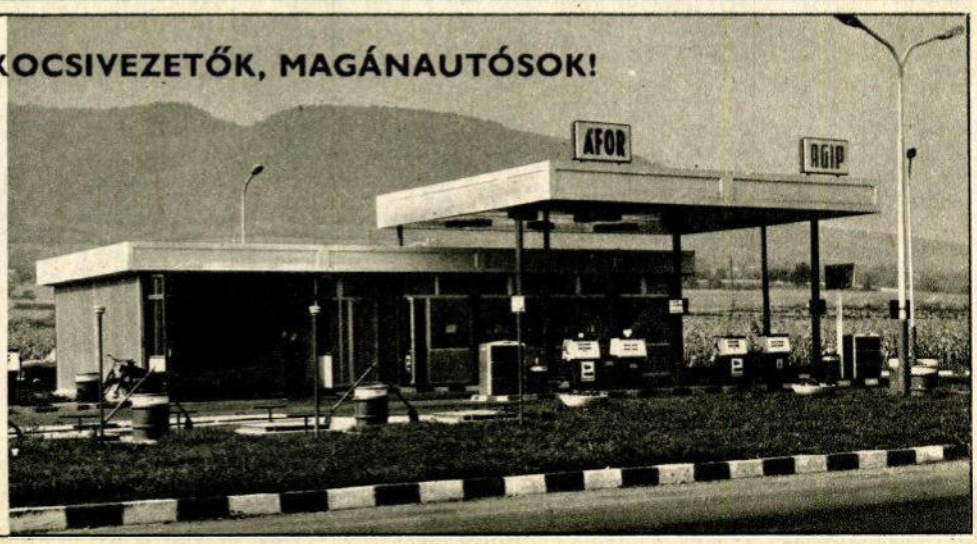
OPEL-SZERVIZ
Bp. XIV., Gizella út 20.
vevőszolgálat
Telefon: 835-196 és 835-975

HIVATÁSOS GÉPKOCSIVEZETŐK, MAGÁNAUTÓSOK!

Felhivjuk szives figyelmüket, hogy valamennyi ÁFOR-AGIP töltőállomásunk üzemanyagot utalványra és készpénzért egyaránt árusit

ÖRÖMMEL ÁLLUNK RENDELKEZÉSÜKRE:

ÁFOR BENZIN-OLAJ



Az autós együttműködés tizedik évfordulóján

Írta: FÖLDVÁRI LÁSZLÓ közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes

Március utolsó hetében Budapesten tartja ülését a KGST Közlekedési Állandó Bizottságának Autóközlekedési és Útügyi Szekciója. Ez lesz a Szekció 20. ülése, amelyen fennállásának tizedik évfordulójáról is megemlékezik. A jubileum alkalmat ad majd a Szekciónak a visszapillantásra, az elmúlt időszak elemzésére.

Az Autóközlekedési és Útügyi Szekció szervesen illeszkedik a KGST nagy szervezetének rendszerébe, mint az ágazati együttműködést irányító Közlekedési Állandó Bizottság egyik állandó munkaszerve.

Az Autós Szekció munkáját a Bizottság fokozatosan építette ki, kezdetben munkacsoport jelleggel, majd jelenlegi formájában. Tíz év alatt tíz ülést rendeztek a Magyar Népköztársaságban, a többit felváltva szervezték a baráti országok.

A Szekcióban az országok küldöttségeit közlekedési miniszterhelyettesek, főosztályvezetők, vezérigazgatók vezetik. Az együttműködés munkaprogramja fokozatosan fejlődött ki és terebélyesedett, hasonlóan ahhoz, amint a gépjárműközlekedés szerepe is állandóan növekszik a közlekedési rendszer egészében. A többi KGST-országokban is jellemző, ami hazánkban, hogy a gépjárműközlekedés növekedésének üteme meghaladja a közlekedés egészének fejlődési tempóját.

Nem lehetünk azonban elégedettek a nemzetközi gépjárműszállítások növekedési ütemével. A Szekciónak egyik fontos teendője, hogy a KGST-tagországok közötti szállításokban elősegítse a gépjárműközlekedés nagyobb arányú részvétele feltételeinek megteremtését.

A gazdaság fejlődésének hatása a közlekedésre és a közlekedés fejlődése a gazdaságra kölcsönös. A gazdasági együttműködés, a nemzetközi szocialista munkamegosztás utasoknak és áruknak mind nagyobb mértékű áramlását eredményezi, növekvő szállítási feladatokat támasztva.

A KGST Közlekedési Állandó Bizottsága és annak autós-utas Szekciója is — az üzemeltetők nemzetközi szocialista együttműködési szervezeteként — követelményeket dolgoz ki a műszaki fejlesztés iránt az iparral szemben. Ilyen módon, mint a vásárlók közössége, komolyan serkenti a korszerűsítést, a minőség javítását. Iparnak, külkereskedelemnek egyik legnagyobb ügyfele, vevője a közlekedés; igényeit figyelembe kell venni. A közlekedés azonban a lakosságnak és a népgazdaságnak, tehát iparnak, mezőgazdaságnak és külkereskedelemnek is szolgáltatást teljesítő partnere.

A gépjárműközlekedés súlyának növekedése az ágazat meghatározott szerepéből és adottságaiból következik. A gépjármű kiegészítője lehet vasútnak, hajózásnak, repülésnek, összeköti az állomást, a kikötőt, a repülőteret a feladóval, az átvevővel. Amikor viszont a teljes szállítási folyamatot maga teljesíti, megtakarítva a megbízóknak az átrakást, a fuvarozott áru minőségét is védi. Küszöbtől küszöbig fuvaroz.

Az Autóközlekedési és Útügyi Szekció egységes szervezete a közúti közlekedési együttműködésnek, amelyben autósok és utasok együtt dolgoznak utast, árut, járművet, pályát érintően forgalmi, szervezési, műszaki, gazdasági, jogi problémákon.

A Szekciót a tagországok közötti munkamegosztásban alapítása óta a Magyar Népköztársaság vezeti. A KGST Titkárságának Közlekedési Osztályán a közúti ágazatot irányító tanácsos is hazánk képviselője. A magyar szakemberek kezdettől fogva aktívan és odaadóan vettek részt a Szekció munkájában. Tíz év alatt kidolgozott anyagai figyelemre méltó részének magyarok a szerzői. A küldöttségünk által benyújtott javaslatok, előterjesztések, elemző és tájékoztató anyagok jól tükrözik a magyar szakértők tudásának magas színvonalát, a szocialista együttműködés iránti megbecsülésüket, internacionalista meggyőződésüket. A Szekció munkájában közlekedési, gépipari, tervezési, külkereskedelmi, pénzügyi szakértőink vesznek részt: minisztériumok, ágazati vezető szervek, nagyvállalatok, kutatóintézetek képviselői. A Szekcióban kidolgozott és elbírált autóközlekedési és közúti anyagok számottevő része komplex, kapcsolódó jellegű, amely más közlekedési KGST-szervek, de gyakran közlekedésen kívüli KGST-bizottságok részvételével, azokkal összhangban készül.

1971 decemberében volt Budapesten a Közlekedési Állandó Bizottság ülése; első tanácskozása a KGST-országok együttműködésének magasabb fokát jelentő szocialista integráció létrehozása, Komplex Programjának elfogadása óta.

A Komplex Program közlekedési fejezetében az autóközlekedési és útügyi feladatokról, többek között az alábbiak állnak:

— Kölcsönös konzultációkat kell tartani a közlekedéspolitika főbb irányairól, és koordinálni kell az egyes problémákra vonatkozó, hosszabb távlatra szóló közlekedésfejlesztési terveket.
— Egyeztetni kell és létrehozni a tagállamok gépjárműfuvarozói közötti együttműködés megfelelő szervezeti formáit, figyelembe véve közös gépjárműközlekedési vállalatok létrehozásának lehetőségét.
— Biztosítani kell a KGST-tagállamok között a nemzetközi menetrendszerű autóbuszjáratok további fejlesztését és menetrendszerű nemzetközi közúti árufuvarozások megszervezését.
— A nemzetközi útvonalakon diszpécser-rendszereket és műszaki segítségnyújtási rendszereket kell bevezetni.
— A gépjárműközlekedést el kell látni garázsberendezésekkel és tartalék-alkatrészekkel.
— A KGST-tagállamok nemzetközi autóföútvonal-hálózatát komplex módon kell fejleszteni és felújítani, építésük és átépítésük határidőinek figyelembevételével.
— 1972 végéig nemzetközi koordinációs szerveket kell létrehozni az autóközlekedés és az útügy területén, a következő két tudományos-műszaki kutatási témacsoport közös kidolgozására:
— Optimális műszaki-gazdasági követelmények és egységesített vizsgálati módszerek a jövőben alkalmazásra kerülő közúti járművekhez, figyelembe véve a tipizálást, egységesítést és szabványosítást.
— Optimális műszaki-üzemeltetési követelmények és normatívák a KGST-tagállamok nemzetközi autó-főútvonalain levő létesítmények és műtárgyak számára.

Az Autóközlekedési és Útügyi Szekció kezdettől részt vett a Komplex Program közlekedési fejezetének kidolgozásában, és 1971-ben hozzálátott a végrehajtás megszervezéséhez. A rövid megfogalmazásban idézett feladatok széles körű teendőket és kihatásukban jelentős nemzetközi vállalkozást takarnak. Részvételünk ebben nemcsak megtisztelő, hanem egyértelműen előnyös is a magyar közlekedésnek és a népgazdaságnak.

A márciusi budapesti ülés napirendjéről az alábbiakat érdemes megemlíteni:

— Az Autóközlekedési és Útügyi Szekció tízéves tevékenysége. (A beszámoló egyes adatait cikkünk is figyelembe veszi.)
— A nemzetközi forgalomban használt gépjárművek részére műszaki segítség nyújtása.
— Megállapodás-tervezetek kidolgozása közösen végzett műszaki-tudományos kutatások céljából, nemzetközi koordinációs szervezetek létrehozására.
— Útépítő, autóútjavító és karbantartó gépek távlati szükségletei.
— Javaslatok kidolgozása a városi közlekedési jelzőberendezések korszerűsítésére.

Fontos a közúti közlekedési együttműködés a nemzetközi személyszállítás, az idegenforgalom szolgálatában is. A KGST magas szinten, Végrehajtó Bizottságában tekintette át az országaink közötti személyszállítás helyzetét, és határozott az utazások korszerűsítésére, a kényelmi színvonal emelésére. A szocialista országok közötti idegenforgalom gyors ütemben fejlődik; egyedül hazánkat érintően is milliós tömegek utazását jelenti. A kulturált nemzetközi utasszállításban az autóközlekedés is számottevő szerepet vállalt, menetrendszerű és különjárati autóbuszforgalom teljesítésével, nem is szólva itt az örvendetesen növekvő autós turizmus eredményeiről. 1970-ben a hazánkba belépett külföldi személygépkocsik száma 738 ezer volt; az utóbbi években a fejlődés e téren átlagosan évi 25% felett van.

Az autóközlekedés kérdéseivel fontosságuknak megfelelően a KGST legmagasabb szerve, a kormányfők szintjén működő Tanács is foglalkozott. A KGST Tanácsa határozta el a nemzetközi tehergépjármű-szállítás egy-

séges szabályainak és feltételeinek kimunkálását. Ennek keretében a Szekcióban kidolgozták a tehergépjárműfuvarozásokra vonatkozó általános rendelkezéseket, a fuvarozási szerződés, az engedélyezés, a biztosítás kérdéseit, a személyzet okmányait, a gyorsan romló áruk szállítási feltételeit és más szabályokat.

Az autóbusszal teljesített nemzetközi személyszállítások fejlesztése érdekében a Szekció számos szervezési, műszaki, gazdasági és jogi kérdést dolgozott fel, majd egyezménytervezetet készített, amely magában foglalja az utas és a közlekedési vállalat kapcsolatának egységes szabályozását csakúgy, mint az egyes tagországok hatóságai és közlekedési vállalatai közötti jogviszony kérdéseit. Az Egyezmény, amely sokoldalúan szabályozza a nemzetközi közúti személyszállítások általános feltételeit, az érdekelt tagállamok viszonylatában 1971 szeptemberében lépett hatályba.

A Szekció jelentős figyelmet szentel a közúti személy- és áruszállító járművekkel szemben támasztandó műszaki üzemeltetési követelmények kidolgozásának. E követelményeket a nemzetközi egyeztetés után a KGST Gépipari Állandó Bizottságának küldik meg, hogy a gyártásban az üzemeltetők igényeit figyelembe vehessék. Ez azért is fontos, mert az utóbbi években a szocialista országok, különösen a Szovjetunió közúti járműgyártó ipara egyre gyorsabban fejlődik és mind nagyobb számban évenként növekvő ütemben bocsát ki autóbuszokat, személygépkocsikat és tehergépjárműveket.

További rendszeres feladata a Szekciónak, hogy az üzemeltetők nemzetközi képviseletében folyamatosan fejlessze az importjárművek pótalkatrésszel és fődarabbal való szervezett ellátását, a zavartalan, jó üzemképesség érdekében. E tevékenységi körében javaslatokat juttatott el a KGST Külkereskedelmi és a Gépipari Bizottságaihoz, többek között a szakosítási és kooperációs szerződések alapján gyártott járművek jobb ellátása céljából.

Nem feledkezett meg a Szekció a járműállomány karbantartásának és javításának más kérdéseiről sem. Napirendre tűzte a garázs- és szervizberendezések ügyét, megvizsgálta az egyes tagállamokban gyártott termékek színvonalát. Elemző értékelést készített róluk, majd egységesítési, illetve tipizálási javaslatot dolgozott ki. Szükségleti mérleget is összeállított a szervezett, tervszerű ellátás érdekében.

A nemzetközi közlekedésben elengedhetetlen a közös, összehangolt szabályozás. Országon belül sem mozdulhat jármű alapos jogi, műszaki szabályozás nélkül; még kevésbé, ha külföldi állam területére lép. A biztonságos, balesetmentes közlekedést célzó szabályozások előkészítése, a részt vevő országok érdekeinek figyelembevételével a Szekció rendszeres feladatát képezi.

A Szekcióban nyolc tagország gyümölcsöző együttműködése folyik. Ez a sokoldalú együttműködés jól egészíti ki az egyes szocialista országok kétoldalú közúti közlekedési kapcsolatait, azoknak magasabb fokozatát képezi. A kétoldalú együttműködés a sokoldalú mellett is hasznos és előnyös. Két-két szocialista ország érdekeinek, tevékenységének összehangolása elősegíti, ösztönzi a sokoldalú, magasabb szintű együttműködést.

A Szekció munkája kedvező hatással volt a kétoldalú kapcsolatokra az egyes tagországok közötti közúti közlekedési egyezmények terén is, ahol hasznosították a KGST keretében kidolgozott egységes szabályokat és feltételeket; az utóbbiak kialakítását viszont segítették a kétoldalú egyezmények tapasztalatai és eredményei.

A Magyar Népköztársaságnak az összes európai KGST-országokkal van közúti közlekedési egyezménye. A magyar autóbuszok menetrendszerűen közlekednek a Szovjetunióban, Csehszlovákiában, Lengyelországban és Jugoszláviában és gyakran megfordulnak turisták tömegeivel a nem KGST-országokban is. Kamionjaink rendszeres járatokat teljesítenek 30 ország területén, export—import fuvarozásban. Országunkat csaknem húsz ország autóbuszai keresik fel menetrendszerű vagy különjáratokban; és naponta láthatjuk kamionjaikat is ideirányuló vagy átmenő forgalomban.

Napirendre tűzte a Szekció a városi közlekedés problémáit is. Vizsgálja az utaskiszolgálás korszerűsítését a helyi közlekedésben, és ennek érdekében a városi közlekedés járműveinek műszaki követelményeit is.

A nemzetközi közlekedési utak hálózatának fejlesztésével a KGST Tanácsa és Végrehajtó Bizottsága is foglalkozott. A Tanács hagyta jóvá a tagországok közötti fő útvonalhálózatot, és feladatul adta az abba felvett utak rekonstrukcióját. A „T" utak hálózatának összehangolt fejlesztése, ideértve a határátmeneteket is, az egységesen alkalmazott jelzések rendszere jól szolgálja a nemzetközi forgalmat. Az úthálózat fejlesztése, csakúgy, mint itthon, nemzetközi méretekben is a közlekedéspolitika nagy kérdése, amely hatalmas befektetéseket igényel. A forgalom gyorsan növekszik, mind több a közúti jármű és egyre több közöttük is a nagy teherbírású, nehéz gépkocsi. A Szekció foglalkozik az útpálya-szerkezetek élettartamának növelésével, az útépítési anyagok minőségének javításával. Figyelmet fordít az autóutak tervezése és karbantartása műszaki feltételeinek kidolgozására, a hidak teherbírási, méretezési normáinak egységesítésére, a közúti szabványosításra.

Az útépítő és fenntartó gépek iránt is kidolgozták a műszaki üzemeltetési követelményeket, a korszerűbb technológia, a komplex gépesítés figyelembevételével, a szükségleti mérlegeket is összeállítva.

A nemzetközi együttműködésben fontos a tapasztalatok, információk cseréje, aminek jó fóruma a KGST autós munkaszerve. A félévenkénti tanácskozásokon szakembereknek módjuk van kölcsönös, személyes tájékoztatásra; az egyes országokban rendezett ülések idején egymás üzemeit meglátogatják, és hasznos tapasztalatokat szereznek. Ezen túl a Szekcióban elemző, tájékoztató anyagok, beszámolók készülnek a gépjárműközlekedés nemzetközi fejlődéséről, a gépkocsik műszaki színvonala, a javító és karbantartó berendezések korszerűsítése, a fuvarozások modern szervezési módszerei, a gépjárművek szerkezete iránti forgalombiztonsági követelmények, a világszínvonalú útügyi technika, az autópálya tervezésében és építésében a számítógép alkalmazása kérdéseiről. Tájékoztató anyagok készültek többek között a nemzetközi forgalmú jármű-személyzet munkafeltételeinek, a közhasználatú és közületi gépkocsiállomány célszerű arányainak, a tél végi útburkolat-károsodások megelőzésének kérdéseiben is.

A Szekció munkájában szem előtt tartja a közlekedő emberrel, az utassal, és a jármű vezetőjével, személyzetével való foglalkozást. Kritikusan és igényesen tűzi napirendre az utasoknak nyújtandó magasabb szolgáltatás, a szállítási minőség, a pontosság kérdéseit csakúgy, mint a nemzetközi forgalomban felelős munkát végző személyzet munkakörülményeit, a biztonságot, a járművezetői munka könnyítését.

A szocialista országok autóközlekedési és útügyi együttműködése jól szolgálja az egyes tagországokban a fejlődést; ez pedig ösztönzi a magasabb szintű együttműködést. A baráti küldöttségek tagjai jó kollégáink, értik a dolgukat, és megértik, hogy az együttműködés valamennyiünk érdeke. Tudják, éppúgy, mint a magyarok, hogy a kölcsönös előnyök szellemében kifejtett közös munka előreviszi közös ügyünket csakúgy, mint az egyes tagállamokét.

A nemzetközi együttműködés feladatai nem jelentenek a hazai munkától elkülönített reszort-tevékenységet, annak elválaszthatatlan velejárói. Nem lehet itthon fontos fejlesztési-szervezési kérdést úgy elhatározni, hogy ne legyünk tekintettel a nemzetközi kihatásokra, amint a nemzetközi szintű döntések is befolyásolják a hazai fejlődést.

A nemzetközi szocialista autós együttműködés kedvező hatást gyakorol munkánkra és mindennapi életünkre. Gondoljunk csak az egyéni közlekedés kérdéseire, a személygépkocsik iránti korszerűbb követelmények érvényesítésére, a fejlődő autóbuszközlekedésre, a jobb utakra, az egyeztetett nemzetközi Kresz szabályaira, az itthoni szervizviszonyok, autójavítási lehetőségek fejlesztésére.

Hazai problémáink megoldását is segíti tehát az a nemzetközi méretű tevékenység is, amelyet a fennállásának tizedik évfordulójáról megemlékező KGST Szekció folytat az autóközlekedés és útügy területén. Meggyőződésünk, hogy a magyar szakemberek aktív közreműködésével végzett szocialista együttműködés további gyümölcsöző eredményekre vezet a jövőben.

am híradó

A KÖZLEKEDÉSRENDÉSZET
áprilisban az alábbi helyeken (Kultúrotthonokban) — mindenütt 18 órai kezdettel — rendezi meg hagyományos baleseteihárítási előadásait, amelyeken a tavalyi közlekedési balesetek okait, a városrendezési terveket és az ezzel kapcsolatos közlekedési problémákat fogják elemezni. A résztvevők igazolást kapnak. **5-én:** VIII., Golgota u. 3. — **6-án:** XXII., Nagytétényi út 110. — **7-én:** IV., Papp József u. 1. — **11-én:** I—XII., Csörsz u. 18. — **12-én:** III., Dugonics Titusz tér 2. — **13-án:** XVII., Pesti út 113. — **14-én:** X., Gyömrői út 103. — **18-án:** XXII., Nagytétényi út 306. — **19-én:** XIX., Gábor Áron u. 22. — **20-án:** XX., Nagy Győri István u. 2—6. — **21-én:** XI., Fehérvári út 47. — **25-én:** XVIII., Városház u. 1—3. — **26-án:** IV., Munkásotthon u. 55. — **27-én:** XIX., Ady Endre u. 54.

MEGALAKULT
a Magyar Közgazdasági Társaság Közlekedési Szakosztálya, amely a szállítás és hírközlés munkaterületeken dolgozó közgazdászoknak, gazdasági szakembereknek **igyekszik** vitafórumot biztosítani. Mégpedig úgy, hogy az ágazat sajátos közgazdasági kérdéseinek, feladatainak egyúttal a nyilvánosság előtt is szócsöve legyen. Máris több százan kérték felvételüket.

A VOLÁN-TRÖSZT HÍREIBŐL:
1. Győrben a helyi járatok buszvezetőinél az eddigi bérrendszer kiegészítéseként fokozatosan emelkedő kilométerpénzt állapítottak meg. Kétszeresére emelték a vasár- és ünnepnapokon teljesített kilométerpénz mértékét, s a csuklós buszok vezetőinek „csuklós pótlékot" rendszeresítettek. Az új bérezés bevezetésének egyik célkitűzése az volt, hogy a munkaidőcsökkentésből származó bérvisszaesést pótolja.
2. Megnyílt — 12 kocsiállással, 130 m² váróteremmel — a 15-ik megyeszékhelyi autóbuszállomás Nyíregyházán. Most már csak négy megyeközpontnak nincs modern buszpályaudvara, de ezek tervezése, illetve építése is folyamatban van.

AUTÓSPORT
versenybírói tanfolyamot szervezett az Autóklub Hajdú-Bihar megyei szervezete. A résztvevők megismerik a nemzetközi és a magyar autós sportszervek jogkörét, feladatait, elsajátítják a rallye, ügyességi, valamint a gokart versenyek szervezéséről, lebonyolításáról, az időmérésről szóló tudnivalókat, egyszóval e sportág szabályait.

AZ ÚT SZÉLESSÉGE
és a baleseti gyakoriság összefüggését vizsgálta komputer segítségével a Svéd Közúti Kutatóintézet. A szimulációs eljárással végzett vizsgálat a következő eredményt hozta: 5 m-es menetpálya szélesség esetén 1 millió járműkilométerre 0,95 baleset jut, 7 m-es útszélességig meredek a csökkenés 0,5-ig. A 7 és 13 m közötti értéknél a balesetek hányada már lassan csökken egészen 0,35-ig.

NAGYON MEGRONGÁLTA
Rómában a roppant autóforgalom a Villa Farnesina több felbecsülhetetlen értékű freskóját. A további károk megelőzéséért most „rezgéscsillapító" utat építettek a palota előtt. Az úttestet 70 centimészült téglákkal kibélelték, majd bitumenburkolattal fedték. A kétezer kiló terhelést elbíró 22×12×6 cm-es téglák a számítások szerint az autóforgalom okozta rezgések 90%-át képesek elnyelni.

FÉKEZNI AKARJA
— a szó szoros értelmében — a gépjárművezetők kockázatvállalását a Klippan svéd biztonsági övet készítő vállalat. Olyan változatokat hozott forgalomba, amelyek 35 km/ó sebességig állandóan villogó fényjelzést hoznak létre a műszerfalon, — ha a gépkocsi vezetője nem csatolta be az övet. Ennél nagyobb sebességnél írásban jelenik meg a figyelmeztetés: „Övet becsatolni." — és egyidejűleg több percig (amíg az övet be nem csatolták) erős zúgás is hallatszik. Ha a vezető ennek a felszólításnak sem tesz eleget, már hiába tapossa a gázpedált: a be nem kapcsolt biztonsági öv vezérlő berendezése automatikusan leállítja a motort.

A CSEHSZLOVÁK ÖTÉVES TERVRE
előirányzott 785 ezer személyautóból a tervidőszak második, idei évére több mint 142 ezer jut. Ez azt jelenti, hogy a sikeres 1971-es évhez képest 10 ezerrel több autó hagyja el a Mlada Boleslav-i üzem szerelőcsarnokát. A kocsiknak mintegy a fele ismét exportra kerül.

A VOLKSWAGEŃ-MŰVEK
és a Daimler—Benz autógyár február 15-i hatállyal 4,9, illetve 2,7—3,1 százalékkal növelte Ausztriában eladásra kerülő gyártmányainak árát, az Opel és a német Ford pedig átlagosan 5%-os emelést hajtott végre.

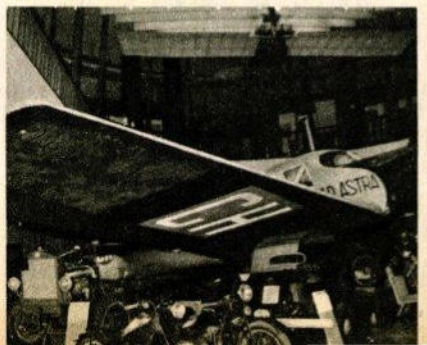
SYDNEY-BEN
véletlenül rábukkantak egy 1902. évi rendeletre, amelyet nem helyeztek eddig hatályon kívül, s így szigorúan véve érvényes az az előírás, amely szerint tilos az ausztrál nagyvárosokban a 10 mérföld/óra sebesség túllépése. A rendeletet most érvénytelenítik, jóllehet a közlekedési szakértők közül ezt sokan feleslegesnek tartják, mert Sydney-ben ma már olyan nagy a forgalmi zsúfoltság, hogy a 16 km/ó sebességnél gyorsabban úgysem lehet haladni. A 70 éves rendelet tehát akár érvényben is maradhatna . . .

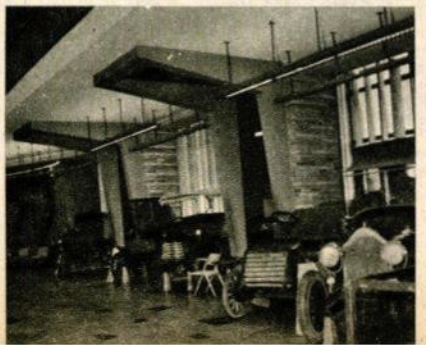
A KNORR-FÉKEK
gyártását — vasúti fékberendezések mellett — újabban a közúti járművekhez, elsősorban az Ikarus autóbuszokhoz megkezdte a Szerszámgépipari Művek székesfehérvári köszörűgépgyára. Tizenegyféle féktartozékot készítenek többféle változatban: az idén mintegy 15 millió forint értékű közúti fékberendezést gyártanak.

AMATŐR NYOMOZÓK
segítenek egy idő óta a nyugatnémet rendőrségnek. Évente ugyanis mintegy nyolcvanezer autót lopnak az NSZK-ban, s csak minden harmadik autótolvajt sikerül elfogni. Az autótolvajok felderítésére mozgósítják az Autóklub tagjait: ha tetten érik vagy elfogják a tolvajt, pénzjutalmat kapnak a Klubtól.



Húszéves jubileumát ünnepli a Transportmaschinen Export-Import Külkereskedelmi Vállalat, a Mogürt NDK-beli partnere. Ariston Zarske mérnök, az NDK Kereskedelmi Kirendeltségén az ünnepi eseménnyel kapcsolatban elmondta, hogy Magyarországgal az utóbbi években a forgalmuk háromszorosára emelkedett. A közeli jövőben (április—május-ban) várható a százezredik NDK-gyártmányú személyautó (valószínűleg Wartburg) hazánkba érkezése. Mintegy 20 000 NDK-gyártmányú teherautó is fut útjainkon, amelyeknek a fele W—50 típusú. A „kétkerekűekből" pedig immár jóval több mint 100 ezret szállítottak eddig hazánknak. De a kapcsolatunk természetesen nem csupán ilyen egyoldalú. A két baráti ország export-import mérlegének egyensúlyát tükröző adat más oldalról: az NDK városaiban, országútjain 13 ezer Ikarus autóbusz fut; a Szovjetunió után ők a második legnagyobb megrendelői a magyar autóbuszoknak. Mind gyümölcsözőbbek a kereskedelmi kapcsolataik a többi között a győri Rába és a budapesti AVF gyárral is. A kép a március 12—21-ig megrendezett híres Lipcsei Tavaszi Vásárt szemlélteti, amelyen ezúttal 60 ország 9 ezer kiállítója mutatta be legújabb gyártmányait





A Budapesti Közlekedési Vállalat és a Közlekedési Múzeum szocialista szerződést kötött. Az öt évre szóló együttműködési megállapodás alapvető célja, hogy a szerződő felek saját területükön szocialista közlekedésünk ügyét szolgálják sajátos feladataikkal. Egyetértettek abban, hogy ezen a ponton találkoznak érdekeik és lehetőségeik. Ezért a Múzeum, jubileumi évétől, számos közös rendezvénnyel párhuzamosan, állandó kiállítást szentel a városi közlekedésnek, ezt önálló közlekedési ágazatként kezeli, a BKV pedig — mint a többi állandó kiállítással rendelkező közlekedési ágazat — sajátjának tekinti a Múzeumot, és hozzájárul gyűjteménye gazdagításához



A „VEZESS BALESET NÉLKÜL" MOZGALOM 1971. évi versenyének értékelését és díjkiosztó ünnepségét március 13-án, az Erkel Színházban rendezte meg az **FKBT** Versenybizottsága. A 74 budapesti versenyző egység (személy- és áruszállítást lebonyolító vállalatok) csatlakozásával lebonyolított versenyben 30 ezer hivatásos járművezető vett részt. Az értékelés alapja az volt, hogy ki, illetve melyik versenyző egység tudja felmutatni a viszonylag legtöbb balesetmentesen teljesített kilométert. Ilyen szempontból külön is említést érdemel a BKV Kilián (autóbusz) üzemegységének, a BSZV 3-as Üzemegységének, a BKV Baross—Hungária Üzemegységének, a Köztisztasági Hivatal Üzemegységének és az ÁFOR Vállalat versenyzői csoportjainak teljesítménye, ahol a balesetek száma 30, illetve közel 50 százalékkal csökkent. Természetesen nem csupán az ő kimagasló teljesítményüket ismerték el az ünnepélyes díjkiosztó alkalmával, hanem a szerényebb eredményeket felmutató versenyzői csoportokét is. Végeredményben 300 000 forint értékű jutalmakat, továbbá serleget és oklevelet osztottak ki a mozgalomban részt vett járművezetőknek, illetve versenyző egységeknek. Az ünnepi esemény stílszerűen a „Nevess baleset nélkül" című zenés csúcsforgalom műsorával zárult



FORGALOMTECHNIKA BUDAPESTEN (2)

Körkép a budapesti forgalomirányítás fejlesztéséről

Írta: DR. NAGY ERVIN, a Fővárosi Tanács V. B. Közlekedési Főigazgatóságának h. vezetője

A baleseti adatok alapján az összes budapesti gyalogátkelőhelyeket felülvizsgáltattuk. Az elemzéssel megállapítható volt, hogy 970 gyalogátkelőhely közül kereken 300 igen balesetveszélyes. Külön ki kell emelni ebből is 48 olyan helyet, ahol a legsürgősebb beavatkozás indokolt.

Szorosan kapcsolódva kell megemlítenem a főváros jelzőtáblázási gondját. Jelenleg kereken 15 000 jelzőtábla van kihelyezve, ebből mintegy két és félezer kivilágított. A táblák jelentős része elavult, megrongált, másik része pedig egy korábbi forgalmi igény alapján került kihelyezésre. Az idő múlásának megfelelően mind műszaki, mind forgalmi szempontból korszerűsítésre szorulnak. Ez rendkívül felelősségteljes, évekig tartó munkát jelent. A Köztisztasági Hivatal tulajdonát képező jelzőtáblagyár ennek a nagy programnak a végrehajtását ma már lehetővé teszi. A tavaly megkezdett folyamatos táblacsere keretében a XVII., XVIII., XIX. és XXI. kerületekben ez a munka már elkészült. Most kezdődik a XVI. kerületben és folyamatosan kerül sor a többi kerületre is.

Itt említem meg, hogy tudatosan elsősorban a külső kerületekben hajtjuk végre a cserét, mivel a Kresz módosítására a közeljövőben még sor kerülhet, s az a belső kerületeket érinti elsősorban. A nagyon nehezen és az átmenetek során is felelősséggel szervezhető munka gyorsítást igényel. (Átmenetileg sem lehet szabályozatlan helyzeteket teremteni.)

A táblacsere során a kerületek teljes forgalmi rendszerét felülvizsgáljuk, szükség szerint módosítjuk és jóváhagyjuk. Ennek kapcsán *a teljes főúthálózati rendszert és a védett útvonalak elavult rendszerét is korszerűsítjük.*

Egyik legnagyobb gondunk ma már a *teherszállítás, a teherautóforgalom* körül jelentkezik. Területileg is elsősorban a Belváros szűk utcáiban, a korszerűtlen raktárakkal és a legkiterjedtebb üzlethálózattal történelmileg kialakult cityben. Már évek óta kísérletezünk a probléma megoldásán.

Az éjszakai áruszállítástól a jelenlegi helyzetig minden számbajöhető variánst megvizsgáltunk. Még 1971-ben a megromlott forgalmi helyzet

Főigazgatóságunkat radikális intézkedés-sorozat megkezdésére kényszerítette — a Budapesti Rendőrfőkapitányság Közlekedésrendészetével szorosan együttműködve. Tavaly a szűkebb Belvárosban — a Kiskörút és a József Attila utca által határolt területen — bevezettük a 3 tonnánál nagyobb összsúlyú járművekre csúcsidőben a behajtási tilalmat.

Ez évben ezt tovább szigorítjuk, egyrészt területileg és időben, másrészt az összsúly tekintetében valószínűleg a 2—2,5 t körüli értékben további korlátozásra kerül sor.

Az eddiginél többet fogunk foglalkozni *a rakodások* igen bonyolult és sokszor zavaros szervezési és korlátozási kérdéseivel.

Itt jegyzem meg például, hogy néhány éve sikerült elérnünk azt a megítélésem szerint igen jelentős eredményt, hogy *Budapesten csak a mi külön engedélyünk, illetve előírásaink alapján lehet építkezni.* Az építési területek felhasználására külön megállapodás készül, amelyben érvényesítjük a forgalomtechnika szempontjából fontos követelményeinket (parkolás, az épület bejárati megoldása, belső rakodás stb.).

A teherszállítás témájához tartozik a *kamionok* útvonalának kérdése. Ezek a vonatnak is beillő óriási autók egyre nagyobb zavart okoznak Budapesten is, nem beszélve az úthálózat romlásáról. Ez évben szabályozzuk ezt is, és kijelöljük az igénybe vehető útvonalakat, a kizárólagos várakozóhelyekkel együtt.

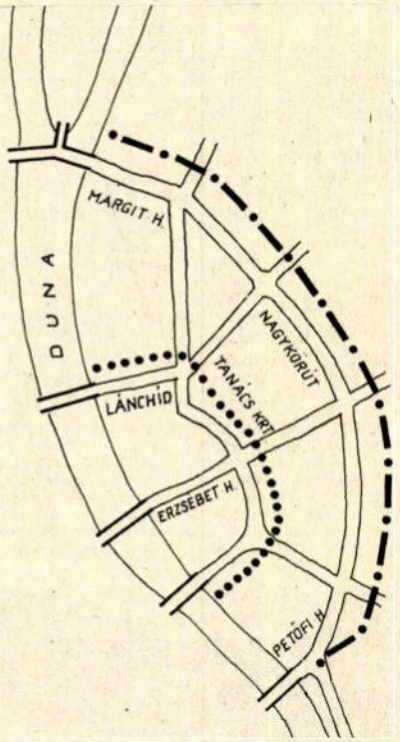
A Belvárosról már szó esett. Valamennyi forgalmi probléma itt jelentkezik a legélesebben. A teljességre való törekvés nélkül megemlítem, hogy egy átfogó vizsgálatot végzünk kifejezetten az V. kerületben. A teljes forgalmi rendszer felülvizsgálatának keretében sor kerül

- a jelzőtáblahálózat korszerűsítésére;
- a burkolati jelek, gyalogátkelők vizsgálatára;
- a teljes parkolási kérdés elemzésére (pl. a túlzott várakozási tilalmak feloldása révén mintegy 600-zal növelhető a parkolóhelyek száma);
- a parkológarázs-építési program felülvizsgálatára, a parkolóóras rendszer bevezetésének előkészítésére;
- a Rákóczi út—Kossuth Lajos utca teljes hosszában a megállási tilalom ez évi elrendelésére;
- annak megvizsgálására, hogyan lehetne az autóbuszok és a taxik részére külön nyomot létesíteni;
- néhány év múlva a Rákóczi úti villamos megszüntetésére;
- a csuklós autóbuszok útvonalának felülvizsgálatára a forgalombiztonság szempontjából;
- a hóeltakarítás, úttisztítás, szemétszállítás, tehát általában a kommunális járművek feladatellátásának megszervezésére stb.

A nagyvonalakban vázolt tennivalók, úgy gondolom, illusztrálják az e téren végzendő feladataink súlyosságát és bonyolultságát. Ezeket a munkákat csak megalapozottan előkészített *tudományossággal* lehet és szabad elvégezni. Elmondhatom, hogy a legjelentősebb tervező- és kutatóintézetek, mint például a FŐMTERV, a BUVÁTI, a KKTKI, a Műszaki és a Közgazdaságtudományi Egyetemek érintett tanszékei megbízásaink alapján nagy hozzáértéssel és lelkesedéssel támogatnak minket.

Csak néhányat említve. Készül például a jelzőlámpás csomópontok ter-

A BELVÁROSI TEHERSZÁLLÍTÁS KORLÁTOZÁSA



A pontok a jelenlegi korlátozás alá eső területet, a pont-vonal a korlátozás területi kiterjedését ábrázolja



(Fleischer Tamás felvétele)

vezési irányelve. Állandó mérések, illetve elemzések készülnek a környezet védelme céljából a zaj- és levegőszennyezettségi ártalmak csökkentésére. Igen fontosak a forgalommérések. A forgalom éves növekedésének regisztrálására évente rendszeresen végeztetünk forgalomszámlálást a főhálózat meghatározott pontjain, többek között a Duna-hidakon. Figyelemmel kísérjük a hétvégi üdülőforgalom éves alakulását. Az információs rendszer bővítésére ezen a téren is szükség van, meg kell ismernünk a hétközi és napközi forgalomváltozást. Erre vonatkozóan rendelkezésünkre állnak ugyan — sokszoros mérések alapján kiszámított — átlagértékek, azonban egyes csomópontok konkrét forgalomszabályozásának megtervezéséhez ismernünk kell a kiválasztott csomópont forgalmának törvényszerűségeit.

A jelzőlámparendszerek korszerűsítéséhez szintén forgalomtechnikai méréseket (eljutási idő, várakozási idő, sebességek stb.) végeztetünk, melyek alapján az összehangolási programok „optimalizálását" a jövőben számítógép segítségével fogjuk elvégeztetni.

Már eddig is érzékelhető volt *a pontos és gyors információszerzés* fontossága — a különböző előkészítő számlálásoktól kezdve a konkrét és gyors hibaelhárításhoz szükséges ismeretekig.

S nyomatékosan szeretném többször is ezt a szót aláhúzni: *információ*. Enélkül a forgalomtechnikai munkát nem lehet eredményesen végezni. A jó információszerzésnek vannak *technikai* és *szervezeti* feltételei.

A *technikai* feltételek fejlesztése a pénzügyi lehetőségek keretein belül megtörténik. Itt említem meg példaként a forgalomszámlálás — mint alapvető információ — automatizálását. Sor kerül néhány fontos útvonalon detektoros forgalomszámláló berendezések beépítésére.

A szervezeti körülmények javítása során decentralizáltuk — a közlekedésrendészeti szervekkel együtt — a feladatokat, hatásköröket.

A kerületi tanácsok és rendőrkapitányságok kezébe kerültek azok a feladatok, amelyek — mivel ezekhez a terület helyi ismerete szükséges — csak ott végezhetők el; ilyenek például a mellékútvonalak, az ideiglenes forgalomterelések stb. problémái.

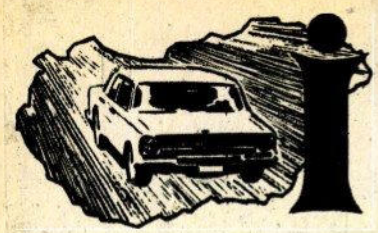
A szervezeti kérdésekhez kapcsolódóan meg kell említeni, hogy a különböző illetékes hivatali szervek, mint a KPM, a BM vagy a Budapesti Rendőrfőkapitányság területileg nagy feladatokat ellátó — s velünk mindig szorosan és jól együttműködő — Közlekedésrendészete és a Fővárosi Tanács együttes munkájaként realizálódnak a már ismertetett tervek, elgondolások. A rendkívül gyümölcsöző együttműködés azonban nem elég. A mi feladataink nem tekinthetők reszortfeladatnak. A kétmilliós város forgalmi problémáival csak a hivatali szervek nem tudnak és nem is tudhatnak megbirkózni.

Gondoljunk csak arra, hogy évente Budapesten ma kereken 20 ezer, azaz naponta kereken 60 baleset történik, ebből évente mintegy 5 ezer személyi sérüléses áldozata és kétnaponta 3 halottja van Budapestnek. Ez a drámai helyzet — nem beszélve a kapcsolatosan jelentkező igen súlyos anyagi kárról — nemzetközi szinten is szomorúan „előkelő" helyre sorol minket a baleseti statisztikában.

Ez a néhány adat is aláhúzza, hogy a forgalombiztonság ügye nem nélkülözheti a társadalmi felelősséget. Ennek igen szép példája a Fővárosi Közúti Balesetelhárítási Tanács eredményes és fejlődő tevékenysége.

S ezzel szeretném befejezni a forgalomtechnikai tevékenységünkről adott gondolatsort. Úgy hiszem, ez a feladat nagysága és bonyolultsága mellett rendkívül szép és vonzó is. Kérjük a budapestiek támogatását, a gyalogosok, az utazók és a járművezetők társadalmi segítését.

Ez a segítség természetesen legalább olyan sokrétű lehet, mint maga ez a tevékenység, tehát a megértéstől az agitációig, a hibák felfedésétől annak bejelentéséig, a forgalomban való fegyelmezett részvételtől az aktív befolyásolásig — és így tovább. S ebben a munkában — megköszönve ezt a lehetőséget is — talán az Autó—Motor is széles körű további segítséget tud nyújtani azzal, hogy hasábjain e témakör továbbra is fórumot kaphat.

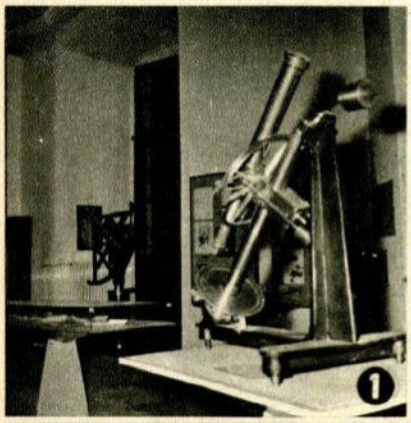


Ismerd meg hazádat!

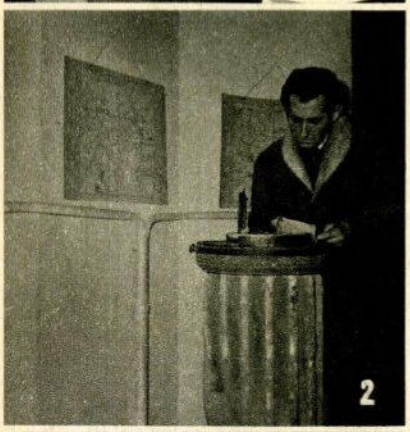
Idegenvezető: TÚRI PÉTER

a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

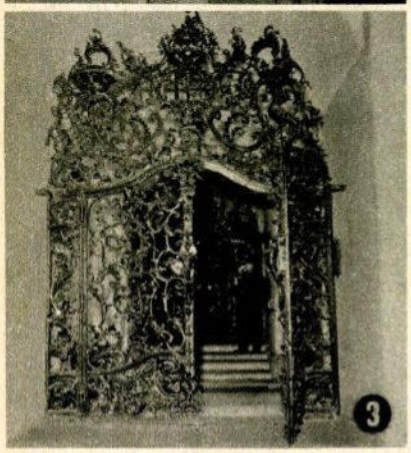
46



1

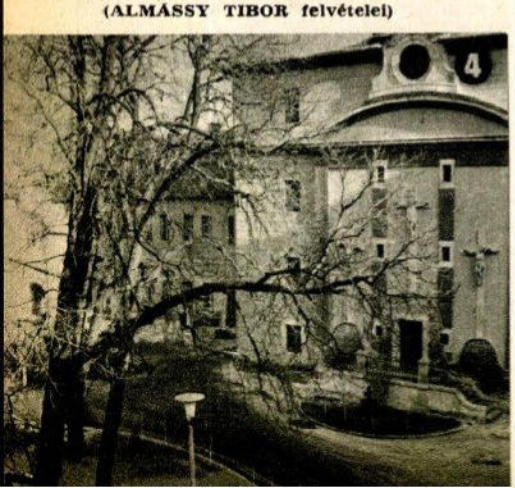


2



3

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



4

Az Egri Székesegyházzal szemben a város egyik büszkesége és nevezetessége, a tradicióval rendelkező Tanárképző Főiskola épülete áll. Részben Fellner Jakab tervei alapján, de teljes egészében az ő irányításával épült 1763—80 között. A négyszögletes, monumentális palota joggal kelti fel a figyelmet. A 85 m hosszú és 21 m magas épület főhomlokzata copf, a másik három és az udvari homlokzatok pedig barokk stílusúak. A hátsó szárnyból emelkedik az 53 m magas csillagvizsgáló torony. II. József centralizáló politikája megakadályozta, hogy az épületben — az eredeti elképzeléseknek és célkitűzéseknek megfelelően — egyetemi szintű oktatást folytassanak, ezért 1948-ig itt „csak" liceum működött. Figyelmet érdemel a bejárat feletti első emeleten levő, kellemes hatású díszterem. Művészi freskóinak érdekessége, hogy a tudományok világi képviselőit egykorú magyar öltözetben örökítették meg. A folyosón jobbra haladva találjuk az 1793-ban már 16 ezer kötettel rendelkező, igen értékes könyvtárat, amelyben jelenleg is számos könyvritkaságot őriznek. A könyvtár ízléses, mértéktartó berendezése és freskói szintén érdeklődésre tarthatnak számot.

A kultúrtörténeti és idegenforgalmi szempontból is rendkívül jelentős Specula, illetve a hozzá tartozó Camera Obscura eléréséhez 300 lépcső makacs ellenállását kell legyőznünk. Az első emeleti folyosóról az épület hátsó szárnyában levő lépcsőházban „emelkedjünk a fellegekbe". (A kiállítás hétfő kivételével $^1/_2$ 10-től 13-ig tekinthető meg.) A csillagvizsgáló német és angol műszerei ma már „csupán" muzeális értéket képviselnek. Felszerelésük idején azonban — amire Hell Miksa kiváló csillagászunk javaslata alapján 1778-ban került sor — a kor legmodernebb csillagvizsgáló műszerei közé tartoztak (1. kép). *A jelenleg is látható eszközök és műszerek hosszú időn át megbízhatóan szolgálták az oktatási és tudományos munkát. A csillagvizsgáló tengelyében carrarai márványból készítették el az észak—dél irányt pontosan rögzítő meridiánvonalat. A vonal felett elhelyezett kis nyíláson — dél pontján — keresztül bekukkantó napsugarak pontosan mutatják a város földrajzi fekvésének megfelelő helyi időt. A korabeli felszerelések között kuriózum a közel 230 éves „delet lövő" napóra* (2. kép). *Az elmés kis szerkezeten a nap árnyéka mutatja a pontos időt. Déli 12-kor, amikor az árnyék eltűnik, a nap sugarai közvetlenül az óra tengelyében levő miniágyú puskaporral töltött gyutacsára vetődnek, s máris robban a pontos időjelzés. Őszintén sajnáljuk, hogy e lövészetet csak nagy ritkán engedélyezik. A műszeren szellemes felirat: „Engem (mármint a műszert) a fénylő nap — hiszen amikor eltűnik az árnyék, pontosan jelzem az időt —, titeket (vagyis az embereket) az árnyék kormányoz."*

De emelkedjünk kicsit feljebb, a város „legmagasabb" állását betöltő dr. Zétényi Endréhez, aki az 1776 óta működő periszkóp segítségével készségesen és nagy szakértelemmel mutatja be Eger városát és környékét. Vigyázzunk, mert Eger „szeme" mindent lát! Hell Miksa nagyon egyszerű, de rendkívül ötletes találmánya mindössze egy lencserendszerből és egy síktükörből áll. A síktükör különböző szög alatti mozgatásával közeli (a szoros értelemben vett belvárosról) és távoli (a város peremről és a környező Bükk hegységről, illetve délen az Alföldről) képeket varázsol a sötétkamra fehér asztalára. A sötétkamra asztalát feszült figyelemmel néző látogatók előtt természetesen mozgó képek jelennek meg. Különösen napfényes időben élvezhetjük igazán a város sok színben pompázó panorámáját, élénk forgalmát és környékének mély nyugalmát. Hasonló rendeltetésű periszkóp Európában a skóciai Edinburgh-ban van. Szomorúan vettük tudomásul, hogy a szakirodalomban is nyilvántartott csillagvizsgálónak több a külföldi látogatója, mint hazai.

A Főiskola jobb oldalán vezető Kossuth Lajos utcában a város építészetileg egyik legkiegyensúlyozottabb, és műemlékekben gazdag részét találjuk. Szinte valamennyi épület műemlék, vagy műemlék jellegű. Az út jobb oldalán, a 4. szám alatt látható a volt Kispréposti palota. Az 1785-ben elkészült épületet joggal tartjuk nemcsak a város, hanem hazánk egyik legszebb rokokó palotájának. Különös harmóniát sugároz az épület erkélyes, középrizalitos, félköríves oromzattal záruló főhomlokzata. Figyelmet érdemel továbbá az Egészségház utca kereszteződésénél álló Megyei Könyvtár copf stílusú palotája, melyet Fellner Jakab 1774—76-ban épített. Vele szemben a város egyik jelentős barokk épülete, a Megyei Tanács kétemeletes székháza áll. A kapuboltozat jobb és bal oldalán levő lépcsőházak monumentális kovácsoltvas ajtókkal nyílnak. A művészien kidolgozott kovácsoltvas „költemények" a helybéli Fazola Henrik lakatosművész tehetségét dicsérik. E kétszárnyú kapuk a magyarországi barokk kovácsoltvasművesség legszebb emlékei (3. kép). *Az udvar jobb oldalán a hajdani börtön épületét domború kálvária díszíti. Jelenleg az Állami Levéltár otthona* (4. kép). (Folytatjuk)





„...a munka, az élet szeretete...”

IDÉZETEK AZ AFIT-VÁLLALATOK SZOCIALISTA BRIGÁDVEZETŐINEK TANÁCSKOZÁSÁRÓL

A februári tanácskozáson a szakma 66 legeredményesebben dolgozó szocialista brigádvezetőjén kívül a vállalatok igazgatói, szb-titkárai, párttitkárai és KISZ-titkárai vettek részt és vitatták meg a beszámolót. Meghatározták, hogy a szocialista brigádmozgalom fejlesztését az MSZMP Központi Bizottságának 1971. decemberi határozata alapján a szükséges feltételek biztosításával, az értékelés, elismerés következetességével valósítják meg. Célkitűzéseiket a következők szerint állították össze:

a közúti közlekedést kiszolgáló létesítmények arányos fejlesztése, a bővítés és korszerűsítés ütemének fokozása;

a termelés hatékonyságának és gazdaságosságának, a munka termelékenységének növelése;

valamennyi tevékenység körében a munka minőségének javítása, a minőségi követelmények teljesítése;

a termelés korszerűsítése, fejlesztése;

a dolgozók munka- és életkörülményeinek, üzemegészségügyi ellátottságának fokozott ütemű javítása, a jövedelemszínvonal növelése;

a szocialista brigádvezetők politikai és ideológiai műveltségének növelése;

a termelési igények teljes mértékű kielégítése, a lakossági szolgáltatások fejlesztésén belül a személygépkocsijavítás és karbantartás kielégítő ellátásának megszervezése.

A szocialista brigádvezetők vállalták, hogy személyes példamutatással, kifogástalan munkával, a gyengébbek segítésével arra törekszenek, hogy minél több szocialista gondolkodású és magatartású ember dolgozzék a szakmában. És tevékenységüket ne a szerzési vágy irányítsa, hanem a munka, az élet szeretete. Az élet célját és értelmét ne az anyagi javak gyűjtögetésében keressék, hanem a közösségért végzett munkában.

Török István
AFIT Ágazati Szakszervezeti Bizottság



A Fóti Gyermekváros aranyos kicsinyei üdvözletüket, virágjaikat hozták a tanácskozás résztvevőinek, akik előtt Kovács Béla, az AFIT vezérigazgatója vitaindító előadásában értékelte az elmúlt évek tapasztalatait, és ismertette a következő esztendőkre tervezett célkitűzéseiket. Beszélt az ország különböző területein létesített újabb kilenc szervizállomásról és arról a tizennégy autójavító üzemről, amelyeket az idén, illetve jövőre kapcsolnak be a hálózatba. És nemcsak köszönetét fejezte ki azoknak az embereknek, akik a brigádmozgalom keretében kiemelkedő eredményeket értek el, hanem pontosan meghatározta azokat a területeket, ahol eddig még nem jártak sikerrel







„... a dolgozók teljesítik feladataikat, de kérjük, hogy jobban biztosítsák számunkra a munka feltételeit...” — mondotta Ihász József, a II. Autójavító szocialista brigádvezetője

Baradics Ervin, az AFIT Győri Autójavítójának szocialista brigádvezetője munkájuk rendszeresebb értékelését kérte számon, Csiszár Károly pedig többek között az AFIT budapesti Teherautójavító Vállalatnál végzett „vietnami műszakról” tett említést

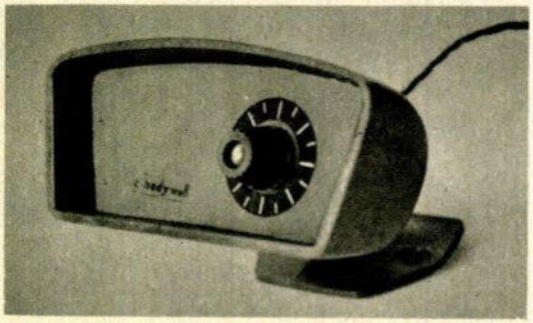
(Varga Ferenc felvételei)

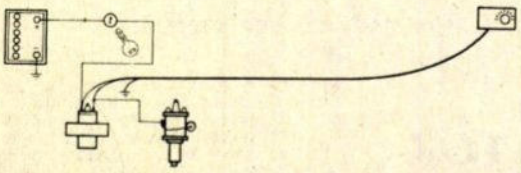


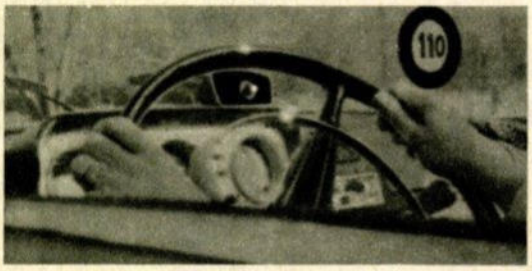
„... átlagteljesítményünk évek óta 107 százalék felett van... Az utóbbi időben 44 munkatársunkat tanítottuk meg a szakma fortélyaira...” — ismertette brigádjának eredményeit Kelemen József, aki a Szombathelyi XII. Autójavító képviselőjeként vett részt a tanácskozáson

AUTÓSOKNAK

SEBESSÉG-JELZÉS FÉNNYEL







Ez az új készülék nálunk nincsen ugyan forgalomban, de tény, hogy létezik, és egy mintapéldány már került hozzánk is. Bemutatása nem érdektelen, mert világszerte sokan megfeledkeznek a sebességkorlátozásokról, illetve nem figyelik a kocsik műszerének mutatóját.

A nálunk levő darab „Bodywell-szabadalom" jelzésű, „Videospeed" néven reklámozott, egy csomag cigarettánál alig nagyobb és annál alig több súlyú újdonság. Tapadó-, illetve ragasztókoronggal erősíthető fel. Lényeges, hogy a látótérbe kerüljön, mert éppen az a feladata, hogy piros színű jelzését vegye észre a kocsi vezetője. Hogy mikor gyullad ki a piros fény? Akkor, amikor a kocsi tényleges haladási sebessége eléri azt a számértéket, amelyre a kis készüléket csavarógombbal beállítottuk, vagyis ha olyan útszakaszra térünk, ahol például 110 km/ó a maximum, arra állítjuk be a forgatógombot.

A szabadalmazott berendezés működési elvéről tájékoztatót ad a rajz, feltüntetve, hogy a villamoshálózat milyen pontjaihoz kapcsolódnak az elektronikus jelző kábelei.

A HIÁNYZÓ KEZELÉSI KÖNYVEK

gyakran okoznak gondot autósainknak. Régi téma az is, hogy legtöbben már akkor szeretnék olvasgatni a fontos tudnivalókat, mielőtt még megkapják az új kocsit. És ez jogos kívánság, mert egy ilyen kezelési könyvet nem elég néhány percig lapozni, és nem akkor, amikor már az átadó telepről indulhatnánk haza az új, talán ismeretlen autóval.

Másoknak viszont azért hiányzik a könyv, mert egyszer megkapták ugyan, de elveszítették, vagy elszakadt, elázott, olvashatatlan lett. Az sem ritkaság, hogy eltűnik, mert elég sokan „utaznak" az ilyen hasznos, szinte pótolhatatlan kiadványokra.

Különösen azok vannak bajban, akik használt autót vásároltak, olyan típust, amelyhez ma már bizony szinte lehetetlen irodalmat találni.

Legutóbb egy vidéki Trabantos írt panaszkodó, illetve kérő levelet, mert a kocsihoz kapott utasítás elveszett, és a népszerű „Így gondozd"-sorozat Trabant-könyvét sem tudta már megszerezni. A Merkurnál sem tudtak segíteni, mert a gyárak egy autóhoz csak egy példány használati utasítást küldenek.

A Merkur válasza viszont olyan mondatot is tartalmazott, amely vigasztaló: „Amennyiben a gyárakkal folyó tárgyalásaink eredménnyel végződnek, akkor a jövőben gondoskodni tudunk arról, hogy külön is meg lehessen vásárolni a kezelési utasításokat."

Ez bizony jó dolog lenne . . .

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, MÁRCIUS 14-ÉN

MOSZKVICS	28 207
POLSKI-FIAT-1300	7 764
POLSKI-FIAT-1500	2 844
SKODA	26 773
TRABANT Limousine	38 062
TRABANT Kombi	4 917
TRABANT Hycomat	641
VOLGA	797
WARTBURG Limousine	17 794
WARTBURG de Luxe	14 098
WARTBURG Tourist	1 876
ZAPOROZSEC	4 506
ZSIGULI (Budapest	9 597
ZSIGULI (Debrecen)	5 735

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

MÁRCIUS 26.
Debrecen
Érd
Kecskemét
Komárom
Miskolc
Monor
Nyíregyháza
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

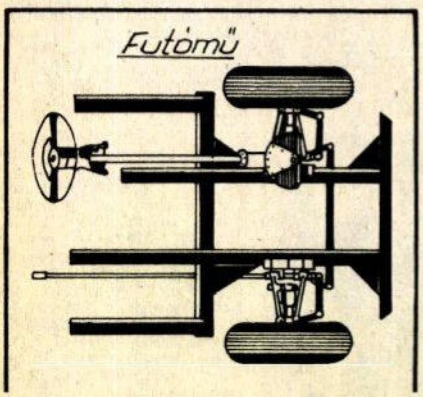
ÁPR. 1., szombat
Keszthely

ÁPRILIS 2.
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Kaposvár
Miskolc
Nyíregyháza
Pápa
Szeged
Szentes

ÁPRILIS 9.
Baja
Balassagyarmat
Békéscsaba
Cegléd
Debrecen
Gyula
Kiskunfélegyháza
Kiskunhalas
Körmend
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Székesfehérvár
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

AZ ABLAKMOSÓ

gumicsövelt, fúvókáit ajánlatos ellenőrizni, rendbehozni, jól beállítani, mert számíthatunk a tavaszi záporokra, a felcsapódó sárra. Márpedig ha a gyár gondoskodott arról, hogy ilyen készülék is legyen a kocsiban, mi gondoskodjunk arról, hogy az üzemképes legyen.



ISKOLA

A futómű az a szerkezeti elem, amely a gépkocsi és az úttest közötti kapcsolatot teremti meg. A futómű részei: a kerekek a gumiabroncsokkal, kerékfelfüggesztés, rugózás, fékrendszer, kormánymű. Az autógyártás utolsó évtizedeiben kétségtelenül a futómű konstrukciója fejlődött a leggyorsabb ütemben. Ezt különösen a versenysport igazolja, amelynél a motorok szigorúan meghatározott lökettérfogata ellenére a gyorsaság növelése a fő cél, és ezt részben az egyre korszerűbb futóműkonstrukciókkal érhetik el. A tervszerű kutatás és annak célszerű hasznosítása igen jó úttartást és kellemes menettulajdonságokat eredményezett a szériakocsiknál is. Az első tengelynél a kerekek független felerősítése ma már általánosan elterjedt építési elv, sőt a hátsó tengelynél is mind több követőre talált, és ez a változás egyúttal a kerekek negatív dőlésszögét is gyakorivá tette. A megfelelő kerékfelfüggesztés — és nem utolsósorban a dőléscsökkentő (stabilizátor) alkalmazása — lehetővé teszi, hogy viszonylag „éles" kanyarban is kevésbé dőljön, stabilan forduljon a modern építésű autó.

Nagyon szeretheti ezt a kocsit



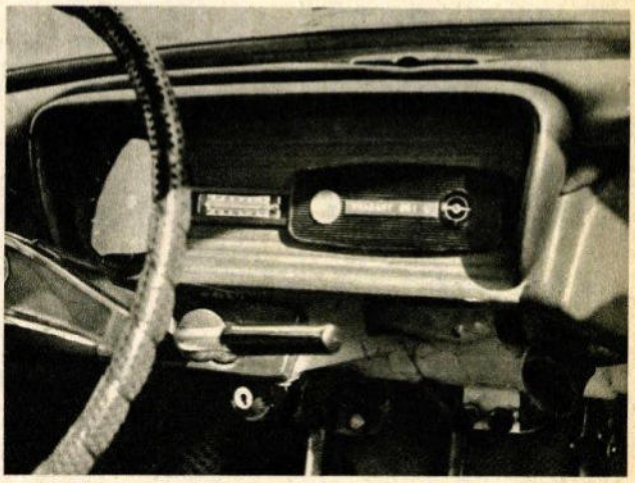
Novák Ferenc, aki Kaposvárról küldte el sorait és a képeket... A levélírásra azok a lapunkban olvasott tanácsok ösztönözték, amelyeket Szabó Sándor, az AFIT budapesti Trabant-szervizének vezetője korábban egy előadás, majd pedig folytatásos cikk keretében mondott el.

A levél különben még egy köszönetet is tartalmaz a szerviz *„ismeretlenül is tisztelt vezetőjének, mert az Ecseri úton a múlt év szeptemberében példás gyorsasággal és segítőkészséggel cserélték ki a vidékről érkező Trabant tönkrement ventillátorát..."*

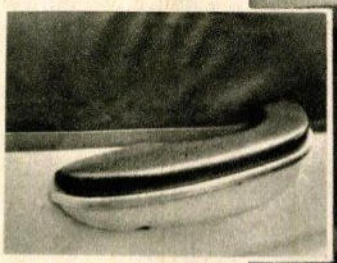
Ugyancsak megtudható a levélből, hogy ez a Trabant lassan egy éve szolgálja gazdáját, akinek ez már a második ilyen márkájú autója. És hogy a közismert tréfálkozások ellenére mennyire autónak tartja ezt az autót, nemcsak azzal bizonyítja, hogy az első után másodszor is ezt választotta, hanem a szeretet látható jeleivel is elhalmozza.

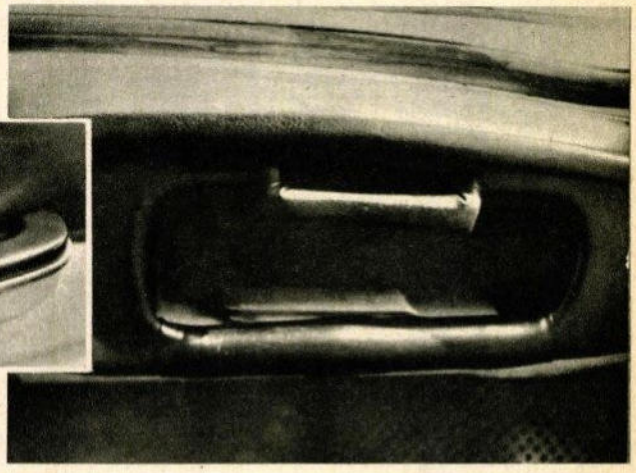
Ír arról is, hogy egyetért az olvasott karbantartási, kezelési javaslatokkal, és például a váz-szerkezet védelmére javasolt belső olajozást már korábban is alkalmazta német barátainak ajánlására. (A vázkeret 3—3 furatának lezárására —, hogy ne folyjon ott ki az olaj — szintén műanyag- vagy gumidugó használatáról hallott.) És említést tesz a gyújtógyertyákról is, dicsérve a télen használt 240-es hőértékűt, amellyel semmi gondja az indításnál. De akkor még nem olvashatta a szervizvezető tanácsait. Abban ugyanis az áll, hogy télen, különösen a rövid távú utakra a 225-ös gyertya előnyös, illetve a 23 lóerős motorokhoz 240-es, a 26 lóerőshöz pedig rendszeresen 260-as gyertyát javasolnak.

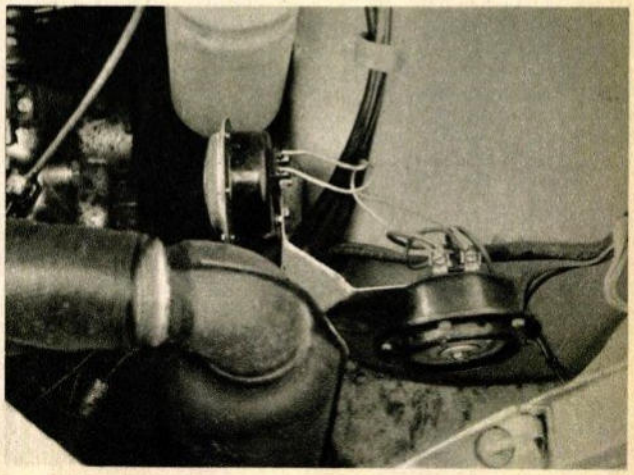
Különben is mi azt a nézetet osztjuk, hogy a gyári előírásokhoz, illetve a márkaszervizektől kapott javaslatokhoz alkalmazkodjunk, amennyiben a kocsik szerkezeti részeinél akad bármilyen módosítási elgondolás. Márcsak azért is, mert az egyéni változtatásokkal, alakításokkal — még ha feltétlenül jónak is tartjuk azokat — esetleg kizárjuk magunkat a garanciális előnyökből. Más a helyzet a kocsik csinosítását illetően, hiszen ott szinte korlátlanul van mód gazdagítani a szériakiviteleket. Ezek a képek pedig azt mutatják, hogy olvasónk praktikus szerelvényekkel látta el négykerekű barátját.



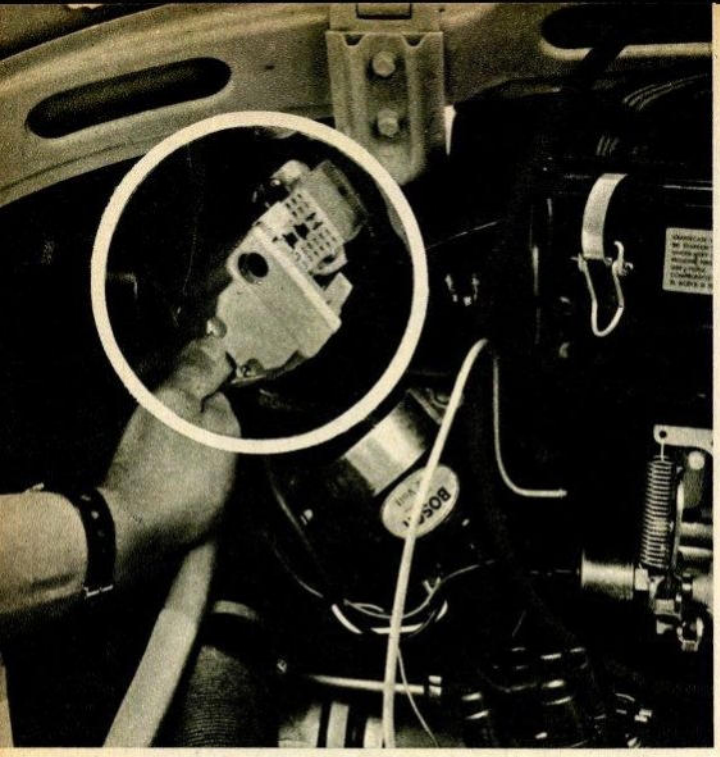
Nem színes csíkokkal, nem matricákkal, hanem a gyakorlati kívánalmaknak megfelelő szerelvényekkel látták el ezt a Trabantot. A műszerfal műbőrrel fedett habszivacs-betétje kétségtelenül fokozza az utasok biztonságát, a fényellenzővel keretezett mezőnyön pedig jól mutat a karcolásokra sem érzékeny, famintát utánzó ragasztható tapéta. A kesztyűtartó peremét is párnázzák, de hasznos az odaerősített kapaszkodó, amelynek alapja egy „Hajdú" porszívó fogantyúja. Ugyancsak célszerű a régi Volga könyöktámasza az ajtó oldalán







Vannak esetek, amikor feltétlenül előnyös a jó hangosan szóló kürt. Ennél a Trabantnál párhuzamosan szerelve így állanak a derékszögben meghajlított lemezre erősített kürt-korongok



KOMPÚTERES DIAGNOSZTIKA

Világszerte probléma a gépjárműjavítás. A forgalomban napról napra szaporodnak a járművek. Ugyanilyen arányban növekszik a baleseti veszély, amely részben emberi okokból, részben a gép, az anyag hibáiból — tehát műszaki okokból — adódhat.

Az elsőnek a forgalmi szabályok megtartását ellenőrző rendőrség igyekszik gátat vetni, a másik veszélyforrás — be kell vallani — többé-kevésbé nyitott kapu. Nincsen járművezető, aki kopásból, kötések lazulásából vagy anyagkifáradásból eredő kezdődő hibákat észre tudna venni. A legtöbb autós-motoros ember technikailag nem olyan képzett, hogy minden kis műszaki hibára fölfigyelne. Csak akkor viszi a kocsiját javításba, ha már feltűnő a rendellenesség.

Nagyon jó volna pedig, ha minden kocsi pillanatnyi műszaki állapotáról rövid idő alatt elvégezhető, alapos és feltétlenül megbízható vizsgálat tájékoztatná az üzembentartót. Sok mérgelődésnek, időkiesésnek, nem utolsósorban balesetnek lehetne elejét venni.

Utópia! Vagy talán mégsem?

Sok-sok autógyár ért el biztató eredményeket napjainkban a kompúteres gépjármű-diagnosztikával.

Régen rájöttek a javítóüzemekben arra, hogy még a legjobb műszerekkel felszerelt műhely munkája sem lehet tökéletes. Nem a javításokat és beállításokat végző dolgozókról van szó. Ők megteszik a magukét. Legalábbis olyan vonatkozásban, hogy a műhelybe jutott kocsi a megrendelt — a munka felvételénél megállapított — vagy a javítás közben észrevett hibákat igyekeznek tökéletesen kijavítani.

Tény, hogy a két utóbbi a gyenge pont. A javításra befutó kocsi diagnosztikai vizsgálata bizonytalan. Itt sem a felvevő személyt kell elítélni. Az igazság az, hogy egyrészt sok olyan kezdődő hiba van, amely gyors átnézéskor könnyen kimarad, másrészt kevés idő áll a kocsi felvételekor a vizsgáló szakember rendelkezésére. Ezen nem segít az sem, ha a legmodernebb vizsgáló műszerek rendelkezésére állnak, mert hosszadalmas vizsgálásra nincs idő.

A Volkswagen-gyár műszaki emberei a következő módon igyekeztek a problémát megoldani:

Első nekifutásként a felvételezés sablonját dolgozták ki. Alapos meggondolás alapján összeállították a vizsgálás legcélszerűbb programját, a kocsi olyan átvizsgálási sorrendjét, hogy ne maradjon ki semmi, és a vizsgálati pontok úgy sorakozzanak logikus sorrendben egymás után, amellyel a munkát a legrövidebb idő alatt lehet elvégezni. A vizsgálat nyomtatvány alapján halad, és a lap rovataiba plusz vagy mínusz jelzéssel nyilvánít a vizsgáló véleményt.

Ez a módszer sokban javította és gyorsította a gépkocsik hibafelvételét, és segítette a javítóműhely munkáját, mert az irányított felvétel alaposabbnak bizonyult a kocsi szokásos átvizsgálásánál.

Egy olyan alapvető hiba azonban továbbra is fennmaradt, ami az egész javítási munka eredményességét csökkenti. Ez a hibafelvétel szubjektív természete. A felvételező egyéni megítélésén múlik az észlelt hibák mértékének megállapítása. Tudjuk, ilyen esetben még a legtapasztaltabb szakember részéről is sok bizonytalanságot rejt magában a döntés, eltekintve attól, hogy kezdődő hibák könnyen észrevétlen maradnak.

Ezt küszöböli ki a legújabb módszer: a kocsivizsgálat messzemenő automatizálása, azaz kompúter használata a gépkocsi diagnosztikai vizsgálatában.

Az elektronikus szerkezet a gépkocsi 88 vizsgálóhelyének adatait nagyrészt önműködően dolgozza fel, olyképpen, hogy a pillanatnyi állapotot a jármű típusának megfelelő hibátlan állapottal hasonlítja össze és írásban közli azonnal a tesztlapon az eredményt.

A vizsgálatnak előfeltétele, hogy a kocsin megfelelő helyeken érzékelők legyenek elhelyezve. Az érzékelők vezetékei a képünkön látható különleges dugaszoló aljazatba futnak össze. 1971 eleje óta minden új típusú Volkswagen-kocsi ilyen beépített diagnosztikáló hálózattal rendelkezik.

Vizsgálatkor a kezelő személy behelyezi a kompúterbe a kocsira érvényes programozott lyukkártyát. Ez a kocsitípusnak megfelelő számozott lap, amely szám minden kocsin a dugaszoló aljazat mellett fel van tüntetve. Ezután dugaszolja a kompúter csatlakozóját, kicseréli az olajmérő-pálcát hőmérséklet-érzékelővel, majd a kompúter billentyűzete segítségével (plusz jelzés = rendben, mínusz = nincs rendben) előírt egymásutánban beüti a gépbe azt a néhány adatot, amit egyénileg kell megállapítania, mint pl. az akkumulátor, a kézifék, a tengelykapcsoló stb. állapotát. A kompúter vár, míg minden adatot megkapott, csak ezután kezd működni. A nézőkén sorra megjelennek a vizsgált helyek megnevezései, és egyidőben leüti a gép a tesztlap rovatába a + vagy a — jelet, az összehasonlító mérésen alapuló pontos döntést. Így vizsgálja végig az elektronikus berendezés az egész kocsit, beleértve a gyújtás beállítását, a zárószöget, a kompressziót, a motorhűtést, a kipufogógáz összetételét stb.

Ha a vizsgáló személy szükségesnek látja, akkor megfelelő billentyű segítségével egyes mérések átugrására vezényelheti a kompútert. A tesztlapon természetesen azok a rovatok eredménybejegyzés nélkül maradnak.

Régebbi gyártmányú kocsik sem maradhatnak ki a kompúteres diagnosztikából. Ezek részére is készítettek programozott lyukkártyákat. A vizsgáló személy elhelyezi a mérő érzékelőket, illetve beüti a gép nézőkéjén megjelenő felhívás sorrendjében a szemrevételezés szerinti állapotot. A kompúter a lyukkártyán előírt hibátlan állapottal összehasonlítja az adatot és ráüti a tesztlapra a döntést. Ez a vizsgálat valamivel lassúbb az automatizáltnál, de a gép döntései pártatlanok és mentesek a vizsgáló személy minden szubjektív befolyásától.

A kompúteres vizsgálat alapvető előnye:

— időmegtakarítás és a kocsi teljesen megbízható átvizsgálása, ami végeredményben üzemeltetési és közlekedési biztonságot jelent;

— személyi befolyástól mentes döntések a kocsi állapotáról;

— írásbeli bizonylat a jármű használhatóságáról, ami igen hasznos támpont a kocsi eladása, illetve vásárlása esetében.

Tömösy M. Jenő

tavaszi téma

Majd tavasszal rendbehozatjuk — mondogattuk magunk is, no meg hallottuk másoktól is a tél folyamán, ha nem valami lényegeset érintő autójavítási dologról esett szó. A lényeges dolgokat — mint például a fáradtan nyögő akkumulátor töltését vagy cseréjét, a leszakadt kipufogócső pótlását, egy-egy lámpaüveg vásárlását — persze nemigen tudtuk tavaszig halogatni.

Nos, éppen lapunk mostani száma megjelenésének napján kell üdvözölnünk a tavasz hivatalos érkezését. Ez egyben azt is jelenti, hogy közeledik a beváltandó ígéretek ideje, és bizonyára minden autón akad olyan alkatrész, szerelvény, esetleg fődarab is, amely nagyon várja, hogy végre rendbehozassuk. Azt pedig, hogy miért halogattuk tavaszig a halasztható autós tennivalókat, nemigen kell magyarázni. Még akkor sem, ha az idei tél, nevét megcáfolva, szinte többször idézett elő őszies—tavaszias állapotot, mint jeges-havas igazi téli napokat.

Ám mindezek ellenére kevés az olyan autós, aki éppen január vagy február hónapjára tervezi mondjuk a kocsi üléskárpitjának kipucolását, vagy a fényezési hibák szöszmötölő rendbehozását. Ezekkel a tennivalókkal szinte természetes, hogy kivárjuk a tavaszt, éppúgy, mint a lakások szőnyegeinek, függönyeinek, ablakainak alapos tisztításával.

Mindez korántsem csupán holmi hagyományos népszokás, hanem nagyon is logikus, ilyenkor időszerű, ilyenkor könnyebben, kellemesebben elvégezhető tennivaló.

És mint ahogy az őszi napok idején azt szoktuk tanácsolni, hogy akinek nagyobb javításra vár az autója, és tél idején amúgy sem utazna vele sokat, legjobb, ha ebben a holtszezonban csináltatja meg például a hengerfúrást, a csapágycserét vagy a teljes generált.

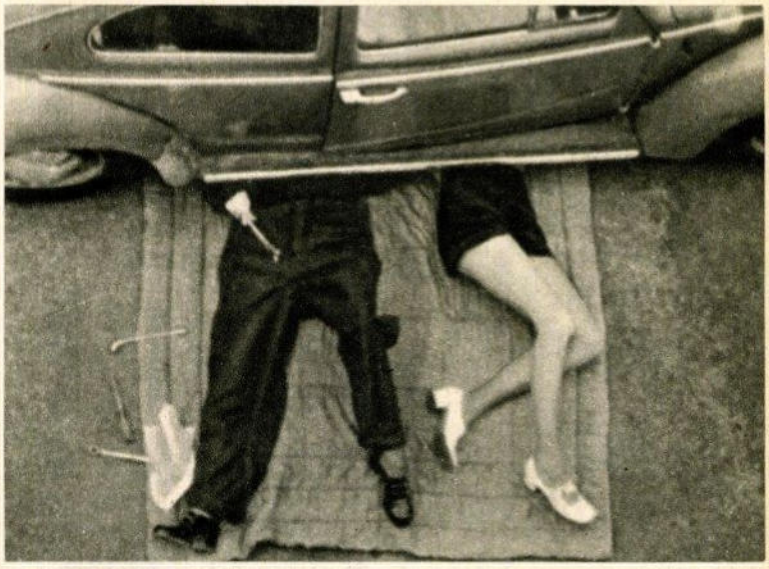
A tavaszi tennivalók — feltételezve, hogy nem alapvetően hibás kocsik üzembe helyezéséről, illetve üzeméről van szó —, egészen más jellegűek. Ugyanakkor tévedés azt gondolni, hogy csakis a kozmetikai munkák lehetnek ilyenkor esedékesek. Persze, a csinosításokat egy már kellemes, napsütéses hétvégén a legtöbb autós élvezettel csinálja, de nem elég, ha pusztán az esztétikai tatarozásra szűkítjük a tavaszi autós munkákat. És még az sem elég — bár ez nem pusztán szépészeti dolog —, ha ilyenkor vesszük a vegytiszta glicerint, a vattát, és az előzőleg megtisztított gumitömítéseket ezzel a finom olajjal bevonjuk.

No persze, ez csak egy példa a sok közül. Azt szinte lehetetlen egy vagy több újságcikk keretébe foglalni, hogy mi minden esedékes ilyenkor, de úgy véljük, némi segítséget egy ilyen írás is nyújthat.

Mi például nagyon jó módszernek tartjuk, ha minden autós úgy indul a túraszezonnak, mintha annak kezdete egy hivatalos műszaki vizsga napja lenne. Olyan nap, amire saját magunk, vagy más hozzáértő előkészíti a kocsit, hogy azon a szigorú vizsgabiztos se igen találhasson jogos kifogásolnivalót.

Ma már nem is kell újságcikkbe foglalni, hogy mit jelent egy alapos műszaki előkészítés, mit követelnek meg a most háromévenként esedékes szemléken, hiszen ezek a tudnivalók a néhány forintos könyvecskéből megtudhatók.

Legyen tehát egy ilyen könyv az útmutató, legalábbis a kocsik átnézését illetően. Egy ilyen kiadvány tartalomjegyzékének elolvasása is kitűnő támpont. Feltétlenül eszünkbe juttatja kocsink minden szerkezetének működését, no meg azt is, hogy melyiknél tapasztaltunk bármi rendellenességet.



Az ilyen emlékeztető felsorolás már azért is jó, mert amikor például egy zivataros napon bosszankodunk a rosszul működő ablaktörlő miatt, ha elál az eső, már nem mindig sietünk, hogy új gumilapátot vegyünk, vagy megtisztítsuk, rendbehozzuk a törlőkarokat működtető mechanizmust.

És sok mindennel vagyunk hasonló módon. Amíg valaki rendszeresen a városi utcákat rója, nem sokat törődik a fényszórókkal, de amikor az országúton szinte létkérdés, hogy kellő módon, kellő távolságra lásson, mindjárt kezd fogadkozni. Megfogadja, hogy amint hazaér, azonnal megvizsgálja, hogy miért látott most olyan rosszul, miért volt gyenge, vagy nem a kellő irányba sugárzó a fénycsóva.

Egy-egy ilyen ellenőrzésnél esetleg arra döbbenünk rá, hogy valamelyik szükségjavítás során nem a megfelelő izzó került az egyik foglalatba, vagy éppen a lámpabetét foncsorozása fakult már meg.

És ha ennél a témánál vagyunk, tanácsoljuk azt is, hogy töltsük fel a kocsiban tartott dobozt, amelyből bizonyára hiányzik már néhány tartalékalkatrész. Esetleg egy-két izzó a lámpákhoz, és hiányozhat gyújtógyertya, biztosító, AC-membrán vagy ékszíj.

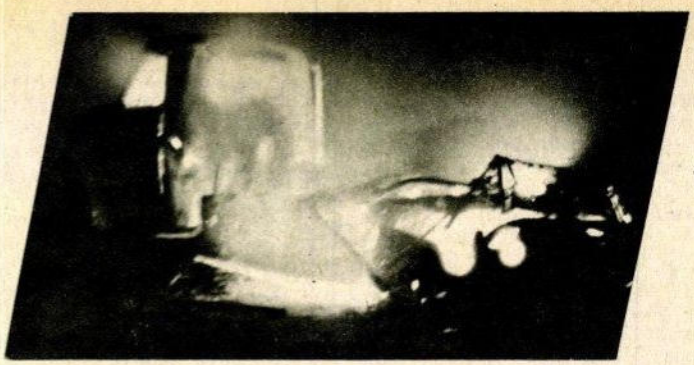
Tessék tehát ezeket is pótolni, mert még a legjobb állapotú autó is igényt tart ilyen tartalékokra. Azt pedig, hogy mikor mondható egy autóra: „jó állapotban van" — nem is olyan nehéz meghatározni. Mint már említettük, ehhez az értékeléshez ugyancsak kitűnő segítség az a bizonyos könyv. Abban a fékberendezések, a kormánykészülék, a világító-, fény- és hangjelzőberendezések, az alváz és a felépítmény, a futómű, a motor, az erőátvitel, a kerék és a gumiabroncs — egyszóval minden alkotóelem szerepe, gyakori hibája le van írva. Ugyanott a fejezetekben az is olvasható, hogy mikor felel meg a hatóságilag előírt követelményeknek a jármű, illetve annak ilyen vagy olyan tartozéka, szerelvénye.

Ezek az előírások azok érdekében készültek, akik részt vesznek a közlekedésben, a tavasszal és nyáron mindig sűrűsödő, mindig gyorsuló forgalomban. Ezek az előírások valamennyiünk érdekében születtek. Tehát mindenkinek saját érdeke is, hogy olyan állapotú autóval kezdje meg a tavaszi utazásokat, amely lelkiismeretes átvizsgálás, megfelelő szerviz jellegű gondozás után üzembiztosnak minősíthető.

És ha eddig azt mondogattuk, hogy majd tavasszal mindent rendbehozatunk, akkor az idő elérkezett. Reméljük, ez a szezon meghozza azokat a kellemes napokat, amikor minden autós többet és szívesen foglalkozik kocsijának rendbentartásával.

L. Gy.

TŰZ!



A tüzek keletkezése mindig visszavezethető az éghető, illetve tűzveszélyes anyagok és egy gyújtóforrás egymásra hatására, vagy mechanikai munkából keletkező helyi felmelegedésre, esetleg a villamos áram hőhatására.

A gépkocsiban található tűzveszélyes anyagok közül különösen veszélyes a benzin. Lobbanáspontja, vagyis az a hőmérséklet, amelynél a folyadékfelszín fölé helyezett gyújtóforrás a folyadékból kiváló gőzöket fellobbantja, de a folyadékot még nem gyújtja meg, —5 C°. Gőzei a levegővel már 2 térfogatszázalék mellett robbanóképes keveréket alkotnak, de ha a benzingőz részaránya eléri az 5 százalékot, akkor megszűnik a robbanási veszély, mert a keverékben nincs elegendő levegő a robbanás kialakulásához. Az a körülmény, hogy a kétütemű motoroknál a benzinhez keverik a kenőolajat, a benzin tűzrendészetileg értékelendő tulajdonságait nem befolyásolja. Lényegesen kisebb veszélyt jelent a gázolaj, mert lobbanáspontja 55 C° felett van.

A gépkocsik üzemanyagellátásában az alábbi 3 folyamatot különböztetjük meg: 1. Tárolás — 2. Szállítás — 3. Adagolás.

Az autók tankja

Az üzemanyag tárolása többnyire acéllemezből készített, belül általában hullámtörővel ellátott olyan tartályban — tankban — történik, amelyet lehetőleg a motortól távol építenek be a gyárak. Ez megakadályozza, hogy karambol esetén a kifolyó benzin gyújtóforráshoz érjen.

A benzin szállítása a tartálytól a porlasztóhoz vagy a befecskendezőhöz membránszivattyúval történik (AC pumpa). Ez biztos gátat jelent egy esetleges porlasztótűznek a tartály felé terjedése útjában. Sajnos, igen kedvezőtlen a helyzet az ún. esőtartályoknál, ahol a szivattyú megtakarítása miatt a tartályt a motortérben helyezték el, és a benzin gravitációs úton jut el a porlasztóba. A legnagyobb veszélyt a tartály és a csővezeték lyukadásán kívül az jelenti, hogy a porlasztó tűszelepének zárása elromlott. Ezt a veszélyt a porlasztó alkalmas elhelyezésével és jó tömítésével lehet csökkenteni. A vezetőnek pedig ügyelnie kell arra, hogy a benzincsapot a motor leállítása után elzárja. A porlasztó, a tűzszelep hibája, vagy az úszó kilyukadása, a vízzsák megrepedése stb. tápszivattyús motornál is kiterjedt tüzet okozhat, ha a tápszivattyú folyamatosan szállítja az üzemanyagot. Tűz esetén tehát a motort azonnal le kell állítani.

Veszélyes a túlcsordult tankolások utáni indulás is. Gyakorlati tapasztalat szerint tűz keletkezéséhez általában több hiba egyidejű bekövetkezte szükséges, például benzinfolyás és repedt kipufogócsonk, benzinfolyás és zárlatos villamos hálózat stb.

Kábelek, biztosítók, csatlakozások

A tüzek jelentős része a villamos berendezések vagy a kábelhálózat rongálódásából keletkezik. A kábelek szigetelése kitűnő kopás- és dörzsölésálló anyagból készül. Rendellenes melegedésüket az energiaelosztás áramkörökre való bontása és olvadó biztosítóval való védése akadályozza meg. Szigorúan tilos a biztosítók áthidalása vezetékkel, vagy pótlása erősebb biztosítóval, nem szabad az áramkörök terhelését utólagosan felszerelt fogyasztókkal megnövelni. Laza csatlakozások nemcsak a villamos berendezések elégtelen működését okozzák, hanem átmeneti ellenállásukkal helyi felmelegedéseket, esetleg tüzet is kiválthatnak. Áramkörök utólagos beépítésénél csak az eredetivel megegyező minőségű kábeleket szabad használni, a motortérben uralkodó hőmérséklet hatására az egyszerű PVC-szigetelés elveszti szilárdságát, és zárlatot idéz elő.

Különös gondot kell fordítani a végálláskapcsolóval működő ablaktörlő-motorokra, amelyeket csak nyugalmi végállás helyzetben lehet a hálózatról leválasztani. Ez azt jelenti, hogy ha a végállásból kiindult motor vagy a törlőlapátmozgató szerkezet megszorul, akkor a motort az indító kapcsolója nem tudja leállítani, s ez a motor leégéséhez, kedvezőtlen esetben a kocsi meggyulladásához is vezethet. Ilyen esetben a kérdéses áramkör biztosítójának kiemelése vagy az akkumulátorkapcsok leoldása segít.

A biztosító kiolvadása mindig túlterhelést jelent, tehát a biztosító egyszerű cseréje az okot nem szünteti meg, azt minden esetben meg kell keresni, és el kell hárítani. A rosszul megválasztott vagy áthidalt biztosító miatt felizzó vezetékszakaszon megolvadó vagy meggyúló PVC-szigetelésből a hő okozta bomlás során kb. 58 súly % sósavgőz fejlődik, ami tűz okozása nélkül is korróziós kárral járhat. Legnagyobb zárlati hőhatást az akkumulátor kapcsainak zárlata okoz (például ha az ülés alatt levő akkumulátornál az ülésrugók szigetelőfedél hiányában elérik a kapcsokat).

Nem ritka a surlódásból keletkező tűz sem. Ez laza ékszíjtól, vagy a motortérben elhelyezett olajos rongyoknak forgó alkatrészekhez való surlódásából keletkezhet. Számos tűzesetet okozott behúzva felejtett kézifék, tartós lejtmenetben felizzott fékdob, mely esetekben a kifolyó csapágyzsír vagy az éghető hidraulika-folyadék gyulladt meg. Keletkezett tűz repedt kipufogódob ronggyal való betömése miatt is, sőt nagyterhelésű vontató defektes gumijának átmelegedése következtében is.

Tájékoztatásul szolgáljon egy amerikai nagyváros (Boston) pár évvel ezelőtti statisztikája, mely 12 hónapra vonatkoztatva mutatja a tűzesetek előidéző ok szerinti csoportosítását.

Dohányzás, égő vagy izzó anyagok gondatlan elhelyezése, gyufa eldobása	**383 eset**	**41,0 %**
Porlasztó hiba, kifolyó üzemanyag	**235 eset**	**25,0 %**
Villamos zárlat	**141 eset**	**15,0 %**
Gyújtási hiba	**135 eset**	**14,0 %**
Túlhevült motor	**12 eset**	**1,3 %**
Fagyálló folyadék gyulladása	**9 eset**	**0,9 %**
Gyermekek	**14 eset**	**1,5 %**
Vegyes okok	**12 eset**	**1,3 %**
Összesen:	**941 eset**	**100,0 %**

A hazai gépjárműtüzek összeállítás alatt levő statisztikája ugyancsak intő példa lehet. Az máris megállapított tény, hogy az autóállomány növekedésével arányosan szaporodnak a gyakran katasztrófális tűzesetek.

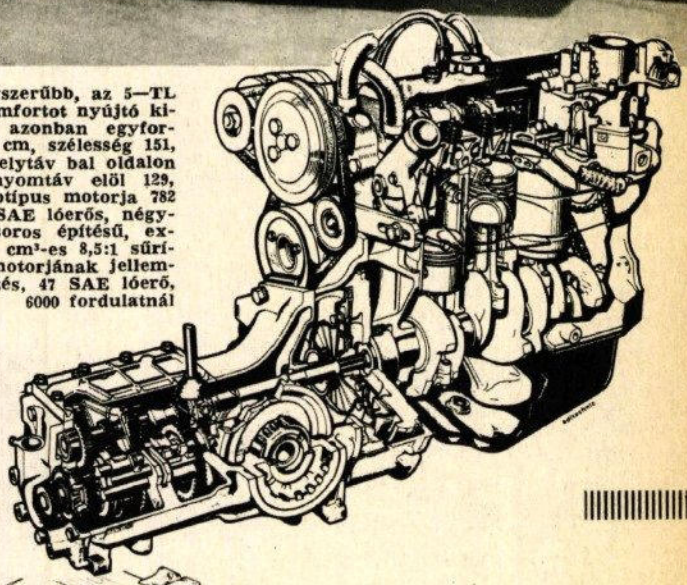
Szabó István
a Magyar Villamosművek vezető tűzrendésze

3 OLDAL

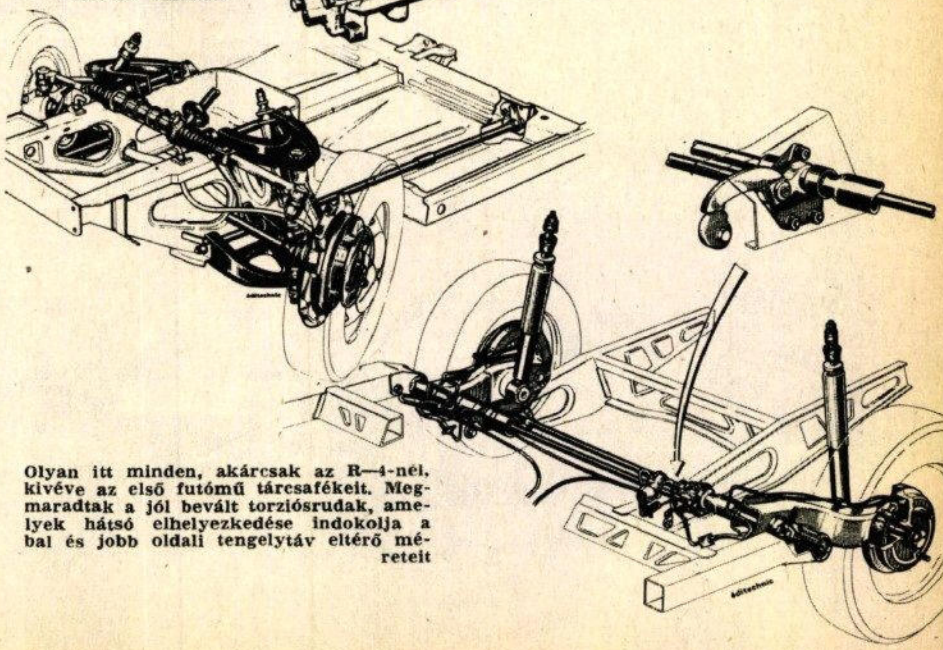
Képes híradó



A Renault—5—L az egyszerűbb, az 5—TL a több erőt és több komfortot nyújtó kivitel. Külső méreteik azonban egyformák: teljes hossza 350 cm, szélesség 151, magasság 140 cm. Tengelytáv bal oldalon 240, jobb oldalon 243, nyomtáv elöl 129, hátul 124,5 cm. Az alaptípus motorja 782 cm³, 8,5:1 sűrítésű, 36 SAE lóerős, négyhengeres, vízhűtéses, soros építésű, exportváltozata pedig 845 cm³-es 8,5:1 sűrítésű, 38 lóerős. A TL motorjának jellemzői: 956 cm³, 8,3:1 sűrítés, 47 SAE lóerő, 6000 fordulatnál



Az alkalmazott motornak megfelelően a 730, illetve 785 kg önsúlyú kocsik végsebessége 120—135 km/óra közötti, fogyasztásuk pedig 7—9, 7—10 lit/100 km között változik



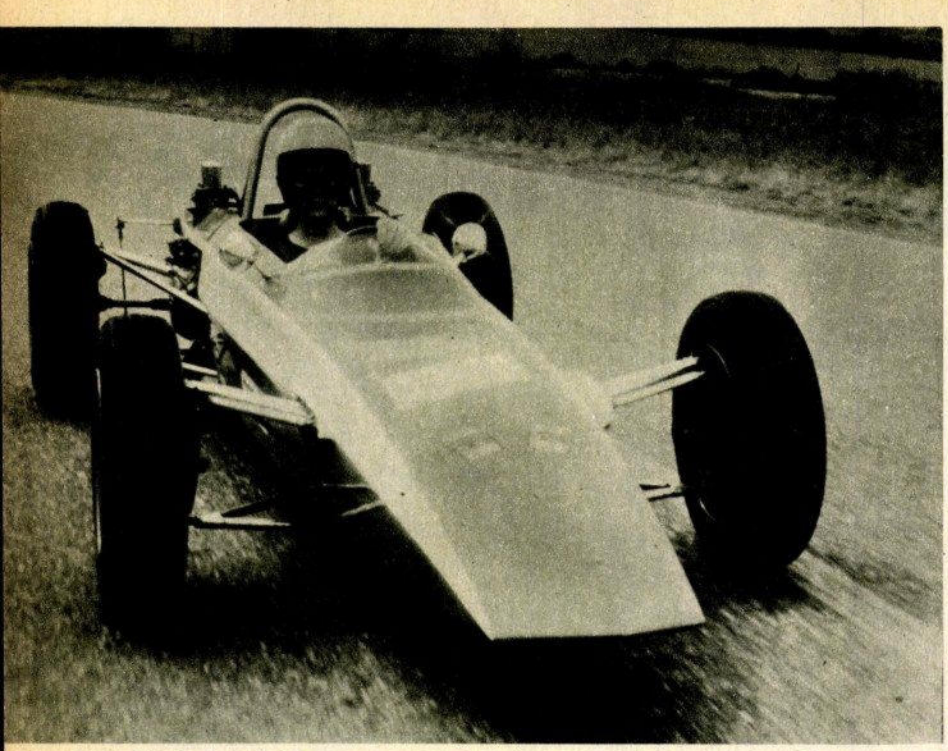
Olyan itt minden, akárcsak az R—4-nél, kivéve az első futómű tárcsafékeit. Megmaradtak a jól bevált torziósrudak, amelyek hátsó elhelyezkedése indokolja a bal és jobb oldali tengelytáv eltérő méreteit

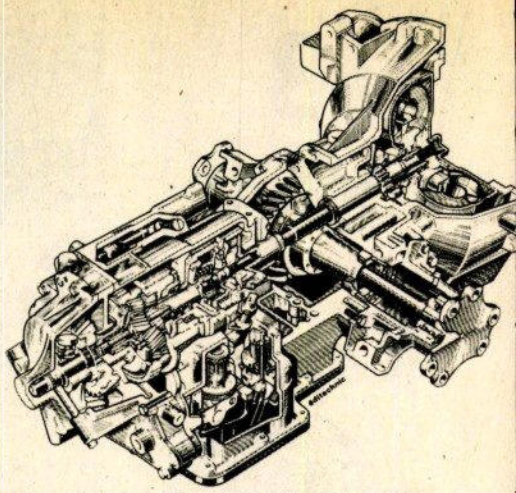
Oly sok autós érdekességről érkezett hír, fotó és rajz — no meg kérdés is — az utóbbi hetekben, hogy a szokásos egy oldalnyi „Képes híradó" nagyon-nagyon kevés ezek bemutatására. A közeli napokban pedig már az 1972-es tavaszi Genfi Autószalon beszámolója készül, ami ugyancsak bővebb terjedelmet igényel lapunk oldalain. Ezt a mostani autótechnikai szemlét tehát úgy tekinthetjük, mint a restancia feldolgozását.

Először is a *Renault 5-ös* konstrukció adatainak közlésével tartozunk, hiszen legutóbbi számunkban csak egy szerkezeti rajzot lehetett látni az R—4 testvértípusáról. Úgy véljük, hogy az a röntgenkép, valamint az itteni ábrák és jellemző számok már jól tükrözik, milyen célkitűzést valósított meg Renault ezzel az új modellel. Igen tömören fogalmazva: csinosabb karosszériával, az R—4-esnél is jobb térkihasználással — de annak szerkezeteit tekintve alapnak — hozzák piacra ezt az újdonságot. Karakterét és árát tekintve az R—5 abba a csoportba kerül, amelyben az angol Mini, az olasz Autobianchi A—112 és a Fiat—127 modellek is találhatók.

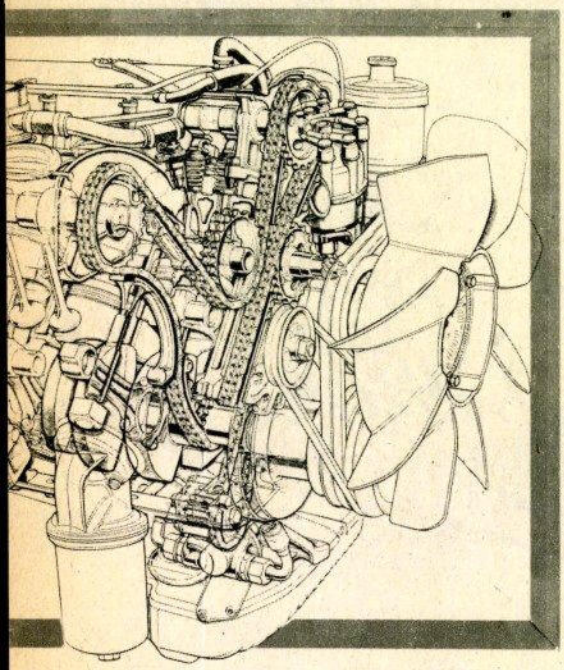
Jól tudjuk, hogy ebben a kategóriában különösen kemény a verseny... Ugyanakkor ez a mostani képes összeállítás mindjárt azt is szemlélteti, hogy a más jellegű modellek, a versenygépek, a sportkocsik, illetve a nagyobb autók köreiben, csoportjában ugyancsak sok mindent fejlesztenek, modernizálnak.

L. Gy.





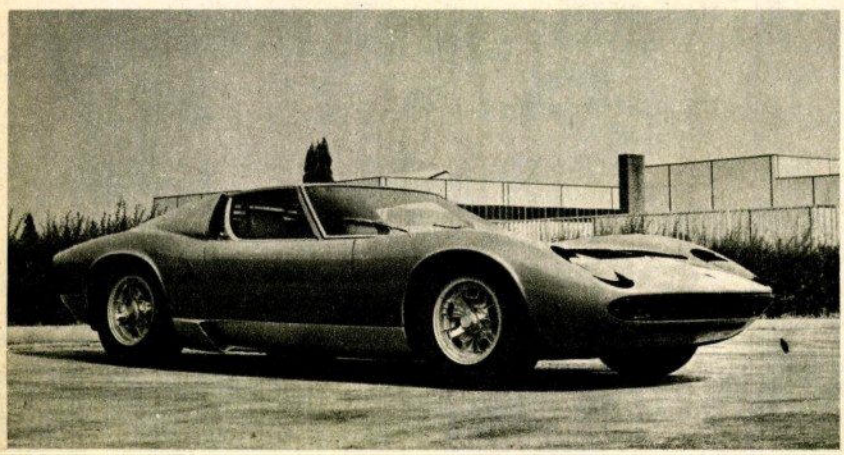
Egy új Borg—Warner rendszerű automatikus sebességváltó, illetve nyomatékváltó rajza. A Citroën DS típusoknál alkalmazva tovább növeli ezeknek a kocsiknak technikai érdekességét, no meg gyakorlati értékét. És ugyancsak a Citroën Sajtóosztálya postázta a fényképet, amely a Mep—X—27 együléses kis versenygépről készült. Ez ugyan nem a világbajnoki futamokra tervezett szupergyors masina, hiszen a GS kocsik csupán 1000 cm³ körüli kéthengeres, léghűtéses boxermotorjával készül. — Ennek ellenére megközelíti a 200 km/óra sebességet.



Még egy adalék — egy egészen új példa — a legutóbb közölt vezérműgyűjteményhez. A Mercedes-Benz 3499 cm³-es, 200 DIN lóerős, nyolchengeres V-motorjának vezériési rendszere a hosszú, kétsoros lánccal, az ívelt külső és az egyenes vonalú belső láncfeszítővel

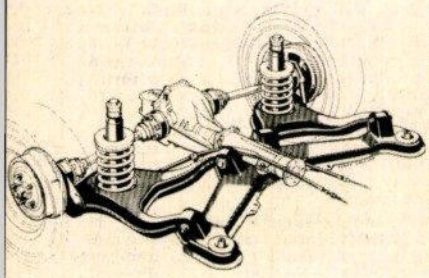


Ha a kocsi elejét nézzük, joggal mondhatjuk, hogy többnyire ugyanilyen Volvo sportkocsival jelent meg az „Angyal" a filmvásznon, a képernyőn. Újabban egy kombiszerű tetővel is építik már ezt a kocsit, amely így Volvo—1800—ES jelzéssel kerül forgalomba



Mostanában igen sokan kérdezték, hogy a „Lányok pórázon" c. filmben a narancssárga kocsi milyen modell. Sőt, egyesek arra is kötöttek fogadást, hogy az kizárólag a filmhez készített speciális autó. Akik ezt állították, nem nyerhetnek, mert — bár elég speciális modellről van szó — az nem más, mint egy Lamborghini Miura P 400 SV, olasz kocsi, amely 3929 cm³-es, 385 DIN lóerős, V/12-es motorral 290 km/óra sebességre képes

Consul és Granada jelzéssel egyidejűleg mutatta be a napokban újdonságait a nyugatnémetországi és az angliai Ford. Amint látjuk, limousine, kombi és kupé formájú karosszéria egyaránt szerepel a programban, amely soros, V/4 és V/6-os motorokat is felölel. A motorválaszték 1,7 — 2,0 — 2,3 — 2,6 és 3 literes hengerűrtartalmakat jelez. Természetesen mechanikus, illetve automatikus erőátviteli szerkezeteket is kínál az új sorozat, amelynél a merev hátsóhídtól eltérve — megtartva a dobféket — különleges kitámasztású lengőtengelyeket alkalmaznak

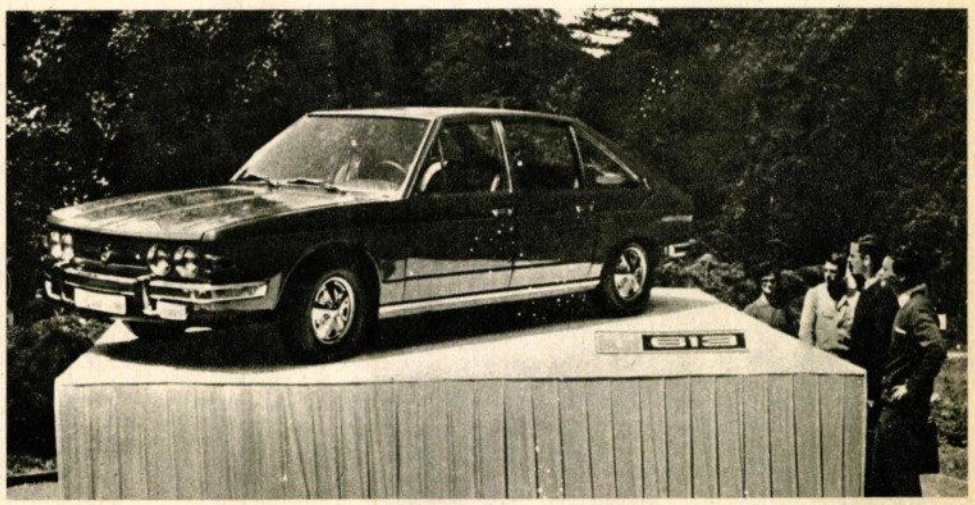




Aki ezt a kocsit nézegetve arra kötne fogadást, hogy egy Jaguar „E" típust lát, tévedne, mert ez a japán Nissan—Datsun gyár „Fairlady 240 ZG" kocsija. Hathengeres, soros, 2400 cm^3-es, OHC motor, kettős SU porlasztó, Porsche-szisztémájú sebességváltó, 150 DIN lóerő és a típusjelzés számával megegyező sebesség, no meg a külön felszerelhető rugalmas sárvédőperemek jellemzik



Az új farmotoros Tatra, a T—613 mint prototípus már korábban is megjelent lapunkban. Akkor — a más nézetből készült felvételnél — is megjegyeztük, hogy olasz tervezésű karosszériával mutatták be. Most már úgy említhetjük ezt a kocsit, hogy túljutott a kísérleti szakaszon, mert a „Pragopress" friss jelentése szerint már eladásra is készül



MOTOROS ÉLET

AZ MTSZ ORSZÁGOS MOTOROS BIZOTTSÁGÁNAK ROVATA

TAVASZI MOTORZSONGÁS

Az elmúlt tél nem tudott erőt venni magán! Már január óta bújkál benne a tavasz, még erőtlen napsugaraival, langyos szellőivel — a motorosok legnagyobb örömére. Az igazi tavasz mégis a március vége, naptár szerint is csalhatatlanul és visszavonhatatlanul. Majdnem 700 ezer vasparipa, mopedek, kismotorok és nagymotorok számtalan típusfajtája „robban üzembe" ebben a hónapban, hogy betöltse hasznos szerepét a közlekedésben és a motoros turizmusban. A népligeti motorvizsga-pályán százak gyűlnek össze szombatonként, hogy sikeres vizsgát téve, jogosítványhoz jussanak.

A szervezett motorosklubokban is megpezsdült az élet. Nagy létszámú motorvezetői tanfolyamok és gyakorlótúrák indultak. Barkácsműhelyek népesülnek be; javítanak, festenek a motorosok, hogy gépeik új erőre kapva, új köntösbe öltözve üzembiztosan induljanak el a forgalomba.

Egyes motorkerékpárgyárak fórumokat rendeznek motorosklubokban, hogy szaktanácsadásuk még biztosabbá és élvezetesebbé tegye a túramotorozást.

A szigetvári „Zrínyi" Motorosklubban egy gombaszakértő tartott értékes előadást, és ott elhatározták, hogy 'programjaik során „gombatúrát" is szerveznek a közeli erdőkbe.

Volt már túraverseny is, amelyre sok motoros nevezett már az első fordulóban. A Budai Motorosklubban már a hagyományos „Óbuda rallye" szervezésén munkálkodnak, hogy az még impozánsabb legyen, mint a legutóbbi.

Látványos túrák, nagy feladatok, sok rendezvény várja idén a motorosok nagy táborát. A tavaszi nekilendülés azt mutatja, hogy ez az év sikeresebb és eredményesebb lesz, mint a tavalyi.

Balogh Zoltán

LATOGATÁS A „KINIZSI" MOTOROSOKNÁL

Az ÉDOSZ székház (Gorkij fasor 44.) adott otthont a Budapesti „Kinizsi" Természetbarát Egyesület autós-motoros szakosztályának, ahol csütörtökönként gyűlnek össze a lelkes motoros turisták. A rendszeres találkozás családias hangulatot teremt, amit elősegít a személyekhez kapcsolódó autós-motoros asszonyok és lányok jelenléte a klubnapokon.

Talán ez a titka annak, hogy a megalakulásának egyéves fordulóját „ünneplő" szakosztály vezetője, Lőrinc János — summázva — eredményesnek mondhatta az 1971. évet. Orsós Gyula túrafelelős — mindenki Gyula bácsija — adatokkal is bizonyítja az eredményességet: 38 túra igazolja, hogy jó utakon haladnak a „Kinizsi" autósai-motorosai. Igen „autós-motoros", ezt írták „zászlajukra" — mert ez is van nekik! Egy úton halad autós és motoros, mert a ma motorosa a holnap autósa lehet. De a járművet vezető és a járművel közlekedő utasok célja azonos marad: a turizmus. Ez magával vonja a közlekedési ismeretek bővítését, a játékos versenyzést, és ezen keresztül a vezetéstechnikai készség növelését és a technikai ismeretek fejlesztését; komplex program egy életképes szakosztály részére.

Ezt a szép elgondolást az 1972. évre gazdag programtervezet szavatolja. A 37 egy- és kétnapos, valamint 5 egyhetes túrából mindenki kiválaszthatja a kedvére valót. A túrák sikerét vizsgázott túravezetők segítik elő.

A túrákra a „Kinizsi" vezetősége minden érdeklődőt szívesen lát. A programukról közelebbi felvilágosítást a csütörtöki klubnapokon adnak. A klubnapok sikerét nemcsak a családias hangulat, hanem a választékos, kulturális program is biztosítja. Legutóbb például Udvari Ferenc, a szakosztály tagja — az OMB által kiírt diapályázat második helyezettje — mutatta be díjat nyert sorozatát, nagy tetszés mellett.

További eredményekre jogosít a fiatalos lendület, ami a tagságból árad. Ez a lendület meghazudtolja a személyi igazolványokba jegyzett születési adatokat is!

Bus Antal

SZARVASI ELŐZETES

A magyar—szlovák motoros találkozó, amelyet Szarvas város újratelepítésének 250-ik évfordulója alkalmából rendeznek meg június 8—11. között, a Nemzetiségi Napok ünnepségsorozatának egyik látványos és érdekes programja lesz. Az eseményt a Hungária Túramotoros Klub rendezi, Szarvas Városi Tanács Művelődési Osztályának és a Magyarországi Szlovákok Demokratikus Szövetségének felkérésére. A magyar motoros szervezeteken és egyéni érdeklődőkön kívül meghívót kaptak Szarvasra a csehszlovák klubokban igazolt motorosok is. A rendezők kellemes időtöltésről gondoskodtak: motoros játékok, ügyességi versenyek, műszaki és Kresz-vetélkedők szerepelnek a programban. A találkozó ideje alatt Jawa-, CZ-szerviz és alkatrészárusítási szolgálat is a résztvevők rendelkezésére áll.

A HTK-nál előzetesen jelentkező motorosoknak a rendezőség megküldi a találkozó programját.

ÚJ MOTOROS BIZOTTSÁG

A januári Országos Motoros Értekezlet határozata alapján új Motoros Bizottság alakult Baranya megyében. A Bizottság tagjai: Támadás Sándor, Baumgartner Sándor, Kis Balázs Károly, Baranyai János. Célul tűzték ki a megye klubjainak összefogását, érdekképviseletét és irányítását, új motoros szervezetek létrehozásának segítését.

A HUNGÁRIA TÚRAMOTOROS KLUB PROGRAMJA

Klubest, tagfelvétel és motorvezetői tanfolyamra való jelentkezés minden héten szerdán 17.30—20 óra között a Budapest V., Rosenberg házaspár u. 1. alatti klubhelyiségben.

Március 22-én: „Klubunk legkedvesebb élményeinek" diaképes beszámolója.

Március 29-én: A Pannónia Motorkerékpárgyár fóruma.



„Ősmotor" Csepelről

A csepeli WM-gyárat sem kímélte az esztelen háború. A megbénult óriás, a hatalmas ipartelep részben kifosztva és részben romokban hevert. Miközben az éhező munkások a romokat takarították, azon törték a fejüket, hogyan, de legfőképp miből kezdik majd meg a jövőt jelentő termelőmunkát. A lelkes csepeliek talicskázás közben erről beszélgettek. Nem, nem ábrándoztak, mert a felszabadulás lehetővé tette az alkotó munkát, a termelést.

A romok alól előkerült néhány „L" típushoz készült motor, amely alapját szolgáltatta a „gyártásnak". Persze nemcsak a konstruálás előfeltételei hiányoztak, hanem a mindennapi betevőfalat is. Amde a csepelieket még ez a kétségbeejtő helyzet sem tudta földre teperni.

Ilyen nehéz körülmények között születtek meg első kísérletként az újabb bölcsővázak, de már nem lemezből, hanem csőből. Módosították a motor indítószerkezetét. A taposópedálok körmöskapcsolói helyére egy eléggé összetett berúgót szerkesztettek, amely eltért a hagyományoktól, nem hátrafelé, hanem előre kellett rúgni. De átalakították a régi, kézzel kapcsolható, kétfokozatú sebességváltót is lábkapcsolásúra. Igaz, ennek még nem volt automatája, no de ez mégis csak lábkapcsolás volt.

Az állapotok konszolidálásával rendeződött a helyzet a Motorgyárban is. A központi Szerkesztési Osztály egy 3 fokozatú, 125 kcm-re alakítható 100-as motor tervezéséhez fogott 1946-ban. És a következő esztendőben elkészült a modell. Később kapcsolódott a munkába Jurek Jenő mérnök (ma a Műszaki Egyetem docense), akinek rejtett porlasztós, kombinált konstrukciója azért nem láthatta meg a napvilágot, mert a Szerkesztési Osztály 100 kcm-esének szerszámai már elkészültek, továbbá a gyár akkori vezetősége túl merésznek tartotta a tervet.

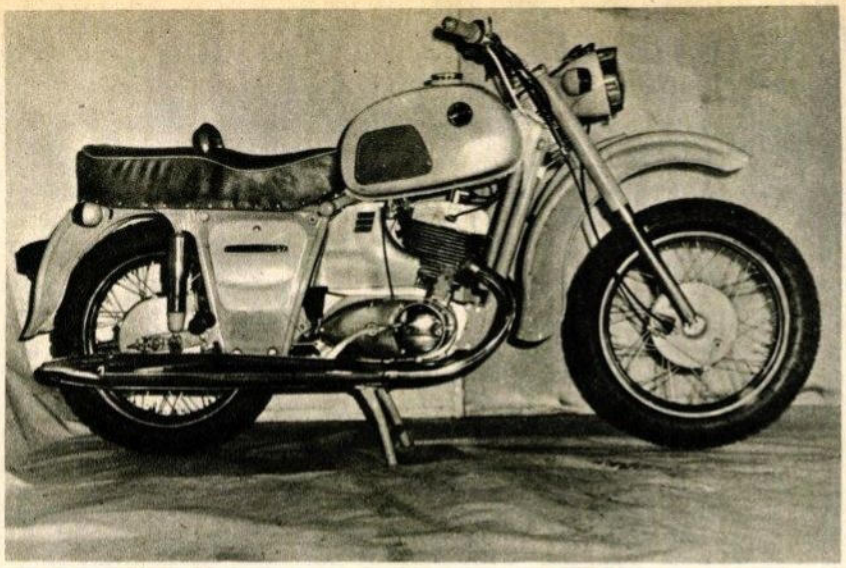
Még abban az évben megkezdődött tehát a Csepel nevű 100-as motorok sorozatgyártása.

Milyen is volt ez a nagy népszerűségnek örvendő motor? A Schnürle-rendszerű, egyhengeres, léghűtéses, kétütemű motor furat-lökete 48×54 mm volt és 4300 fordulaton — 6:1 sűrítési aránynál — 3,6 lóerőt volt képes átadni a háromfokozatú, lábkapcsolású sebességváltónak. Kezdetben 24×2,5" gumija peremes kivitelű volt, majd 1948 nyarától 19×2,5" drótbetétes gumit kapott. Kipufogódobját szét lehetett szerelni. A jármű 65 kilót nyomott.

Két és fél év alatt mintegy 9000 darab 100-as készült, hogy 1949-ben átadja helyét nagyobb testvérének, a 125 49 típusjelű modellnek, amelyet már szerelőkocsis rendszerben, szalagszerűen gyártottak. Ennek az volt az előnye, hogy szükség szerint, a gyártási technológia kívánságának megfelelően, a szerelőkocsik előzhették egymást. Ez a gyártási rendszer annyira simult az alkatrész-előállítás pontosságához, hogy az ebben az időben készült motorkerékpárok közül még ma is megbecsülésnek örvend néhány példány.

A gyárat 1950-ig mintegy 10 000 ilyen motorkerékpár hagyta el, amelyről hadd álljon itt néhány adat a nevezetes ős anyakönyvi kivonatából:

Az 54×54 mm furat-löketű, Schnürle-rendszerű, kétütemű motor 4,5 lóerőt termelt 4300 fordulaton; sűrítési arányát nem változtatták meg. Az utazási kényelemről a lengőnyereg gondoskodott. Ebből alakították ki a teleszkópvillás és hátsórugós típust.





Ilyen a Planéta—3

Az izsevszkiek iskolát csináltak a megbízható motorkerékpár gyártásából. A szovjet gyár egy- és kéthengeres, kétütemű, 350 kcm-es motorjai hazánkban is nagyon kedveltek, különösen a gyengébb minőségű úton jeleskednek.

Az IZS konstruktőrei nem a „szemkápráztató" teljesítmény-értékekkel akarták elragadtatni a motorosokat, hanem a jármű elnyűhetetlenségével és igénytelenségével. Nincsen semmi varázslatosság ebben a szerkesztői munkában; viszonylagosan alacsony fordulatszám és mérsékelt sűrítési arány adja a hosszú élet titkát.

A váz, valamint a rugózás kialakításánál nemcsak a hibátlan úttartást, hanem a kényelmes utazást is célul tűzték ki. És tegyük mindjárt hozzá: kifogástalanul meg is valósították. A helyesen megválasztott kormányszög, az ideális tengelytáv, a lágyan dolgozó, hosszú rugóútú teleszkópvilla és a hasonló tulajdonságú hátsó rugóstag egészítik ki a „gorombaságok" iránt érzéketlen kedvezően áttételezett erős motort.

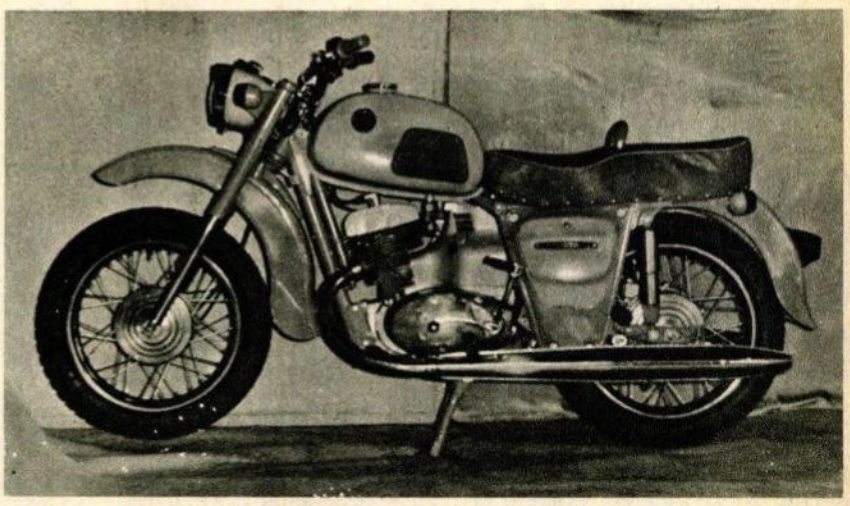
A nagysikerű Planéta-programot a korszerűsített külsővel felruházott „3" jelzésű típus bővíti.

Legszembetűnőbb az új vonalú, 18 literes üzemanyagtartály a jól szorítható térdpárnákkal, és fel kell figyelni az elöl-hátul felszerelt irányjelző villogókra. A motorblokkot kissé szögletesítették, az elektromos részt borító fedelet krómozták, fényezése kétszínű (a képen szereplő, pillanatnyilag a Kerminél próbajárat alatt levő példány világosszürke-krém összeállítású), a porlasztót borító könnyűfém idom színe szürke (kalapácslakk). A motor hangja csendes, kellemes.

A PLANÉTA—3 FONTOSABB MŰSZAKI MUTATÓI

Furat-löket	**72×85 mm**
Hengerűrtartalom	**346 kcm**
Sűrítési arány	**7:1**
Teljesítmény	**18 LE**
Fordulatszám	**5000/perc**
Gumiméret	**3,25×19″**
Tengelytáv	**1025 mm**
Teljes hossz	**2115 mm**
Súlya menetkészen	**155 kg**
Fogyasztás 100 km-re	**3,55 lit. keverék**
Legnagyobb sebesség	**105 km/óra**
Elektromos berendezés	**6 volt, 45 watt**





Amikor beindítja a motorját...



A tavasz első napját mutató naptártól függetlenül is ilyenkor a legtöbb motorost már derék vascsikója körül találjuk. Akad közöttük olyan is, aki még csak a tavaszi nagytakarításnál tart, de vannak már néhányan, akik — dicséretesen — „bejáratják" önmagukat, azaz motorozás közben barátkoznak a forgalommal és a járművükkel.

Olyan ez, mint a féléves pihenőre kényszerített labdarúgó, aki ismét pályára kerülve ki akar tűnni játékával, és olyan helyzetből akar gólt rúgni, ahonnan még Pelé fejedelemnek sem sikerülne. (Ahelyett, hogy tisztára játszaná magát, vagy átadná a labdát az előnyösebb helyzetben álló csapattársának.) Nagy baj ugyan nem történt, a feltűnni vágyó labdarúgónk mérgelődik, a csapat szurkolói bosszankodnak — és legroszszabb esetben kikap a csapat.

Ez sokkal inkább kellemetlen, mint baj!

De mi történik, ha a közlekedés csapatában „rúg mellé" a gyakorlatlan „játékos" (motoros)? Ennek következménye bizony már inkább baj, mint kellemetlen. Az ilyen egyénieskedés baljós eredményét legtöbbnyire kórházban lehet megjavítani, jó esetben a bíróság előtt.

A közlekedés igazi csapatjáték, amelynek ésszerű szabályait az élet alakította ki, és aki ezt, bármilyen formában ki akarja játszani, azt a Nagy Játékvezető véglegesen kiállítja a pályáról. Parancsoló érdekünk kívánja, hogy szigorúan tartsuk meg a játékszabályokat.

A téli szünet után az először pályára lépő ismerkedjék a környezettel, a játékostársakkal, no meg a labdával (a motorkerékpárral). Kezdje az edzést a könnyű mozgással, ne becsülje le ezt az aprómunkát. A lelátóról (a busz vagy a villamos ablakából) nézve egészen más a játék képe, mint a pályán. Ezt csak akkor érzi a játékos, ha belekerül a sodrás sűrűjébe, és ebben a helyzetben csak az marad talpon, aki ismeri és betartja a szabályokat. Mert nem elég a szabályok elméleti ismerete, a gyakorlatban is tudni kell azokat. Ezért szükséges a fokozatos edzés.

Lesznek olyanok, akik félóra múlva már „gólképesnek" érzik magukat. Az önbizalom jeles tulajdonság, de ennek túlbecsülése több mint káros. Amikor már úgy érzi, hogy beilleszkedett a csapatba, akkor kezdjen „egykapura" játszani — és ha ez sem okoz gondot, folytathatja a játékot a nagy pályán.

Még a sok éves motoros múlttal rendelkezők is olykor hevesebb szívdobogást kapnak a forgalomban. Nemcsak azért, mert hónapok óta csak a járdáról, vagy a tömegközlekedési eszközökről figyelték a forgalmat, hanem azért is, mert az elmúlt félév alatt köztudottan feldúsult a gépjárműállományunk.

Régebben, amikor még foghíjas volt a közlekedésünk, akkor is hasznos segítője volt a motorosnak a hallása (nem a zenei hallásra értjük). A szemével az előtte húzódó utat és azon az eseményeket figyelte, ami mellette és mögötte történt, azt a fülével, hallásával fogta fel — és csak úgy, mellékesen a motor „beszédére", jelzéseire is ügyelt. A fül szerepe most még fontosabb lett. Különösen vonatkozik ez a nagyvárosi forgalomra. De az országúton sem tekinthet el a hangok „vételétől"; mert ott talán kevesebb a jármű, de annál gyorsabb a tempó.

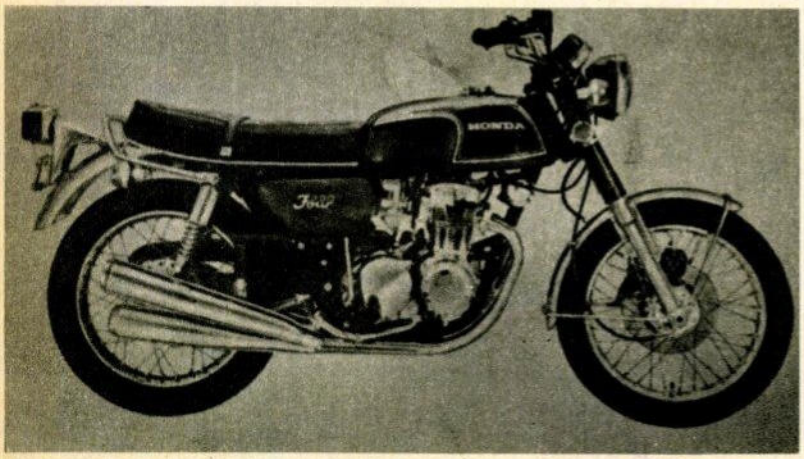
És ha már valóban otthonosan mozog a pályán, akkor kell csak igazán vigyáznia, mert ez a magabiztosság melegágya lehet a könnyelműségnek, a kockáztatásnak. Ne bízzon a csalóka szerencsében, még kevésbé a tulajdon ügyességében!...

Ennyi intelem, igazán baráti tanács alapján úgy tűnhet a kezdőnek, hogy motorozni életveszélyes. Szó sincs róla. Aki betartja a közlekedés szabályait, az részese lehet a motorozás örömeinek, előnyeinek; de aki figyelmetlen, vagy nem hajlandó tudomásul venni az őt és a közösséget védő szabályokat, az okosabban teszi — valamennyiünk érdekében —, ha be sem indítja a motorját...

Szerte a világon embermilliónak szerez örömteli élményeket a motorozás és Önnek is hasonlót nyújthat a Pannóniája, a Jawája, az MZ-je, ha nem felejti el, hogy a közlekedés csapatjáték, a közút használata felelősségteljes kötelezettséget is jelent. Gondoljon erre, amikor beindítja a motorját.

—ergyé—

Újabb Hondák



Eddig a legkisebb négyhengeres a CB—450, a 440 kcm-es volt, most a Honda-család legifjabb tagjának, a CB—350 típusjelzésű 348 kcm-esnek jár ez a cím. Az ohc vezérlésű motor 32 lóerőt teljesít, sebességváltója ötfokozatú, és elsőféke természetesen tárcsás. A típussorozat másik új tagja az XL—250 terepmotor, amelynek 248 kcm-es motorja az egyhengeres Hondák között a legnagyobb. A négyszelepes motor 22 lóerős.









Szélvész-kisasszony ruhácskái

Ma még, sajnos, ritkaságszámba megy útjainkon a „szélvészkisasszony ruhájába" öltözött motorkerékpár, pedig tekintélyes lehet azoknak a motorosoknak a száma, akik szívesen áldoznának erre a hasznos felszerelési cikkre. A két szélső képet két olvasónk (Cibián Ferenc, Keszthely, illetve Papp Dezső, Szigetvár) küldte be, a középsőt mi fényképeztük a fővárosban, a Bajcsy-Zsilinszky úton. A képek alapján arra lehet következtetni, hogy valamennyi házi készítmény, és ezért elismerés illeti barkácsoló motorostársainkat. Amennyiben így lenne, kérjük őket, írják meg a „ruhácska" készítésének módját, szívesen helyet adnánk ismertetésüknek.
Még jobb lenne, ha az ilyen, betéttel erősített műanyag-elemek készítésével foglalkozó cég vagy szövetkezet elvállalná ezeknek az áramvonalidomoknak a gyártását. Bizonyára nem lenne ráfizetéses cikk. Könnyen elképzelhető, hogy ügyes szerkesztéssel olyan típust lehetne kialakítani, amely a nálunk futó valamennyi márkára (esetleg némi módosítással) felszerelhető lehetne.

Az előgyújtás beállítása, ellenőrzése

A címben foglalt problémával foglalkozik az alábbi írás, amelyet egy dunaújvárosi olvasónk küldött be szerkesztőségünknek.

Szeretnék sok P-20-as motorostársamnak segítséget nyújtani, hogy a motor gyújtását bármikor pontosan beállíthassa, illetve ellenőrizhesse. Az itt leírt gyújtásbeállítási módszer az efféle készülékkel csak olyan típusú motorkerékpárokhoz, illetve autókhoz használható, amelyeknek gyertyafurata a hengerfej középpontjában van és az a dugattyúra merőleges.
A beállításhoz szükséges szerszám elkészítése, kezelése nagyon egyszerű és megbízható. Mérési pontossága indikátorórával ellenőrizve 0,05 mm, ami a prospektusban megadott 0,1 mm-en belül van. A mérés elve az, hogy az M6-os csavar menetemelkedése 1 mm, vagyis a csavar egy körülforgatása alatt 1 mm utat tesz meg a csavaranyában.

A szerszám elkészítésének menete:

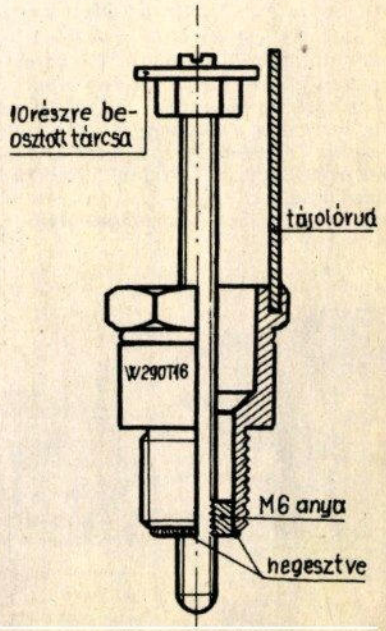
Egy elhasználódott gyertya záróperemét körbefűrészeljük, a porcelántestet eltávolítjuk, majd a fémtest elektródáját levágjuk. Az így előkészített gyertyatest menetes oldalának belsejébe egy M6-os anyát hegesztünk rézzel. (Az anya sarkait le kell esztergálni vagy reszelni, hogy beférjen a helyére.) Ebbe hajtunk be egy hosszú, tövig menetes M6-os csavart, amelynek fejét 10 részre beosztott tárcsának képezzük ki. A csavar menetes végét gondosan legömbölyítjük. A gyertyatest felső részébe egy 2 mm átmérőjű furatot készítünk, amelybe a tájoláshoz szükséges rudat ütjük be.

Az előgyújtás beállításának menete:

Mindkét megszakítókalapácson a 0,4 mm megszakítóhézagot mérőlemezzel beállítjuk. Itt kell kitérnem arra, hogy a P20 motorok rövid lökete miatt a megszakítóhézag mérőlemez nélküli állítgatása rendkívül megváltoztatja az előgyújtás értékét. Találkoztam már olyan esettel is, hogy 0,3 mm megszakítóhézag esetén az 1,9 mm előgyújtási értékét már nem lehetett beállítani. Ezért fontos a 0,4 mm-es mérőlemez használata! Ha megszakítóhézagot állítunk, utána az előgyújtást is ellenőrizzük.

A következő lépés, hogy az egyik henger gyertyafuratába a készüléket becsavarjuk, majd gyertyakulccsal meghúzzuk. Az M6-os tárcsás beállítócsavart jól becsavarjuk, és a forgattyústengelyt úgy fordítjuk, hogy a dugattyú ütközzék a csavarral. Most a csavart lassan kifelé csavarjuk, mindaddig, amíg a felső holtpontot el nem érjük. (Jól észlelhető a forgattyústengely fordításával a felső holtpont, mivel az éppen átforgatható.)
Utána a forgattyústengelyt a felső holtpontról a dinamón megjelölt forgásiránnyal ellentétesen visszafordítjuk (balra), majd az M6-os tárcsás állítócsavart a tájolórúdhoz képest 1,9 fordulattal becsavarjuk. Ez lesz az 1,9 mm előgyújtási érték. A forgattyústengelyt most a jelölt forgásiránnyal megegyezően fordítjuk az ütközésig, és a dinamón a gyújtásbeállító alaplemezt úgy állítjuk, hogy a zseblámpaizzó ott sötétedjen el. Az izzó bekötését a prospektusban megtalálhatjuk, de bármilyen gyújtásbeállító ceruza megfelelő.
Segítségül még azt tanácsolnám, hogy az izzólámpás beállításkor a másik megszakítókalapács és az üllő közé egy papírcsíkot tegyünk, hogy annak áramköre ne zavarja a beállítást.

Thúróczy Endre
Dunaújváros, Weiner krt. 6



A rajz alapján könnyen elkészíthetjük a „műszert"

ZSIGULIVAL EURÓPÁBAN (4)

Chambery-től északra a Bourget-tó partján nagynehezen találtunk egy kempinget Aix-les-Bains után. Úgy határoztunk, hogy másnap, a csomagot hátrahagyva, kirándulást teszünk a Mont-Blanc felé, és estére visszatérünk. Reggelre az idő is megjavult, csak a kocsi nyugtalanított. Még Hollandia területén tapasztaltam bizonyos sebességtartományokban az első futóműtől rezonáns hangokat, de okát nem sikerült kideritenem. Később sem tulajdonítottam nagyobb jelentőséget neki. Most azonban a hegyi terepen egyre jobban „nyafogott" a kanyarokban a gumi, és Chamonix előtt megdöbbenve tapasztaltam, hogy a bal első kerék belső futófelülete csaknem teljesen lekopott, míg a jobb elsőn kagylós kopást láttam. A kocsiban ekkor 8000 km volt, tehát természetes kopásról szó sem lehetett. Műszer nélkül, csupán szemrevételezéssel úgy érzékeltem, mintha a „spúr" is elállitódott volna. Nem akartam kockáztatni semmit a hegyi utakon, a kopott gumit lecseréltem a vadonatúj pótkerékre, még a spúrt is utánaállitottam. A kagylósra kopott gumival nem tudtam mit kezdeni. Bizonyos sebességnél ezért egyre csúnyább dübörgést voltam kénytelen elviselni.

A kocsi motorja ellenben kitűnőre vizsgázott. Igaz, hogy 96—98 oktános benzinnel tápláltam. A meredek emelkedőkben sohasem azért kellett visszakapcsolni, mert a motor a hegymenetnél gyöngének bizonyult, hanem azért, mert a hajtűkanyarokat nem lehetett 50—60-as tempóban, hanem csak 10—20 km-rel venni. A kocsi fordulékonyságával viszont nem voltam megelégedve. Korábban Wartburgot is gyakran vezettem, és meg kell mondani, hogy annak sokkal jobban alá lehet szedni a kerekét, mint a Zsigulinak.

Másnap, Genf felé menet, a határig szurkoltunk, hogy vajon átengednek-e a legközelebbi átkelőhelyen, mivel a kilépő határállomásként Moellesullaz volt megadva, és ilyen nevű községet Halluinhez hasonlóan a nyugat-európai autótérképen nem találtunk. Azért izgultunk, mivel az Alpokban előfordul, hogy az egymástól légvonalban 6—8 km-re levő községek közúton csak 30—40 km-es kerülővel érhetők el. Szerencsére a határon a franciák csak integettek, hogy menjünk tovább, és részletes útlevélvizsgálat csak a svájciak részéről volt. Genève és Lausanne megtekintésére néhány órát szántunk, és estére Montreux előtt vertünk sátrat.

Másnap valahol magasan akartunk kempingezni, és ezért Brig felé vettük utunkat. A svájci utak minősége közismerten jó. A forgalmasabb utak itt is háromsávosak, de az alsóbbrendű utak a hegyekben bizony beszűkülnek. Svájcban igen nagy a lakókocsi-forgalom. El lehet képzelni, micsoda meglepetés, amikor egy szűk hegyi úton a kanyarban hirtelen felbukkan szemben egy Mercedes, amelyik egy — nálunk munkásszállásnak is beillő — lakókocsit húz maga után. Észnél kell itt lenni mindkét pilótának, hogy a lakókocsi, meg a szakadék szélén felállított acélszalag is épen maradjon.

A magyar Zsiguli a Francia Alpok egyik kis üdülőhelyén



Nem messze Fieschtől, Reckigenben vertük fel a sátrat 3000 m magas hegyek között egy 1500 m magasan fekvő kempingben. Ezt a helyet az Autóklubnál megtalálható kempingkalauzból néztem ki, de pechemre az utolsó métereknél nem fordultam jobbra, és ezért egyenesen az első osztályú kempingbe futottam be. Csak letelepedésünk után láttuk meg, hogy a szomszédban van az a kemping, amit tulajdonképpen kerestünk. Ez a tévedés súlyos frankokba került.

Itt a 20—25 fokos nappáli hőmérséklet után éjjel +2°-ra hűl le a levegő. A párásság a hideget még elviselhetetlenebbé tette. Hiába húztunk magunkra mindent, a sátorban azt hittük, hogy megfagyunk. Reggelre a kocsik ablakát jég borította.

Másnap, bár csak néhány száz kilométeres út állt előttünk Innsbruckig, idejében indultunk, mivel a térképen rövidnek látszó távolságot néhány komoly hágó is tarkította. Első meglepetésünket a Furka hágó okozta, amikor alulról feltekintettünk, hogy hová is kell felmásznia a szerencsétlen kocsinak.

Külön izgalommal figyeltem felfelé a motor hangját. A hűtővíz hőmérsékletét jelző mutató kilendült ugyan a megszokott középállásból, de a piros mezőt nem érte el, pedig a motor a sok kapcsolgatás miatt ugyancsak dolgozott. Lefelé végig motorfékkel ereszkedtem alá. Még így, teljes terhelésnél is olyan hatásos volt, hogy ha ügyesen variáltam a sebességet, szinte fékezni sem kellett. A völgyben magyar kocsi jött velünk szembe, egy kis Trabant baktatott békésen felfelé honfitársainkkal. Barátságosan integettünk egymásnak.

A Hollandiában vásárolt, jól tapadó volánburkolat a hegyi terepen igen jó szolgálatot tett. Biztonságos volt vezetni, mivel egyáltalán nem csúszott a kezem, a sok fel-le azonban eléggé kimerített, úgy, hogy elalvás után álmomban még egy darabig tekergettem a kormányt.

Innsbruckba vasárnap érkeztünk, éppen azon a vasárnapon, amikor a tiroli fúvószenekarok fesztiválja volt. Közepes vagy gyenge színvonalú zenekart nem is hallottunk... Kufstein után Salzburg volt a következő állomás, de mivel csak egy osztrák belépő vízumunk volt, nem választhattuk a rövidebb utat — amerre az autópálya is vezetett —, hanem nagy kerülővel. Zell am Seen keresztül értünk Salzburgba. Ez hegyi út, így időveszteségünk kétszeres volt. Az időjárás vésztjóslóan romlott. Másnap sem igérkezett jobb idő, ezért úgy döntöttünk, hogy az eredeti programtól eltérően megrövidítjük utunkat, és egyenesen hazamegyünk.

Salzburg és Bécs között az autóúton bemértem, hogy a 98 oktános benzinből mennyit fogyaszt a kocsi. Teljes terheléssel, 110-es tempóban ment a „Zsiga" csaknem alapgázon, és így 8,5 litert fogyasztott. (Azóta sem produkált ehhez hasonlót.) Bécsben utolsó fillérig elköltöttük maradék pénzünket, és fél 6-kor, 25 nap után végre hazaindultunk. A kocsi szinte repült, talán azért is, mert hátulról a rossz idő kergette. A határon a formaságok 15 percig sem tartottak, így 9 órakor már viszontláthattuk a családot.

Itthon az utolsó garanciális átvizsgálásnál ki kellett cserélni elöl a két gömbfejet, ami a kerekek kopását előidézte. Az első lengéscsillapitókat az AFIT-műhelyben 35 forintért bemérték: kifogástalanok voltak. Később végeztem számitást az átlagos fogyasztásra nézve, amely 6000 kilométert alapul véve 9,6 liter volt. Ebben benne vannak a hágók, a több fajta minőségű benzin, a normáltól az extráig.

Ma már a kilométerórám több mint 14 ezret mutat. Tisztán városban a kocsi szuperből 12,5, extrából 10,5 litert fogyaszt, sportos vezetési módszerrel. Országúton ez az arány 10,5—9,0 literre csökken, 100—110-es tempót tartva. E fölött rohamosan emelkedik. 120—130-at erőszakolva, extrából is megeszi a 11-et. A kocsival kifejezetten sebességi próbát csak egyszer tartottam: elértem a 140-et, de pontos műszeres beállítással biztosan többre is képes.

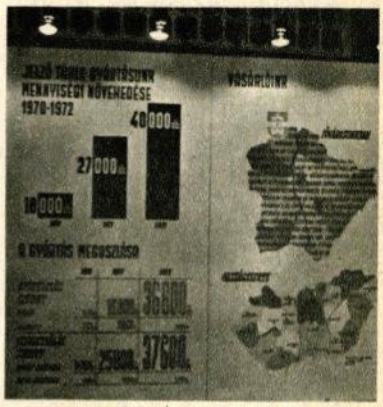
Bessenyei Gábor



Bizonyított a „Fényvisszaverő-gyár”



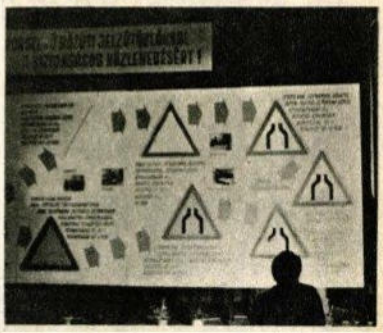
Nem is olyan régen (két éve) számoltunk be olvasóinknak először arról, hogy a *Fővárosi Köztisztasági Hivatal* gondozásában *Táblagyártó Üzem* kezdte meg munkáját a IX., Ecseri út 8—12. alatt. Nagy örömmel üdvözöltük létrejöttét, hiszen az addig hiányolt korszerű, biztonságos és tetszetős közúti jelzések hazai előállítását és elterjesztését ezek után már joggal remélhettük. És most, a Technika Házában sor került első nyilvános szakmai bemutatójukra, ahol az újdonság varázsával is ható sok-sok közúti táblával, forgalombiztonságot segítő sokrétű jelzésváltozattal bizonyították be, hogy igazán jól dolgoztak.



A kiállítás jelentőségét aláhúzta, hogy a megnyitón szakmánk szinte valamennyi ágát vezető személy képviselte. *Ladvánszky Károly* r. ezredes, a BM közlekedési csoportfőnöke megnyitó beszédében utalt arra, hogy külön elismerés illeti a *Fővárosi Tanács Közmű- és Mélyépítési Igazgatóságát*, amiért ennek az üzemnek az alapításával a téma jelentőségét felismerte. És nemkülönben a *Fővárosi Köztisztasági Hivatalt* is, amiért ezt a feladatot elvállalta, és ilyen rövid idő alatt sikerrel előrevitte. Így lehetővé vált, hogy már 1970-ben közel 10 ezer elavult közlekedési tábla és jelzés helyére állítsanak újat. Tavaly már 27 ezer táblát gyártottak, idei tervük pedig ennek csaknem a kétszerese.



A főváros, útügyi hatóságaink és vidéki városaink igényeinek kielégítésére tehát itt bő „áruválasztékot” kínáltak: a lakkozott, vagy fényvisszaverő fóliával ellátott közúti tábláknak és jelzéseknek úgyszólván minden változata szerepelt a kiállításon. Mégpedig alapvetően azzal a céllal, hogy ezeket a szakemberek megismerjék és mindenütt elterjesszék. És ne csak az úgynevezett „reprezentatív” helyeken, útvonalakon, hanem az országban mindenütt. Ne legyen, ne lehessen ezentúl egyetlen olyan veszélyes útkanyarulat, útelzárás, forgalomterelés, vagy a vezetés biztonságát zavaró egyéb körülmény, illetve hely sem, ahol balesetveszélyesen pislákoló mécsesek és sötétbe vesző palánkok, táblák helyére ne lépnének immár ezek a fényvisszaverő, biztonságos jelzésváltozatok. (Egyébként e korszerű táblák burkolásához használt fényvisszaverő fóliáknak még a hulladékdarabja is aranyat ér. Sőt többet: mert ide-oda mozgó táblán hátul lovaskocsira függesztve, a kerékpár sárhányójára ragasztva, vagy akár a sötétbe vesző országúton kényszerűségből bandukoló iskolás gyermekek öltözék-kiegészítőjeként é l e t e t v é d !)



A „Fényvisszaverő-gyár” tehát bizonyított. Most már csak a közúti rendet és biztonságot ilyen szempontból is megteremteni hivatott „illetékes megrendelőkön” van a sor...

Annál is inkább, mert hiszen a Kresz 22. § (4) bekezdése előírja:

„Kellően nem világított területen a jelzőtáblát meg kell világítani, vagy fényvisszaverő anyaggal kell bevonni.”

Szerezzünk tehát végre érvényt ennek az é l e t v é d ő rendelkezésnek!

(almássy)





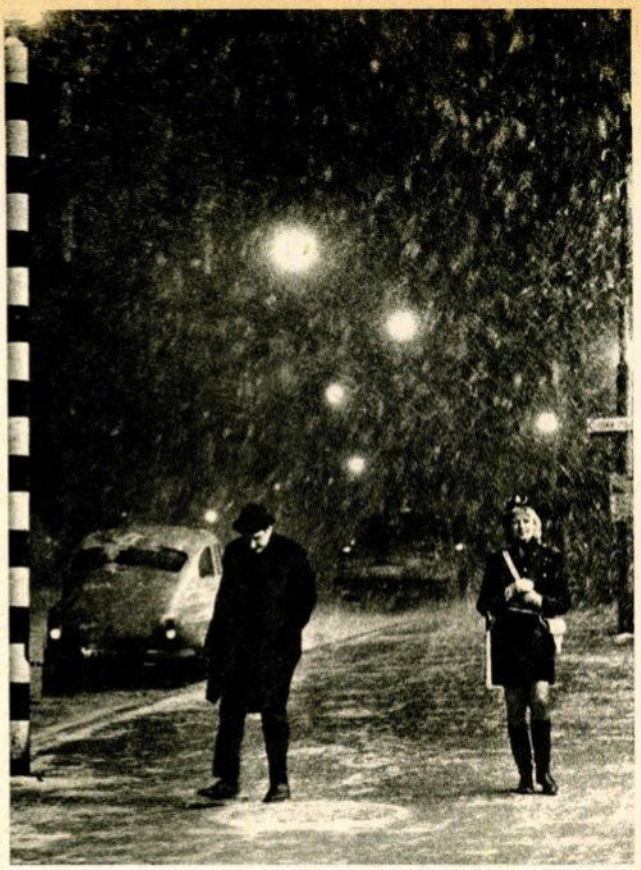


KÖZLEKEDÉSI MOZAIK

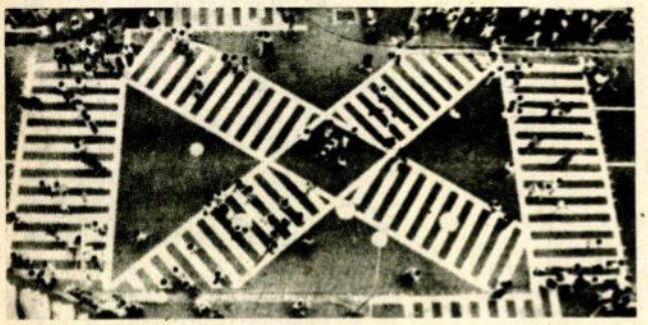


Bécsi tudósítónk, Karl Jérôme mérnök, a Steyr—Puch gyár kooperációs osztályának vezetője mutatta meg ezt az igen elmés, jól használható autós felszerelési cikket. A szélvédő-üvegre (belülről) tapadókoronggal illeszkedő prizmának az a feladata, hogy olyan, a kocsin kívül eső tárgyak képét is mutassa, amelyek adott helyzetben a vezető látóterén kívül esnek. Így például egy-egy forgalmas kereszteződéshez elsőnek érkezve a közlekedési lámpa jelzési képeit (a fázisváltásokat) a vezető anélkül is figyelemmel kísérheti, hogy a legcsekélyebb mértékben is előre kellene hajolnia

Az idén januártól ismét teljesíthetnek utcai járőrszolgálatot a stockholmi közlekedésrendészet női alkalmazottai. Még 1968-ban ugyanis rendelettel tiltották el a túl veszélyesnek ítélt utcai portyázástól a rendőrnőket. Ők azonban nem nyugodtak bele, és nem akartak irodai munkát végezni. Kérvényezték tehát eredeti munkabeosztásuk visszaállítását. Sikerrel. A 23 éves Anna-Lena Inge rendőrtisztet az elsők között „rehabilitálták" ebben a beosztásában

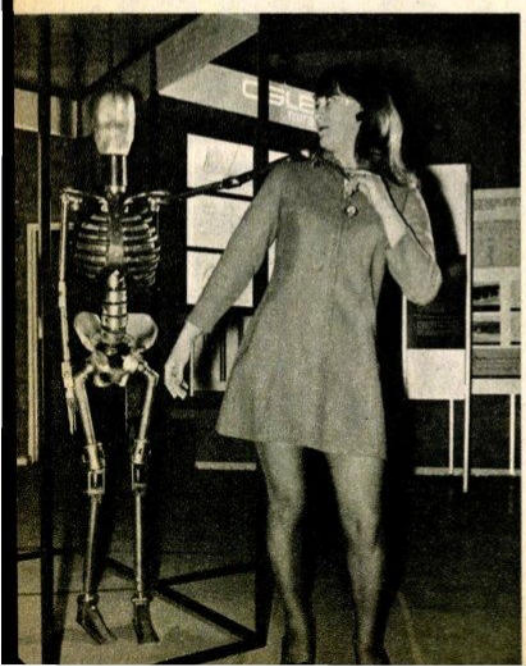


Tokió belvárosának nyolc különlegesen forgalmas kereszteződésében „többirányú gyalogosátkelést" vezettek be. A gyalogosok — természetesen a részükre minden irányban mutató szabad jelzésre — átlósan is keresztezhetik az utat. Azoknál a csomópontoknál, ahol ezt a szabad gyalogátkelést bevezették, megszűntek a balesetek. Ilyen átkelőhelyeket leginkább iskolák és vasútállomások környékén alakítottak ki. Az új rendszer nagy népszerűségnek örvend nemcsak a gyalogosok, hanem a gépjárművezetők körében is. Ehhez némileg hasonló gyalogátkelőhelyet találunk egyébként Budapesten az V., József Attila és Münnich Ferenc utca kereszteződésében, ahol a minden irányban egyszerre mutató zöld jelzésre egyidőben — jóllehet azért nem átlósan — kelhetnek át a gyalogosok





Játszva lehet elsajátítani a helyes közlekedést az „Autóval szabadságra" című kockajáték segítségével. Az NSZK legnépesebb tartományának, Északrajna-Vesztfáliának közlekedési minisztere több ezer darabot osztatott szét az igazán praktikus propaganda-anyagból, amely a kicsiket és a nagyokat egyaránt szórakoztatva ismerteti meg a közlekedés szabályaival. Az újszerű játék tehát az időtöltés mellett a közlekedésbiztonság céljait is szolgálja, ugyanis az életből vett közlekedési helyzetek elé állítja a játékosokat. A figyelmes, körültekintő „vezetést" megjutalmazzák, a forgalmi rendszabályok megsértéséért pedig mínuszpontok járnak. Hasznos időtöltés ez az autóút melletti pihenőhelyen . . .



Igazán bizarr ötlet volt ezt a csinos hölgyet ezzel a csontvázzal együtt fényképezni. No de „a cél szentesíti az eszközt". Ez a csontváz tulajdonképpen Az Autóvezető. Vagy éppenséggel az autóban helyet foglaló Utas. Csakhogy kísérleti célra. Felépítése, mozgékonysága — gerincoszlopa, ízületei stb. révén — éppen olyan, mint az emberé. Éppen ezért sokoldalúbb, mint az ütközési kísérleteknél használatos Oszkár-bábu. Ilyen változatok segítségével vizsgálja most az angliai Közúti Biztonsági Kutatóintézet (Road Research Laboratory) az autógyártók szövetségével közösen, hogy az autók belső terét az ember kényelme és biztonsága érdekében milyenre kell kiképezni. A vezető szempontjából pedig további támpontot ad arra is, hogy a különböző kapcsoló- és vezérlőberendezések az úgynevezett aktív hatósugár mely pontjára kerüljenek. A „hús-vér" járulékkal életre keltett csontváz — a beleépített műszerek és érzékelők közvetítésével — minden eddigi bábutípusnál jobban alkalmas a különböző laboratóriumi próbákra, a gyorsulási és lassulási kísérletek eredményeinek bemutatására, rögzítésére is. A Chrysler-gyár biztonsági övvel védett fantompilótája is egy ilyen „életre keltett" csontváz-változat. Mellette John Peyton angol szállításügyi miniszter ül



Szakmánk oszlopai lesznek

AUTÓS MŰSZAKI TANÁROK

Népgazdaságunk mind több erőt és anyagi áldozatot fordít a közúti közlekedésünk korszerűsítésére: utak építésére, a forgalombiztonságot erősítő jelzésekre, a gépjármű-állományt kiszolgáló hálózat fejlesztésére. A közlekedésbiztonságnak azonban a legfőbb tényezője az ember. Mégpedig az autó volánja mögött ülő ember volt és marad is a mi századunkban. Elsősorban tehát az embert kell a biztonságos, korszerű és kulturált közlekedésre képessé tenni, ránevelni.

Ennek a felismerésnek, ennek a követelménynek a jegyében született meg két évvel ezelőtt a gépjárművezetők oktatásának és vizsgáztatásának reformja, hogy a rohamosan fejlődő forgalom szintjéhez felemelkedni, a közlekedési erkölcsöt megszilárdítani tudó új típusú „közlekedő embert" neveljen.

A reform bevált. Az egyre fokozódó követelményekkel is lépést tud tartani, a vizsgáztatási szint meg nem alkuvó gyakorlatával, sőt emelésével is igyekszik a kitűzött szempontoknak megfelelni.

Az első és legfontosabb lépés ezen az úton a korszerű gépjárművezető-képzéssel hivatásszerűen foglalkozó oktatói gárda megteremtése. Ha a leendő gépjárművezetőktől többet követelünk, ezt a nagy többletet nem adhatja a régi szinten és a régi szemlélettel dolgozó kiképzés. Nem csupán mesterségbeli képzésre, hanem szakmunkás szinten dolgozók hivatásbeli nevelésére van szükség. Ebből is következik tehát, hogy meg kellett emelnünk a gépjárművezetők gyakorlati oktatásával és elméleti ismereteik kibontakoztatásával megbízott dolgozóinkkal szemben támasztott követelményeket is.

Az oktatói tanfolyamra való felvétel és vizsgára bocsátás előfeltétele — a szakmai előírások mellett — a középiskolai érettségi. Ugyanakkor a tan- és vizsgatárgyak között fő helyet kaptak a pszichológiai, pedagógiai és szakmódszertani ismeretek is. Mindez azonban csak az első lépcső. Egyre több, az autóközlekedésben és forgalomtechnikában különlegesen képzett olyan pedagógus szakemberre van szükség, aki a hatóságoknál, a gépjárművezető-képzéssel és továbbképzéssel hivatásszerűen foglalkozó intézményeknél, szakközépiskolákban, szakmunkásképző intézetekben és az egyes vállalatoknál képességeit az átlagon messze felülemelkedve gyümölcsöztetni képes.

E cél elérése érdekében az Autóközlekedési Oktatási Igazgatóság a minisztérium jóváhagyásával 1971. őszén elindította az **autóközlekedési műszaki tanárképzést.**

Ez a főiskolai ágazat a négy évre (nyolc félévre) megszabott képzés során lehetővé teszi, hogy vizsgázott hallgatói ne csak az autós műszaki, vezetéstechnikai és közlekedési ismeretek anyagát tudják oktatni, hanem ugyanígy a gyakorlati gépjárművezetést is — a legkorszerűbb ismeretek alapján, egységes felfogásban, az elérhető legmagasabb szintű szakmai és pedagógiai felkészültséggel.

Az itt sikeresen végzett **középiskolai tanárok** egyszemélyben olyan pedagógusok és szakemberek lesznek, akik nemcsak értékes tudásuk átadására, a rájuk bízott tanulók közlekedéserkölcsi nevelésére, hanem önmaguk rendszeres és módszeres továbbképzésére is alkalmasak lesznek. Sőt, hivatást nyernek arra is, hogy a gépjárművezetők oktatását, nevelését és képzését tartalmilag és módszertanilag fejlesszék és irányítsák.

E főiskolai ágazaton ma elsőévesek felismerték a képzés célját, s a félévi vizsgák során mutatott kiváló eredményeik is bizonyítják, hogy az alapok lerakásán lelkiismeretesen fáradoztak.

Eljutottunk tehát odáig, hogy a mi szakmai területünktől eddig húzódozó pedagógusok is felismerhessék, hogy a gépjárművezető-képzés a nevelés folyamatában elsőrendű, sőt közérdekű feladat. Felelősségteljes tanári munka és ugyanakkor nagyon hálás szakmai terület.

E képzésre a jövőben jelentkezni kívánók a Felsőoktatási Tájékoztatóban közzétett előírásoknak megfelelően jelentkezhetnek a Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskolán, a VIII., Népszínház utca 8. alatt.

DR. SEPSEY JÓZSEF
az Autóközlekedési Oktatási Igazgatóság
Oktatási Osztályának vezetője

KÖZLEKEDÉSÜNK IFJÚ GÉPÉSZEI

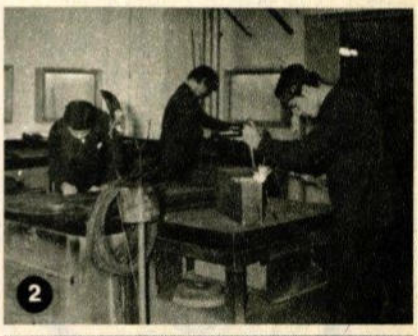
A VI., Rippl-Rónai utca 26. alatti Autóközlekedési Technikum és Szakközépiskola tevékenysége igazán nem ismeretlen lapunk olvasói előtt. Mégis, a tanulni vágyó fiatalok közül mind többen és többen fordulnak hozzánk azzal a kéréssel, hogy tájékoztassuk őket: hogyan nyerhetnek felvételt, és mire képesíti őket ennek az iskolának az elvégzése. Ezúttal Csizmazia Endre igazgatóhelyettes tájékoztatása alapján adunk rövid választ ezekre a kérdésekre.

A Közlekedésgépészeti Szakközépiskola (ez az iskola új elnevezése) gépjárműtechnikai ágazatán az általános iskola elvégzése után tanulhatnak a fiatalok: a nappali és esti tagozaton a budapestiek és Pest környékiek, a levelezőn pedig a vidékiek is. Az iskola sikeres befejezésével karosszérialakatos, járműlakatos, hegesztő, motorszerelő szakmunkás, továbbá gépkocsivezető munkakörben tudnak elhelyezkedni. Emellett természetesen egyetemi továbbtanulásukra is lehetőség nyílik. Nagy kár azonban, hogy az érettségi bizonyítvány mellett — az ilyen sokoldalú képzésük ellenére — a szakmunkásbizonyítványt ez idő szerint a végzős hallgatók még nem kaphatják kézhez.

Az országban levő még 15 azonos tanulmányi képzést nyújtó iskolának ez az oktatási központja. Kitűnően képzett szaktanáraik, a szemléletes oktatást megkönnyítő tansegédleteik, motormetszeteik, jól felszerelt műhelyeik adnak alapot a többi között arra, hogy oktatási tapasztalataikkal gyümölcsözően segítsék a testvériskolákat. Jelenleg 3 osztályban évfolyamonként 100—110 autós szakképesítésű fiatalt tudnak szárnyra bocsátani. De az igények alapján kétszer ennyi kellene. Fel tudnának ennyit venni, ha: épületük és műhelyrészlegük bővülhetne.

Szívesen adnak részletesebb tájékoztatást a nappali és esti tagozatról a 118-033, a levelező tagozatról a 122-791 telefonon.





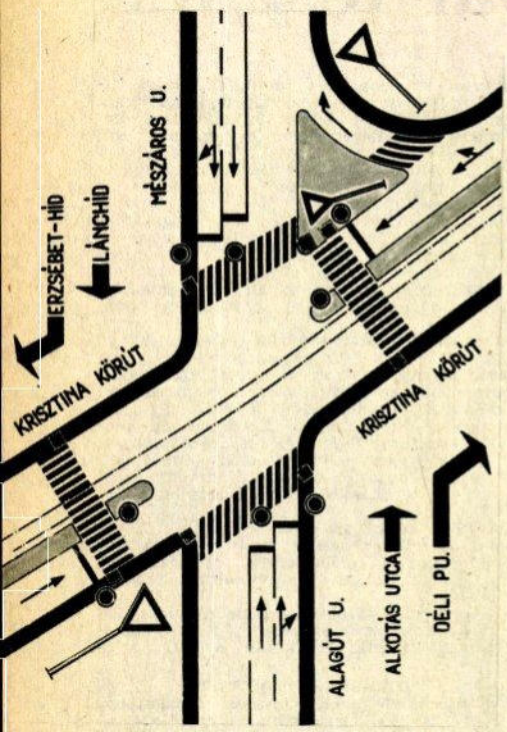


1. A Szakközépiskola tanulói nagy érdeklődéssel hallgatják Csizmazia Endre igazgatóhelyettes szerkezettan-óráját — 2. A lakatosműhelyben autóruhát szabnak a fémlemezekből — 3. Ikarust alakítanak át, a saját céljaikra — 4—5. Egyik nagy büszkeségük, a Mobilklub, amelyet ugyancsak saját erőből alakítottak át, a régi pinceműhelyekből





Itt így közlekedjünk



A Hősök teréről a Normafáig vezet gyakorlatilag az a kelet-nyugat irányú forgalmi tengely, amelynek a **ROOSEVELT TÉR—LÁNCHÍD—CLARK ÁDÁM TÉR—ALAGÚT UTCA—MÉSZÁROS UTCA** vonalszakasza évek óta sok, sőt mind több gondot okoz a közlekedőknek és a közlekedésszervezőknek. A reggeli csúcsidőkben rendszerint Pest felé, délután pedig Buda felé vezető irányban zavarja a haladást a sok forgalmi dugó. Ennek alapvető oka mindannyiunk előtt ismeretes: a Pestre, illetve Budára vezető mindössze egy-egy sáv mesze alatta van a forgalmi igényeknek. Ezen persze a magunk eszközeivel változtatni nem tudunk, azonban mégis segítséget adhatunk azzal, ha útmutatást adunk a követendő magatartáshoz.

A Lánchíd irányából haladva Budára, ahogy az Alagútból kiérünk, mindjárt az Attila úti kereszteződést találjuk magunk előtt. A külső forgalmi sávból csak jobbra, a belsőből pedig csak egyenesen mehetünk tovább. A jobb oldalon itt még ikerjelzőt találunk, de nem sokáig: le fogják szerelni, illetve módosítják elhelyezésüket. Jelenleg még a nyílkontúroknak megfelelően kell alkalmazkodnunk hozzájuk. A jobbra kanyarodók zöld ideje lényegesen hosszabb, mint az egyenesen haladóké.

Az ellentétes menetirányból is két sáv vezet, de a gyakorlat azt bizonyítja, hogy többnyire csak a belsőt veszik igénybe. Pedig mindkettőből mehetünk egyenesen, a szélsőből jobbra is. Miért mégis, hogy ezt a szélső sávot a legtöbben elhanyagolják? Elsősorban is azért, mert az autóbuszok ott levő megállóik miatt gyakran kisajátítják. De nem kedvelt ez a szélső nyom azért sem, mert a kereszteződésen túlhaladva — az Alagút bejáratánál — elszűkül az úttest, és akik kívül haladnak, csak nagy üggyel-bajjal (nem ritkán szabálytalanságok árán) tudnak átsorolni a belső, az Alagútba vezető egyetlen forgalmi sávba. Természetesen azt nem javasolhatjuk, hogy emiatt senki ne közlekedjék a külső forgalmi nyomban, hanem erre a körülményre legyünk figyelemmel. Adott esetben tehát a „szűkületnél" a külső és a belső sávban haladók egyaránt nagy körültekintéssel adjanak egymásnak lehetőséget, hogy az Alagútba bevezető egy nyomba átsorolhassanak. S így kiváltképp a belső sávban haladók adjanak helyet a külsőben szorultaknak.

A kereszteződő Attila úton mindkét torkolatban azonos a besorolás rendje. Mindkét sávból szabad egyenesen haladni, s a külsőből jobbra is, a belsőből balra is. A kereszteződésen túljutva mindkét irányban (de különösen a Moszkva tér felé) útszűkülettel kell számolnunk.

A jelzőberendezés három fázisban működik és a következő sorrendben adja a szabad jelzést:

Az elsőben: az Alagút út mindkét menetirányában és a jármű-irányokkal párhuzamosan az Attila utat kereszteződő gyalogátkelőhelyeken;

A másodikban: az Attila úton a Moszkva tér irányába egyenesen haladók, jobbra és balra kanyarodók, valamint az Alagút felőli átkelőhelyeken a gyalogosok;

A harmadik fázisban: a Moszkva tér irányából egyenesen érkező, valamint jobbra és balra kanyarodó járművek, valamint a Pauler utca felőli átkelőhelyen a gyalogosok.

A testvér csomópont, vagyis az Alagút utca—Mészáros utca—Krisztina körút kereszteződése lényegesen eltér az előbbitől, ugyanis itt nincs engedélyezve a balra kanyarodás. Az Alagút utca—Mészáros utca irányában két-két sávról egyenesen, a külsőből pedig jobbra is mehetünk. A Krisztina körúton mindkét irányban a villamos-járdaszigetek által összeszűkített, egy forgalmi sávnyi úttestről csak egyenesen mehetünk. A Déli pályaudvar felől a Mészáros utcára — még a jelzőlámpát megelőzően, s így annak jelzési képétől függetlenül — a jobbra ívelő kis átvágáson közvetlenül eljuthatunk. Természetesen az éppen áramló gyalogos- vagy járműforgalom részére elsőbbséget biztosítva.

A jelzőlámpa itt kétfázisú. Ennek megfelelően egyszer az Alagút utca—Mészáros utca irányának és ezzel párhuzamosan a Krisztina körutat keresztező gyalogosoknak, másszor pedig a Krisztina körút forgalmának és a velük párhuzamosan haladó gyalogosoknak biztosítja a szabad utat.

A kereszteződések forgalmi nehézségei miatt a megállási és várakozási tilalmakat még nagyobb körültekintéssel igyekezzünk betartani. Külön is felhívjuk a figyelmet arra, hogy a Lánchíd—Alagút—Alagút utca vonalán teherautóval — a súlykorlátozásokra tekintet nélkül — nem szabad közlekedni. És még valami: a kereszteződő utcák nagyon keskenyek, így az egyes fázisok közötti biztonsági idő is szűkre szabott. Ilyen körülmények mellett különösen veszélyessé válhat, ha a sárga jelzésre nem állnak meg, akik még a féktávolságon kívül értek oda. Különösen az Attila úti kereszteződésben okozhat ez nagy baleseti veszélyt.

A Déli pályaudvar környékén most mindenfelé folyik az építkezés. Az Alkotás utcai rész is sorra került; átépítése miatt most az úttest Déli pályaudvar felőli oldalát lezárták, s ezért a Moszkva tér felé haladó járművek a villamosvágányokra kényszerültek. A villamossal való ilyen „együttműködés" bizony nem éppen veszélytelen. Ennek a veszélynek a csökkentése érdekében a Nagyenyed utca kereszteződésében levő, mindössze egy lámpából álló villamos-fedezőjelzőt kibővítették. Mégpedig olyképpen, hogy az Alkotás utca mindkét irányát szabályozza a következők szerint:

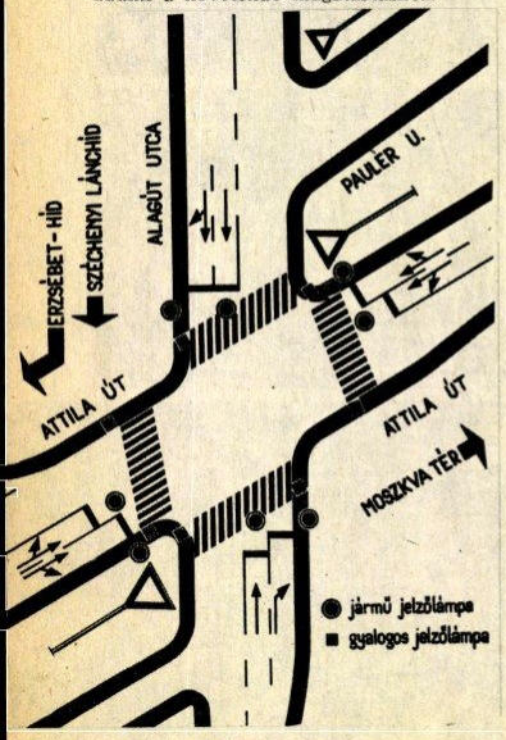
— ha a villamos a Moszkva tér felé halad, akkor csak a velük egy irányba haladó járműveknek kell megállniok, majd a villamos elhaladtával kapják a szabad jelzést;

— a Moszkva tér felől és az Alkotás utcán egyenesen haladó villamos nem állítja tilosra a lámpát;

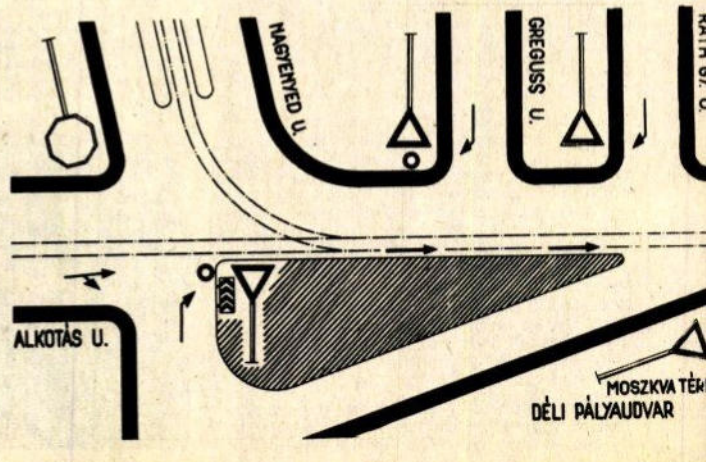
— a Moszkva tér felől a Nagyenyed utcára kanyarodó villamos csak a Greguss utca sarkán levő jelzőt váltja pirosra, az ellentétes irányét nem;

— a Nagyenyed utcából az Alkotás utcába kanyarodó villamos mindkét irányban leállítja az utca forgalmát.

Az Alkotás utcán a Moszkva tér felé haladók nem kanyarodhatnak balra, amint ez a rajzon is látható. Ez a korlátozás az útépítéssel járó útszűkületek miatt vált szükségessé. A rajzon a villamosfedezőjelzőket körrel, a lezárt területet pedig vonalkázással jelöltük meg.



Az Alagút utca—Attila út kereszteződésében — a Clark Ádám tér felől jövet — számítsunk még arra is, hogy alkonyatkor a lenyugvó nap sugarai éppen szembe tűznek, tehát túlsugározzák a közlekedési lámpák jelzési képeit. E zavaró hatást remélhetően csökkenti majd, hogy az Alagutat — átépítése után — korszerű fényátmenettel látják el, tehát a kijáratoknál az egyre erősödő mesterséges világítással felkészítik a szemet a külső fényözönhöz



Shell

TOLTOALLOMA-
SAINKNAL
UZEMANYAG
EJJEL-NAPPAL

SZERVIZEINK
6–22 óráig

Budapesten

III., Bécsi út 277
IV., Pozsonyi út (Újpest)
IX., Kén u. 1.

INTERSHOP
XIII., Rajk L. u. 11.

Vidéken

Balatonfüred
Balatonszántód
Dunaföldvár
Miskolc
Pécs
Szeged
Veszprém

Az INTERAG RT üzemeltetésében működő
SHELL INTERSERVICE
állomások 1972. januárjától forgalomba hozták a speciális, nagyteljesítményű
NGK-S EXCLUSIVE WIDE RANGE
japán gyújtógyertyákat, amelyek kiváló minőségükkel nagymértékben elősegítik a gépjárműmotorok zavartalan üzemét.

Ezzel egyidőben a VAZ–2101 Zsiguli gépkocsi alkatrészeinek forgalmazását is megkezdték.
A gépkocsik téli üzemeltetése során a karosszéria fényezett részei és a krómozott felületek egyaránt fokozott szennyeződésnek vannak kitéve. A tavasszal meginduló autószezon kezdetével szükségessé válik a gépkocsi alaposabb külső és belső megtisztítása.
Fényezett részek tisztításához, a mattult fényezés regenerálásához és a krómozott felületek rozsdamentesítéséhez kiváló nagy hatású
SHELL AUTÓÁPOLÁSI
cikkek széles választékát hozzák forgalomba a
SHELL INTERSERVICE állomások.

Különösen ajánlatos a fényezett részek
SHELL WAX politurral
történő megtisztítása, a karcolódott felületek
SHELL AKTIV REINIGER politurral
való újrafényezése. Ez utóbbi segítségével a matt, karcolódott felületek ismét eredeti fényükben fognak csillogni. A
SHELL WAX politur
segítségével könnyedén megtisztítható a gépkocsi fényezése a tél folyamán lerakódott szennyező anyagoktól. A belső kárpitozás, műbőr és textília egyaránt könnyen és tökéletesen tisztítható a
SHELL POLSTER REININGER-rel,
amely univerzális tisztító és folteltávolító szer.

A krómrészek megtisztítását, amennyiben rozsdanyomok mutatkoznak rajta, célszerű előzőleg
SHELL OELSPRAY-vel letisztítani, majd a
SHELL CROME SHUTZ-cal
magas fényt és védőréteget kialakítani rajta.
Ezekkel a kiváló minőségű autóápoló anyagokkal tavasszal a gépkocsik szinte újjá varázsolhatók. A
SHELL INTERSERVICE
hálózat széles körű áruválasztékával és egyre bővülő hálózatával a gépkocsik magas fokú és egyre teljesebb ellátását kívánja biztosítani.

1972. áprilisában Budapesten két újabb
SHELL INTERSERVICE töltőállomás nyílik a
VIII. ker., Kulich Gyula téren és a **XIV. ker., Népstadion úton.**
Az új töltőállomások is a szokásos módon non-stop üzemelnek

INTERAG RT
INTERSERVICE

MOTOROSOK!
Vízhatlan bőrerős motorosnadrág 186 Ft
Cipzáras lemberdzsek 296 Ft
Sárga vitorlásöltöny 410 Ft
Készíti: **FÁBIÁN JÓZSEF**
Bpest VII., Majakovszkij u. 1.

TRABANT–WARTBURG
főtengelygörgőzés 500–600–900 és 1000-es hengerek illesztett, hőkezelt termo ováldugattyúval, időnként azonnal cserével is. Vidékre utánvéttel.
NAGY ISTVÁN műszerésznél
Makó, Szegedi utca 25.

REKORDOSOK, FIGYELEM!
Rugójavítás szereléssel
VÖRÖS ISTVÁN
XIII., Fáy utca 84.
Telefon: 290-279

AUTONET! AUTONET!
AUTÓSAMPON

Az AUTONET
egy lépésben megoldja a gépjárművek mosását, fényezését!

Az AUTONET
rendkívül gazdaságos már félszázalékos oldata rendkívül hatásos!

Az AUTONET
korrózlógátló adalékot is tartalmaz, amely megvédi a gépjármű karosszériáját a rozsdásodástól!

Gyártja:
EGYESÜLT VEGYIMŰVEK
Budapest XVII., Cinkotai út 26.
Telefon: 480-900

AUTÓ

HASZNÁLT AUTÓK

- adásvétele
- bizományi értékesítése
- közületek és magánosok részére

A merkur VÁLLALAT TELEPEIN:
BUDAPEST XIII., Röppentyű u. 73.
DEBRECEN, Balmazújvárosi út 3.
GYŐR, Rét utca 27.
SZEGED, Vásárhelyi Pál u. 4.
SZÉKESFEHÉRVÁR, Széchenyi út 94.
SZOMBATHELY, Tolbuhin út 36.

TÓ

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

Skoda Octavia
Opel Rekord
Simca, Fiat
Wartburg
Trabant
Moszkvics stb.

javítása jótállással

HORVÁTH L.

Budapest IX., Telepy u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok)
Telefon: 144-513

AUTÓSOK BOLTJA

az Ön boltja is

Bp. XVIII., Széchenyi u. 32.
Telefon: 481-074

AUTÓRA

Csomagtartó, méret, kívánság szerint
Magánvizsgához, tanításhoz szükséges
pótfékpedál minden típushoz kapható

MOTORKERÉKPÁRRA

Csomagtartók, bukásvédők
minden típushoz

KOVÁCS lakatos

Bp. VII., Dob u. 98. T.: 423-843



Összes keleti és nyugati
AUTÓLENGÉSCSILLAPÍTÓK
teljes felújítása
gyors cserével!
Garanciával!
Vidékre utánvéttel
KERÉKEGYENSÚLYOZÁS
legmodernebb műszerrel
DÍJTALAN BEVIZSGÁLÁS
„BÁRDI AUTÓTECHNIKA"
A SZAKMA MESTERE
Bp. VI., Szondi u. 15.
Telefon: 329-449

AUTÓ-ÜLÉSHUZATOT

készít
minden kocsitípushoz
az

ÁLTALÁNOS RUHÁZATI SZÖVETKEZET

MEGRENDELHETŐ:

I., Szilágyi Dezső tér 3.
VII., Lenin krt. 83.
VII., Rákóczi út 71.
XIII., Bulcsú utca 25/a.

KERAVILL KERAVILL KERAVILL

ZSIGULI-TULAJDONOSOK!

MEGNYÍLT az új gépkocsialkatrész szaküzletünk

Elektromos szerkezeti alkatrészek
karosszéria-elemek
autóápolási és felszerelési cikkek
motorolajok nagy választékban

KERAVILL

a Metró végállomásánál
Kerepesi úti lakótelep
Budapest XIV., Martos Flóra u. 29.

KERAVILL KERAVILL KERAVILL

Az AM válaszol

DR. SZANDTNER EGON — BUDAPEST és TÖBBEKNEK. Jó néhány levelezőnk írt szemrehányóan, hogy az AM szerkesztősége feladta a harcot, amelyet a kerékpárok kivilágítása érdekében folytatott. Látszólag talán érthető is ez az elmarasztalás, mert ezzel foglalkozó legutóbbi cikkünk címét „megkérdőjeleztük". Nem álltunk meg. A legfelsőbb szinteken folytattunk és folytatunk tárgyalásokat a kérdésről. Javaslatunkra a tanácsok tudomására hozzák a községükben a kerékpár kivilágítatlansága miatt megbüntetettek nevét, s azok nyilvánosságra hozatalára igénybe veszik a megyei sajtót, sőt a tanácsházak hangszóróit is. Január 1-től ellenőrzik, hogy az üzletekben valóban világítással együtt adják-e el a kerékpárt.

JUHÁSZ JÓZSEF — NYÍREGYHÁZA. Megismételjük a Pénzügyminisztériumnak az AM szerkesztőségéhez intézett, 1971. augusztus 17-én kelt átiratát, amelyet szeptember 21-i számunkban közöltünk: „A motorkerékpár-utánfutók gépjármű-adómentessége ügyében írt legutóbbi levelükre utalással értesítem: hozzájárultam ahhoz, hogy a motorkerékpárok által — a közúti közlekedés rendjének szabályozásáról szóló rendelkezések szerint — vontatható egytengelyes belföldi rendszámú utánfutók 1972. január hó 1. napjától kezdődően mentesüljenek a gépjárműadó alól. — Budapest, 1971. augusztus 17. Dr. Nagy Jenő." Arról is értesítettek bennünket, hogy ezt az állásfoglalást megküldték minden megyei pénzügyi szervnek, ahonnan továbbításnak kellett valamennyi tanácshoz. Nyilván az ügyintéző tisztviselő nem tudott erről. Fellebbezze meg az adókivetést a Megyei Tanácsnál.

PIROS ISTVÁN — SZÉKESFEHÉRVÁR. Kérdés, hogy milyen kötelezettséget vállalt a munkaadó vállalat. Kapta-e a tanfolyam ideje alatt az átlagkeresetét? Megállapodást kötöttek-e arra, hogy a tanfolyam elvégzése után Önt meghatározott munkakörbe fogják beosztani? Beszélje meg a dolgot a helyi szakszervezettel. Vitás esetben a Munkaügyi Döntőbizottsághoz fordulhat.

VORGICS PÁLNÉ — BUDAPEST. Azt kérdezi, hogy a személyautó kürtjét ki lehet-e cserélni dallamkürtre engedély nélkül. A Kresz ugyan nem tér ki erre, de a Műszaki Könyvkiadónál megjelent „Személygépkocsik előkészítése hatósági műszaki vizsgálatra" című könyv a 117. oldalon közli a hivatalos álláspontot. Eszerint a többhangú kürtöt csak akkor szabad használni, ha a különböző magasságú hangok egyszerre (akkordban) szólalnak meg. Olyan kürtnek a beszereléséhez, amelyen a különböző hangok egymás után szólalnak meg (ezt hívjuk „dallamkürt"-nek, szemben a „többhangú" vagy „többszólamú" kürttel), a KPM Autófelügyelet engedélye szükséges. A nemzetközi szabvány szerint ugyanis dallamkürtöt használnak a megkülönböztetett járművek, főként a mentőautók. (Reméljük, ez nálunk is mielőbb meghonosodik a fülrepesztő sziréna helyett . . .)

TALÁLJA KI...



. . . hogy mikor és hol láthatta ezt a járművet. Hány kereke és hány hengere van? Beküldési határidő: április 5. A helyes válaszok beküldői között 3 könyvet sorsolunk ki.

*

A február 21-i számunkban adott közlekedési rejtvény megfejtői szinte kivétel nélkül helyesen írták, hogy a jobbra kanyarodó főútvonalon továbbhaladva, nem kell irányjelzést használni, de mindenképpen ajánlható, a mögöttünk jövők tájékoztatására. Arra is egyértelmű álláspont érkezett, hogy a balról betorkolló mellékútvonalra rátérő gépjárművel balra kell jelezni. Abban azonban eltértek a vélemények, hogy akik az egyenesen, a főútvonal eddigi vonalvezetésének folytatásaként betorkolló mellékútvonalon kívánják folytatni útjukat, balra, vagy jobbra jelezzenek-e. Mivel a főútvonal vezetésétől balra kell eltérnie, értelemszerűen balra kell jelezni. A sorsolás alapján **IVANICS IMRE** (Siófok, Dózsa Gy. u. 65.) — **SÜLE SÁNDOR** (Szfvár, Kinizsi u. 14.) és **VARGHA LÁSZLÓ** (Bp. XIX., Nagy-Sándor u. 67.) részére postázzuk a jutalomkönyveket.

AUTÓKERÉK DÍSZTÁRCSÁK

DÍSZKARIKÁK,
SPECIÁLIS KÉSZÍTÉSE MINDEN TÍPUSRA

Vidékre utánvéttel

MÉSZÁROS fémnyomó
Bp. VI., Csengery u. 66. Telefon 127-584

AUTÓFELSZERELÉSI MŰSZAKI BOLT
TATABÁNYÁN

Visszapillantó-tükrök, sporttárcsák,
díszkarikák, kipufogóvég,
kormányhuzat, különleges matricák

TATABÁNYA-ÚJVÁROS
Népköztársaság u. 41.

RÉGI ÉS ÚJ AUTÓTULAJDONOSOK!

Minden kedden és pénteken
INGYEN SZAKTANÁCSADÁSBAN
részesülhetnek

DR. KÁRPÁTI GYÖRGY
„Autósport" kereskedésében
(Bpest VI., Szív utca 35.)

Ajánlatunk: díszkarikák, sporttárcsák, kesztyűtartók, kocsiszőnyegek, golyóscsapágyak, tükrök, MATRICÁK (teljes Walt Disney-sorozat) fürdőszobák, gyermekszobák falára is

Változások a gépjárművezetői engedély kiadása és visszavonása körül

Amint már korábban is jeleztük, megjelent az 1/1972. (II. 23.) BM sz. rendelet, amely összegezte a gépjárművezetői engedély, valamint a villamos- és trolibuszvezetői igazolvány kiadásáról és visszavonásáról fennálló eddigi rendelkezéseket, és néhány figyelemre méltó változást is tartalmaz.

Vezetői engedélyt változatlanul az kaphat, aki: *a)* a gépjárművezetésre közbiztonsági szempontból alkalmas; — *b)* a 18. életévét betöltötte; — *c)* a gépjárművezetői vizsgát sikerrel tette le. Itt azonban feltétel az is, hogy *a vizsga letételétől egy év még nem telt el.* Nem magyar állampolgárnak csak külön engedély alapján adható vezetői engedély.

Továbbra is érvényes, hogy az „A" járműkategóriába tartozó gépjármű (motorkerékpár), valamint a mezőgazdasági vontató és traktor vezetésére jogosító engedélyt a 16. életévét betöltött személynek, a „B" és „C" járműkategóriába tartozó vezetői engedélyt a 17. életévét betöltött személynek is ki lehet adni — ezentúl azonban ez *csak akkor lehetséges, „ha pályaalkalmassági szempontból gépjármű vezetésére alkalmas".* Eddig a 18 éven aluliaknak a motorkerékpár, a vontató és traktor vezetésére szolgáló engedélyhez nem kívánták meg a pályaalkalmassági vizsgálatot is, elég volt, ha az orvosi vizsgán megfelelt.

Új feltétel: a *„D" járműkategóriába* tartozó vezetői engedélyt *csak a 21. életévet betöltött személynek,* az *„E" és a különleges járműkategóriába* tartozó vezetői engedélyt pedig *csak a 20. életévét betöltött személynek* lehet kiadni.

Hogy ki tekinthető közbiztonsági szempontból alkalmatlannak, azt a régebbi rendelkezés is felsorolta. A Btk. módosítása azonban szükségessé tette, hogy ezt a felsorolást megváltoztassák, az élet pedig megkívánta, hogy néhány tétellel ki is egészítsék. Az eddigieken felül tehát ezentúl az sem kaphat jogosítványt, aki ellen közúti veszélyeztetés, halálos közúti baleset okozása, közlekedési vétség, rablás, vagy a járművezetéssel összefüggésben elkövetett más olyan bűncselekmény miatt *folyik büntetőeljárás,* amelyet legalább *egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel fenyeget a törvény.*

Közbiztonsági szempontból alkalmatlan az is, akit — az eddigi indokokon felül — *jármű lopása(!),* rablás vagy a járművezetéssel összefüggésben elkövetett más cselekmény miatt *két évi vagy ezt meghaladó szabadságvesztésre ítéltek* és a büntetés letöltésétől egy év még nem telt el.

A rendőrhatóság *köteles* visszavonni a vezetői engedélyt az eddigi okokon felül akkor is, ha a gépjárművezető ellen közúti veszélyeztetés, halálos közúti baleset okozása, egyes közlekedési vétség vagy a közúti közlekedés körében elkövetett segítségnyújtás elmulasztása miatt *büntetőeljárás indult* — a büntetőeljárás jogerős befejezéséig.

Azok között az indokok között, amelyek miatt a rendőrhatóságnak *lehetősége* van — de nem köteles — visszavonni a vezetői engedélyt, a következő új fejezetek szerepelnek:

c) Egy hónaptól két évig terjedő időre, ha a fiatalkorú bűnösségét a bíróság olyan bűncselekményben állapította meg, amely miatt a felnőtt korú elkövetők esetében járművezetéstől eltiltást kell, illetőleg lehet kiszabni;

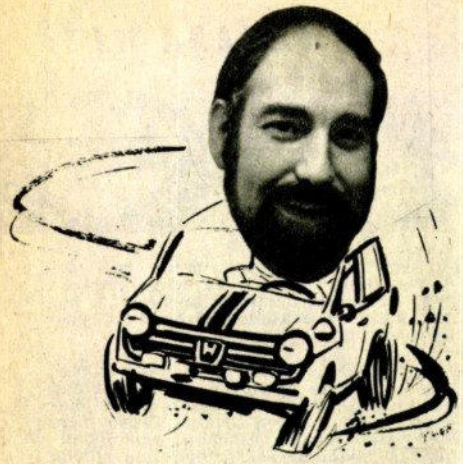
d) egy hónaptól két évig terjedő időre, ha a bíróság a gépjárművezető bűnösségét a járművezetéssel összefüggésben elkövetett olyan cselekményben állapította meg, amely miatt járművezetéstől eltiltás alkalmazásának nincs helye.

Új pontja a rendeletnek, amely szerint: *„Az intézkedő rendőrnek meg kell akadályoznia, hogy az ittas járművezető járművével elhajtson."* És ez nemcsak a gépjárművek, hanem a lovaskocsik, kerékpárok vezetőire is vonatkozik!

Ha a jogosítványt *legalább egy évre* vonták vissza, az csak újabb gépjárművezetői vizsga után adható ki újra. (Eddig ez a megszorítás csak az „egy évnél hosszabb időre" visszavont jogosítványokra vonatkozott.)

Az új rendelet ismét figyelmeztet arra, hogy a régebbi gépjárművezetői *igazolványok* csak ez év december 31-ig érvényesek. A régi, szürke és barna fedelű jogosítványok kicserélése miatt tehát mindenki igyekezzék minél hamarabb jelentkezni a lakóhelye szerint illetékes rendőrkapitányságon. Kicserélni természetesen csak az olyan (1959. aug. 1-től kiadott!) jogosítványt lehet, amelybe a kicserélés napján még érvényes orvosi vizsga van bejegyezve. Azoknak, akiknek bármilyen régi rózsaszínű vezetői *engedélyük* van (tehát nem „igazolvány"), nincs ilyen gondjuk, hiszen ezek már a nemzetközi szabványnak megfelelnek.

Bemutatjuk: BÁRTFAI CSABÁT



Kisdiák korában a rádió, az URH volt a mindene, és csak úgy mellékesen, a saját bütykölésű kis Dongó segédmotor. Középiskolás korában már lokátorosoktató volt az MHSZ rádiókörökben. A benzinfertőzöttségnek még csak kezdeti állapotában leledzett. Az érettségi táján vásárolt egy, az MHSZ-től kimustrált, tanulási célt szolgáló IZS motorkerékpárt. Szétszedte, megjavította. Így lett Csabából motoros. De persze továbbra is hódolt rádiós szenvedélyének: társadalmi munkában oktatta vele egykorú, bevonulás előtti társait a lokátorok kezelésére.

A következő évben az IZS-t egy hasonlóan veterán Skodára cserélte. Közben tovább tanult, illetve dolgozott az Orionnál. Később a Skodából Opel lett, majd egy Trabant, és végül egy kis Puch. Amikor aztán a barátok hívták a VTSK-ba versenyzőnek, gyorsan elfogadta a meghívást — és azon melegében meg is nyerte élete első túraversenyét. Ez a váratlan, gyors siker, ahogy mondani szokták, szárnyakat adott az akkor még szakálltalan ifjúnak. A legjobban talán ő csodálkozott, amikor a túrabajnokság még hátralevő két futamában is ő lett a kategóriaelső. És hogy mégsem ő volt 1963-ban a bajnok, csak azért történhetett meg, mert az első futamot még az ő „civil" korában bonyolították le.

Hát, valahogy így kezdődött.

Bártfai Csaba úgy érezte, hogy most már nyitva előtte a sportsikerekhez vezető út kapuja. Nem maradt a túra-osztályban, hanem „beállt" a gyakorlottabbak kategóriájába, a rallye-csoportba. Bizony, itt nem termett olyan könnyen a babérkoszorú. Igaz, ezzel szemben itt többet tanult. (És 1971-ben bajnok lett a 600-as Hondával.)

A ma 31 éves Bártfai Csaba — aki izotópokkal foglalkozik és Közép-Európa legnagyobb sugárforrásának négy operátora közül az egyik — így beszél a sportolásról, meg önmagáról:

— Véleményem szerint a rallyeversenyzés járásztobb, mint a hosszútávfutás. Tartok tőle, hogy csak a rallye-zók tudják, hogy mennyi munka fekszik egy-egy versenyben. Itt van például a kocsi felkészítése az edzés, a pályabejárás előtt, aztán újabb előkészítés a versenyre, arról már nem is szólva, mennyi váratlan tenni- és szerelnivaló adódhat a verseny ideje alatt. Aztán másnap ismét utcaképessé kell tenni a kocsit, ami nemcsak abból áll, hogy lemosom a rajtszámot.

Ha azt kérné valamelyik autós barátom, hogy ajánljam őt be a klubomba, az ÁFOR-hoz, először ezt kérdezném tőle: „Jól meggondoltad a dolgot?".

Megkérdeztük, hogy ha majd a most 10 hónapos Bártfai Gergő nagy fiú lesz és ő is rallye-bajnok akar lenni, mint az apja: ad-e engedélyt neki? Rövid tűnődés után felelt:

— Nem könnyű szívvel, de beleegyeznék, hiszen magamon tapasztalom a sebesség jóleső érzését. Nem véletlen, hogy a versenyekbe iktatott gyorsasági szakaszokat szeretem, és most nagyon örülök, hogy kiírták a hegyi bajnokságot.

Rosszul állok az idővel, ezért az egyéb hobbyjaimat, mint például a régi festmények restaurálását elhanyagolom. Szívesen járnék gyakrabban az uszodába, vagy lőnék célba. Néha sikerül időt szakítani a másik időtöltésemre, a tárlatlátogatásra. Aztán a családdal is illene kirándulni. Nem bánnám, ha a feleségem megtanulna autót vezetni... eljárhatnának a Gergővel.

Hogy vezetek, ha nincs rajtszám a kis Hondámon? Azt hiszem, kielégítően. Hét éve nem vettek el betétlapot és megvan a tízéves „balesetmentes" plakettem.

AZ MMSZ ELNÖKSÉG RENDKÍVÜLI ÜLÉSE

A Zalka Máté Motoros Klub kérésére rendkívüli elnökségi ülést tartott a Magyar Motorsport Szövetség. Itt a ZM elnöksége, objektív okokra hivatkozva közölte, hogy ez évben nincs lehetőségük a gyorsasági bajnokság általuk vállalt I. futamának, illetve a nemzetközi versenynek a megrendezésére. Az indokolások szerint a népligeti pálya — amely eredetileg sem volt korszerű — nem teszi lehetővé a mai versenymotorok átlagos sebességének kifutását, s az útburkolat is olyannyira romlott, hogy annak rendbehozási költségeit nem tudják viselni. Mint közölték, a Magyar Autóklub is hasonló okból mondta le a Túraautó EB június első napjaira tervezett futamát. A ZM elnöke végül bejelentette: a csökkentett költségvetés miatt nem foglalkozhat azzal a gondolattal sem, hogy a vállalt bajnoki versenyt vidéken rendezze meg.

Az MMSZ elnökség helyzetét nehezítette, hogy az előzetes tájékozódó megbeszéléseken a II. forduló rendezője, a Bp. Honvéd SE — illetékesének bejelentése szerint — a sajátos vonalvezetésű népligeti pályán meg fogja rendezni a versenyét, és a szükséges útjavításokat is elvégezteti. A Zalka Máté MK a versenyzőit — érthető módon — csak abban az esetben engedi indulni ezen a versenyen, ha a HSE időben lehetővé teszi a pályabejárást a Zalka képviselőjének, és az ott tapasztaltak kielégítők lesznek. A ZMMK képviselője kijelentette, hogy ez esetben sem tudja vállalni a másik forduló megrendezését, későbbi időpontban sem.

Mindennek ellenére a gyorsasági bajnokság sorsát talán mégsem fenyegeti veszély, mert szükség esetén a visegrádi hegyiverseny beiktatásával értékelhető lesz az idei gyorsasági bajnokság.

Az MMSZ elnöksége mélyrehatóan foglalkozni kíván e versenyág távlati lehetőségeivel, hogy megtalálja annak módját, miként lehetne a sokat panaszolt túrabajnokságot életrehívni. Határozat született — az illetékes MTS-szervek engedélyétől függően — az 1972. évi túrabajnokság megtartására. Az alapkiírás elkészítésére Molnár Vilmos elnökségi tag kapott megbízást, a szóba jöhető időpont 1972. július és szeptember között várható.

Dékán György

SPORTHÍREK

A ZALKA MATÉ MK jól sikerül díjkiosztó ünnepség keretében tisztelte meg versenyzőit az FTC klubházában rendezett összejövetelen.

A HAZAI CROSSOZOK legjobbjai számára edzőtábort tart az MMSZ Mátraházán. A március 5—20. közötti időszakban Máté Sándor vezető edző szakmai utasításai alapján dolgoznak az ország minden tájáról behívott „kemény fiúk".

AZ OLASZORSZÁGI IMOLÁBAN 200 mérföldes motorkerékpár-versenyt rendeznek április 23-án az új, 750 kcm-es kategória számára, amelyen az 560 kcm-re felfúrt, 3 hengeres MV is rajthoz áll. Igen, nyergében Agostini ül majd, aki nemrég a Johannesburg melletti Kyalamiban lett első.

A CRESCENT ÉS KÖNIG csónakmotorok után a Mercuryt is bekapcsolták versenycélra a motorosok. Az angol Geoff Monty egy 500-as, 3 hengeres Mercuryt alakított át, amelynek teljesítménye 65 LE/5800 fordulat. (Összehasonlításul: az 500-as Kawasaki 65/9000.)

JULIUSBAN bonyolítják le az NDK, valamint Csehszlovákia motorkerékpáros gyorsasági Nagydíját. Az előbbire 8—9-én Hochenstein—Ehrensthalban, az utóbbira egy héttel később Brnóban kerül sor. Szállásról ajánlatos időben gondoskodni!...

A DAYTONAI HATÓRÁSRA készült a Suzukinál egy 750-es, háromhengeres, léghűtéses, hagyományos kétütemű: a GT 750. Súlya 157 kiló: 100 lóerő, 290 km/óra a végsebesség.

BLOMQUIST NYERTE Saab V4 kocsival a márkabajnokság futamaként megrendezett Svéd Rallye-t; mögötte végzett Waldegaard (Porsche 911S) és Källström (Lancia HF 1600). A 2. futam után a Lancia vezet 32 ponttal, a Porsche—30, Saab—20, Opel és Datsun—12 előtt.

ÚJ CSILLAG TŰNT FEL a Forma—3 egén. A tengerészből lett 22 éves német Jochen Mass egycsapásra ismertté tette nevét a kategóriájában, és mint hírlik, az egyik angol F2-istálló már tárgyal az „új fiúval".

ELKESZÜLT a BRM legújabb Forma—1 versenyautója, a P—180. A V12-es motor a hátsó stabilizátorlapok alatt, a szokott módon kapott helyet, a vízhűtővel együtt. Elöl széles és lapos kiképzésű a kerekek előtt húzódó áramvonal-orr. A vezető előtti zárófedél a kormány magasságában nyitott. A Marlboro—BRM idei pilótái: Beltoise, Gethin, Ganley, dr. Marko, Soler-Roig.

HÉTSZER VOLT VILÁGBAJNOK



A motorsport versenyágai között fiatalnak számít a motocross, hiszen alig negyedszázados múltra tekinthet vissza. Az is eltartott darab ideig, amíg határainkat elérte ez a „bolondéria".

A csehszlovákiai CZ-gyárban is csak 1960-ban gondoltak arra, hogy elkészítik az ilyen célra alkalmas motorjukat. Azóta alaposan megváltozott e versenyág mezőnyének képe. Rendezzenek a világ bármely pontján crossversenyt, ez ma már CZ nélkül elképzelhetetlen.

A strakonicei gyár konstruktőrjei között akadt versenyző is, aki hamarosan rájött, hogy átalakított túragépekkel nem számíthatnak komoly sikerre. A gondolatot tett követte, és az eredmény nem is maradt el, 1968-ban **Vlastimil Válek** a VB-létra második fokáig jutott el CZ-jének nyergében. A következő évben a belga **Joel Robert** nyerte el CZ-n élete első világbajnoki címét.

A világhír hű kísérője maradt a márkának, amit az eddig elnyert hét világbajnokság bizonyít. És, amire még nem volt példa, az NDK-beli **Paul Friedrichs** egymásután háromszor vitte haza a világbajnoki babérkoszorút az 500-as kategóriában — CZ-motoron. A szovjet **Viktor Arbekov** is CZ-vel nyerte el ezt a legnagyobb versenyzői rangot. A legszebb diadalt 1968-ban aratta a CZ, amikor is mindkét kategóriában ezzel a márkával nyerték el a világbajnokságot.

Érthető, hogy a strakonicei crossmotorok iránti kereslet olyannyira megnőtt, hogy át kellett térni e speciálgépek sorozatgyártására. És még így is gondot okoz a megrendelések kielégítése. Ha csak azokat a legjobb versenyzőket vesszük figyelembe, akik a VB-futamokon indulnak, akkor — hogy csupán a nagyobb megrendelőket említsük — a következő országokba szállítanak: Ausztria, Belgium, Dánia, Finnország, Franciaország, Lengyelország, Nagy-Britannia, NDK, Svájc, Svédország, Szovjetunió, USA.

Strakonicében elkészültek az idei VB-versenyeken először kiírt 125 kcm-es kategóriában bemutatkozó új versenymotorok. Persze, az a kapu, amely mögött ezek a nevezetes versenymotorok készülnek, nem nyílik meg könnyen az idegen előtt. Noha a cross CZ-k „sorozatgyártásban" készülnek (az idén mintegy 8000 darab), nagyon gondos és igényes próbának vetnek alá minden példányt. Ezt előzi meg a gyártás ütemei közben végzett tervszerű ellenőrzés. A motor forgórészeit a legújabb technikai eszközökkel mérik. Az összeszerelést a legképzettebb szerelőkre bízzák. A pontosság érdekében számtalan különleges szerkezetet használnak a gyártás folyamán.

A CZ crossmotorok iránti keresletre jellemző, hogy míg 1970-ben 2000, tavaly már 5000 példányt gyártottak. Különösen a Szovjetunióban és az Egyesült Államokban kedvelik ezeket a motorokat, és ide szállítják a legtöbbet.

Kevesen tudják, hogy a szalagról lekerülő minden egyes motorkerékpárt a végleges beszabályozás után egy gyári versenyző „tépi meg" a gyár közelében kialakított úgynevezett „igényes pályán". És ha itt is teljesítette az előírt paramétereket, csak akkor kerül a versenymotor ellenőrzőlapjára az útrabocsátást jelentő utolsó aláírás.

AZ AUTÓSPORT 1972. ÉVI NAPTÁRA (2)

Július	2.	Gokart Szoc. Kupa II.	Lohsa	N
	13—16.	Rajd Polski	Lengyelo.	N
	22—23.	Gokart Szoc. Kupa III.	Moszkva	N
	30.	Hegyi verseny (Volán)	Bp. Jánoshegy	OB III.
	30.	Gokart verseny (Mávaut)	Budapest	OB IV.
Augusztus	6.	Gokart verseny	Szeged	N
	20.	Gokart Szoc. Kupa IV.	Dunaújváros	N
Szeptember	2— 3.	Cordatic Rallye		OB III. N
	10.	Legügyesebb gépkocsivezető	Cegléd	H
	10.	Gokart Szoc. Kupa V.	Kadany	N
	17.	Bükk Kupa	Miskolc	OM
	17.	Gokart verseny	Veszprém	OM
	24.	Gokart verseny	Győr	OB V.
	28—30.	München—Wien—Budapest Rallye		N
	29—30.	Cseh Rallye		N
Október	7— 8.	Tokaj Interpress Rallye (MUOSZ)		N
	8.	Legügyesebb gkv.	Kaposvár	H
	15.	Terepügyességi verseny (Spartacus)	Budapest	OB IV.
	22.	Hortobágy Rallye	Debrecen	OM
	26—29.	Wartburg Rallye	NDK	N
November	7.	Ki a legügyesebb vers. döntő	Budapest	OM
	12.	Volán Rallye		OB IV.

Magyarázat:

H = házi, OM = országos meghívásos, OB = országos bajnoki, N = nemzetközi.



A legújabb sport Gilera, a „Fouri Strada". A 125 kcm-es kétütemű motor furatlökete 56×50 mm, sűrítési aránya 10:1, teljesítménye 7500 fordulatszámon 9,3 LE

Miért csúszott...?

Az AM ez évi 4. számában bemutattuk Balatoni Mihály rallye-bajnokot, aki megemlítette, hogy egy nemzetközi versenyét a csúszkáló Semperit radiálabroncsok miatt feladta. A cikk megjelenése után több olvasónk arról írt, hogy elégedett ezzel a gumiabroccsal. A leveleket megmutattuk Balatoni sporttársnak, aki azzal magyarázta a szóban forgó gumival szerzett tapasztalatát, hogy egy nappal a verseny előtt frontális összeütközése volt, és a gyorsított javítási munka következtében a mellső futóművet pontatlanul állították be.

Gondoljuk, ez a magyarázat megnyugtatja az érdekelt olvasóinkat.

CÍMLAPUNKON:

Olasz Bertone karosszéria a Citroën GS szerkezeteire. A prototípus a tavaszi Genfi Autószalonra készült

„Autó-Motor" — Főszerkesztő: B. Pór Ibolya. — Megjelenik havonta kétszer, 6-án és 21-én. — Szerkesztőség: Budapest V., Bajcsy-Zsilinszky út 22. V. em. — Levélcím: Budapest 5., Pf. 582. — Telefon: 112-888. — Felelős kiadó: Sala Sándor. Kiadja a Lapkiadó Vállalat. (VII., Lenin körút 9—11. Telefon: 221-285.) — Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető a helyi (Budapesten a kerületi) kézbesítő postahivataloknál és kézbesítőknél. Előfizetési díj negyedévre 18 Ft, fél évre 36 Ft, egész évre 72 Ft. — Előfizetés külföldről: a Kultúra Könyv és Hírlap Külkereskedelmi Vállalatnál (Budapest, 62., Pf. 149), vagy a külföldi képviseleteinél.

Kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza

INDEX: 25.108

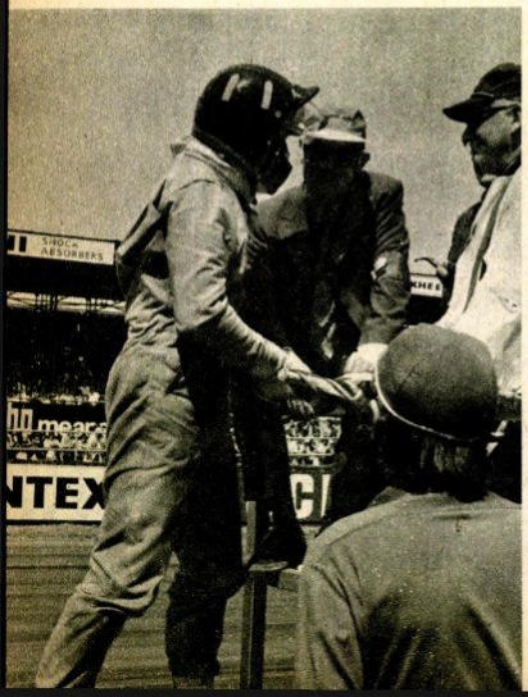
72.7502 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



FORMA–1

A Forma—1 versenyzők egyik legnépszerűbbje, a skót származású Jackie Stewart, aki 1969-ben és tavaly nyerte el a világbajnoki címet, a sport terén elért eredményeiért megkapta a Brit Birodalmi Érdemrendet. Az autósport magyar barátainak nevében mi is gratulálunk!

Tűzesetben nagyobb védelmet nyújt az autóversenyzőknek ez az itt Graham Hill által bemutatott új „pilóta-egyenruha", amelynek gyapjú anyagát titánium-tetrakloriddal impregnálták, és kétszer annyi ideig áll ellent a lángoknak, mint a hasonló célból készült egyéb védőöltönyök



A Forma—1 idénynyitó versenyének, az Argentin Nagydíjnak egyik jelenetét örökítette meg ez a telefotó. A nagy meleg következtében a mezőny fele kiesett. A 21-es rajtszámú Tyrrell-Fordot Stewart vezeti, ezt a helyét megtartotta a célig. Mögötte — meglepetésként — a helybéli Reutmannt látjuk fehér Brabhamjében; őt D. Hulme (McLaren) követi, aki végül is másodiknak érkezett a célba

