

zwanej „temperatury samooczyszczania”, a więc do temperatury, w której wszelkie osady, czy to na izolacji, czy to na elektrodach, uległyby spaleni. Jeśli zaś świeca jest tak zbudowana, że oddaje swoje ciepło masie (wodzie), pozostaje ona sama zimną i w ten sposób spalanie zanieczyszczających osadów jest niemożliwe.

Kierowca musi daną świecę zamienić na inną o niższej temperaturze cieplnej, która by się mogła nagrzać do „temperatury samooczyszczania”.

Świeca o właściwej wartości cieplnej. Podczas gdy na ryc. l i n widzimy świecę zbyt ciepłą lub zbyt zimną, znajdujemy na środkowej rycinie m świecę o właściwej wartości cieplnej, co jest zaznaczone na rysunku kropkami.

## BŁĘDY W PRZEWODNIKACH WYSOKIEGO NAPIĘCIA

**Złe połączenie przewodnika z wtyczką** (ryc. o). W tym wypadku świeca jest zupełnie bez winy, tylko przewodnik źle osadzony, który raz przeprowadza prąd do elektrody wewnętrznej, innym znów razem nie daje go, a co za tem idzie—iskra nie przeskakuje, świeca nie pali. Należy więc kabel mocno osadzić we wtyczce, aby usunąć ten feler.

Na rycinie p widzimy **złe połączoną wtyczkę**. Połączenie wtyczki z kablem wysokiego napięcia osiągnięto tutaj w ten sposób, że holcśrubkę znajdującą się we wtyczce wkręcamy do przewodnika. Takie połączenie jest niedostateczne, i przejście prądu do wtyczki jest b. złe. Na rysunku widzimy jak iskra przeskakuje z kabla na wtyczkę, co osłabia iskrę w komorze wybuchowej. Wtyczka więc musi być nanowo umocowana.

## ZŁE PRZEWODNIKI WYSOKIEGO NAPIĘCIA.

Bardzo często się zdarza, że przewodniki prądu wysokiego napięcia znajdują się w nieodpowiednich warunkach (rys. q). Olej, ciepło i tarcie o inne części motoru, niszczą je częściowo. Nie zawsze dochodzi do tego, że świeca nie pali, lecz jednak część prądu wysokiego napięcia ucieka w jakimś miejscu na masę i osłabia iskrę w motorze.

O wiele gorzej przedstawia się sprawa na rys. r, gdzie kabel przetarł całą swoją izolację o jakąś ostrą część metalową motoru, z którą „kurczulusuje”. W tym wypadku należy zamienić kabel na nowy.

Na zakończenie pokazujemy tutaj połączenie przewodnika wysokiego napięcia z rozdzielaczem (rys. s). Nie wystarczy bowiem, aby kabel znajdował się na odpowiednim miejscu, musi on być również i mocno osadzony. Bowiem, przy wstrząsach jakim jest poddana maszyna — kabel źle osadzony z łatwością wypada. Należy mocno osadzić dany kabel. Widzimy więc że nie wolno nam szukać winy jedynie tylko w tej ciężko wypróbowanej części motoru, lecz również i w sobie samym.

(Aeronautyka i automobilizm).

(tłum. z niemieckiego).

## Zamiast szofera - furman

Stosunki, panujące w firmach, zatrudniających szoferów wymownie ilustruje np. fakt następujący:

Kolega Erazm Grołowski pracował w firmie Standard - Nobel (Toruńska 13). Dnia 17 stycznia został jednak zwolniony z pracy, jakoby z tytułu redukcji personelu.

Faktycznie zaś chodziło o to. Kolega G. pobierał 14 zł. dziennie, jeżdżąc z pomocnikiem, który zdejmował z auta i nosił benzynę, przeciętnie 84 bańki po 10 litrów.

Od kolegi G. zażądano, aby zgodził się na wypełnianie jednej i drugiej czynności za płacę dotychczasową, na co kolega G., rzecz prosta, się nie zdecydował i w następstwie został zwolniony.

Na jego miejsce przyjęto niejakiego M., który w rzeczywistości do tego czasu był furmanem i miał jedynie zielone prawo jazdy.

Ale że jako pracownik o niskich kwalifikacjach zgodził się na pensję 8 zł. dziennie i roznoszenie po kilkaset litrów benzyny dziennie, to znaczy na pracę, przekraczającą 10 godzin dziennie — firma zaangażowała go.

Jaki na tem firma zrobiła interes, tego najlepszym dowodem jest fakt, że dn. 27 lutego b. r. M., jadąc platformą półciężarową z transportem benzyny spowodował przez nieumiejętną jazdę wypadek, rozbijając wóz doszczętnie.

Cudem tylko uniknęło się jeszcze gorszych następstw, gdyż rozlana benzyna mogła łatwo wybuchnąć! Ale co tani pracownik, to tani!

## Listy z Poznania

**Warcholący osobnicy demaskują się na każdym kroku.— Rączka w rączkę z przedsiębiorcami! — Jak to było z tą międzynarodówką!**

Czytaliście już Koledzy w ostatnim numerze, jak to grupa rozbijaczy rozpoczęła walkę z naszym Oddziałem. Chcemy podzielić się z Wami dalszemi szczegółami, abyście zdawali sobie sprawę dokładnie, co kryje się zawsze za tego rodzaju warcholską akcją.

Nauczeni smutnem doświadczeniem, chcemy podzielić się niemi z Wami, żebyście w swoich Oddziałach nie dopuścili do jakiegokolwiek rozbijackiej roboty, która później mści się srogo na szoferach.

Rozbijacze z początku występowali pod płaszczykiem różnych „ideowych” haseł, ale w krótkim czasie— wyszło szydło z worka i okazało się, że wchodzi tu w grę partyjny interes poszczególnych jednostek, pozostających w bliskim kontakcie, czyli wyraźniej mówiąc, na żołdzie — u pracodawców.

Nic dziwnego, że ludzie tego pokroju chwycili się

najbardziej podłych środków, byle szkodzić naszemu Oddziałowi.

Otóż zaczęli denuncjować nas u władz poznańskich, jakobyśmy byli komunistami (!) i domagali się najwyraźniej, aby władze udaremniły nam dostęp do nich w sprawach dotyczących związku i jego członków.

Daliśmy oczywiście dowód, że tak nie jest, i obecnie na żadne trudności już nie natrafiamy.

Następnie rozłamowcy, nietylko chodzili do władz denuncjować nas, lecz także do pracodawców, przy czem stwierdzono, że stoją w stałym kontakcie z Automobilklubem, od którego żądali, aby członkowie klubu nie przyjmowali naszych członków do pracy. Do pewnej firmy samochodowej chodziła nawet delegacja z żądaniem usunięcia z pracy naszego członka zarządu.

Odszczepieńcy, aby werbować członków dla siebie, rozgłaszają, że starego Związku zupełnie niema, że wszelkie agendy objął nowy związek. Z drugiej strony znów ich ludzie zwracają się do naszych członków, żądając wydania legitymacji, i obiecują wzajemnie wydać inne, przyczem przedstawiają się, jako należący do naszego związku. Później atoli okazuje się, że wciągnięto ich