



JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 38

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

23. czerwca 1929

Kobiece rekordy lotnicze



Piękna lotniczka amerykańska, Miss Marvel Crosson z Los Angeles, pobiła ostatnio rekord wysokości lotu dla pań, wznosząc się na wysokość 24 000 stóp, (około 6 800 metrów). Koledzy zgotowali jej po wylądowaniu wspaniałą owację. Fot. Underwood and Underwood.

Francuzi nad Atlantykiem

Paryż, w czerwcu.

Przodująca dotąd w lotnictwie Francja, dziwnie nie miała szczęścia do lotów transatlantycznych. Poczynając od tragicznej katastrofy Coli i Nungesera, żaden z przedsięwziętych lotów francuskich nie został uwieńczoney powodzeniem. Tem większą zapanowała radość w całej Francji, gdy w ubiegły piątek wieczorem lotem błyskawicy rozeszła się po Paryżu wieść, że „Kanarek” — „L'oiseau Canari” — takie nosi imię samolot Assolant'a, Lefèvre'a i Lotti'ego — szczęśliwie przeleciał ocean i wylądował w Hiszpanji.

Lotnicy francuscy wystartowali w czwartek, dnia 13 bm., z Old-Orchard (stan Maine) w Stanach Zjednoczonych, o godz. 10-tej we-



Lotnicy francuscy (od lewej do prawej): A. Lotti, J. Assolant i R. Lefevre po wylądowaniu.

Fot. New York Times



„L'oiseau Canari” po wylądowaniu na plaży Commellas. Fot. New York Times

dług czasu amerykańskiego, czyli o godzinie 15-tej według czasu francuskiego, zabierając ze sobą 3 600 litrów benzyny. Start samolotu był bardzo długi i trudny. Przed oderwaniem się od ziemi, „Kanarek” toczył się na przeszczerzeni dwóch kilometrów, poczem, powoli nabierając wysokości, skierował się nad ocean.

Pierwsze wiadomości z lotu przyniósł wodnoplawowiec amerykański, który jakiś czas towarzyszył lotnikom francuskim, poczem zawrócił, komunikując, że płatowiec transatlantyczny leci z dobrą szybkością na wysokości 300 metrów nad oceanem. Następną wiadomość podał w godzinę później strażnik iatarni morskiej na wyspie Matinicus, który dostrzegł Francuzów, lecących w kierunku zatoki Fondy. O godzinie 23,45 według czasu paryskiego parowiec Wytheville nadał wiadomość radiową, że spotkał nad Oceanem płatowiec francuski, który posuwał się na wschód, wspomagany lekkim wiatrem zachodnim. Było to o 850 mil od Cap Race.

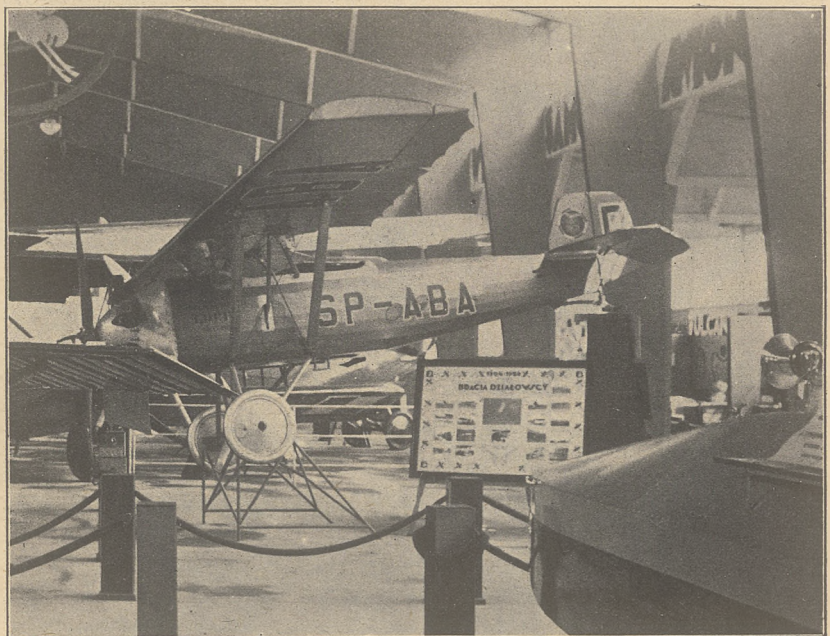
Wreszcie następnego dnia o godzinie 21,30 „L'oiseau Canari” wylądował na plaży Commellas koło Torre-la-Viga o 30 km na zachód od Santander w Hiszpanji. Jak z tego wynika, lotnicy przebyli ocean w ciągu 30 godzin 30 minut. Przyczyną lądowania w Hiszpanji był brak benzyny, która przez nieszczelność w basenie częściowo wyciekła.

Po przymusowym postoju w Hiszpanji, „Kanarek” wystartował o godzinie 6,45 z Commellas, kierując się ku Paryżowi, lecz o godzinie 8,50 zmuszony był lądować ponownie

koło Cazaux we Francji, znów z powodu braku benzyny. Wreszcie po uzupełnieniu niezbędnego zapasu, lotnicy puścili się w drogę do Paryża, gdzie wylądowali na lotnisku w Le Bourget o godzinie 20 min. 47.

Na zwycięzców Oceanu oczekiwali na lotnisku nieprzeliczone tłumy. Przybył także minister lotnictwa p. Laurent Eynac. Przyjęcie to miało charakter żywiołowej manifestacji. Okrzykom i wivatom nie było końca. Lotników wyniesiono z płatowca na rękach i zasypano kwiatami. Nawet ich nieproszoney pasażer, obywatel Stanów Zjednoczonych, Arthur Scheiber, wityany był z mieszaniną humoru i entuzjazmem.

Scheiber ukrył się przed startem we wnętrzu kadłuba samolotu, a ukazał się oczom zdumionej załogi „L'oiseau Canari” dopiero w czasie lotu nad Oceanem. Dzięki temu nieprzewidzianemu obciążeniu przez czwartego pasażera, samolot stracił na szybkości przeciętnej i tem także należy tłumaczyć fakt, że nie zdołał dotrzeć bezpośrednio do Paryża, lecz musiał lądować w Hiszpanji. Piątym pasażerem był mały krokodyl „Rufus”, fetysz darowany Lefèvre'owi i Assolantowi przez dr. Eugenjusz Fogg z Bostonu. Inż. R. S.



Do artykułu: „Lotnictwo sportowe na P. W. K.” — Awionetka dwumiejscowa braci S. i M. Działowskich z Krakowa w pawilonie lotniczym na P. W. K. Silnik Siemens 70 KM.

Fot. Kowalczyk — Poznań.

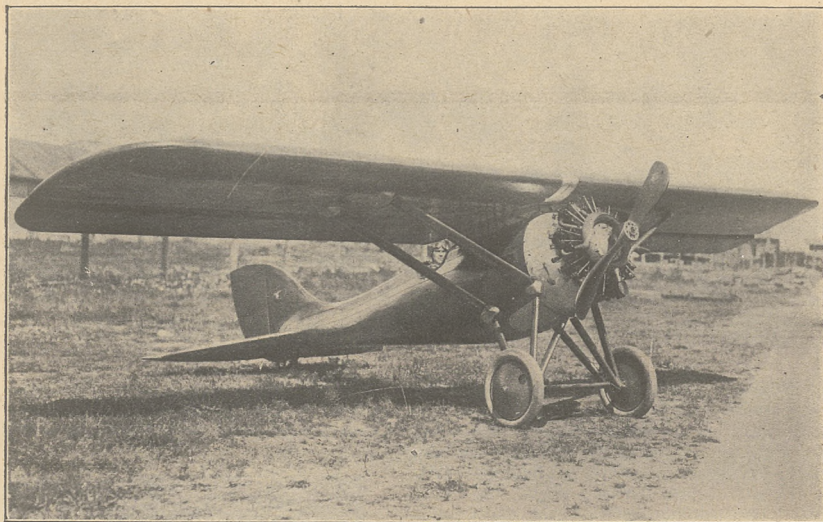
Lotnictwo sportowe na P. W. K.

Doniosłość lotnictwa sportowego — Wdzięczne zadanie dla LOPP. — Nasze konstrukcje sportowe

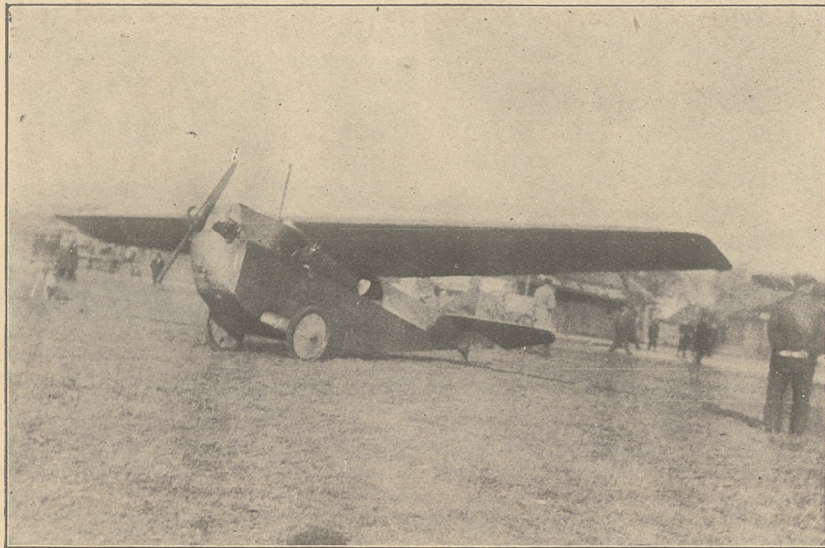
Poświęcając poprzedni numer „Samocho-
du” polskiemu przemysłowi lotniczemu, re-
prezentowanemu na Powszechnej Wystawie
Krajowej, mieliśmy okazję zapoznać czytel-
ników z siłą i zdolnościami tego przemysłu,
którego istnienie i rozwój tak wybitnie daje
świadectwo mocarstwowego stanowiska Pol-
ski wśród państw europejskich.

W dzisiejszym artykule przechodzimy
z kolei do omówienia innej dziedziny twórczo-
ści na polu lotnictwa. Twórczości nie tylko
niemniej doniosłej, lecz bodaj czy w swej
istocie nie ważniejszej dla dalszego rozwoju
naszych sił powietrznych, bo uzewnętrzniają-
cej bogate życiodajne podglebie, z którego
długo ożywcze soki będą płynąć. Mamy tu
na myśli twórczość konstrukcyjną w dziedzi-
nie lotnictwa sportowego.

I w tym wypadku za punkt wyjścia służy
nam P. W. K., jednakże nie z powodu bog-
actwa eksponatów z tego zakresu. — W pawi-
lonie lotniczym widzimy wystawione dwa sa-
mołoty sportowe (awionetki) — dwumiej-
scowy jednopłat braci Działowskich i jedno-



Samolot sportowy Sp. I, silnik Salmson 120 KM,
konstrukcji inż. Tulacza, zbudowany w fabryce
„Samolot”.



Awionetka „RW'D”, zbudowana przez Koło Me-
chaniczne Studentów Politechniki Warszawskiej

miejscowy, konstrukcji p. Bobka z Podlaskiej
Wytwórni Samolotów w Białej. Oba te eks-
ponaty bezwzględnie należą do pierwszorzę-
dnych, jednakże nie dają ani w przybliżeniu
wyobrażenia o tem, ile w Polsce na tem polu
dokonano.

Niniejszy więc artykuł niestety nie jest
sprawozdaniem z PWK, a raczej jej uzupeł-
nieniem, niezbędnem dla przedstawienia wła-
ściwego obrazu lotnictwa sportowego w Pol-
sce. Do tego zaś działu lotnictwa przykładamy
właśnie większą wagę niż do innych, gdyż
w nim upatrujemy podstawę do budowania
naszej lotniczej przyszłości.

Nasz przemysł lotniczy, oparty na zamówie-
niach rządowych, na zapotrzebowania lot-
nictwa wojskowego, posiada i dzisiaj już sil-
ną podstawę życiową, zapewniającą nam moż-
ność istnienia, lecz te podstawy zbyt są ofic-
jalne, zbyt ograniczone, by mogły otwierać
przed nim takie horyzonty, jakie stoją otwo-
rem przed przemysłem samochodowym.

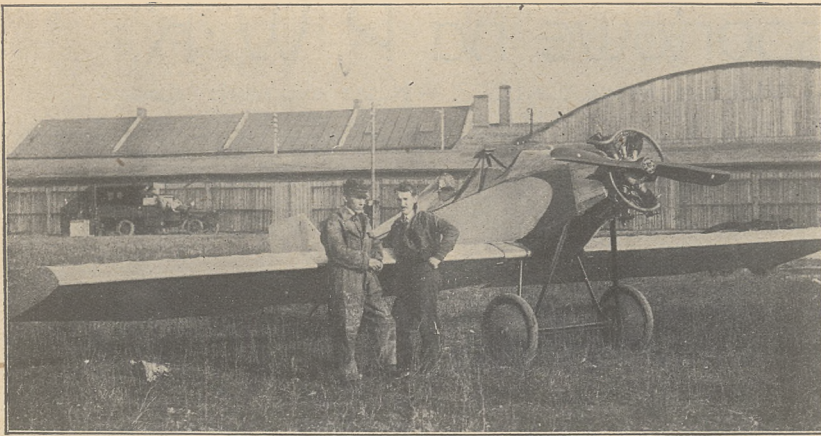
Dzisiaj nikt się nie kłopotuje wojskami samo-
chodowymi. Szoferów nie przygotowuje się

dla wojny, lecz dla codziennego użytku, sa-
mochodów nie buduje się dla strategii, lecz
dla codziennej potrzeby.

Nasi „domorośli”, bo stojący poza prze-
mysłem, konstruktorzy samolotów sporto-
wych sięgają okiem dalej w przyszłość. Oni
instynktownie szukają właściwych dróg roz-
woju. — Jest rzeczą jasną, że lotnictwo roz-
porządzające jedynie maszynami 400-tu,
300-tu, 200-tu, czy nawet 100-tu konnemi nie
potrafi nigdy spopularyzować się, ani zaspoko-
ić potrzeb ogółu. Samolot, którego wartość
i koszt eksploatacji przekracza siły nawet bo-
gatego człowieka, nie posuwa już dzisiaj roz-
woju lotnictwa w szerokim, popularnym te-
go słowa znaczeniu. Dziś, gdy ludzkość prze-
zwyciężyła obawę przed przestworzem, po-
trzeba nam płatowców tanich, ekonomicz-
nych, i zarazem pewnych i dobrych. Potrze-
ba nam „Fordów” powietrza.



Awionetka „Skraba ST3”, konstrukcji pilota B. Skrabę. Silnik Salmson 40 KM.



Awionetka dwumiejscowa konstrukcji Wigury i Rogalskiego. Silnik Anzani 45 KM.
Photo-Plat.

Dziwić się należy, że działalność LOPP nie zdradza zdecydowanego posuwania się w tym kierunku. Finansowanie kupna samolotów sportowych, czyli stwarzanie rynku zbytu dla konstruktorów „cywilnych”, działałoby dla obrony Państwa więcej niż zakup tyłu i tyłu samolotów szkolnych dla wojska. Wojsko, to co mu potrzebne, kupić sobie i tak musi, amator zaś, nawet dobrze zarabiający, zdolny do transakcji ratalnych, nie nabędzie samolotu, nie poprzez wysiłku konstruktora, dopóki ktoś nie przyjdzie mu z pomocą kredytową.

Fabryki samochodowe, którym nie chodzi o cel idealniejszy, lecz wyłącznie o zbyt swych produktów, rozumieją to doskonale: dokładają wszelkich starań, aby sobie zbyt ten zapewnić. Rozporządzając wielkimi kapitałami, posuwają się aż do finansowania kupna własnych wytworów. Skutki tego systemu ogólnie są znane.

Gdybyśmy więc sobie wyobrazili, że w Polsce powstałaby, na przykład z inicjatywy LOPP, instytucja kredytowa, finansująca kupno samolotów sportowych, moglibyśmy być spokojni o przyszłość naszego lotnictwa.

Wysuwając taki projekt, który może przypadkowo komuś z kierowników LOPP przypadnie do gustu i trafi do przekonania, nie snujemy mrzonek o dalekiej przyszłości, lecz opieramy go o konkretny grunt rzeczywistości.

Przejrzyjmy sobie polskie awionetki, a przekonamy się, że jest na czym latać i byłoby co kupować. W tej dziedzinie dorobek



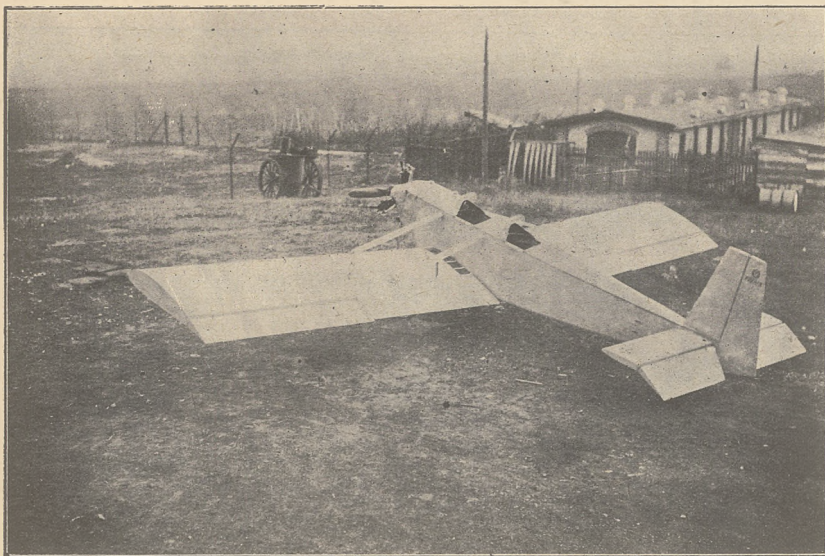
Awionetka jednomiejscowa „Orkan II” konstrukcji por. pil. Tadeusza Grzmilasa. Silnik Anzani 45 KM.

nasz jest bardzo pokaźny, nie gorszy niż naszych możliwych przeciwników, silnych wrogów i zasobnych sojuszników. Nie gorszy, a czasem i lepszy!

Pierwszą bodaj poważną konstrukcją samolotu sportowego, wykonaną w oparciu o doświadczenia poważnej fabryki był samolot „Sp 1” konstrukcji inż. Tulacza, zbudowany w zakładach firmy „Samolot” w Poznaniu. Maszyna ta odznaczała się wszystkimi walorami nowoczesnych samolotów sportowych, a więc znaczną szybkością, niezwykle zwrotnością i pewnym lądowaniem, lecz nie była awionetką w dzisiejszym tego słowa znaczeniu i to głównie z tego względu, że posiadała silnik o stosunkowo wielkiej mocy. Nie odpowiadało to wymogom jaknajdalej idącej ekonomii, które w tym czasie ustaliły się już na zachodzie. Zresztą też konstruktorowi chodziło raczej o otrzymanie jaknajlepszych właściwości lotu, niż o oszczędną eksploatację płatowca. Konstrukcję tę możemy więc uważać za pierwszy, aczkolwiek może niezupełnie świadomy, krok ku naszym obecnym awionetkom sportowym. O ile chodzi o konstrukcję samą, to należy podkreślić bardzo estetyczne linie i nader staranne wykonanie. Tak płaszczyzna nośna jak i kadłub wykonane były całkowicie ze sklejki. Podwozie typu klasycznego, silnik „Salmson” 120 KM. Fabrykacji seryjnej fabryka nie podjęła.

W tym samym mniej więcej czasie — w drugiej połowie roku 1926 — pierwszą polską awionetkę zbudował Drzewiecki i to nie tylko zbudował, lecz nawet na niej latał, a wkrótce już potem w całym kraju zapanowała istna epidemia budowy awionetek. Rzecz oczywista, że nie wszystkie z nich zdolne były do odbycia lotu. Dużo tam napsuto materiału i dużo zmarnowano czasu, najważniejsze było jednak to, że wszyscy byli pełni dobrych chęci. Mimo licznych niepowodzeń nie ustawano w pracy, zaczynając — z iście młodzieńczym zapałem — ciągle od początku. Tak powoli otrzymywano rezultaty coraz to pomyślniejsze. Już w roku 1927 sprawy te posunęły się tak daleko, że można było odbyć I. polski konkurs awionetek, który zakończył się wynikami bardzo pocieszającymi.

W rok później — w listopadzie 1928 — odbył się w Warszawie II. polski konkurs awionetek. Konkurs ten był pełnym sukcesem, o czym najlepiej zaświadczy fakt, że do zawodów stanęło 16 (dosłownie: szesnaście) awionetek. Czyż nie jest to dowodem wymownym, że zapał do lotnictwa jest bardzo silny? Niezwykła doniosłość II. konkursu awionetek leżała jednak nie w tym, że zgłosiła się do niego poważna liczba konstruktorów, lecz w tym, że wszystkie niemal zgłoszone płatowce przebrnęły zwycięsko przez cały szereg trudnych prób i wykazały jaknajlepsze walory lotnicze. Aby zrozumieć wielką wagę tej okoliczności trzeba sobie uprzytomnić wa-

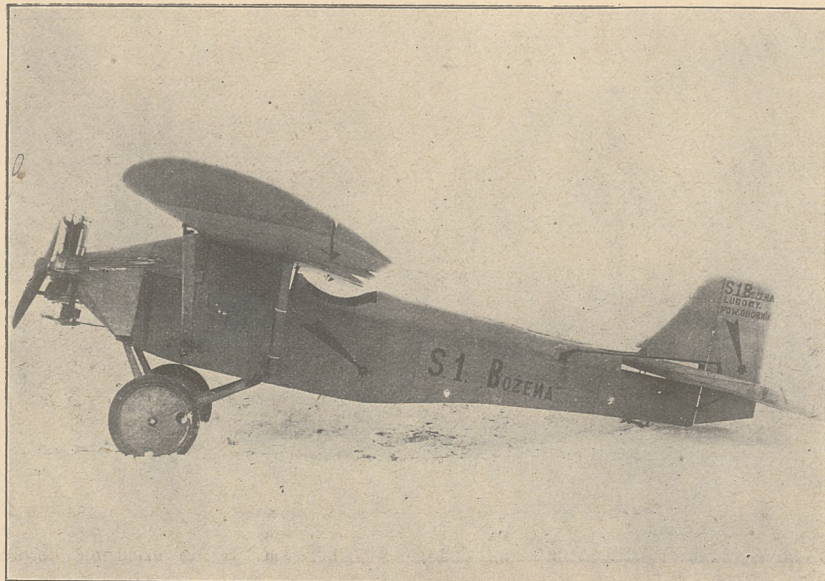


Awionetka dwumiejscowa „OZ” konstrukcji p. Offierskiego. Silnik Anzani 35 KM.

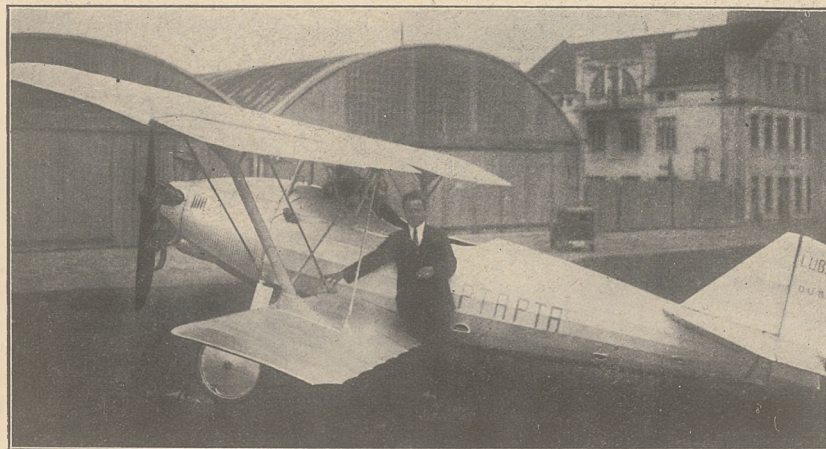
runki, w jakich pracują nasi konstruktorowie „amatorscy”. Nieraz już pisaliśmy już o tem w „Samochodzie” i sprawy te dla naszych Czytelników nie są żadną tajemnicą. Wiemy więc jak zawrotnych potrzeba kombinacji, aby zdobyć jako tako funkcjonujący silnik (naturalnie typu przestarzałego, bo o nowym niema wogóle co marzyć), słyszeliśmy coś nie coś o tem, jak zapomocą najprymitywniejszych narzędzi „fabrykuje” się samolot w wiejskiej stodole, widzieliśmy wymowne zdjęcia sypialni, w której przyszyły zdobywca przestworzy dzielił łożę ze swym konstruktorem, a wreszcie byliśmy świadkami, jak z krwawych dwuletnich oszczędności na oficerskiej pensji, powstawał gardzący subsydjami samolot sportowy.

Z tych właśnie względów trudno też przedstawić chronologicznie powstanie poszczególnych konstrukcyj polskich awionetek. Niepodobna dziś już dociec gdzie, kto, co i kiedy budował.

Nie chodzi zresztą o ustalanie kalendarza, lecz o to, jakie praca ta dała wyniki praktyczne. Przeglądając nasz dorobek w tej dziedzinie, stwierdzić musimy niezwykle bogactwo myśli konstrukcyjnej. Awionetki te budowano nie po to, żeby wogóle wejść w posiadanie samolotu, lecz po to, aby osiągnąć obiekt, na którym można dokonywać eksperymentów i który stale można ulepszać. Aby osiągnąć



Awionetka jednomiejscowa „S. 1. Bożena” konstrukcji p. Władysława Stelmazyka. Silnik Anzani 35 KM.



Dwumiejscowa awionetka „Ptapta” konstrukcji p. Drzewieckiego i Uszackiego. Silnik Walter 40 KM. Fot. „Samochód”

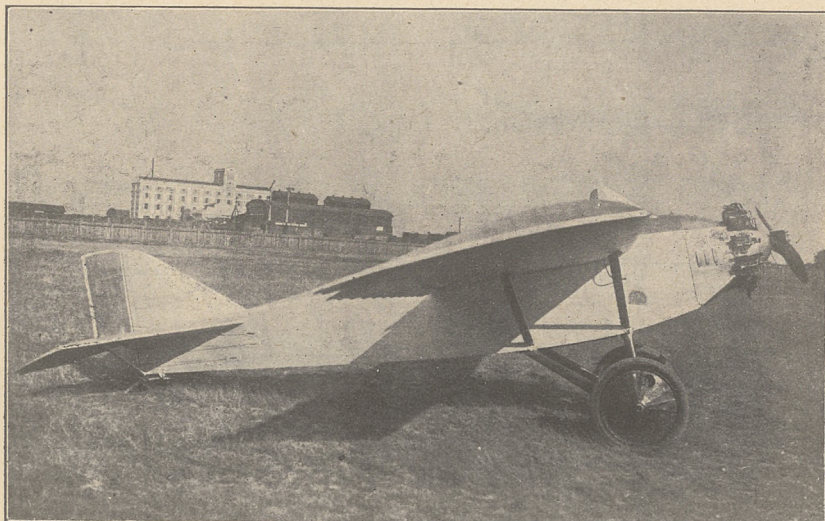
zamierzony cel, poszczególni nasi domorośli konstruktorzy przeróżnemi poszli drogami. Widzimy więc w szeregu awionetek polskich dwupłatowce i jednopłatowce, górnopłaty i dolnopłaty, konstrukcje drewniano-płócienne oraz konstrukcje wykonane całkowicie ze sklejki. Wyliczmy je pobieżnie po nazwisku: mamy więc awionetkę „RWD”, zbudowaną przez Koło Mechaniczne Studentów Politechniki Warszawskiej, dwupłatowiec „ST 3”, konstrukcji pilota B. Skrabę, dwuosobową awionetkę „RW I” Wigury i Rogalskiego, jednoosobowy sportowy „Orkan II” por. Tadeusza Grzmilasa, dwuosobową awionetkę Offierskiego, jednomiejscowy płatowiec „S 1” Władysława Stelmazyka, dwumiejscowy dwupłatowiec Drzewieckiego i Uszackiego, znany pod nazwą „Ptapta”, sportowy jednopłatowiec „PWS 4”, konstrukcji A. Bobka, awionetkę dwumiejscową „HL 2” Medweckiego, awionetkę czteromiejscową „MN 3” inż. Z. Nowakowskiego i J. Medweckiego, Drzewieckiego „JD 2”, Morrissona i Nawrota „Ostrovia”, awionetkę „Zalewski”, konstrukcji Zalewskiego, zaopatrzoną w 18-ko konny silnik tegoż samego konstruktora, a wreszcie cały szereg konstrukcyj braci S. M. Działowskich. Na największą uwagę zasługuje ostatni typ sa-

molotu braci Działowskich. Maszyna ta, zaopatrzona w 80-ko konny motor Siemensa, wykonała szereg udanych lotów na większe dystansy i wykazała się jako nadzwyczaj trwała i solidna konstrukcja o bardzo dobrych właściwościach aerodynamicznych.

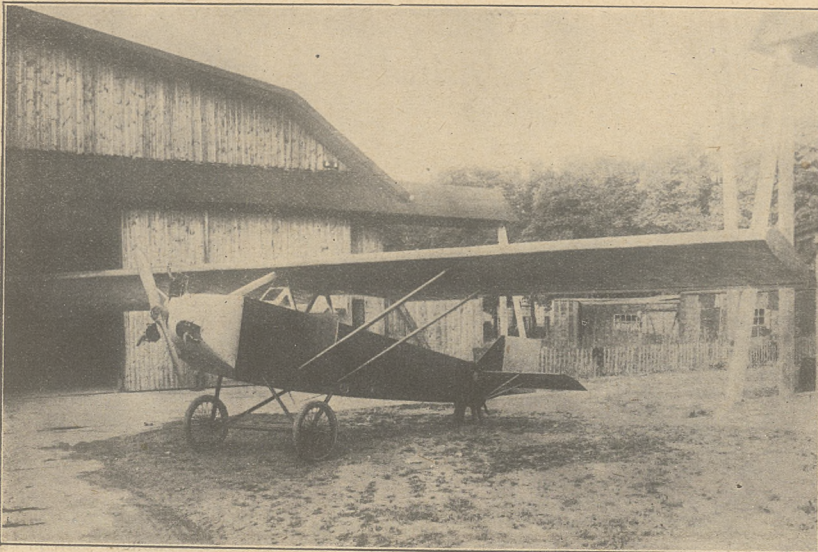
Tak samo samolot P. W. S. typu sportowego, też wystawiony na P. W. K. wyróżnia się bardzo korzystnie.

Z wymienionych wyżej maszyn najciekawszą jest, ze względu na niezwykle nośność mimo malej mocy motoru konstrukcja „MN 3” pp. Józefa Medweckiego i inż. Zygmunta Nowakowskiego.

Jest to jednopłatowiec o powierzchni nośnej 17 mtr kw., zaopatrzony w silnik 45 KM. typu „Anzani”. Układ skrzydeł oraz smukła linja kadłuba przypomina typ Bellanca lub Raym, na którym latali Lindberg i Chamberlin. Skrzydła i kadłub są pokryte cienką sklejka, a w przedniej części kadłuba umieszczone są 4 wygodne siedzenia. Współczynnik bezpieczeństwa — ośm, obłrzymi, jak na taki płatowiec.



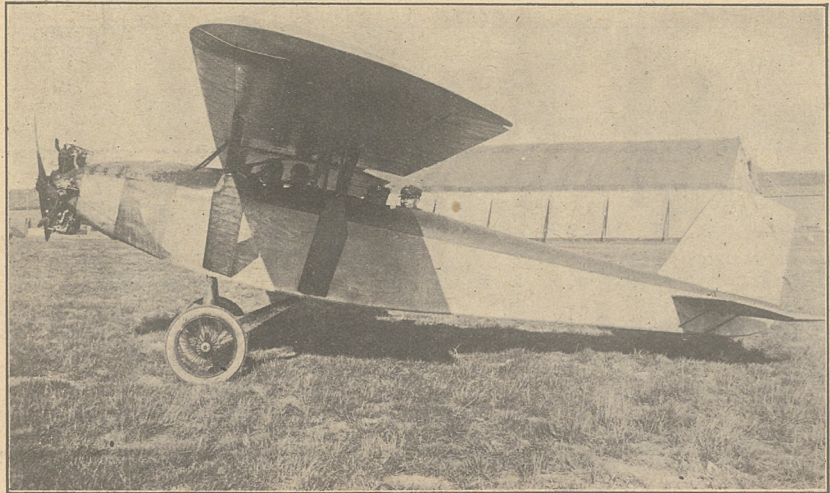
Awionetka jednomiejscowa P. W. S. 4 konstrukcji A. Bobka, zbudowana w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Silnik Salmson 40 KM. Fot. „Samochód”



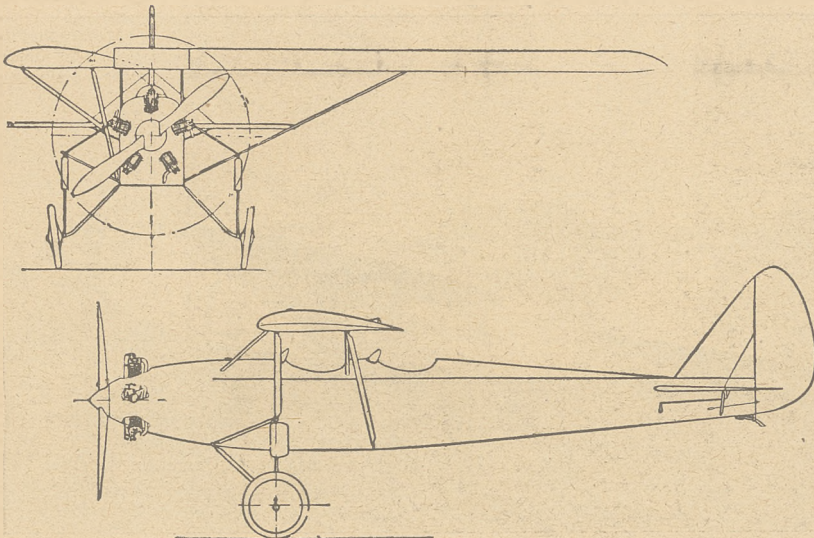
Awionetka dwuosobowa „HL2” konstrukcji Nowakowskiego i Medweckiego, konstruktorów firmy „Samolot”.

Awionetkę tą konstruowali p. Józef Medwecki i inż. Zygmunt Nowakowski, konstruktorzy lotniczy przy Sp. Akc. „Samolot” w Poznaniu, najbliżsi współpracownicy znanego konstruktora lotniczego inż. Ryszarda Bartla. Wieczorami pracowali z całym zaparciem siebie, aby stworzyć ten nowy udany typ. Tylko przez niedostarczenie na czas silnika, płatowiec „M. N. 3” nie mógł wziąć udziału w II. Krajowym Konkursie Awionetek, choć była to jedna z najciekawszych maszyn, która miałaby w konkursie bodaj że największe szanse.

Samolot łącznie z silnikiem waży zaledwie 320 kg i jest w stanie umieścić drugie tyle, przeto potrafi już tylko przy 45 KM. udźwignąć 4 osoby i osiągnąć przy tym obciążeniu szybkości do 120 km/godz. i to przy niesprawnie pracującym i rozregulowanym silniku 45 KM. typu „Anzani”, podczas, gdy płatowiec jest obliczony na silnik 60 KM. Płatowiec „MN 3” jest bezsprzecznie jednym z najciekawszych rozwiązań konstrukcyjnych, nie tylko w Polsce, ale i w Europie, gdyż dotychczas jeszcze nie słyszano, aby płatowiec z silnikiem 45 KM. latał z 4 osobami.



Awionetka turystyczna „MN3”, czteroosobowa, konstrukcji Z. Nowakowskiego i I. Medweckiego, silnik Salmson 45 KM.



Awionetka sportowa dwumiejscowa „MN4” z płaszczyznami do składania, projektu Nowakowskiego i Medweckiego. Silnik 60 KM.

Jak już wspominaliśmy na wstępie, większość z wyliczonych wyżej awionetek zbudowana została własnoręcznie przez konstruktorów przy pomocy prymitywnych narzędzi i w warunkach najmniej odpowiadających konstrukcji samolotu. Obecnie sytuacja zmieniła się nieco na lepsze, gdyż niektórzy konstruktorzy znaleźli silne oparcie o fabryki samolotów, inni zaś samo wykonanie projektu także częściowo przenieśli do fabryk, które młodym konstruktorom starają się jak najbardziej udogodzić prace. Tak więc, jak nam wiadomo, do niektórych z ostatnich typów awionetek np. okucia wykonała fabryka „Samolot” w Poznaniu.

Najbardziej pocieszającym objawem jest jednak fakt, że zakres działania niektórych konstruktorów rozszerzył się tak dalece, że stał się niemal specjalnością, tak np. skromny początkowo warsztat eksperymentalny braci S. i M. Działowskich w Krakowie przeistoczył się z biegiem czasu w małą wytwórnię awionetek, pracującą z powodzeniem, czego najlepszym dowodem, że na ich konstrukcje znalazło się kilku nabywców.

Poznańscy konstruktorowie pp. Medwecki i Nowakowski utworzyli w ostatnim czasie regularne biuro konstrukcyjne dla awionetek, a ich projekty samolotów sportowych jedno-

i dwupłatowych z płaszczyznami do składania wykazują głęboką znajomość tych właściwości, których wymaga się od dobrego, prostego w obsłudze i taniego w utrzymaniu samolotu sportowego i turystycznego. Typy te nadałyby się doskonale do fabrykacji seryjnej.

Widzimy więc, że posiadamy w kraju doskonałych konstruktorów, posiadamy doskonałe typy samolotów, posiadamy wytwórnie, które przy dobrej konjunkturze chętnie podjęłyby się seryjnej produkcji, a brak nam jedynie nabywców, choć i tych właściwie nie brakuje, lecz brakuje poprostu kredytów, które umożliwiłyby kupno samolotu na warunkach podobnych jak przy kupnie samochodu.

Powtarzamy raz jeszcze to, co powiedzieliśmy na wstępie: stworzenie rynku zbytu na samoloty sportowe, zorganizowanie kredytów, które zapewniłyby seryjną produkcję, staje się obecnie najważniejszym zagadnieniem polskiej propagandy lotniczej. Zdaniem naszym, energiczna akcja w tym kierunku, byłaby najwładźniejszą pracą dla L. O. P. P., a na jej owoce nie potrzebowalibyśmy zbyt długo czekać.

Więc: twórzmy rynek zbytu dla polskiego przemysłu lotniczego.

Pasażerskie przeloty transatlantyckie w świetle cyfr

„Hotel Centrale Transoceanique“ w Paryżu. Pasażerowie siedzą w obszernej sali buffetowej.

— Hallo! Samolot do Nowego Jorku odchodzi za pięć minut, proszę wsiadać!

Nad megafonem zapala się czerwona lampka, pasażerowie wstają od stołów, płacą, automatyczna winda przenosi ich na dach, z którego startują dalekobieżne ekspresy „Atlantique“, „Pacifique“ i „Transindien“.

Kolacja w Paryżu, podwieczorek w Stanach Zjednoczonych... Czy oplaci się obecnie jeździć parostatkami, jeżeli samoloty transatlantyckie mogą zapewnić nam tak wygodną, bezpieczną i szybką komunikację?

My ze swej strony przypuszczamy, że i nasi Szanowni Czytelnicy obrabiali ten rodzaj lokomocji, gdyby on był możliwy, lecz... Lecz właśnie z powodu braku takiej komunikacji postanowiliśmy zamieścić ten artykuł, ażeby wyjaśnić znaczenie projektowanych obecnie lotów transatlantyckich oraz rozpatrzyć ewentualne możliwości stałej łączności lotniczej między Europą a Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej.

Nie będziemy bawić się w głośne twierdzenia lub powtarzanie zdań wybitnych osób, lecz postaramy się rozwiązać to zadanie zapomocą prostego rachunku.

Liczymy, że w praktyce odległość, którą będą musiały przelatować samoloty transatlantyckie, wyniesie ca. 5000 km. Ponieważ dla bezpieczeństwa należy do dalszych lotów używać maszyn wielomotorowych, musimy założyć, że nasz samolot będzie posiadał 4 motory, które nadadzą mu średnią szybkość 200 km na godzinę, przy zużyciu ca. 1 kg. benzyny na 1 kilometr przebytej drogi.

Ponieważ samolot tego typu tylko w najlepszym wypadku uniesie w powietrze ładunek 5000 kg, widzimy, że przelatywanie na nim przestrzeni Euro-

pa — Ameryka niema najmniejszego praktycznego znaczenia, gdyż przewiezienie kilku listów z pozdrowieniami i paru płytek zjada-

nej w drodze czekolady, kosztem 5000 kg benzyny w żadnym razie nie może być nazwane korzystnym przedsięwzięciem handlowym.

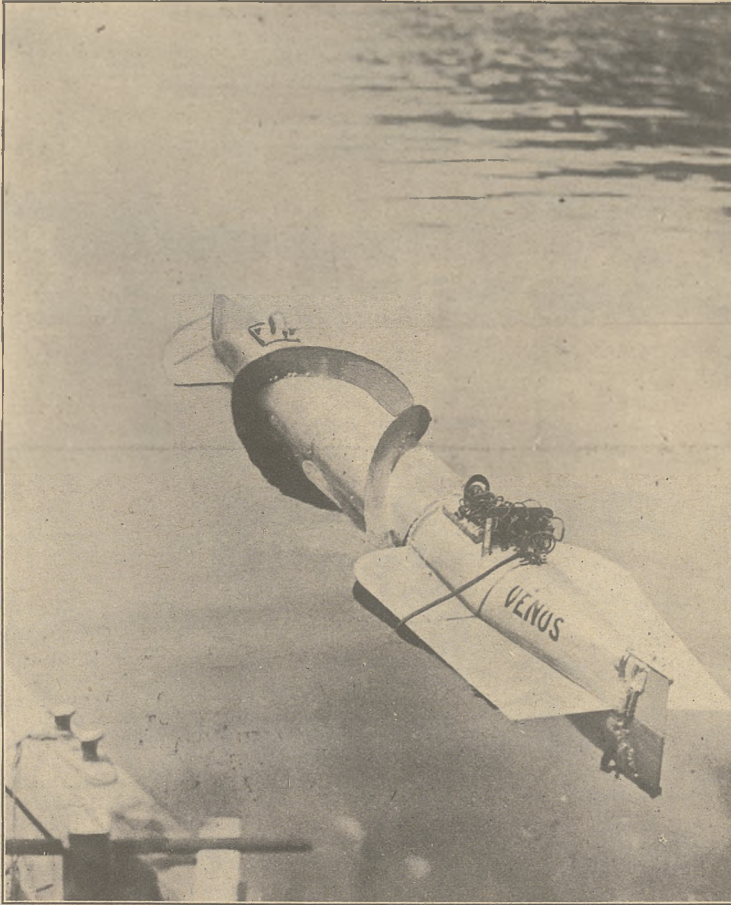
Nawet, gdyby sprawdzili się w praktyce teoretyczne obliczenia Ludwika Brégueta, wykazujące, że promień działania samolotów można zwiększyć do 9000 km., loty tego typu nie osiągnęłyby jakiegokolwiek handlowego znaczenia, gdyż mimo wszystko, przewieziony ładunek byłby jeszcze zbyt mały w porównaniu z kosztami zużytego paliwa.

Zupełnie inaczej przedstawiałyby się loty do Ameryki, wykonane małymi etapami. Przypuśćmy, że przelatywaliśmy tylko po 1000 kilometrów, lądując za każdym razem dla odnowienia zapasu paliwa. Ponieważ samolot może unieść, jak już mówiliśmy, ca. 5000 kg, moglibyśmy zabrać przeszło 3500 kg ładunku pożytecznego (ca. 500 kg przypada na rezerwę paliwa).

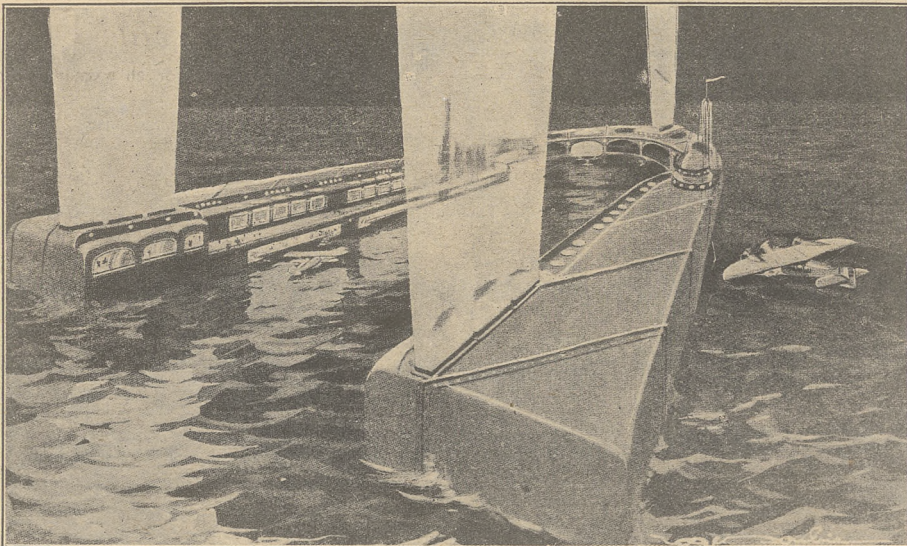
Spróbujmy teraz wykonać jeszcze jeden mały rachunek. Ustalając wagę jednego pasażera z bagażem na 100 kg widzimy, że samolot nasz potrafi łatwo zabrać 30 ludzi, przy czym pozostanie mu jeszcze 500 kg siły nośnej na pocztę i towary. Jeżeli każdy pasażer zapłaci za bilet 500 dolarów, a cena ta jest więcej niż prawdopodobna i dla wiecznie spieszących Amerykanów zupełnie dostępną, otrzymamy odrazu pokazałą sumę 15000 dolarów. Li-

cząc, że za przewóz przesyłek ekspresowych i pocztę pośpieszną osiągnie się dalsze 10000 dolarów, zbierzemy razem 25000 dolarów. Przy takiej kalkulacji wszystkie marzenia o komunikacji transatlantyckiej nabierają odrazu zupełnie realnego podkladu i potrafią zainteresować nawet najważniejszych kapitalistów. Dla ich uskutecznienia brak tylko wyseppek, rozsianych w odpowiednich odstępach na przyszłej drodze lotniczej.

Ponieważ praktyczni przemysłowcy amerykańscy

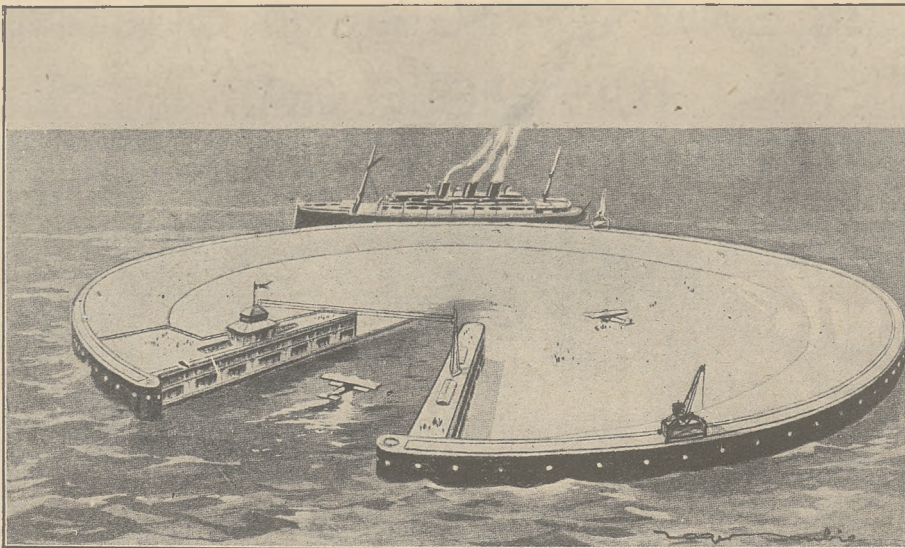


Model transoceanicznego ślizgowca, ewentualnego konkurenta samolotu.



Wyspa pływająca systemu Defrasse dla wodnopłatowców.

scy rozumieją do-
brze, że każde
rentowne przed-
sięwzięcie wyma-
ga wielkich inwe-
stycji, powstała
więc myśl stwo-
rzenia szeregu
sztucznych wysp
plywających, któ-
re ułatwiłyby roz-
bicie drogi pomię-
dzy dwoma łąda-
mi na szereg
mniejszych eta-
pów. Mimo ogrom-
nych kosztów z
jakimi jest zwią-
zana budowa ta-
kiej wyspy, stwo-
rzono szereg nad-
zwyczaj cieka-
wych projektów,
dążących do moż-
liwie prostego roz-
wiązania zagadni-
enia tych gigantycz-
nych konstrukcji.

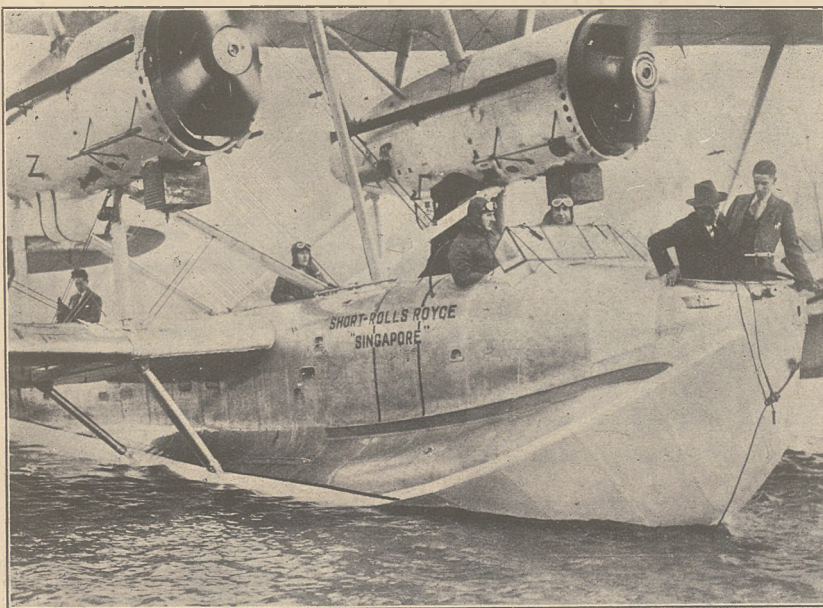


Betonowa wyspa pływająca systemu Féron dla samolotów lądowych i wodnopłatowców.

„Pływająca plat-
forma stalowa”
Armstronga jest

prawdopodobnie dobrze
znana naszym Czytelnikom z szeregu ilu-
stracji i opisów, zamieszczanych w swoim

projekt, wziąć pieniądze od bojących Ameryka-
nów, zbudować i rozstawić parę takich kolo-
sów — i droga gotowa.



Angielski wodnopłatowiec dla dalekich rajdów
wojskowych i sportowych.

czasie, podajemy więc tylko rysunki dwóch
innych projektów, z których jeden wyróżnia
się tem, że jako materiał na wykonanie całej
konstrukcji przewiduje żelazobeton.

Wyspy te mają umożliwić samolotom wy-
godne i bezpieczne lądowanie niezależnie od
stanu pogody i przewidują szereg udogodnień
dla pasażerów jak np. luksusowe hotele, szpi-
tale itp.

W ostatnich czasach w Stanach Zjedno-
czonych powstało nawet duże i bardzo boga-
te towarzystwo, które ma zamiar finansować
budowę takich wysp pływających, licząc na
znaczące dochody z „postojowego”, zebranego
od samolotów.

Zdawałoby się więc, że jesteśmy na naj-
lepszej drodze do szczęśliwego rozwiązania
całego zadania. Wystarczy urządzić konkurs
na wyspy pływające, wybrać najlepszy pro-

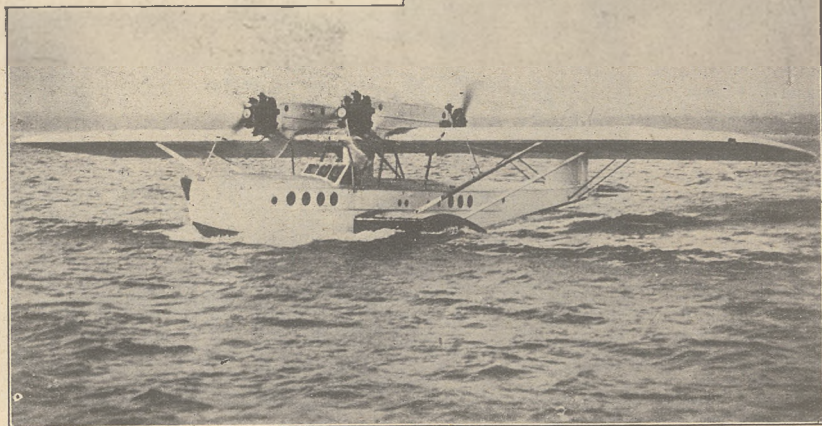
W rzeczywisto-
ści rzecz cała wys-
gląda znacznie gor-
zej. Mówiliśmy
narazie tylko o
kalkulacji handlo-
wej, pomijając zu-
pełnie regularność
i bezpieczeństwo
lotów, a przecież
te czynniki posia-
dają decydujące
znaczenie. Wystar-
czy kilka poważ-
nych wypadków
ażebym odstraszy-
ł pasażerów, a od-
szkodowania po-
trafią dokonać
reszty, rujnując
nawet najbogat-
sze towarzystwa.

Jakie więc jesz-
cze trudności mu-
simy przezwycię-
żyć?

Zanim odpo-
wiemy na to pyta-
nie, przypomnimy
naszym Czytelnis-

kom parę szczegółów z lotu Byrda. Z powo-
du mgły stracił on możność orientacji
i, mimo posiadania najlepszych przyrzą-
dów, nie miał najmniejszego pojęcia o tem,
gdzie się znajduje jego samolot. Udało mu
się co prawda uzyskać połączenie ze stacją
radjogonjometryczną parowca „Paris”, który
chwilowo wybawił go z kłopotu, lecz będąc
już prawie nad samym Paryżem, mimo po-
tężnych reflektorów Mont-Valérien, zawrócił
w kierunku kanału, w którym ostatecznie łą-
dował na ślepo. I zdarzyło się to jednemu
z najlepszych lotników, co dowodzi, że pro-
wadzenie samolotów w czasie mgły jest prak-
tycznie niemożliwe.

Musimy wyjaśnić nasze twierdzenie. Sa-
molot, jak każdy statek morski, posiada kom-
pas oraz przyrządy astronomiczne dla okre-
ślenia położenia zapomocą pomiarów wyso-
kości ciał niebieskich. Kierować się tylko
wskazówkami kompasu lotnik nie może, gdyż
silne wiatry zmieniają często jego szybkość
oraz kierunek tak znacznie, że już po godzi-
nie lotu nie jest on w stanie określić swego
położenia z przybliżoną dokładnością kilku-



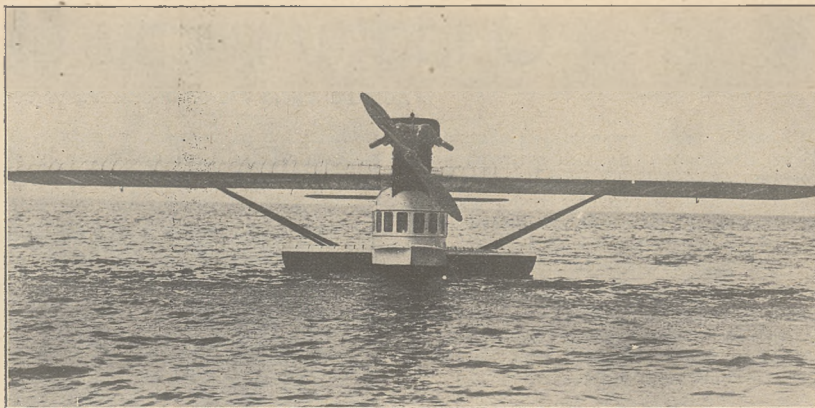
Czteromotorowy wodnopłatowiec dla długich przelotów.

dziesięciu kilometrów, a po paru godzinach wogóle nie wie, gdzie się znajduje.

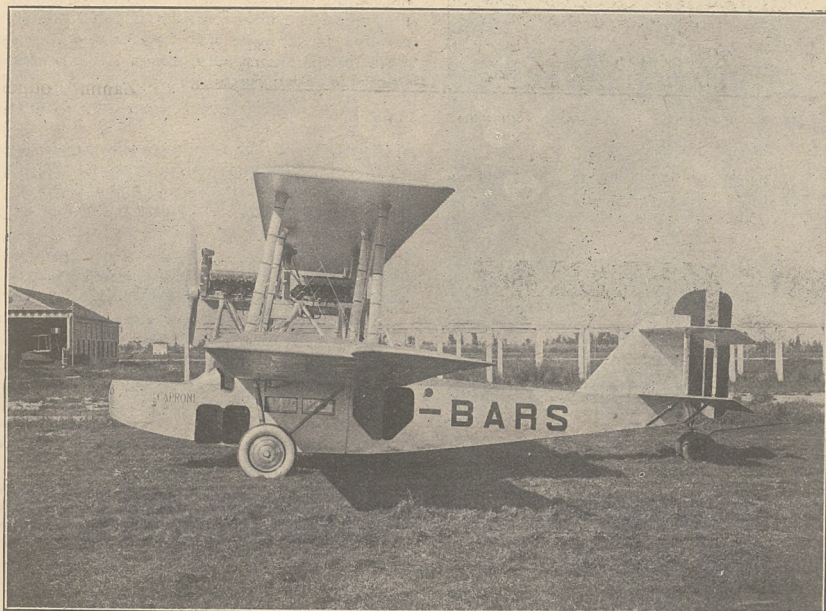
Przy lotach nad lądem korzystają zazwyczaj lotnicy z mapy i różnych punktów orientacyjnych, nad morzem natomiast wykonują specjalnymi przyrządami pomiary szybkości i zboczenia, kontrolując je astronomicznie. Otóż wszystkie te metody, bardzo dokładne i pewne przy dobrej pogodzie, zawodzą odrazu w czasie mgły, kiedy nie widzimy dośladnie, ani nieba, ani ziemi.

O ile przy lotach na małe dystansy możliwa jest dokładna prognoza meteorologiczna, a niewielkie błędy nie powodują zazwyczaj ciężkiej katastrofy, o tyle przy lotach nad zmiennym i niepewnym Atlantykiem najmniejsze zboczenie może wywołać fatalne skutki, a najlepsza służba meteorologiczna jest jeszcze zupełnie bezradna.

Widzimy więc, że dla lotów transatlantyckich nie wystarczą wyspy pływające, lecz



Jednomotorowy wodnopłatowiec komunikacyjny dla mniejszych przelotów.



Dwumotorowy samolot, zbudowany przez fabrykę Caprontego dla lotów transatlantyckich.

Gdyby nie śmiałe próby kilku szaleńców, nikomu dziś nie przeszłoby przez głowę nawet myśl o możliwości lotniczej komunikacji transoceanicznej. Nikt nie traktowałby poważnie takiego skoku z jednego kontyngentu na drugi, nikt nie wierzyłby nawet w możliwość dalekich przelotów nad wodną pustynią. Jakie więc zadanie spełniają odważni lotnicy transoceaniczni? Musimy stwierdzić, że najważniejszym rezultatem ich udanych przelotów jest popularyzacja tego rodzaju komunikacji oraz badanie warunków meteorologicznych i systemów maszyn, najodpowiedniejszych dla rajdów tego rodzaju.

Rozumie się, że cele idealne idą zazwyczaj w parze z pożądaniem sławy i chęcią doraźnego zysku materialnego, lecz wartości te są znikome w porównaniu z ogromem pracy i ryzyka, tak że takich lotników musimy traktować jako sportsmanów i idealistów, nigdy nie nagrodzonych dostatecznie za ich czyny i zasługi.

Prócz projektów, obliczonych na wykorzystanie zwykłych systemów samolotów, istnieją też inne, graniczące z dziedziną fantazji. Od pewnego czasu naprzykład mówią wciąg o lotach na wysokości 15 i 20 kilometrów, ponieważ tam panuje mniejsze ciśnienie, co ma ułatwić lot i pozwolić na zawrotne wprost szybkości.

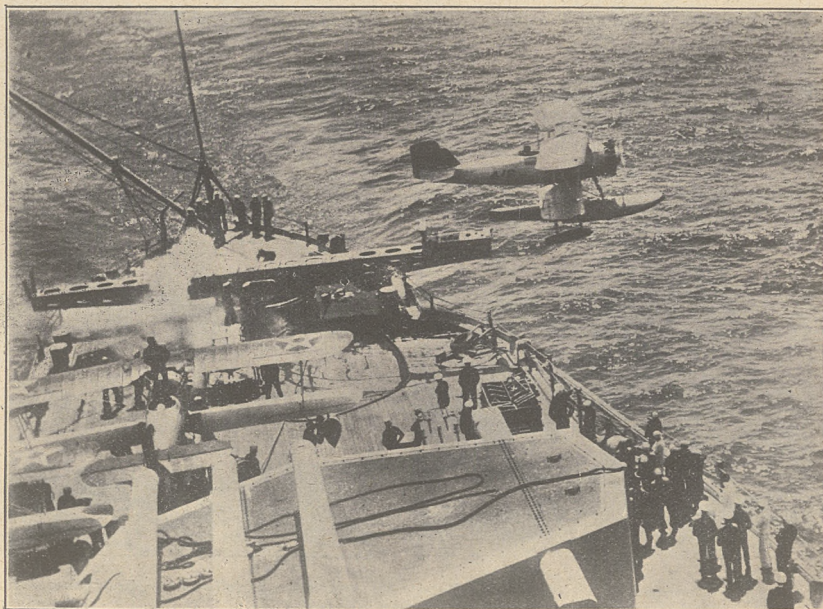
L. Kozłowski.

trzeba stworzyć specjalny system prowadzenia samolotów, niezależnie od zmiennych warunków atmosferycznych.

Najlepsze usługi może oddać w takich wypadkach radjogonjometrja w połączeniu ze specjalnym systemem sygnalizacji kablowej, polegającej na rozmieszczeniu w dużym promieniu dookoła lotnisk szeregu kabli, po których przepływają różne prądy elektryczne o akustycznej częstotliwości, indukujące w przestrzeni silne pola elektryczne, które umożliwią samolotowi odszukanie lotniska. Metody te, szczególnie metoda kabli kierunkowych, nie są jeszcze dostatecznie dobrze dostosowane do potrzeb lotnictwa, należy więc przypuszczać, że do rozwoju komunikacji transoceanicznej przyczynią się w znacznej mierze ich dalsze udoskonalenia.

Przejdźmy teraz do modnych obecnie przelotów sportowych nad oceanem. Po przejrzeniu naszych wywodów, Czytelnik może przypuszczać, że loty te, nie posiadając doraźnego znaczenia praktycznego, są jeżeli nie wręcz szkodliwe, to przynajmniej zupełnie zbyteczne i mogą służyć najwyżej jako sprawdzian nierozważnej śmiałości poszczególnych lotników.

Pozornie takim twierdzeniom nie można odmówić słuszności, lecz właśnie tylko pozornie.



„Proca” dla startu samolotów z okrętów.

O ład w ruchu ulicznym

Zdrowa akcja Automobilkлубu Wielkopolski

Komisja techniczno-sportowa Automobilkлубu Wielkopolski na paru ostatnich posiedzeniach zajmowała się szczegółowo sprawami, związanymi z regulacją ruchu ulicznego w Poznaniu. Za podstawę do dyskusji służyło nowe rozporządzenie z dnia 23. IV. r. b. i sposób jego wykonywania.

W wyniku przeprowadzonej dyskusji wybrano specjalną podkomisję, która opracowała odnośny memoriał dla Województwa, Magistratu i Rady Miejskiej oraz Miejskiego Urzędu Policyjnego w Poznaniu.

Memoriał ten zawiera następujące punkty:

1. Art. 4 wspomnianego rozporządzenia wyraźnie przepisuje, że pojazdy konne winny się trzymać prawej strony jezdni jaknajbliżej chodnika. — Z dotychczasowych naszych spostrzeżeń wynika, że właśnie pojazdy konne do przepisów tego naogół nie stosują się, jeżdżąc z upodobaniem środkiem jezdni, co, przy konieczności wymijania wszelkich pojazdów do lewej stronie, zmusza automobilistów do całkowitego zjeżdżania na lewą stronę jezdni i tamowania drogi pojazdom, zdążającym z przeciwnej strony, a zarazem stwarza moment niebezpieczeństwa zderzeń i innych wypadków. Pod tym względem konieczna byłaby tu bezwzględna interwencja organów policyjnych przy pomocy lotnych patroli, czy to konnych, czy nawet pieszych, które najzupełniej mogłyby ten nieład usunąć.

Ważnym czynnikiem kontrolnym byłaby współpraca, upoważnionych przez Miejski Urząd Policyjny, członków Automobilkлубu, którzy mogliby przy każdej sposobności z akcją przestrzegania przepisów współdziałać. Kontrola taka miałaby wielkie znaczenie praktyczne i pedagogiczne, jako zawsze niespodziana.

2. Art. 7 wspomnianego rozporządzenia zabrania postoju pojazdom przy skrzyżowaniach ulic, przewidując odstęp 10-ciu metrów od narożnika. Niestety i tutaj stwierdzamy, że przepis ten nie zawsze bywa przestrzegany. Odnosi się to przedewszystkiem do pojazdów ręcznych, jak wózki z lodami, z pa-

rówkami i t. p., jednakże w niektórych wypadkach władze same nie stosowały się do tego przepisu, wyznaczając np. postoje dorożek tuż przy narożniku. Bezwzględna inter-

wencja organów policyjnych jest i w tym wypadku wielce wskazana.

3. Przewidziane w art. 11 i 12 okrażanie wysepki oraz placu Nowomiejskiego i Starogo Rynku wymaga bardziej rygorystycznego przestrzegania. Zwłaszcza na Starym Rynku, przy wylocie ulicy Wrocławskiej sprawa okrażania na prawo nie jest jeszcze dostatecznie przestrzegana.

4. Pod przepis art. 14 o tamowaniu ruchu ulicznego należałoby również podciągnąć osoby, które, oczekując na tramwaj przy przystanku, schodzą na jezdnię jeszcze przed zatrzymaniem wozu i w ten sposób uniemożliwiają przejazd pojazdom kołowym.

Należałoby wydać osobne przepisy o ruchu na jezdni dla pieszych i wprowadzić kary za nieprzepisowe chodzenie po ulicy, które winno być traktowane na równi z nieprzepisowym jeżdżeniem, jako czynnik zagrażający bezpieczeństwu ruchu.

5. Dość często zauważyć można, że na ulicach wymienionych w art. 18 (Nowa, plac Wolności — strona południowa, Ratajczaka — od ulicy 27 Grudnia do św. Marcina, 27 Grudnia, Gwarna, Fredry — od placu Gwarnego do Wałów Jana III i Półwiejska) kursują wózki ręczne, którym artykuł 19 wyraźnie zabrania krążeńia po tych ulicach. Nie zauważono dotychczas nigdy, by organy policyjne w takich sprawach interwenjowały.

6. W sprawie postojów samochodów prywatnych nasuwają się następujące uwagi: dotychczas wyznaczone miejsca postoju są niewystarczające. Ze swej strony proponujemy urządzenie miejsc postoju na następujących ulicach:

a) na ul. Kantaka, jako mało ruchliwej, po obu stronach jezdni;

b) na ulicy Rzezczypospolitej, podobnie jak na ulicy Kantaka;

c) przy Alejach Marcinkowskiego, od placu Wolności do wylotu ulicy Podgórej, wzdłuż wysepki drewnianych po obu stronach toru tramwajowego;

d) przy ulicy Bukowskiej, przed pawilonem reprezentacyjnym P. W. K.



Umieszczona zbyt wysoko tablica zawiera drobnym pismem ułożony napis o zakazie postoju samochodów. Urządzenie to nie posiada oczywiście praktycznego znaczenia. Fot. „Samochód”



Zamieszczone na powyższych trzech rycinach strzałki jednakiego kształtu mają różnorakie znaczenie, dzięki czemu dezorientują automobilistów. Po lewej strzałka, oznaczająca ulicę jednokierunkową, lub jak się błędnie mówi „jednotorową”; pośrodku taka sama strzałka bez napisu oznacza obowiązkowy kierunek jazdy; po prawej jeszcze raz taka sama strzałka oznacza miejsce przejścia przez jezdnię dla pieszych. Prócz tego na rycinie po lewej widać wysoko umieszczoną przy ścianie tablicę „Wjazd wzbroniony”. Ten system znakowania nie może się przyczynić do usprawnienia ruchu na jezdni. Fot. „Samochód”

7. Ścisłe przestrzeganie art. 17 dopiero wtenczas będzie możliwe, gdy władze miejskie więcej uwagi poświęcą na urządzenie miejsc do zabaw dla dzieci. W interesie bezpieczeństwa i regulacji ruchu należałoby sobie życzyć, by czynnik powołane właśnie tę sprawę Radom Miejskim należycie przedstawili, dając w ten sposób do jaknajprędszego usunięcia dzieci z jezdni.

8. Ostatecznego rozwiązania wymaga sprawa regulacji ruchu na skrzyżowaniu ulicy 27 Grudnia z placem Wolności i ulicą Fr. Ratajczaka. W tym miejscu przedewszystkiem należałoby cofnąć przystanki tramwajowe w głąb ulicy 27 Grudnia i placu Wolności, umożliwiając w ten sposób prostopadłe do chodnika przejście dla pieszych. Również dzięki temu, stworzy się możliwość traktowania jezdni przed Miejskim Urzędem Policyjnym i ulicy Fr. Ratajczaka, jako dwóch ulic oddzielnych, nie zaś jako przedłużenie. Również w tym celu należałoby na jezdni przed Miejskim Urzędem Policyjnym w wylocie do ul. 27 Grudnia ustawić wysepek, któryby uniemożliwiała ścinanie na ukos przejazdu z tej ulicy do ulicy Ratajczaka.

W sprawie rozwiązania problemu regulacji ruchu na Kaponierze przedstawiamy następującą propozycję. — Dotychczas istniejącą wysepkę należałoby cofnąć w głąb ul. Dworcowej i przebudować w kształcie trójkąta, zwróconego podstawą do Kaponierzy, umożliwiając w ten sposób przeprowadzenie ruchu jednokierunkowego dokoła tej wysepki. W obecnym stanie rzeczy wyloc ul. Dworcowej na Kaponierę jest czterotorowy, co podważa niebezpieczeństwo w tym punkcie.

Przy Starym Rynku byłoby wskazane przedłużenie wysepki między ulicą Jezuicką i Wrocławską, celem uniemożliwienia przejazdu przed słupem.

Również konieczna jest zmiana kierunku ulicy Jezuickiej jako jednokierunkowej. W obecnym stanie rzeczy wprawdzie ulice Wodna i Jezuicka są jednokierunkowe, lecz wyloc wspólny na Stary Rynek jest dwukierunkowy, co nietylko całkowicie przekreśla dogodności, wypływające z tego sposobu regulacji ruchu, lecz zarazem podnosi moment niebezpieczeństwa i zmusza do utrzymywania w tym miejscu niepotrzebnego posterunku policji.

9. Jak dotychczas zauważono, posterunki dla regulacji ruchu w różny sposób ruch ten regulują. Zasadniczą koniecznością jest zatem ujednoczenie znaków, dawanych przez posterunkowych, aby w ten sposób uniknąć zamieszania w ruchu ulicznym. Również dla posterunków na ważniejszych skrzyżowaniach należałoby pobudować osobne wysepki, które wskazywałyby na konieczność objężdżania, w wypadkach, gdy posterunkowy zmuszony jest chwilowo opuścić swe miejsce.

Również bardzo ważna dla ruchu ulicznego jest sprawa ubioru posterunkowych w porze nocnej. Przy słabym oświetleniu naszych ulic, trudno jest wieczorem zauważyć posterunkowego. Zalecałoby się ubranie posterunkowych z nastaniem zmroku w białe płaszcze lub peleryny. Ten postulat uważamy za najpilniejszą konieczność.

Niemniej konieczne jest, by przy dalszej budowie oświetlenia ulic większą uwagę zwracano na oświetlenie jezdni. Pożądanie byłoby oświetlenie szerszych ulic lampami zawieszonymi nad środkiem jezdni.

10. W sprawie znaków orientacyjnych na ulicach wysuwamy następujące życzenia:

a) przy ulicach jednokierunkowych winny być znaki ustawiane w ten sposób, aby były widoczne dla automobilisty, to znaczy nie wysoko na ścianach domów, lecz na słupkach po prawej stronie ulicy. W dążeniu do ujedno-

stajnienia znaków w całym państwie, strzałki i tarcze orientacyjne winny być wzorowane na bardzo praktycznych i wprowadzonych już znakach w Warszawie;

b) obecne oznaczenie przejścia dla pieszych, w postaci strzały z czerwoną obwódką, dezorientuje automobilistę, gdyż strzała ta zupełnie jest identyczna ze strzałą, oznaczającą ulicę jednokierunkową. Przejście dla pieszych proponujemy oznaczyć przy pomocy białych tablic z napisem i ewentualnie z nieznaczną strzałką.

Przypominamy

Szanowny Abonentom, że czas już odnowić przedpłatę na

III kwartał 1929 r.

Kto tego nie zatłwi przed 25 bm może się narazić na opóźnienie w dostarczeniu pierwszego numeru w nowym kwartale.

„Samochód” zamawiać można w każdym urzędzie pocztowym, w agencjach, lub wprost w administracji naszej w Poznaniu, św. Marcin 70. W tym wypadku prosimy przekazać przedpłatę równocześnie na nasze konto w P. K. O. 200 149 w Poznaniu. Przedpłata kwartalna wynosi 3,63 zł „miesięczna” 1,25 zł wraz z odnoszeniem do domu przez listowego.

11. Wśród ważniejszych, a dość rozpozszeczonych wykroczeń przeciwko przepisom o ruchu ulicznym, zwracamy uwagę na częste i uchodzące bezkarnie wymijanie tramwaj po ich lewej stronie, do czego zwłaszcza przykład dają autobusy P. K. E. Pozostaw należałoby Dyrekcję P. K. E. skłonić do jaknajszyszego wprowadzenia kierunkowskazów przy wspomnianych autobusach.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolamowy wiersz nonparelony 25 groszy

Samochodowy

komplet kut 820 x 120 z oponami, dynamo 12 volt „Boscha”, magnet 4 cylindr., karburator, daszek i szyby przednie sprzedę Mickiewicza 15, lakiernia. Tel. 76-60.

Samochód Fiat 501

najtwardszy typ z Fiatów, karoseria sportowa (z dwoma siedzeniami rezerwowymi, najpraktyczniejsza dla lekarza praktykującego na prowincji). Wóz kompletny i natychmiast do użytku. Cena 6 500 zł z tego gotówką 2 000. reszta korzystnie spłat. Oferty zdw 99 661

Spawanie

głowic, cylindrów, karterów wykonuje jako specjalność. Ignis Wielka 6. zdw 20 621

Szofer

mechanik, żonaty, doskonały w swym zawodzie, wykonujący samodzielnie najtrudniejsze remonty, poszukuje natychmiast posady. Zgłoszenia Agenta Kurjera, Leszno, Komeniusza 42.

Szofer

mechanik z dłuższą praktyką w Paryżu, poszukuje posady. Może być zarobkowa lub przywratna. Zgłoszenia j 2 049

Szofer

do Forda nowoczesnego i wszelkiej pracy domowej do lekarza potrzebny. Zgłoszenia z podaniem warunków pod dw 8 566

Szofer

potrzebny natychmiast do autobusu nowego Chevrolet. Adres: Pisarszowski, Pleszew, Rynek 19 (Papier). O odpisy świadectw uprasza się.

Doświadzonego szofera

mechanika na autobus na stałą posadę, poszukuje zaraz spółka autobusowa w Kruszwicy. Zgłoszenia z odpisami świadectw i podaniem pretensji przyjmuje J. Czoznowski, Kruszwica.

VIII. Międzynarodowy rajd Automobilklubu Polski

Największą i najpoważniejszą imprezą polskiego sezonu automobilowego jest bezsprzecznie coroczny międzynarodowy rajd Automobilklubu Polski. Nie daje ona wprawdzie wyników tak sensacyjnych, jak np. „Wyścig Tatrzański”, gdyż nie jest obliczona na osiągnięcie rekordowych szybkości, natomiast impreza ta jest niezwykle ciężką próbą wytrzymałości i sprawności tak dla maszyny, jak i dla kierowcy. Trasę tegorocznego międzynarodowego rajdu Automobilklubu Polski podaliśmy już szczegółowo w ostatnim numerze „Samochodu”. Odznacza się ona tem, że nie prowadzi po tak złych drogach, jak trasa roku ubiegłego, najważniejszą jednak jej cechą jest, że po raz pierwszy prowadzi poza granice Rzeczypospolitej Polskiej, a mianowicie przez Czechosłowację i Niemcy.

W niedzielę rano, o godzinie 10-tej, stawilo się w Warszawie przed gmachem Automobilklubu Polski, przy placu Marszałka Piłsudskiego, 26 zawodników, którzy pod przewodnictwem komandora rajdu p. Janusza Regulskiego oraz wieckomandorów pp. J. Grabowskiego i A. Sękowskiego udali się na szosę pod Raszynem, gdzie odbyła się pierwsza próba szybkości na dystansie 5 km. Lista zawodników przedstawia się następująco:

- Nr. 1 bar. Achim Haebler (Niemcy) — „Maybach” 5740 ccm.
- Nr. 2 Jaroslav Hausler (Czechosłowacja) — „Praga” Grand 3580 ccm.
- Nr. 3 Adam hr. Potocki — „Austro-Daimler” 3000 ccm.
- Nr. 4 Edward Zawidowski — „Austro-Daimler” 3000 ccm.
- Nr. 5 Jerzy Widawski — „Austro-Daimler” 3000 ccm.
- Nr. 6 Maurycy hr. Potocki — „Austro-Daimler” 2990 ccm.
- Nr. 7 Władysław Strakacz — „Austro-Daimler” 3000 ccm.
- Nr. 8 Waclaw Uleniecki — „Durant 55” 2770 ccm.
- Nr. 9 Jan Sirucek (Czechosłowacja) — „Praga-Mignon” 2640 ccm.
- Nr. 10 Euzebjusz Dzierliński — „Citroen” 2440 ccm.
- Nr. 11 Stefan Zawadzki — „Tatra 6” 2310 ccm.
- Nr. 12 Stanisław Szwarcstein — „Bugatti” 2300 ccm.
- Nr. 14 Wiera Zachradnik (Czechosłowacja) — „Laurin-Klement” 1800 ccm.
- Nr. 15 Jan Ripper — „Tatra 4” 1680 ccm.
- Nr. 16 Józef Vermeirovsky (Czechosłowacja) — „Tatra 4” 1680 ccm.
- Nr. 17 Franciszek Hovanec (Czechosłowacja) — „Tatra 4” 1680 ccm.
- Nr. 18 Władysław Bojanowski — „Tatra 4” 1680 ccm.
- Nr. 19 Antoni Suldovsky (Czechosłowacja) — „Praga-Alfa” 1490 ccm.
- Nr. 20 Witold Rychter — „Tatra 2” 1100 ccm.
- Nr. 21 Karol Diwizek (Czechosłowacja) — „Zbrojówka” 1000 ccm.
- Nr. 22 Flieger (Czechosłowacja) — „Zbrojówka” 1000 ccm.
- Nr. 23 Józef Mamula (Czechosłowacja) — „Zbrojówka” 1000 ccm.
- Nr. 24 Wojciech Kołaczkowski — „Zbrojówka” 1000 ccm.
- Nr. 25 Teodor Kredl (Czechosłowacja) — „Praga-Piccolo” 990 ccm.
- Nr. 26 Józef Strzelecki — „Citroen” — 2440 ccm.

Około godziny jedenastej rozpoczął się wyścig maszyn. Puszczano je kolejno. Na dystansie wyścigowym 5 km, bardzo dobrej

POZNAŃ

w historycznym rozwoju od początków aż po dzień dzisiejszy

W krótkim czasie 6-ciu tygodni rozechwytaone zostało w roku ubiegłym pierwsze wydanie powyższej książki.

Drugie, poprawione wydanie jest już ukończone i do nabycia we wszystkich księgarniach, stoiskach „Ruchu“ i w naszej administracji po niezminionej cenie 2,— zł za egzemplarz. Wysyłka pocztą za poprzedniem nadesłaniem należytości na nasze konto P. K. O. 200149 2,50 zł, za zaliczką pocztową 3,50 zł.



Nakładca:
Drukarnia Polska J.A. Poznań 1928

122 stronice druku, 121 obrazków zawiera to małe dziełko, mocno oprawione w sztywną okładkę, które dla zwiedzających miasto Poznań

jest i pozostanie najmilszą pamiątką.

Drukarnia Polska Sp. Akc.
w Poznaniu, św. Marcin 70.

asfaltowej szosy, wozy wykazały czasy następujące:

Maybach (Achim br. Haebler) 3.30. Praga (Grand) (Jaroslav Heusler) 3.20^{1/2}. Austro-Daimler (Adam hr. Potocki) 2.36^{1/2}. Austro-Daimler (Edward Zawidowski) 2.43^{1/2}. Austro-Daimler (Jerzy Widawski) 2.39^{1/2}. Austro-Daimler (Maurycy hr. Potocki) 2.50^{1/2}. Austro-Daimler (Władysław Strakacz) 3^{1/2}. Durant (Wacław Uleniecki). Praga (Mignon) (Jan Sirouczek) 3.36^{1/2}. Citroen (Euzebjusz Dzieliński) 3.14^{23/10}. Tatra (Stefan Zawadzki) 3.16^{9/10}. Bugatti (Stan. Szwarcsztein) 2.50^{1/2}. Laurin et Klement (Wiera Zahradnik) 4.49. Tatra (Jan Ripper) 3.50. Tatra (Josef Vermirovsky) 3.39^{1/2}. Tatra (Franc. Chovanec) 3.46^{1/2}. Tatra (Wład. Bojanovsky) 3 38^{1/2}. Praga (Alfa) (Antonin Suldovsky) 4.1^{9/10}. Tatra (Witold Rychter) 5.16^{1/2}. „Z“ (Charles-Divisek) 4.23^{1/2}. „Z“ (Mjr. Stohanzi) 4.17. „Z“ (Józef Mamula) 4.31.9. „Z“ (Wojc. Kołaczkowski) 4.111^{1/2}. Praga (Piccolo) (Theodor Kredl) 4.13. Citroen (Strzelecki) 3.47.1.

Najlepszy czas uzyskał więc Nr. 6 Maurycy hr. Potocki na Austro-Daimlerze, a mianowicie 118,50 km. na godz. zdobywając tem samem 22,10 punktów dodatnich. Poza tem punkty dodatnie uzyskali: Nr. 3: 20 punktów, — Nr. 4: 15,80, — Nr. 5: 18,10, — Nr. 6: 22,1, — Nr. 7: 8,3, — Nr. 10: 2,8, — Nr. 11: 2,8, — Nr. 12: 12,1, — Nr. 16: 7,6, — Nr. 17: 5,9, — Nr. 18: 7,8, — Nr. 19: 2,2, — Nr. 21: 4,8, — Nr. 22: 5,5, — Nr. 23: 3,3, Nr. 24: 7,3, — Nr. 25: 7,7.

Punkty karne otrzymali następujący zawodnicy:

Nr. 1: 21,7, — Nr. 2: 11,2, — Nr. 8: 7,7, — Nr. 9: 3,9, — Nr. 14: 4,7, — Nr. 15: 0,4, — Nr. 20: 3,9, — Nr. 26: 7,0.

Po ukończeniu wyścigu zawodnicy wyruszyli na pierwszy etap rajdu do Lwowa. Etap ten załatwili wszyscy uczestnicy bez poważniejszych opóźnień z wyjątkiem Nr. 11 Tatra p. Zawadzkiego, który wycofał się z powodu defektu silnika, oraz Nr. 1 Maibacha br. Haeblera, który złamał resor. Bar. Haebler po naprawie ma wziąć udział w dalszym ciągu rajdu.

Drugi etap w dniu następnym odbył się również pomyślnie.

Ze Lwowa wyruszyły wozy o godz. 10-tej przez Drohobycz, Chyrow i Przemysł do Tyrawy Wołowskiej, gdzie odbyła się próba szybkości na odcinku 3 km. ze startu stojącego. Poszczególne wozy uzyskały czasy następujące:

Kategoria C: nr. 2 — Praga (Grand), kierowca Heusler, czas 4,30 sek. Czas maksymalny, którego nie wolno było przekroczyć przy tej kategorii, wynosił 3,59,9 sek.

Kat. D: nr. 3 — Austro-Daimler, kierowca hr. Adam Potocki, czas 3,34 min. Nr. 4 — Austro-Daimler, kierowca Zawidowski 3,54 min. Nr. 5 — Austro-Daimler, kierowca Wi-

Tylko człowiek o silnej woli, może zdobyć sobie w życiu zupełnie niezależne stanowisko...

Tak samo auto marki „PRAGA“ przez swą silną budowę i doskonałą konstrukcję zdobywa sobie pierwszeństwo przed wszystkimi innymi.

Nie żałuje ten, kto kupi „PRAGE“, ponieważ pomimo innych zalet sam wygląd zewnętrzny tego auta jest bardzo wytworny i zawsze zwraca na siebie uwagę.

OSOBOWE:

4-cyl. 4/14 4-cyl. 5/20
4-cyl. 6/24 6-cyl. 8/30
6-cyl. 13/45 8-cyl. 17/60



CIĘŻAROWE:

„An“ — 1 1/2 tony
„L“ — 3 „
„N“ — 5 „

Reprezentacja na Wielkopolskę i Pomorze: „PRAGA“ Automobile Poznań, pl. Wolności 11, tel. 55-33. Telegramy: Autopraga. Reprezentacja na b. Król. Polskie i Kresy: inż. St. Nawakowski Sp. z ogr. odp. Warszawa. Salon samochodowy: Kredytowa 4. Garaż: ul. Wolska 81. Tel 291-34, 181-34 i 91-34. Telegramy: Centropług. Reprezentacja na Małopolskę, Śląsk i Wołyń: Henryk Buchstab, Lwów, ul. Jagiellońska 7. Tel. 305. Telegramy: Buchstab Jagiellońska.



PRAGA

6 CYLINDROWA



dawski 3.54 min. Nr. 6 — Austro-Daimler, kierowca hr. Maurycy Potocki 3.37 min. Nr. 7: — Austro-Daimler, kierowca Strakacz, 4.16 min. Nr. 8: — Durant, kierowca Uleniecki, 4.53,3³/₁₀ min. Nr. 9 — Praga (Minion), kierowca Siruczek, 4.45 min. Nr. 10: — Citroen, kierowca dr. Czerliński 4.33 min. Nr. 12: Bugatti, kierowca Szwarcstein, 3.53. Czas maksymalny dla kategorii D, którego nie wolno było przekroczyć, wynosi 4.42,2 min. Jak z tego wynika, najlepszy czas uzyskał hr. Maurycy Potocki (czas 3.37). Nie wypełniły warunków próby Nr. 8 i 9.

Kategoria E: Nr. 16: — Tatra, kierowca Josef Vermirowsky, czas 4.58 min. Nr. 17 — Tatra, kierowca Hovanec, czas 4.46,4. Nr. 18 — Tatra, kierowca Bojanowsky (Czechosłowacja), czas 4.47. Nr. 19 — Praga (Alfa), kierowca Suldovsky (Czechosłowacja), czas 5.30. Przy tej kategorii czas maksymalny wynosił 6.6⁴/₁₀ min. Jak wynika z tego, wszystkie wozy tej kategorii wytrzymały próbę szybkości.

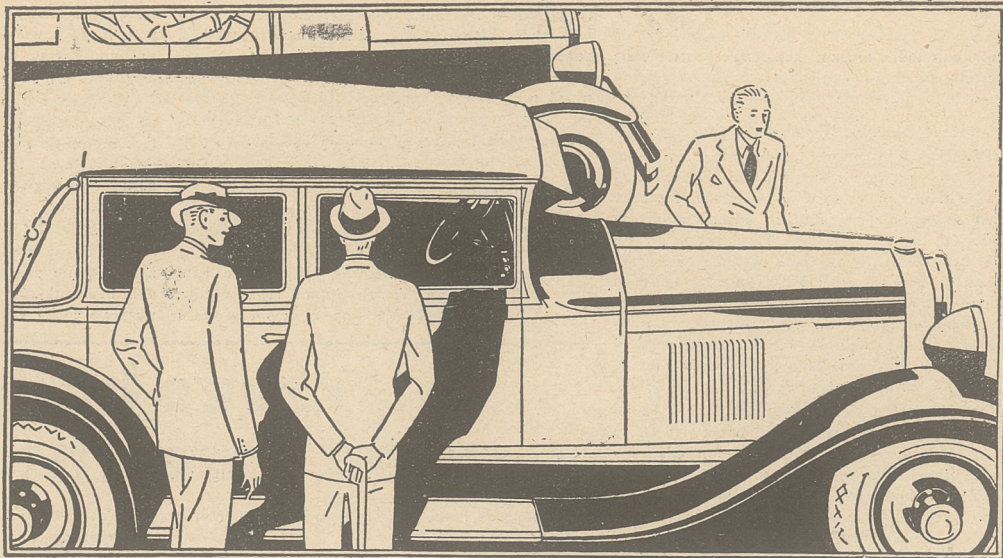
Kategoria G: Nr. 20 — „Tatra”, kierowca Rychter, czas 7.30. Nr. 21 — marka Zbrojovka, kierowca Divisek (Czechosłowacja), w czasie 5.34. Nr. 22: — Zbrojovka, kierowca Stohanzl w czasie 5.38. Nr. 23 — Zbrojovka, kierowca Mamula czas 5.47. Nr. 25: — marka Praga (Piccolo), kierowca Kredl (Czechosłowacja), czas 6 minut. Przy tej kategorii czas maksymalny wynosił 6.55,4 min. Czasu powyższego nie osiągnął w tej kategorii jedynie p. Rychter.

Effektywny rezultat obu tych etapów w punktach dodatnich przedstawia się jak następuje:

Adam Potocki 32¹/₂ punktów, Władawski 30 punktów, Maurycy Potocki 29¹/₂ punktów, Zawidowski 27 punktów, Szwarcstein 24 pkt., Strakacz 14¹/₂ pkt., Bojanowsky 14, Vermirowsky 13¹/₂, Hovanek 12¹/₂ pkt., Flieger 11¹/₂ pkt., Divisek 10 pkt., Kredl 9¹/₂ pkt., Mamula 8¹/₂ pkt., Dzierliński 6¹/₂ pkt., Ripper 6¹/₂ pkt., Siruczek 5¹/₂ pkt., Suldovsky 5¹/₂ pkt. Maybach barona Haeblera i Tatra Zawadzkiego dogoniły rajd.

W przeciwieństwie do dwóch pierwszych etapów, podczas których zawodnicy mieli jak najlepszą pogodę, trzeci etap, prowadzący z Nowego Sącza przez terytorjum czechosłowackie do Opawy, rozpoczął się przy pogodzie pochmurnej i śliskiej szosie.

Po trzech etapach klasyfikacja ogólna przedstawia się jak następuje: 1) „Austro-Daimler” Adama Potockiego 33 i pół pkt.;



Harmonijne połączenie silnej konstrukcji z wygodą

pięknej karoserji cechuje 6 cylindrowy Chevrolet

Nieoceniony dla celów turystycznych uderza smukłością wydłużonych linii i wytwornością wyglądu. Sport Cabriolet znakomicie nadaje się do zwiedzania najdalszych okolic Polski. Dzięki znakomitemu silnikowi, rozwija on znacznie większą szybkość niż dawniej z łątkością przewyższającą największe trudności. Zdobywa wobec tego olbrzymią popularność

w Polsce, jako samochód najbardziej nadający się do warunków miejscowych. Wzmocniona konstrukcja oraz wszelkie innowacje techniczne jak pompka do benzyny, filtr powietrzny, pompka dla szybkiej akceleracji, mechaniczne hamulce na cztery koła i inne szczegóły, wręcz do ruchomego siedzenia kierowcy stawiają ten samochód na poziomie znacznie droższych, zbyt-

kownych pojazdów. Przepiękna i wygodna karoserja dopełnia całości, dostępnej dla najszerzego ogółu, dzięki ułatwionym warunkom płatności w porozumieniu, z najbliższym upoważnionem, zastępstwem samochodów Chevrolet. Wyrób General Motors.

Upoważnionem Zastępstw na całym terytorjum Polski i w Wolnym Mieście Gdańsku.

CHEVROLET

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

2) „Austro-Daimler” Zawidowskiego 27 pkt.; 3) „Bugatti” Szwarcsteina 25¹/₂ pkt.; 4) „Tatra” Bojanowskiego 18 i pół pkt.; 5) „Tatra” Vermirowsky’ego 18 pkt.; 6) „Tatra” Chovanka 17 pkt.

W czwartym dniu rajdu międzynarodowego maszyny opuściły Opawę, udając się przez okolice górskie, Benesów, Bruhmstal, Vrbę i Góry Sumperskie, a następnie drogą niziną do Pragi. Trasa, prowadząca przez okolice górskie, była wskutek ostrych wirażów bardzo trudna. Członków rajdu, przyjmowanych po drodze bardzo gościnnie, powitał w Pradze Automobilklub Czechosłowacki. O godzinie 19 przybyli na miejsce 24 maszyny.

Na etapie piątym, Praga — Poznań, do punktu kontrolnego w Lignicy przybyli pierw-

si uczestnicy o godzinie 12,15. Dla rajdstów przygotowano w Haynstrasse specjalną stację benzynową. Automobilistów polskich powitał serdecznie p. Eidenmueller, prezes Okręgu XIX ADAC’u. Z Wrocławia przybyli konsul i wicekonsul Polski oraz liczni przedstawiciele prasy. Przygotowane przez ADAC przyjęcie nie mogło się niestety odbyć z powodu braku czasu. Około godziny 15-tej ostatni jeździec opuścił Lignicę, udając się w kierunku granicy polskiej. Konsul i wicekonsul Polski, oraz wicekomandor rajdu pozostali jeszcze przez dłuższy czas w Lignicy, aby z przedstawicielami prasy niemieckiej omówić szczegóły rajdu oraz kilka kwestyj sportowych.

Odpowiedzi redakcji

P. T. Sz. Poznań. Aby udzielić odpowiedzi na Pańskie zapytanie, musimy koniecznie zapoznać się z kontraktem ubezpieczenia, względnie z prospektem, prosimy więc o przesłanie nam odpowiednich papierów.

Dypl. inż. H. Unucka, Węgierska Górka.

Wszystkie wymienione przez Pana marki samochodowe są dobre i znane u nas. Z tych dwa pierwsze t. j. T. i V. są wysokiej klasy. Pierwszy z nich szczególnie w ostatnich swoich modelach dał dowód, iż ustalona ich sława zagranicą ma swoje uzasadnienie. Staranne wykończenie tak podwozia jak i karoserji i pierwszorzędny materiał zasługują na najwyższe uznanie. Wozy te są jednak trochę za drogie na nasze warunki, długie może stosunkowo mało są u nas rozpowszechnione. Być może przyczyną tego jest również niedawne dopiero otwarcie przedstawicielstw w Polsce.

Marka V. jest również dobra, jednakże silnik jej suwakowy wymaga staranniejszej opieki i w razie uszkodzenia trudniejszy jest do naprawy, gdyż wymaga pierwszorzędnych monterów. Ostatnio wypuszczony 13-konny 6-cylindrowy model tej marki jest konstrukcyjnie bardzo dobrze opracowany, zwłaszcza silnik, który posiada nadzwyczajną elastyczność, rozwijając przy 4000 obr. na min. do 60 KM. sily. Nowością, którą wprowadziła ta marka w nowym typie jest t. zw. demultiplikator. Jest to jakby druga przekładnia poza zwykłą skrzynką biegów, t. j. wóz ten ma jakgdyby 6 przekładni wprzód i 2 w tył. Pozwala mu to z łatwością pokonywać wielkie wzniesienia drogi.

Najtańszy, gdyż seryjny a tamsamem najprędzej amortyzujący się, jest wóz C. Ostatni model 6-cylindrowy jest bardzo starannie wykończony wewnątrz i zewnątrz i o ile sądzić można, w użyciu okaże się dobry, a nadewszystko oszczędny, gdyż wszystkie modele tej marki odznaczają się nadzwyczaj małym zużyciem benzyny.

Najmniejszą może popularnością cieszą się u nas samochody marki M, które w dużej ilości były w użyciu przed paru laty, a obecnie prawie nie są u nas używane. Nie widząc w użyciu nowych modeli tej marki, nie możemy nie określić o nich powiedzieć. Dawne natomiast modele nie stanęły na wysokości zadania.

Samochód marki I posiada silnik suwakowy, jednakże o konstrukcji znacznie uproszczonej. Samochody te wyrobiły sobie jaknajlepszą opinię jako maszyny bardzo trwałe i ekonomiczne.

Wreszcie ostatni wymieniony przez Pana samochód F jest bardzo znany i popularny u nas, szczególnie wypuszczony przed paru laty 6-21 KM. zdobył w kołach automobilowych duże uznanie i jest do dziś dnia poszukiwany mimo, że fabryka tego typu już nie buduje. Po paru poprzednich modelach mniej udanych fabryka wypuściła w zeszłym roku nowy 6-cylindrowy, który znów oka-

zał się bardzo dobrym, a w roku bieżącym zjawily się znów dwa nowe silniejsze modele. Wszystkie one są bardzo dobre i zasługują w zupełności na polecenie.

W każdym razie przy wyborze wozu radzimy wziąć pod uwagę cenę, warunki kupna, gwarancję fabryczną oraz co jest bardzo ważne, bliskość przedstawiciela, któryby miał na składzie wszystkie części zamienne.

Pan L. G. Ostrów.

Samochody A są wysokiej klasy, może nie wyższej, lecz w każdym razie równej z posiadanego przez pana B. Posiadają one znane bardzo motory systemu „Lycoming”, stosowane przez parę firm samochodowych (np. Elcar). Niska cena wozów, które Pan oglądał pochodzi stąd, iż są one w kraju

karosowane, co obniża ogromnie cło. Jednakże cena wystawionego wozu nie jest tak niska, jak Pan podaje, gdyż wynosi ona 4000 dol. amer. Fabryka ta buduje trzy typy 80, 90 i 120. Pierwszy jest 6-cylindrowy, a dwa następne 8 cylindrowe.

Wozy te są u nas stosunkowo mało jeszcze znane, gdyż zastępstwo ich zostało niedawno otwarte, lecz zagranicą, szczególnie w Ameryce, są one bardzo popularne. Są one zaopatrzone we wszystkie najnowsze ulepszenia, jak hydrauliczne hamulce, amortyzatory, centralne smarowanie całego podwozia, termostat itp.

Silnik jest bardzo elastyczny i wydajny dzięki zastosowaniu duraluminowych korbowodów i bolnaltowych tłoków. Poza tem samochód ten posiada wszelkie cechy wozów typowo amerykańskich.

czego brak menu samochodowi?

Odpowiedź Panu Wiktorowi Garsteckiemu, Wisła.

Choć pisał Pan, iż karter nie jest uszkodzony i powierzchnie obydwóch części jego są gładkie, radzimy Panu obydwie części razem doszlifować drobnym szmergłem, gdyż ustawiczna nieszczelność, przy użyciu różnych środków uszczelniających, da się tylko w ten sposób wytłumaczyć, iż części karteru niezupełnie dokładnie do siebie przylegają. Po dokładnem doszlifowaniu należy wziąć pakunek z cienkiego papieru rysunkowego. Bardzo dobrym środkiem uszczelniającym jest znany u nas dobrze „Hermetic”, który może Pan nabyć w samochodowych składach. Obie strony pakunku należy lekko posmarować zapomocą penszela, chwilę poczekać, żeby nastąpiło lekkie wysychanie, a potem obie części skrócić. W czasie pracy silnika, gdy nastąpi rozgrzanie, środek ten zapleka się i trzyma bardzo dobrze. W razie wyschnięcia Her-

metiu można rozpuścić go w bańce małą ilością spirytusu skałowego.

Odpowiedź „Majorowi” w T. G.

Istnieje cały szereg tego rodzaju środków, jednakże zanikanie używania ich świadczy wymownie o ich celowości. Wydanie dokładnej opinii o tym, lub innym preparacie mogłoby nastąpić dopiero po systematycznych próbach w tym kierunku, t. j. przez stosowanie przez czas dłuższy takiego środka. Dotychczas jednak nikt specjalnie tem się nie zajmował, gdyż wymaga to dużo czasu i systematycznego badania w różnych warunkach materiału podnego, temperatury oraz regulacji.

Sądźmy jednak, że odpowiednio regulację gaznik, można również osiągnąć, może nie tak wielkie jak obiecują te firmy, lecz również dostateczne oszczędności zużycia paliwa.



SZKOŁA SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWA

A. TUSZYŃSKI

ZŁOTA Nr. 25. WARSZAWA ZŁOTA Nr. 25

CASTROL-MOTOR-OIL

Fabrykat firmy WAKEFIELD w LONDYNIE
najlepszy olej całego świata

Jeneralne zastępstwo na Polskę

R. GLÜCKSMANN - CIESZYN

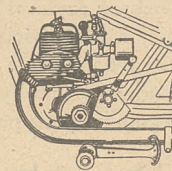
Górny Rynek 5.

Górny Rynek 5.

Dla niektórych rejonów przyjmuje się jeszcze zastępców

Jakie nowości konstrukcyjne wykazuje nowy model

D. K. W.-200-Luksus



Doskonały silnik D. K. W.

Doskonała jakość dwutaktowego silnika D. K. W. 200 ccm, 4 K. M. jest już dostatecznie znana dzięki przeszło 200 000 silników D. K. W. pracujących na całym świecie. Bardzo silna skrzyneczka biegów, połączenie 4 funkcji w kole rozpedowym (kolo rozpedowe, magneto, światło i wentylator obrotowy) oraz bezwentylowy silnik sprawiają, że silnik ten ogólnie jest ceniony dla swej niewrażliwości i prostoty.

Wewnętrzno-szczekowe hamulce na przednie i tylne kolo zatrzymano, ulepsząc jeszcze ich konstrukcje. Nowoczesny stojak jest tak sprytnie urządzony, że motocykl można przy minimalnem zastosowaniu sily łatwo podeprzeć. Sprychy wzmożniono do 3 mm i wytrzymują one najgorsze drogi.

Bagażnik został wzmożniony i przygotowany do zastosowania siodełka dodatkowego i pełnego obciążenia. Po obu jego stronach znajdują się dwie wygodne torbki do narzędzi.

D. K. W.-200-Luksus

tylko 1.815,— zł

Spieszcie obejrzeć nowe modele do najbliższego zastępcy D. K. W., którego adres wskaże

Zastępstwo Generalne D. K. W.:

„POLMOTOR”, Henryk Linke i Ska

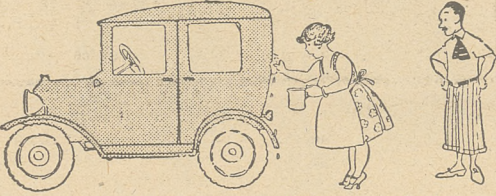
Poznań, ul. Zwierzyniecka 8.

HUMOR

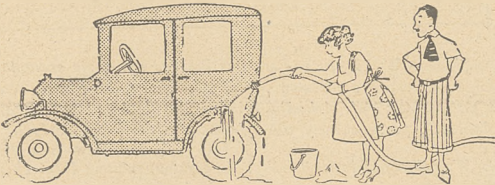
Tak to bywa



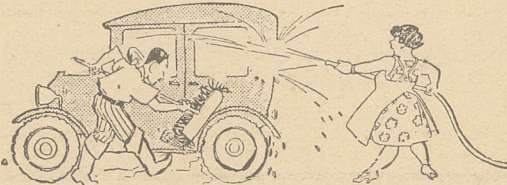
W pierwszym miesiącu: — Delikatnie, Marysiu!



W czwartym miesiącu: — Nie trzyj za silnie!

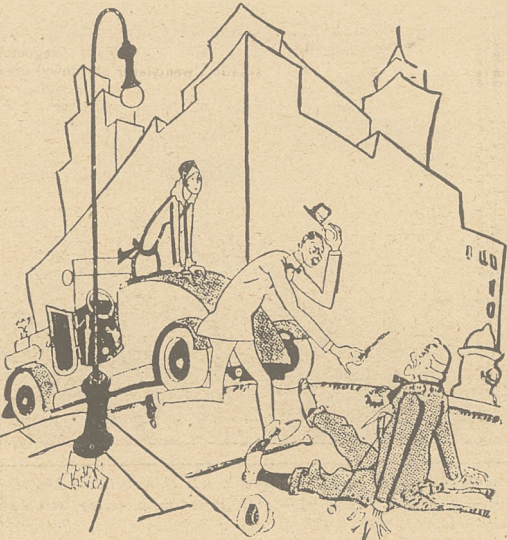


W ósmym miesiącu: — Woda przecież nie zaszkodzi!



Po roku: — No, jazda, do roboty!
(Amer. „Motor“)

Nowicjusz



— Czy mogę kochanego pana poprosić o autograf? Jest pan pierwszym, którego przejechałem.
(London Opinion)

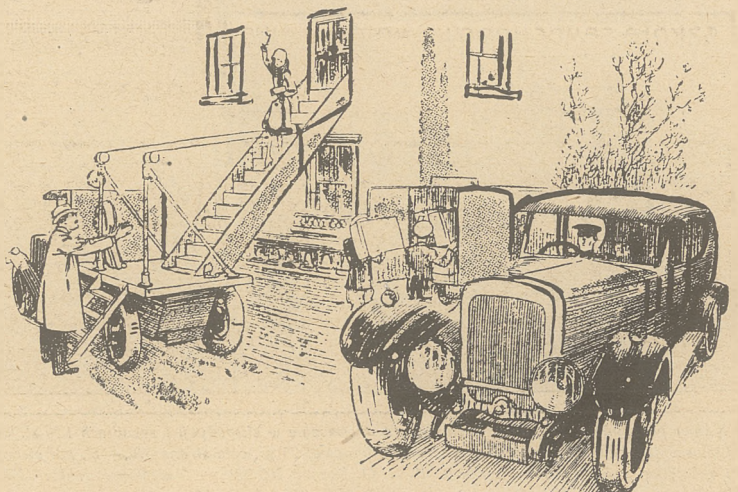
Odgłosy wiosny...



czyli źródło natchnienia naszych kompozytorów.

© Le Rire!

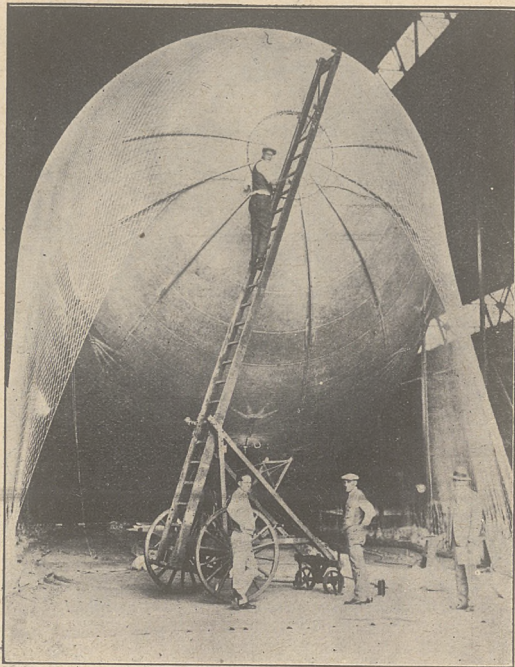
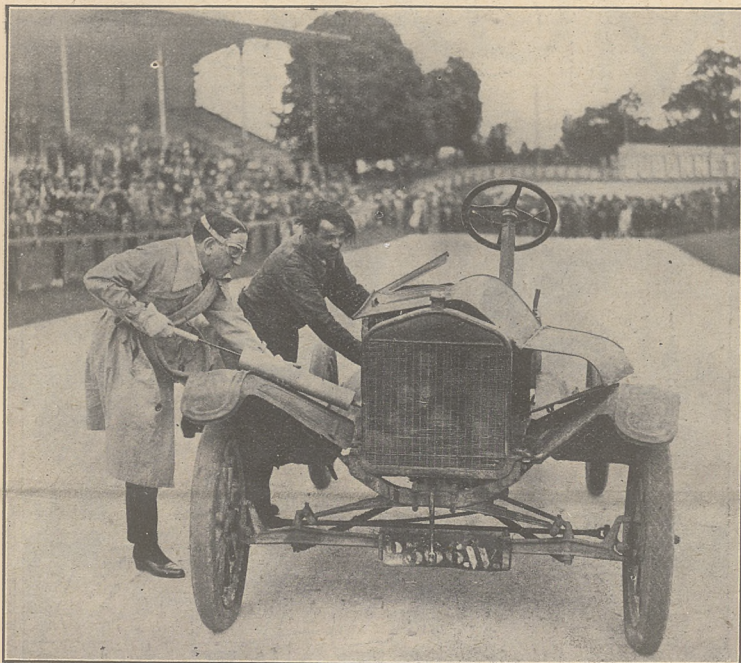
Wszystko dla wygody pań!



Szanujący się gentleman odbiera damę swego serca wprost z okna specjalnym „samocho- dem schodowym”!

(Punch).

Rozmaitości ze świata



U góry po lewej: W Paryżu w Parc des Princes odbył się szampionat samochodowy artystów z udziałem 54 zawodników. Fot. Wide World
 U góry po prawej: W Arkadja (Kalifornia) buduje się sterowiec „Volunteer”, przeznaczony dla szkolenia pilotów balonowych.

Fot. New York Times

Na dole: W Północnej Francji odbył się ciekawy wyścig lotniczy nad Atlantykiem, zorganizowany przez Aeroklub Francji. Samoloty wystartowały w Bleville, podczas gdy meta wyznaczona była w le Havre.

Fot. Wide World