

Petress István – Szűcs László

AUTÓÖS SPORT EXIKKON

óra: 2 Ft

Rallye,
túra,
és hegyi
versenyek

Telefoninterjú
Niki
Laudával

Ferjancz Attila:
Így vezetek
én!



Forma-1
versenypályák

Utazáshoz, kirándulásra ajánljuk



görög alapanyagból

OLYMPOS

narancs • mandarin • grapefruit juice

Egy pohár juice felüdít

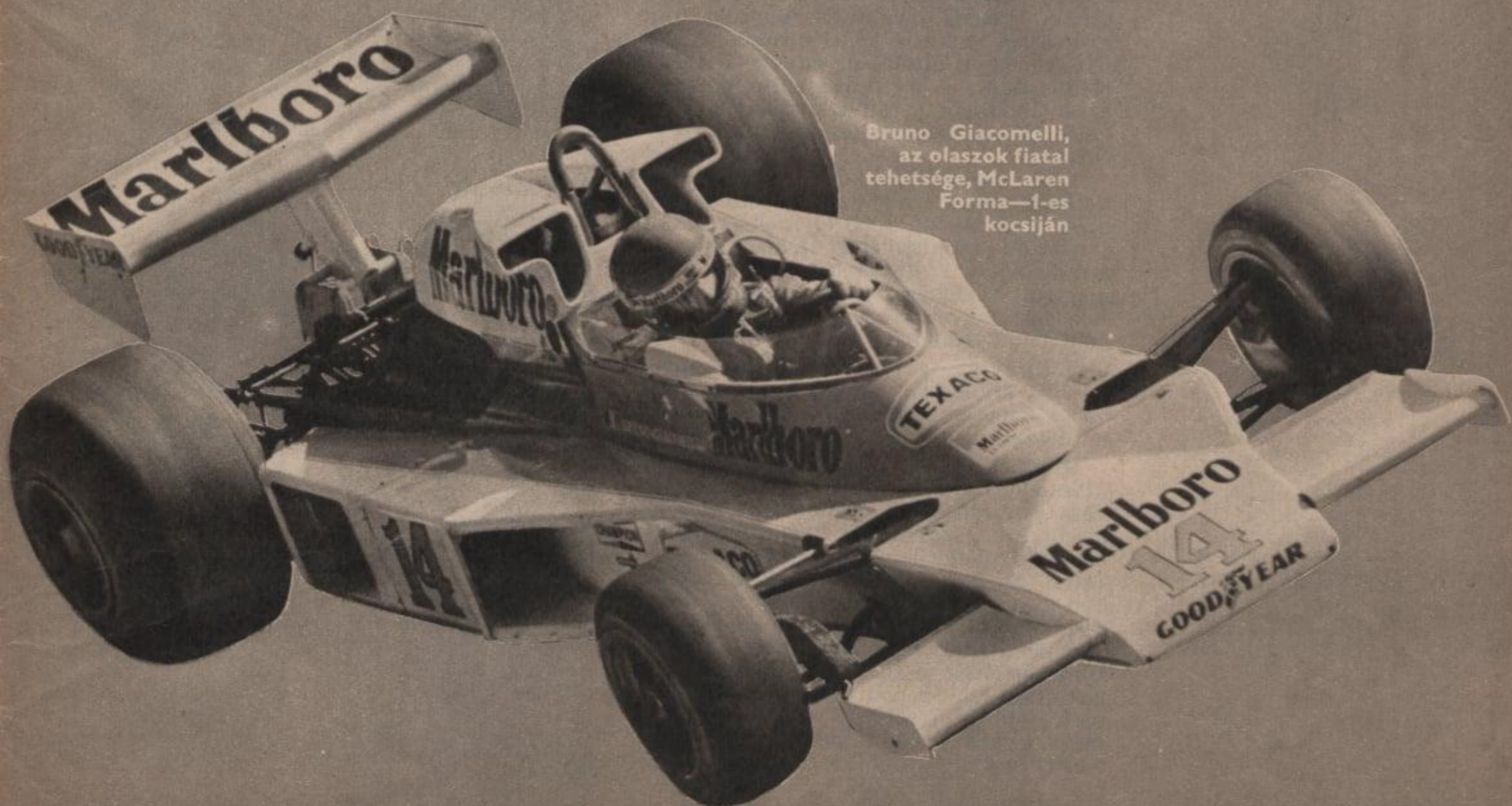
Az autózás barátaihoz!

Meglehetősen hosszasan töprengtünk, hogyan szólítsuk kedves olvasóinkat. Először arra gondoltunk, hogy az autósport kedvelőihez, barátaihoz szólunk. Röpké (egymás közti) vita után arra az elhatározásra jutottunk, hogy — mivel füzetünkben nemcsak a versenysportról írunk, hanem az autózás különböző, általunk érdekesnek, időszerűnek vélt kérdéseiről is — az autózás minden barátjához szólunk.

Mi hát a célunk ezzel a füzettel? A teljesség igénye nélkül ismertetést kívánunk adni az autósportot kedvelőknek a hazai és külföldi versenyek néhány újszerű kérdéséről, a Forma—1 versenyautók világszerte óriási érdeklődéssel kísért küzdelemsorozatáról. Közelebb akarjuk hozni az autózást már kedvelő, de az autóversenyeket még kevésbé ismerő szurkolókat a hazai versenyekhez. Kisebb cikkekben írunk az autózás időszerű kérdéseiről, tanácsokkal szolgálunk — nagyon szerényen — olyan esetekre, amelyek minden autós életében előfordulhatnak.

A szerzők

Bruno Giacomelli,
az olaszok fiatal
tehetsége, McLaren
Forma—1-es
kocsiján



lendüül a start- zászló

Elsősorban látványosságok a hétköznapi autós számára. Egy-egy nagy esemény 30–40 ezer embert vonz a kijelölt útvonalak környékére. Nem ritkán még éjszaka is sokezren nézik végig, elsősorban a gyorsasági szakaszoknál, a versenyt.

Túra- és rallye-versenyen csak igazolt versenyzők indulhatnak, autós sportszakosztályok tagjai. A túraversenyeken legeredményesebb autósok közül kerülnek fel minden évben öten-hatan a „rallizók” közé, természetesen kategóriánként. A versenyvezetői igazolvány ezekre a versenyekre elengedhetetlen követelmény. A túra- és rallye-versenyek szabályai egészében azonosak. A rallye a nehezebb: többet tesznek meg a versenyzők, több gyorsasági szakaszt kell lebírníuk. A kétféle versenyt általában együtt indítják, előbb megy el a túraverseny mezőnye, aztán indulnak a rallye-kocsik. Őket helyezhetjük a hazai autósport teljesítménycsúcsára.

A két versenyfajta közötti arányt a következőképpen érzékeltethetjük: ha a rallizók bejárnak pl. 1200 kilométert, akkor a túrázók 400 kilométert tesznek meg, ha a rallizóknak 12 gyorsasági szakaszon kell magukat végigverekedniük, akkor a túrázók előtt 3 gyorsasági szakasz áll. A feladat tehát általában a rallye 1/3-a, 1/4-e.

A túraverseny távja nálunk általában 4–500 kilométer, de lehet éppenséggel 650 kilométer is, ezt a szervező bizottság határozza meg.

Mindkét versenyformában szerepel az útvonalon a kötött megbízhatósági szakasz. Ezt időellenőrző állomások tagolják kisebb szakaszokra, két ilyen állomás között bonyolódik le az ún. normál szakasz. Tehát pl. Bp.–Vecsés (40 km) távjára kap a versenyző 35 percet, délben 12-kor rajtol és 12.35 perckor kell az időellenőrző állomásra beérkeznie. Az állomás egyébként két sárga zászló között található, oda behajtani csak a pontos percen belül szabad, előbb is, később is – hibapontokkal jár. A gyakorlatban a versenyzők, amikor odaérkeznek, a sárga zászló előtt megáll-

Autós túra- és **RALLYE** versenyek





nak, a navigátor bemegy a bírákhoz, megtudakolja pontosan, mi az ideális idő, és az adott perc 0–59 másodperc között beint a társát az állomásra. Itt aztán a versenybíró aláírja a menetlevelet és indulhat a kocsi tovább... Rendkívül lényeges azonban, hogy a verseny mindvégig a közlekedési szabályok megtartásával bonyolódik, a versenyzők kocsijának sebességét titkos helyeken még traffipax is méri!

Megérkezik a túra- vagy rallye-versenyző a gyorsasági szakaszhoz. Itt fel kell vennie a bukósisakot s várnia kell, amíg elrajtoltatják. Az indítás visszaszámlálással történik. A bírák között rádióösszeköttetés van, s mindig kerek percre engedik el a kocsikat. A gyorsasági: zárt pályaszakasz, többnyire erdei út, 3–20 kilométer hosszban. (Magyarországon a leghosszabb gyorsasági szakasz egyébként a Farkasgyepű–Huszárok-előpuszta közötti 20–22 kilométeres útvonal.) A gyorsasági szakasz másik végén ér célhoz a versenyző, a célban időt mérnek, ahány másodperc – annyi hibapont. Majd következik egy igazoló állomás – és újból folytatódik a kötött megbízhatósági szakasz a közúti közlekedés szabályai szerint.

A gyorsasági szakaszokon a leglátványosabb ez a verseny. A gyors, hosszú egyenesekben 180–190 km/órás sebességgel is rohannak a kocsik, de még a Trabantok is 110–115-tel mennek. Bogárhátú Volkswagenek 165–170-nel! Egyszóval a maximális gyorsaságot ki kell hozni a kocsiból. Itt a legdöntőbb a vezető, a navigátor-társ és az autó hibátlan együttműködése.

A navigátor szerepe a gyorsasági szakaszokon megnövekszik. Amíg városban vagy „normál” úton haladnak, legfeljebb azt mondja meg: merre kell menni. Gyorsaságiban azonban már itiner szerint „dik-tálja” a kanyarokat, a tennivalókat a vezetőnek. Ezért van nagy szerepe az előzetes útvonalbejárásnak, a tréningnek is. A térképre bejegyzett jelek a versenyen pontos útbaigazítást adnak, a vezető minden késés nélkül tudja, mit kell csinálnia. Az itinernek persze minden útvonalon szerepe van, hiszen egy sorompó pl. az útvonalon 10–15 másodperc késést jelenthet aszerint, hogy rossz kiépítettségű vagy jó, s akkor nem kell annyira lassítani rajta!

A gyorsasági szakaszon is elengedhetetlen az edzés. Az itiner voltaképpen jegyzet, amire fel van írva, hogy 10 méterrel, 50 méterrel arrébb mi következik, milyen kanyar, milyen hosszú egyenes – mind más-más helyezkedést, fokozatot kíván meg. A nagy zaj miatt használnak egyre többen gégemikrofont, fülhallgatót, erősítőt.

A géposztályok 600, 1000, 1300, 1600, 1600 feletti szerint kategorizálódnak. (A számok azt jelölik, hány köbcentiméteres a motor.) Itt is van külön széria Lada verseny az I. géposztályban. Érdekes, hogy a fődarabok eredeti jellegének megtartása mellett, a kocsik-motorok szerkezeteiben bizonyos változtatások megengedettek. A rallye-kocsikban egyébként megtaláljuk a 4 pontos biztonsági övet és a speciálisan kiképzett versenyülést is. A bukócső, a bukósisak, a tűzoltókészülék kötelező felszerelési tárgy.

A magyar bajnokságok legkiemelkedőbb eseményei a Mecsek Kupa, a Volán Kupa, a Nyírség Kupa és a Bükk Kupa, Taurus (EÖ).

● SPORTSZELLEM ÉS AUTÓZÁS

Sportszerűen a volánnál

A közlekedés csapatjátékos hasonlítható. Minden pillanatban változó helyzetet kell a „játékosoknak” kihasználniuk, messze-menően „összedolgozniuk” és alkalmazkodniuk – csak akkor érhető el jó eredmény! A forgalomban azonban nincsenek ellenfelek, és nincs győzelem csak egy vezető számára – az egész közösség egyazon célra tör: a biztonságra. Voltaképpen csak arról lehet szó, hogy a közlekedés mint veszélyes üzem veszítsen az okos, átgondolt, taktikus „csapatmunkával” szemben, s mint alapvető emberi szükségletünk baj, baleset nélkül diadal-maskodjék!

Ahogy a játékosnak, a sportnak vannak szabályai – vannak a közlekedésnek is. Ezen alapul minden mozgás. Ám ismerünk a sportban olyan jelzőt is, hogy „sportszerűség”, emlegetjük gyakran a fairplay-t. Ez utóbbi is megvalósulhat a közlekedésünkben.

Maradjunk a sporthasonlatnál.

Éljünk együtt a helyzettel, figyeljük azt is, hogy mit akar a másik, azaz ne legyünk önzők, hozzunk „játékba” másokat is! Mányszor hangzik ez el edzői tanácsként. Szórol szóra átvihetjük ezt a mindennapi forgalomba. A jó csapattárs – bármily viharos is a változás a pályán – lát a társai szemével is, mozgásteret enged annak, aki jobb helyzetben van és megsegíti, ha bajba kerül. Milyen jó érzést, mekkora biztonságérzetet adhat mindez kinn az utakon is!

No és mikor lehet eredményes az összjáték?

Ha jó fantáziával és ellenőrző logikával felismerjük, hogy mi a partnerek szándéka, ha a magunk szándékait a célt pontosan megértető mozgással fejezzük ki, ha pontosan láttatjuk az egész „csapat” számára, hogy mit akarunk.

A közlekedő közösség tagjai is számítanak egymásra. Eleve feltételezik, hogy senki nem rúgja fel a játék alapvető, írott szabályait, s az általuk megszabott kereteken belül törekszik a legjobb megoldásokra. Amint a csapattagok, úgy az azonos közlekedési helyzetbe kerülők is bíznak a másikban, e nélkül ki sem merne lépni senki az utak „pályájára”!

A sport ad néhány egyénileg jól hasznosítható ötletet. Például a forgalomban is fontos, hogy ne legyünk szükségtelenül a többiek útjában, vagy egy az egyben átvehetjük a csapatjátéknál elengedhetetlen feladatot, hogy „játsszuk tisztára” magunkat, teremtsünk szabad helyet magunk körül és azonnal éljünk adott helyzetben a felkínált lehetőségekkel.

Sőt talán ide illik még, hogy a sportoló a bíró ítéletét, ha nem is ért egyet vele, tiszteletben tartja. Elkelne ez a szemlélet a hatóságok megbecsülésének területén is.

S ki a jó sportoló? Aki a többiekénél korábban tudja magát készségi állapotba lendíteni, gyorsan és pontosan reagál, meg rögzített szokásain változtatni tud, ha a körülmények úgy kívánják, s végül mindig hagy magának erő tartalékot, amit kiélezett helyzetekben aztán igénybe vehet.

Nem hiszem, hogy bárki is kívánná: fordítsuk ezeket a megállapításokat konkrét forgalmi helyzetekre. Egyetlen, félórás úton bárki megteheti.

Csak ezzel a szemlélettel kell kinéznie a szélvédő mögül.

(p. l.)

Mindenfajta autós túrára, kirándulásra érdemes előzetesen felkészülnünk. Ez alkalommal nem a kocsik műszaki felkészítéséről lesz szó, hiszen azt természetesnek tekinthetjük. Aki bármilyen ok miatt számíthat az elakadásra, azt a legkényelmesebb utazás sem szórakoztatja! Maga a túra is akkor lesz igazán sikeres, ha jól karbantartott, ellenőrzött autóval indulunk el. Van azonban másfajta hasznos autós előkészület is.

● ÚTVONALVÁLASZTÁS

Ha ismerjük az úticélt, az még nem elegendő. Ne induljunk el vaktában azon az útvonalon, amelyik megszokott, vagy éppen eszünkbe jut! A térkép rövid böngészése után mindig rájövünk arra, hogy ugyanoda több más útvonal elvezet. És akkor hamarosan kiderül, hogy esetleg olyan tájat, látnivalót is érinthetünk, amelyekre különben nem is gondoltunk volna. Úticél és útvonal. Két fontos tényező az autós számára. Az „elindulunk és majd kilyukadunk valahová” mottó nem szolgálja a vezető jó közérzetét. Az úticél megközelítési lehetőségeinek fontolgatása viszont eleve felpezsdít, érdekesebbé teszi a túrát. Az útvonal kiválasztásának persze más szempontjai is vannak. Érdemes átgondolni a választott irány útviszonyait, forgalmi viszonyait. Az utazásra szükséges idő nemcsak a motor erejétől, a kocsi típusától függ. Sokkal inkább attól, hogy milyen átlagsebességgel számolhatunk azon az úton! Jól döntünk, ha lehetőség szerint elkerüljük a keskeny, rossz burkolatú utakat, s a kirándulós helyet inkább nagyobb távolságot bejárva, de autópályán, autópályán vagy más főközlekedési úton köze-

lítjük meg, s rossz úton csak a legszükségesebb ideig haladunk. Járművünket és a saját teljesítőképességünket óvjuk ezzel. Egy 100 kilométeres túrára akár 20 kilométeres kerülőt is rászámolhatunk ilyen megfontolások után. A tapasztalat szerint a nagyobb távolság csak e fölött jelent idővesztést. A várható forgalmat, az elromló időjárást persze nem lehet előre tervezni, de ha csúcsforgalmi órákban haladunk keresztül nagy városokon, bizonyos, hogy félóra tartalék időt rá kell szánnunk. Ugyanígy — persze ez függ az út minőségétől is — esős időben jó negyedórával, ködben ennél is többel toldjuk meg az utazásra szánt időnket. A hazaindulásnál például kifejezetten bölcs dolog, ha elkerüljük a csúcsidőket, azaz: vagy előbb vagy később indulunk el hazafelé.

● TÉRKÉPET A KEZÜNKBE

Hosszabb út előtt, vagy nem ismert úticélok felé indulásunkkor ne restelljük tanulmányozni a térképeket. A túra sokkal jobban sikerül, ha előre tudjuk a pihenőhelyeket, az étkezési lehetőségeket, esetleg még azt is, hogy melyik szép környezetű parkolóhelyen kívánunk majd megállni. Nagyvárosokon áthaladva vessünk egy pillantást azok térképére is. Az útelágazások, kereszteződések, a főirányok előzetes ismerete kényelmetlen pillanatoktól, eltévedéstől, s a másokat akadályozó kérdőjelektől szabadíthat meg bennünket.

● SEBESSÉGVÁLASZTÁS

Ne tervezzünk túlságosan magas átlagsebességet, mert megcsaljuk magunkat. Egy kilométernyi szakaszt bizonyosan tudunk az autópályán például 120-szal menni — de végül ilyen sebességet a forgalom más lassító tényezői miatt képtelenség elérni. Hasonló a helyzet a főutakon. A megengedett 100 km/óra bizonyosan nem fog bennünket végigkísérni! Szerencsénk, mert hosszabb távokat ilyen nagy sebességekkel végigfutni amúgyis olyan megterhelés lenne a vezető számára, hogy végül éppen a kirándulás örömeit venné el! A szakértők tanácsa a következő: az első és második órában 75–80 km-es útra, a harmadik, negyedik órában 60–70 km-es útra, a további órákban legfeljebb 50 km-es útra tervezzünk. Ez eléggé laza program, belefelel a pihenés, az ebéd is. Inkább a fölösleges megállásokat iktassuk ki, hiszen ahány perc fölös-

leges megállás, annyi elveszített kilométer! Viszont legalább 200 kilométerenként feltétlenül tartsunk egy kis pihenőt.

● FOGYASZTÁS

Az autó ugyan gurul, de pénzbe is kerül. Nem mindegy, hogy egy-egy hosszabb túránkon mennyit fogyaszt a kocsi, olcsóbb vagy drágább lesz a mulatságunk. Alapszabály: a motor teljesítményét legfeljebb az elérhető végsebesség kétharmadát használjuk, vezessünk egyenletesen, kerüljük a hirtelen gázadásokat és fékezéseket. Közismert tény, hogy az erőltetett sebesség nem jelent figyelemre méltó időnyereséget, viszont tele van kockázatokkal. Emellett drága is: 100 kilométerenként 2–3 liter benzint az autós „lábában” van, erről még a rövidebb utakon se feledkezzünk meg.





Így vezetek én

BESZÉLGETÉS
FERJÁNCZ ATTILÁVAL



Edzés után... Baloldalt a kóla, jobboldalt Ferjancz

— Gondolom, nem a versenyvezetésemre kíváncsiak?

— Persze hogy nem. Az úgynevezett közúti közlekedésre, a városbeli vezetésre, esetleges vidéki útjaidra, ha éppen nem versenyen veszel részt, hanem kirándulsz.

— A különböző táblák jelzéseit természetesen mindig tiszteletben tartom. Nem fordulok balra nagy ívben, ha nem szabad, megadom az előnyt a gyalogosnak a kijelölt átkelőhelyen, betartom a jobbkéz-szabályt, nem állok meg tilos helyen. Folytassam?

— Nem okvetlenül szükséges. De, mondd csak, Attila, ezek szerint még sosem szegted meg a KRESZ szabályait?

— Okvetlenül őszintén kell válaszolnom?

— Természetesen.

— Hát azt nem mondom, hogy nem mentem már a fővárosban hatvannál többel. De csak egy-két alkalommal, amikor késésben voltam. Ahogy mondani szoktam, amúgy haladósan vezettem. Csak olyan utcában, ahol jó helyismerettel rendelkezem.

— És ha arra kérek, hogy ezután tartsd be a hatvanas sebességet?

— Megígérem. Amúgyis öregszem már.

— Valóban. Hány éves vagy?

— Harmincegy múltam. Öreg fejjel már igazán nem szabad rohangászni. Csak a versenyeken.

— A fővárosban szeretsz a főútvonalakon közlekedni?

— Nem. Sokkal szívesebben választom a mellékutakat. Csúcsforgalom idején egyenesen kerülöm a főútvonalakat. Ott sokkal lassúbb a közlekedés. Még akkor is, ha a mellékutakban többször kell elsőbbséget adnom.

— És az országúton?

— Őszintén megmondom, nem szeretem az időmet az országúton tölteni. Csak akkor megyek, ha okvetlenül szükséges. Mint például most majd, amikor Párizsba utazom.

— Mi a véleményed az itthoni, országúti gépkocsi-közlekedésről?

— Nem a legjobb. A hét végén egyszerűen borzadok a balatoni közlekedéstől. Megdöbönt sokszor, mennyire nem rugalmasan vezetnek az autópályán menő autósok. Tisztelet persze a kivételnek. A gyakori és indokolatlan, főleg jelzés nélküli, váratlan sávváltoztatások bosszantanak. Meg az is, hogy egymás kipufogócsőjébe ér a hűtőjük. A követési távolságot nem tartják be. A konvojban szinte egymás hátában menő teherautókról már nem is beszélek.

— Mire kell ügyelniük az autózóknak ilyen télies, változó időjárásban?

— Egyszerű a válasz. Mindenre. Többek között az útfelület változékonyságára. No, de hát a tanulóvezetőnek ezeket úgyis oktatják, akinek meg jogosítványa van, annak tudnia kell.

— Mégis megkérdelem: a versenyeken mire ügyelsz leginkább?

— Ugyanazt mondom, mint az előbb. Mindenre. Az alaptörvények ugyanazok, csak sokkal feszítettebb az iram is, meg az idegállapot is. Tétre megy a dolog. A versenyzésről még hadd mondjak el valamint. Vallom, hogy nyerni szeretek, de nem minden áron. S csak addig jó, amíg az ember sportnak tekinti és nem erőből csinálja. Tizenöt éve versenyzek, mindig ez volt a véleményem.

—es

Hegyi autó- verseny

**lendül
a start-
zászló**

Az autóversenyek sajátos ága. Európában ismét egyre divatosabb (miként nálunk is), nem ritkák ma már a 8–10 kilométeres, erre a célra kiképzett hegyi versenypályák sem. Magyarországon a hegyi versenyek hossza kb. 4000 méter, aszerint, hogy a rajthelyet, a célhelyet hová helyezik. Ismert hegyi pályánk a visegrádi Panoráma út. Ezen a pályarekord alig néhány másodperccel van 2 perc felett!

A hegyi verseny jellemzője a jó minőségű betonút, a sok kanyar, az erős emelkedő. Zárt pálya, a kocsikat egyenként indítják, s a legrövidebb időt futó versenyző a győztes. Minden résztvevőnek kétszer kell megtennie az útvonalat.

A hazai versenyeken mintegy száz autó indul egy-egy alkalommal. A géposztály kategorizálása a következő: 600, 1000, 1300, 1600, 1600 kcm felett. (Van egy speciális csoport, az I-es géposztály első csoportja — a széria Ladák.) Új csoport: együléses Forma versenyautó 1300 kcm-ig.

Ez már a gyakorlott versenyzők sportja. Csak az indulhat, aki versenyzői igazolvánnyal (licence) rendelkezik. Még a versenyzők között is kialakul a kategorizálás, van aki csak a hegyi versenyekre áll rá, rallyversenyeken például nem indul. Ennek az az oka, hogy a hegyi pályán a versenyző sajátos helyzetben van, egyedül ül a kocsiban, nincs navigátora, neki kell ismernie a pályát, senki sem „mondja be” neki pl. a kanyarok ívét. A pályaismeret itt döntő előnyt jelenthet, hiszen bár a kanyar végén eltűnik az út, a versenyző mégis nagy tempóban hajt, mert tudja, hogy azon túl miként hajlik az út íve! Egyébként ebben a versenyformában a kanyar-technika a legfontosabb, meg kell találni minden egyes ívnek az ideális vonalát, félméteres eltérés nemcsak értékes másodpercek elvesztését jelentheti, de bukás is lehet a következménye.

Más jellegű a hegyi versenyre alkalmas autó is. Itt a nagy teljesítményű kocsik

vannak előnyben. A több lóerő, a jobb gyorsulás, a magasabb kifejthető végsebesség az alapja a versenyben maradásnak. Ezért kísérleteznek a hegyi pályákon speciálisan felkészített kocsikkal. Minél inkább csökkentik a kocsik súlyát, annál több lóerő jut egy-egy kilogrammjának megmozdítására. A cél tehát: könnyű súly, több lóerővel. Ezekbe a kocsikba más váltókat is szerelnek. Egy 5 sebességfokozatú váltó 6–8 másodperc előnyt jelenthet a versenyen. Növelik a kerekek szélességét is, a széles gumik nemcsak nagyobb stabilitást adnak a kanyarokban, de kedvezőbb a motor nyomtatékának átvitele a talajra. A hétköznapi autós számára a hegyi verseny már inkább csak néznie való sportesemény. Érdekessége abban van, hogy a nehéz útvonalvezetéssel hogyan tud megküzdeni a hegyi autósversenyző.



Május 5–7.: XII. Mecsek Rallye (OB I);
Május 26–28.: X. Volán Rallye (OB II);
Augusztus 11–13.: XVII. Taurus Rallye (OB III);
Szeptember 1–2.: FÓTAXI Wynn's Rallye (OB IV);
November 4–5.: Bükk Kupa (OB V).

A rendező egyesületek illetve szakosztályok: I: Pécsi AK, II: Győri AK, III. Nyíregyházi Volán, IV: FÓTAXI SC, V: Miskolci AK. A II. futam egyben a Béke-Barátság Kupáért megy, a III. futam pedig nemzetközi kiírású.

● A TÚRABAJNOKSÁG

Az I. és II. futam színhelye és időpontja azonos a rallye-bajnokság versenyével, a III. futam a FÓTAXI rallye-bajnokságával van egy időpontban, a IV. pedig a Bükk Kupával.

● KÜLFÖLDÖN

A túra és Forma-kocsik nemzetközi Béke-Barátság gyorsasági versenyei:

Június 3–4.: Minszk (Szovjetunió), augusztus 5–6.: Schleiz (NDK), augusztus 26–27.: Most (Csehszlovákia), szeptember 9–10.: Torun (Lengyelország), szeptember 30.–október 1.: Albena (Bulgária).

● BBK

A rallye- és túraversenyzők 1978-ban a következő Béke-Barátság viadalokon állnak rajthoz:

Április 1.: Pneumant Rallye (NDK); június 17–18.: Zlatni Piaszki (Bulgária); július 9–10.: Rajd Polski (Lengyelország); július 28–30.: Suna Rallye (Románia); szeptember 15–17.: Tátra Rallye (Csehszlovákia); december 16–17.: Orosz Tél Rallye (Szovjetunió). BBK-futam ezeken kívül a május 26–28-i Volán Rallye is.

● EB-FUTAM

Az idei München—Wien—Budapest versenyt — amely szokás szerint EB-futam — október 20–22-én rendezi meg az NSZK-beli ADAC. Legjobbaink természetesen ott lesznek a rajtnál.

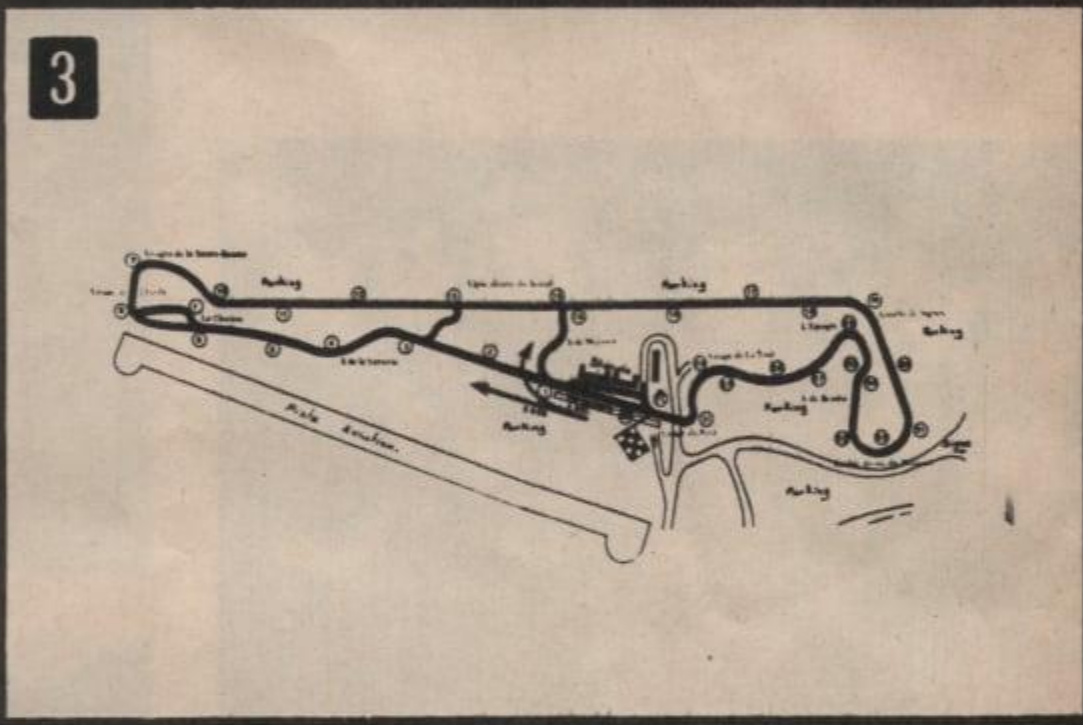
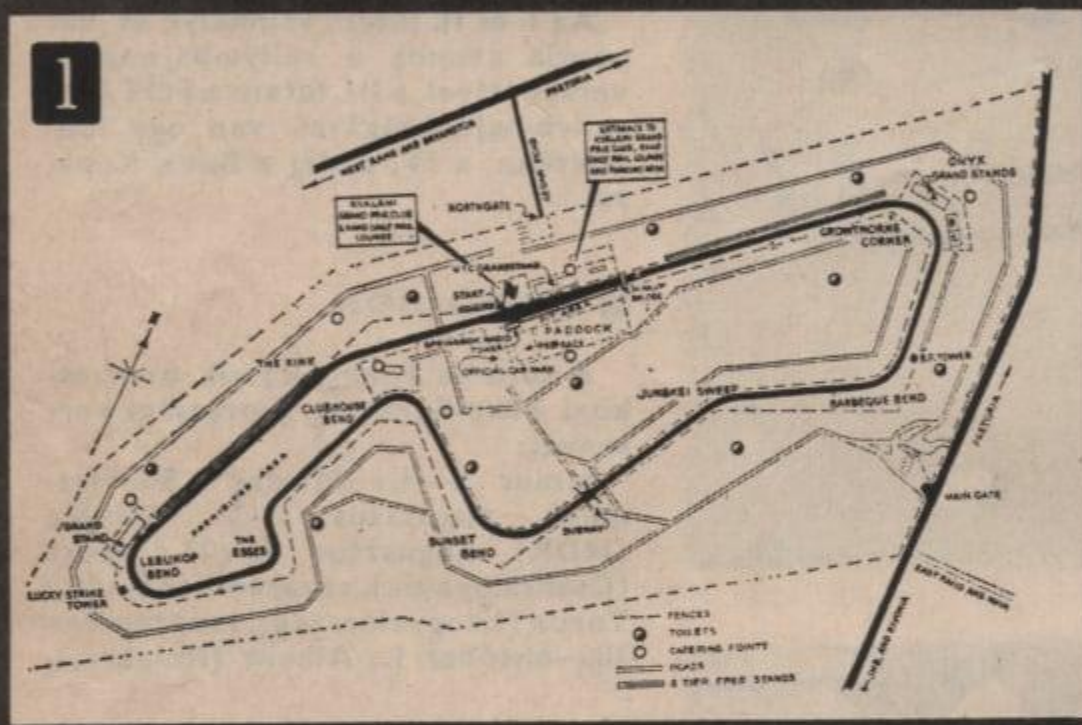
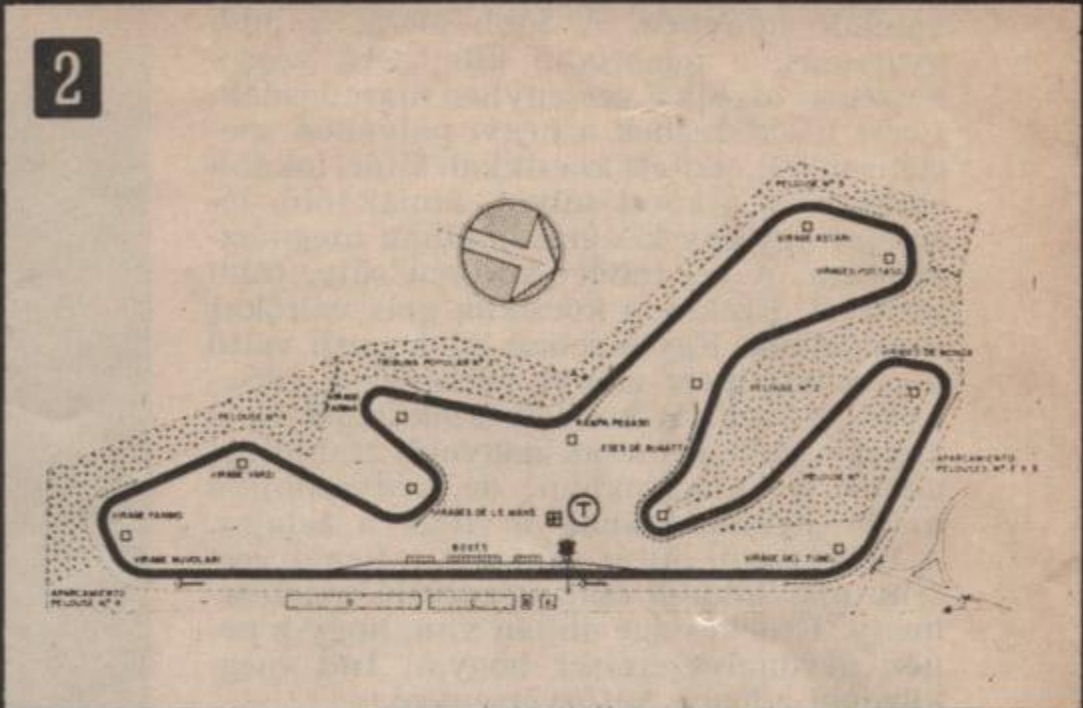
● A MECSEKTŐL VISEGRÁDIG

Az országos hegyi bajnokság ebben az esztendőben hat futamból áll. A műsor:

Április 15–16.: Mecsek (OB I, Pécsi Volán); május 12–13.: Visegrád (OB II, Volán SC); június 24–25.: Bükk (OB III, Miskolci AK); július 15–16.: Eger (OB IV, Egri AK); szeptember 23–24.: Mecsek (OB V, Pécsi Volán); október 6–7.: Visegrád (OB VI, Interag Shell).

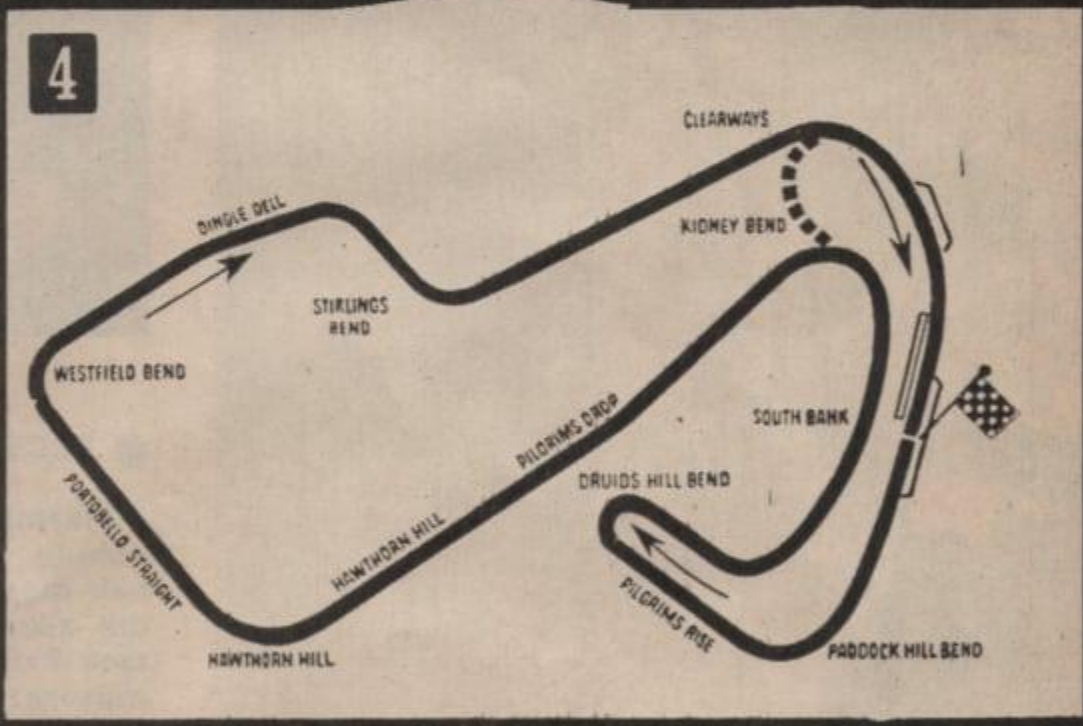
**lendül
a start-
zászló**

VB- PÁLYÁRÓL

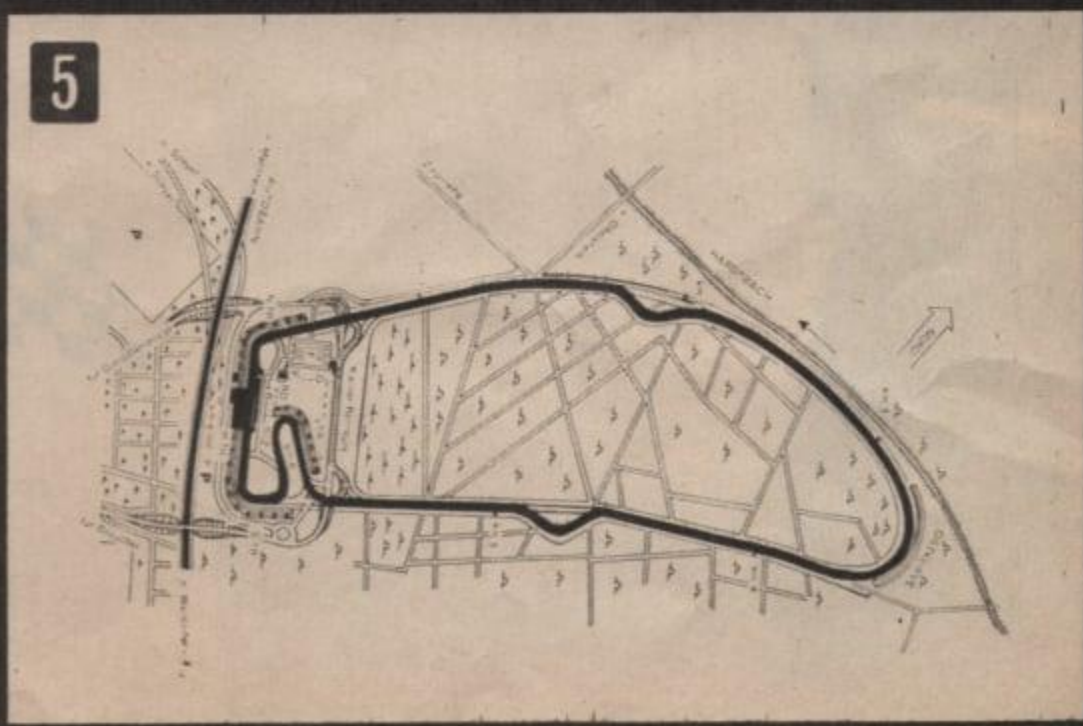


PÁLYÁRA

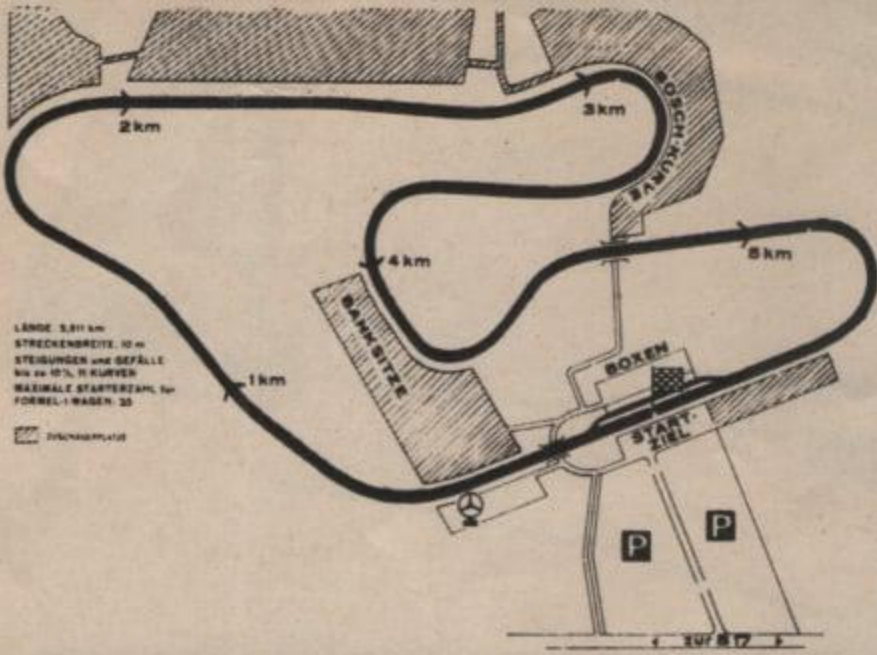
Körök, rekordok,
csúcstartók,
átlagsebességek



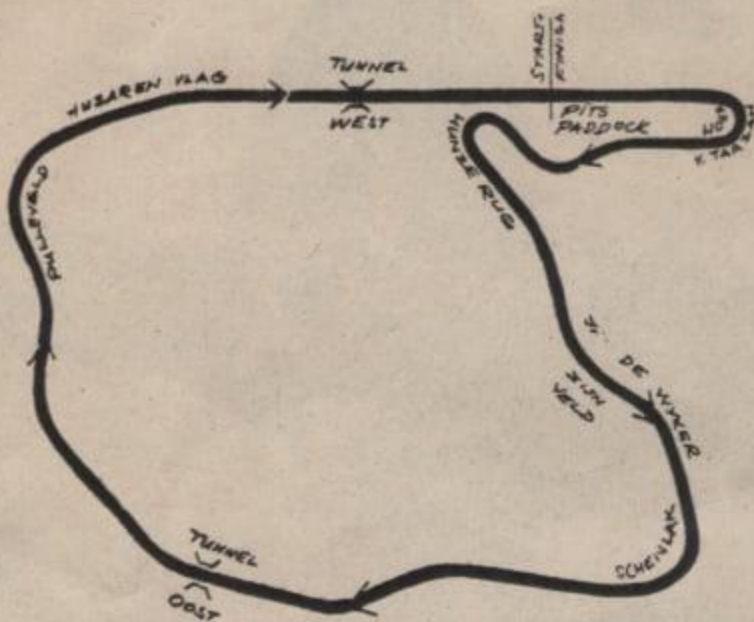
HANS-JOACHIM STUCK



6



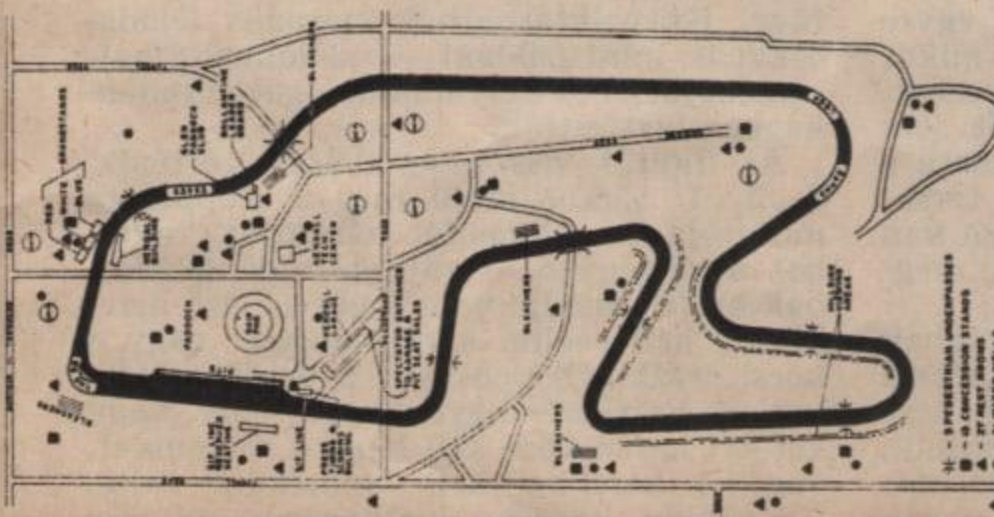
7



8



9



Az évek óta hatalmas érdeklődéssel kísért Forma-1 világbajnoki futamok körpályáinak mentén versenyről versenyre száz- sőt kétszázézeres tömegek izgulják-szurkolják végig a legjobb vezetők és a leggyorsabb autók gigászi küzdelem-sorozatát. A Nemzetközi Autósport Szövetség (FIA) évenként megszabja, hogy a VB-futamok pályáin mennyi egy kör minimális hossza, valamint mennyi a futam legkisebb és legnagyobb távja.

Az idei világbajnokság 17 futamból áll. Sorrendben közöljük a VB-futamok színhelyét, a pálya hosszát, minimális szélességét, a körrekordot tartó versenyző nevét, kocsija márkáját, idejét és átlagsebességét.

1. futam, január 15.: Buenos Aires (Argentina); 5968 m, 9,5 m, James Hunt (Hesketh) 1:50,91 mp = 193,7 km/óra.

2. futam, január 29.: Interlagos (Brazília); 7960 m, 12,0 m, M. Jarier (Shadow-Ford) 2:34,16 = 185,9 km/ó.

3. futam, március 4.: Kyalami (Dél-Afrika); 4104 m, 10,97 m, Emerson Fittipaldi (John Player spec.) 1:17,10 mp = 191,6 km/óra. A kyalami versenypálya Johannesburgtól 26 km-re fekszik (1. sz. rajz).

4. futam, április 2.: Long Beach (Egy. Áll.); 3250 m, 9,14 m, Tony Brise (Lola-T) 1:19,90 = 146,5 km/ó.

5. futam, április 16.: Fuji (Japán); 4300 m, 12,0 m, Mark Donohue (McLaren) 1:16:81 = 201,5 km/ó. A pálya Tokiótól 100 km-re van.

6. futam, május 7.: Monte Carlo (Monaco); 3312 m, 8,10 m, Clay Regazzoni (Ferrari) 1:30,28 = 132,1 km/ó.

7. futam, május 21.: Zolder (Belgium); 4262 m, 10,0 m, Niki Lauda (Ferrari) 1:25,43 = 179,6 km/ó.

8. futam, június 4.: Jarama (Spanyolország); 3404 m, 9,0 m, Niki Lauda (Ferrari) 1:20,83 = 151,6 km/ó. A jaramai pálya Madridtól északra van (2. sz. rajz).

9. futam, június 18.: Anderstorp (Svédország); 4018 m, 10,0 m, Patrick Depailler (Tyrrell) 1:27,26 = 165,8 km/ó. Az anderstori pálya Halmstad és Jönköping között van.

10. futam, július 2.: Le Castellet (Paul Ricard pálya, Franciaország); 3263 m, 12,0 m, J. P. Jabouille (Alpina-44) 1:15,8 = 155,1 km/ó. A versenypálya Toulontól 27 km-re található (3. sz. rajz).

11. futam, július 16.: Brands Hatch (Anglia); 4207 m, 9,14 m, Niki Lauda (Ferrari) 1:19,91 = 189,5 km/ó. Londontól 34 km-re van a pálya (4. sz. rajz).

12. futam, július 30.: Hockenheim (NSZK); 6789 m, 8,5 m, Willy Kauhsen (Porsche Turbó) 1:55,8 = 211,000 km/ó. A pálya Mannheimtól és Heidelbergtől délre van (5. sz. rajz).

13. futam, augusztus 13.: Österreichring (Ausztria); 5912 m, 10,0 m, James Hunt (McLaren) 1:35,91 = 221,8 km/ó. A pálya Leoben közelében van (6. sz. rajz).

14. futam, augusztus 27.: Zandvoort (Hollandia); 4226 m, 9,0 m, Peter Revson-Ronnie Peterson (McLaren) 1:20,31 = 189,4 km/ó. A pálya Amsterdamtól 25 km-re nyugatra, a tengerpart közelében van (7. sz. rajz).

15. futam, szeptember 10.: Monza (Olaszország); 5800 m, 9,0 m, Ronnie Peterson (March) 1:41,3 = 206,1 km/ó (8. sz. rajz).

16. futam, október 1.: Watkins Glen (Egy. Áll.); 5430 m, 10,97 m, James Hunt (McLaren) 1:42,85 = 190,2 km/ó (9. sz. rajz).

17. futam, október 8.: Mosport (Kanada); 3957 m, 9,14 m, Niki Lauda (Ferrari) 1:13,65 = 193,4 km/ó.

Az első VB-futamot, mint ismeretes, Andretti, a másodikat Reutemann nyerte.

Sok érdekes versenypálya található még a felsoroltakon kívül, főleg Európában. Ezeket már sok VB-futamot bonyolítottak le, csak éppen 1978-ban nem szerepelnek a VB-futamok pályái között. Ilyen például Clermont Ferrand (Franciaország), Daytona (Egy. Áll.), Estoril (Portugália), Franchorchamps (Belgium), Imola (Olaszország), Indianapolis (Egy. Áll.), Le Mans (Franciaország), Mallory Park (Anglia), Nürburgring (NSZK). Érdekesség: a Nürburgringet az élversenyzők zömének követelésére hagyták ki a VB-futamok közül, éppen a pálya veszélyes volta, illetve a biztonsági felszerelések hiánya miatt.



Ügyességi autó versenyek

**lendül
a start-
zászló**

Az autóversenyek legegyszerűbb formája. Keveredik benne a szórakozás, a sport, s a mindennapos közlekedés biztonságának sokféle igénye. Valóban nem mindegy, hogy ki milyen ügyes a volán mellett, mennyire tud bánni a kocsiával. Az ügyességi autóversenyek felrészítik a vezető rutinját, megtanítyják arra, hogy kis helyen, akadályok között is jól tudjon manőverezni. Ez aztán bőven megtérül kinn az utakon.

Az ügyességi versenyeket autós intézmények, szervezetek rendezik különféle alkalmakból. A győztesek szép díjakat kapnak, s mivel ez a fajta versenyzés anyagi áldozatokat nem követel, egyre népszerűbb Magyarországon. Amikor meghirdetik a versenyt, bárki nevezhet, legtöbbször még nevezési határidőt sem szabnak meg, a helyszínen gyűlik össze a tudását próbálgatni vágyó autósok társasága. Persze a rendező szervnek joga van előzetes jelentkezési határidőt is megszabni.

Külön felszerelés ebben a versenyágban nem szükséges. A biztonsági öv használata ugyanúgy kötelező, mint a közúton, legfeljebb a bukósíkok használatát ajánlják, de viselésére nem kötelezik a versenyzőt. A géposztályokba sorolás is a kiíró szerv-

től függ. A tipikus géposztály-beosztás ezen a versenyen a következő: 600, 1000, 1300, 1500 felett, vagy egyszerűbb változatban: 850, 1300, 1500 felett. Ettől eltérően alkalmanként kialakíthatnak külön kategóriákat is, s gyakori, hogy a nőket — bármilyen kocsival is jelentkeznek — egy külön női kategóriába sorolják.

Az ügyességi pályát úgy tervezik meg, hogy legyen benne visszafordítás kanyar, szlalom, kapuba beállítás, tolatás, és kör-autózás. A pályát bójákkal, zászlókkal jelölik ki. Nem egy versenyen lehetséges a próbagyakorlás. A pálya nehézsége a bóják szoros vagy tágabb elhelyezésétől függ. Közbeiktathatnak speciális feladatokat is, mint például — szlalomozás hátramenetben! A folyamatosságot mindenképpen biztosítják.

Az indítás visszaszámlálással történik. 3..2..1. Ekkor indul meg a stopperóra mutatója. A rajtzászlót felrántják, indulhat a versenyző. A rajthoz való felállásnak kétféle módja van: vagy az első kerekkel kell ráállni a rajtvonalra, vagy a kocsit orrárt kell pontosan a vonalra tartani. A beérkezés ugyanide történik, vagy két-két kerék közé kell fogni a célvonalat, vagy 4 kerékkel kell túlhaladni rajta. Ez utóbbi kevésbé biztonságos, mivel a

versenyzők túl nagy sebességgel közlekednek, s esetleg továbbrohanak a célon túlra.

A pálya hossza eltérő. 800—1000 méteres ügyességi pálya már komoly versenyt jelent. A terület mindenkor sík terep vagy beton. Számolják a helyi pályarekordot, az abszolút sorrendet. Az abszolút legjobb időt elérő az első helyezett. Kiadnak díjakat kategóriánként is.

Ebben a versenyformában a magas sebességnek nincs túlzott előnye. Egy 210 lóerős Porsche és egy Trabant azonos időt futhat. Maga a kocsit gyorsulása már inkább számít, de végül is a vezetési tudás, a kormánykezelési, sebességváltási ügyesség a döntő. A tapasztalatok szerint a kis kocsik ebben a versenyben előnyösebb helyzetben vannak. Könnyebb hirtelen visszaszedni a kormányt, s fordulékonyaságuk hozza a több tizedmásodperces előnyt. Ügyességi versenyen minél rövidebb a kocsit, annál könnyebb a pályán vezetni. Különleges fogások persze itt is vannak, ilyen pl. a kézifékekkel való hirtelen fordulás, amit farmotoros kocsik ügyesebb vezetői csinálhatnak meg. Kezdőknek nem ajánljuk a kipróbálását.

Az ügyességi verseny a legjobb gyakorlati ismerkedés az autósporttal.

● AZ ÉJSZAKAI VEZETÉSRŐL

Legfontosabb a látás biztonsága

Sötétedés után nehezebbé válik a járművezetés. Az éjszakai utazás különösen nagy figyelmet kíván, a szervezet és az idegrendszer szokatlan igénybevételét jelenti. A kisebb forgalom ugyan vezetéstechnikailag könnyebbé teszi a jármű irányítását, sok hátrányos tényezőt kell azonban kiküszöbölünk ahhoz, hogy éjszaka is biztonságban legyünk kinn az utakon.

Felsoroljuk a lényeges hátrányokat:

A látási viszonyok rosszabbak, az idegen, külső fényhatások zavaróan hatnak.

A kivilágítatlan járművek (kerékpár, lovaskocsi) és a váratlanul felbukkanó gyalogos mindmennyi veszély forrása lehet.

A veszélyhelyzetekről azonban csak akkor szerez tudomást a vezető, amikor azok már a lámpáinak a fénycsóvjába kerülnek.

A hosszú utakon az eseménytelenség, a motor hangja, a vezetőfülke melege, a kevés tennivaló a vezetőre bágyasztóan hat.

Érthetően mindenekelőtt a látásbiztonságot kell megteremteni, hogy ezeket a hátrányokat kikerüljük!

Felsoroljuk a látásbiztonság legfontosabb feltételeit:

A gépkocsi lámpáit műszakilag rendben tartva, letisztítva mindig a célszerű és a szabályok-

ban előírt fényfokozatokkal használjuk. Mozdgó járművön helyzetjelző világitást nem használhatunk, kötelező és ésszerű a tompított fény.

Saját világitásunk beállítása legyen mindig kifogástalan, elegendő területet világítsunk meg, de ne vakítsa el a szemben közlekedőket.

Ha a szemben jövő elvakít bennünket, azonnal húzódjunk az út szélé felé, szükség esetén álljunk meg, de minden körülmények között lassítsunk erőteljesen.

A látóképességünk helyreállása 1—4 mp-es adaptációs időt igényel, amíg nem nyérjük vissza egészen, addig ne gyorsítsunk.

Ha várható, hogy a szemben jövő miatt elvakulunk, vagy káprázní fog a szemünk, az előttünk és a jobboldalt levő tárgyakat figyeljük, az úttest szegélyvonalát, vagy az útpadkát, amely a tájékozódást illetve az akadályok felismerését gyorsíthatja.

Használjuk ki a szemben jövő jármű fényeit ahhoz, hogy az előttünk következő útszakaszról tájékoztató képet kapjunk s soha ne nézzünk a közelítő kocsit fényeibe. A helyes irány: előre, kissé jobbra.

Az éjszakai vezetés során hamarabb bekövetkezhet a fáradtság, s legelőször a szemünk fárad el. Amikor a látásunk gyengébb — megérdemljük a pihenőt, s meg is éri — már csak a biztonságunk miatt is.



NIKI LAUDA

jól emlékszik budapesti rajtjára

TELEFONINTERJÚ A VILÁGBAJNOKKAL

RAJTLISTA — FORMA-V				
Rajt-szám	Nevező	Versenyző	Ország	Gyártmány
1	HSC Ruzsen Mob	DERFLINGER Heinz	A	Austro V
2	Alkor GMBH	VOGLBERGER Alfred	D	Olympic
3	Bosch Racing Team			
	Vienna	PANKL Gerold	A	Austro V
4	BRT Vienna	PETER Peter	A	Austro V
5	BRT Vienna	SCHÖRG Lothar	A	Austro V
6	BRT Vienna	SCHMULTZ Herbert	A	Kaimann MK III
7	BRT Vienna	BÖHLER Fritz	A	Austro V
8	BRT Vienna	BREINSBERG Erich	A	Kaimann MK IV
9	Team Erste Ost			
	Sparkasse	LAUDA Niki	A	Kaimann MK IV
	BRT Vienna	LUGGER Rudi	A	Austro V
	BRT Vienna	WÄGNER Manfred	A	Kaimann MK III
	BRT Vienna	BÖHRINGER Karl	A	Kaimann MK IV
	BRT Vienna	DÜKER Joachim	D	Fuchs
	BRT Vienna	DIETRICH Christian	D	Olympic VR 68
	BRT Vienna	MIEDÄNER Horst	A	Austro V
	BRT Vienna	SCHURTI Manfred	FL	Austro V

A világ legérdekesebb autóversenyző személyisége napjainkban kétségkívül az osztrák Niki Lauda. Pontos nevén: Nikolaus Andreas Lauda, a 28 éves, kétszeres Forma-1 gyorsasági világbajnok.

Az autósport minden barátja emlékszik Lauda nürburgringi borzalmas balesetére, amikor versenyzőtársai a baleset után az utolsó másodpercben mentették ki az égő Ferrariból. Még most is előttem vannak a sorok, amelyeket a tragédia leírásáról annak idején olvastam egy német lapban.

„Nem volt ember a nézőtéren, aki egy pfenniget adott volna Lauda életéért... A lángok miatt életveszélyes volt megközelíteni a kocsit, de Lauda két-három barátja nem habozott... Lauda arcából ömlött a vér... Rettenetes égési sebeket szenvedett, biztos, hogy soha többé nem versenyezhet. 45 másodpercig volt az égő kocsiban.”

És Lauda szinte megcáfolta az élet biológiai törvényeit. 1977-ben ismét versenyautóba ült és visszazerezte világbajnoki címét. Úgy, hogy az utolsó versenyen, Japánban már rajthoz sem kellett állnia.

— Többé nem ülök Ferrariba —
— hangoztatta —, jobb kocsit keresek magamnak.

Azóta ismeretes, hogy Olaszországban, a valledungai próbapályán eredményesen próbálta ki a legújabb típusú Brabham BT 45 Alfa Romeót. S azóta már Brabhamékhoz szerződött, sőt az első két VB-futamon ragyogóan ment.



Eszembe jut: milyen jó lenne beszélni — persze telefonon — Laudával. Próba szerencse... Az osztrák autókлуб főnöke, W. Löwinger régi jóbarát, de őt sem könnyű elérni, még a közvetlen tárcsázás segítségével sem. Aztán:

— Halló, Willy, nagy kérésem van. Add meg nekem Lauda salzburgi lakástelefonját.

— Szívesen megadom, de egy feltétellel. Nem tőlem kaptad a számot.

Nem nehéz megígérni, Lauda ügysem fogja ezt megkérdézni. Aztán következik az újabb tárcsázás. Ausztria 43-as hívószáma után Salzburg Hof 5322-je és a Laudavilla száma. Senki sem veszi fel. Másnap folytatom. Harmadnap egy alkalmazott veszi fel a kagylót és közli, hogy Lauda úr csak 10 nap múlva lesz otthon. Nem hiszek neki. A következő alkalommal sem. Végre siker! Hallom, amikor halkán azt mondja neki a titkára, hogy Budapest már negyedszer kereste.

— Tessék, itt Lauda.

A bemutatkozás és a rövid magyarázat után egy kérdés:

— Lauda úr, bízik önmagában és az új kocsijában?

— Önmagamban mindig bíztam,

az új autóval pedig ismét bizonyítani fogok. Persze a többiek is ott lesznek a versenypályákon s ők is nyerni akarnak.

— Emlékszik Budapestre, az 1969-es népligetű versenyre, amikor a Forma-V futamban negyedik lett?

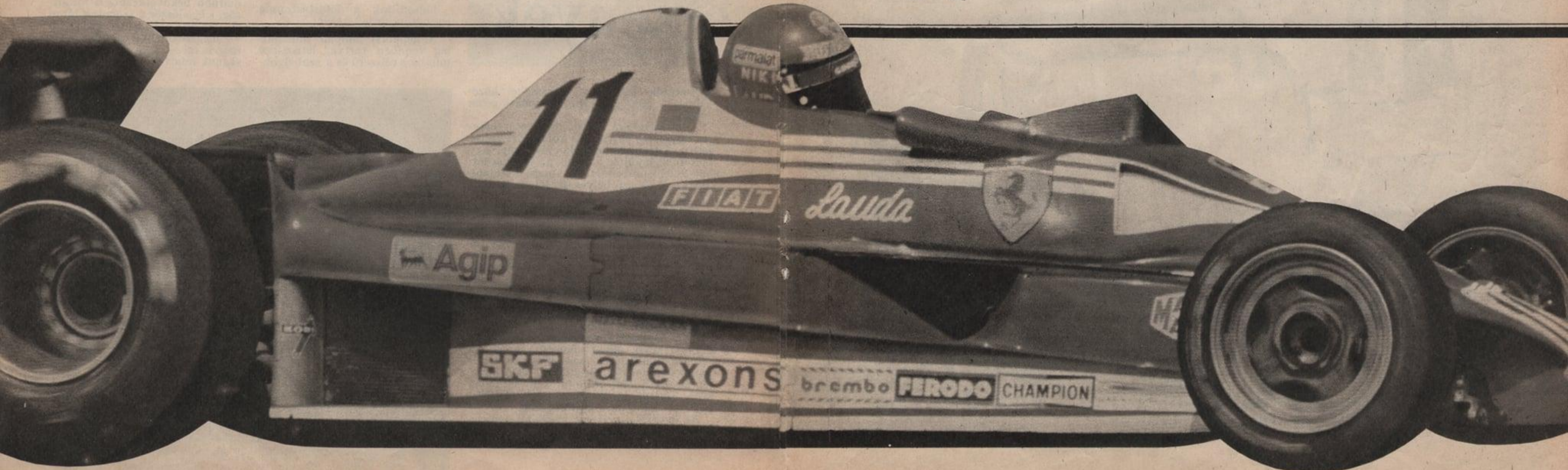
— Budapestre és a versenyre emlékszem, a helyezésemre nem. Akkor 20 éves voltam s előtte csak egy Mini-Cooperrel versenyeztem.

(Jómagam annál inkább emlékszem, hiszen mint valamennyi hazai motor- és autóverseny helyszíni sportközvetítője ennek a versenynek minden fázisáról is beszámoltam az ötvenezer főnyi nézőseregnek. Pedig a fő futam a túraautók Európa-bajnoki versenye volt, az olasz Pintóval és Facettivel, a holland Hezemans-szal és Van Lennepel, meg az NSZK-beli Hennével s az osztrák Dieter Questerrel.)

— Engedje meg, Lauda úr, hogy az autósport magyar hívei nevében jó egészséget és eredményes 1978-as évet kívánjak Önnek.

— Szívből köszönöm és én is minden jót kívánok a magyar autósoknak.

(sz. l.)



Autóversenyek terepen

lendül
a start-
zászló



Az autós terepversenyeken bárki részt vehet. Elegendő hozzá a meglévő vezetői engedély. Arra kell csak ügyelni, hogy terepversenyekre többnyire előzetes nevezési határidőt szabnak meg a rendezők, nevezni tehát addig kell, a határidő lejártá után már nem lehet.

Az autó felszerelésében nincs különös eltérés. Ezen a versenyen azonban már nemcsak a biztonsági öv, hanem a bukósisak használata is kötelező, a bukócső (belső fémsőbiztosítás a kocsik borulásának esetére!), a tűzoltókészülék ajánlott, s a kagylóülés — hasznos. Ti. ebben jobban rögzítheti magát a vezető.

A versenyt lakott területen kívül bonyolítják le, ott, ahol a rendőrség engedélyezi. Lehet egyenetlen sík terep, lehet benne domb- sőt hegyoldal is. A pálya általában 1,5–2,2 km hosszú, az elmúlt évek gyakorlata szerint földút, ugratókkal, emelkedőkkel, éles lejtőkkel. A terepre bármilyen kocsival rá lehet menni, legyen az Citroen DS 21 vagy Trabant. Engedélyezett és hasznos azonban a kocsik megerősítése. Keményebb lengéscsillapítók feltétlenül előnyt jelentenek, de hasznos pl. a külön kartervédő felszerelése is. Legfontosabb versenyesszükség azonban a gumibroncs. A laza talajon csak terepmintázatú abronccsal érdemes versenybe szállni.

A terepverseny időre megy. Ahány másodpercig tartott az autós útja, annyi pon-

tot kap. Így tehát az nyer, akinek legkevesebb pontja van.

A terepen már jobban felgyorsulnak a kocsik, az egyenetlen talaj miatt fokozottabb rátermettség kell a volánnál is. Csak egy példa: ha egy kanyarnál keresztbe áll a kocsik és így végig csúszsa a kanyart, az a versenyzőnek 3–4 másodperces időnyereséget hoz! Nem véletlen, hogy ebben a sportágban már bajnokság van, országos nemzeti válogatott is, a versenyzőgárda összetétele zártabb. Több autós erre a versenyágra specializálta magát — és az autóját is.

Az egyes kategóriák beosztása általában 600, 1000, 1300, 1300 felett. (A számok azt jelölik, hány köbcéntiméteres a motor.) A kisebb kocsik — akár az ügyességi versenyeken — itt is előnyben vannak, rövidebb kocsival könnyebb bujkálni a terepen elhelyezett bóják, zászlók között. A terepen szlalomfeladat, kanyar bőven van, ebben a versenyformában azonban tolatás már nincs, végig előre kell menni a pályán. A nagyobb kocsik egyes vagy kettes sebességfokozatban hajtanak a cél felé, legfeljebb a Trabantokat lehet feljebb kapcsolni. A terepversenyen nincs túlzottan nagy sebesség, a legjobb pályaszakaszon is legfeljebb 60 km/óra fejtethető ki.

A terepverseny a nehezített külső körülmények között az autó fölötti uralomra tanítja meg a versenyzőket.

LADA 1300 MTX RALLYE

A rallye-versenyekre szánt Lada-kocsit csehszlovák konstruktőrök alakították át. Az eredetileg 1300-as motorral szerelt Lada-2101-es típus különféle új alkatrészeket kapott. Megnövelték a motor hengerűrtartalmát is. Az ügyes változtatások után 1752 köbcéntiméteressé vált a motor elektronikus gyújtással szerelték fel, az üzemanyagot két Weber 40-DCDE típusú ikerporlasztó szolgáltatja. A percnkénti 6600-as fordulatszám mellett a motor 131 lóerőt teljesít, ennek megfelelően megerősítették az erőátviteli szerkezeteket is. A sebességváltó a Fiat-125-ösben használt típusú. A kocsi 820 kg önsúlyú, karosszériája lényegében nem változott, a 4 darab tartalékkereket a csomagtartóban helyezték el, vízszintes helyzetben. Gyorsulási adatai kiválóak: 0-ról 100 km/óra sebességre 7,4 másodperc alatt gyorsul fel. Végsebessége 174 km óránként.

TRABANT, WARTBURG, ZSIGULI...

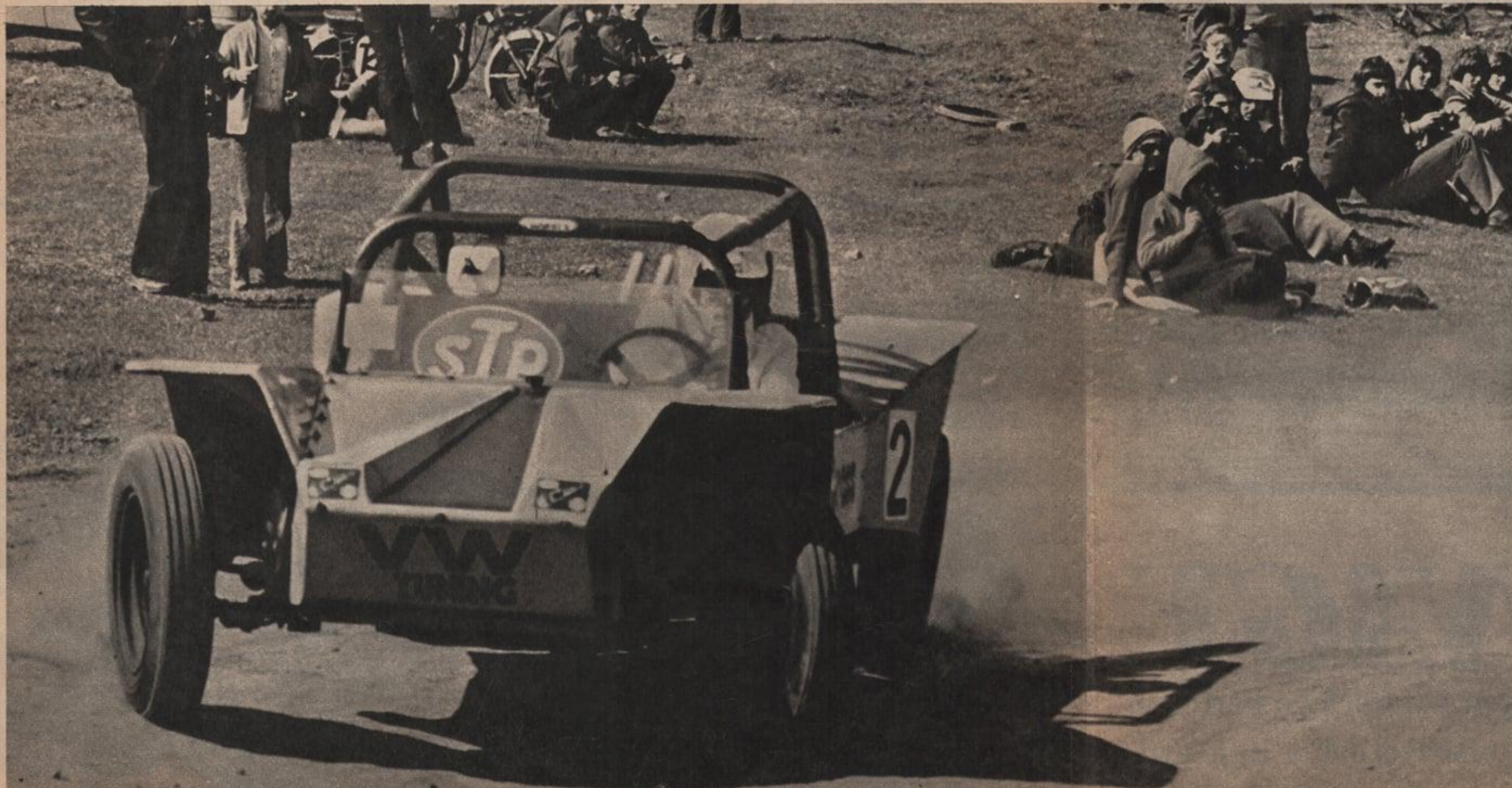
A személyautó — senki sem vitatja — napjainkban fontos közlekedési eszköz, amely sok esetben szinte nélkülözhetetlen. Természetes, hogy az élsportolónak is van gépkocsijuk. Nem mindannyiuknak, mert akadnak, akik nem szeretnek, vagy nem akarnak vezetni. A teljesség igénye nélkül közöljük néhány élsportolónk gépkocsi-márkáját. Az atléták közül Németh Miklósnak 1500-as, Boross Sándornak 1300-as Zsigulija van, Szabó Ildikónak és Téglia Ferencnek Wartburgja. Öttusázók: Bakó Pál: Lada, Kelemen Péter: Wartburg, Villányi Zsigmond Lada, Török Ferenc dr. szövetségi kapitány: BMW 2000. Tornászok: Molnár Imre: Zsiguli. Cselgáncsozók: Ipacs László: Trabant. Vízilabdázók: Sárosi László dr: Zsiguli, Kosárlabdázók: Losonczy Árpád, Gellér Sándor, Németh Károly: Zsiguli, Nagy Péter (Videoton), Donkó Tibor (Izzó), Trabant. Labdarúgók: Bálint László: Dacia, Nyilasi Tibor: Wartburg, Magyar István: Lada, Fazekas László: Zsiguli 1500, Fekete László: Volkswagen, Bene Ferenc: Ford-Capri, Zámbo Sándor: Opel. Autóversenyzők: Ferjácser Attila, Kiss Dezső: Mercedes. Vezet tehát a Zsiguli, nagyon népszerű a Trabant és a Wartburg is.

KENGURU — KERÉKAGYMOTORRAL

Ausztrál szakemberek készítették azt az elektromos kiskocsit, amelynek típusneve még nincs, de kenguru-nak becézik. Ez olyan villamos motorral szerelt autó, amelynek voltaképpen hajtómotorjai a kerékagyakba vannak beépítve. A kerékagymotorok — amellyel másutt is kísérleteznek — az a nagy előnye, hogy kis helyet foglal el, s a kocsiban nincs szükség különféle áttételekre, így pl. differenciálműre, meghajtótengelyre. Az energiát 16 nagy teljesítményű akkumulátor adja a motoroknak. Ennek a kocsinak azonban nem kell 100 kilométerenként megállni, mert az akkumulátorokat a nap energiájával menet közben, folyamatosan töltik. Az autó tetjén elhelyezett napelemek borús időben persze nem használhatók, ilyenkor azonban működésbe lép a kocsin egy kisméretű benzinmotor, amely egy generátort hajt meg, s így pótolja az elvesztett villamosenergiát.

ZAPOROZSEC — TEREPRE

Leningrádi autómérnökök szerkesztették meg az új — terepversenyre szolgáló — Zaporozsec cross-kocsit. Lényegében akár új modellnek is tekinthető, hiszen karosszériájában, futóművében Lada-alkatrészeket használtak fel. Az átalakítás rendkívüli mértékben megnövelte a kocsi terepjáró képességét, akár 65%-os emelkedők leküzdésére is alkalmas. A motor a ZAZ-968-as motorja maradt, amely 45 lóerőt teljesít és megbízhatóan képes a 120 km-es óránkénti legnagyobb sebességre. Az idei szovjet terepversenyeken már elindítják ezt a fajta Zaporozsecet.





Szabolcs utca 17.

Az ország egyik legnagyobb közlekedési vállalatának, a Volánnak a központi telephelye. Hatalmas irodaépület, mellette garázsok, tanműhelyek, javítók. Itt dolgoznak az egyik legismertebb fővárosi go-kart szakosztály, a Volánbusz vezetői és sportolói. Mocsári Elek, a tanműhely vezetője, a nemrég megválasztott új szakosztály-vezető csakúgy, mint Dabi Lajos mérnök, a szakosztály műszaki vezetője, aki egyébként a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség go-kart bizottságának műszaki felelőse is. A versenyzők közül éppen a 29 éves Veress Ferencsel, a szakosztály szeniorjával találkozunk először. Meglehetősen hosszú út után tette le éppen a buszát, lévén gép-kocsivezető.

— Télen sem pihenünk — újságolja —, mert a gépeken mindig akad szerelnivaló. — És vezetőink elméleti továbbképzést is tartanak számunkra.

Fenn a második emeleten találjuk Dabi Lajost, a hajdani kitűnő versenyzőt. A Dabi családban a go-kart szeretete hagyományok számát, hiszen lényegében 16 évvel ezelőtt éppen az 5 évesapja segített meghonosítani ezt az egyre népszerűbbé váló sportágat.

A szakosztály létszáma öt versenyző, ami Dabi Lajos szerint ideálisnak mondható. Többet nem tudnának ellátni a rendkívül drága gépekkel. Veress Ferencen kívül a 25 éves Nagy Zoltán, a 23 éves Hutyka Zoltán, a 19 éves Fehér Géza és a 16 éves (technikumba járó) Kesjár Csaba tartozik a versenyzők közé. Veress már 1973-ban megnyerte a III. osztályú országos bajnokságot, Hegedűs volt a második, Nagy János a hetedik. 1974-ben Veress az akkori junior kategória bajnoka volt, Jancsik lett a harmadik, Nagy János az ötödik. 1975-ben Veress megnyerte Szeged Nagydíját, az I. o. bajnokságban pedig — a 125 kcm-es kategóriában — hatodik lett. 1977-ben Veress csak két versenyen tudott rajthoz állni, betegsége miatt, így nem jutott az első nyolc közé.

Kopogtatnak s bajon Kesjár Csaba, aki csak most került a Volánbuszhoz.

— Tiszteletem, Lajos bácsi, jó napot kívánok — köszön a legfiatalabb Kesjár.

Kiderül, hogy éppen az igazolásával kapcsolatos papírt hozta be a főnökének.

Amikor elköszön, pár szót arról beszélgetünk, hogy már a nagypapa, idősebb Kesjár János is kitűnő motorversenyző volt, a kedves papa, ifjabb Kesjár János pedig az elmúlt évek nagyszerű motor- és autóversenyzője.

— Nagyon tehetséges a Csaba gyerek — mondja Dabi Lajos. — Vele jelentősen megerősödik a szakosztályunk, noha egyelőre még nincs versenyrutinja.

A Csabához hasonló korú, sőt nála valamivel idősebb fiatalok számára is ragyogó politechnikai oktatást jelent a go-kartozás, a gépszereelés, az edzés. A szakosztály tagjai lelkesen dolgoznak. Öt évvel ezelőtt új kocsikat kezdtek építeni, amelyek nagy része persze azóta kissé „kiöregedett”. Bár Dabi Lajos — a vállalat-vezetés és a vállalati SZB segítségével azóta a legtöbbet kicseréltette, változtatlanul nagy gondot jelent a gép- és alkatrészutánpótlás. A nemzetközi versenyeken csak import gépekkel tudják eséllyel felvenni a küzdelmet a külföldiekkel. Mivel a felső vezetésük úgy döntött, hogy a jövőben I. osztályú szinten kell versenyezniük, biztosítják számukra az Ausztriából behozandó gépeket is.

— Évente egy-egy kocsi, az azt jelenti, hogy 4–5 exztendő alatt minden versenyzőnknek nagyszerű, új gépe lesz — magyarázza a műszaki vezető. — Öröm számunkra, hogy az Autóközlekedési Szakiskola támogatja a szakosztályunkat. És a tanműhelyből is ki tudunk venni évente egy-két tehetséges fiatait.

A szakosztály egyébként segíti a főtí gyermekváros fiataljait, kinn jártak Fóton és már válogattak számukra megfelelő alkatrészeket.

Az 1978-as tervekről:

— Több jó helyezés, illetve legalább egy bajnoki cím a C-géposztályon belül. Kesjáról már III. osztályú bajnokság és az, hogy tagja legyen a válogatott keretnek. Ez esetben részt vehet majd a Béke-Barát-ság versenysorozaton is. És végül: a fiatalok érdeklődése, jelentkezése. Elvégre a fiataloknak nem kell okvetlenül Rotax-gépen versenyezniük.

Így igaz. A fiataloknak nagy örömet kell hogy jelentsenek a kis kerekeken robogó hazai gépek is.

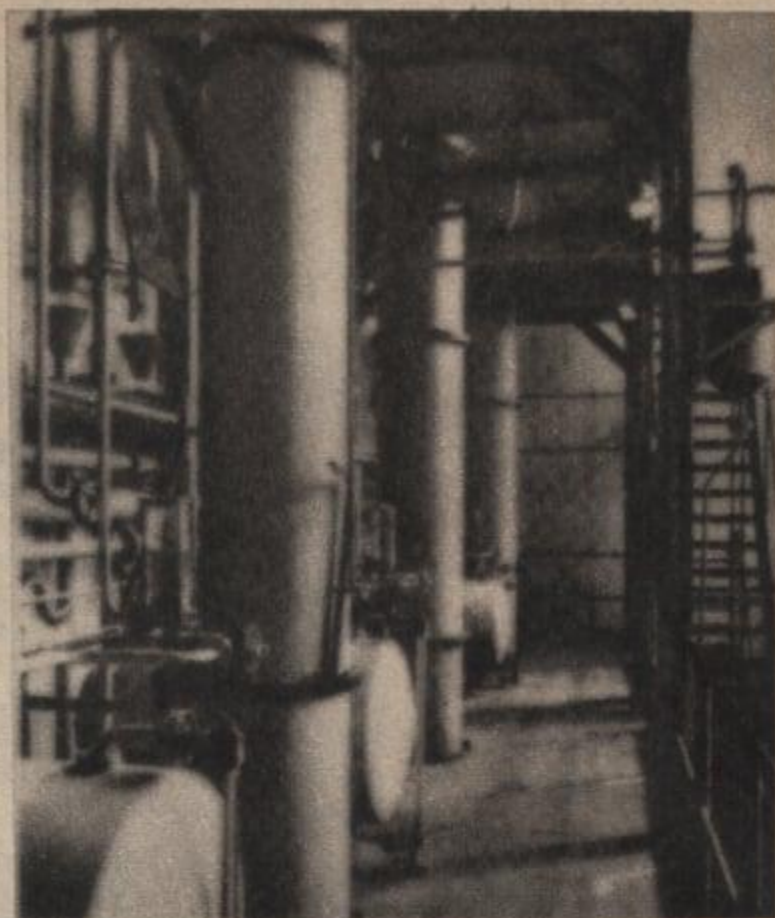
NAGY ÖRÖM- kis kerekeken

Napjainkban már ilyen korszerű go-kartokon versenyeznek a legjobbak

Fiúk!

Lányok!

Gyertek



az EGYT Gyógyszervegyészeti Gyárba szakmát tanulni!

A korszerűen felszerelt tanlaboratóriumban és üzemekben jól elsajátíthatjátok a gyógyszergyártó, műanyagfeldolgozó, lakatos, esztergályos, hegesztő, csőszerelő, gáz-vízvezetékszerelő, villanyszerelő, ács-állványozó, asztalos, kőműves, szobafestő-mázoló-tapétázó szakmákat.

A képzés ideje a hegesztő szakmában 2 év, a többi szakmában 3 év.

Fiúknak kollégiumot biztosítunk!

Ösztöndíj, — nyereségrészesedés, — üdülési lehetőség, — sportolási lehetőség!

Szaktanársvizsga után: Jó kereseti lehetőség! Szabad szombat! Továbbtanulás!

Pályakezdőinket 5 évig **BEILLESZKEDÉSI PROGRAMMAL** segítjük át a munkába lépés és az azt követő időszak nehézségein. — Tanulhatsz a gimnázium vagy a szakközépiskola II. osztályában esti vagy levelező tagozaton.

Az érettségi vizsgát követően **TECHNIKUSI MINŐSÍTŐ VIZSGÁT TEHETSZ!**

- Személyesen, telefonon vagy levél útján történő jelentkezésedet előjegyzésbe vesszük! ●



Címünk:

EGYT GYÓGYSZERVEGYÉSZETI GYÁR

Oktatási Osztály, BUDAPEST, X. Keresztúri út 30-38. sz.

Telefon: 836-702 - Levélcímünk: 1475 Budapest 10. Pf.: 100

VERSENYEZNI AKAR?

Jelentkezzék a hazánkban működő autós szakosztályoknál (teljes és pontos névsort füzetünk más helyén közlünk), ahol ellátják Önt minden szükséges tudnivalóval és felvilágosítással. Gépjárművezetői jogosítvány és saját személygépkocsi természetesen feltétlenül szükséges.

A FORMA—1

világ bajnokság egyes futamaiban — a helyezéseknek megfelelően — pontozzák a beérkezett versenyzőket. A pontozás (a helyezések sorrendjének megfelelően): 9, 6, 4, 3, 2, 1.

DEL CAR — CSAK VÁROSI ÜZEMRE

Az olasz Zagato karosszériagyár hozza forgalomba Delcar típusmegjelöléssel ezt a városi kiskocsit, amely csak két személy szállítására alkalmas. A kocsi önsúlya mindössze 480 kg, utasival egy 2,3 lóerős kis elektromos motor viszi előre, a gyári adatok szerint tisztes — óránként 40 kilométeres sebességgel. A Delcar akkumulátorai nyolc órás töltés után 50—60 kilométeren át képesek a motor hajtására. Érdekessége a kisautónak a beépített töltőszervezet, amelynek segítségével az akkumulátorok éjszaka otthon feltölthetők a másnapi közlekedésre.

KIS POLSKI — AKKUMULÁTORRAL

Varsóban már jónéhányat lehet látni ebből az újdonságból. Az elektromos üzemű Polski Fiat—126-os kisautót a lengyel Centra akkumulátorgyárban alakították át. A külső karosszéria érintetlen maradt, ezt a kocsit legfeljebb teljesen zajtalan járása különbözteti meg benzinmotoros társaitól. A hátsó kerekeket hajtja meg a beépített 4 kW teljesítményű elektromos motor. A hozzávaló energiát tizenegy akkumulátor szolgáltatja, ezeket részben a motortérben, részben a csomagtartóban helyezték el, ügyelve arra, hogy a kocsi súlyelosztása kedvező maradjon. A kísérleti jellegű, kifejezetten városi közlekedésre tervezett kis Polski az idén még kisebb súlyú és jobb hatásfokú akkumulátorokat kap, amelyekkel gyakorlatilag biztosítani tudják a városban belül az egésznapos zavartalan használatot.

Emlékezés Susura



Ne tessék töprengeni, nem egykori japán autóversenyzőről van szó, hanem Susuról, a kávébarna színű vizsláról, „aki” 29 esztendővel ezelőtt egy, akkoriban ismert tapolcai sportember kutya volt. Sok értékes tulajdonsága mellett egyet emelünk ki. Autót vezetett. Nem mindig, csak akkor, ha a gazdája ráparancsolt. Ilyenkor helyet cseréltek, s az Aero sportkocsin a gazda kezelte lábaival és kezével az arrébb helyezett pedálokat — gáz, tengelykapcsoló, lábfék — meg persze a sebességváltót. A volánt is átszereltették, hogy Susu „praclijaiival” megbízhatóan forgathassa a kormánykereket.

Ha kanyarodni vagy előzni kellett, a kutya gazdája rövid szavakkal irányította. „Most balra viszed a volánt... még egy kicsit... Jobbra fordulunk, jobbra...” És így tovább. Láttuk vezetni Susut a Nagykörúton, a Thököly úton, sőt Tihany és Balatonfüred között is.

Dokumentum is van Susu vezetéséről. A Magyar Filmhíradó 1948. évi — nem tudjuk hányadik — száma ugyanúgy megvan a gyár archívumában, mint a többi.

Ezelőtt majdnem három évtizeddel ez csoda volt.

Ma lehetetlenség volna.

Ezt a képet csak azért készítette annak idején a fotóriporter, mert az utolsó kocka volt a filmtekercsén. Susu háromkerekű motoros targoncát nem vezetett



... sportkocsit annál inkább

Házipatika az autóban

ELMONDTA:

**WILHEIM ERVIN DR.
MENTŐFŐORVOS,
A MAGYAR AUTÓKLUB
ORVOSI BIZOTT-
SÁGÁNAK ELNÖKE**



Annyit talán előljáróban: jótanácsaimat azok számára mondom el, akik gépkocsijukkal külföldre utaznak, turistaként. S mindjárt azzal kezdem: ha valaki idehaza rendszeresen szed valamilyen gyógyszert, azt semmiképpen se felejtse otthon. Idegen helyen — főleg ételktől vagy víztől — előfordulhatnak gyomor-bél-panaszok. Ezekre valamelyik széntabletta jó orvosság, a legegyszerűbb talán a Carbo medicinalis. Az emésztést elősegítő tabletták pedig a Dipankrin.

Ajánlatos külföldre utazás előtt a fogakat megnézetni és rendbehozatni. Nyugaton drága dolog a fogkezelés. Fogfájás, fejfájás esetére fájdalomcsillapító tablettákat okvetlenül vigyen magával az autós turista. Lehetőleg olyat, amit otthon már kipróbált. Az Algopyrin például egyike a legjobbaknak, de van aki érzékeny rá. A legegyszerűbb a Kalmopyrin vagy az Istopyrin használata. Lázcsillapításra is alkalmasak és nincs mellékhatásuk.

Kötszereket és ragtapaszt vigyen magával a külföldre utazó autós, mégpedig azon felül is, ami az első segélyt nyújtó dobozban található. (Főleg az, akinek nem az új típusú mentődoboz van.) Ajánlatos aztán valamiféle görcsoldót vinni, például Papaverint vagy Troparint, tablettában. Nők ne feledkezzenek el a Meristin-tablettáról sem.

Sérülések ellátására feltétlenül kötszert használjunk. Ha olyan kicsi a sérülés, hogy nem kell miatta orvoshoz menni, akkor vagy sebhintőport (például Ultraseptyl) vagy sebkenőcsöt (Chlorocid) használjunk.

Sok ember hajlamos bizonyos fokú székrekedésre az idegen ételek miatt, ezért hasajtó okvetlenül legyen a gyógyszerek között. Például Phenolphthalein. A gyógyszereket indulás előtt ne vegyük ki a dobozkaikból azzal a felkiáltással, hogy így kisebb helyen elférnek. Ilyenkor esetleg elvész a használati utasítás, amely talán éppen azt tartalmazza, hogy azt a bizonyos gyógyszert gépjárművezető nem szedheti. Vagy éppen az utasítás a mellékhatásokat is ismerteti, ezekről pedig nem szabad elfeledkezni.

Legyen a gyógyszerek között Naphasolin, ami nemcsak enyhe szemgyulladásra jó, hanem orr-bántalmakra is. Nem szabad elfeledkezni róla, hogy nyugtatószereket a gépkocsivezető nem szedhet, különösen akkor, ha itthon nem szokta meg. Más... Nyáron, szűnyogcsípés esetén hasznos az Unguentum Anaestheticum nevű kenőcs.

Ha kisgyermek utazik velünk, a gyógyszereket gondosan zárjuk el, nehogy esetleg óvatlan pillanatban — cukorkának gondolva valamelyiket — bekapjon belőlük. Szemüveges emberek tartalékszemüveget — sosem lehet tudni jelszóval — feltétlenül vigyennek magukkal.

Bizonyára nem mindenki tudja, hogy a népi demokratikus országokkal egyezményünk van ingyenes orvosi ellátásra, sőt kórházi kezelésre is ezt minden magyar turista igénybe veheti. Minden autós turistának szívből kívánom, hogy külföldön sem kelljen gyógyszert használnia, mégis ajánlom, hogy a házipatika kivételéről ne feledkezzenek meg.

Autós szakosztályok ABC-ben

AFIT Miskolc (vezető: Szigeti Ferenc, 3526 Miskolc, Zsolcai kapu 9—11);

AFIT Pécs (Szabó Mihály, 7621 Pécs, Munkácsy M. u. 35.);

AFIT Zalaegerszeg (Szökrönyös Sándor, 8900 Zalaegerszeg, Zrínyi Miklós u. 93. túraszakosztály);

AFIT Szolnok (Jackanin József, 5000 Szolnok, Százados u. 8.);

ÁFOR (Merényi Tibor, 1093 Budapest, Közraktár u. 30);

BKV helyi csoport (Tárnok Károly, 1980 Budapest, Akácfa u. 15.);

DÉLÉP SC (Forgács János, 6726 Szeged, Bocskay u. 10—12.);

FÓTAXI SE (Dusóczky Iván, 1117 Budapest, Prielle Kornélia u. 45.);

Hungarocamion SE (Bodnár Endre, 1143 Budapest, Népstadion út 51.);

Interag Shell (Kosztka Gyula, 1390 Budapest, Rajk László u. 11);

KERAVILL (Petrillyák Éva dr. 1051 Budapest, Arany János u. 10.);

Komlói Bányász (Bálint Árpád, 7630 Pécs, Buzsáki I. u. 22.);

MAK (Magyar Autóklub) Gyöngyösi Szervezet (Füleki Ferenc, 3200 Gyöngyös, Szabadság tér 2.);

MAK Kecskemét (Fábián Pál dr., 6000 Kecskemét, Csáktornya u. 4—6.);

MAK Székesfehérvár (sportszakosztály, Kárpáti László, 8000 Székesfehérvár, Széchenyi u. 19.);

MÉM Repülőgépes Szolgálat (Haller György, 4400 Nyíregyháza, Repülőtér);

Spartacus TE (Balatoni Imre, 1074 Budapest, Hársfa u. 43.);

Tápióbicskei ASC (Kalmár Sándor, 1068 Budapest, Majakovszkij u. 80.);

Volán SC Budapest (Reisz György, 1066 Budapest, Lenin krt. 96.);

Volán Eger (Balogh Tibor, 3300 Eger, Lenin út 194.);

Volán SC Győr (Békefi Árpád, 9027 Győr, Ipar u. 99.);

Volán 13 Kaposvár (Hunyadi Szabolcs, 7400 Kaposvár, Füredi u. 180.);

Volán Dózsa SC Nyíregyháza (Garay Sándor, 4400 Nyíregyháza, Korányi S. u. 12.);

Volán 12 Pécs (Perjés László, 7622 Pécs, Bolgár Néphadsereg u. 33.);

Volán SC Tatabánya (Ritecz József, 2803 Tatabánya, Gábor Áron u. 12.).

A VILÁG LEGEREDMÉNYESEBB AUTÓVERSENYZŐI

27 Grand Prix győzelem: Jackie Stewart (skót);
25: Jim Clark (angol);
24: Juan Manuel Fangio (argentín);
16: Stirling Moss (angol);
15: Niki Lauda (osztrák);
14: Emerson Fittipaldi (brazil);
14: Jack Brabham (ausztrál);
14: Graham Hill (angol).

AZ AUTÓVERSENYEK

1978-ban is szerves részét alkotják a hazai és külföldi bajnoki- és nemzetközi-versenynaptárnak. Dvorszky Nándor, a Magyar Autóklub autósport bizottságának főelőadója mondja: —Úgy vélem, az autósportot kedvelők egyre nagyobb hazai tábora színvonalas versenyeket kap. Elsősorban természetesen a hazánkban sorrakarülő bajnoki futamokra gondolok. Meggyőződésem, hogy versenyzőink minden tekintetben kielégítik majd a szurkolók igényeit.

A TEREPAJNOKI

versenyek évről évre népszerűbbek. Bizonyíték erre, hogy ez idén hat bajnoki futamban dől el az elsőség kérdése az egyes kategóriákban. Április 16-án, április 30-án, május 14-én, június 11-én és szeptember 3-án a Spartacus TE, szeptember 17-én a Nyíregyházi Volán rendező a bajnoki futamokat.

MINTEGY FÉLSZÁZ

ügyességi autóverseny lesz 1978-ban az országban. „Kismillió” lehetőség tehát mindenki számára. A színhelyek: Balassagyarmat, Miskolc, Pécs, Budapest, Szentendre, Szombathely, Bonyhád, Baja, Kisújszállás, Dunaújváros, Komló, Kaposvár, Szekszárd, Debrecen, Győr, Vác, Békéscsaba, Eger, Cegléd, Jászberény, Szolnok, Gyöngyös, Székesfehérvár, Kecskemét. Egyik-másik városban két verseny is sorra kerül. A „Ki a legügyesebb gépkocsivezető” vetélkedő országos döntője Balassagyarmaton lesz október 29-én.

Amit a lakókocsiról jó tudni

Az autós turizmus és a kempingezés elterjedésével mind népszerűbbé válnak a személyautóval vontatható lakókocsik. Használatuk feltételezi néhány fontos előírás ismeretét.

Személygépkocsival lakópótkocsit vagy utánfutót vontatni csak eredményes hatósági műszaki vizsga után szabad. Erre ugyanúgy kell jelentkezni, mint a műszaki vizsgára, üzembehelyezés-kor is, a háromévenkénti időszakos felülvizsgálatnál is.

Személygépkocsival csak egy egytengelyes vagy egy — legfeljebb 1 méter tengelytávolságú és nem kormányozott kerekű — kéttengelyes pótkocsit lehet vontatni. Ennek össz súlya nem haladhatja meg a vonó személykocsi megengedett legnagyobb össz súlyát.

A lakópótkocsit is fel kell szerelni rendszám-tábla-megvilágító-, hátsó helyzetjelző-, fék- és villogó irányjelző lámpákkal (ugyanúgy, mint az autót). Ezek a lámpák csak ugyanolyan színűek lehetnek, mint amilyenek a vontató autó lámpái. Az első és oldalsó helyzetjelző lámpák felszerelése lakókocsira nem kötelező, de megengedett. A két első helyzetjelző lámpa felszerelése csak akkor kötelező — ésszerűen — ha a pótkocsi 1,60 méternél vagy a vontató járműnél szélesebb! Elengedhetetlen azonban a két hátsó helyzetjelző lámpa és a fényvisszaverő prizma (háromszög alakú). A fények megszokottak: előre fehér, hátra piros.

Ismerni kell a fékberendezésekre vonatkozó előírásokat. Általában a pótkocsit fel kell szerelni üzemi és rögzítő fékberendezéssel.

Az üzemi fékre van azonban engedmény a vonó és a vontatott kocsi összsúlyarányának függvényében, s nem kötelező a rögzítő fék az egytengelyes könnyű pótkocsi, azaz utánfutó esetében. Érdekesség: az ún. ráfutó fék akkor alkalmazható, ha a pótkocsi megengedett legnagyobb össz súlya nem haladja meg a vonó jármű megengedett legnagyobb össz súlyának 75%-át.

A lakókocsiknál gondoskodni kell arról, hogy a vontatásra szolgáló szerkezetek lehetővé tegyék a járművek biztonságos és könnyű össze- illetve szétkapcsolását, s menet közben is biztosítaniuk kell a jó kapcsolatot. Ha a pótkocsin nincs a leszakadás-kor automatikusan működésbe lépő fék, akkor másodlagos kapcsolószerkezetet is kell létesíteni, amely — még ha a vontatószerkezet eltörik — akkor is lehetővé teszi a pótkocsi irányítását és vontatását.

A kapcsoláshoz rajzon mutatunk be két rossz megoldást.



A vonórudazatnak nem szabad a földre érnie. A pótkocsi vége sem érhet le a földre.



Mindkét esetet gondosan meg kell előzni még az elindulás előtt.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a lakókocsi vontatási biztonságát jelentősen rontja, ha gumibroncsainak bármelyikében a levegőnyomás lecsökken. A lakókocsi stabilitása romlik már néhány tizednyi légnyomás-különbség esetén is, és a veszélyes billegés magát a vonó járművet is nehéz helyzetbe hozhatja.

Ha külföldre utazunk lakókocsival, arra is rá kell szerelni a H jelzést, még hozzá a lakókocsi hátsó részén, jól látható helyen. Ügyeljünk arra, hogy az állami jelzést és a rendszámot külön-külön lehessen elolvasni. Összeolvasásukat ki kell zárni.

Nagyobb túra előtt feltétlenül végezzünk vezetési „kísérleteket” a lakókocsival, hogy megismerjük a megváltozott vezetési feltételeket, s alkalmazkodjunk hozzájuk.



A világcsúcsok fejlődésének felsorolásában nem említettünk meg minden világrekord-javítást, főleg olyanokat nem, amelyek csak egy-két kilométerrel voltak jobbak az előzőnél. S tulajdonképpen azok nem is voltak hivatalos világcsúcsok, mert a nemzetközi szabály mindig előírta, mennyivel (hány százalékkal) kell jobbnak lennie az új eredménynek a réginél, hogy azt világcsúcsként hitelesítsék.

1898. okt.	12.	Graf de Chasseloup-Laubat (f)	63,137 km/óra
1899. ápr.	29.	M. Jenatzy (n)	105,904 km/óra
1902. ápr.	6.	C. Rigoly (a)	152,501 km/óra
1909. nov.	8.	F. Héméry (f)	202,691 km/óra
1926. febr.	10.	J. Segrave (a)	271,291 km/óra
1927. febr.	4.	Malcolm Campbell (a)	281,447 km/óra
1927. márc.	16.	J. Segrave (a)	326,487 km/óra
1928. febr.	19.	Malcolm Campbell (a)	333,062 km/óra
1929. márc.	10.	J. Segrave (a)	372,478 km/óra
1932. febr.	24.	Malcolm Campbell (a)	408,721 km/óra
1935. febr.	20.	Malcolm Campbell (a)	445,492 km/óra
1935. febr.	24.	Malcolm Campbell (a)	484,619 km/óra
1937. nov.	19.	C. E. T. Eyston (a)	502,100 km/óra
1938. szept.	3.	John Cobb (a)	563,400 km/óra
1938. szept.	6.	C. E. T. Eyston (a)	575,200 km/óra
1939. aug.	23.	John Cobb (a)	595,037 km/óra
1947. szept.	16.	John Cobb (a)	634,385 km/óra
1960. szept.	11.	Mickey Thompson (am)	639,060 km/óra
1963. aug.	5.	Craig Breedlove (am)	*657,110 km/óra
1964. júl.	17.	Donald Campbell (a)	648,728 km/óra
1964. okt.	3.	Tom Green (am)	*668,482 km/óra
1964. okt.	5.	Arthur Arfons (am)	*703,020 km/óra
1964. okt.	13.	Craig Breedlove (am)	*755,742 km/óra
1964. okt.	15.	Craig Breedlove (am)	*848,651 km/óra
1964. okt.	28.	Arthur Arfons (am)	*863,452 km/óra
1965. okt.	22.	J. H. Summers (am)	658,667 km/óra
1965. nov.	2.	Craig Breedlove (am)	*893,185 km/óra
1965. nov.	7.	Arthur Arfons (am)	*927,869 km/óra
1965. nov.	15.	Craig Breedlove (am)	*966,571 km/óra
1970. okt.	23.	Gary Gabelich (am)	*1001,727 km/óra

A *-gal jelölt rekordokat a különleges gépjárművek csoportjába sorolt gépkocsikon állították fel. Rövidítések: a = angol, am = amerikai, f = francia, n = német. Gabelich különben az egyik irányban 993,937, a másikban 1009,517 km-es sebességgel száguldott.

a hang hátán fölött

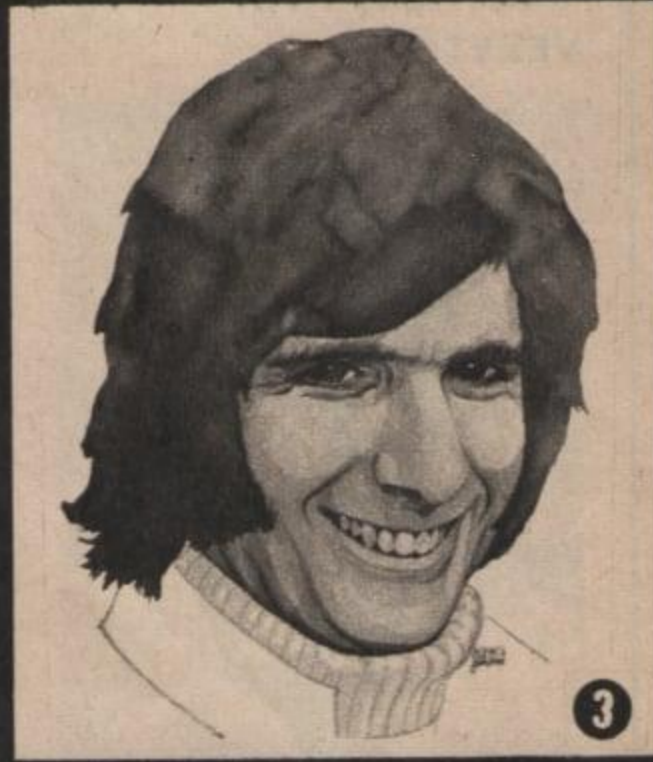
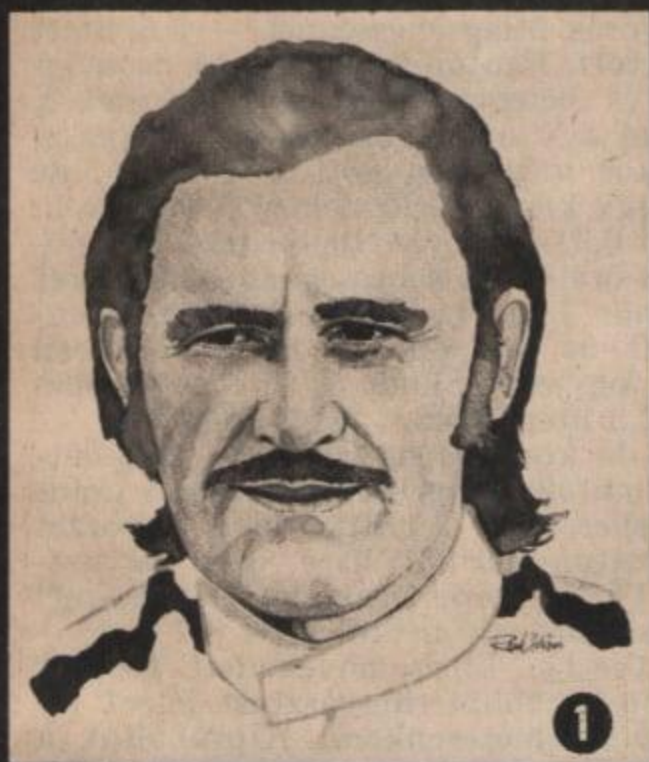
Az autós abszolút világcsúcsok fejlődése

A hanghatár felett... Gary Gabelich „Kék láng” nevű kocsija

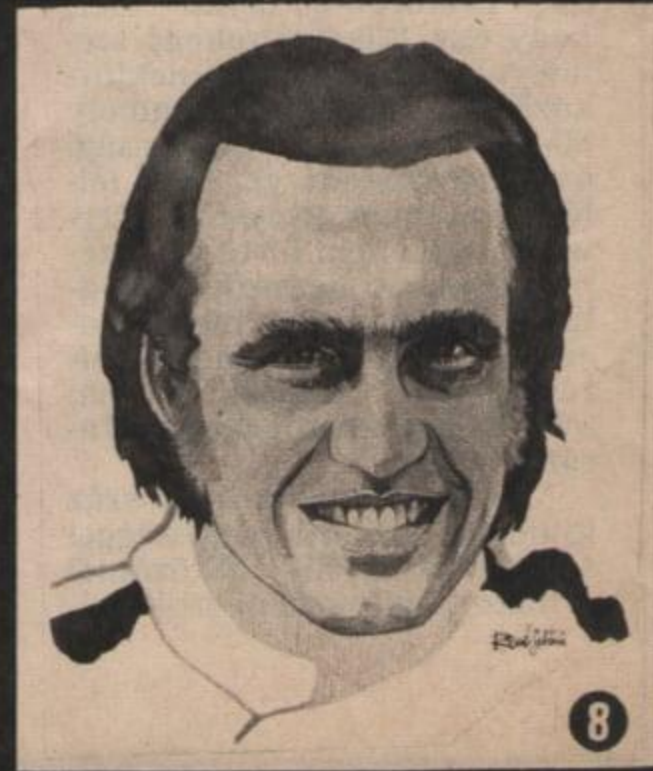
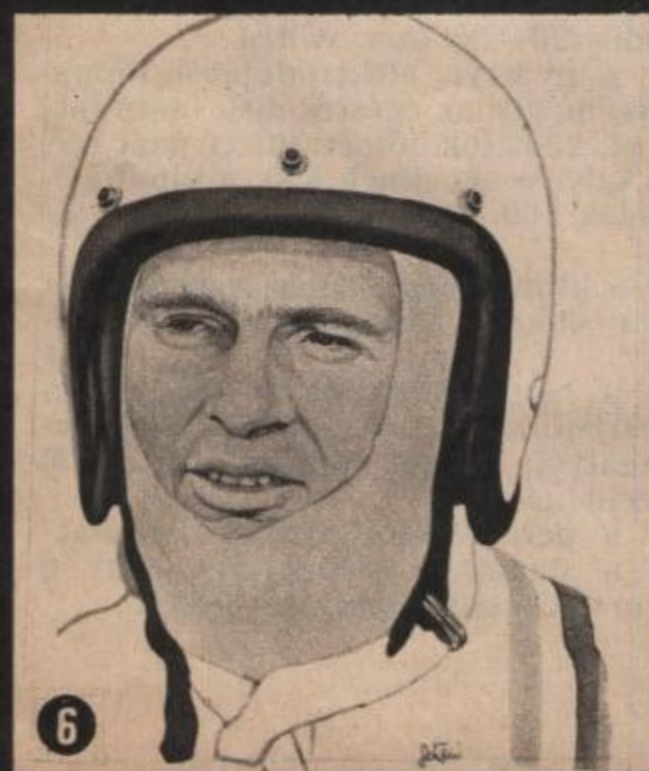
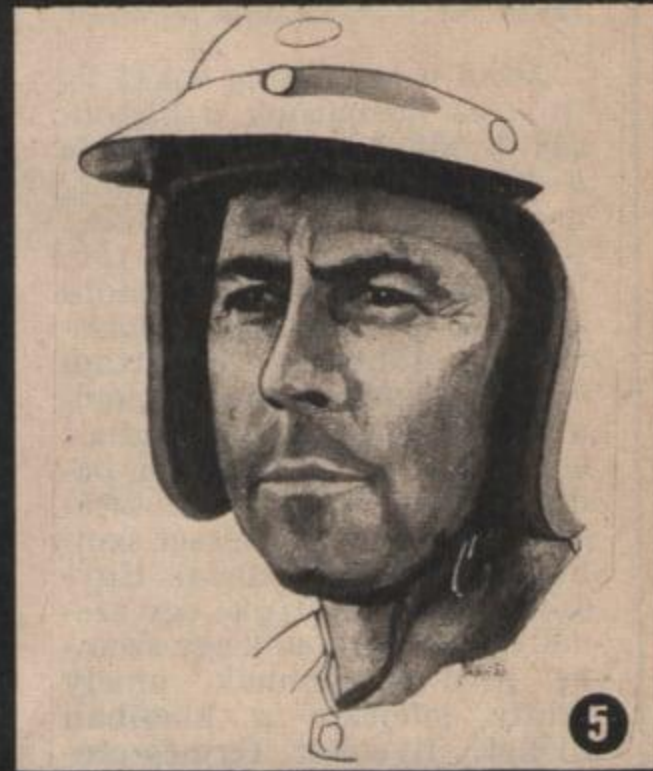


AZ AUTÓSPOORT NÉHÁNY
TEGNAPI ÉS MAI NAGYJÁNAK
RAJZÁT LÁTJÁK ITT AZ OLVASÓK

Nagy- menők



- 1 GRAHAM HILL
- 2 MARIO ANDRETTI
- 3 EMERSON FITTIPALDI
- 4 JOHN SURTEES
- 5 JACK BRABHAM
- 6 BRUCE McLAREN
- 7 JOCHEN RINDT
- 8 CARLOS REUTEMANN



A biztonsági öv fontosságáról

ELMONDTA:

**NÁDASI ANTAL DR.,
AZ IGAZSÁGÜGYI
MŰSZAKI SZAKÉRTŐI
INTÉZET KÖZLEKEDÉSI
OSZTÁLYÁNAK
VEZETŐJE**



Mind a mai napig sokat írtunk és beszéltünk a biztonsági övről és használatáról, de a jelek szerint még mindig nem eleget. Ezúttal néhány tapasztalatról és egy-két tévhitről szeretnék szólni. Amióta kötelező a biztonsági öv használata, többször hallottam olyan véleményt, hogy „lám, a vezető vagy utasa meghalt egy baleset következtében, pedig be volt kötve”. Beosztásomnál fogva sok baleset színhelyére ki kell mennem. Egyszer megállapítottuk: egy személyautó alárohant egy szembe jövő kamionnak, amely szinte lefejezte a kocsiban ülőket. Ilyenkor természetesen nem segíthet a biztonsági öv. Előfordult olyan eset, hogy egy 120-szal robogó személyautó frontálisan nekiütközött egy kamionnak, amely 80-nal haladt. A biztonsági öv nem szakadt el, de a fellépő hatalmas gyorsulást természetesen nem bírta el a személygépkocsi vezetője és meghalt. Helytelen és megalapozatlan tehát az a megállapítás, hogy a biztonsági öv nem védi meg a vezetőt illetve utasát.

Mert igaz ugyan, hogy száz kilométer feletti sebességgel történő frontális ütközésnél a biztonsági öv nem segít, vi-

szont az az igazság — és ezt a statisztika is bizonyítja —, hogy a teljesen frontális ütközések száma elenyészően csekély. Az úgynevezett félfrontális ütközések esetén viszont — amikor egyik kocsit szinte lepattan a másikról s oldalra kipörög — a biztonsági öv életet ment. Még százötvenes sebesség esetén is, hiszen ilyenkor a fellépő nyomaték kiperdíti a kocsit, amely például százzal fordul le. Az 50 km-es sebességcsökkenést pedig a biztonsági öv felfogja.

Van aztán olyan tévhit, hogy „no jó, országúton még csak kell az öv, de a városi közlekedésben igazán nincs rá szükség”. Pedig az alacsonyabb sebességgel történő, akár koccanásos balesetek is okozhatnak halálos sérülést, főleg frontális ütközés esetén. Még 25 kilométeres sebességénél is! Bizonyára nem mindenki tudja, pedig így igaz: 25 km-es sebességénél, öv nélkül, olyan erővel csapódik a vezető a volánhoz, mintha az első emelet magasságából, három méterről zuhanna le mellre-hasra a földre. Hatvan kilométeres sebességénél olyan erővel ütközne öv nélkül a szerelvényfalnak, illetve a kormányhoz, mintha az ötödik emeletről zuhanna ki az utcára. Az autóban tehát az ilyen ütközés a biztonsági öv használatával nem okoz súlyos sérülést, öv nélkül azonban biztos halál.

Még egy olyan ütközésfajta ismeretes, amelynél a szenvedő félnek a biztonsági öv sem használ. Ha derékba kapja egy nagy sebességgel száguldó másik gépkocsi, tehát teljesen oldalról rohan bele és a vezető felőli ajtónál találja telibe, a vezető számára bizony nemigen van mentség. Az összes többi esetben, bármilyen típusú ütközés vagy baleset, a biztonsági öv védelmet nyújt és életet ment.

Jómagam egyébként körülbelül öt éve vettem az első biztonsági övet, Csehszlovákiában, azóta mindig övvel közlekedem. A biztonsági öv használatától még napjainkban is sokan idegenkednek, s nincs igazuk. 1977. július 1., a biztonsági öv kötelező használata óta nagyon sok olyan közlekedési balesetet ismerek, amelyiknél a biztonsági öv életet mentett.

A csomagtartóért fizetni kell!

A tetőcsomagtartó üresen és megterhelve is növeli az üzemanyag-fogyasztást! A vizsgálat során egy Skoda 110-L és egy Lada-2102-es autóval jutottak ehhez a megállapításhoz. Üres, majd teherrel, illetve kiemelkedő teherrel megrakott próbakocsikat indítottak el 100 kilométeres úton.

A Skoda tetőcsomagtartó nélkül — 40 km/órás átlagsebességnél — 5,5 litert fogyasztott. Ezután feltették rá a csomagtartót és belehelyeztek egy pótkereket, valamint egy marmonkannát. A fogyasztás ekkor még nem nőtt mérhetően, de amint egy kiemelkedő dobozt is feltettek, azonnal 6,9–7 literre emelkedett. 80 kilométeres óránkénti sebességnél a 6,6 literes átlag már 7 literre, illetve 8,4 literre ugrott. 100-as tempónál pedig a különben 8 litert fogyasztó Skoda 8,5 illetve (dobozzal!) 12,3 liter benzint evett meg!

A Lada kocsival ugyanezt a vizsgálatot csinálták végig. 40 kilométeres óránkénti sebességnél 7,1 liter, de a dobozzal megrakottan már 8,25 liter volt a fogyasztás. 100 kilométeres óránkénti sebességnél a tetőcsomagtartó nélkül mért 8,7 liter — 9,5, illetve 11,7 literre növekedett. Ez már háromliteres többletfogyasztást jelent tehát 100 kilométerenként. Kipróbálták a csomagtartót 130 km/órával is: a kiemelkedő tárggyal futó kocsit motorja 16,1 liter benzint fogyasztott.

A megrakott tetőcsomagtartó tehát — különösen magas sebességtartományokban aránytalanul megnöveli az üzemanyag-költségeket.

Ki gondolná...?

Hogy a porlasztó által termelt benzin-levegő keverék a 3000-es percnkénti fordulatszámra a hangnál sebesebben, másodpercnként 360 méteres sebességgel ömlik be a robbanótérbe...

Hogy e keveréknek utat nyitó szívószelepek csak egy század másodpercig vannak nyitva... mozgásukat szabad szemmel nem is lehet követni.

Hogy a benzin-levegő keveréket felrobbantó gyújtószikra mielőtt átugrana az elektródák között, a feszültség feltranszformálódik 20–25 ezer voltra...

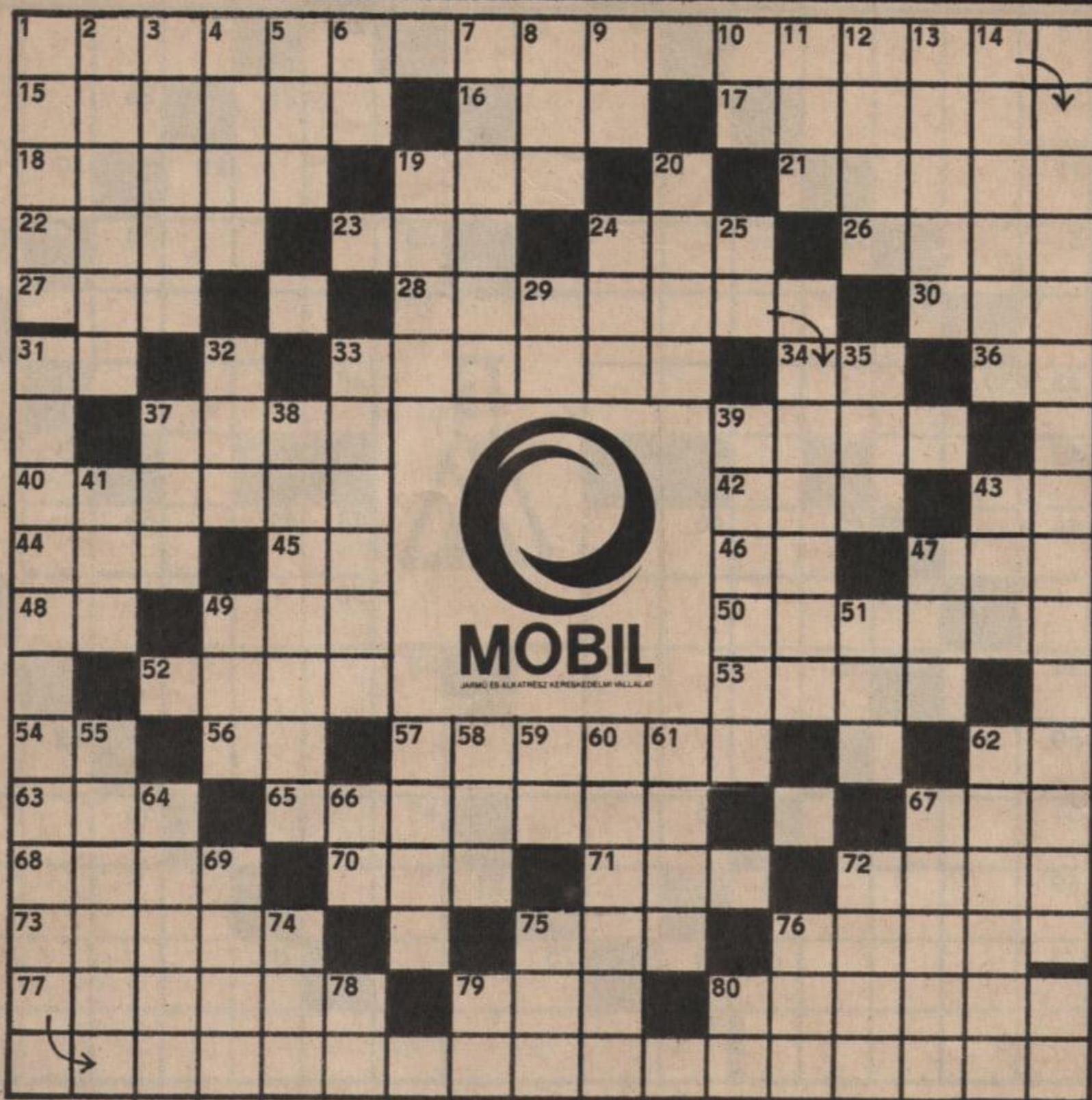
Hogy a gyertya elektródájától induló robbanás, amely az égéstér alsó holtpontjáiig jut el, 2500 fok hőmérsékletű gázt termel, s a szívószelepeknek 400, a kipufogószelepeknek 800 fok hőmérsékletet kell kibírniuk.

Hogy a kipufogócső végén még mindig 150–300 fokos hőmérsékletet mérhetünk...

Hogy a motor mindegyik hengerében 50 atmoszféra nyomás uralkodik, s mindegyik dugattyú tetejét mintha két és fél tonna terhelné...

Hogy a percnkénti 3000-es fordulatszámra a dugattyú gyorsulása eléri a Föld gyorsulásának ötszázszorosát...

Autósok figyelmébe!



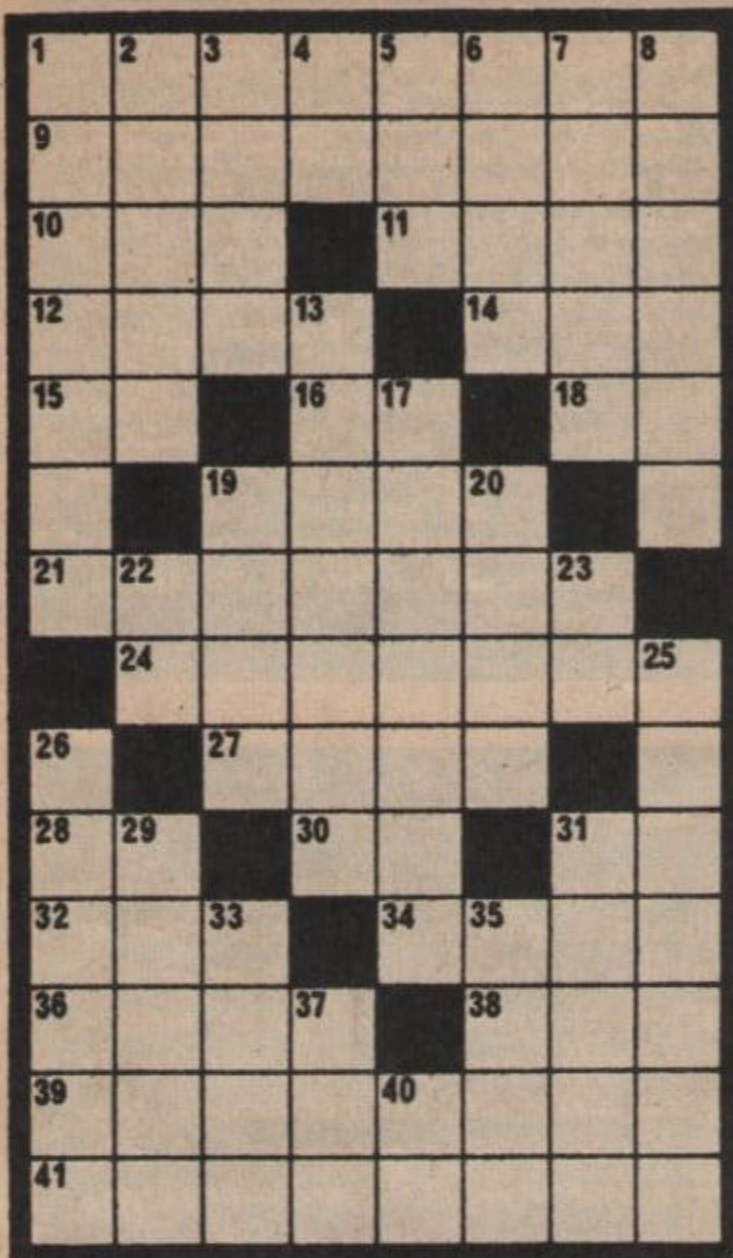
VÍZSZINTES: 1. A MOBIL mintateremben (Bp. VI. Bajesy-Zsilinszky u. 59. és a Járműalkatrész Áruházban (Bp. VI., Jókai u. 26.) kaphatók (zárt betűk: O, I, S, É, I). 15. Futballcipő talpára főszegezett bőrszeg. 16. Becézett Ilona. 17. A szervezetbe káros hatású anyagot juttat. 18. Lovat etet. 19. Táncmulatság. 21. Bolond birka. 22. Rajtad ... (te következel). 23. Attila népe volt. 24. ... Caesar! 26. Híres párizsi divatcég. 27. ... Dagover (egykori filmsztár). 28. Autósok figyelmébe ajánljuk e sorokat (folytatása a vízsz. 65. és a függőleges 31. szám alatt). 30. Közlekedéstudományi Egyesület, röv. 31. & 33. Lassú léptekkel megy. 34. Kiejtett betű. 36. Tula egynemű betűi. 37. Kisközség. 39. Balkezes. 40. Francia város, Rákóczi 1715–1717 közt élt. 42. Időegység. 43. Himfy névjele. 44. Becézett női név. 45. Pályaudvar, röv. 46. A hélium vegyjele. 47. Az olasz rádió és tv rövidítése. 48. Tiltó szó. 49. Főzelékféle. 50. Romániai város. 52. Lefizet. 53. Állj! (autóknak szól). 54. Ömleni

kezd! 56. Tiltakozás. 57. Semmikor se. 62. Páka egynemű betűi. 63. A bór, az oxigén és a fluor vegyjele. 65. A vízszintes 28. sz. sor folytatása. 67. Nem lát. 68. Idácska. 70. Vörösmarty írta itt szép bordalát. 71. Levelet küldött. 72. ... megvénülünk (Jókai), 73. Traktormárka. 75. Becézett Erika. 76. Egyesületek. 77. Számos balkáni és részben kasszai nép összefoglaló elnevezése. 79. Afuz... (szőlő- és borfajta). 80. A föld mélyéből a felszínre törő, kibugyanó.

FÜGGŐLEGES: 1. Gyümölcsöt szárít. 2. Rendelettel felszólít. 3. Folyó a Szovjetunióban. 4. Csokonai alak. 5. Egy helyben van. 6. A Ludolf-féle szám. 7. Más növényekre kapaszkodó növények. 8. Az arc része. 9. Súlyarány, röv. 10. ÉM. 11. Modern tánc (kiejtve). 12. ... Astaire (amerikai táncos színész volt). 13. Fiatal színésznőnk (utóneve kezdőbetűjével). 14. Rögtön. 19. Sűrűn benőtt. 20. Kis állatka (mókus). 24. Növény (névelővel). 25. Tova. 29. Levéltávirat, röv. 31. A vízszin-

tes 28. és 65. számú sor befejező része (zárt betűk: G, L, O, S, L). 32. Kórus. 33. Szomorkodó. 35. Görög betű. 37. ... Diavolo (Auber vígoperája). 38. ... , mint a falra hányt borsó. 39. Lásd az 57. sz. sort. 41. Czuczor Gergely álneve volt. 43. A sertés himje. 47. ... van Winkle. 49. ... Kesey (Száll a kakukk fészkére írója). 51. Maga után húz. 55. Korszerű. 57. Takaréktűzhely. 58. Egyik hónap rövidítése. 59. Téli csapadék. 60. Ragasztóanyag (névelővel). 61. Csend jelzője lehet. 62. Katonai díszszemle. 64. Szégyen a ... , de hasznos. 66. ÉF. 67. Zene mellett mulatozik. 69. Nagyon hosszú ideig. 72. Angol férfinév. 74. Krivoj... (ukrajnai város). 75. ...-Ázsia. 76. Nyári ház. 78. Knock out. 79. SZEOL ... 80. A vas vegyjele. (x)

A 29. és 30. oldalon levő két rejtvény vastag betűs soroknak megfejtését legkésőbb 1978. június 30.-ig kérjük beküldeni a Sportpropaganda Vállalat Reklám és Rendezvény Irodája címére: Budapest V., Bajesy-Zs. u. 36. A helyes megfejtést beküldők között foelabdát sorolunk ki.



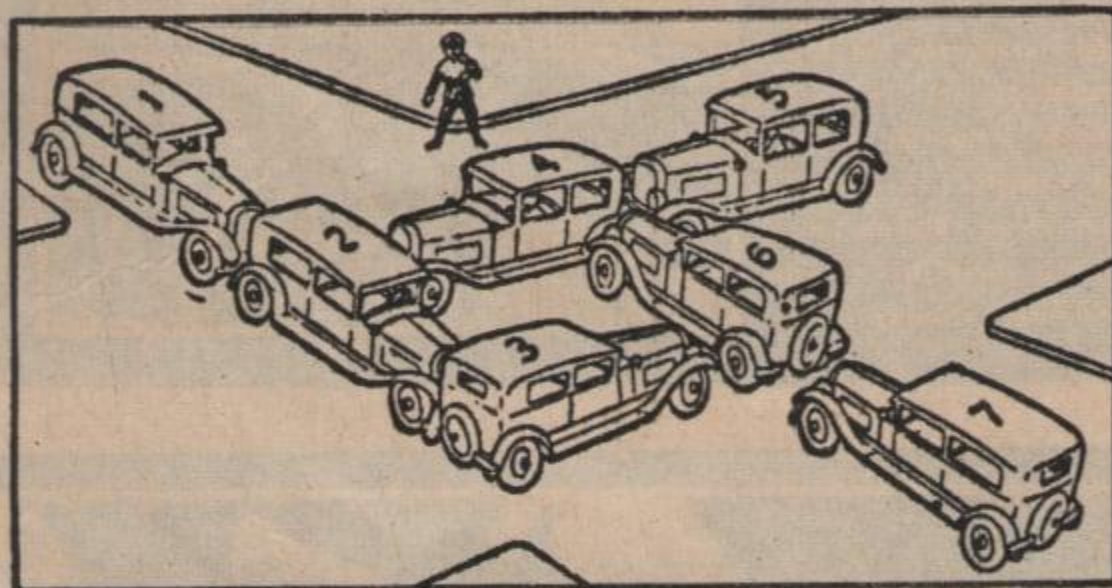
Autók, autósok

VÍZSZINTES: 1. Régi (kiváló) versenyautómárka. 9. Munkafolyamat lehet például egy öltönyön. 10. Használatból kivont, értéktelen holmi. 11. Verne-regény hőse. 12. Klub, az eredeti írásmóddal. 14. Sziget Nagy-Britannia mellett, híres motorversenyek színhelye volt évtizedeken át. 15. Bóra egyneműi. 16. Osztrák és francia gépkocsik jelzése. 18. Kétharmad részben edz! 19. Pecuniam non ... (a pénznek nincs szaga, régi latin közmondás). 21. Híres autóversenyző volt még pár éve is, ma Forma-1 versenyautók viselik a nevét. 24. Börtön ablakán van. 27. Csak — régiesen. 28. Középre mutató szó. 30. Szigetlakó nép. 31. Azonos betűk. 32. Égitest. 34. Apósom, régen használt szóval. 36. Becézett férfinév. 38. Holland és osztrák gépkocsik jelzése. 39. Az autós abszolút világesücs hajdani „birtokosa”. 41. Közép-spanyolországi város.

FÜGGŐLEGES: 1. A 39. vízsz. sor alatti versenyző keresztneve. 2. Névelős versenyautómárka. 3. Ritka férfinév. 4. Európa Kupa. 5. ...-Tin-Tin (hajdani négy lábú „filmsztár”). 6. Lélegzet, németül. 7. Offenzívába kezd. 8. Olasz-jugoszláv határfolyó (az első világháborúból ismert). 13. Hajdani költőnk (1554–1594). 17. F-1-es versenyautómárka. 19. Sertéslakást! 20. Hatalmas termetű fa Keleten (ék. fel.). 22. Százöt. 23. Nitrogén és szén. 25. Zsír, németül. 26. Római filozófus és drámaíró, Néró nevelője volt. 29. Jugoszláviai város. 31. NDK-beli város. 33. Ragadozó. 35. ...matikus emelő. 37. Kén, foszfor és nitrogén. 40. Bór és jód.

Könnyű kérdés

Melyik az a kocsi, amelyiket eltávolítva a forgalom a legkönnyebben megindulhat? (40 évvel ezelőtti feladvány!)



Rendőr!

Egy személygépkocsi gázolt és továbbrobogott.

A kihallgatott tanúk közül a rendszám két betűjére (mondjuk: XY) mindenki egyformán jól emlékezett. Hanem a számjegyek ... Az egyik tanú azt vallotta, hogy az autó száma négy páros számból állt. A második

tanú csak arra emlékezett, hogy az első számjegy ugyanolyan volt, mint az utolsó. Egy harmadik tanú szerint az első két számjegy értéke kétszer akkora volt, mint az utolsó két számjegyé.

Az adatokat felvevő rendőr őrmester arca másodpercek múltán felderült.

— Már is kiadhatják az országos körözést. Tudom, mi volt a kocsi rendszáma.

Ön is tudja, kedves Olvasó?



— Hogyhogy tilos? Nincs itt semmiféle tilalmi tábla!



Szöveg nélkül

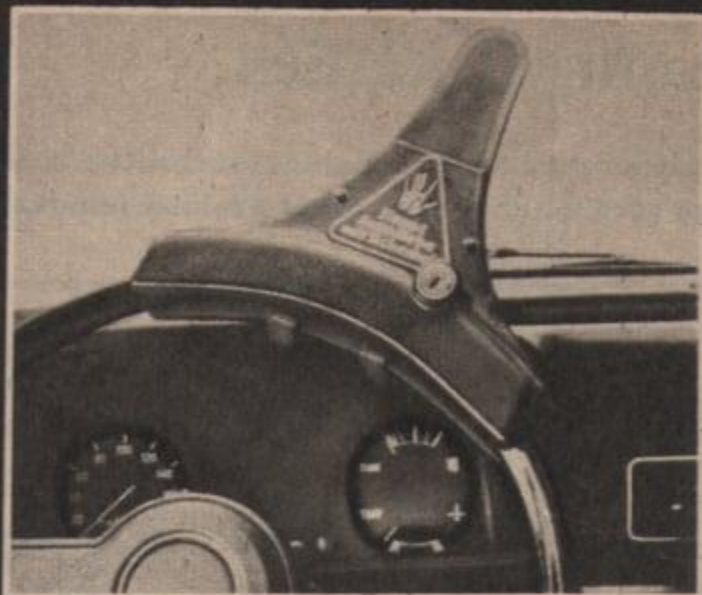
A rejtvényeket szórakoztatás céljából közöljük, a megfejtést nem kell beküldeni.

MEGFEJTÉSEK

Keresztrejtvényünk hosszú sorainak megfejtése vízszintes: Maserati, McLaren, Campbell, Aranuez; függőleges: Malcolm, Ferrari, Schmalz. Könnyű kérdés: a 3-as. Rendszám-rejtvény: A gépkocsi rendszáma XY 48-24 volt.

KORMÁNYKAROM

Az NSZK-ban egyre többen szerelik fel gépkocsijuk volánjára ezt a törhetetlen műanyagból készült kormánykarmot. Az ötleletes szerkezet két kézzel mozdulattal fel- és leszerelhető, biztonsági kulccsal zárható. Az autótól vajok életét valóban megkésérik, mert így a gépkocsist nem kormányozható.



GO-KART SZAKOSZTÁLYOK

AFITSC Győr, Alba Regia SC Székesfehérvár, Balatonalmádi SC, BÁCSEP SC Kecskemét, BKV Előre Budapest, Budamobil Spartacus (Budapest), Csepeli Papír SC Budapest, Debreceni AFIT, Debreceni Volán, Fővárosi Köztisztasági, ÉPGÉP SE Budapest, Győri Volán, Interag Shell Budapest, Jászberényi Volán, Kaposvári Húskombinát, Kecskeméti Spartacus, MALÉV SC Budapest, Pestvidéki Gépgyár Szigethalom, Szirén SE Szarvas, Tatabányai Volán, Veszprémi Volán, Volánbusz SK Budapest, Zalka Máté Katonai Műszaki Főiskola.



A CSECSEMŐK BIZTONSÁGÁÉRT

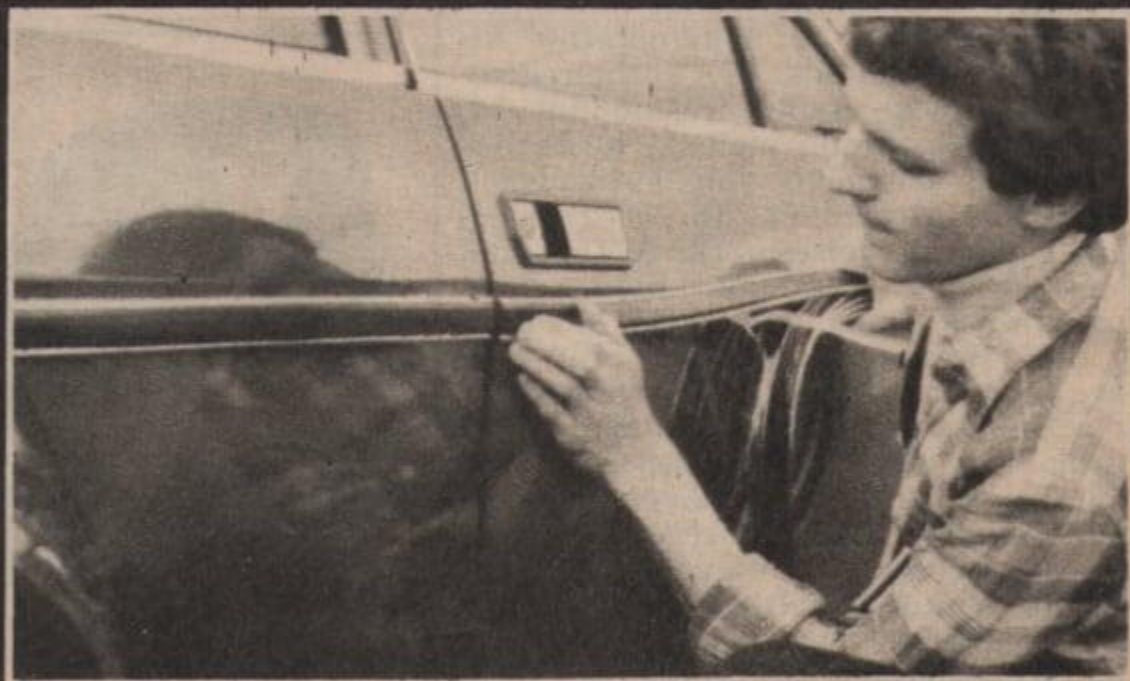
Az egészen apró gyerekek biztonságos szállítása a gépkocsiban napjainkban is probléma. A hírek szerint kitűnő megoldást jelent a csecsemő-hintának elnevezett, bölcsőre hasonlító ágyacska, amely nemcsak hirtelen fékezéskor, hanem ütközéskor is megvédi a csöppséget. A műanyagágyikó — erős ütődésre — úgy emelkedik fel hirtelen és simul oda nyitott részével a puha hátsó támlához, hogy a pici nem eshet ki és nem is ütheti meg magát.

Az ágyikó belső része a rámból kiszerezhető és akár gyerekkocsiba is betehető.

NEM DÍSZ, HANEM VÉDELEM

Parkolásnál előfordulhat, hogy az ajtó, kinyitáskor, egy kicsit nekiütődik a közel parkoló másik autónak. A legtöbb esetben nincs nagy baj, de olykor szemmel látható nyomai maradnak a koccsnak.

A mindössze 30 mm-es, öntapadós díszszegély nemcsak parkolóhelyeken, hanem garázsokban is hasznos kis védőszerkezet.



AUTÓS SPORTLEXIKON

Felelős szerkesztő: Petress István és Szűcs László

Kiadja: a Sportpropaganda Vállalat
Kiadásért felelős: Szabó István igazgató
Műszaki vezető: Tihanyi Sándor

78.2457 Egyetemi Nyomda, Budapest
Felelős vezető: Sümeghi Zoltán igazgató

IRICZFALVY FERENC

a pár év előtti kitűnő autóversenyző (Volán SC), aki versenyzői pályafutását Ferjancz Attila „navigátoraként” fejezte be, munkahelyi elfoglaltsága miatt csak nézőként lesz ott az idei autóversenyeken. „Minden hazai versenyt végignézek”, mondja Iriczfalvy „és természetesen szurkolok a jóbarátoknak, elsősorban Attilának. A rallye és a hegyi bajnokság ez idén is színvonalas küzdelmet ígér az egyes kategóriákban”.

Kedves Szülők!

A 8. osztályos gyermekeik pályaválasztásához
figyelmükbe ajánljuk, hogy a
CHINOIN GYÓGYSZERGYÁR

JÓ LEHETŐSÉGET KÍNÁL A SZAKMATANULÁSHOZ



Fiúk gyógyszergyártó (vegyész),
lakatos — hegesztő — villanyszerelő
esztergályos — csőszerelő
ipari tanulónak jelentkezhetnek.

Lányokat gyógyszergyártó tanulónak
veszünk fel.

A gyógyszergyártó tanulóinkat korszerű
tanlaboratóriumban,
gyógyszeripari tanműhelyben képezzük ki.

Vállalati ösztöndíj!
A római-parti csónakházunkban
sportfelszereléseket biztosítunk.

Címünk:

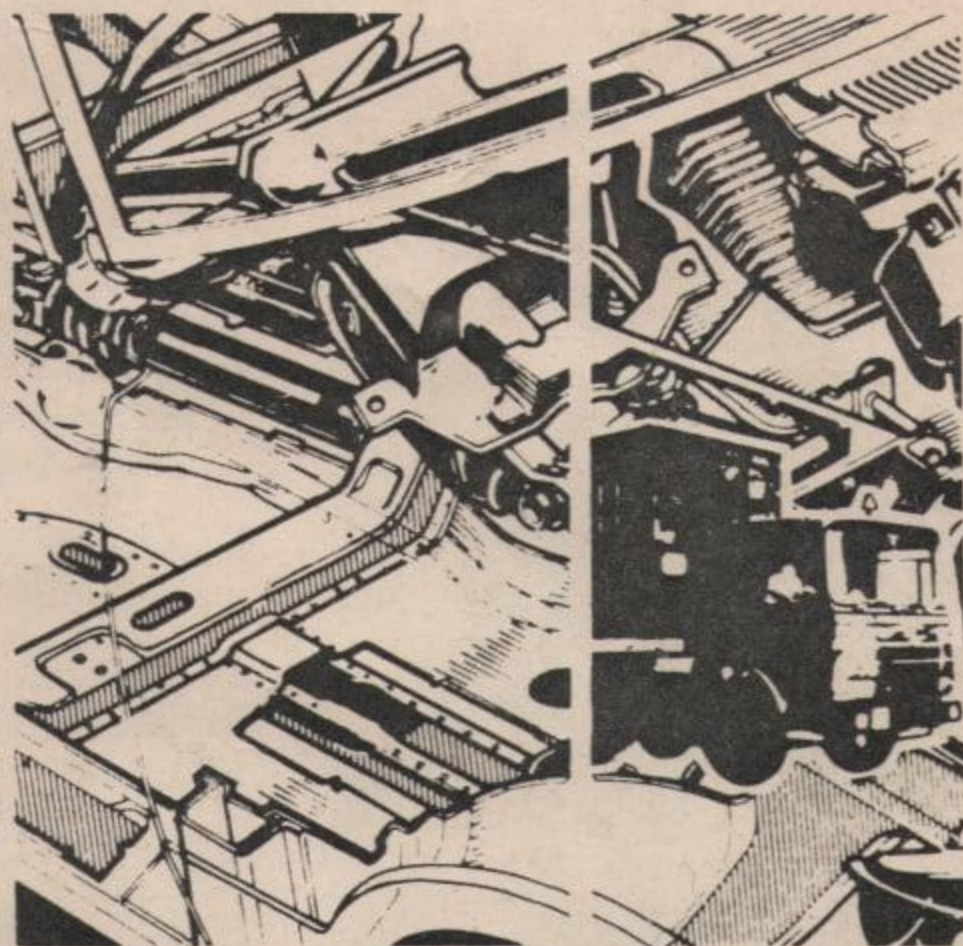
CHINOIN GYÓGYSZERGYÁR oktatási osztály
Budapest IV., Tó u. 1—5. —
Telefon: 292—900/531-es mellék
és

CHINOIN NAGYTÉTENYI GYÁREGYSÉG,
személyzeti osztály,
Budapest XXII. (Nagytétény), Bányalég u. 2.
Írásbeli jelentkezés: 1325 Budapest, Pf. 110.

Ch *Chinoín*

Terostat VII

PROFILOZOTT TÖMÍTŐMASSZA



Átlapolási és csatlakozási hézagok tömítésére alkalmas.

**Kötési időt nem igényel,
nem keményedik,
nem repedezik,
azonnal
terhelhető.**

A Tiszai Vegyi Kombinát gépjárműipari segédanyagai minden követelményt kielégítenek.



Beszerezhető a TVK Mintaboltban
Budapest, V. Pilvax köz 2-4. és a szaküzletekben.

Tiszai Vegyi Kombinát