

TYGODNIK AUTO LOT

MOBILISTY: NIKA 30 GR.

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Poznańska 22, tel. 85-68. P.K.O. 16,940. — Upoważniony oddział „AUTOLOTU” na Górny-Śląsk: Katowice, Drzymały 1, tel. 31-21.

Rok II

17 września 1929 r.

Nr. 38 (66)

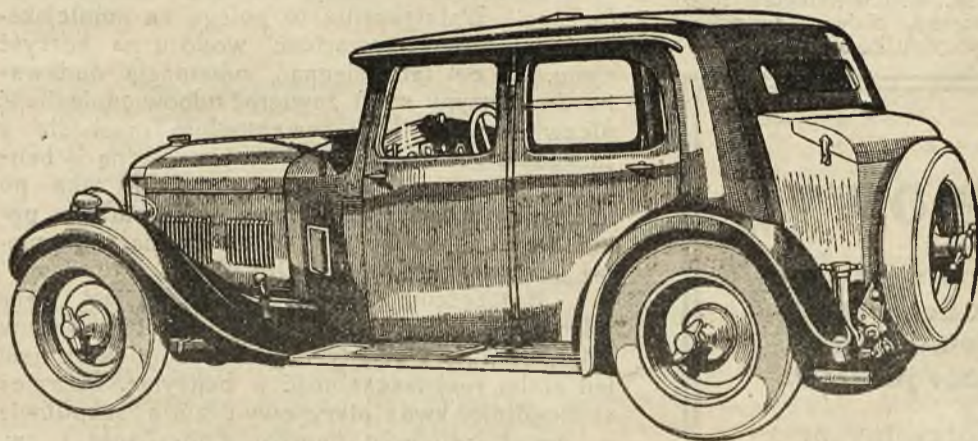
SAMOCHODY w roku 1930.

Kwitnący na Zachodzie przemysł automobilowy, nie zadawalnia się uzyskanymi dotąd wynikami, w dziedzinie budowy i konstrukcji samochodów, lecz dąży ciągle siedmio-milowemi butami naprzód. Od dłuższego już czasu jesteśmy w kontakcie z najpoważniejszymi wytwórniami i możemy dziś poinformować naszych Czytelników, jak się będą przedstawiać nowe modele samochodów na rok 1930.

Karoserie będą cechować żywe barwy, wszystkie zaś metalowe upiększenia, będą wykonane z chromo-platynowanej stali. Z chromo-platynowanej stali zostaną również wykonane chłodnice i latarnie przednie. Szyby ochronne i okna, wyrabiane będą z nietłukliwego i zapewniającego bezpieczeństwo szkła. Wnętrza samochodów posiadać będą pneumatyczne wyściełania, które przez swą wielką oszczędność przestrzeni, okażą się prawdopodobnie bardzo praktyczne. Wozy kryte będą się wydawać niższymi, jak dziś. Niższy ten wygląd zostanie osiągnięty, przez umiejętne manipulowanie liniami rysunku i przez sam rysunek raczej, a nie przez rzeczywistą wysokość ramy podwozia.

Większość samochodów będzie prawdopodobnie posiadać sześćo-cylindrowe silniki, przy czym cena ich będzie stosunkowo tak niska, że wstrząśnie nawet najbardziej blasé automobilistami. Samochody ośmio-cylindrowe są zapowiadane nawet, przez fabrykantów nie produkujących dotąd podobnych maszyn. Natomiast nie zanosi się na wprowadzenie rzeczywiście nowego samochodu cztero-cylindrowego, chociaż oczywiście typ ten zachowa swą popularność w zastosowaniu do samochodów tanich o mocy 10—14 KM.

Konstrukcje podwozi nie ulegną, za pewnymi oczywiście wyjątkami, żadnym wybitnym



Nowy samochód na rok 1930. Koła drutowe, drzwi zawieszane na wewnętrznych zawiasach, oraz obszerne miejsce na bagaż.

zmianom; natomiast będą one posiadać wiele drobnych ulepszeń, mających na celu ułatwienie kierownicy pracy konserwacyjnej.

Najlepszym tego przykładem, jest system zawieszania resorów, który będzie tak skonstruowany, że nie będzie wymagał oliwienia w owych 12 punktach, charakterystycznych dla większości modeli samochodowych. Zcentralizowanie systemu oliwienia podwozia, który polega na tym, że wszystkie części są oliwione oliwą, dostarczaną z głównego zbiornika, nie zyska prawdo-

podobnie wielu zwolenników. Niektórzy jednak wytwórcy naśladują wprowadzony niedawno system oliwienia wytwórni Lagonda i łączą łożyska z łatwo dostępnym tłoczniakiem smaru, grupami po 4—6, za pomocą odpowiednich przewodów.

Przeważna część samochodów w r. 1930 będzie posiadać chłodnice, do których zostanie zastosowany termost. Urządzenie takie, pozwalając na utrzymanie stałej temperatury pod maską, zwiększy znacznie sprawność silnika. Ogromnie spopularyzowany w ostatnim roku, zapłon cewkowy, uległ wraz z ogólnym systemem elektrycznym dalszemu udoskonaleniu. W celu ujednolajnienia obiegu prądu elektrycznego, wielkim zmianom

uległa instalacja elektr.

Niektóre wozy europejskie są zaopatrzone w chłodnice, przeznaczone do chłodzenia oliwy.

Co się tyczy systemu przeniesienia, to koła próżnobiegu będą miały coraz większe zastosowanie. Inne szczegóły systemu przeniesienia, ulegną również znacznemu ulepszeniu. Większość wytwórców zaopatrzy swe fabrykaty w karter zmiennika o cichym wewnętrznym trybie trzeciego biegu.

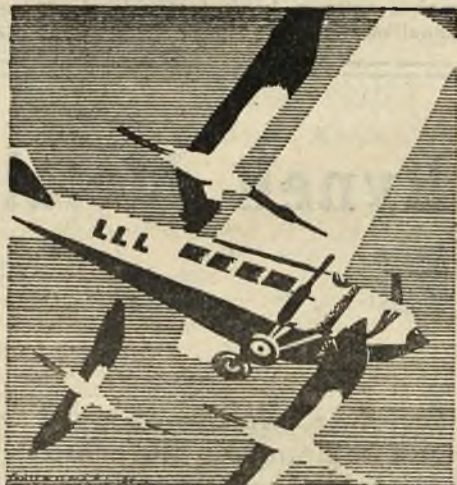
Systemy hamulców ulegną dalszemu uprosz-



CODZIENNY OBRAZEK.

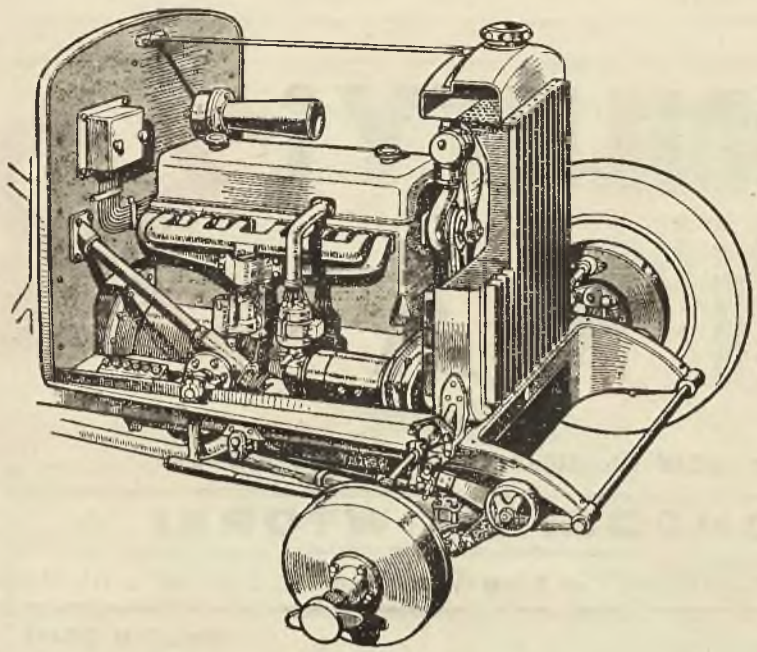
Nasze polskie, naprawdę całkowicie wykonane w kraju, autobusy i samochody ciężarowe „URSUS”, zyskują coraz liczniejszych odbiorców. Już w paru powiatach, linie autobusowe obsługiwane są wyłącznie przez „Ursusy”, a wiele zarządów, większych przedsiębiorstw i fabryk, wyrugowało zupełnie wozy obcej produkcji. Oto codzienny obrazek—gdy po ostatniej kontroli, autobusy i samochody ciężarowe „Ursus” opuszczają fabrykę w Czechowicach, kierując się nieraz w różne krańce Polski, do swych nowych nabywców.

czeniu i ulepszeniu, oraz przystosowaniu do nowoczesnych wymagań ruchu ulicznego i szybkości. Najbardziej popularne będą systemy hy-



PIEWOZ PASAZERÓW POCZTY TOWARÓW
BYDGOSZCZ · KATOWICE · KRAKÓW
LWÓW · ŁÓDŹ · POZNAN · WARSZAWA
BROD · GDAŃSK · WIEŃ

drauliczne Lockheed, przewody rurowe zastępują stare mechaniczne połączenia drążkowe, zapewniając równomierne działanie wszystkich hamulców.



PODWOZIE SAMOCHODU NA ROK 1930 cechować będzie sześć-cylindrowy silnik; nowy zapłon cewkowy, nowy bezpiecznik (stopka) umieszczony na przegrodzie; termostat umieszczony pod klapami przyłbicy silnika; zgrupowane otworki dla oliwienia tłocznikiem smaru, oraz nowe łuski resorów zapewniające ciszę.

Ciekawe zagadnienie stanowią również systemy zawieszenia resorów. Panuje ogólne przekonanie, że powinny one ulec poważnym ulepszeniom, przyczem ulepszenia te powinny dążyć w

padkach ceny pozostaną bez zmiany. Choć z drugiej strony, jak wyżej wspomnieliśmy, ceny niektórych nowych wozów, w stosunku do obecnego poziomu cen, będą wybitnie niskie.

SAMOCODY „URSUS”

— na —

Pow. Wyst. Kraj.

PAWILON Nr. 4

kierunku niezależnego resorowania kół lub też w kierunku, zastosowania innych rodzajów resorów, zamiast zwykłych typów resorów warstwowych. Próby przeprowadzane w tym kierunku są w pełnym toku, jest rzeczą jednak wątpliwą czy realne wyniki dadzą się jeszcze w tym roku zastosować. Prawdopodobnie upłynie jeszcze dużo wody do tego czasu.

Wreszcie co się tyczy cen, to ogólna tendencja będzie raczej zwykła. W wielu jednak wy-

ZAGRANICZNY SAMOCHÓD w Niemczech.

(K). Zbyt krajowej produkcji samochodowej w Niemczech w ostatnich czasach znacznie się zmniejszył, na skutek intensywnej sprzedaży i importu samochodów obcych, przeważnie amerykańskich. Jest rzeczą ciekawą, iż w roku 1928 przywieziono do Niemiec 55.000 samochodów obcych, a więc trzecią część ogólnego zapotrzebowania. Dane, ogłoszone na 1 stycznia r.b. stwierdzają, iż 21,5% samochodów osobowych i 17,9% samochodów ciężarowych było pochodzenia zagranicznego. Niemcy zwracają niezmiernie baczna uwagę na te fakty oraz na montowanie, które za główną przyczynę zła uważają. Montownie zestawiają samochody z przywożonych z zagranicy części, a kalkulacja ich opiera się jedynie na tem, iż niemiecka taryfa celna obłożyła części samochodowe cłem niższem, niż gotowe samochody. Prasa niemiecka zwraca i na to uwagę, iż fabryki niemieckie, które zajmują się produkcją, płacą robotnikom, zajętem przy produkcji, stanowczo wyższe wynagrodzenie, niż montownie robotnikom, wykonywującym znacznie łatwiejszą pracę montażową.

Statystyka przywozu i wywozu niemieckiego przedstawia się następująco:

Przywóz w milionach marek.

Rok	Osobowe	Ciężarowe
1913	12.2	2.0
1925	56.8	8.1
1926	43.4	3.9
1927	56.9	1.4
1928	70.5	1.0

Swoją drogą zauważyć należy, iż mimo trudności o jakich powyżej była mowa, a z jakimi walczyć musi niemiecki przemysł samochodowy, przyrost eksportu w okresie czasu 1927-1928 jest poważny i żadne błąd państwo nie może się takim poszczycić przyrostem. Składają się na to dwie, zdaniem naszym, rzeczy: przede wszystkim silna agitacja, która jest sui generis reklamą nie tylko danej marki, lecz wogóle niemieckiego przemys-

tu samochodowego, reklamą częstokroć przesadną, z drugiej zaś strony stałe dążenie do koncentrowania wysiłków przez łączenie się poszczególnych fabryk w kon-

Wywóz w milionach marek.

Rok	Osobowe	Ciężarowe
1913	71.1	13.2
1925	13.3	10.1
1926	9.8	9.5
1927	16.5	10.5
1928	26.6	21.0

cerny, które, dysponując większymi kapitałami, mogą sobie pozwolić bądźto na lepszy produkt, bądź na intensywniejszą reklamę, bądź wreszcie na wygodniejsze warunki kredytowe i przetrzymanie okresu zwycięskiej walki z konkurencją. Notowane ostatnie wypadki fuzji, ograniczające się dotychczas do fabryk samochodów osob i motocykli, wzbogacone zostały w czasach ostatnich o jeszcze jeden taki wydatek, tym razem jednak w dziedzinie przemysłu samochodów użytkowych. Znana firma Büsing połączyła się z wytwórnią Nannesman-Nulag.

Wyścigi motocyklowe na Mülbürg Ringu.

W dniu 8 sierpnia odbyły się na torze Nürburg Ring wyścigi motocyklowe, liczące się do tegorocznego mistrzostwa Niemiec. Na starcie stanęło 56 współzawodników, z których do celu doszło tylko 13. W kategorii 250 ccm. zwyciężył Geldbach na D. K. W., w kategorii 350 ccm. — Ulmen na Velocette, w kategorii 500 ccm. — Soenius na B. M. W. i w kategorii 1000 ccm. — Faust na Harley-Davidson. Największą szybkość uzyskał Soenius na motocyklu B. M. W.

Rynek Metalowy i Maszynowy

Największy i najpoczytniejszy tygodnik fachowy w Polsce dochodzący do 5.000 Kupców i Przemysłowców wychodzący nieprzerwanie już lat 9.

Świetnie zaprowadzony w całym kraju, polecamy jako korzystny organ reklamowy dla branży: metalowo-maszynowej, budowlanej i ceramicznej, automobilowej i rowerowej, elektro- i radjotechnicznej i maszyn rolniczych. Każdy zeszyt o objętości 50 — 60 stron druku.

**Przystępne warunki ogłaszania.
Abonament kwartalnie złot. 4.50**

ADRES:

Rynek Metalowy i Maszynowy POZNAŃ, Wielka Nr. 10.

TEL. 22-77.

**ZAKŁADY
AKUMULATOROWE
TUDOR S.P. AKC.
WARSZAWA ŻŁOTA 35 Tel. 404-94**

POLECAJĄ SWOJE ZNAKOMITE AKUMULATORY STARTEROWE.

Sprzedaż na miasto st. Warszawę w firmie:

„MAGNET”

Warszawa, ul. Hoża 33, tel.: 419-31 i 19-31.

Oddziały: BYDGOSZCZ, ul. Błonie 7, tel. 13-77.

POZNAŃ, ul. Mostowa 4a, tel. 11-67.

LWÓW ul. Nabelaka 21, tel. 52-55.

Wyścigi cyclecarów w Brokland.

W Anglii istnieje specjalny Klub posiadaczy cyclecarów, czyli małych samochodzików trzy i czterokołowych. Klub ten urządził w dniu 1 września, na torze autodromu Brookland pod Londynem, wyścig na dystansie 50 mil ang. czyli około 80 klm., dostępny wyłącznie dla tego rodzaju pojazdów. Na torze ustawiane zostały przeszkody z piasku, których omijanie imitowało branie zakrętów.

Zwycięscą wyścigu został Goodall na trzykołowie Morgan z silnikiem J. A. P., rozwijając szybkość przeciętną 114 klm./g. Drugim był Gardner na samochodziku Amilcar.

Inż. JOULE.

Poradnik automobilisty.

P. J. K. z Warszawy pisze:

„proszę mi wyjaśnić jaką rolę odgrywają rozmaite domieszki do benzyny, które ostatnio coraz głośniejszą reklamą. Często polecane jest dosypywanie pewnej ilości naftaliny, która ma jakoby zmniejszać zużycie benzyny. Ponieważ nie mogę pojąć, jak to się dzieje, proszę więc o łask. wyjaśnienie.”

Domieszki te mają na celu „wzbogacenie benzyny”. Wzbogacenie to polega na zmniejszeniu procentowej zawartości wodoru na korzyść tlenu. Aby cel ten osiągnąć, substancja dodawana do benzyny musi zawierać odpowiednią ilość niezwiązane tlenu, ewentualnie musi się z łatwością rozkładać i być rozpuszczalną w benzynie. Nie może również domieszka taka po spalaniu pozostawiać płynnych lub stałych pozostałości i nie może szkodliwie działać na metal ścianek cylindra lub tłoka.

Najczęściej używaną domieszką jest kwas pikrynowy (48% tlenu) oraz azotan amonu (60% tlenu). Wadą tych dwóch domieszek jest ich słaba rozpuszczalność w benzynie. Również szczególnie, kwas pikrynowy działa szkodliwie na metal cylindrów, tworząc z nim sole t. zw. pikryjany.

Próbowano również wprowadzać czysty tlen z balonów wprost do cylindrów. Od tego już tylko jeden krok do słynnych już dziś silników kompresorowych — t. zw. „przekarmionych”.

Wspomnieć należy również o dodawaniu do benzyny kamfory w stosunku 3 gr. na 1 litr benzyny. Oficjalne jednak badania nie wykazały dodatnich wyników.

Natomiast najłatwiejszym i najbezpieczniejszym środkiem pozostaje naftalina, która znakomicie zmniejsza zużycie benzyny i zmęczenie silnika.

Z PRZEMYSŁU I HANDLU samochodowego.

Produkcja niemiecka w 1928 r.

W roku 1928 r. w Niemczech wyprodukowano 27,000 samochodów ciężarowych (w roku 1927—22,000, w roku 1926—8,590). Produkcja autobusów wynosiła: W roku 1928—2,200, w roku 1927—1687, w roku 1926—1,185.

„S. K. F.” kontroluje „Compagnie d'Applications Mécaniques”.

Znana szwedzka fabryka łożysk kulkowych nabyła większą ilość akcji francuskiej fabryki „Compagnie d'Applications Mécaniques”.

Nowe konsorcjum we Włoszech.

Fiat, SPA i Ceirano zorganizowały w r. b. konsorcjum dla produkcji i sprzedaży samochodów ciężarowych, autobusów i samochodów specjalnych. Jak wiadomo Fiat od 1925 roku kontroluje SPA, a w r. b. Fiat zapewnił sobie kontrolę fabryk „Ceirano”. Nowostworzone konsorcjum jest właściwie monopolistą na rynku włoskim, gdyż spotyka tylko w dziale autobusów konkurencję „Lancii”.

Produkcja kauczuku w 1929 roku.

Obliczają, że produkcja kauczuku w 1929 r. wyniesie co najmniej 750,000 ton.

Traktory rolnicze w Niemczech.

Produkcja traktorów rolniczych w Niemczech rozwija się intensywnie. W ostatnim roku było ich w użyciu 28,000 sztuk w stosunku do roku 1927 gdy było w użyciu 11,700 sztuk. 15 fabryk niemieckich produkuje obecnie traktory, a ilość ich rocznej produkcji wynosi: 13,000 szt. Cztery największe fabryki obejmują 70% tej produkcji.

Ten szybki rozwój produkcji traktorów, tłumaczyć można udziałem większych banków niemieckich, przy kontroli Rządu i instytucji finansującej, sprzedaż traktorów odbywa się na raty do 26 miesięcy, tak że prawie połowa traktorów, jest sprzedana przez tą instytucję.

Ford w Rosji.

Sowiety zdecydowały budowę fabryki samochodów w Niżnim Nowgorodzie przy wybitnym współudziale Forda. Produkcja tej fabryki ma wynieść 24,000 samochodów w r. 1931—48,000 w r. 1932 i 1933 i w latach następnych po 100,000 sztuk.

W ciągu pierwszych dwu lat Ford dostarczy 100% części, w 3-im roku 50% części, w r. 4-ym 25% części w dalszych zaś latach wszystkie części mają być wykonywane w Rosji. Ford zobowiązał się udzielać w przeciągu 4—10 lat całkowitej pomocy technicznej, przyjąć do innych fabryk personel rosyjski do wyszkolenia, oraz dać prawo reprodukcji swych specjalnych obrabiarek i wszystkich ulepszeń, jakie sam wprowadzi do swej produkcji.

Przemysł samochodowy na Węgrzech.

Węgry posiadają 2 fabryki samochodów ciężarowych „Magyar Wagon et Gepyar R. T.” w Gyor i „Magyar Allamvasutok Gepyar” w Budapeszcie. Ostatnia należy do Kolei Węgierskich.

Pierwsza z tych fabryk wyprodukowała w r. 1927—157 podwozi 3-ch tonowych (z tego 50 sztuk na autobusy), 20 podwozi 5-cio tonowych i 15 podwozi 2½ ton. w pierwszej połowie 1927 r. produkcja znacznie się zmniejszyła i wyniosła w pierwszej połowie tylko 40 sztuk. Druga fabryka, stworzona w r. 1927, pracuje w porozumieniu z „Beve-Daimlerem” i montuje z części niemieckich. Produkcja jej wyniosła w r. 1928 około 90 podwozi różnej nośności. Ostatnio otrzymała zamówienie od magistratu Budapesztu na 100 autobusów.

Podniesienie kapitałów akcyjnych.

Towarzystwo budowy samochodów ciężarowych „Bernard” podniosło kapitał akcyjny z 5 do 5-ciu milionów franków francuskich.

T-wo „Berliet”.

podniosło kapitał akcyjny z 25 do 30 milion. franków.

„Pauhard-Levasson”.

podniosło kapitał akcyjny z 5 do 10 milionów frank.

Ford w Konstantynopolu.

Ford organizuje w Konstantynopolu montownię z produkcją 75 samochodów dziennie.

Fuzje w Niemczech.

„Büssing” nabył ostatnio fabrykę „Manesmon-Mulag”.

Nowe przepisy ruchu samochodowego w Anglii.

Z dniem 1 września b. r. w Anglii weszły w życie nowe przepisy ruchu samochodowego, obejmujące między innymi unormowanie nadmiernego hałasu, wytwarzanego przez auta.

Przy układaniu powyższych przepisów prawodawca wyszedł z założenia, że nadmierny hałas spowodowany przez samochody ma dwa źródła: jednym źródłem jest *niedbalszość*, drugim *defekt w silniku lub karoserji*.

Drugie źródło obejmuje 1). *defekt w samym silniku lub samochodzie*, oraz 2). *defekt w akcesoriach*. Wobec tego jednak, że źródło, to zasadniczo bywa spowodowane siłą wyższą, sankcje karne dla kierowców nie są zbyt surowe.

Natomiast sankcje karne znacznie są surowsze dla kierowców, którzy powodują nadmierny hałas przez niedbalszość.

Punkt 3 przepisów brzmi: „*Jeżeli samochód jest nieczysty, to nikomu nie wolno używać trąbki, sygnału lub jakiegokolwiek podobnego instrumentu, chyba, że wymagają tego względy bezpieczeństwa*”. Wobec głęboko zakorzenionego w Anglii zwyczaju trąbienia na przyjaciół czy znajomych, przepis ten w znacznej mierze przyczyni się do uciszenia nowoczesnej ulicy angielskiej.

Wraz ze zwiększeniem jakości samochodów w Warszawie wzrasta również hałas na ulicach miasta. Czy ten nadmierny hałas na ulicach naszego miasta nie zainteresowały bliżej odpowiednie czynniki?

MODNE PRZEKLEŃSTWO.

W tych dniach na jednym z bulwarów paryskich stały się dwa auta. Dzięki jednak zręczności obu soferów, obeszło się bez poważniejszych uszkodzeń.

W jednym z aut uległa tylko zgłębieniu błotnica, na drugim zaś powstało kilka rys, wskutek starcia emalii.

Obaj soferzy wyskoczyli ze swych aut, aby sprawdzić uszkodzenia, wywołane przez starcie i — oczywiście — zaczęli *hawzajem* sobie wymyślać.

Gradem sypały się najwyszukańsze słówka ze słownika ulicznego, coraz to soczystsze i dosadniejsze, wreszcie jednak obaj rycerze kierownicy ochrypli i wyczerpawszy już cały słownik przewisk, wrócili do aut swoich. Ale jeden z nich jeszcze się namyślał, coby tu powiedzieć najdosadniejszego zniechędzonego, a właśnie odjeżdżającemu przeciwnikowi.

PRZYGOTOWANIE MOTOCYKLA SERYJNEGO

do zawodów.

(dokończenie)

Następnym sposobem zmniejszenia komory wybuchowej, jest zastosowanie nowego dłuższego tłoka. Tu należy zwrócić uwagę na konstrukcję komory wybuchowej, bacząc by nie zastosować tłoka, który mógłby zawadzić o wentyle. Nowy tłok powinien być oczywiście starannie dopasowany i dotarty.

Składanie silnika należy prowadzić bardzo starannie i uważnie. Wszystko powinno trafić na swoje miejsce. Nie należy stosować starego szczeliwa. Na uszczelnienie należy zwrócić specjalną uwagę i wykonywać je najstaranniej, by silnik nie tracił niepotrzebnie, nawet najmniejszego ułamka kompresji.

W gaźniku zależnie od nowego zastosowanego paliwa, należy wymienić dyszę. *Należytą wielkość dyszy ustalić* doświadczalnie zmieniając dyszę i próbować, pracować przy różnych dyszach i tym samym składzie mieszanki. Przy tem badamy, jaką moc rozwija silnik. Najlepiej jest badać moc silnika metodą hamowania.

Można zalecić zastosowanie nowego gaźnika zaopatrzonego w dwie komory pływakowe. Gaźnik taki *zapewnia stale jednolity dopływ* benzyny niezależnie od położenia, jakie może przyjąć motocykl na wirażach. Przy gaźnikach z jedną komorą pływakową, może mieć miejsce wypadek, że na skutek przychylenia motocykla dopływ benzyny będzie niedostateczny.

Bardzo wskazanem jest zastosowanie dobrego filtra do benzyny. Należy również zastosować filtr do powietrza, chociażby w postaci odpowiedniego sitka.

Magneto należy w należyty sposób zabezpieczyć od przenikania wody deszczowej, ewentualnie ze strumyków kałuż i t. p. które mogą przytrafić się na drodze nawet przy niektórych rodzajach zawodów. Najczęściej stosujemy w tym celu wazelinę lub klej do gum, którym pokrywamy szpary wieczka przerywacza. Po ukończonych zawodach to zabezpieczenie należy jednak usunąć. Nie należy zapominać o okryciu i drugiej strony magneta. Kabelki wysokiego napięcia owija się taśmą izolacyjną. Większość fabryk budujących magneta, produkuje *specjalne typy* do zawodów motocyklowych, które wytrzymują z łatwością zwiększanie obrotów. Należy dokładne przejechać wszystkie części motocykla, sprawdzić czy wszystko jest w należytej porządku i czy może dać maximum tej wydajności, na jaką motocykl jest zbudowany. Należy więc sprawdzić czy akumulatory są zupełnie naładowane, zamienić żarówki w latarniach na nowe i przygotować wszystko tak, żeby zwiększyć do maximum swe szanse w walce o zwycięstwo.

W końcu, po upływie już kilku sekund, ryknął za odjeżdżającym.

— A nie pokazuj mi się na oczy, ty — *Snowdenie* — i zajaśniała twarz jego tryumfem.

Powietrze i jego znaczenie z punktu widzenia automobilizmu i motocyklizmu.

Powietrze jest traktowane jako rzecz, tak powszednia i naturalna, że niejednemu automobilście wyda się dziwnem zastanawianie się nad nim. Jednakże odgrywa ono bardzo poważną rolę w technice samochodowej.

Jeżeli przyjrzymy się uważnie pracy wszystkich części i mechanizmów samochodu to stwierdzimy, że powietrze odgrywa tu bardzo poważną rolę.

Bez powietrza pneumatyki stają się politowania godne i do jazdy niezdatne, a bez pneumatyków przecie, nie możemy dziś nawet wyobrazić sobie żadnego pojazdu motorowego. Gdyby nawet wszystkie drogi były asfaltowane, jazda bez pneumatyków byłaby podobna do podrygów starych bryczek i furmanek. A ponieważ drogi nasze są niestety bardzo dalekie od ideału — pneumatyki są bezwzględnie koniecznością. Powietrze znajduje się w pneumatykach, gdy są one całe, oraz gdy są w należytem stanie ich wentyle. Należy więc pamiętać o materiale reperacyjnym i częściach zapasowych i wozić je stale z sobą. Tu należy przypomnieć, iż przeżność powietrza w pneumatykach *musi odpowiadać przepisanej* przez fabrykę. Zbyt mała przeżność, może spowodować wielkie naprężenia wewnętrzne, które odrywają się w pierwszym rzędzie na oponach i mogą powodować ich uszkodzenie. Zbyt wielka sprężność, czyni pneumatyki zbyt twardymi i czulem na uderzenia i przeszkody terenowe.

Na analogicznych zasadach jak pneumatyki są zbudowane i poduszki samochodowe. Siedzenia wyposażone w poduszki pneumatyczne są u nas jeszcze *bardzo mało rozpowszechnione*, lecz są one tak dogodne, że nie ulega najmniejszej wątpliwości, iż z biegiem czasu znajdą powszechne zastosowanie. Przy napelnianiu ich powietrzem należy pamiętać, że górną one nad skórzanymi swą miękkością, a więc nie należy ich pompować nadmiernie, by nie stały się tak twarde, jak skórzane.

Powietrze jest zasadniczą częścią składową mieszanki wybuchowej, którą pracuje silnik. Mieszanka tworzy się przez parowanie rozpylonych cząsteczek benzyny, ewentualnie innego paliwa, i mieszanie się tej pary zasymanem do cylindra powietrzem. Bez powietrza nie dałoby mieszanki żadne paliwo, a silnik nie wykonałby ani jednego obrotu.

Zasysane powietrze jednak może zawierać wiele kurzu, który trafiając do cylindrów może niszczyć je oraz wentyle. Zapobiegamy temu przez stosowanie odpowiednich filtrów powietrza.

Temperatura zasysanego powietrza ma znaczny wpływ na na przeżność wybuchu a zatem i na wydajność pracy całego silnika. Gdy temperatura powietrza jest zbyt niska, nie jest możliwe parowanie paliwa rozproszonego przez gaźnik na drobniutkie kropelki. Wydajność silnika spada, maszyna nie ciągnie, aż dopóki silnik nie nagrzej się w takiej mierze, że parowanie jest należyte. Za dawnych czasów podczas chłódów powodowało to fatalną pracę silnika, który ustawicznie strzelał do gaźnika i nie mógł rozwinać należytej mocy. Obecnie mamy szereg urządzeń, które tym brakiem zapobiegają. Są to przedewszystkiem urządzenia, zmierzające do regulacji chłodzenia jak np. żaluzje przy chłodnicach i t. p.

Mamy cały szereg akcesorji samochodowych, które są oparte na własnościach, ewentualnej pracy powietrza. Wymienimy tu przyrząd do automatycznego przecierania szyby przedniej, znajdujący się przed oczami kierowcy. Mechanizm poruszający pneumatycznie dźwignię jest połączony z tłoczkiem, na której działa przeżność mieszanki w cylindrze, raz wypychając go podczas suwu sprężania to wciągając podczas ssania.

OKÓLNIKI

Ministerstwa Komunikacji.

Kancelaria Wydziału Lotnictwa cywilnego Minist. Kom. przysłała nam cały szereg okólników, w których zwraca uwagę na niedokładności popełnione, przez niektóre osoby i instytucje zainteresowane lotnictwem, ostrzegając przed następstwami. W tym celu ważniejsze wiadomości przytaczamy poniżej.

Często zachodzą wypadki, że zainteresowane instytucje i osoby zgłaszając płatowce do rejestracji nie przestrzegają przepisów, a co się najczęściej zdarza nadsyłają niewłaściwe zdjęcia fotograficzne. Fotografje płatowca powinny być o wymiarze 9x12 cm. jedna powinna przedstawiać go ściśle z przodu druga z profilu (bez odchyleń) na tle horyzontu ewentualnie hangaru (nie na tle drzew). Grupę znaków przynależności państwowej i rejestracyjnych (liter) należy umieszczać na samolotach, na powierzchni dolnej, płatów dolnych oraz po obu stronach kadłuba między, skrzydłami i opierzeniem. Litery znaków na płatach dolnych i górnych powinny być zwrócone górną częścią do przedniej krawędzi płatów. (Na jednopłatowcu umieszcza się grupę znaków na dolnej i górnej powierzchni skrzydła).

W innych miejscach płatowca znaków umieszczać nie należy.

Zaś w myśl rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 o prawie lotniczym art. 15, należy w razie jakiegokolwiek wypadku lotniczego, natychmiast zawiadomić po wypadku drogą najkrótszą (telefonem, telegrafem) „Bureau Veritas” potwierdzając zawiadomienie tą drogą pisemną w terminie nie przekraczającym dni 14 od daty wypadku.

MOTOCYKLOWE NOWINKI KONSTRUKCYJNE

po angielskich Tourist Trophy 1929 r.

Tourist Trophy jest corocznym przeglądem nowinek i ulepszeń technicznych, wprowadzonych przez największe fabryki świata. Są one również egzaminem dla nowych konstrukcji, które zdobywają tu prawo obywatelstwa i w razie dodatniego wyniku tego egzaminu, zostają wprowadzone powszechnie do maszyn seryjnych na rok przyszły.

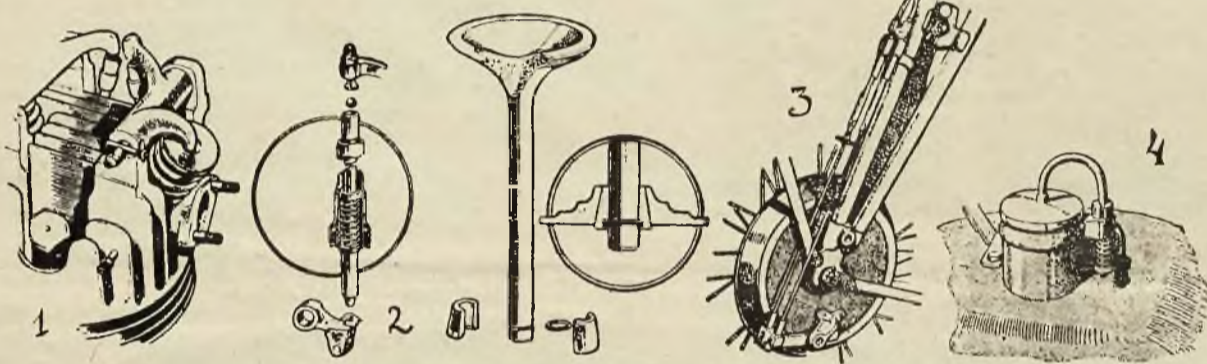
Jak w latach ubiegłych tak i w r. b. nie było na Tourist Trophy żadnej zupełnie nowej maszyny, natomiast spotykamy cały szereg ulepszeń w silnikach i mechanizmach motocykli. Każda z fabryk reprezentowanych na zawodach, wniosła coś nowego do produkowanych przez siebie maszyn. Większość maszyn, które startowały w tym roku, była wyposażona w silniki JAP. Ogółem we wszystkich kategoriach, 40 maszyn posiadało ten silnik. Silniki te posiadają szereg, ulepszeń prawie niewidocznych na pierwszy rzut oka, lecz mających znaczenie dla pracy silnika. Modele o pojemności 250 i 359 cm³ mają kompresję 7,5:1 i pracują na mieszance benzyny z benzolem. W stosunku 50:50 Mniejszy silnik rozwija 18:19 K. M. przy 5800 obrotach na minutę. Z szeregu drobnych ulepszeń zwrócimy uwagę na bardzo ładne rozwiązanie głowicy cylindra, która jest zaopatrzona w specjalnego kształtu żeberka przy wentylu wydechowym, co ma na celu dobre chłodzenie w tym miejscu. Zmieniony jest również rozrząd zaworowy. Szczegóły konstrukcyjne są widoczne na załączonej rycinie. Konstrukcja ta jest specjal-

wo stosuje się benzyna-benzol i jako przykład wydajności tych silników podamy silnik o pojemności 500 cm³ który przy 500 obrotach daje 32 K. M.

Motocykle A. I. S. były wyposażone w silniki z łańcuchowym napędem rozrządu zaworowego. Wymiary silnika zostały zmienione i wydajność zwiększona. Półlitrowy silnik, 79x101 mm. ma pojemność 495 cm³. Jest to silnik o długim skoku. Silnik 70x90 mm. ma pojemność 345 cm³. Rama jest nieco podwyższona ze względu na zwiększone wymiary silnika. Wielką uwagę zwrócono na hamulce, które mają średnice 22,5 i 20 cm. (przedni i tylny bęben) oraz szerokość szczepek 25 mm. Oba hamulce mogą być sterowane nogą. Prócz tego hamulec przedni może być uruchomiony ręcznie. Skrzynka biegów ma nadal prostą konstrukcję. Udoskonalone jest również smarowanie.

Motocykle Excelsior startowały w kategorii 350 cm³. Posiadają one 4 biegi, obydwie hamulce są nożne. Bardzo pomysłowo jest rozwiązanie zamknięcia zbiornika benzyny, umożliwiające szybkie napełnienie. Zbiornik oliwy ma 2 przedziały, jeden z których służy na lekki smar do łańcuchów.

Reprezentowane były również standaryzowane maszyny Crindlay-Peerlees. Maszyny te były wyposażone w nowe widełki przednie, systemu Brampton. Hamulec przedni jest ręczny. Zasługuje na uwagę świetny system tłumienia wstrząsów.



1) Wahadłowy system Blackburne. 2) Szczegóły mechanizmu zaworowego J. A. P. 3) Hamulec przedni motocykla A. J. S., sterowany pedałem lub drążkiem 4) Ciekawe zamknięcie Excelsiora.

nie ciekawa, gdyż pozwala na montowanie zaworów na wszystkie seryjne silniki po wymianie jedynie niektórych części. Smarowanie jest standaryzowanego typu JAP. połączone z pompką Best And Loyd.

Wiele analogicznego ma również półlitrowa Jap o kompresji 7:1 na mieszanie benzyna-benzol. Silnik ten posiada znaczną wydajność o małych obrotach. Drugim typem spotykanym często na Tourist Trophy Black-brun. W silniku tym spotykamy standaryzowane części i odlewy fabryczne. Kompresja waha się od 7,7:1 w małych i 7,4:1 w dużych typach. Jako pali-

Wielkie zainteresowanie wzbudził w Anglii motocykl Guzzi włoskiego wyrobu. Na tej maszynie startował Pietro Gzetti w zawodach lekkich maszyn. Maszyna ta posiada bardzo ładne rozwiązanie połączenia w jednym bloku silnika i skrzynki biegów. Konstrukcja ta robi zaszczyt produkcji włoskiej. Silnik posiada wszystkie nowoczesne konstrukcyjne silnikowych. Smarowanie jest bardzo pewnie wykonane przy pomocy pompy oliwy. Skrzynka biegów jest umieszczona za silnikiem. Biegów jest 3 i są one przekładane przy pomocy drążka w sposób zbliżony do konstrukcji Sturmey-Archer. Cały

tysiące wbijających się w skórę igieł. Czerski zdjął okulary, przez które nie niewidział i, przymrużywszy powieki, kolejno oceniał mijane pola, jako przygodne lotniska w razie wyczerpania się rezerwy benzyny. Jakimś cudem silnik pracował nadal.

— Lecimy na reklamie — zauważył pilot. — Benzyna się przecież skończyła.

— Na prawo Gandawa — zawołał Wojtyga. — Tam patrz!

Plachta dymu zgniecionego deszczu ku ziemi leżała na prawo, na miasto — rzucił Wojtyga.

Znow rozległ się harcący, suchy terkot motoru.

— No, no — mruknął groźnie Czerski.

Silnik jakby usłuchał. Gaźnik ssal resztki benzyny, zasilając mieszaną zmęczoną cylindry, w których pracowicie skakały tłoki.

Wykręcali pod wiatr. Deszcz siekł niemal poziomo. Rękaw orientacyjny na hangarze w skraj niewidocznego po za ulwą lotniska stał dęba na wichurze, targając się nerwowo na uwięzi masztu. Obok hangaru, wzdłuż rowu granicznego sterczały kopy siana.

Wtem silnik nagle urwał. Śmigło zawahało się i stanęło. Tylko wichura jęczała dalej w linkach i sterach.

Rzuciło w górę i w dół. Tracili z każdą sekundą wysokość, idąc wprost na kupy siana, które rosły w oczach.

— Wmeldujemy się w nie — zawołał Wojtyga.

— Nie! — uciał pilot.

Wyzyskując resztki szybkości, położył Motha niemal prostopadle na lewą burzę. Kłęb siana przemknął pod prawym skrzydłem i uciekł w tył. Maszyna wyprostowała się i leciutko dotknęła kołami trawy lotniska tuż za rowem. Wylądowali.

KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH



H. PRYLIŃSKIEGO
WARSZAWA, Al. Jerozolimskie 27
Tel. 50-57 **KURSY ZAWODOWE I DŻENTELMEŃSKIE**

ten mechanizm jest umieszczony w ramie bardzo ładnie ukształtowanej. Obcych fabryk na tej włoskiej maszynie, są widełki Webb i hamulec przedni tej samej marki.

Dalej spotykamy 3 maszyny angielskiego wyrobu Levis, New Gerard i Montgomery. Maszyny te nie posiadają znacznych zmian w stosunku do typów spotykanych obecnie w handlu. Silniki wyrobu JAP są oczywiście nowych wzorów, produkowanych przez tę fabrykę.

(dokończenie nastąpi)

ZIRA AGA ofiarą pędzącego auta.

Uchodzący za najstarszego człowieka na świecie, turek Zira Aga, o którym wspominaliśmy już kilkakrotnie na tem miejscu, dożył stu czterdziestu trzech lat, uczestniczył w kilku wojnach, pracował wśród najniebezpieczniejszych warunków, stał się żywą kroniką całego szeregu pokoleń na to, aby paść ofiarą auta!

Stało się to w tych dniach w Stambule. Zira Aga niemal w półtorawiekowym życiu znalazł się w biedzie; zajęcie, które obiecywało mu zyski pokaźne, zaangażowało go bowiem na występy filmowe, jako najstarszego przedstawiciela rodu ludzkiego, jedno z amerykańskich towarzystw kinematograficznych.

Trzeba jednak nie szczęśliwie, że w przeddzień wyjazdu, Zira Aga, przechodząc jedną z ulic Stambułu, dosiadł się pod koła pędzącego auta. Ciężko poranionego starca przeniesiono do szpitala, gdzie wskutek ran odniesionych życie zakończył.

Nocna komunikacja powietrzna w U. S. A.

Stany Zjednoczone posiadają już 16.300 kilometrów dróg lotniczych oświetlanych nocami tak, że komunikacja powietrzna może się odbywać wzdłuż nich bez przerwy dniem i nocą.

Poza tem prowadzone są prace nad oświetleniem jeszcze 3.300 kilometrów, a między innymi linij z Chicago do Atlanty.

Janusz Meissner por. pilot.

(Nowela)

POLNISCHES FLUGWETTER. (dokończenie)

Zaczynało się ściemniać. Wojtyga gorączkowo szukał na mapie położenia nadbrzeżnego miasteczka, które właśnie wychyliło się z pod nawisłej po lewej stronie ulawy. W zbiorniku pozostało piętnaście litrów benzyny...

Jakiś tor kolejowy przekreślił wąziutkim pasemkiem szyn, zielone pola. Trochę dalej białe budynki stacji.

— Przeleć nisko — powiedział obserwator — zobaczmy jak się to nazywa.

Silnik zcichł. Zeszli nad torem w dół i przemknęli tuż obok dworca, między pajęczyną telefonicznych drutów.

— Heyst — odczytał Wojtyga napis. — Belgia — powiedział, spojrzawszy na mapę. — Najbliższe lotnisko mamy w Ostendzie. Ale to wprost pod wiatr. Lepiej dolecieć z bocznym do Gandawy; będziemy tam prędzej. Tylko, czy wystarczy benzyny?

— Musi — burknął pilot. — Jak to daleko?

Do Gandawy byłoby pięćdziesiąt kilometrów. Ale po upływie pół godziny, gdy Moth przebił się zaledwie do Somergen, wskaźnik zbiornika wykazał zero.

— To nic — powiedział spokojnie Czerski. — Dolecimy; pływak nie sięga do samego dna.

Tymczasem chmury zginały ich wciąż niżej i niżej. Zaraz na Waerschoot przykryła ich gęsta sieć ulewnej deszczu, przez którą zaledwie rozróżnić mogli drogę. Wicher rzucał maszyną z burty na burtę, że leżała nieraz długo na skrzydle, nie mogąc się podnieść, przechodziła w posłizg i dopiero na pełnym gazie wyrównywała mocując się zaciekłe z żywiołem. Po twarzach smagały ich krople, gnane pędem śmigła, jak

Wojtyga był lakoniczny. Rozmawiali z mechanikami i zastępcą kierownika ruchu po niemiecku.

— Chcemy lecieć do Paryża. Jaka tam jest pogoda?

— Chmury na 50 metrów, deszcz, wogóle niemożliwie, ani jedna maszyna nie przybyła tu i nie wystartowała stąd dzisiaj.

— Taak? — zdziwił się obserwator.

Spojrzał na Czerskiego. Uśmiechnęli się jednocześnie. — Hm — powiedział wolno: — Prosimy wobec tego o benzynę.

Było zupełnie ciemno, gdy w trzy godziny później przylecieli nad Paryż. Wśród pyłu iskierek świateł z łatwością odszukali neonowe sygnały portu lotniczego w Le Bourget. Wylądowali i wraz z uprzedzonymi telegraficznie o ich locie komendantem lotniska poszli nadać depeszę do Gandawy, że dolecieli szczęśliwie.

Zastępca kierownika ruchu, na lotnisku w Gandawie zdawał raport swemu zwierzchnikowi z całodziennych czynności. Długo i szeroko opowiadał o locie dwóch narwanych Polaków. Wyrażał się o nich z podziwem.

— Tak — powiedział kierownik, zapalając cygaro. — Rzeczywiście mieli złą pogodę.

— Ba, co to był za czas. Nikt u nas nie latał przecież, oprócz tych dwóch. Ein echt Polnisches Flugwetter — zakonkludował.

— KONIEC —

OMÓWIENIE REDAKCYJNE.

W numerze poprzednim, w początku noweli „POLNISCHES FLUGWETTER”, z winy drukarni „Sila”, zostały przedstawione następujące zdania:

Kolumna 4-ta, szpalta druga, 19 wierszy od góry należy do dalszego ciągu szpalty 3-j w kolumnie 3-j za 25-m wierszem od góry.

ZADEUSZ JAKIMOWICZ.

„LOTEM” na „PEWUKĘ”

**Życie ul. Topolowej. — „Panie, ja chcę lecieć do Gdańska!”
Szukanie lęku. — Moja piękna Marjetta, jej chabrowe oczy
i stracone marzenia.**

Różnorodne tony sygnałów samochodowych ożywiały spokojną zazwyczaj ulicę Topolową. Co chwila wjeżdżał jakiś wóz do bramy portu *Linji Lotniczych „LOT”*. Czas odlotu płatowców, do Gdańska i Poznania, wskazywał godzinę 14-ą. Przy okienku kontrolnym zastałem już sporo osób. Szybko i sprawnie załatwiano każdego z pasażerów; na każde zapytanie otrzymywało się natychmiast uprzejmą odpowiedź. Jeden jakiś pucioławy grubasek, zroszony na czole potem, podnieconym głosem przechodzącym w wysoki dyszkant, wołał:

—Panie, więc ani jednego!-czy to możliwe?

—Powtarzam panu jeszcze raz, że niema ani jednego wolnego miejsca do Gdańska—następowała spokojna odpowiedź z okienka.

—Ależ ja muszę być dziś w Gdańsku, może będzie okazja, może panowie drugi uruchomią—nie ustępował grubasek.

—Proszę pana, dziennie do Gdańska odlatuje tylko dwa płatowce; należało panu wcześniej pokłopotać się o bilet, teraz nic nie poradzę. . .

—*Poradzę—poradzę!*—zdenewrowany do najwyższego stopnia piał grubasek na całe lotnisko, przedrzeźniając swego informatora—żeby ciocia miała drucik to by był parasol,—ja wczoraj nie wiedziałem, że dziś muszę lecieć co za porządku,—dwa samoloty,—ja panie, tego. . .

Warkot zapuszczonego silnika zagłuszył krzyki, zapienionego od irytacji *pretendenta do lotu*. Płatowiec pobiegł po polu, i po chwili oderwał się od ziemi znikając szybko w oddali, a uspokojony już nieco grubasek, widząc, iż stracone zupełnie jego nadzieje, odprowadzał go smętnym spojrzeniem. Machnął zrezygnowanie ręką i przez zęby wycodził—*„Chollerrrra, tłucz się człowiecze teraz całą noc w dusznym pociągu.”* i skierował się w stronę wyjścia z portu lotniczego.

O godzinie 14,30 siedziałem już w wygodnym fotelu Fokkera, gotowego do odlotu w kierunku Poznania. Obserwowałem z otwartego okienka krzatanie się personelu, obsługującego pasażerów i mechaników, przeprowadzających ostatnią kontrolę płatowca. Ukazanie się kierownika ruchu zbliżało upragnioną mi chwilę wzniesienia się w przestworze. Upał doskwierał nieznośny. Po całodziennym łażeniu po ulicach Warszawy, wchłanianie w siebie niezliczonej ilości kurzu, a z nim miliony wszelkich zarasków, mając przed sobą perspektywę opuszczenia na parę godzin tego nędznego ziemskiego podołu—wyrobiło się jedyne pragnienie: prędzej, prędzej znaleźć się w locie ptaka, odetchnąć świeżym nieskażonym powietrzem i napawać się cudnym widokiem panoramy—wstęgi Wisły, lasów, rzek, wsi i miasteczek z orlego lotu.

Fokker drgnął. Obroty silnika zaczęły rosnać, samolot wyprostował swój kadłub do lotu, i jeszcze chwila, a żywa mapa lotniska mokotowskiego i jego okolic zaczęła się od nas oddalać, coraz szybciej i szybciej. Płatowiec przeszedł w poziomy lot, i mknęliśmy prosto ku Poznaniu.

Zacząłem obserwować swoich współtowarzyszy podróży. Przebiegłem kolejnie wzrokiem i przekonałem się w krótkce, że są to *stare wygi* powietrzne, oswojone i odbywające podróż powietrzną nie poraz pierwszy. Dłużej natomiast obserwowałem *pasażera płci pięknej*. Jedyna nasza towarzysząca podróży; ubrana w jasny burberry w kapelusiku kokieterijnie zsuniętym na czarne o regularnych rysach brwi, swemi chabrowymi oczyma rozglądała się po kabinie z ciekawością godną kobiety. Podpadłem również jej badawczemu spojrzeniu. Szukałem w jej oczach lęku pierwszej podróży i, i—piękna pani; szukała również we mnie tego samego... lęku.

—Allor Monsieur vous voyager le premier coup? - Non — powiedziała nagle do mnie.

—Tak pani — potwierdziłem, pytającej o chabrowych oczach, i zaskoczony byłem jej wyzwaniem. Poprosiłem sąsiada pani Marjetty—tak nazywała się nasza jedynaczka—o zamienienie się ze mną miejscem, uczynił to z wyszukaną grzecznością, lecz z widoczną niechęcią, obdarzając mnie spojrzeniem pełnym zazdrości.

Pani Marjetta była bardzo rozmowną. Wdówka po pułkowniku wojsk kolonialnych podróżowała sobie, ot tak,—bo ma wiele czasu oraz pieniędzy i włóczy się—jak sama powiedziała, z „*kąta w kącie*” Bożego świata. Była przed tygodniem na wystawie w Barcelonie i obecnie jedzie obejrzeć naszą. Marjetta szczeniła wiele. A ja,—snułem już nić planów naszej dalszej znajomości, *byłem blisko zakochania się...*

I cóż? Opuściła mnie nędznie, w Poznaniu, zaraz na wstępie. Nie powiedziała mi nic, że na nią czeka...

Rozwiałem „*nić*” swoich marzeń. Widocznym jest, że sądzono mi zostać starym kawalerem. Niepoprawny ze mnie fantasta-idealista. . .

Zresztą, co was to obchodzi moi kochani Czytelnicy. Krótko mówiąc zjechałem z podwójnej podobłocznej podróży—raz z rzeczywistej, a z drugiej—wiecie już jakiej. Ale *do tematu*. Leciałem wszak z urzędu, z ramienia redakcji naszego „*Autolotu*”. Leciałem zwiedzić PEWUKĘ, i „*Samolot*” na Ławicy-w Poznaniu. . .

* * *

Przemysł lotniczy na P. W. K. posiada własny pawilon, w którym wystawiają swe eksponaty wszystkie wytwórnie lotnicze, z wyjątkiem Polskich Zakładów Skody, które swe stoisko mają w pawilonie ciężkiego przemysłu. Ponadto w pawilonie Minist. Kom. wystawia szereg ciekawych rzeczy, Wydz. Lotn. cywilnego, odnoszących się w szczególności do komunikacji lotniczej, zaś w pawilonie rządowym wystawiło swe eksponaty lotnictwo wojskowe. Liga O. P. P. wystawiła swe rzeczy we własnym pawilonie.

Nie sposób jest opisać w krótkim sprawozdaniu wyczerpująco tego, co się widziało i do jakich wniosków można dojść na tej podstawie.

Rzeczy wystawione w pawilonie przemysłu lotniczego zasadniczo dadzą się podzielić na dwie kategorie, a więc na produkty, że się tak wyrażę, czystego przemysłu lotniczego, jak płatowce i silniki i na produkty przemysłu pomocniczego, jak zegary pomiarowe i nawigacyjne, kombinezony i t. d. Organizacją tego pawilonu zajął się Związek Przemysłowców Lotniczych w Polsce. Na czoło wszystkich eksponatów wybija się płatowiec komunikacyjny Podlaskiej Wytwórni Samolotów, konstrukcji inż. Ciołkosza, który na wystawie cieszy się bardzo *wielkim zainteresowaniem*. Płatowiec ten zbudowała Państwowa Wytwórnia Samolotów dzięki finansowej pomocy L. O. P. P. Na konkursie Minist. Kom. na najlepszy polski płatowiec komunikacyjny, zdobył on drugą nagrodę (pierwszą nikomu nie przyznano) w rezultacie czego M. K. zamówiło trzy sztuki w celu przeprowadzenia nad nim i studjów i prób, z których jeśli zwycięsko wybrnie doczeka się seryjnej produkcji i wyprze w ten sposób typy zagraniczne używane w Polsce. Należy jednak wziąć pod uwagę, że jest to bardzo twardy orzech do zgryzienia, gdyż płatowce używane u nas, Fokkery, są światowej sławy, czego dowodem jest ich nader powszechne użycie. Płatowiec omawiany pod względem konstrukcyjnym jest bardzo zbliżony do Fokkera; porównując go należy podkreślić piękne rozwiązanie pewnych szczegółów, oraz mniejszy ciężar własny. Płatowiec ten niewątpliwie ma bardzo wielką przyszłość przed sobą.

Drugi płatowiec komunikacyjny typ „*RIX*” wystawiła firma „*Plage Laśkiewicz*” z Lublina. Płatowiec ten projektował inż. Rudlicki, jest on ewolucją wojskowego płatowca wywiadowczego (typu „*RVIII*”) uzyskał on piękne wyniki. „*RIX*” jest dwupłatowcem, posiada kabinę na 6 pasażerów i 2 osoby załogi oraz miejsca na bagaż i pocztę. Zbudowano go również dzięki finansowemu poparciu L. O. P. P. i obecnie zos-



Płatowiec „BM4” na Pow. Wyst. Krajowej.

tał zakupiony przez Min. Kom. Dalsze projekty co do tego płatowca nie są mi jeszcze znane, jednakowoż sądzę, że ten typ jako komunikacyjny nie odegra większej roli, jakkolwiek władze nasze chętnie by go widziały na naszych liniach komunikacyjnych, gdyż płatowiec handlowy, który powstał drogą ewolucji z wojskowego, w razie potrzeby może z łatwością stać się wojskowym. Jednakowoż podobne zapatrywanie się na płatowiec handlowy nie jest racjonalne, gdyż zalety płatowca wojskowego nie są bynajmniej zaletami płatowca komunikacyjnego (i na odwrót). Z tego też powodu, jak wyżej wspomniałem, płatowiec ten jako pasażerski nie będzie cieszyć się wielkim powodzeniem.

Z innych wystawionych samolotów należy wymienić płatowce łącznikowe firmy „*Plage Laśkiewicz*” typ „*RIX*” i podlaskiej wytwórni „*P. W. S. V.*”. Siłę motoryczną tych płatowców stanowi silnik amerykański typu „*Wright*” chłodzony powietrzem mocy 200 K. M., znany z przelotów przez Atlantyk. Płatowiec łącznikowy jest to nowy typ maszyny wojskowej, a wyłoniła go dopiero praktyka w ostatnich latach wojny, dla tego też, rola jego, zadanie i cechy nie zostały jeszcze należycie określone ani uzgodnione. Ciekawa dyskusja na ten temat toczyła się swego czasu na łamach „*Przeglądu Lotniczego*”. Wystawione płatowce są właśnie owocem studjów w tym kierunku. Jak wiadomo na płatowcu „*RIX*”, znany pilot inż. mjr. Makowski, dokonał niedawno przelotu o charakterze propagandowym na przestrzeni Poznań Barcelona i zpowrotem (przez Paryż) uzyskując piękne wyniki.

Ogólnie wyrażając się płatowiec łącznikowy, jak sama nazwa wskazuje, służy do służby łączności między oddziałami. W tym celu powinien on być dwuosobowym, oraz posiadać znaczny nadmiar mocy, a ponadto być przystosowanym do lądowania i stosowaną na jak najgorszych terenach (silne podwozie konieczne), poza tem należy przewidzieć to, że bardzo często może mu wypaść, że będzie musiał przebyć nawet znaczną przestrzeń na lądzie (w tym celu skrzydła muszą być składane, a koła podwozia powinny mieć łożyska kulkowe.)

(c. d. n.)

ILUSTROWANY TYGODNIK SPORTOWY

STADION

CIĘKAWA TRAFIA
DUŻO
BILKOWYCH
WYSTĄPI
WIELKIE
OKAZOWE
NA
ZADANIE

POŚWIECONY WSZYSTKIM
DZIEDZINOM SPORTU
WYCHOWANIA FIZYCZNEGO

WARSZAWA - JENATORSKA 29 - GALERIA LUKIENBURGA

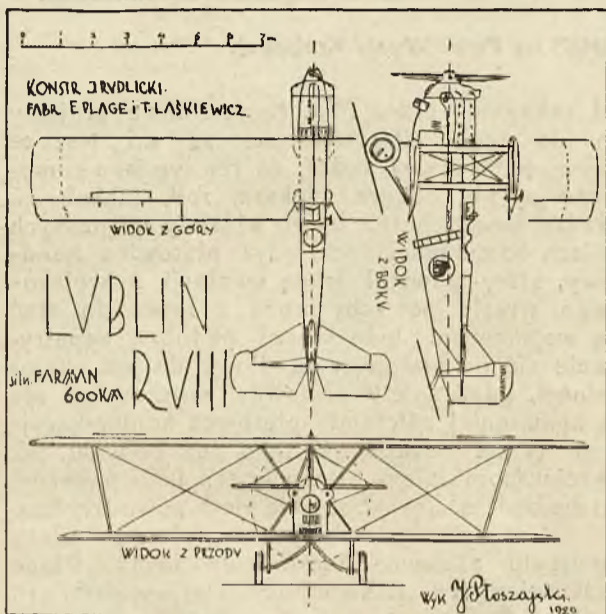
Od Redakcji kącika modelarstwa lotniczego. MODELARZE!

Na czas wakacji przerwaliśmy podawanie Wam opisów, ułatwiających w konstruowaniu modeli samolotów. Z numerem niniejszym dział ten wznowiamy i przypominamy, że redakcja „Kącika Modelisty” jest czynna w każdy wtorek od godz. 18-19-ej. W godzinach tych, zainteresowanych będzie przyjmował, jeden z członków Warszawskiego Koła Modelistów.

Jerzy Płaszajski

Lublin R. VIII.

Jest to maszyna niszczycielska o dalekim zasięgu. Konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego, zrealizowany został w fabryce E. Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Stąd też nazwę swą wywodzi. R. VIII jest dwupłatem o nieco mniejszej rozpiętości skrzydła dolnego.



Konstrukcja całkowicie drewniana. Komora płatowca

ZAKŁADY BLACHARSKIE

„GRYF”

polecają wyroby z blachy:

łócznie, spawane i ciągnięte.

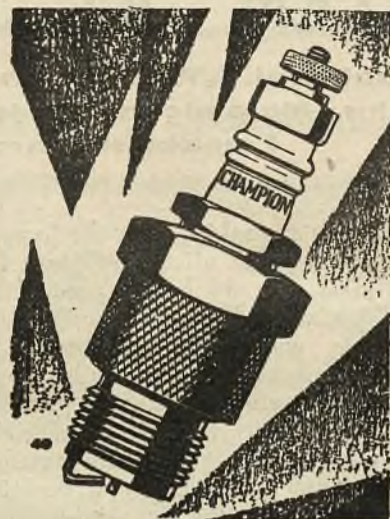
**CHŁODNICE,
maski, zbiorniki i błotniki
FILTRY
i aparaty do olejów**

wł. zakł. A. L. JUREWICZ

Warszawa, ulica Piękna 30,
Telefon 235-56.

składa się z baldachimu, oraz pary rozperek po każdej stronie kadłuba.

Kadłub o wąskim przekroju, jest ładnie oprofilowany. Silnik Farmana, umieszczony jest na metalowym łożu zamocowanym do kadłuba przy pomocy czterech bolców. Maski oprócz trzech wypukłości mieszczących cylindry ułożone w „W” posiada jeszcze wypukłość gaźników mieszczącą otwory powietrzne. Chłodnica wysuwalna André znajduje się pod silnikiem. Chłodnica oliwna, przed wodną. W masce silnika z lewej strony znajdują się drzwiczki do schowka. Za silnikiem w przedniej części kadłuba umieszczone są zbiorniki. Okucia łączące baldachim z kadłubem okryte są owiewkami, kształtu kropłowego. Przed siedzeniem pilota znajduje się przesuwalna szybka. Podwozie o osi łamanej. Golenie pełne skikowe. Płoza amortyzowana gumą i oliwą. Płat w miejscu podwozia wzmocniony jest dwoma parami zastrzałów idących od skrzydła do kadłuba. Lotki odciążone skrzydełkiem oporowym, sterowane sztywno. Stery normalne odciążone. Stateczniki usztywnione linkami. Komora płatowca wzmocniona ściągami. Po lewej stronie kadłuba ciągnie się metalowa owiewka dźwigienki do gaźnika od siedzenia pilota. Po prawej leży szybkościomierz. Wejście do kabiny pilota ułatwia drabinka, przymocowana do lewej ściany kadłuba. Aparat jako niszczycielski posiada cztery karabiny maszynowe, przyrząd do rzucania bomb, aerofoto, radio i telefon wewnętrzny. Dane: Rozp. 17,00m. długość 11,12m. Pow. 74,00m. Ciężar wł. 2,200kg. Ciężar użyt. 2,000kg.



„CHAMPION”

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO
NA POLSKĘ
ŚWIEC

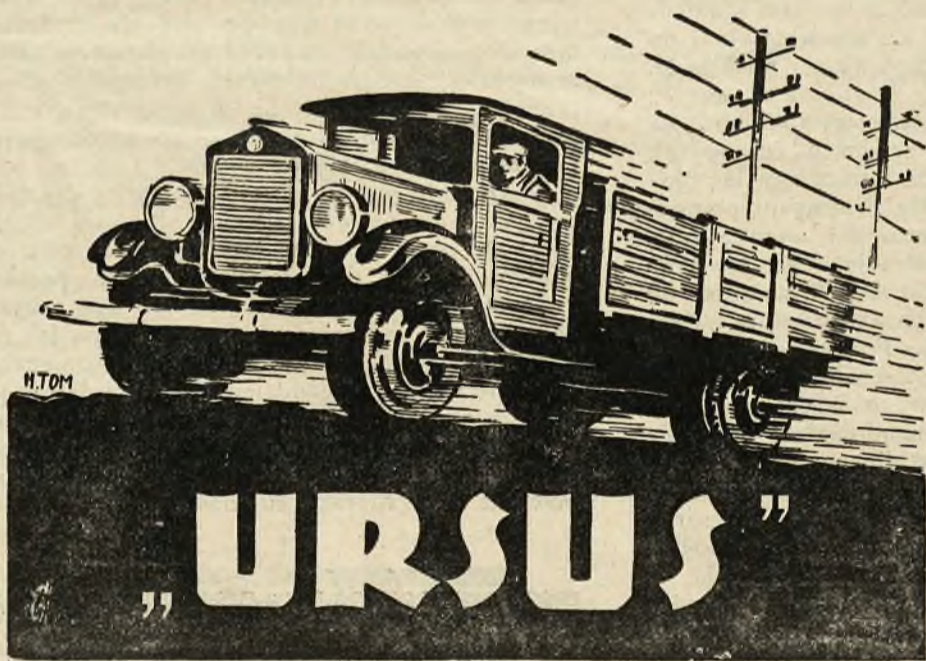
„CHAMPION”

„MOTOR-STOCK”

Warszawa, Plac Napoleona 3.
Tel. 258-14 i 284-97.

Do nabycia we wszystkich składach
akcesorji samochodowych.

CAŁKOWICIE WYKONANE w KRAJU
Jedynie na nasze drogi niezrównane
CIĘŻARÓWKI i AUTOBUSY



Centrala: Zakłady Mechaniczne „URSUS” S. A.
WARSZAWA, UL. SKIERNIEWICKA Nr. 27-29

Przedstawicielstwa na województwa:

Białostockie: W. Kariakin, Białystok, Kilińskiego 17.
Krakowskie: F. Nowotny, Kraków, Jabłonowskich 4.
Lubelskie: Biuro Techniczne „Lech”, Lublin, Bernardyńska 9.
Lwowskie: Inż. B. i K. Neymanowie, Lwów, Chorażczyzny 6.
Łódzkie: H. Buczyński, Łódź, Piotrkowska 112.
Pomorskie: K. S. Auto, Bydgoszcz, Gdańska 19.
Poznańskie: Zakł. Mechan. „Ursus” Oddz. w Poznaniu, 27 Grudnia 16.
Śląskie: Dr. L. Korczyński, Katowice, Gen. Zajęczka 4.
Wileńskie: Inż. L. Janowicz, Wilno, Ponarska 55.

BACZNOŚĆ !!!

DARMO
otrzyma na żądanie każdy automobilista
NAJNOWSZY
KATALOG

na wszystkie przybory samochodowe
L. KRUPKA
„AUTO - AKCESORJA”
Warszawa, Nowy-Swiat Nr. 5.



KURSY
Kierowców
samochodowych

A.
TUSZYŃSKIEGO

Warszawa
ul. Złota 25
tel. 61-34.

UPOWAŻNIONY ODDZIAŁ „AUTOLOTU” NA GÓRNY ŚLĄSK—KATOWICE, DRZYMAŁY 1, PRZY SEKRETARJACIE GEN. POL. ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO.

CENY OGŁOSZEŃ:

Stronica frontowa 90 gr. za cm.² Stronica w tekście 70 i za tekstem 60 gr. za cm.²
Ogłoszenia poszukujących i zaoferowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata „Autolotu”: kwartalna 3.50 zł., półroczna 7 zł., roczna 14 zł. Zagranicą 24 zł. 50 gr. Numer pojedynczy 30 gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ.

Drukarnia „RAPIDE” Grzybowska 49 tel. 416-81.

Wydawca: „A U T O L O T” Sp. o. o.