

Könnyen vezethető, gyors és kitűnően rúgózott A SZOVJETGYÁRTMÁNYÚ TROLLEYBUSZ

Fővárosunk új színnel gazdagodott! December 21-én, Sztálin elvtárs születésnapján megkezdik útjukat Budapest utcáin a Szovjetuniótól kapott hatalmas trolleybuszok.

Az első járatot a 10-es villamos vonalán indítják meg. Ezt a vonalat azonban a Városligetben át az Erzsébet királyné-úti aluljáróig meghosszabbították s ezzel egyrészt Zugló dolgozóinak teremtettek közvetlen összeköttetést a Parlament-környéki hivatalokkal, másrészt tehermentesítik a 67-es Rákóczi-úti forgalmát. A régi 10-es útvonala különben annyiban is változik, hogy a „trolli” — ahogy a pestiek máris becézik a trolleybuszt — a V. má királyné-úton a középső úttesten fog haladni, a Kálmán-utcából pedig nem kanyarodik ki a Báthory-utcába, hanem egyenesen továbbmegy s a keskeny Gorove-utcán át ér ki a Kossuth-terre. Mert a „trolli” előtt nincs lehetetlenség! Hiszen áramszerkezte 6 méter hosszú acélső, amely olyan könnyedén forog egy kúp-görgőn, hogy a vezetőktől jobbra-balra 4-4 méternyire is kitérhet. Nem kell tehát ezentúl a szűk Nagymező-utcában leállnia a forgalomnak, ha történetesen egy strájkocsinak úgy tetszik, hogy néhány percet elidőzzön valamelyik ház előtt...

Megkönnyítették a vezető munkáját

A trolleybusz vezetői érezni fogják munkájuk folyamán, hogy a kocsik olyan országban készültek, ahol valóban „legfőbb érték az ember”. A berendezés minden része a sofőr munkáját igyekszik megkönnyíteni. A 2,50 x 1,50 m területű kényelmes vezetőfülkében, amelyet ajtóval különítették el a kocsik belsőjétől, minden műszer és kapcsoló kézügybe esik. Kétoldalt reáonyos aszbeszt-szekevényekben helyezték el a kontaktorokat, hogy szikrájuk ne okozhasson tüzet. A 100 lóerős motor vezérlőáram segítségével közvetve kapja a hajtóerőt; áramkör-rendellenesség esetén egy



A szovjetgyártmányú trolleybusz korszerűen kiképzett homlok-része. A fényszórók között jól láthatók a szellőzőnyílások fedőlemezei. A szélvédőablak mögötti fehér vonal: a modern villamos ablakmelegítő.



Az oktatók: Ladányi József (balról) Bódis Sándor, Ferenczi Zoltán, Rosta Lajos, Kovács Zoltán és Tóth Sándor vezető-készítők (álló alak) megbeszélést tartanak a próbjárat előtt. A háttérben a kényelmes, teljesen elkülönített vezetőfülke.

oldali pedállal irányítja a villamosféket, amellyel a trolleybusz 10 km-es sebességig lassítható le. Csak a teljes megálláshoz kell használni a mind a 4 kerékre ható légfékeket, amelyek a levegő áramlását szabályozó dugattyúk helyett membránokkal működnek. A fékdobok kivitele különben azonos az autobuszokéval.

Női vezetők is lesznek

A trolleybusz kezelése általában sokkal könnyebb, mint az autobusz vezetése, amely tudvalevően nagy fizikai erőt is kíván. Eppen ezért a BSZKRT elhatározta, hogy az új járművekben női sofőröket is munkába állítanak. Az eddig betanított 40 vezető között máris 7 nő várja, hogy a sikeres hízóvizsga után a hatóságok előtt is bizonyítsa rátermettségét.

A trolleybusz oktatói bemutató-útra vitték az AUTO munkatársait. A gyakorlatban is tapasztalhattuk, hogy a nagy-szerű légfékkel a legrövidebb távon is megállíthatók a hatalmas járművek — minden fizikai megerőltetés nélkül! A kocsik teljesen zajtalan. Rúgózása olyan tökéletes, hogy kis megterhelés esetén sem érezni a rázást.

Rosta Lajos, a gyakorlati oktatás vezetője, büszkén mutogatja nekünk a jármű modern berendezését.

jelszállásra, elől leszállásra szolgáló ajtókat nemcsak a vezető, hanem a kalauz is működtetheti. Az ajtók sűrített levegővel külön-külön is működnek: az elhasznált levegőt relé-nyomásszabályozó azonnal önműködőleg pótolja. Kétféle kürtjelző szólaltatható meg. A ballon-gumik mérete 1200 x 20, a kerékgagyak fedettek. A kocsik legnagyobb sebessége 60 km/óra.

És, ime, még néhány adat, amely azonban inkább az utazók közönségét érdekli: a „trolli” 10,30 méter hosszú (a trambusz csak 8,90 m), 42 kényelmes bőrüléssel. Egy világító „Meg-telt”-tábla jelzi, hogy esetleg miért nem nyílik ki a hátsó ajtó...



A trolleybusz számára nincs lehetetlenség: 4 méterre is eltávolodik a vezetőktől!

készülék automatikusan lekapcsolja az áramot. Az esetleges áramszünetelést csengő jelzi, amikor is — egy külön akkumulátor bekapcsolásával — azonnal kigyullad a kocsiban két külön világítólámpa. A vezető a jobb pedállal könnyedén szabályozza a sebességet. A bal-

RÉVÉSZ LÁSZLÓ

VI., Jókai-utca 1
Telefonszám: 329-676

AUTÓ-ALKATRÉSZ SZAKÜZLET

Dugattyúk, gyűrűk, szelepek, tömitések és mindennemű láncok

(AUTÓ ÉS MŰSZAKI)

Villanyfűtés, szellőzés

— A kocsik — és külön a vezetőfülke is — villanykályhával fűthető — magyarázza. — Nyáron szellőztető-nyílások biztosítják a levegőáramlást a vezetőfülkében, az utasok pedig maguk nyithatják ki, illetőleg szabályozhatják a gumi-„párnákkal” ellátott ablakokat. A vezető előtti üveglapot villanymelegítő mentesíti a párasodástól és befagyástól; az ablaktőlő légnomással működik és gyorsasága szabályozható. A világítás azonos a buszokéval, de elől és hátul is van szélvédőjelző. A két lépcsőt oldal-lámpa világítja meg. A hátul