

30

groszy

ILUSTROWANY TYGODNIK

Numer 4

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu, sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska T. A. w Poznaniu

28. października 1928

Ostatnie uśmiechy słońca



Zaczynają się chłody i mgły, lecz wśród tych kaprysów przyrody jakże pięknie jeszcze potrafi zaświecić słońce. Wszystko wówczas nabiera życia, czaru, wdzięku. Piękny samochód czyż nie zdoła wówczas pięknego pejzażu?

Olympia Show

w Londynie

Londyn, w październiku.

„Na zapytanie, jakie wrażenie odnosi się z londyńskiego Salonu samochodowego trudno odpowiedzieć w dwóch słowach! — Tak w myśl tradycji winien się rozpocząć szczegółowy komunikat specjalnego korespondenta pisma samochodowego.

Szanuję tradycję nadewszystko, lecz mili Czytelnicy, darujcie mi! Nie mogę! Gdybym tak napisał, żelgałbym jaknajbardziej. Wobec oczywistych faktów, staje bezradny nawet najczarniejszy Waterman dziennikarski. Wybaczcie więc raz jeszcze, jeżeli — z bólem serca — zacznę powtórnie:

Ogólne wrażenie z „Olympia-Show“ można streścić w dwóch słowach: „Pani i Słońce!“

Pani, piękna pani, słoneczna towarzyska naszego życia, zawiadnęła samochodem. Zresztą, to nie nowość. Zanosilo się na to od dawna. Zato że „Słońcem“ to cała historia.

Jakoś bowiem w bieżącym roku bogowie łaskawszym okiem spojrzeli na Anglię. Trudno dociec z jakiego powodu, dość, że rozpoczęli tradycyjne angielskie mgły, trwale i solidne, jak wszystko, co jest „Made in Great Britain“. Nad Anglią — rzecz niebywała — zajaśniało słońce. Zdumiały się Angliki:

— Ha! Słońce! Indeed! Prawdziwe słońce. Oooh! Wonderful!

— To długo nie potrwa — objaśniał jakiś starzec. — Już ja się na tem znam. W North-Cumberland przed 48 laty podobno było całkiem tak samo. Zaświeciło słońce, wszyscy się dziwowali, a po czterech godzinach... Tu machnął pogardliwie ręką.

Tymczasem słońce jak na przekór świeciło. Dzień, dwa, tydzień, trzy tygodnie, miesiąc... Szttywny zazwyczaj Anglik zakochał się w słońcu, poweselał znacznie, a wreszcie rozszalały z radości, wybił dziurę w dachu swej kosztownej limuzyny.

— Jak słońce — to słońce! Niech świeci do środka!

Tak powstał „Sunshine Saloon“, a biedni świeci meteorologowie znaleźli się w kłopotliwej sytuacji, jakże tu bowiem robić deszcz i mgłę, kiedy każdy samochód ma dziurę w dachu! Nie było rady, trzeba było zostawić



Ogólny widok wielkiej hali „Olympia-Show“.

Wide World Photo.

słońce. I tak, pierwszy raz w historii Anglii słońce świeciło przez całe lato, przez całą jesień i... może poświeci przez zimę.

Na wystawie samej słońca widać wprawdzie bardzo mało, bo „Olympia-Show“ jest salonem automobilowym, lecz nie „sunshine-salonem“. Te ostatnie spotykamy natomiast na wszystkich stoiskach, od najtańszego Austina do najdroższego Rolls Royce'a. Wszędzie ich pełno w różnych odmianach. „Sunshine-Saloon“, „Open-air-Saloon“, „Open-air-Road“, „Sunshine-Coupe“ — różne formy zrealizowania naczelnego hasła, które brzmi:

— Słońce!

Raczej Słońce i Pani, bo nad całą wystawą zawisło jakby niewidzialne motto:

— Wszystko dla pięknej pani, jako gospodyni wnętrza limuzyny!

I tu znów rozwiązano jedną z tajemnic języka angielskiego, o którym mówią, że łatwo go się nauczyć, lecz trudno zrozumieć. — Przed laty jeszcze potrzeba było nazwy na samochód kryty. W Anglii nazwano go po prostu: saloon. Nikt nie wiedział dlaczego. Aż

tu teraz okazuje się, że w genialnym niemal przewidywaniu Anglik wybrał nazwę najwłaściwszą. „Saloon“ — salon, czyż można sobie wyobrazić określenie trafniejsze?

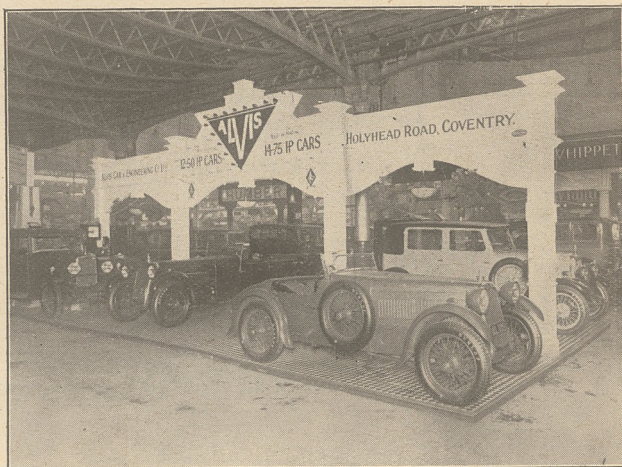
W ożywionym życiu towarzyskim Anglii samochód „Saloon“ stał się w rzeczy samej ekspozyturą domowego ogniska. Na wyścigach, meetingach, konkursach, które w barwnym korowodzie ciągną się tam przez cały rok, pani w „saloonie“ przyjmuje wizyty, tutaj kwitnie flirt, tutaj kandydat na męża odbywa konkury i tutaj również rozstrzygają się losy związków małżeńskich. Tak więc w Anglii samochód kryty w całej pełni zasługuje na nazwę salonu, a że władczynią salonu jest i będzie kobieta, cóż więc dziwnego, że reklama wyposażenia i kolor pojazdów, a nawet typ sprzedawcy, stosuje się do wymaniania pici pięknej.

Reklama: — Na barwnych afiszach napisy tej treści: Nasz „saushine saloon“ stworzyliśmy dla Pani, milady! Dla pięknej automobilistki, zajmującej fotel w głębi wozu, aby i ona podziwiać mogła pejzaż!



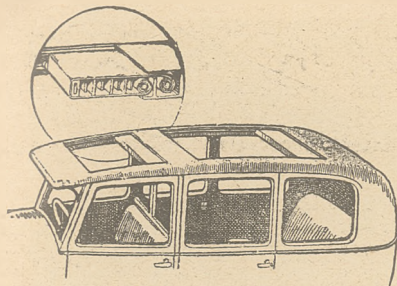
Stoisko „Austina“, który swym malym samochodzikiem wzbudza sensację w całej Europie.

Wide World Photo.



Jedna z najbardziej rozpowszechnionych marek z Anglii „Alvis“ wystawia doskonale wozy sportowe i wycieczkowe.

Wide World Photo.



Szkic schematyczny rozsuwalnego dachu. W kółku po lewej: konstrukcja rolety.

Podobnie rzecz ma się z urządzeniem wewnętrznym: „Gdzie umieści Pani swe paczki, dokonując zakupów w magazynach? — W naszym modelu nr. 75 znajdzie Pani wśród wielu innych komfortowych urządzeń również i przedziały dla przechowywania paczek!” — tak mówi inny afisz.

Upodobanie pań do kolorów żywych i jasnych zwyciężyło na całej linii. Barwy „modern” dominują w automobiliźmie, tak jak w pierwszorzędných zakładach krawieckich. Ulubionymi kombinacjami są: niebieski z siarczono żółtym, czarny z orange, popielaty z jasno zielonym, odcienie czekoladowe z „beige rose”, kakao z kością słoniową, czerń z czystą wienią wiśniową i t. p.

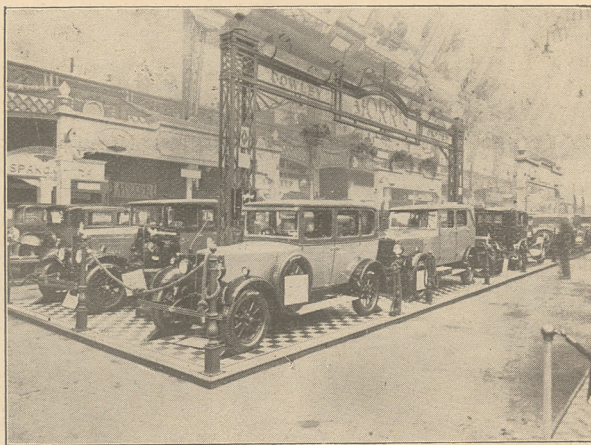
Niektóre firmy ogłaszają: „Dostarczymy Pani samochód przez nią wybrany, z urządzeniem wnętrza ściśle odpowiadającym jej wyśmaganom i smakowi i w barwie jej futra”. I rzeczywiście, sensacją wystawy są fantazyjnie kolorowane obicia futrzane.

W jednym tylko punkcie panie zawiodły. Eksperyment niektórych firm, które jako sprzedawców zaangażowały salonowych, eleganckich młodych ludzi w typie modnych tancerzy dancinowych, wypadł fatalnie. Okazało się bowiem — rzecz dziwna — że panie nie przykładają obecnie żadnej wagi do doboru kroju ubrania, gustownych krawatów i dystyngowanych manier. — Przynajmniej nie u sprzedawców. Żądają za to solidnego i dokładnego rzeczoznawstwa. Kupując samochód, interesują się stroną techniczną znacznie więcej od mężczyzn. Dlatego też sprzedawcami są obecnie prawie wyłącznie fachowcy, obeznani jaknajdokładniej z najdrobniejszymi detalami ostatnich zdobyczy techniki — a tych jest ilość niemal że nieskończona!

Niepodobna tu wszystkich wyliczyć, ograniczam się więc do krótkiego przeglądu.

Jak już donosiłem i pisałem w pierwszej korespondencji, naczelną zasadą konstrukcyj-

ną jest obecnie uproszczenie w prowadzeniu samochodu. Cel ten osiąga część konstruktorów przez powiększenie siły motoru, wobec czego samochód pokonuje wszelkie przeszkody na biegu bezpośrednim. Zasada ta jest nader skuteczna, lecz... daleka od ekonomii. Przy wzrastających powoli, lecz stale, cenach benzyny, silny motor strasznie ciąży na portmonetce. Temu właśnie usiłuje zaradzić drugi kierunek konstrukcyjny, stosując motor przystosowany ściśle do ciężaru i wielkości danego samochodu, przyczem ułatwienie obsługi osiąga się przez wprowadzenie ulepszonej lub zgola automatycznej skrzynki biegów. Skrzynkę taką posiada n. p. „Armstrong-Siddeley”. Działa ona w ten sposób, że kierowca, chcąc zmienić bieg, nastawia na dany numer małą rączkę, umieszczoną na kierownicy; bieg ten włącza się jednak automatycznie dopiero w tej chwili, kiedy kierowca przycisnie i puści



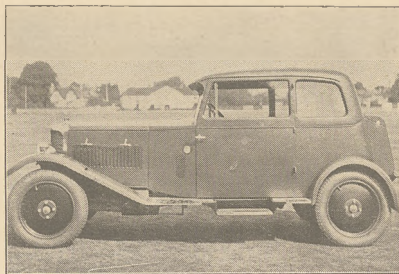
Stisko Morris Motor Co., Oxford.

Wide World Photo.

ferencjałem. Działa on tak samo, jak wolny bieg przy rowerze, motor może pchać koła, lecz koła nie mogą pchać motoru. Wynika z tego poważna oszczędność w paliwie i łatwiejsze przełączanie biegów. „Wolny bieg” spotykamy w różnych odmianach: Clayton-Currin, Lea-Francis, Humfrey-Sandberg, Arrol-Aster, Lavaud, a wreszcie Farley, który wkomponował je bezpośrednio w skrzynkę biegów.

Z ciekawych obiektów należy wymienić samochód „Beverly”, którego zawory, zawieszane w głowicy, sterują aż dwoma wałami noskowymi — wpustowe osobno i wydechowe osobno. Dalej: motor samochodu „Arrol-Aster” suwakowy o... jednym suwaku cylindrycznym. Suwak porusza się w górę i na dół, a równocześnie wykonuje ruch wahadłowy wokół swej osi. Wśród samochodów bezwentylowych (suwakowych) wywołuje duże zainteresowanie belgijska „Impéria”, posiadająca doskonale działający motor o bardzo prostej konstrukcji. Dalszą atrakcją jest samochód „Franklin-Airman” z motorem chłodzonym powietrzem. Ogólną uwagę zwraca jednak kilka samochodów z zapędem na przednie koła, jak „Alvis”, „Tracta”, „Bucciali” i jeden z typów Berlieta. Wszystkie takie zasadnicze nowości spotyka się jednak wyłącznie w samochodach europejskich. Ameryka bowiem, poza ulepszeniami w szczegółach, nieżył skora jest do poważnego nowatorstwa. Olbrzymie amerykańskie koncerny samochodowe stały się niewolnikami swych maszyn i każdy poważniejszy krok poza wytkniętą drogę pociąga za sobą olbrzymie koszty. W ten sposób Ameryka obecnie pod względem konstrukcyjnym podążyła nie z Europą, lecz za Europą. Odstęp ten jest niewielki i nie byłoby w tem nic złego, gdyby przemysł angielski ostatnio nie wystąpił ze znaczną zniżką cen, i to w klasie samochodów średnich. Tak więc, kosztuje obecnie w Anglii samochód Armstrong-Siddeley, 12/60 K. M., przeliczwszy na złote... 11000. Przypnać trzeba, że cena ta jest bardzo umiarkowana, tembardziej że fabryka ta jest znana ze solidnego wykonania tak podwozia, jak i karoserji.

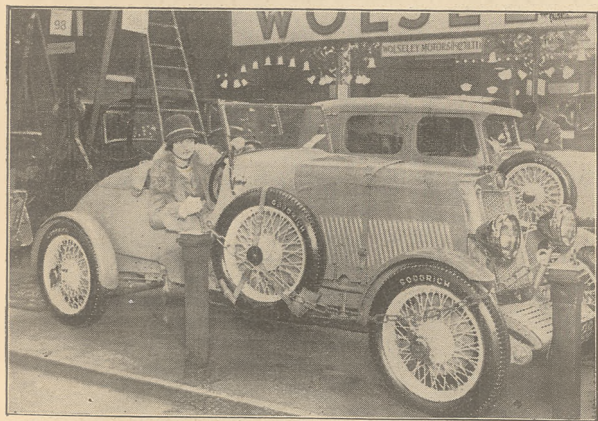
(Dokończenie na str. 12.)



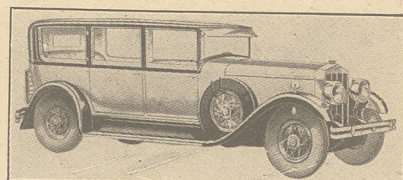
„Sport-Salon” na podwoziu „Acedes”. Włoczenie limuzyny w kształt „sportowe” wypadło niefortunnie.

pedał sprzęgła. Zupelnie automatyczną skrzynkę biegów, działającą pod wpływem siły centryfugalnej (system Richardsona), stosuje fabryka „Gwynne”. Automatyczna skrzynka biegów niewątpliwie w przyszłości znajdzie szersze zastosowanie, tymczasem jednak zyskała pełne prawo obywatelstwa skrzynka biegów o dwóch biegach wielkich (overspeed). Wprowadzona niedawno przez „Graham-Paig’a”, dziś znajduje się ona prawie we wszystkich lepszych samochodach, po części już znacznie ulepszona. Ciekawą jej odmianę posiada „Cadillac” i „La Salle”. Skrzynki te, t. zw. „synchroniczne”, dzięki specjalnym sprzęgłom frykcyjnym, pozwalają dopiero wtedy na włączenie biegu, kiedy koła zębate osiągną tę samą ilość obrotów.

Drugą nowością, która znalazła wielkie rozpowszechnienie — przynajmniej w Anglii — to „wolny bieg”, „free-wheel”, umieszczony pomiędzy skrzynką biegów a dy-



„Lea-Francis” przedstawia rasowy samochód sportowy z kompresorem. Uwagę zwraca pochylona do tyłu chłodnica. Wide World Photo.



„Franklin-Airman”, jedyny samochód z chłodzeniem powietrzem za pomocą turbiny.

NA NIEBIESKICH GOSCIŃKACH

Minęły dawno słoneczne dni letowe. Kończy się złota, polska jesień, a matka-przyroda troskliwie do zimowego gotuje się snu. Długimi sznurami żorawie ciągną na zachód, a wieśniak, tęsknym za nimi powiódłszy wzrokiem, z głębokiej skrzyni ciężkiego dobywa kożucha.

Nieszczęsny mieszczech z determinacją przegląda swój portfel, poczem — na raty — kupuje zimowe okrycie. W gorączkowym pośpiechu garncarze „nagładają” piec. Najwyższy czas, bo ślota i śnieg, to najważniejsze punkty repertuaru meteorologicznego na najbliższe miesiące.

Mgła, ślota i śnieg! Ha, skończył się sezon lotniczy! Tak myślą sobie ludzie, bo tak ich kiedyś nauczono.

Kiedyś? A niby co się tu zmieniło?

— O, bardzo wiele. Sezony lotnicze mieliśmy wtedy, kiedy mieliśmy lotnictwo!

Twierdzenie to, mimo swej paradoksalności, kryje w sobie sens bardzo głęboki, minęły bowiem bezpowrotnie owe czasy lotnictwa — że tak powiem — eksperymentalnego, owe czasy, kiedy z pierwszą ślotą jesienną samoloty znikły w hangarach... do przyszłej wiosny. — Lotnictwo to, niezależne od sezonów, przetrzało się w laboratorja, które przeprowadzają całą pracę doświadczalną na zasadach ściśle naukowych. To zaś lotnictwo, z którego przejawami spotykamy się w życiu praktycznym, jest już zgola czemś innym. To jest żegluga powietrzna, komunikacja, w której usprawnienie ludz-

kość wkłada około 70 proc. wszystkich swych wysiłków, nie zna wytchnienia ani odpoczynku, a prawom tym musiała się również pod-

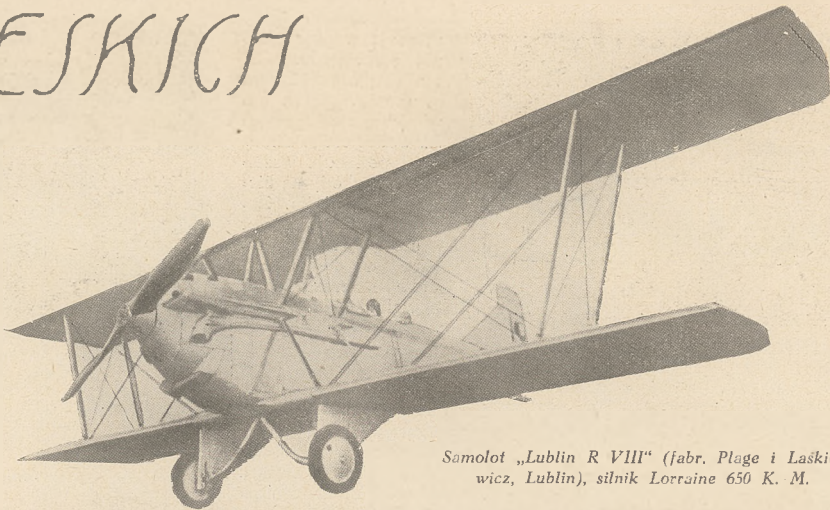
okresy większego lub mniejszego natężenia. Wynika to jedynie, ze zmniejszonego w niektórych miesiącach ruchu ludności. Komunikacja lotnicza, jako taka, jest równie sprawna i łatwa i zimą, bo sezon lotniczy trwa 365 dni w każdym roku.

Trzysta sześćdziesiąt pięć lub sześć dni na rok i dwadzieścia cztery godziny na dobę — oto cyfry określające sprawność komunikacji lotniczej.

Dwadzieścia cztery godziny na dobę, we dnie i w nocy pędzą na międzynarodowych liniach lotniczych pasażerskie limuzyny, sleepingi. Noc i mrok dawno już przestały być straszakiem lotnictwa. Samolot, nieoceniony przez swą szybkość środek komunikacyjny na dalekie dystanse, wskutek przerw nocnej wyzbyłby się swej najcenniejszej zalety. To, co zyskałoby się za dnia dzięki szybkości samolotu, straciłoby się w nocy. To też dzisiejsza żegluga powietrzna dys-

ponuje całym szeregiem portów lotniczych, znakomicie przystosowanych do przelotów nocnych. Reflektory o niesłychanej sile światła umożliwiają lądowanie jak we dnie. Reflektory rotacyjne, o wielkim zasięgu, umieszczone na wieżach, już zdaleka wskazują drogę lotnikom. Są to jakby latarnie morskie przystosowane do żeglugi powietrznej. Sygnały świetlne mniejsze i większe znaczą dokładnie nocną linię lotniczą, dając wszelką gwarancję punktualnego odhycia lotu. Urządzenia te są bardzo kosztowne, lecz nie kosztą odgrywają decydującą rolę. Decydującym czynnikiem komunikacji lotniczej jest wyłącznie — szybkość.

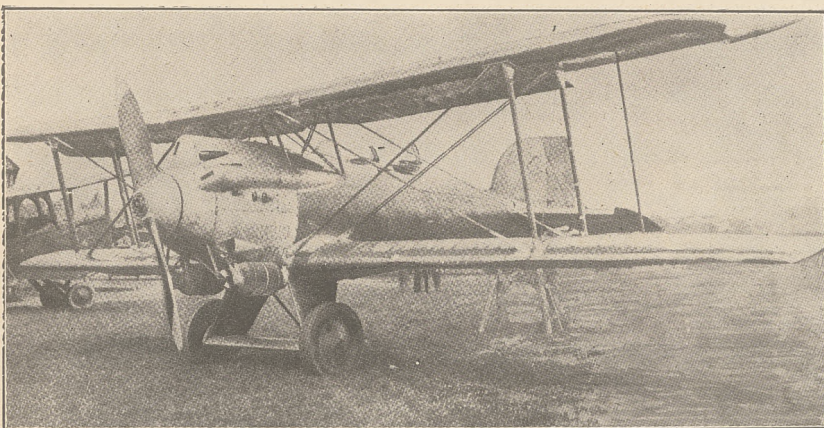
Szybkość, bezpieczeństwo, oto główne podstawy żeglugi powietrznej. Szybkość ta już na krótkich liniach daje znaczną oszczędność na czasie: podróż Warszawa — Poznań, siedm godzin koleją, odbywamy samolotem w dwie godziny. Stosunek ten jest nieskończenie korzystniejszy przy lotach dalekich w krajach o słabo rozwiniętej komunikacji. Jako przykład niech nam posłuży jedna z najdłuższych linii regularnej komunikacji Towarzystwa Imperial Airways: Kair — Karatchi, dystans



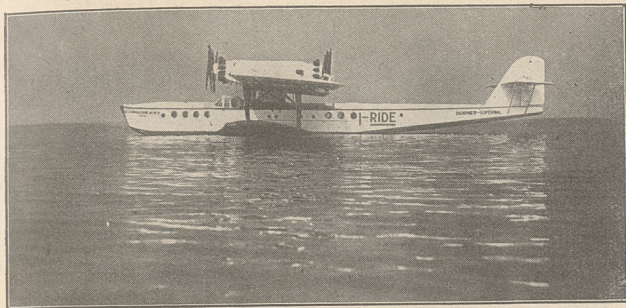
Samolot „Lublin R VIII” (fabr. Plage i Laskiewicz, Lublin), silnik Lorraine 650 K. M.



Samolot „Bartel M 5” (fabr. „Samolot”, Poznań.) Silnik Austro-Daimler 220 K. M.



Samolot „Zalewski X” (Podlaska Wytw. Samol., Biała), silnik Lorraine 450 K. M.



Dornier „Superwal” w służbie włoskiego Towarzystwa S. A. Navigazione Aerea w Genui. Cztery silniki po 480 K. M.



Urządzenie wewnętrzne największego samolotu pasażerskiego Farman 180. Dwa silniki po 500 K. M.

5000 km. Podróż parowcem trwa 11 dni czyli 264 godzin, samolotem zaś 32 godziny. Bezpieczeństwo komunikacji lotniczej doprowadzono do stopnia bardzo wysokiego. Statystyki we wszystkich krajach wykazują, że liczba wypadków w stosunku do liczby przewiezionych pasażerów i ilości przelecianych kilometrów jest nikła. Współczynnik bezpieczeństwa komunikacji lotniczej jest kilkakrotnie korzystniejszy od współczynnika bezpieczeństwa wszystkich innych, stosowanych dzisiaj środków komunikacyjnych, które przecież wszystkie wydają nam się doskonale. Po przykład nie potrzebujemy sięgać daleko, mamy go w kraju: Polska komunikacja lotnicza przez cały czas swego istnienia nie wykazała



Dornier „Delfin III”, Łódź latająca dla komunikacji kontynentalnej na rzekach i jeziorach. Silnik B. M. W. 460/600 K. M.

dochodząc niekiedy — jak n. p. „Farman 180” — do olbrzymich rozmiarów. Nieforemne hydroplany z przed kilku laty, przybrały piękne i wysmukłe kształty nowoczesnych łodzi — w całym tego słowa znaczeniu — latających. Celuje tutaj Dornier, którego „Superwal”, olbrzymiemi rozmiarami, ogólny wzbudza podziw.

Rzecz oczywista, że i lotnictwo wojskowe nie ustalo w rozwoju. Wojska lotnicze poza bardzo szybkimi jednoosobowymi samolotami pościgowymi, o silniku, którego moc dochodzi do 600 KM, posiadają wielką skalę przeróżnych typów, przeznaczonych dla różnych zadań. Są tam samoloty obserwacyjne, lekkie, ciężkie, bojowe wywiadowcze, torpe-



„Taxiplane” Samolot-taksówka Towarzystwa Curtiss Flying Service w New Yorku.

ani jednego poważniejszego wypadku. Jest to bezpieczeństwo prawie że stuprocentowe, rekord w swoim rodzaju.

Poważne te wyniki przy bardzo szybkim rozwoju międzynarodowej sieci lotniczych linii komunikacyjnych nie byłyby możliwe bez solidnej i nadzwyczaj sumiennej pracy przemysłu lotniczego. Przemysł ten w przeciągu kilkunastu lat niesłychanie poczynił postępy i nima dziś prawie kraju, któryby nie posiadał poważnych fabryk samolotów. W samej Polsce, w której rozwój lotnictwa wielojeszcze pozostawia do życzenia, istnieją trzy poważne fabryki: „Samolot” w Poznaniu na Ławicy, „Plage i Łaskiewicz” w Lublinie i „Podlaska Wytwórnia Samolotów” w Białej Podlaskiej. Każda z nich posiada dziś już

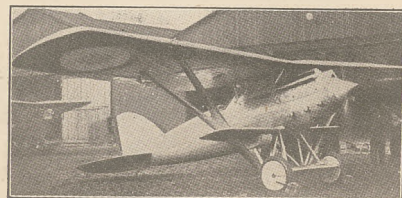
własne i wypróbowane typy, jak n. p. „Bar-tel” M 4 i M 5, „Lublin R VIII”, „Zalewski X” i inne. Są to przeważnie samoloty szkolne i wojskowe, gdyż na inne — narazie — nima w kraju zbytu.

Liczba fabryk samolotów zagranicą sięga setki, a liczne z nich wyspecjalizowały się w pewnym ściśle określonym kierunku.

Równolegle z ulepszeniem konstrukcji zmienił się znacznie wygląd zewnętrzny samolotów. Dawne, z płatowców wojskowych przeobrażone, samoloty komunikacyjne przeobraziły się w komfortowe limuzyny i sleepingi,



„Horseley” Torpedo Bomber. Angielski torpedowiec powietrzny firmy H. G. Hawker.



Nieuport-Delage 72. Jednomiejscowy samolot pościgowy z motorem 600 K. M.

downce powietrzne — jak „Horseley” Hawkesa — i większe i mniejsze samoloty bombowe. Największe z nich — jak „Bleriot 127” — mają wygląd groźnych krążowników.

Mimo daleko posuniętego udoskonalenia wszystkich typów, praca konstruktorów nie ustaje, dając nam z roku na rok broń coraz to sprawniejszą i skuteczniejszą oraz komunikację coraz to szybszą i pewniejszą.

Kończy się złota, polska jesień.

Mgła, ślota i śnieg, oto najważniejsze punkty repertuaru meteorologicznego na najbliższe miesiące. Mimo to „sezon lotniczy” trwa. Dziś, jutro, za tydzień, lub za miesiąc, samolot pasażerski przewiezie nas do celu. — Szybko, pewnie i niezawodnie. (Ed.)



Francuski krążownik powietrzny. Jednopłat. „Bleriot 127”. Dwa silniki po 500 K. M.

KORZYSTAJ Z ZIMY BY USPRAWNIĆ SWÓJ SAMOCHÓD

Skończyły się piękne, słoneczne dni, które jakby na pożegnanie obdarzyła nas złota polska jesień. Zaczęła się szaruga, deszcz rozmoczył nasze drogi, i wycieczki samochodem nie tylko, że nie są przyjemne, ale i nawet niebezpieczne, zwłaszcza na naszych drogach, które składają się ze zwykłej, wypukłej szosy, t. zw. „łatówki“, czyli zwykłej bitej drogi. W porze deszczowej ta ostatnia mięknie i, w razie wjechania na nią z dużą szybkością, powoduje zarzucenie wozu, co nieraz kończy się uderzeniem w któreś z przydrożnych drzew. W ostatnich dniach zanotowano u nas kilkanaście takich wypadków, z których parę miało nawet koniec tragiczny.

W obawie przed temi niebezpieczeństwami wielu automobilistów wogóle samochodowi w zimie nie używa — wtacza go do garażu i oczekuje wiosny! — Czas ten najlepiej zużyć na przejrzenie wozu, naprawienie drobnych uszkodzeń i przygotowanie do nowego sezonu. Ponieważ u nas wchodzi coraz więcej w użycie małe samochody, do których właściciel nie trzyma specjalnego szofera, przeto wszystkie drobne reparacje i obsługę samochodu zmuszony jest wykonywać sam.

Do tego niezbędnym jest zaopatrzyć się w komplet narzędzi, który powinien składać się przynajmniej z następujących przedmiotów: komplet kluczy płaskich i rurowych, 1 para cęgów zaworowych, 2 francuskie klucze (mały i duży), ściągacz do kół, młotek, parę przebijaczy i przecinaczy, 1 cęgi kombinowane, rurcegi i 3 różnego rozmiaru śrubokręty.

Jeżeli samochodu nie ma się zamiaru w zimie używać, należy go na ten czas postawić na koziołku, aby kołami nie dotykał ziemi, przez co zapobiega się niszczeniu gum.

Dobrze jest nawet ogumienie zdjąć i po wyjęciu dętek przechować w miejscu suchym i ciemnym.

Należy przedewszystkiem obejrzeć całą karoserję; w miejscach, w których lakier popękał i odprysł, zamalować odpowiednim lakierem, aby pozbawione farby części nie zardzewiały.

Olej z karteru należy zaraz po zatrzymaniu silnika wypuścić, żeby wszystek brud wyszedł z nim razem, a także, żeby nie stężał na mrozie. Dobrze jest potem przepłukać czystą oliwą, lecz tylko nie naftą. Poza tem trzeba wyjąć i dokładnie przeczyścić wszystkie filtry oliwne, w które zbiera się brud, utrudniający często prawidłowe krążenie oleju.



Na szosach zaczęło się błoto. Rozmokła „łatówka“ wprawia w kłopot automobilistę.

Jeżeli samochód będzie używany w zimie, należy zwrócić uwagę na gatunek oliwy, stosując się ściśle do wskazówek fabryki. Większość silników wymaga w zimie oliwy rzadszej, żeby nie występowało tężenie. Naogół w zimie trzeba o wiele częściej zmieniać olej w karterze, gdyż benzyna skroplająca się w cylindrach od zimna spada do karteru i rozrzedza oliwę, która od tego rozrzedzenia traci własności smaru. Z kolei należy przystąpić do przejrzenia silnika, t. j. przedewszystkiem oczyścić cylindry i tłoki od osadu. Ułatwia to ogromnie stosowana obecnie na wszystkich prawie samochodach zdejmowana głowica. — Zdejmując ją, trzeba uważać, by nie uszkodzić miedziano-azbestowego uszczelnienia; lepiej nawet jest zamienić je na nowe.

Jeżeli odczuwa się, że silnik ma pewną utratę prężności, należy zbadać zawory, czy nie są nieszczelne, co da się łatwo usunąć przez docieranie proszkiem szmerglowym z oliwą, aż odzyskają w przylgni błyszczącą powierzchnię. Poza tem należy uregulować zawory, t. j. odległość pomiędzy nimi a popychaczem, która musi wynosić przeciętnie około 0,5 mm., t. j. grubość biletu wizytowego. Nadmierny luz w tem miejscu powoduje nieprzyjemne stukanie zaworu.

O ile przyczyną utraty sprężenia nie są zawory, trzeba sprawdzić szczelność tłoków w cylindrach, które z powodu zużycia pierścieni mogą mieszaninę przepuszczać. Usunięciem tego błędu może się zająć tylko specjalista.

Dobrze jest oczyścić wszystkie przewody oraz zbiornik benzynowy, a także karburator

od namułu, którego pewna ilość znajduje się zawsze w benzynie.

W chłodnicy tworzy się często t. zw. „kamień kotłowy“, który utrudnia dobre krążenie wody w rurkach i powoduje grzanie się silnika. Należy zatem przepłukać chłodnicę sodą, lub słabym roztworem kwasu solnego, poczem dokładnie przemyć wodą czystą.

Po przejrzeniu silnika, należy przystąpić do sprawdzenia podwozia. Tu w pierwszym rzędzie badamy sprężło. W razie zaoliwienia, przemywamy je naftą, potem w skrzynce biegów zmieniamy smar, przemywając ją dokładnie, wreszcie dyferencjał.

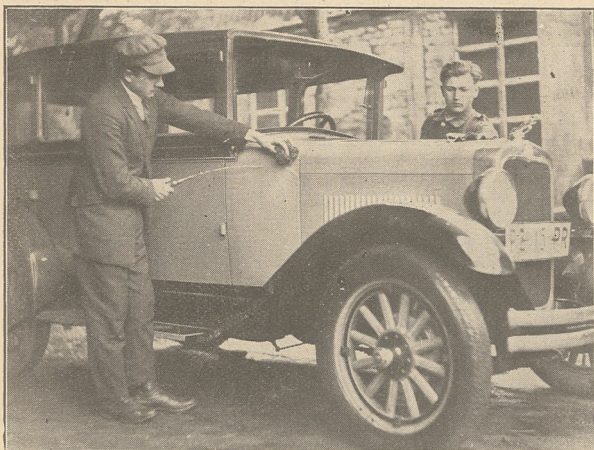
W tym ostatnim musimy zamienić smar oraz sprawdzić czy niema części wyrobionych. Najlepiej zrobić to, podnosząc oba koła do góry oraz obracając jednym kołem. Drugie koło musi lekko bez zgrzytów obracać się w stronę odwrotną. W razie jakichkolwiek niedokładności, zwrócić się najlepiej do specjalisty. To samo należy zrobić w kołach przednich, gdzie mogą się wyrobić łożyska.

Specjalną uwagę należy zwrócić na hamulce, które w bezpieczeństwie zajmują najważniejszą rolę. Sprawdzić więc trzeba, czy taśmy nie są otwarte, a także, czy hamulce różnicowe nie hamują wszystkie koła, gdyż w przeciwnym wypadku opony będą się zużywać nierównomiernie.

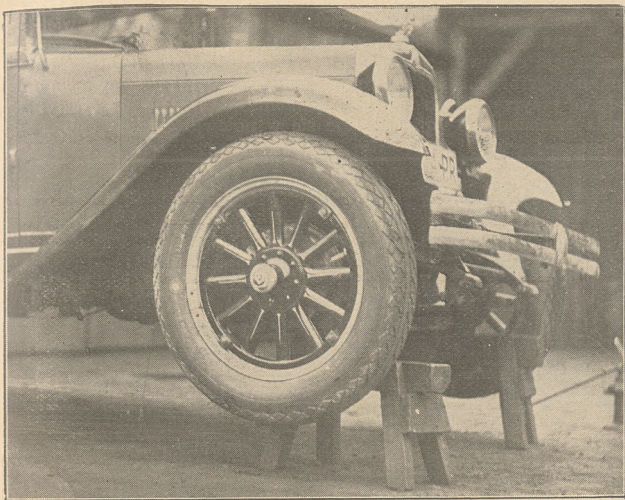
Dobrze jest również rozebrać, przeczyścić i odsmarować resory, które po dłuższym użytku rdzewieją i zużywają się. Trzeba więc sprawdzić, czy bolce nie są w nich wyrobione, czy resor wymaga wyklepania, a w końcu odsmarować między poszczególnymi piórami oraz w bolcach. Chcąc zakonserwować resor, dobrze jest okryć go specjalnym pokrowcem, który chroni go od błota i rdzy.

Kwas z akumulatora należy wylać, po przepłukaniu napęlić wodą tak, żeby płyty były nią przykryte. Zapobiega się w ten sposób zaszarczeniu akumulatora, który nie jest przez czas dłuższy w użytku.

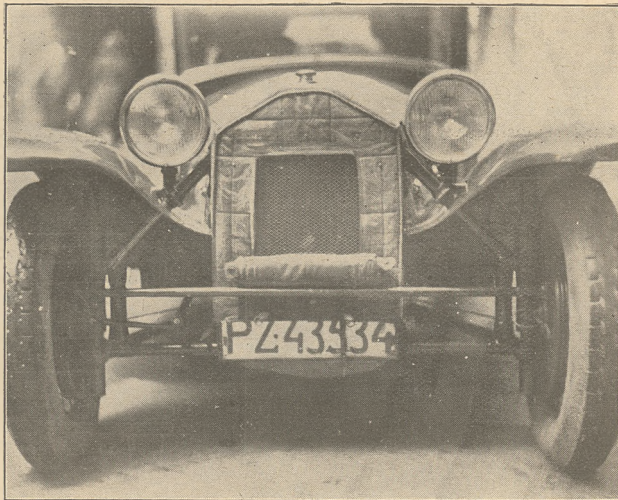
W końcu należy przejrzyć cały system kierownicy, t. j. ster, czy nie ma zbyt dużego luzu i czy ma dość smaru. Drażki sterowe,



Mycie samochodu jest umiejętnością, której nie należy lekceważyć.



Wsparty na kozłach, by się opony nie niszczyły od dźwignia ciężaru, może samochód spokojnie oczekiwać wiosny.



Dobrze okryta chłodnica, by nie studziła nadmiernie wody, zapewni sprawne działanie motoru w czasie zimna.

amortyzatory i wszystkie sworznie w podwoziu odsmarować. W ten sposób przejrzały i zabezpieczony samochód możemy na zimę zamknąć w garażu, a w pierwszy wiosenny dzień będziemy mogli zrobić pierwszą wybieżkę.

Jeżeli jednak będziemy zmuszeni używać samochód w zimie, uzbrowiwszy się w cierpliwość, bacniejszą uwagę zwracać na obchodzenie się z nim w tej porze roku. A więc, chcąc nie mieć kłopotu z uruchomieniem silnika, musimy w zimie do chłodnicy wlewać wodę rozgrzaną. W ten sposób silnik nie tylko prędzej pójdzie w ruch, ale unikniemy rozcieńczenia smaru, benzyna. Dlatego więc należy unikać wlewania benzyny przez kraniki oraz pociągania za igłę gaźnika. Jako ostatniość, lepiej jest zawsze użyć odrobiny eteru, zresztą i to powinno być zbyteczne, gdyż każdy prawie nowoczesny samochód jest zaopatrzony w specjalną klapę do powietrzenia, której zamknięcie powoduje wytwarzanie bogatej mieszanki, temsamem ułatwiając puszczenie w ruch silnika.

Żeby uzyskać dalszą regularną pracę silnika, można w niektóre dni rozluźnić, lub zupełnie zdjąć pasek od wentylatora, lub jeszcze lepiej zaopatrzyć chłodnicę w specjalny pokrowiec, chroniący ją od zbyt silnego przypływu powietrza między rurkami. Niektóre samochody fabryka zaopatrzyła w specjalne żaluzje do chłodnicy lub t. zw. „termostat”, czyli przyrząd samoregulujący temperaturę wody przez automatyczne wyłączenie chłodnicy.

W czasie postoju wozu na ulicy, kiedy warunki nie pozwalają na wypuszczenie wody, trzeba przez okrycie chłodnicy derką oraz częste uruchamianie silnika utrzymywać stale ciepłą temperaturę wody, lub nalać do chłodnicy rozczyń, który obniży temperaturę zamarzania wody. A więc 25 proc. rozczyń zwykłej soli obniża poziom ten do 22 st. C., 40 proc. rozczyń sodu — do 15 proc., a przy 40 proc. domieszce spirytusu, woda zamarza dopiero przy 30 st. niżej zera.

Zaraz po zatrzymaniu silnika, wodę z chłodnicy należy wypuścić, otwierając znajdujący się w jej najniższej części kurek. O ile posiadamy pompkę do wody, trzeba również

wypuścić z niej wodę przez kranik, lub jeżeli go niema, parę razy przekręcić silnik, żeby woda wyszła. Po każdej jeździe należy bardzo skrupulatnie badać, czy woda została wypuszczona, gdyż zamarzanie jej w chłodnicy i kanałach cylindrów może spowodować nieobliczalne wprost straty.

Przed postawieniem do garażu wozu dobrze jest także wypuścić zeń oliwę, żeby na jutro nie mieć kłopotu z rozgrzewaniem karteru. Wiadomo, że skutkiem silnego zimna olej tężeje i przy zapuszczeniu motoru nie spełnia swej funkcji.

Nakoniec baczną uwagę należy zwracać na zewnętrzny wygląd samochodu, t. j. na jego karoserję. W czasie deszczowym, samochód przy najmniejszej podróży pokrywa się odrazu błotem, które zazwyczaj tworzy skorupę trudną do zmycia. Należy wówczas ostrożnie, małym strumieniem wody i mokrą gąbką odmoczyć błoto, gdyż gwałtowny strumień, posuwając stwardniałe błoto po lakierze, rysuje go tak, że po paru takich myciach, karoserja wygląda jakby wóz chodził już od paru lat.

Po odmyciu błota skórka urchowa, należy wodę ściągnąć, zaczynając od góry samochodu i dopiero gdy jest suchy, polewać specjalnym płynem.

tworzeniu plam, a dokładne mycie można odłożyć do następnego dnia.

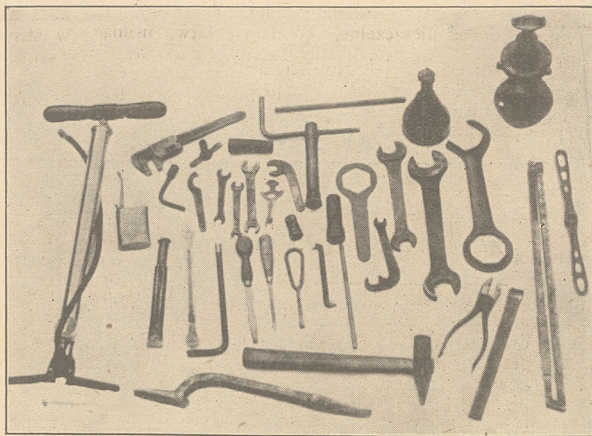
Wogóle samochodowi nie można nigdy dawać zbyt wiele troski i staranności. Choć to tylko „martwa maszyna”, lecz chwilami robi wrażenie, jakby w nim tkwiło jakieś utajone życie. Za każdy objaw pieczołowitości potrafi on się odwdziżyć doskonałością pracy, każde niedbalstwo mści się bardzo dotkliwie na kierowcy.

W ten sposób konserwowany wóz, w którym najmniejsze uszkodzenie będzie natychmiast usuwane, może przetrwać długie lata i zawsze robić wrażenie nowego. (p)

Na wszystko jest sposób

Następująca historia, świadcząca o zręczności, a zarazem i dobrym humorze policji, zdarzyła się niedawno w Lucernie. Z jednego z nocnych lokali wyszedł osobnik pijany „jak nieszczęście”. Wsiadł w swój otwarty czterokołowy samochód i zamierzał odjechać. Portier, kelnerzy oraz kilku przechodniów starało się wyperswadować mu niefortunny zamiar. Niewiele to jednak pomogło, gdyż podniecony alkoholem kierowca upierał się, że pojedzie. Wreszcie udało mu się zapuścić motor i w tej samej chwili samochód na szerokiej ulicy zaczął toczyć wielkie półkole, przechodząc następnie w bardzo zawile taniec pomiędzy jednym a drugim brzegiem jezdni. Po kilku minutach motor zadławił się i przestał działać — na szczęście! gdyż pojazd zatrzymał się o kilka centymetrów od latarni.

W tej samej chwili nadbiegł patrol, składający się z dwóch policjantów, którzy, widząc co się dzieje, podeszli do samochodu i przywitali się bardzo uprzejmie z kierowcą, tak jakgdyby nie mieli żadnego doń interesu. Jeden z nich nawiązał nawet fachową pogawędkę i tak powoli, po przyjacielsku udało mu się wyściągnąć opoję od kierowcy i ułożyć go na tylnym siedzeniu. Na to tylko czekał jego kolega; w mig zapuścił motor, usiadł przy kierownicy, nim się biedny delikwent spostrzegł, odwieziono do własnym samochodem „do paki”. — Prawdziwa ironia losu!



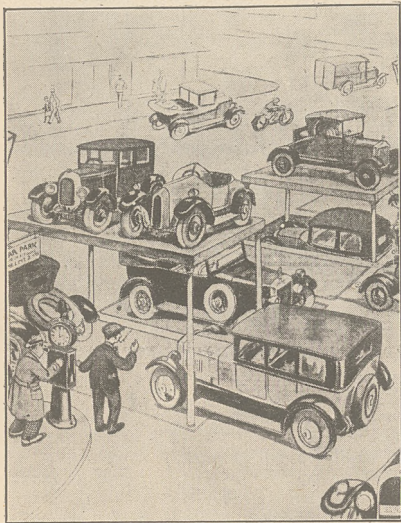
Oto komplet niezbędnych narzędzi dla należytego utrzymania samochodu w porządku.

Nawet gdy samochód jest zmoczony tylko deszczem, zaleca się zaraz po przyjeździe wodę skórą ściągnąć, przez co zapobiega się

Olbrzym — garaż

Zbieg okoliczności często jest szczęśliwy, a często fatalny, czasami jednak bywa też zabawny, zwłaszcza gdy ofiarą śmiechu padnie — karykaturzysta.

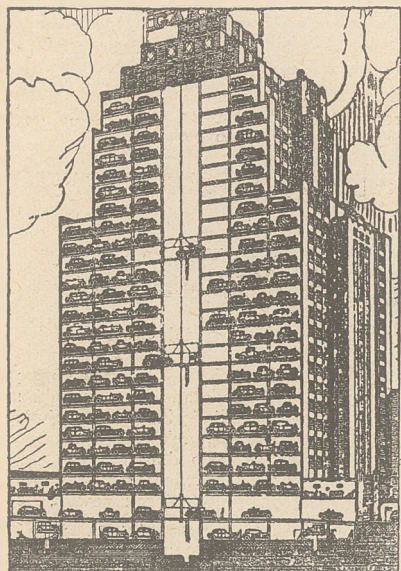
„Park samochodowy w powietrzu i pod ziemią” — oto tytuł załączonej karykatury.



która ukazała się przed dwoma miesiącami w jednym z niemieckich pism samochodowych.

Kawał byłby całkiem dobry, gdyby w tym samym tygodniu nie ukończono fundamentów pod olbrzymi park samochodowy — garaż w centrum New Yorku. Garaż ten bowiem, który stanie pomiędzy 43 a 44 Street'a na wschód od 3. Avenue, pomyślany jest jako „przechowalnia” dla samochodów osób, pracujących za dnia w centrum miasta. Garaż — niebotyk, którego przekrój widzimy na drugiej rycinie, posiadać będzie nie tylko trzy piętra pod ziemią, jedno na ziemi, a 23 piętra nad ziemią, lecz także — jak pech, to pech — automatyczną kontrolę czasu, a manipulacja będzie się odbywała w sposób następujący:

Oddawca wjeżdża do garażu, wyciąga motor, odbiera motor i idzie do swego zajęcia. Równocześnie elektryczny przyrząd wsuwa



samochód do windy, która wiezie go na odpowiednie piętro, gdzie mechaniczne pasy posuwają go do boksy oznaczonej na znaczku. Wszystko to trwa zaledwie kilka chwil. Przy

okazaniu znaczka, wydanego przy oddaniu samochodu, dyżurny urzędnik naciska na tarczycę rozdzielczą cyfrę, oznaczoną na znaczku, poczem cała poprzednia manipulacja odbywa się automatycznie w kierunku odwrotnym. Równocześnie w odpowiednim przyrządzie ukazuje się czas przechowania samochodu i

niezbędna za to opłata. Garaż będzie zaopatrzone w warsztaty itp. i będzie, za niewielką opłatą dodatkową wykonywał reparacje, czyszczenie itp.

Prace nad budową garażu są w pełnym biegu. Uruchomienia pożytecznej tej instytucji oczekuje się w połowie grudnia r. b.



Światowa produkcja samochodów w roku 1928



Jak wynika ze sprawozdania nowojorskiego Urzędu Handlu, ocenia się cyfrę światowej produkcji samochodów w bież. roku na 4 838 725 aut osobowych, ciężarowych i autobusów. Udział Stanów Zjednoczonych ocenia się na okragłe 4 miliony jednostek, t. zn. na 1/3 produkcji światowej. Na drugim miejscu znajduje się Anglia (250 000), potem Kanada i Francja (po 200 000), Niemcy znajdują się na 5-tym miejscu (91 000), Włochy zaś na 6-tym (55 000). Produkcja Czechosłowacji wynosi trochę ponad 13 000, podczas gdy znacznie mniejsza jest wytwórczość Austrii, Belgii, Sowieków, Węgier, Hiszpanii, Japonii i Danii; te ostatnie dwa państwa wytwarzają po 250 względnie 200 wozów rocznie.

Stany Zjednoczone, które wytworzyły w roku ub. 3,4 miliony wozów, doprowadzą prawdopodobnie do wymienionej powyżej cyfry 4 milionów, z uwagi na to, że w pierwszej połowie roku bieżącego, mimo zmniejszenia zakresu prac u Forda, wytworzyły 5 proc. więcej niż w tym samym czasie zeszłego roku. Jest rzeczą prawdopodobną, że produkcja wzrośnie w drugiej połowie i osiągnie, dzięki pełnemu uruchomieniu zakładów Forda, cyfrę rekordową. Amerykanie spodziewają się, że Ford rzuci na rynek 300 000 do 500 000 wozów. Zamówień ma on tak dużo, że prawdopodobnie nie będzie mógł im podołać, z czego skorzystają General Motors i inni fabrykanci tanich samochodów. Wprowadzenie nowych typów i zniesienie podatku związkowego oddziałło korzystnie na możliwość zbytu. Inaczej rzecz się ma z samochodami ciężarowymi: w pierwszej połowie r. b. ilość wyprodukowanych aut ciężarowych spadła i prawdopodobnie nie podniesie się w drugiej połowie.

Także i pod względem eksportu Stany Zjednoczone znajdowały się w r. 1927 na

pierwszym miejscu, zbywając zagranicę 437 tys. wozów, t. zn. ósmą część swej produkcji. Za Stanami szła Kanada (74 000 wozów eksportowanych), Francja (52 000), Włochy (33 tys.), Anglia (18 000) i Niemcy (4 000).

Ekspansję amerykańskiego przemysłu automobilowego do Europy doskonale ilustrują następujące cyfry, dotyczące udziału tego przemysłu z ogólnej sprzedaży samochodów w Europie, a oficjalnie ustalone przez amerykański Urząd Handlu:

Kraj:	Ogółem sprzedano wozów:	W tem amerykańskich:	%
Anglia	145 000	20 000	14
Austria	3 300	300	9
Belgia	9 000	3 500	39
Bułgaria	320	120	38
Czechosłowacja	17 560	800	5
Dania	9 000	7 650	85
Finlandja	5 000	4 800	90
Francja	105 500	5 500	5
Grecja	2 000	1 600	80
Hiszpania	24 500	13 800	56
Holandja	11 400	8 000	70
Italia	11 000	1 000	9
Jugosławia	2 250	1 000	44
Litwa	400	300	70
Łotwa	300	250	83
Niemcy	91 475	21 000	23
Norwegja	5 050	4 250	84
Polska	3 900	2 500	64
Rumunia	6 000	4 500	75
Szwajcaria	6 000	2 000	33
Szwecja	11 650	10 000	86
Turcja	1 250	1 000	80
Węgry	3 000	1 350	40

Jak widzimy, Ameryka pokrywa połowę (51,5 proc.) europejskiego zapotrzebowania na samochody.

T. K-j

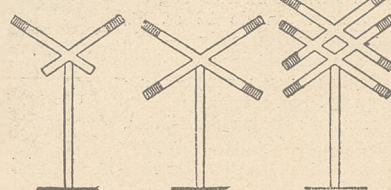
Nowe sygnały na przejazdach kolejowych

Statystyka wykazała, że w Niemczech liczba wypadków samochodowych na przejazdach kolejowych, zaopatrzonych w barjery, jest dwa razy większą od liczby wypadków na przejazdach bez barier. Przyczynami wypadków są niedbałość dróżników w opuszczaniu barier i brak stosownych znaków ostrzegawczych. Małe tabliczki z napisem „Halt!” są dobre dla furmanek i pieszych, ale zupełnie bezcelowe dla ruchu samochodowego.

Zarząd kolei Rzeszy Niemieckiej ustawia obecnie na przejazdach nowe sygnały, które kształtem swoim przypominają rosyjski order św. Andrzeja. Końce ramion białych krzyżów są pomalowane na czerwono.

Załączony rysunek przedstawia trzy rodzaje nowych sygnałów, zaprowadzanych obecnie w Niemczech. Sygnał 1 przeznaczony jest dla wszystkich przejazdów kolejowych, zaopatrzonych w barjery, sygnał 2 dla przejazdów jednotorowych bez barier, zaś sygnał 3 dla przejazdów dwutorowych, również bez barier.

Dr. S. B., Berlin.





„Orkan II”, awionetka konstrukcji por. Tadeusza Grzmilasa.



Por. pil. Tadeusz Grzmilas z 3 p. lotn.

Nowa polska awionetka

W chwili, kiedy niniejszy numer znajdzie się w rękach naszych Czytelników, rozpocznie się w Warszawie konkurs awionetek. Między innymi ciekawymi typami stanie do konkursu ukończony niedawno w Poznaniu samolot sportowy „Orkan II”, konstrukcji por. Tadeusza Grzmilasa z 3 p. lotn. w Ławicy.

Nie poraz pierwszy nazwisko por. Grzmilasa łączy się z konstrukcją aparatu lotniczego; jest on konstruktorem z zamilowania i już w roku 1925, na konkursie płatowców bczsilnikowych (szybowców), otrzymał poza innymi nagrodami, nagrodę specjalną za dobrą konstrukcję. Był to wtedy „Orkan I”.

Pod względem solidnej i sumiennej konstrukcji również „Orkan II” prezentuje się bardzo dodatnio, podtrzymując wiernie „tradycję rodową” Orkanów. Noblesse oblige, mówi przysłówie, lecz taksamo zobowiązuje konstruktora nagroda specjalna za dobrą konstrukcję. Po takim odznaczeniu nie wypada występować z konstrukcją mierną. To też nowy samolot sportowy por. Grzmilasa jest aparatem bardzo dobrze pomyślanym.

Jest to jednopłat z płaszczyzną umieszczoną powyżej kadłuba. Rozpiętość płaszczyzny, w której konstruktor zastosował profil Bartel 37 A, wynosi 9,0 metrów. Kadłub, o harmonijnych i estetycznych liniach, mierzy 5,0 metrów, przyczem ciężar własny całego samolotu (z pustymi zbiornikami) wynosi 230 kg., a ciężar użyteczny 350 kg.

Awionetka zaopatrzona jest w znany ogólnie silnik gwiazdasty Anzani, 45 K. M., chłodzony powietrzem. Typ ten znany jest zagra-

nicą i dowiódł tam swej wielkiej sprawności. „Orkan II” został oblatany przez konstruktora w dniu 9 września b. r. Loty próbne dały doskonałe wyniki i, poza dobrą statecznością, wykazały krótki start i łatwe a krótkie lądowanie. Długość startu wynosi tylko 20 metrów, a łatwe i krótkie lądowanie wynika z bardzo małej szybkości lądowania (tylko 40 km/g.). Z drugiej strony, pomimo dość dużej rozpiętości płaszczyzny, „Orkan II” osiąga znaczną szybkość normalną 130 km/g., przy szybkości maksymalnej 140 km/g.

Również korzystnie przedstawiają się dalsze właściwości nowej awionetki, i tak wynosi

Pięzy pełnych zbiornikach lot może trwać 3 godziny, z czego wynika zasięg ca. 400 km.

Nie wątpimy, że doskonałe wyniki „Orkanu II” zachęcą konstruktora do dalszej pracy w dziedzinie awionetek.

Patrole drogowe

W krajach o bardzo rozwiniętym automobilizmie, kluby automobilowe są organizacjami potężnymi i zasobnymi. Składki, wpływające od dziesiątek tysięcy członków tworzą wielkie fundusze, które umożliwiają organizowanie przeróżnych instytucji, nader pożytecznych, z których przedewszystkiem jedna, a mianowicie patroli i pomoc drogowa, doczekała się niesłychanego rozwoju, zwłaszcza w krajach anglosaskich, Anglii i Ameryce północnej. W Anglii główną akcję prowadzi „Automobil Association” i królewski Klub Automobilowy, zaś w Stanach Zjednoczonych kluby poszczególnych stanów.

Bodajże najlepiej zorganizowaną służbę drogową posiada Automobilklub Południowej Kalifornii, który w tym celu utrzymuje liczny park samochodowy.

Samochody te pełnią regularną służbę na wszystkich drogach Południowej Kalifornii, przyczem obowiązki patroli idą tak daleko, że naprawiają one powstałe na drogach niebezpieczne uszkodzenia, zmiatają z szosy potłuczone szkło itp. Pozatem w samochodzie znajduje się kompletny warsztat reparacyjny dla samochodów. Do sprawnego działania patroli zachęcają nagrody pieniężne i dyplomy, rozdzielane od czasu do czasu między załogi samochodów patrolowych.

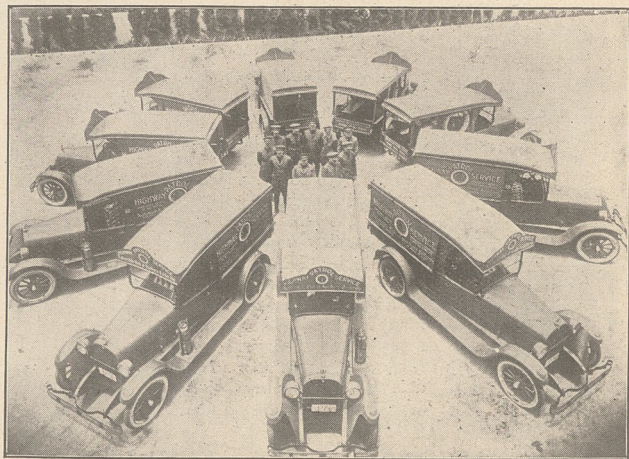


Szoferzy patroli drogowych, odznaczeni dyplomami przez miasto Santa Barbara.

największa osiągalna wysokość (pułap) 4 000 metrów, przyczem samolot wzbija się na wysokość 1 000 metrów w czasie 5-ciu minut.



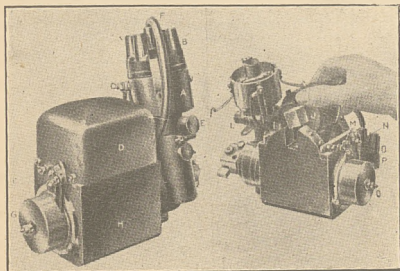
Patrol drogowy oczyszcza drogę z potłuczonego szkła.



Część parku samochodowego Automobilklubu Południowej Kalifornii.

ELEKTRYCZNOŚĆ w SŁUŻBIE SAMOCHODU

— Szanowni Panowie! Nie chciałbym usławać sławy i zasług Gottliebowi Daimlerowi, który bezsprzecznie stworzył pierwszy, zdolny do użytku motor spalinowy, stwierdzić jednak należy, że problem ten istniał już znacznie dawniej. Podczas, gdy Gottlieb Daimler był pierwszym praktycznym jego



Rys. 1.

wykonawcą, zasadniczego rozwiązania tego zagadnienia należy się doszukiwać we Włoszech: rozwiązanie było dokonane z chwilą wynalezienia przez Volte pistoletu gazowego, który przecież był niczem innym, jak prototypem naszego motoru spalinowego!

Oto ustęp z wielkiej mowy powitalnej, którą wygłosił na V. Światowym Kongresie Automobilowym w Rzymie, włoski minister przemysłu sign. Martelli.

W szlachetnym zapale patriotyzmu p. minister Martelli przeholował cokolwiek. Niezawadliwie. A jednak wyrzekł on wielkie słowo, łącząc z motorem spalinowym imię Volty, — nie Volty, wynalazcy pistoletu gazowego (pistolet ten to tylko epizod) lecz Volty, jako tego, który stworzył „słup Volty”, nauczył nas pierwszy dowolnego wytwarzania i stosowania prądu elektrycznego, kładąc temsamem podwaliny pod całą naszą dzisiejszą elektrotechnikę. Bo zaprawdę, w srogim kłopotcie znalazłby się Gottlieb Daimler, nie mając do swego motoru elektrycznego zapłonu. Motor jego do dziś dnia pozostałby obiektem niefortunných eksperymentów, samochód, w dzisiejszym tego słowa znaczeniu, byłby nadal niedoścignionym ideałem.

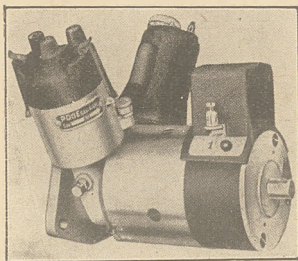
Na szczęście dzięki elektryczności, mamy to, co mamy. — Nietylko doskonale działający motor, lecz nawet kompletnie elektryfikowany samochód — małą lecz bardzo wymyślną elektrownię. Nie stało się to od razu — przeciwnie, zaczęło się bardzo skromnie, cała bowiem instalacja pierwszych samochodów składała się z akumulatora — bardzo kiepskiego, jak na dzisiejsze wymagania — przerwacza z cewką i rozdzielnikiem. Słowem taki sobie zwykły zapłon od baterji. Wszystko to nie wzbudzało zachwytu, zwłaszcza akumulator. Nikt nigdy nie wiedział, czego się po nim spodziewać. Zwykle wyczerpywał się gdzieś w pół drogi i wtedy nie pomagało nic — chyba para tęgich koni.



Rys. 2.

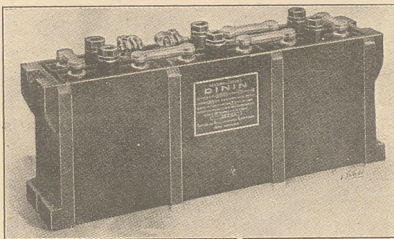
Gdy się przebrała miara ludzkiej cierpliwości, wynaleziono „magneto”. Wynaleziono? Nie! Tylko — odnaleziono, bo — śmieszna historia! — magneto istniało znacznie wcześniej od daimlerowskiego motoru. Stosował już je kilkadziesiąt lat wcześniej wiedeński Markus (jeszcze jeden „ojciec samochodów”). Była to własna elektrownia na małą skalę; małe dynamo z przerwaczem i rozdzielaczem, przyczem, dla uproszczenia, wtórne uzwojenie cewki nawinięto wprost na rotor. Z zadowoleniem więc wyrzucono akumulator na śmietnik. Wprawdzie motor trudniej zaskakiwał, dynamo przy małych obrotach dawało słabą iskrę, lecz za to prąd się nie wyczerpał, póki motor szedł. Tak pozostało przez długie lata, w czasie których magneto doprowadzono do znacznej doskonałości.

Tymczasem jednak zaprowadzono oświetlenie elektryczne. Motor pędził wcale spore dynamo, ładując baterje akumulatorów — do brych, nie takich, jak dawniej, — które dostarczały prądu potrzebnego dla reflektorów, lamp itd. Wtedy sprytny jakiś Amerykanin pomyślał sobie, że teraz, kiedy w samochodzie jest znów akumulator, i to akumulator z własną stacją ładowania, można spokojnie powrócić do zapłonu z baterji. I tu rozpoczęła się wielka wojna: magneto contra baterja.



Rys. 3.

Rozstrzygnięcie było trudne, bo tak jeden, jak i drugi system miał swe zalety i wady. Zapłon od baterji dawał silniejsze iskry na małych obrotach, ułatwiając start motoru, na-



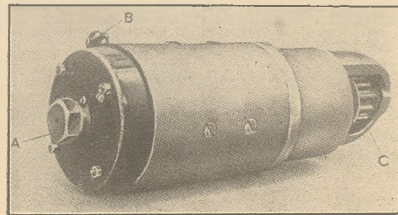
Rys. 4.

tomiast iskry słabły znacznie przy bardzo wysokich obrotach silnika. — Poprzestańmy na tem, gdyż tłómaczenie powodów zaprowadziłoby nas za daleko.

Z magnetem rzecz się miała odwrotnie. — Siła isker, słabych przy starcie, wzrastała się ze wzrostem ilości obrotów, z drugiej strony jednak okazały się konstrukcyjne błędy, gdyż rotor z nawinięciem na uzwojeniu pierwotnym, uzwojeniem wtórnym i kondensatorem okazał się za mało odporny na działanie siły centryfugalnej przy szybkiej rotacji. Poza tem i odbieranie prądu z rotoru sprawiało trudności.

Błędy te usunięto, budując magneto odzwrotnie. Cewki itp. zmontowano jako stator, stały dotychczas magnesy otrzymały formę okrągłego przez pół przeciętego walca i stał

się rotorem. Układ ten zapoczątkowała w Szwajcarii fabryka Scintilla, za nią zaś poszły we Francji S. E. V., w Anglii Honston-Thompson, Noth-Eastern. Nie zmieniło się jednak nic w zasadniczym działaniu magneta, a wojna trwała dalej i nie wiadomo jakby się skończyło, gdyby nie „Rolls-Royce”.



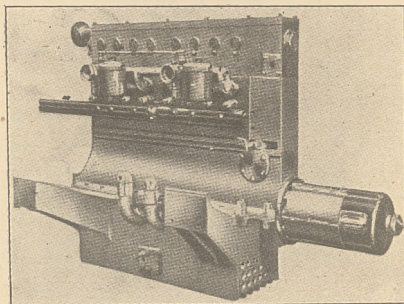
Rys. 5.

Oba systemy mają swe zalety, powiedziano sobie w tej idealnej wytwórni samochodów i, niewiele myśląc, wbudowano do „Rolls-Royce’a” i magneto i zapłon od baterji.

Połączenie stało się hasłem dnia i nowym tematem dla konstruktorów, rzecz bowiem oczywista, że na stosowanie dwóch zupełnie niezależnych instalacji może sobie pozwolić Rolls-Royce i kilku innych luminarzy, lecz żaden ze zwykłych producentów samochodów. Dla tych ostatnich trzeba było sposobu tańszego.

Przeprowadzenie konstrukcyjne idei realnej w dzisiejszych czasach postępuje bardzo szybko, to też posiadamy już obecnie liczne aparaty, łączące magneto i zapłon z baterji w jednym przyrządzie.

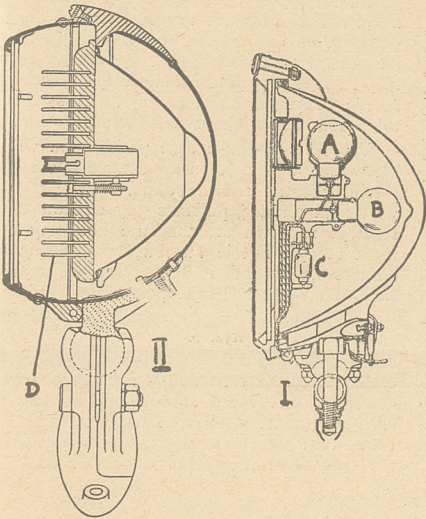
Typowym przedstawicielem tej grupy jest aparat „L’Alco” francuskiego towarzystwa S. E. V. Aparat ten widzimy na rycinie 1 na lewo, podczas gdy obrazek po prawej pokazuje nam prostą konstrukcję i łatwą rozbieralność całej aparatury. „L’Alco” daje nam, zaletnie od ustawienia odpowiedniego przełącznika, zapłon od magneta, lub zapłon od baterji, a wreszcie, i jedno i drugie jednocześnie. W ostatnim wypadku, dla oszczędzenia prądu, początkowo działa pełny zapłon od baterji, wyłączający się stopniowo i automatycznie w miarę wzrostu obrotów motoru, ponieważ wtedy dopiero magneto dochodzi do pełnej sprawności. Podobne aparaty wyrabiają dziś prawie wszystkie firmy specjalizujące się w instalacjach elektrycznych wogóle, a urządzeniach zapłonowych w szczególności. Przyrządy te mają między innymi i tę zaletę, że można je wmontować na miejsce każdego normalnego magneta.



Rys. 6.

Niestety dobre działanie motoru nie zależy wyłącznie od prawidłowego działania magneta. Nie mniej ważną częścią jest świeca,

która konstruktorom dużo napsuła krwi, zwłaszcza w ostatnich czasach, kiedy zjawiały się motory o znacznie większym sprężeniu, a szczególnie motory z kompresorami. Niezwykle wysokie ciśnienie i temperatura sprawiały, że zwykle świece po krótkim czasie kończyły swój żywot. I tu pod naciskiem ko-



Rys. 7.

nieczności poczyniono wielkie postępy, a nowe typy świec wystawione w Salonie paryskim przez firmy Marchal A. C., Champion, K. L. G. Lodge i inne — są prawdziwymi arcydziełami techniki. Na rycinie 2 widzimy angielską świecę Lodge dla samochodów sportowych i wyciągowych, zaopatrzoną w chłodzenie powietrzne i izolację mikkową.

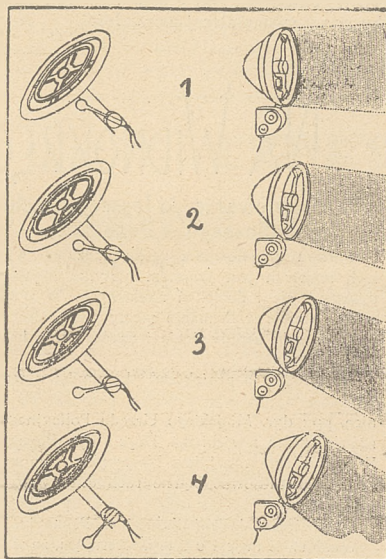
Jak wspomnieliśmy już na wstępie, zastosowanie elektryczności w samochodzie nie ogranicza się do samego tylko zapłonu. Wprost przeciwnie — przy ostatnich typach samochodowych można spokojnie mówić o kompletnej elektryfikacji pojazdu. Poza magnetycznym, uruchamianym prądem elektrycznym. Wielkie zapotrzebowanie prądu wymaga oczywiście sprawnie działającej centrali elektrycznej, składającej się z generatora i baterji akumulatorowej. Prąd pobieramy z baterji ładowanej stale przez generator.

Zagadnienie to na pierwszy rzut oka bardzo proste, komplikuje się przez to, że motor a wskutek tego i prądnica nie pracują na obrotach stałych tak, że w rezultacie otrzymujemy z prądnicy prąd o przeróżnym napięciu i natężeniu. Wskutek tego przy szybkim biegu motoru prądnica ładowała wprawdzie akumulator, natomiast przy wolnych obrotach, kiedy prąd generatora był słabszy od prądu akumulatora, ten ostatni starał się wyładować przez użyczenie prądnicy. Wynikła z tego konieczność zastosowania specjalnych automatycznych przekaźników, które z chwilą zmniejszenia obrotów prądnicy odłączałyby samoczynnie akumulator. Obecnie ostatnim krzykiem są prądnice o regulacji nie natężenia, lecz napięcia prądu. Prądnice taką widzimy na rycinie 3, jest to prądnica systemu „Pöge” o regulacji prądu, regulacji napięcia, z równoczesnym zapłonem z baterji. Prądnica taka nie forsuje akumulatora, przez co przedłuża się jego żywot.

W akumulatorach samych niewiele się zmieniło; są one od dłuższego czasu na wysokości zadania. Jedyna zmiana, jaką należy zastosować, to zmiana formatu, który wskutek obniżenia karoserji i ograniczenia miejsca pod podłogą stał się większy a dłuższy. Akumulator taki firmy „Dinin” widzimy na rycinie 4.

Prąd zebrany w akumulatorze pozwala nam na pędzenie różnych przyrządów pomocniczych, wśród których największym „zarłakiem” jest niewątpliwie starter, bo też funkcja jego, zapuszczenie motoru, wymaga niemałego nakładu pracy. Starter jest niczem innym, jak silnym motorem elektrycznym, który za pomocą małego kółka napędowego wprawia w ruch koło rozpędowe motoru. Po kilku obrotach wału korbowego, motor zaskakuje i obraca się dalej o własnych siłach, przyczem kółko napędowe starteru wyłącza się automatycznie. Tę ostatnią funkcję spełnia przyrząd nazwany „Bendix” (opis jego, wymagający dużo miejsca, damy wkrótce). Starter taki widzimy na rycinie 5-tej. (Start Marchal; A przekaźnik pozwalający zmianę kierunku motoru, zależnie od tego z jakiej strony go montujemy; B doprowadzenie prądu, C kółko napędowe ze sprężem „Bendix”).

Ponieważ motor elektryczny jest odwróceniem prądnicy, przeto niektórzy konstruktorzy połączyli prądnice i starter w jedną całość. Kombinacja taka zwana „Dynamoteur” w chwili zapuszczania motoru działa jako starter, a równocześnie z jego zaskoczeniem, przelacza się automatycznie, pracując nadal jako generator. Dynamotory osadza się po części bezpośrednio na wale motoru, jak t-

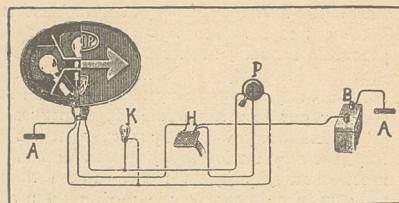


Rys. 8.

widzimy na rys. 6-tym (Dynamoteur „Paris-Rhône”, sprzężony bezpośrednio z nowoczesnym motorem ośmiocyklindrowym).

Drugim bardzo ważnym miejscem zużycia prądu elektrycznego są reflektory. Dobry reflektor jest nieodzownym warunkiem bezpiecznej jazdy w nocy, a konstrukcja jego nie byłaby rzeczą trudną, gdyby od niego wymagano jedynie oświetlenia drogi. Praktyka jednak wykazała, że dobry reflektor powinien drogę oświetlać dobrze, lecz w ten sposób, aby w razie spotkania drugiego samochodu, nie raził kierowcy nadjeżdżającego z przeciwnej strony. Ponieważ małe latarnie miejskie nie wystarczały dla dostatecznego oświetlenia drogi przy mijaniu innego samochodu, przeto skonstruowano specjalny typ lampy „Duplo”, „Bilux” itp., które po przestawieniu małego przelącznika, zapalają drugie włókno, umieszczone w osłonie w ten sposób, że promienie świetlne, odrzucone jedynie na górną część reflektora, padają wyłącznie na drogę. Nie rozpraszając się ku górze. — System ten bez użycia specjalnych podwójnych żarówek zastosowano w reflektorze Marshal Trilux. — (Rys. 7. B lampa główna; A lampa „Code”; C lampa na miasto.) Wadą wszystkich tych układów jest nagła zmiana natężenia światła,

dlatego więc obecnie stosuje się coraz częściej pochylanie reflektorów, które umożliwia stopniowe zmniejszanie zasięgu reflektora w miarę zbliżania się pojazdu z przeciwnej strony. — Sposób ten ilustruje rycina 8-ma, (1 poz. normalna; 2, 3, i 4 poszczególne kąty

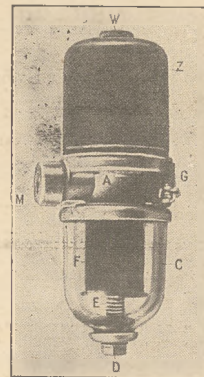


Rys. 9.

nachylenia). Jeszcze skuteczniejszy jest nowy typ francuski reflektora pochylonego (Projektur Mixte N. M.) w którym przed reflektorem umieszczono siatkę z cienkich, matowych płytek o kolorze neutralnym (rys. 7-my). Przy najmniejszym pochyleniu reflektora wprzód, płytki te tworzą ekran pomiędzy źródłem światła w reflektorze a okiem obserwatora. W ten sposób zyskuje się światło nierażące przy bardzo dalekim zasięgu.

Przyrządami pędzonymi również elektrycznością są między innymi wskaźniki kierunków i t. p. Układ jednego z najnowszych typów sygnalizatora widzimy na rysunku 9-tym. Sygnalizator uwidoczniiony na rycinie umieszcza się na tyle pojazdu, podczas gdy drugi taki sam bez sygnalu „stop”, funkcjonuje z przodu. Działanie całego aparatu wynika jasno z rysunku, na którym oznacza: A połączenie z masą, B baterją, K lampkę kontrolną, H pedał, włączający automatycznie sygnał „stop” i P przelącznik dla włączania wskaźników „w prawo” i „w lewo”.

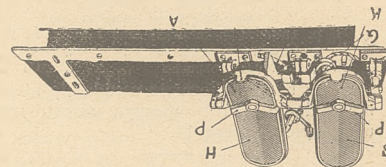
Elektryfikacja samochodu posunęła się do tego stopnia, że ostatnio pojawiły się na rynku nawet pompy do benzyny, pędzone elektrycznością, (rys. 10).



Rys. 10.

Inż. R. So-i

Ulepszone pedały



Na powyższej rycinie widzimy nowy typ pedałów, używany ostatnio we Francji (pedale „Integral” Achely). Ograniczono tu wszystkie ruchy nóg na dwa pedały, w ten sposób, że naciskając prawy pedał stopu (H), uruchamiamy hamulec, naciskając piętą (A) — akcelerator. Podobnie uruchamiamy lewą nogą sprzęgło (S) i klakson (K). P, P są podpórki dla nóg w chwili spoczynku. G guzik klaksonu

Clympia Show

(Dokończenie ze strony 3.)

Co do karoseryj, to dowiedzieliśmy się już na wstępie, że w Anglii największym powodzeniem cieszy się karoseria zamknięta z rozsuwalnym dachem. Ameryka natomiast trzyma się nadal swego „Sedan'u”. „Torpedo” przegrało na całej linii, tak, że obecnie istnieją dwie alternatywy: samochód kryty, lub też sportowy. Zasadniczy ten podział na dwie grupy zapewne utrzyma się też na przyszłość, gdyż lansowany w ostatnich czasach „cabriolet” jest w gruncie rzeczy niczym innym, jak nieco szerszym pojęciem rozwiązaniem limuzyny otwieranej, tak że nie można go uważać za kategorię specjalną, chyba tylko o tyle, że jest... specjalnie drogi.

Wielka bitwa konstruktorów samochodowych została rozegrana. Bitwa, lecz nie wojna. Niebawem z fabryk wyruszą całe kolumny samochodów, aby zająć i umocnić zdobyte pozycje. Na polu bitwy zapanuje spokój. Lecz nie na długo. Sztaby generalne konstruktorów już znów pracują gorączkowo, bez wytchnienia, a także w krótkim czasie wystąpić na arenę z nowymi siłami.

S. Frank.

Warszawski „pościg za lisem”

W ubiegłą niedzielę, dnia 21. b. m. odbyła się na szosach pod Warszawą ciekawa impreza sportowa, organizowana przez Automobilklub Polski, t. zw. Rally Paper, czyli „Pościg za lisem”.

Start uczestników odbył się o godzinie 8 z przed lokalu Automobilklubu Polskiego na Placu Saskim w Warszawie; trasa biegła stąd, przez Bielany, Błonie, Grodzisk, Sierpc, Radziejowice, Żyrardów do Łowicza, w pobliżu którego p. Sokółowski na samochodzie „Minerwa” pierwszy doznał wóz komandora w czasie 1 godziny 15 minut i w ten sposób schwycił lisa przed „kozą”; drugą była pani Regulaska na „Fiacie” (1 godz. 59 min), 3 miejsce zajął p. Zakrzewski na samochodzie „Dodge Brothers”, czwarte p. Kosiański na wozie marki „Tatra”.

Do powyższego konkursu zapisano 16 maszyn. Na starcie stawiło się 16-tu zawodników, z czego 4 panie i 12 panów. Do mety przybyło 12 maszyn. Ogólna klasyfikacja zawodników przedstawia się następująco:

I. T. Sokółowski	czas 1 g. 51 m. sam. Minerwa
II. K. Regulaska	„ 1 „ 59 „ „ Fiat
III. C. Zakrzewski	„ 2 „ — „ „ Dodge
IV. T. Koziański	„ 2 „ 08 „ „ Tatra
V. J. Regulski	„ 2 „ 10 „ „ Austro-Daimler
VI. Z. Radoński	„ 2 „ 16 „ „ Minerwa
VII. M. de Lavaux	„ 2 „ 24 „ „ Studebaker
VIII. K. Perro	„ 2 „ 24 „ „ Peugeot
IX. kpt. Ryli (Ico)	„ 2 „ 26 „ „ Studebaker
X. M. Hemar	„ 2 „ 42 „ „ Citroen
XI. J. Szezerbiński	„ 2 „ 50 „ „ Mathis
XII. Chwalibóg	„ 3 „ 13 „ „ Imperia

Nagrody za najlepszy czas w postaci pamiątkowych plaket otrzymują:

w kategorii pań:	
I. p. Halina Regulaska	czas 1 godz. 59 min.
w kategorii panów:	
I. p. Tadeusz Sokółowski	czas 1 godz. 51 min.
II. „ Czesław Zakrzewski	„ 2 „ — „
III. „ Tadeusz Koziański	„ 2 „ 08 „

Drogi bardzo błotniste utrudniały niezmierne zadanie. Na 16 maszyn uczestniczących ukończyło imprezę 14.

Ze Związku Automobilistów

Jest rzeczą miłą móc zdawać sprawę z obaw i żądań społecznie dodatnich. Do nich należy zaliczyć objaw stałego, bardzo silnego rozwoju poznańskiego Związku Zawodowego Automobilistów. Nie jest naszym zamiarem przedstawianie całokształtu spraw związkowych, są one bowiem rozliczne i wymagają obszerniejszego przedstawienia.

Niechaj dzisiaj nam jednak wolno będzie zwrócić uwagę ogółu automobilistów na wysiłki związku szoferów, dążące ku podniesieniu poziomu fachowego i ogólnego wykształcenia jego członków.

Do tych wysiłków należy n. p. gromadzenie książek z zakresu automobilizmu. Jest rzeczą charakterystyczną, że potrzebę posiadania własnej biblioteki uznaje ogół członków wymienionej na wstępie organizacji i że niektórzy członkowie samorzutnie zgłosili gotowość zaofiarowania tworzącej się placówce kulturalnej znajdujących się w ich posiadaniu książek i kompletów czasopism obcych. Pięknym gestem byłoby zasilenie młodej biblioteki przez automobilistów nie należących do Związku. Gest taki oznaczałby bowiem manifest solidarności wszystkich „interesentów” automobilizmu.

Rzeczą bibliotekarza związku zawodowego jest również staranie się o bilety ulgowe do teatrów poznańskich. W ten sposób pragnął szoferzy udostępnić sobie źródła godziwej rozrywki.

A że znakiem zewnętrznym każdej szanującej się organizacji ludzi pracy jest sztafeta — postanowił ostatnio związek szoferów przystąpić do wykonania własnej zwyczajowej chorągwi, pod której egidą oby kroczył ku coraz wspanialszej przyszłości. K—j.

Autobusowa linja transkontynentalna

Komunikację autobusową prowadzącą przez cały kontynent północno-amerykański uruchomiono z New Yorku do Los Angeles (5493 km.). Linja ta jest linią komunikacji regularnej, przy czem cena przejazdu jest znacznie niższa od biletu kolejowego na tej samej drodze. Podróż w autobusie z New Yorku do Los Angeles trwa 5 dni i 4 godziny, co daje szybkość przeciętną 41 km. na godz., i przedstawia przeciętną, bardzo dobrą, tembardziej jeżeli weźmiemy pod uwagę, że nie wszystkie drogi na tej trasie są szosami betonowymi lub szosami asfaltowymi.

Wnętrze autobusu daje podróżnym wszelkie wygody, gdyż jest zaopatrzone w szerokie fotele, posiada wielkie okna, dające piękny widok na okolicę, podczas gdy doskonała instalacja radiowa transmituje koncerty różnych stacji. Fotele autobusów zamienia się na noc na wygodne łóżko. Kuchnia wydaje śniadania, kolacje i inne posiłki.

Najważniejszą zaletą tej komunikacji jest swoboda pasażerów, którzy na każdej stacji mogą przerwać podróż na dowolny przeciąg czasu. Tak z New Yorku jak z Los Angeles wychodzą codziennie 3 autobusy, przemierzając cały kontynent w obydwuch kierunkach. Autobus taki w chwili wyjazdu z New Yorku przedstawia nasza rycina na stronie 16.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Przygotowania do lepszego ruchu ulicznego w Poznaniu

Sprawa uregulowania ruchu ulicznego w wielkich miastach jest tematem nie tylko ożywionych dyskusyj, ale i dociekań naukowych. W tym kierunku istnieje w Poznaniu szereg projektów, mających na celu usprawnienie i uproszczenie komunikacji ulicznej.

W związku z projektami komunikacyjnymi m. Poznania wyjeżdżają w dniach najbliższych zagranicę, pp.: dyr. Miejskiego Urzędu Policyjnego Międzgalski, radca miejski inż. Ruge i dyr. Poznańskiej Kolei Elektrycznej inż. Nestrupke. Wspomniana delegacja studiować będzie ruch uliczny w Berlinie, Lipsku i Dreźnie oraz Pradze, by poczynione tam spostrzeżenia wykorzystywać w Poznaniu.

Wiadomość ta jest o tyle interesująca, że w ostatnich czasach prasa samochodowa niemiecka (Motor und Sport, Adac-Motorwelt, Neue Kraftfahrzeitung i inne) podkreśla stale niedostateczne, zbyt ciężkie i biurokratyczne rozwiązanie kwestii ruchu samochodowego w wielkich miastach niemieckich. Wszystkie te pisma wskazują na Paryż, jako na wzór niedościgniony. Również komisje niemieckie, które ostatnio badały zagranicą kwestię ruchu ulicznego, stwierdziły bezsporną wyższość Paryża nad innymi miastami.

Czyż wobec tego, zamiast pobierać nauki z dróg ręki, nie byłoby lepiej pojechać wprost do Paryża?

Kontrola samochodów w Poznaniu

W najbliższych dniach władze policyjne m. Poznania przystąpią do przeprowadzenia szczegółowej kontroli samochodów, przeznaczonych dla komunikacji publicznej. Kontrola będzie przeprowadzana bardzo szczegółowo, i dotyczyć ma tak stanu zewnętrznego, jak i konstrukcji samochodów. Należy nadmienić też, że władze dążą do ujednolicenia typu samochodu-dorożki. Miejskie władze policyjne w Poznaniu dążą do krytych samochodów typu „Landaulet”.

Napad na taksówkę

Na nieoświetlonej, t. zw. „Czerwonej Drodze”, przy Parku Skaryńskim w Warszawie zdarzył się w ostatnich dniach wieczorem wypadek bandyckiego napadu na taksówkę.

Gdy, wiozący pasażera na Grochów, szofer dojechał do samochodu, chcąc sobie skrócić drogę,jechał tamtędy, ujrzał w świetle reflektorów człowieka, stojącego na jezdni i dającego mu znaki, i mimo sygnałów nie ustępującego z drogi. Skoro auto się zatrzymało, wypadło z rowów jeszcze trzech rzemieślników i pod groźbą rewolwerów obrabowali pasażera i szofera, zabierając pierwszemu 120 zł, drugiemu zaś cały zarobek dzienny w kwocie 84 zł. Następnie kazano się obu ofiarom połóżyc na ziemi i nie ruszać przed upływem pół godziny, taksówkę zaś zepchnięto do rowu i wyrwano do góry kołami, aby uniemożliwić pogoń i rychłe zawiadomienie policji.

Energiczne śledztwo w toku.

(R.)

Dziecko pod kołami

W dniu 20. b. m. popołudniu samochód niemiecki D. II. nr. 7169, kierowany przez Leopolda Dietelma z Drezn, najechał w Czarnkowie 4-letniego Jana Koralewskiego. Chłopiec odniósł cięższe obrażenia. Wypadkowi zawiniło małenstwo samo, przebiegając ulicę przed nadjeżdżającym samochodem.

W dniu 21. b. m. popołudniu na Alejach Fortecznych przy narożniku ul. Okopowej, motocyklista Wincenty Wienclaw najechał 4-letnią Bronisławę Łuczakównę z Minikowa. Dziecko zmarło natychmiast od poniesionych obrażeń. Wienclawa aresztowano, gdyż nie posiadał on dyplomu szoferskiego, ani zezwolenia na prowadzenie motocyklu. Ponadto jeździł z siostrą Okrężną, nie posiadając i na to zezwolenia. Wszystkie okoliczności przemawiają przeciw winowajcy.

W dniu 22. b. m. popołudniu na placu Wolności samochód P. Z. nr. 12291, kierowany przez właściciela ziemskiego p. dr. Zbigniewa Cichowicza, z Narusza, najechał 7-letnią Barbarę Kubiakównę, która doznała lekkich obrażeń. Jak się okazuje, winę ponosi częściowo Kubiakówna i częściowo kierowca samochodu.

Kary na szoferów

Komisariat Rządu na stoł. m. Warszawa odebrał dalszym 7 szoferom prawa jazdy na przeciąg roku za prowadzenie taksówek bez pozwolenia dorożkarskiego.

{R.)

Zderzenie na szosie

Na szosie Brusy — Zalesie na Pomorzu, w pobliżu Zalesia, w dniu 20. b. m., jadący powózką gospodarz Majkowski z Wysoki-Zahorskiej uległ najeżdżeniu przez samochód p. Galiano, współwłaściciela fabryki konserw grzybných w Brusach. Koń został zabity, powózka uległa rozbiciu, p. Majkowski odniósł ciężkie obrażenia wewnętrzne i złamał kilka żeber. Charakterystyczne, jak donosi „Słowo Pomorskie”, że kierowca pozostawił ciężko ranego swemu losowi i odjechał. Pomocy udzielił nieszczęśliwemu mieszkańcy wsi Zalesie.

Tragiczna śmierć kolarza

Na szosie pod Chelmżą, między Bieczyną a Zegartowicami, w dniu 21. b. m. dorożka samochodowa z Torunia zderzyła się z jadącym na kole uczniem kowalskim z Zegartowic, Janem Paluchem. Z powodu śliskiej i błotnistej szosy Paluch, jako początkujący kolarz, wpadł na samochód, który zgniótł mu twarz. Nieszczęśliwego przewiózł kierowca samochodu do szpitala w Chelmży, gdzie młodzieniec zmarł.

Karygodna swawola uczniów

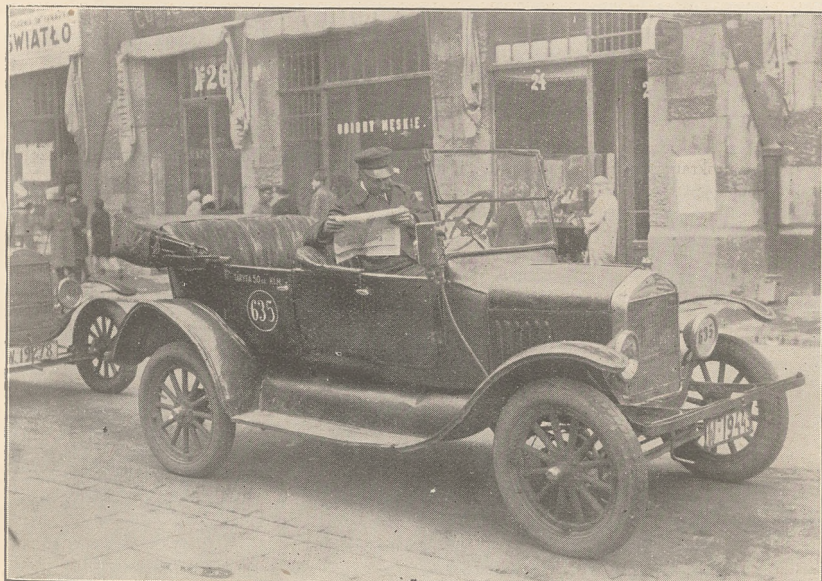
W uzupełnieniu notatki, jaką zamieściliśmy w poprzednim numerze „Samochodu” pod powyższym tytułem, zamieszczamy wyjaśnienie, nadesłane nam przez firmę „Brzeskiauto, Sp. Akc.”:

„Nadmieniamy, że kluczyk od garażu został doręczony tym, którzy wypadek spowodowali, bez pośrednio przez właściciela samego, bez wiedzy i porozumienia się z kimkolwiek z pośród urzędników odpowiedzialnych Spółki naszej. Wobec tego, jakkolwiek odpowiedzialność nasza materialna, czy też nawet moralna, jest zupełnie wykluczona”.

Drogi bite a dobrobyt kraju

Stwierdzono na podstawie ścisłych danych, że system dróg bitych w powiecie Westchester, w stanie New York, tak dalece przyczynił się do podniesienia wartości ziemi oraz produktów rolnych, że sumy, inwestowane w budowę dróg, zupełnie zamortyzowały się. Z powyższego wynika jasno, że w istnieniu i budowie nowych dobrych dróg winien być zainteresowany nie tylko automobilizm, lecz i rolnik — i bodaj czy nie przedsiębiorstwem.

Skazana na zagładę



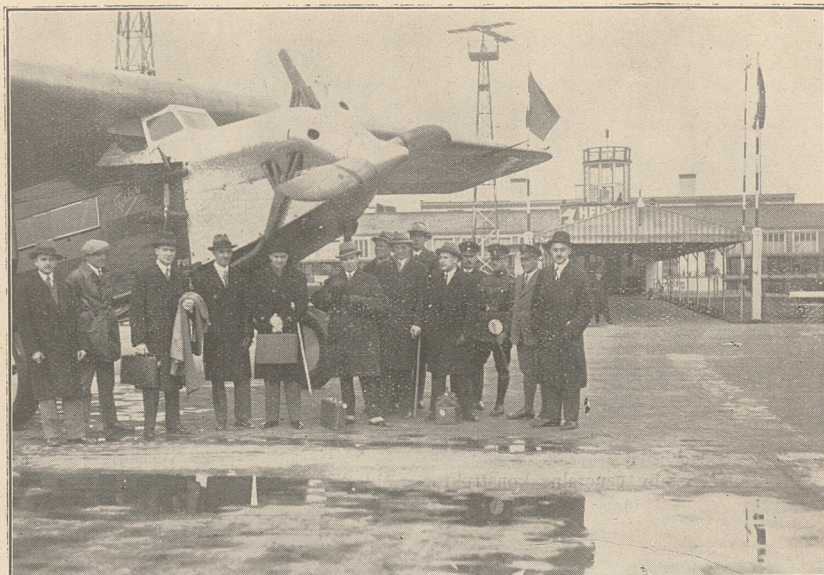
Z dniem 5 listopada wycofane zostaną z ruchu w stolicy wszelkie taksówki o nieprzepisowych karoserjach.

Dzień ten jest ostatecznym terminem, po którym kursować po mieście mogą tylko dorożki samochodowe z przepisaniem przez władze nadwo-

ziem typu landoletki, wszystkie taksówki o innej karoserji zatrzymywane będą bezwzględnie przez policję.

Przedsiębiorcy, pragnący eksploatować taksówki swe o innych nadwoziach, przebudować je muszą na landolety do powyższego terminu. (R.)

Polski samolot w Tempelhofie



Dnia 23. bm. na lotnisku w Tempelhofie pod Berlinem wylądował samolot polski P—POZM, typu Fokker VII, który odbył podróż z Warszawy do Berlina (550 km.) w przeciągu 4½ godzin. Samolotem tym przybyli wyżsi urzędnicy Min. Komunikacji celem obejrzenia międzyn. wystawy lotn. „Ita”.

czego brak memu samochodowi?

Odpowiedź 1.:

Posiadamy samochód ciężarowy — pisze firma P i S-ka w Kórniku — niedawno kupiony (2900 km) marki „Federal Knigt”, 15/70 koni siły.

Od kilku dni maszyna się grzeje, pomimo chłodnego powietrza. Pierwsze 2000 km maszyna prawie wcale się nie zagrzała przy jeździe. Szybciej

jak 40 km na godzinę nie jeździmy. Motor chodzi normalnie. Zużycie benzyny i oliwy obecnie większe. Prosimy o łaskawą odpowiedź, jaki może być powód. Motor jest 4-cylindrowy, suwakowy.

— Jeżeli silnik WPana się grzeje, radzimy zbadać następujące części: 1. chłodzenie, t. j. a) czy rurki chłodnicze, przez wlewianie nieodpowiedniej wody, nie zostały zatkane brudem, lub czy osiadł kamień od zbyt twardej wody? b) czy pompa wodna działa dobrze? 2. Oliwienie: Przy silnikach suwakowych należy specjalną uwagę zwrócić na dobre działanie oliwienia, gdyż wewnątrz cylindra powierzchnia tarcia jest o wiele większa, niż w zwykłym silniku, dzięki swym 2 suwakom oraz tłokowi. Należy używać dobrego i odpowiedniego gatunku oliwy (według tabeli), a potem jaknajczęściej zmieniać oliwę, przepłukując czystą oliwą i przeczyszczając dokładnie filtry. W zimie oliwa rozrzedza się i traci własności smarne, a skutkiem tego silnik się grzeje. Naogół w ciężarowym samochodzie, szczególnie w zimie zaleca się zmieniać oliwę co 1000 km. Przed zapuszczeniem silnik rozgrzać. — 3. Karburacja: a) Przejrzyć karburator, czy nie dostaje za dużo benzyny. Pisz Pan, że zużycie benzyny jest większe: oznacza to, że karburator nie jest dobrze uregulowany. Skutkiem tego właśnie może być grzanie się silnika, a to ostatnie pociąga za sobą nadmierne zużycie oliwy, która się spala w nadmiernej ilości. — 4. Zapłon. Sprawdzić, czy zapłon jest dobrze ustawiony i czy nie jeździ się na zbyt wczesnym zapłonie.

Odpowiedź 2.:

Panu A. I. w Wągrówcu.

Ponieważ — jak Pan pisze — motocykl Pana „Indian-Scout” jest po gruntownym remoncie, miał szlifowane cylindry i dostał nowe tłoki, a prawdopodobnie ma nowe łożysko, więc wszystkie nowe części są jeszcze niedopasowane do siebie, niedo-

tarte, skutkiem czego nie może rozwinąć zbyt dużej szybkości. Jest rzeczą powszechnie znaną, iż wszystkie nowe silniki, szczególnie seryjnie wykonane, nie są w fabryce dopasowane zbyt dokładnie, co się dokonuje dopiero w pierwszych 500 do 1000 km.

W tym czasie pojazd nie może rozwinąć zbyt dużej szybkości i dopiero potem, po wzajemnym dotarciu się części poszczególnych, rozwija się szybkość znacznie większą, niż pierwotna.

W pierwszych 1000 km nie należy nawet rozwijać zbyt dużej szybkości, ograniczając się do 45–50 km/g., gdyż może nastąpić zatarcie tłoków w cylindrze. Taki nowy silnik wykazuje w tym czasie zwykle większe zagrzewanie się.

Po przejechaniu pierwszych 500 do 1000 km należy z tej samej przyczyny zmienić oliwę w silniku i przepłukać karter czystą oliwą (tylko nie naftą), gdyż cząstki docierających się części twardych odrywają się razem z oliwą, trafiając do części miękkich (łożysk) i mogą je zbyt szybko wycierać.

Te same objawy, co w nowym silniku, występują i na starym po remoncie, zwłaszcza, gdy są nowe tłoki i szlifowane cylindry.

Proszę zwrócić uwagę, czy w silniku nie występuje objaw zbyt dużego przegrzewania się.

Zaznacza Pan, iż przed remontem motocykl nie rozwinął więcej jak 60 km. na godz.

Objaw ten był zupełnie naturalny, gdyż tłoki były zbyt luźne w cylindrze, który się wyrobił, co zmusiło Pana właśnie do dania nowych tłoków i szlifowania cylindrów.

Dzięki tej, t. zw. „słabej kompresji”, motocykl wówczas nie mógł rozwinąć dużej szybkości.

Oczywiście pozatem przyczyna może się kryć w złym doborze rozpylacza w karburatorze. Należy, uzbrojony się w cierpliwość, dobrać odpowiedni rozpylacz, co wymaga staranności i dłuższych prób.

2) Jak należy zatrzymać samochód, gdy obydwa hamulce odmówią posłuszeństwa?

— Kiedy w czasie jazdy po pochyłości obydwa hamulce odmówią posłuszeństwa, należy wyłączyć zapłon, żeby świece nie paliły się oraz nacisnąć pedał do gazu (akcelerator). W ten sposób silnik, otrzymując dużo mieszanki, nie spala jej, a tłoki, sprężając mieszankę w cylindrze, tracą na to część siły, zwalniając przez to szybkość obrotów wału korbowego, a skutkiem tego i szybkość posuwania się wozu. Nazywa się to hamowaniem za pomocą kompresji. Pozatem należy stopniowo zmieniać biegi, z czwartego na trzeci, potem na drugi itd.

W ten sposób samochód doprowadzi się do minimalnej szybkości, aż stanie zupełnie.

3) Panu M. z Leszna, który zapytuje jak się ma zachować, gdy samochód „zarzuca” na błoście.

— Jazda w porze deszczów jesiennych, kiedy droga jest pokryta warstwą błota, przedstawia dużo niebezpieczeństwa i wymaga dużo ostrożności, uwagi i przytomności umysłu kierowcy. W ostatnich czasach częste wypadki świadczą o tem, że te warunki się zaniedbuje.

Zwłaszcza nasze szosy są pod tym względem niebezpieczne, gdyż składają się z właściwej szosy nieraz bardzo wypukłej i wysokiej, i drogi bitej tak zwanej „latówki”.

Pierwszym warunkiem zapobieżenia wypadku jest ostrożna i niezbyt szybka jazda po takiej błotnistej drodze.

Zwłaszcza należy zwalniać na skrajach, gdyż wtedy wóz łatwo może w dużej szybkości zjechać na błotnistą „latówkę”, poczem zacznie „zarzucać” i łatwo może wpaść na drzewo.

W razie takiego zarzucenia należy nie wyłączać sprzęgła, powoli hamować hamulcem działającym na koła, gdyż przy hamowaniu hamulcem na wał kardana unieruchomia się i tryb atakujący w dyferencjale. Wskutek tego oba koła zaczęły się obracać w przeciwną stronę i wóz może się określić dookoła.

Dlatego obecnie wszystkie prawie wozy są zaopatrzone w hamulce na wszystkie 4 koła. Hamulce te wprawiamy w ruch pedalem.

Pozatem należy wyrównywać wóz, obracając kierownicę łagodnie w tą samą stronę, w której tył wozu został zarzucony, zmniejszając jednocześnie szybkość samochodu gazem, przyczem należy się wystrzegać zbyt gwałtownych ruchów kierownicą, co zamiast zapobiec uderzeniu, może je przyspieszyć.



ALFA 6 cyl.

samochód, o którym mówi cały świat!

„PRAGA” AUTOMOBILE Poznań, pl. Wolności 11.

Telefon 55-33.

Telefon 55-33.

S 8159-41,704

„GUMA WULKANIZACYJNA”

do naprawy opon i węży samochodowych, nakładania protektorów oraz guma stemplowa najprzedniejszych gatunków już od

zł 10.50 za kg

do „ 14.00 „ „

PRZEDSTAWICIELSTWO: na Poznańskie i Pomorze fabrykatu „AMERICAN RUBBER”

„WUL-GUM” właśc. A. Kwiatkowski, Poznań, Wielkie Garbary 8

Telefon 13-64

Telefon 18-64

Polecamy również nowe opony i węże samochodowe hurtownie i detalicznie.

Akcesoria, akumulatory, benzyna, oliwa stale na składzie.

Zastępstwo motocykli „DKW”.

S 3162

SAMOCHODY

MINERVA transformable 12/34 KM
STEYR torpedo 12/40 KM 6 osob.

O. M. torpedo 6/30 KM 6 osob.

FIAT 501 torpedo 6/25 KM 4 osob.

AUSTRO-DAIMLER torpedo 10/40 KM 6 osob. w bardzo dobrym stanie, gotowe do jazdy, jako kupna okazyjne

poteca

S. 8558/42,471

AUSTRO-DAIMLER S.A.

ODDZIAŁ w POZNANIU

ULICA DĄBROWSKIEGO 7 — TELEFON 15-58, 16-65

Garaże i Warsztaty

SAMOCHÓD Liberty 6-osob., gotowy do jazdy, sprzed. Czesław Mąkowski, Poznań, Piekary 5. S 11 878

SAMOCHÓD marki N. A. G. cięzarówka — jednośladowka, 30 kon. na maszynę, gotów do jazdy za 1 800 zł sprzedam lub zamienię na inny przedmiot. Zgłoszenia Organizacja, Górna Wilda 10.

OPEL 6-cyl., 6-osob., w dobr. stanie, gotowy do jazdy — 4500 zł. sprzed. Czesław Mąkowski, Poznań, Piekary 5. S 11 877

SAMOCHÓD marki Bergmann otwarty, 6 osobowy, 30 kon. na maszynę na nowych oponach, gotów do jazdy za 2 500 zł sprzedam. Organizacja, Górna Wilda 10. S 11 882

HUMOR

W przyszłości



Dzięki rozwojowi samochodzików, przechodnie znikną wkrótce zupełnie z ulic miast.

(The Humorist)

Troskliwy przyjaciel



Wieśniak: — Jeżeli pan sobie życzy, to pójdę do wsi i sprowadzę czwórkę koni.

Automobilista: — Bardzo Wam będę wdzięczny. Tylko nie bawcie, proszę, zbyt długo, bo tam w „zapasowym” siedzeniu siedzi mój dobry przyjaciel.

(London Opinion)

Każdy początek jest trudny



(Punch).

Własny typ

Pan X., uważający się za wielkiego auto-mechanika, kupił używany samochód, który wyreparował gruntownie, starając się wszelkimi sposobami nadać mu wygląd janaajęk-niejszy. Dokonawszy dzieła, rzekł do przyjaciela:

— Spójrz na mój samochód! Wszak już nie wygląda tak, jak gdybym go kupił z drugiej ręki?

Przyjaciel zamyślił się.

— Masz rację, odrzekł po chwili, — teraz raczej wygląda tak, jak gdybyś go zbudował własnoręcznie.

Kradzież powietrza

W górach zatrzymał się samochód, kierowca pompuje gumy, opodal przechodzą dwaj górale.

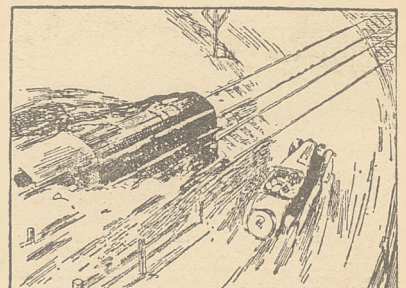
— Widzita Walanty, cosik się popsowało temu antynobiliscie.

— Aaa, to z Krakowa!

— Ano, on pompuje powietrze do gumy. Jo wiem! Uni to paskudne powietrze z Krakowa tu wypuszczają, a bierom se tego górskiego! A potem to mówią, co w Krakowie lepsze powietrze, a w górach się popsowało, bo un go wypuścił w Krakowie! Widzita, jakie to przemysłne ludzie?

W.

Przezorny



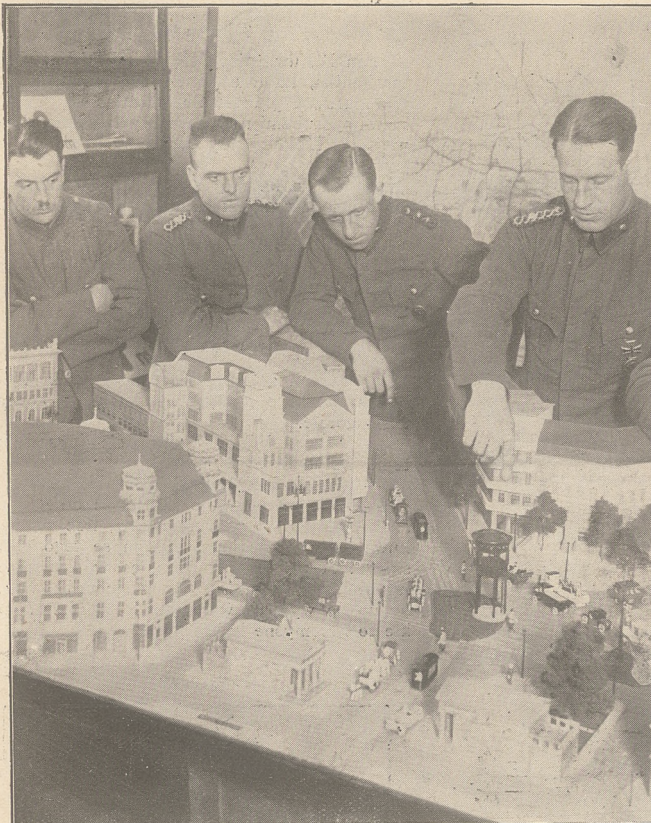
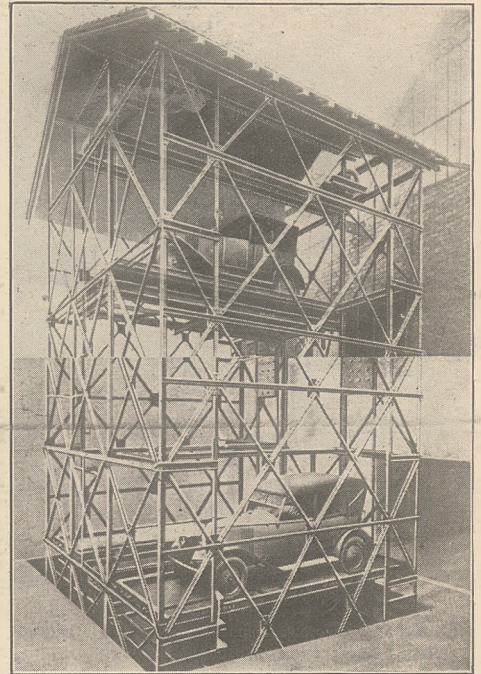
On: — Daj znak, najdroższa, że skręcamy w lewo

(Life)

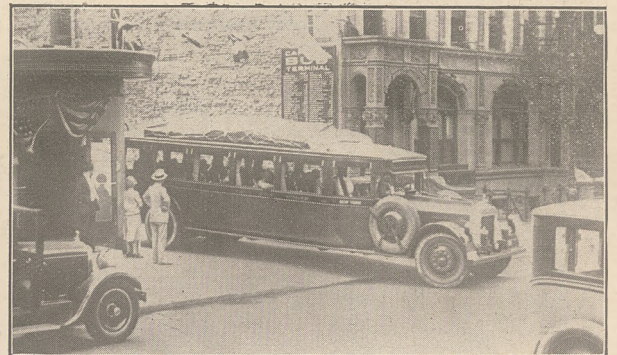
Różności ze świata



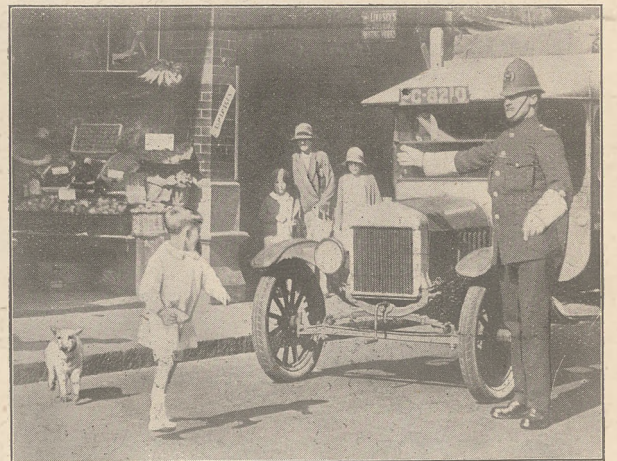
Rycina u góry przedstawia imponujący rozmiarami park samochodów, należących do uczestników i widzów konkursu strzelania do rzutek w Anglii. — Po prawej widzimy model windy gazowej, który niebawem ma być zbudowany w głębokich podziemiach giełdy paryskiej. Garaż ten będzie kilkupiętrowy. Ma on przyczynić się do zmniejszenia natłoku pojazdów dookoła giełdy. (Fot. Londyński).



W pruskiej szkole policyjnej bardzo szczegółowo i starannie wykłada się naukę o ruchu ulicznym i jego regulacji. Dla lepszego wyjaśnienia zagadnień służą wiernie wykonane modele ważniejszych skrzyżowań ruchu. Wygląda to zupełnie jak jakaś kosztowna zabawka dla dzieci, gdy tymczasem służy praktycznym celom. Na rycinie widzimy model placu Poczdamskiego w Berlinie.



Autobus ten kursuje na najdłuższej linii komunikacyjnej New York — Los Angeles (5 500 km). Patrz artykuł na stronie 12-iej. (Fot. Keystone)



Uprzejmy policjant w Londynie zatrzymuje samochód by przepuścić chłopca wraz z jego... barankiem. Wide Wex

Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia w tekście 5-linowy milimetr 25 groszy. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. — Naczelnicy i odpowiedzialny redaktor Zdzisław Marynowski. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476 — Czcionkami, drukiem i nakładem Tow. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.