



30

groszy

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

20. październik 1929

Latające siostry



Miss France i Josephine Wood, dwie urocze amerykanki z Texasu zdaly już po jedenastu lekcjach egzamin na pilotki. Nic więc dziwnego, że wdzięczne ich twarzyczki jaśnieją radością i zadowoleniem.

Po Pewuce — Emwuka...

Wielkie dzieło, stworzone dziesięcioletnim wysiłkiem pracy całego Narodu, wysiłkiem jego organizacji społecznych, kulturalnych i gospodarczych, wysiłkiem Rządu i administracji komunalnych, wysiłkiem rolnictwa, przemysłu, handlu i rzemiosła, wielkie dzieło, zorganizowane w Poznaniu jako syn-teza pracy i zdolności twórczych społeczeństwa, jako niezatarte świadectwo odrodzenia duchowego Polski współczesnej, pracującej zarówno w kraju jak i na emigracji, pierwsza polska Powszechna Wystawa Krajowa przeszła z życia do historii!

Terazniejszość, która zdobyła w Wystawie nie tylko uznanie, ale i przywiązanie całej Polski, zamienia się w przeszłość.

Miała P. W. K. jak to wypowiedział Minister Kwiatkowski, trzy zadania do spełnienia.

Miała więc zobrazować wobec własnego społeczeństwa dorobek jego własnej pracy, stworzyć konkretny sprawdzian postępu i rozwoju, budząc tem i umacniając wiarę we własne siły i zdolności dla pokonania oporów i przemówiła Wystawa do tych milionowych rzesz widzów, że największe nawet przeszkody zewnętrzne ulec muszą pod naporem wytrwałej i cierplivej pracy.

Miała następnie Wystawa za cel: propagandę osiągniętych rezultatów pracy polskiej w pierwszym, najtrudniejszym dziesięcioleciu samodzielnosci politycznej i propagandę dynamiki rozwoju przyszłego wobec zagranicy. I przemówiła Wystawa faktami — wbrew głosównej, nieprzyjaznej i tendencyjnej propagandzie — że Polska cała, we wszystkich warstwach społecznych na wszystko do wygrania i wszystko do zawładnięcia własnej pracy w atmosferze nienaruszalnego pokoju i poszanowania traktatów, a nie ma nic do zdobycia, nic do wygrania w atmosferze międzynarodowego niepokoju.

Trzecim wreszcie celem P. W. K. było ostateczne stopienie gospodarstwa i wartości kulturalnych dawnych trzech dzielnic, zmuszonych do przebiecia odrębnej ewolucji. I stała się Wystawa ostatecznym aktem procesu scalowania się dzielnic, tworząc i odzwierciedlając jednolity obraz jednolitego organizmu państwowego.

Powszechna Wystawa Krajowa przestała istnieć. Zjednała sobie nie tylko uznanie zagranicy, nie tylko zadowolenie całej Polski — ale poruszyła przedziwne struny całego społeczeństwa, wszystkich warstw, wszystkich grup i organizacji...

Spójrzmy teraz w przyszłość: rzeczy tak wielkiej i pięknej, jak P. W. K. nie będziemy mieć tak rychło. Odbędzie się następna wystawa powszechna w Warszawie za lat piętnaście, dla upamiętnienia dwudziestopięcioletnia Niepodległości. Daleki to termin; dzieli nad od niego długi okres czasu, długi szereg lat, które oby były spokojne i służyły dalszemu, mocarstwowemu postępowi Rzeczypospolitej. W bliższej natomiast przyszłości gotuje się rzecz bardzo cenna i wartościowa: Międzynarodowa Wystawa Komunikacyjna 1930 roku w Poznaniu.

Czyż potrzeba na lamach pisma sprawom komunikacyjnym poświęconego wykazywać ważność i znaczenie usprawnienia naszego systemu komunikacyjnego? Wszak rozwój sieci komunikacyjnej decyduje o żywotności organizmu gospodarczego jako całości, umożliwia bowiem i ulatwia szybką i sprawną wymianę walorów, zbliża wytwórcę i konsumenta, przyspiesza tętno życia przemysłowego i handlowego. Wpływ zaś rozwoju sieci komunikacyjnej na rozwój kulturalny i społeczny społeczeństwa jest niemniej ważki i w skutki brzemienne.

Nie zamierzamy więc wskazywać na znaczenie zagadnień komunikacyjnych i niewątpliwie poważny wzrost zainteresowania się społeczeństwa temi kwestjami wskutek M. W. K., a ograniczamy się chwilowo do podania garści szczegółów dotyczących przyszłorocznej wystawy, które niewątpliwie zainteresują naszych czytelników, stanowiąc początek serji artykułów i notatek, które w przyszłości „Emwuce” poświęcimy.

A więc w dniu 6 lipca 1930 przybędą do Polski uczestnicy międzynarodowego kongresu komunikacyjnego i w dniu tym, przy ich udziale, odbędzie się uroczystość otwarcia Międzynarodowej Wystawy Turystyczno-Komunikacyjnej w Poznaniu

Wystawa będzie trwać przez okres dwóch miesięcy i obejmie następujące działy: koleje, tramwaje, lotnictwo, automobilizm, żegluga morską i rzeczną, budowę dróg, pocztę, telegraf, radio, turystykę i uzdrowiska z szerszym uwzględnieniem folkloru.

Prace organizacyjne wystawy spoczywają w rękach komitetu, w skład którego wchodzi: Prezydent Ratajski, dyrektor Poznańskiej Kolei Elektrycznej, inż. Nestrypke, radca Rociński, dyrektor Kolei Państwowych inż. Ruciński, prezes Dyrekcji Poczty i Telegrafów Kaźmierski, prezes Samulski, dyrektor Drajdzynski, p. Otmianowski, dyrektor Lotu Turyniak, Dr. Pląski, p. Lempiecki, imieniem Centralnego Związku Górniczego, dyrektor Związku Towarzystw Kupieckich Sikorski, Dr. Jarsz, prezes Związku Uzdrowisk Polskich, dyrektor Kuźnicki imieniem Polskiego Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych, dyrektor Kilarski w imieniu Towarzystw Krajoznawczych i wielu innych.

Komitet organizacyjny wystawy międzynarodowej prowadzi obecnie pertraktacje z całym szeregiem państw w sprawie ich udziału w tym pokazie o charakterze wybitnie fachowym, a dotychczas zgłosiły swój udział: Czechosłowacja, Anglja, Francja, Włochy, Belgja, Niemcy, Szwajcjarja i Austria.

Wystawa odbędzie się na terenach PWK., mniejszonych jedynie o obszar, jaki zajmowało rolnictwo na wystawie powszechnej.

Jak więc widzimy, „Emwuka” zostanie otwarta z okazji Międzynarodowego Kongresu Komunikacyjnego.

Kongresy tego rodzaju zwolowane są przez Międzynarodowy Związek Przedsiębiorstw Tramwajowych, Kolei Dojazdowych i Komunikacji Autobusowej o charakterze publicznym. Siedzibą tego Związku jest Bruksela, a powstał on wkrótce po rozpowszechnieniu komunikacji miejskiej i podmiejskiej we wszystkich większych miastach Europy. Do 1914 r. Związek jednoczył przedsiębiorstwa ze wszystkich niemal państw Europy i z wielu państw inych części świata.

Niezależnie od Związku Międzynarodowego istnieją Związki Krajowe. Wszystkie te organizacje miały i mają na celu współdziałanie rozwojowi środków komunikacji miejscowej, udzielanie sobie nawzajem informacji o wynikach eksploatacji, badanie najnowszych urządzeń i metod budowy, porozumiewanie się w sprawach ulepszeń i niedomagań eksploatacji. Do 1914 r. w Polsce Związek Krajowego nie było, a przedsiębiorstwa z b. zaboru pruskiego i z b. zaboru austriackiego należały do związków niemieckiego i austriackiego i przez te związki należały do Związku Międzynarodowego. Tramwaje warszawskie należały bezpośrednio do Związku Międzynarodowego.

Po zawarciu pokoju światowego w 1918 r. działalność Związku Międzynarodowego zo-

stała wznowiona z tą zmianą, że ze Związku wykluczono przedsiębiorstwa z Niemiec, Austrii i Węgier. To też XVIII-ty Kongres i następne odbywały się już bez udziału członków z tych państw.

Skutkiem takiego stanu rzeczy, związki niemieckie i austriackie utworzyły drugi Międzynarodowy Związek z siedzibą w Wiedniu. Do tego drugiego Międzynarodowego Związku przystąpiły poza niemieckimi i austriackimi — przedsiębiorstwa z Węgier, z państw neutralnych, jak Holandji, Szwecji, Danji, Szwajcjarji oraz poszczególne przedsiębiorstwa z Czechosłowacji i z Polski (Poznań, Kraków). Ten drugi Związek odbywał również swe kongresy (w Wiedniu, w Hamburgu w Budapeszcie 1925 r.). Nadmienić należy, że wiele przedsiębiorstw z państw neutralnych, jako też tramwaje poznańskie i krakowskie należą do obydwóch związków.

Językiem obrad głównego Związku Międzynarodowego jest wyłącznie francuski, językiem obrad drugiego Związku — wyłącznie niemiecki.

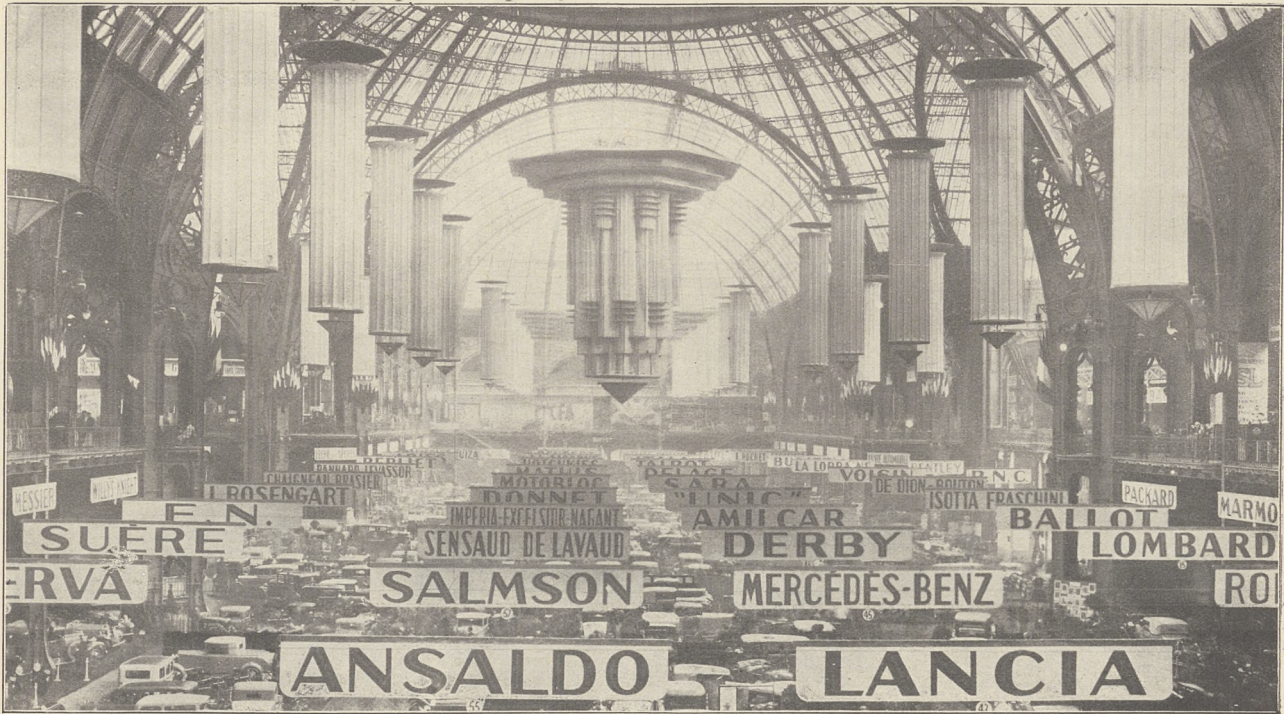
Związek Międzynarodowy „Union Internationale de Tramways, de Chemins de fer d'Intérêt Local et de Transports Publics Automobiles” istnieje od roku 1885 i w chwili obecnej jednoczy około 450 przedsiębiorstw komunikacyjnych w 28 państwach europejskich i pozaeuropejskich. Co dwa lata Związek urządza kongresy międzynarodowe pod przewodnictwem osób, zajmujących najwyższe stanowiska w państwie, jak np. w Barcelonie pod przewodnictwem J. K. M. króla Alfonsa XIII, w Rzymie pod przewodnictwem Mussoliniego. Na kongresach rozważane są, z punktu widzenia technicznego i gospodarczego, najbardziej aktualne zagadnienia z dziedziny komunikacji lokalnej.

Po wojnie światowej odbyły się kongresy międzynarodowe: w Brukseli w r. 1922, w Paryżu w r. 1924, w Barcelonie w roku 1926 i w Rzymie w roku 1928.

O urządzenie kongresu w Polsce delegacja polska zabiegała od kilku lat, oficjalnie zaś zaproszenie zgłoszone zostało w 1926 roku przez Magistrat m. st. Warszawy i przez Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych. Spodziewano się, że już 1928 rok przypadnie w udziale Polsce. Wówczas delegacja włoska, powołując się na swe wcześniejsze zaproszenie, nastawiała na wyborze Rzymu, jako miejsca kongresu w 1928 roku. Delegacja polska ustąpiła pierwszeństwa Rzymowi, zapewniając sobie temsamem większe poparcie na przyszłość. Wbrew jednak oczekiwaniom, następny kongres w Rzymie nie przyniósł jednomyślnej uchwały co do wyboru Warszawy, jako miejsca kongresu, gdyż zaproszenie polskie spotkało się z kontrpropozycją ze strony Holandji, popartą przez Niemcy, Austrię i Węgry. Mimo to udało się nam wybór Warszawy przeprowadzić dzięki zabiegom ówczesnego prezesa Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce, obecnego Ministra Komunikacji, p. Alfonsa Kühna.

Ułożony w najogólniejszych zarysach program kongresu, mającego odbyć się w czerwcu roku 1930, obejmowałby: czwartodniowe obrady techniczne i zebrania towarzyskie w Warszawie; wycieczki w trzech grupach w celu zwiedzenia kraju i ośrodków pracy przemysłowej (Łódź, port Gdyni, Kraków i Zagłębie Węglowe, Lwów i Zagłębie Naftowe).

Zamknięcie kongresu odbędzie się w Poznaniu i będzie połączone z otwarciem M. W. K.



Po raz dwudziestycztery wszystkie prawie wszystkie samochody świata wyzna czyli sobie rendez-vous w paryskim „Grand Palais”. Pięknie odnowiona hala przedstawiała się jak zwykle imponująco.

Fot. Londyński

INŻ. R. SOWIŃSKI

W paryskim „Grand Palais”

XXIII. Międzynarodowy salon samochodowy w Paryżu.

Paryż, w październiku.

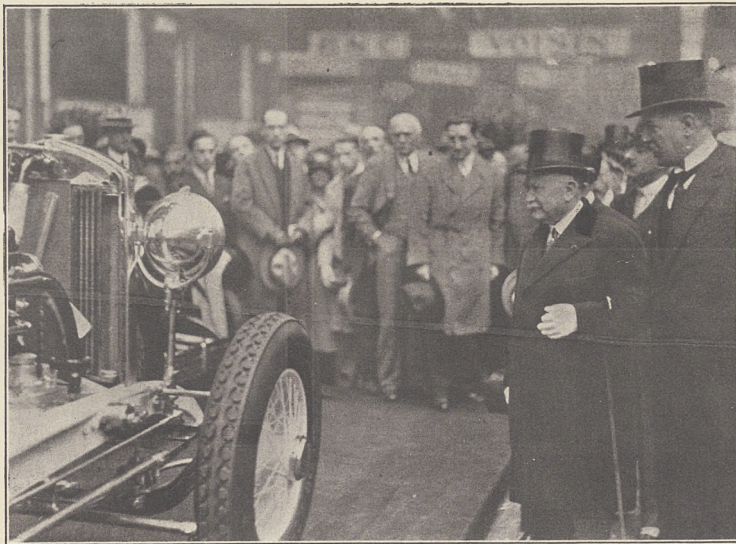
I znów Paryż doczekał się swej największej atrakcji jesiennej, którą bezsprzecznie jest Międzynarodowy Salon Samochodowy. Instytucja ta, dość stara jak na wystawę samochodową (obecny salon nosi cyfrę kolejną XXIII), nabiera z roku na rok coraz to większego znaczenia i mimo usilnych wysiłków innych państw staje się coraz wyraźniej najpoważniejszym międzynarodowym pokazem nowości z dziedziny automobilizmu. Siedzibą pięknej tej wystawy jest potężny „Grand Palais”, pozostałość paryskiej wystawy światowej w r. 1900, i tam też począwszy od roku 1901, odbywały się wszystkie salony samochodowe (za wyjątkiem lat wojny tj. 1914—1920 i roku 1925, kiedy to „Grand Palais” był okupowany przez międzynarodową wystawę sztuk zdobniczych). Olbrzymią tę halę wystawową poddano w r. bież. starannemu odnowieniu a przede wszystkim zaopatrzoną ją w zupełnie nową a nader efektowną instalację oświetleniową dając w ten sposób imponującej rewji samochodów rzeczywiście godne ramy.

Porównując salon obecny z salonem roku ubiegłego należy przede wszystkim stwier-

dzić, że salon dzisiejszy zyskał znacznie tak pod względem ilości eksponatów, jak też pod względem ilości reprezentowanych tam marek samochodowych. Wszystkim tym, którzy

świadczanie nauczyło mnie, że im większa wystawa, tem trudniejszym zadaniem staje się sprawozdanie wystawowe. Obecnie zaś sytuacja sprawozdawcy jest zgoła nie wesola

z różnych powodów. — A więc obecny Salon samochodowy mimo niezwykłego wprost bogactwa eksponatów różni się tem od salonów poprzednich, że nie widać na nim prawie wcale nowości takich, o których można powiedzieć, że są one nowościami rewelacyjnymi. Wprost przeciwnie, ogólny przegląd dzisiejszej produkcji samochodowej poucza nas, że w tej dziedzinie nastąpiła pewna, bardzo nawet wyraźna stabilizacja. Jest to prosta konsekwencją obecnej sytuacji przemysłu i handlu samochodowego. Amerykanie bowiem, produkujący w olbrzymich serjach, bardzo niechętnie przystępują do zmian zasad konstrukcyjnych już ze względu na olbrzymie koszty, które takie przestawienie fabryki pociągałoby za sobą. Konstruktorzy zaś europejscy, którzy zawsze przodują pod względem nowych pomysłów konstrukcyjnych, zaabsorbowani są najzupełniej udoskonaleniem tego, co w zarysach zasadniczych stworzono w latach ostatnich. Wreszcie większość tych po-



Wystawę zaszczylił swą obecnością prezydent Republiki Francuskiej Doumergue, zwiedzając szczegółowo wszystkie stoiska.

Fot. Wide World

widzieli salon zeszłoroczny a nie widzieli obecnego, twierdzenie to wydawać się będzie bardzo niewiarogodne, niestety jednak nie w tem nie mogą zmienić. Mówię: niestety, gdy do-

nowych pomysłów konstrukcyjnych, zaabsorbowani są najzupełniej udoskonaleniem tego, co w zarysach zasadniczych stworzono w latach ostatnich. Wreszcie większość tych po-



Z okazji salonu samochodowego iluminowano rzeszście Pola Elizejskie i plac Zgody. W godzinach wieczornych okolica „Grand Palais” w którym się odbywał tegoroczny Salon Samochodowy, przedstawiała się rzeczywiście nadzwyczaj efektownie. Poza iluminacją oficjalną liczne firmy zainteresowane rozwinęły również intensywną reklamę świetlną. Fot. Wide World

mysłów, które niedawno uchodziły za nowości niezwykle (jak np. łamane osie tylne i przednie, niezależne resorowanie itp.) dziś przeszły do rzędu konstrukcyj zupełnie normalnych, nikogo już nie zadziwiających, a nawet zasady niedawno jeszcze tak rewolucyjne, jak zasada napędu na przednie koła, zyskały dziś już pełne uznanie i „prawo obywatelstwa”. Ba, doszło nawet do tego, że znalazła się fabryka amerykańska, która zasadę tę zastosowała w seryjnej produkcji (mam tu na myśli samochód „Cord front drive” fabryki Auburn). Naogół jednak dzisiejszy konstruktor samochodowy usiłuje ulepszać swe maszyny przez jak najbardziej troskliwe i pieczołowite opracowanie, i przemyślenie wszelkich detali pojazdu — nienaruszając, broń Boże, tradycyjnych zasad konstrukcyjnych — a takich ulepszonych i dowcipnie obmyślanych szczegółów podziwiać można w Salonie ładnych parę tysięcy. Nietylko szczegółowe, lecz nawet pobieżne wylicze-

nie wszystkich tych drobiazgów staje się więc wprost fizyczną niemożliwością. Najlepiej wyjaśnią nam to cyfry wystawców: w Salonie znalazło się ogółem 113 marek samochodowych z czego połowa, tj. 58, orzypada na firmy francuskie, reszta dzieli się na zagranicę w następującym stosunku: Ameryka 29, Niemcy 9, Anglja i Włochy po 6, Belgja 3, Austria i Czechosłowacja po 1. Przyjmując, że każda z marek (z wyjątkiem Amerykanów, którzy zazwyczaj ograniczają się do jednego typu) wystawia przeciętnie trzy odmienne typy — a bywają i firmy, które wystawiają po 5 i 6 typów — to otrzymamy cyfrę około trzystu poszczególnych typów pojazdów osobowych. Cóż więc pozostaje innego, jak ograniczyć się do omówienia zasadniczych tendencji ujawniających się w paryskim salonie samochodowym?

Największą bezsprzecznie wagę przykłada się dziś do jak najdalej idącego obniżenia podwozia. Obniżenie

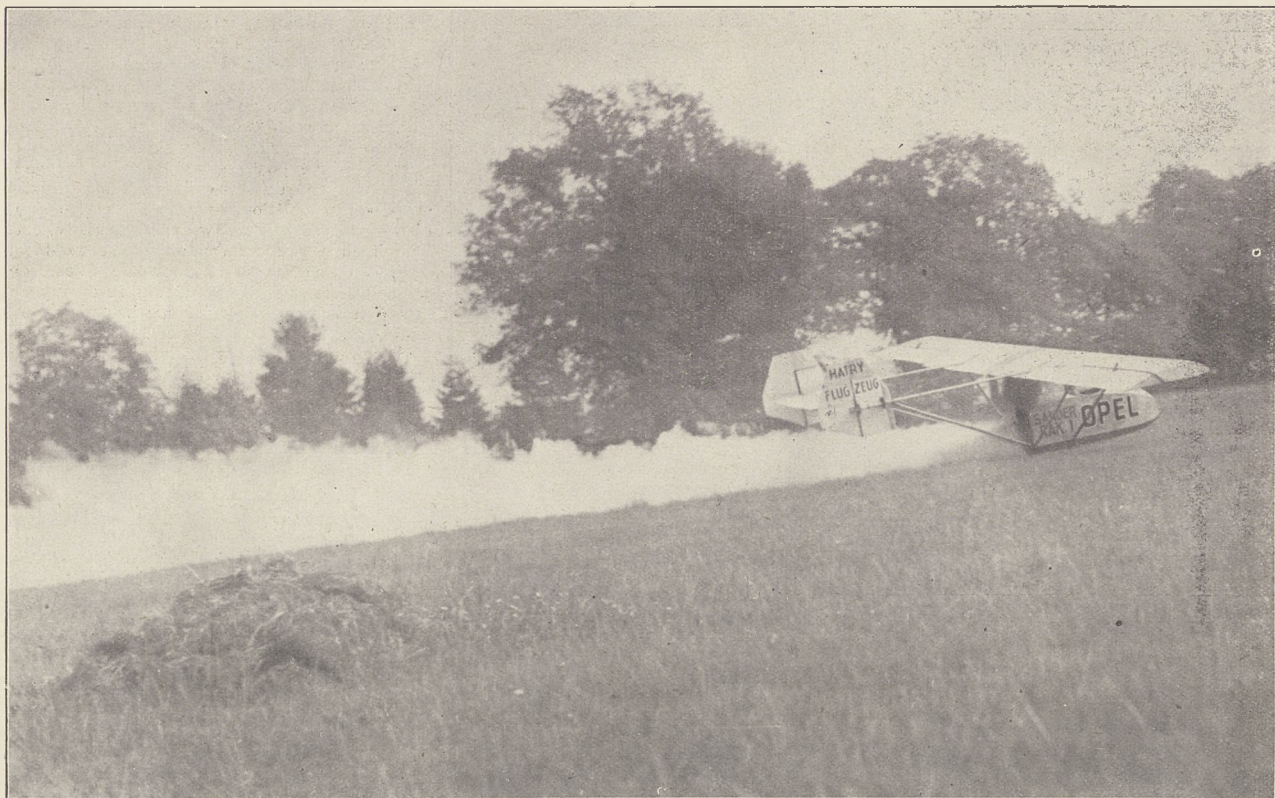


Ekspozycje przeznaczone na wystawę otacza się troskliwą opieką. Większość z nich przybyła do „Grand Palais” nie o własnych siłach, lecz „fiakrem”. Fot. Keystone

to wynika automatycznie przy zastosowaniu łamanych osi tylnych, lecz i ci konstruktorzy, którzy trzymają się zasad starych pod tym (Dokończenie na str. 11-tej.)

(Po lewej:) Podczas wystawy demonstrowano również nowe typy samochodów. Sensację wzbudził przede wszystkim sześciokołowy samochód terenowy „Tatra”. Wide World





Pierwszy samolot, który uniół się w powietrze z pasażerem, wyszukując siłę napędową rakiety. Samolot konstrukcji Hatry'ego, z pilotem Fritz von Opel nad lotniskiem we Frankfurcie.

Problem lotu raketowego

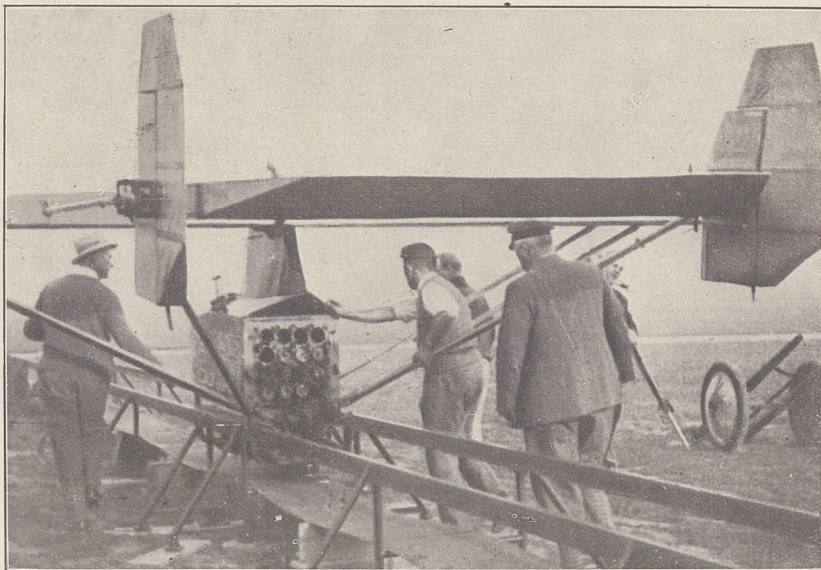
Problem lotu raketowego niepokoi ludzkość od czasów niepamiętnych. Już przed tysiącem z górą lat znano w Chinach siłę reakcyjną prochu, i możliwość wykorzystania jej dla napędu rakiet. Rzecz oczywista, że nie kuszone się tam o to, aby raketami napędzać pojazdy służące do przewożenia ludzi. Rakietą w Chinach była i pozostała efektywną zabawką. Pierwsze poważne próby praktycznego zastosowania rakiety, a raczej silnika reakcyjnego, poczyniono dopiero znacznie później w Europie, z tą różnicą, że dla większego bezpieczeństwa eksperymentowano nie prochem, lecz usiłowano wyzyskać siłę reakcyjną strumienia pary, uchodzącej przez otwór zamkniętego naczynia. Wszystkie te próby kończyły się zazwyczaj nieszcześnie, tak że w całym świecie ugruntowało się mniemanie, iż praktyczne zastosowanie silnika reakcyjnego jest sprawą zgoła nierealną.

Dopiero w ostatnich latach kwestja ta ponownie wróciła na „porządek obrad” dzięki temu, że kilku

wynalazców zapoczątkowało doświadczenia praktyczne nad samochodami i motocyklami raketowymi. Byliśmy więc świadkami eksperymentów samochodowych Opla i Volkharta, widzieliśmy dalsze doświadczenia z pojazdami raketowymi na szynach kolejowych (Opel, Eisfeld), widzieliśmy sanie raketowe Valiera, oraz w Nowym Jorku motocykl ra-

kietowy Wooda. Wszystkie te próby wykazały jasno, że napęd raketowy nie nadaje się absolutnie dla pojazdów poruszających się po ziemi, że jest on wcale ciekawy jako sensoryjne widowisko na torze samochodowym, lecz jest nie do pomyslenia w praktycznym ruchu ulicznym. — Po zakończeniu pierwszej serii eksperymentów

kwestja samochodów raketowych jako przycichła. Byli natomiast głuche słuchy, że przygotowuje się w Niemczech eksperymenty z samolotem raketowym. Rzeczywiście też jesienią ubiegłego roku, i wiosną bieżącego roku dokonywano prób z modelem samolotu raketowego w znanej niemieckiej fabryce lotniczej Raab u. Kastenstein. Na zasadzie tych doświadczeń zbudowano nawet specjalny samolot, na którym zamierzano dokonywać lotów raketowych już z pilotem. Nie wiadomo na jakie natknięto się przeszkody, dosyć na tem, że próby te nie odbyły się. Natomiast w ostatnich dniach nagle i niespodzianie gruchnęła wieść, że znany pionier napędu



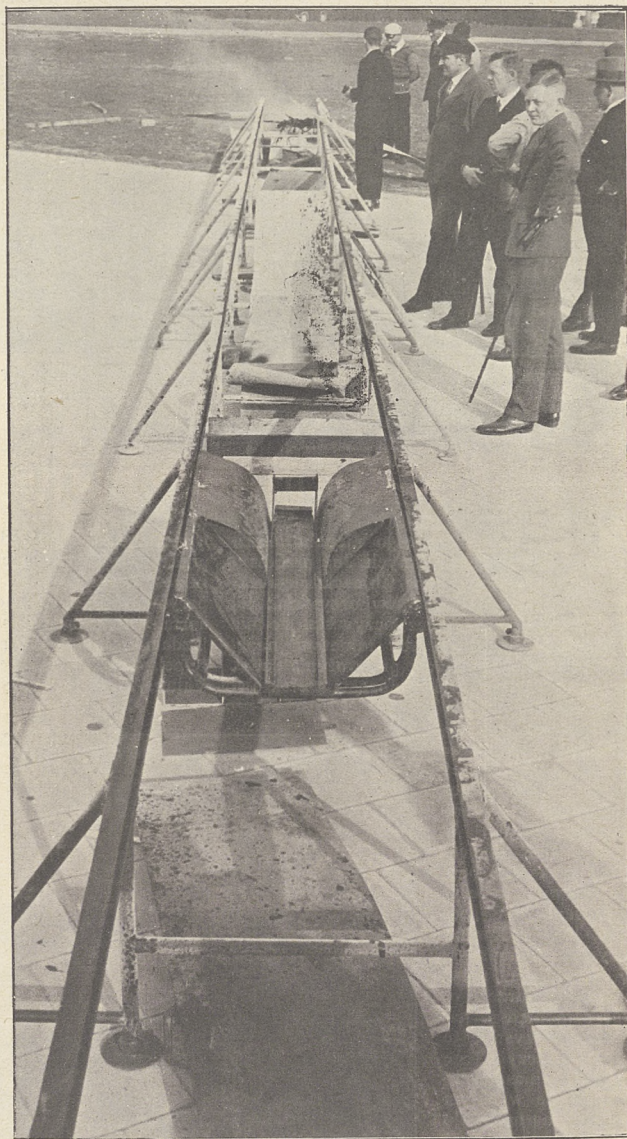
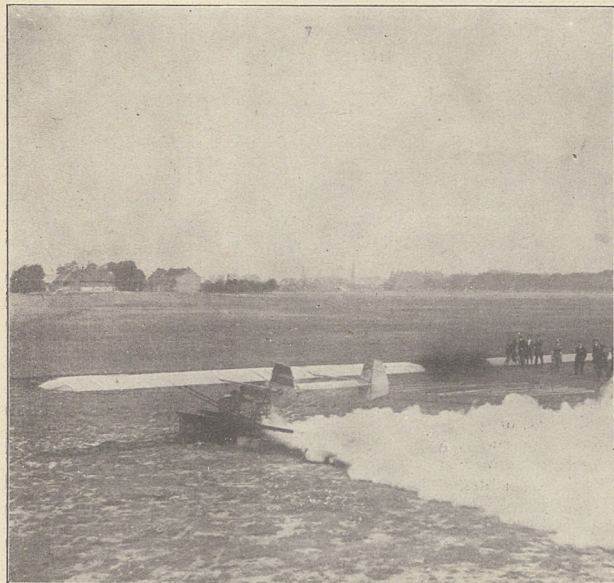
Mechanicy oraz pomocnicy Opla umieszczają maszynę na specjalnym torze startowym.



Rakiety umieszcza się w mocnej komorze metalowej. Praca ta wymaga wielkiej staranności. Pod skrzydłem (w okularach): Fritz v. Opel.

rakietowego, Dr. Fritz von Opel, dokonał na lotnisku Rebstock we Frankfurcie nad Menem pierwszego lotu rakietowego. Entuzjaści lotu rakietowego, którzy w ostatnich czasach bardzo się rozmnożyli, uderzyli w fanfary tryumfalne, ogłaszając wszem wobec, że kwestja ta została definitywnie rozwiązana. Sprawa znalazła też szerokie echo wśród naszych czytelników, jak tego dowodzą liczne listy z zapytaniem, co o tem sądzić. O ile chodzi o zasadnicze rozważanie tej kwestji, to odsyłamy ciekawych do numeru 16 „Samochołu”, gdzie w artykule „Rakieta-motor przyszłości” sprawę tę omówiliśmy obszernie. Chcę natomiast scharakteryzować znaczenie i wartość lotu Opła należy narazie przyjąć się bliżej przebiegowi doświadczeń.

Nie będziemy się zajmowali konstrukcją specjalnego samolotu inż. Matry'ego; gdyż kwestja samolotu samego niema nic do rzeczy, tak jak również specjalny tor startowy jest szczegółem zupełnie drugorzędnym. Zasadnicze znaczenie ma jedynie fakt, że na trzy próby startu jedna tylko dała rezultat pomyślny, gdyż przy pierwszych dwóch, samolot utknął na końcu toru, urządzając fajerwerk wcale efektowny, aczkolwiek dla pilota wysoce niebezpieczny. Przy trzecim starcie po zapaleniu pierwszej i drugiej rakiety, samolot unióś się w powietrze i poszybował ca. 2 km wznosząc się na wysokość 75 metrów. Dalsze rakiety pozwoliły na przedłużenie lotu tak, że ogółem maszyna odbyła w po-



Siła wybuchu oraz płomienie rakiet w przeciągu trzech startów zniszczyły częściowo tor startowy.

(Po lewej:) Niebezpieczny moment: Przy pierwszym starcie samolot, wskutek niezapalenia się prawidłowego rakiet, nie zdołał się unieść w powietrze, i utknął na końcu toru startowego.

Akumulator, jego obsługa i ładowanie

Pisaliśmy już o instalacji elektrycznej w samochodzie i akumulatorach, które instalacji tej dostarczają prądu w chwilach, kiedy dynamomaszyna nie może go wytwarzać.

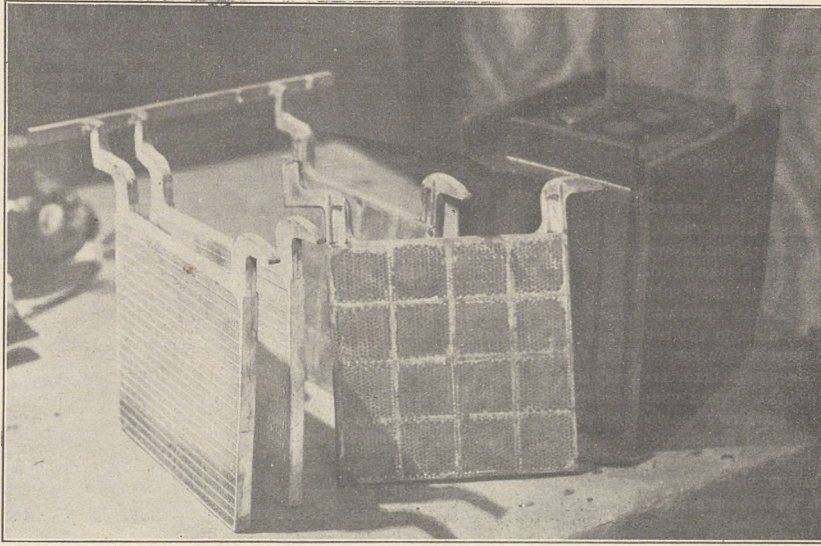
Ponieważ w pierwszym naszym artykule podaliśmy tylko kilka ogólnych wskazówek, dotyczących konserwacji i użycia akumulatorów, uzupełnimy dziś te wiadomości, omawiając szczegółowiej wszystkie najważniejsze rzeczy.

Zacznijmy od urządzenia akumulatora. Jego zasadniczą częścią składową są płyty ołowiane, pokryte tlenkami z metalu. Płyty te mieszczą się w jakimś naczyniu, napełnionem kwasem siarkowym. Ołów metaliczny, tworzący szkielet płyt jest chemicznie mało aktywny i w reakcjach udziału właściwie nie bierze; zato tlenki ołowiu, pod wpływem przepuszczania prądu elektrycznego zmieniają swój skład, dzięki czemu w akumulatorze energia prądu elektrycznego zamienia się na energię chemiczną, którą potem w potrzebnej nam chwili możemy odpowiednio wykorzystać.

Pokrywanie ołowianych płyt akumulatorowych tlenkami tego metalu, odbywa się różnymi sposobami i zależnie od tego, płyty te możemy podzielić na parę typów.

Najstarsza metoda fabrykacji płyt akumulatorowych, podana przez Francuza Plante'go polega na wielokrotnym trawieniu powierzchni ołowiu przez ładowanie i rozładowywanie. Dla zwiększenia czynnej powierzchni płyty Plante'go pokryte są drobnymi korbami. Metoda trawienia jest względnie kosztowna, lecz zato daje spójne i bardzo trwałe płyty, znoszące łatwo bez uszkodzenia różne wstrząśnienia.

Metoda Faure'a polega na wprasowaniu do masy ołowiu mieszaniny gleyty i minji, zaprawionej kwasem siarkowym. Ostateczne formowanie, tak samo jak przy metodzie Plante'go odbywa się przez ładowanie i rozładowywanie akumulatora.



Najważniejsza część składowa akumulatora, płyty ołowiane. Po lewej stronie widzimy płytę dodatnią z równoległymi wąskimi korbami, po prawej ujemną, dziurkowaną.

niach drewnianych. Do samochodów najlepiej używać akumulatorów w naczyniach ebonitowych, zupełnie odpornych na działanie kwasu i posiadających dostateczną odporność mechaniczną, konieczną do zniesienia silnych uderzeń i wstrząsów, tak częstych przy szybszej jeździe.

Działanie akumulatora polega na tem, że pod wpływem prądu, który przepuścimy przez niego z jakiegoś obcego źródła na płycie dodatniej tworzy się dwutlenek ołowiu, a na płycie ujemnej tlenki zamieniają się w gąbczasty ołów metaliczny. Takim sposobem, doprowadzona energia elektryczna zmienia swą postać i w formie energii chemicznej wytworzo-

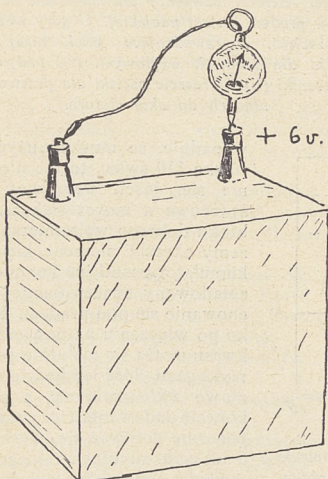
nych połączeń daje się „przechowywać” przez czas nieokreślony. Chcąc nagromadzić energię elektryczną znów wykorzystać, musimy połączyć bieguny akumulatora jakimś przewodnikiem. Z powodu różnicy napięć pomiędzy płytą (lub płytami) dodatnią i ujemną w przewodniku tym powstanie prąd elektryczny, przyczem nagromadzony w akumulatorze dwutlenek ołowiu będzie zamieniał się na tlenki, tak że po wyczerpaniu całego ładunku, akumulator wróci do stanu pierwotnego, w którym znajdował się przed ładowaniem. W rzeczywistości procesy elektro-chemiczne, zachodzące w akumulatorze są znacznie więcej zawiłe, lecz zajmować się nimi bliżej nie możemy.

Pojedynczy akumulator daje napięcie około 2 voltów niezależnie od wielkości płyt i naczynia, jeżeli więc chcemy otrzymać napięcie wyższe, musimy użyć kilku akumulatorów, połączonych szeregowo. Samochodowe instalacje elektryczne wymagają zazwyczaj 6, 8 lub nawet 12 voltów. Z tego powodu akumulatory, przeznaczone do pracy na samochodach składają się z 3, 4 lub 6 pojedynczych cel, umieszczonych we wspólnym naczyniu z ebonitu lub specjalnej masy i oddzielonych od siebie mocnymi przegródkami. Nad każdym



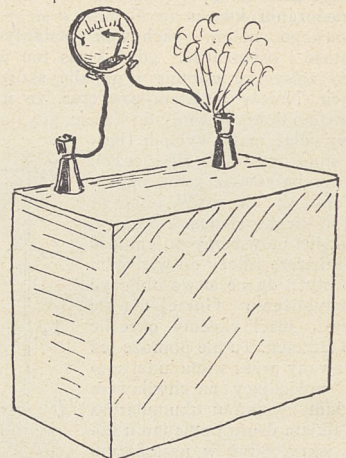
Stężenie kwasu należy mierzyć przy pomocy areometru, który pozwala na szybkie określenie ciężarów właściwych cieczy.

Woltomierz.



Napięcie mierzy się woltomierzem, przyczem należy zwracać uwagę na prawidłowe dołączenie biegunów.

Amperomierz.



Pojemność akumulatora, ewentualnie jego ładunek określa się różnymi sposobami, lecz stanowczo nie wolno dlatego posługiwać się zwykłym amperomierzem, gdyż możemy zepsuć akumulator i spalić nasz przyrząd mierniczy.

Prócz tych dwóch, że tak powiemy, klasycznych metod formowania płyt, stosują w ostatnim czasie jeszcze inne. Dla akumulatorów samochodowych najlepiej nadaje się system, przy którym płyty dodatnie utworzone są metodą Plante'go, ujemne natomiast metodą Faure'a.

Pojemność akumulatora zależy od czynnej powierzchni płyt, oraz od ich masy. Akumulatory, które posiadają małe płyty nie mogą nagromadzić w sobie dużych zapasów elektryczności i dlatego, chcąc mieć akumulator o znacznej pojemności musimy konstruować odpowiednio wielkie naczynia, w których wmontowujemy zamiast jednej dla każdego bieguna kilka płyt, połączonych równolegle.

Naczynia akumulatorów wykonuje się najczęściej ze szkła lub innych substancji, na które nie może działać kwas siarkowy. Tańsze akumulatory stacjonarne umieszcza się nawet czasami w szczelnych, osmolonych skrzy-

takim przedziałem znajduje się specjalny korek z niewielkim otworkiem dla wypuszczania tworzących się w czasie pracy gazów. Po odkręceniu korka możemy wylać lub dopełnić kwas siarkowy przy pomocy specjalnego lewarka ze szklaną rurką. Obydwa końcowe ogniwa akumulatora posiadają mocne zaciski, służące do przyłączenia przewodników. Ponieważ zaciski mogą łatwo uciec od kwasu siarkowego, który wypelza czasami na pokrywą akumulatora, należy trzymać je stale w czystości, smarując przy każdej okazji wazeliną.

Dla akumulatorów ołowianych (są jeszcze akumulatory żelazoniklowe mało u nas znane, mimo wielkich zalet), jako elektrolitu używa się chemicznie czystego kwasu siarkowego, którego nie można zastąpić żadną inną substancją. Od czystości kwasu zależy trwałość i dobre działanie akumulatora, dlatego też nie wolno nam używać dla jego napełniania kwasu t. zw. technicznego, zawierającego żelazo, arsen, oraz inne szkodliwe dodatki. Przed włączeniem do akumulatora kwas siarkowy powinien być zmieszany z odpowiednią ilością destylowanej wody, tak aby jego ciężar właściwy wynosił 1,19 do 1,20, lub w skali Baumé 23, 24 stopnie. Po naładowaniu stężenie kwasu może wzrosnąć do 1,24 (28 stopni Baumé).

Jeżeli okaże się po pewnym przeciągu czasu, że akumulator nasz posiada zbyt słaby lub zbyt mocny roztwór kwasu, należy dodać odpowiednią ilość destylowanej wody lub też kwasu czystego. Zazwyczaj musimy dolewać wody.

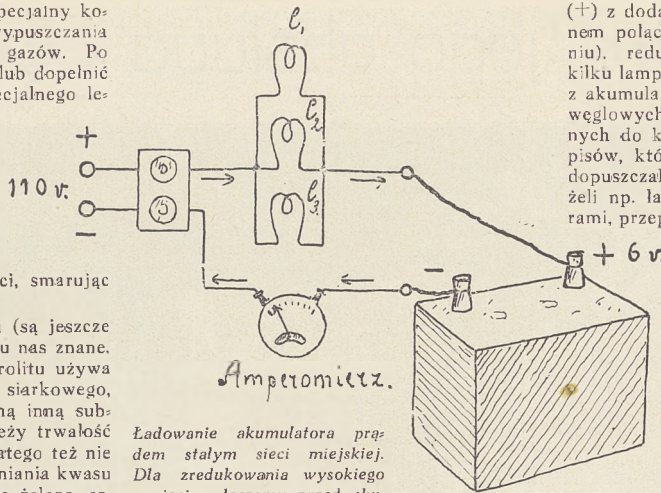
Dla określenia gęstości kwasu należy używać aerometru (kwasomierza), przyrządu składającego się z małego pływaka, zaopatrzonego w dobrany ciężarek i rurkę szklaną z podziałką. Ponieważ wstawienie aerometru wprost do akumulatora jest niemożliwe, dla pomiaru nabieramy kwas małym lewarkiem i wlewamy go do wysokiego i wąskiego naczynia ze szkła.



Dla czerpania kwasu siarkowego należy używać szklanego lewarka z gumowym balonikiem. Lewarek ten powinien być używany zawsze w czystości.

Przy dolewaniu i rozcieńczaniu kwasu siarkowego należy zachować pedantyczną czystość i ostrożność, gdyż kwas ten może łatwo zniszczyć ubranie i popalić skórę na rękach. Należy pozostać pamiętać, że nigdy nie wolno dolewać wody do kwasu, gdyż może to wywołać mały wybuch (bardzo silne gotowanie się cieczy), lecz trzeba zawsze kwas siarkowy dodawać do wody, lejąc go powoli cienką strugą.

Jak już mówiliśmy pojemność akumulatora zależy od wielkości jego płyt i da się łatwo obliczyć w przybliżeniu. Gorzej ma się sprawa, jeżeli chcemy określić jego ładunek. Tu nie pomoże też stosowany przez wielu ludzi sposób, polegający na chwilowym krótkim zwieraniu akumulatora kawałkiem drutu i oglądaniu koloru iskry, gdyż w najlepszym wypadku możemy przez to zniszczyć płyty. Tak samo przykładanie amperomierza do zacisków nic nam nie pomoże, gdyż natężenie prądu zależy od opo-

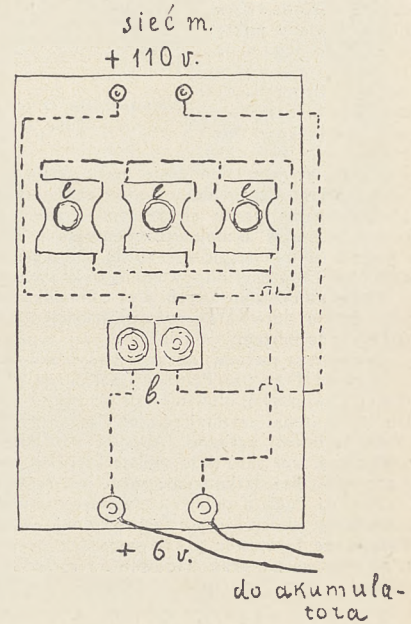


Ładowanie akumulatora prądem stałym sieci miejskiej. Dla zredukowania wysokiego napięcia włączamy przed akumulatorem opornicę z paru żarówek węglowych (l_1, l_2, l_3), a natężenie prądu kontrolujemy amperomierzem.

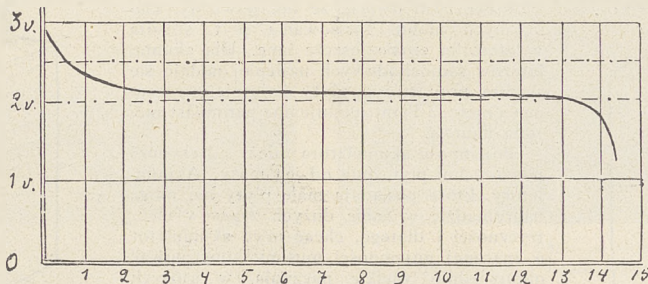
ru obwodu, a nie od ilości elektryczności, nagromadzonej w akumulatorze. Jedynym narzędziem, które pozwoli nam w przybliżeniu zbadać akumulator jest dobry i bardzo dokładny woltomierz. Ponieważ jest to przyrząd drogi (tani woltomierz kieszkonkowy może bardzo przydać się automobilście, lecz na dokładny pomiar nie pozwala), zaleca się przy obsłudze akumulatora notować choćby w przybliżeniu czas ładowania i rozładowywania, aby uniknąć różnych niemiłych niespodzianek.

Dochodzimy teraz do rzeczy najciekawszej i najważniejszej ze względu na zbliżającą się zimę, w czasie której musimy używać znacznie dłużej światła na samochodzie. Zazwyczaj dynamówka, która ładuje nasz akumulator jest tak uregulowana, że dostarcza mu tyle prądu ile my w przybliżeniu możemy zużyć, lecz w zimie ładunek ten może często nie wystarczyć. Z tego powodu zachodzi nieraz konieczność dodatkowego podładowywania akumulatora prądem sieci miejskiej lub naszej domowej elektrowni. W większych miastach takie doładowywanie nie przedstawia większych trudności, gdyż mamy do dyspozycji cały szereg różnych przedsiębiorstw, które trudnią się tem zawodowo, natomiast na prowincji musimy sami sobie zestawić odpowiednią instalację. Należy przytem pamiętać, że akumulator wolno i można ładować tylko prądem stałym, gdyż zmienny prąd, płynąc raz w jednym, raz w drugim kierunku żadnej trwałej chemicznej zmiany wywołać nie może. Przy ładowaniu należy łączyć dodatni biegun akumulatora

(+) z dodatnim biegunem sieci (przy odwrotnym połączeniu akumulator ulegnie zniszczeniu). redukując napięcie za pomocą oporu kilku lamp węglowych, włączonych szeregowo z akumulatorem. Obliczyć ilość i rodzaj lamp węglowych możemy na podstawie załączonych do każdego dobrego akumulatora przepisów, które prócz innych danych wskazują dopuszczalne przy ładowaniu natężenie. Jeżeli np. ładować akumulator należy 3 amperami, przeprowadzamy następujące obliczenie: możemy napięcie sieci (np. 110 woltów) przez natężenie (np. 3 ampery) i otrzymujemy rezultat w watach (w tym wypadku 330 watów), potem obliczamy jaką żarówkę musimy użyć, aby ona przepuściła ten prąd. Ponieważ lampy węglowe zużywają ca. 3 waty na jedną świecę w naszym wypadku, będziemy musieli użyć 3 żarówki 110 świeciecej lub w braku takiej 2 po 55 lub 50 świec. Zasadniczo poleca się ładowanie akumulatora nieco słabszym prądem niż to poleca przepis tak, że jeżeli według obliczenia



Schemat ściennej ładownicy dla ładowania akumulatorów prądem z sieci miejskiej. U góry widzimy dwa zaciski, doprowadzające prąd, niżej trzy oprawki dla żarówek węglowych (l_1, l_2, l_3), pod nimi bezpieczniki (a) i wreszcie zaciski dla przewodów, idących do akumulatora.



Krzywa rozładowania akumulatora. Świeżo naładowany akumulator ma napięcie około 2,8 wolta, krótko po włączeniu do obwodu spada ono do 2,1 volt, potem obniża się bardzo nieznacznie, aż wreszcie po dojsiu do 1,8 wolta gwałtownie spada do zera. Podziałka pionowa oznacza napięcie pojedynczej celi w voltach, pozioma ilość godzin pracy.

wypadnie, że musimy użyć żarówkę 110 świec, to nic nie stanie się, jeżeli weźmiemy 100 świecicową a nawet słabszą. W braku dobrego woltomierza możemy określić moment, kiedy akumulator został już kompletnie naładowany, obserwując jego zachowanie się pod prądem. Krótko po włączeniu na powierzchnię kwasu ukażą się małe pęcherzyki gazu, ilość ich będzie stopniowo zwiększała się, a przed końcem ładowania ciecz znacznie pozornie gotować się. Po kilkudziesięciu minutach takiego gotowania akumulator należy odłączyć, gdy przeladowywanie wpływa ujemnie na trwałość płyt. (K-a.)

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Wyniki ostatniego „Zjazdu Gwiazdzistego” w Wilnie, który naprawdę był jedną z największych atrakcyj sportowych na ziemiach wschodnich Polski, są następujące: Pierwszą nagrodę uzyskał, za przebycie największej ilości (1465 klm.) kilometrów p. W. Kurec. Drugą nagrodę, prezesa Wileńskiego Automobilklubu p. K. Wagnera dla Automobilklubu, którego członkowie uzyskali w sumie największą ilość przejechanych klm. zdobył Automobilklub Warszawski (4431 klm.). Trzecią nagrodę vice-prezesa Wileńskiego Automobilklubu p. Wardenkiego zdobyła p. Korkorowiczowa (1033 klm.).

Prócz tego srebrne plakietki pamiątkowe przyznano p. p. A. Korkorowiczowej, L. Busce, Czliżarjanowi, Grabowskiemu, Poznańskiemu, Raciękiemu, Kozowskiemu, W. Kurecowi, T. Busce i Skarbek-Tłuchowskiej — poza konkursem.

Plakietki brązowe otrzymały pp.: M. Bohdanowiczówna, Wellerówna, kpt. Modzelewski, K. hr. Przędzicki, dyr. S. Riedel, R. Lasocki, A. Schweitzer i S. Bohuszewicz.

W poniedziałek odbyły się gonitwy za „lisem”. Lisem był „Ursus”, kierowany przez p. inż. Janowicza. Po parogodzinnej gonitwie, w której uczestniczyło 7 maszyn, lisa wytropili kolo Szklar pod Trokami: 1) p. Ejnarrowicz i 2) p. Busse.

Na lotnisku cywilnym przy ul. Topolowej ma być podjęta próba ustanowienia światowego rekordu wysokości na awionetce „R. W. D.” z silnikiem „Salmson” o mocy 40 KM.

Awionetka „RWD” wykonana została w warsztatach sekcji lotniczej studentów politechniki warszawskiej, według konstrukcji inż. Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego.

Awionetka „RWD” ma już za sobą piękne wyczyny sportowe, jak np. raid (pierwszy raid zagraniczny polskiej awionetki) na trasie Warszawa — Poznań — Berlin — Erfurt — Frankfurt n. M. — Nancy — Paryż — Lugdun — Perpignan — Barcelona — Marsylja — Medjolan — Wenecja — Wiedeń — Kraków — Warszawa, a poztatem zdobyła pierwszą nagrodę w zawodach „Lotu południowo-zachodniej Polski”, zorganizowanym w dniu 7 bm. przez Aeroklub akademicki w Krakowie.

W czasie lotu na rekord wysokości pilotować będzie por. Franciszek Żwirko.

Lotnik francuski Burtin pobił w ubiegłych dniach rekord wysokości z 500 kg. obciążeniem na samolocie Breguet z silnikiem Farmana, waga 53 kg/m². Rekord należał poprzednio do lotnika niemieckiego Schinzingera, który go zdobył na aparacie „Junkers”.

Na torze w Monthlery odbyły się 12 bm. wyścigi samochodowe i motocyklowe o „Wielką Nagrodę Francji”, których wyniki na 100 km. są następujące:

Motocykle o 175 cm³ pojemności. — 1. Sourdrot (Monet-Goyon) 1:12:45, średnia szybkość 82 km 927; 2. Hommaire (Monet-Goyon) 1:12:46.

Motocykle o 250 cm³ pojemności. — 1. Gaussorgues (Monet-Goyon) 1:6:40 średnia szybkość 90 km. 495; 2. Coulon (Terrot) 1:7:33; 3. Andreis (Clement-Gladiator).

Motocykle o 350 cm³ pojemności. — 1. Gaussorgues (Monet-Goyon) 1:0:36, średnia szybkość 99 km. 554; 2. Breslau (A. J. S.) 1:1:21; 3. Erb (Velocette).

Motocykle o 500 cm³ pojemności. — 1. Richard (Monet-Goyon) 0:56:35, średnia szybkość 106 km. 621; 2. Monneret (Sunbeam) 0:56:36; 3. Francisquet (Sungeam) 0:57:4.

Samochody o 1110 cm³ poj. bez kompresora. — 1. Dhome (Darmont-Morgan) 1:1:59,

średnia szybkość 97 km. 832; 2. Lepicard (Donnet) 1:2:30; 3. Treunet (B. N. C.).

Samochody o 1100 cm³ poj. z kompresorem. — 1. Casse (Salmson) 0:57:4, średnia szybkość 105 km. 718; 2. Patron (Sandford).

Samochody o 1500 cm³ poj. z kompresorem. — 1. Dore (Bugatti) 0:56:50, średnia szybkość 106 km. 152.

W ogólnej klasyfikacji międzyklubowej pierwsze miejsce zajął klub motocyklowy Marsylji 7 pkt., drugie Milhuzy 12 pkt., trzecie Montrougu 14 pkt.

W tymże samym dniu odbyły się wyścigi motocyklowe na szosie Mont—Janos koło Budapesztu na dystansie 4,16 km.

W kategorii 700 cm³ odniósł świetne zwycięstwo Kombosi na motocyklu Sarolea w pięknym czasie 3 min. 39 sek.

Lista motocyklistów, którzy się zapisali do wyścigu o „Grand Prix” Europy na szosie okrzętej Emetle koło Barcelony została zamknięta i przedstawia się następująco:

Motocykle o 175 cm³ poj. — Edmunds (A. K. D. I.), Manetti (Miller), Vidal (A. K. D. II), Vincenzo (X...), Panella (Ladetto-Blatto), Brusi (Benelli), X... (Excelsior), Sourdrot (Monet-Goyon).

250 cm³ poj. — Porter (New-Gerrard), Handley (Motosacoche), Haming (Zenith), Longman (O. K. Supreme), X... (Excelsior), Ugo (Guzzi I), Gheris (Guzi II), Truzzi (Guzzi III).

350 cm³ poj. — Kiemel (U. T. Jap.), X... (Motosacoche I), X... (Motosacoche II), Klein (D. K. W.), Hicks (Velocette I), Alafont (A. J. S. III), Santos (A. J. S. II), Rowley (A. J. S. III), Davenport (A. J. S. IV), Naure (Velocette II), Faura (Velocette III), Aranda (New Imperial), Nuvolari (Bianchi I), Amilcar (Bianchi II).

500 cm³ poj. — Dodson (Sunbeam I), Simcock (Sunbeam II), Handley (Motosacoche), Stanley Woods (Norton I), Hunt (Norton II), Alvensleben z Bydgoszczy (Norton III).

Do Ameryki wysłany został samolot nowego typu Handley Pagea, który weźmie udział w zawodach amerykańskich o „nagrodę Daniela Guggenheima bezpieczeństwa żegluga powietrznej”. Rzeczoznawcy mówią, że samolot ten, u którego skrzydeł zastosowano automaty Handley Pagea, zapewniające aparatowi bezwzględna równowagę w powietrzu, wyróżnia się wielką zwrotnością przy ostrych wirażach. Samolot może również lecieć z minimalną szybkością, co zapewnia mu bezpieczeństwo lądowania. Próby wykazały, że samolot może startować conajmniej pod 45 stopniem. Tak ostry kąt niemożliwy jest do wzięcia przez normalny aparat. Guggenheim przewiduje zwycięzcy zawodów które odbędą się jesienią, pierwszą nagrodę w wysokości 100 000 dolarów. Zawody odbędą się w Mitchell Field na Long Island w końcu października r. b. W zawodach weźmie udział 16 aparatów.

Stany Zjednoczone. — Curtiss Aeroplane et Motor Co.; Schroeder-Wentworth Ass; Charles Ward Hall Inc.; Heraclio Alfaro; J. S. Mc. Donnell Jr and Associates; Brunner-Winkle Aircraft Corporation; Cosmic Aircraft Corporation; Cunningham-Hall Aircraft Corporation; Dare Airplane Co; Fleet Aircraft Inc; Pitaicin Cierva Autogira Co. of America; Rocheville Aircraft Corporation.

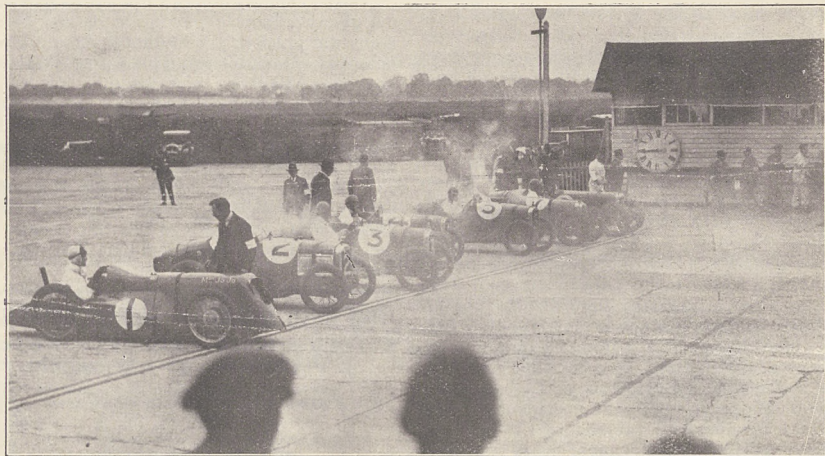
Anglja. — Handley Page; Gloster Aircraft Company Ltd; Cierva Autogira Co of Great Britain.

Włochy. — Societa Italiana-Ernesto Breda de Milan.

Pierwsze wyścigi na 500 milach urządźl w ubiegłą niedzielę British-Driver-Club na torze w Brooklands. W wyścigu tym zwycięzył Barcey — Clement na Bentley’u w 4:39:10 przed Dun — Fee — Davis, również na Bentley’u. Don i Eyston przerwali wyścig.

Do rajdu gwiazdzistego do Barcelony, który się odbywa od 14 do 18 bm. zgłosiło się 37 konkurentów, a mianowicie wyjechało z Rygi 13, Oslo 1, Stokholm 1, Konstantynopola 1, Warszawy 1, San Sebastian 4, Pragi 1, Berlina 2, Lisbony 1, Amsterdamu 2, Neapolu 1, Frankfurtu nad Menem 1, Stuttgartu 1, Zurychu 2, Strassburgu 1, Medjolanu 3 i Tuluzy 1. Najbardziej odległym punktem startu jest Ryga, skąd uczestnicy przebyć muszą 3392 klm, potem następuje Oslo, Stokholm, Konstantynopol, a wreszcie Tuluz, skąd do Barcelony tylko 344 klm.

Do nowej próby przelotu Atlantyku z Europy do Ameryki przygotowuje się obecni Portugalja. Próba ta ma być powzięta w roku przyszłym przez inspektora lotnictwa wojskowego ppulk. Cifta Duarte oraz majora Robeiro Fonseca na aparacie Junkersa typu „Bremen” z silnikiem 485 MK. Tego samego typu samolot użyli lotnicy niemieccy Koehl i Hünenfeld w roku 1927, lądując wówczas na wyspie Greenley, położonej przy brzegach Labradoru.



Start samochodzików na torze w Brooklands do wyścigu na 800 klm.

Dwudziestopięćlecie AIACR.

Association des Automobile Clubs Reconus, w skrócie: AIACR. (Międzynarodowy Związek Uznanych Klubów Automobilowych) obchodzi w dniu 12 października 25-lecie swego istnienia. Uroczystość ta, stanowiąca ważną datę w historii automobilizmu, miała miejsce w salonach Automobilklubu Francji w Paryżu, gdzie się mieści główna siedziba Związku. Związek ten, do którego należy jeden uznany automobilklub każdego kraju (Automobilklub National), w Polsce „Automobilklub Polski”, założony został dnia 24 czerwca 1904 r. w Homburgu v. d. H. w Niemczech. Inicjatywa do założenia tego związku wyszła wówczas od hr. Sierstorpffa, ówczesnego wiceprezesa Automobilklubu Niemiec w roku 1904, kiedy to na zawodach samochodowych o nazwę Gordon-Bennetta w górach Taunus zgromadzili się reprezentanci różnych automobilklubów. Wówczas to zrodziła się myśl, aby skorzystać z tak licznego zjazdu delegatów klubów celem stworzenia międzynarodowego związku, który gromadziłby przedstawicieli klubów automobilowych na obrady, dwa razy w roku, raz w czasie zawodów o nazwę Gordon-Bennetta, a drugi raz w czasie wystawy samochodów w Paryżu. Do pierwszych uznanych automobilklubów — obok Automobilklubu Francji i Niemiec — przyjęte zostały automobilkluby Anglii, Austrii, Belgii, Ameryki, Turynu (Włochy) i Holandii. Na uroczystości założenia Związku przyjęte zostały dodatkowo kluby Szwajcarii, Hiszpanii, Rosji, Danii i Portugalii. Do tych trzynastu klubów przybywały stopniowo z biegiem lat bratnie stowarzyszenia innych krajów, tak, że obecnie reprezentowane są w Związku kluby automobilowe 34 państw. Automobilklub Polski przyjęty został do związku na pierwszym powojennym posiedzeniu w dniu 15 czerwca 1920 roku.

Siedziba związku jest Paryż. Cele jego zostały wytknięte na pierwszym posiedzeniu. W myśl statutu Związku członkiem jego może być tylko jeden klub każdego państwa, który wiezie się Klubem Narodowym (Automobilklub National). Klub narodowy reprezentuje nie tylko automobilizm swego kraju, ale również jego kolonii, dominji itp. Poza tym musi reprezentować w Międzynarodowym Związku kluby regionalne swego kraju, które są z nim afiliowane. Organizacja ta ma przede wszystkim na celu zapewnienie wszędzie jednolitego ruchu automobilowego, a następnie rozciągnięcie w rozmaitych krajach świata sieci klubów automobilowych, solidaryzujących się jedne z drugimi, zmierzających do jednego celu i starających się oddawać automobilistom jednakowe usługi. Poza tym wydal Związek przepisy dla automobilklubów wszystkich krajów, przepisy, które jednogłośnie ustalono na jeździe w roku 1909 i które traktują o wprowadzeniu tryptyków dla podróży samochodowych, rejestracji samochodów we własnym kraju przez ustalenie pewnych międzynarodowych i uznanych znaków, które każdy samochód w danym kraju posiadać powinien. Na dorocznym zebraniu ustanawia Związek Międzynarodowy kalendarz sportowy na przyszły rok kalendarzowy, by temsamem poinformować przedsiębiorstwa, sportowców, wycieczkowców i t. d. Prócz tego miał Międzynarodowy Związek w przeciagu ćwierćlecia swego istnienia olbrzymi wpływ na zewnętrzne formy ruchu samochodowego. Dzięki inicjatywie Związku umożliwiono poszczególnym klubom różnych krajów uzgodnić liczne inne zagadnienia automobilizmu z kompetentnymi władzami. Nie potrzeba dodawać, że żadne inne stowarzyszenie międzynarodowe nie może się pochwalić posiadaniem organizacji równie silnej, racjonalnej i równie rozległej jak AIACR. Redakcja nasza przyląca się do życzeń, składanych Związkowi z okazji 25-letniego jubileuszu.



W odległych zakątkach Ameryki służba sanitarna odbywa się w samochodach, które równocześnie służą jako ambulatorja.

Rekord długości lotu znowu przy Francji

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że na polu lotnictwa Francja kroczy na pierwszym miejscu, i trudno będzie odebrać jej palmę pierwszeństwa.

Ostatni wyczyn Coste'a i Bellonte'a zapisany zostanie złotymi głoskami w dziejach lotnictwa, nie tylko Francji ale i całego świata. Przyjrzyjmy się bliżej historii rekordów długości lotu, a dowiemy się, że pierwsze te rekordy również należały do Francuzów. Odkad w roku 1890 Ader przebył w powietrzu 50 mtr, a Henryk Farman w roku 1908 jeden kilometr, elita pilotów i konstruktorów całego świata dążyła stale do tego, by stworzyć typ rekordowy i pilota i sprzętu. Przed trzema laty ten sam Coste odbył z swym towarzyszem Rignotem rajd z Paryża do Djasku w Persji na samolocie zaopatrzonym również w silnik Hispano Suiza. Rekordu tego niestety długo nie dzielił, bowiem odebrał mu go Ch. Lindbergh, dokonując swojego brawurowego lotu nad Atlantykiem. Od 5 lipca 1928 r. rekord długości lotu należał do Włochów Ferrarina i Del Preta, którzy przebyli bez lądowania trasę z Rzymu do Brazylii o łącznej długości 7 188 km.

Coste, chluba lotnictwa Francji, aś nad asami, żądny zdobycia powtórnie palmy pierwszeństwa, przebył, jak wiadomo, Atlantyk południowy, niestety jego próba przebycia północnego Atlantyku nie powiodła się, gdyż musiał wylądować na Azorach i zawrócić do kraju. Dopiero ostatni wyczyn potwierdził jego wysoką klasę. Dnia 25 września wystartował z lotniska le Bourget na aparacie Brequet Hispano i będąc 52 godziny w powietrzu przebył ponad 9 000 km, a w prostej linii 7 840 km. O pobicie tego rekordu w najbliższej przyszłości prawdopodobnie nikt się nie pokusi.

Nowe metody szkolenia. — Podwójna kierownica. Kursy kierowców samochodowych J. Piątkowskiego w Poznaniu

Kurs teoretyczny i praktyczny dla zawodowców 6 do 8 tygodni, dla amatorów 4 do 6 tygodni
Kurs normalny 220 złotych.
Opłata w ratach tygodniowych.
Dla zamieszkałych pomieszczenia od 15 do 20 zł miesięcznie. Zapisy przyjmują:

„POZNAŃSKI AUTOSKŁAD”, ulica 27 Grudnia 15 i Kancelaria Szkoły, ul. Jeżycka nr. 52, telefon 39-09.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednolamowy wiersz nonparelony 30 groszy

Minerwę-limuzynę

najnowszy model, bardzo mało używana, sprzedam. Oferty pod zd 62 486

Samochody

Ford otwarty rok 2728 za cenę zł 2 000. Benz otwarty 1030 HP. za cenę zł 5 000, Dürkopp otwarty 1030 HP. za cenę zł 4 800, Lancia otwarty 1250 HP. w dobrym stanie sprzedam „Imperatorauto”. Poznań, Sew. Mielżyńskiego 21.

Samochód

marki Renault, dobrze utrzymany, na korzystnych warunkach na sprzedaż. Oferty prosimy skierować do „Par”. Al. Marcinkowskiego 11, pod nr. 42.221

Samochód

Buick 1360 P. S., mało używany, otwarty oryg. amerykańska karoserja, tanio na sprzedaż. Oferty do „Par”, Aleje Marcinkowskiego 11, pod nr. 41.214

Taksówka

nowoczesna ze stałą koncesją, zegarem i numerem gotowa do jazdy, bardzo korzystnie na sprzedaż, do obejrzenia w garażach firmy Hempowicz - Automobile, Poznań, Patrona Jackowskiego 49, tel 6515, b/w 801-2

Gięźarówka

prawie nowa, pierwszorzędnej marki, nośność 1 300-1 500, bardzo tanio na sprzedaż, do obejrzenia w garażach firmy Hempowicz - Automobile, Fabryka karoserji, Poznań, Patrona Jackowskiego 49, tel 6515.

Samochodu

ciężarowego 4 ton., możliwe z wozem przyczepnym używanego lecz w dobrym stanie, poszukuje celu. kupa. Oferty dz 2 509

Akumulator

ul. Podgórna 9, tel. 5188 naprawia i ładnie akumulatory samochodowe i radiowe, jako specjalność pod gwarancją szybko i tanio. zdw 61 632

Szofer

poszukuje posady z dobrymi świadectwami i praktyką. Oferty Kurjer zdw 62 254

Szofer

mechanik z kilkoletnią praktyką, z dobrimi świadectwami i poleceniami, znający wszelkie typy oraz ich naprawy, szuka posady. Zgłoszenia Kwiatkowski, Grobla 19. zdw 62 337

Szofer-biurowy

z kilkoletnią praktyką szoferską, były urzędnik państwowy, przyjmie posadę w wolnych chwilach zamie sie pracą biurową. Adres wskaze Kurjer zdw 61 989

Szofer-ślusarz

kawaler, trzeźwy i sumienny, poszukuje posady, miłośność obojętna. Zgłoszenia zd 61 832

Szofer - ślusarz

i dobry mechanik, trzeźwy, pilny, sumienny, poszukuje posady. Zgłoszenia zdw 62 383

W paryskim „Grand Palais“

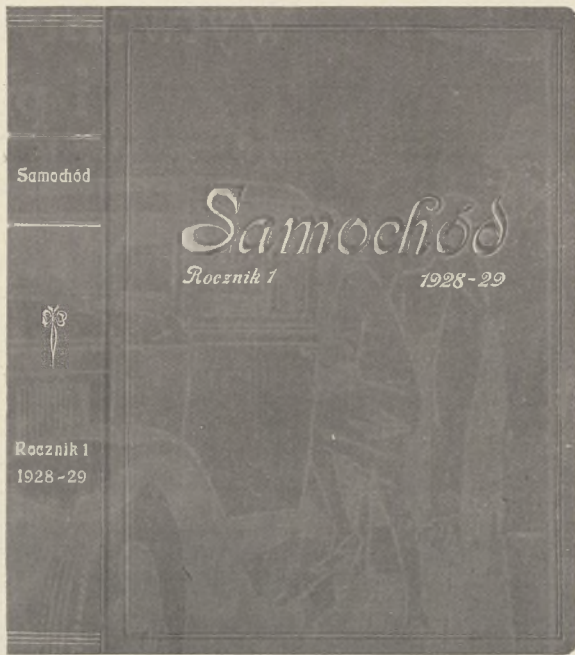
(Dokończenie ze str. 4-tej.)

względem bardzo poważnie zdołali osiągnąć rezultaty, czy to przez dość znaczne wygięcie ramy w tylnej części, czy też przez przeprowadzenie osi tylnej przez otwory w podłużnicy ramy, czy wreszcie przez zastosowanie resorów eliptycznych położonych nie nad, jak dotychczas, lecz pod osią tylną. Osiągnięte w ten sposób obniżenie w niektórych typach samochodów dochodzi do pięciu a nawet i siedmiu centymetrów, przyczyniając się do znacznego powiększenia walorów samochodu pod względem trzymania się drogi.

Drugim kierunkiem ujawniającym się bardzo wyraźnie jest powiększenie elastyczności maszyny. Odróżnia się tutaj dwie drogi stosowane przez poszczególnych wytwórców. Jedną z nich — kierunek ten jest przede wszystkim reprezentowany przez wytwórnie amerykańskie — jest dalsze powiększenie mocy silnika. Kierunek ten nie jest najszybszy, jak nas pouczają obserwacje lat ostatnich, gdyż zazwyczaj powiększenie silnika pociąga za sobą wzmocnienie ramy i odwrotnie, wzmocniona i wskutek tego cięższa rama pociąga znów za sobą wzmocnienie silnika i tak w nieskończoność. W ten sposób powstaje prawdziwe błędne koło, a nieszczęsny fabrykant po pewnym czasie zmuszony jest wypuścić nowe zmniejszone wydanie swego typu zasadniczego — i tu znów zabawa rozpoczyna się na nowo. Druga droga prowadząca również w kierunku uzyskania większej elastyczności maszyny i większego przyspieszenia w ruchu miejskim prowadzi do zastosowania nowych skrzynek biegu czterobiegowych o t. zw. „dwóch przekładniach bezpośrednich”. Rozwiązanie to zyskuje sobie coraz więcej zwolenników wśród konstruktorów europejskich głównie z tego względu, że nie wymaga zwiększenia mocy silnika a przeciwnie pozwala na zastosowanie silnika bardzo ekonomicznego.

Pewna odmiana tej zasady stanowią również przekładnie dodatkowe (Voisin, „Schnellgang”, Maybacha i in.) o dwóch przekładniach, które w połączeniu z normalną skrzynką biegów dają bogatą skalę sześciu różnych stosunków przekładni. Uzupełnieniem poniekąd nowoczesnych przekładni byłoby wreszcie sprzęgło samoczynne, jednakże stosuje je się obecnie jeszcze w rozmiarach bardzo skromnych, gdyż, jak twierdzą znawcy, kwestja ta niezupełnie jeszcze dojrzała do użytku praktycznego.

W zakresie silników stwierdzić należy dalsze stałe postępy po dotychczasowej linii rozwoju. Tak więc powiększyła się znów nieco liczba silników sześciocyndrowych w kategoriach samochodów średnich i tanich, natomiast w kategorii samochodów luksusowych coraz więcej zdobywa sobie miejsce silnik



Oprawę pierwszego rocznika „Samochodu“

wykonuje firma

Przesławski
i Cierniak,
Poznań, ul. Wodna 27
(pałac Górków)

Cena:

okładka sama . . . 2,50 zł
okładka i oprawa . 10,— zł

ośmiocyndrowy. Tutaj konstruktorzy ostatnio zarzucili częściowo zawory z rozrządem górnym a powrócili do zaworów stojących przy zastosowaniu przeróżnych odmian głowic o wysokiej wydajności.

Najbardziej charakterystyczna cecha salonu nie podpada jednak pod kategorię zagadnień technicznych, lecz posiada raczej charakter ekonomiczny. Stała się mianowicie rzecz nieprawdopodobna: w stosunku do cen zeszlazłorocznych samochody jessze potaniały, i to w niektórych kategoriach bardzo znacznie. Przeglądając samochody średniej klasy użytkowej, wyposażone poczęści w silniki sześciocyndrowe, trudno wyjść ze zdumienia, że maszynę tak skomplikowaną i bądź co bądź wykończoną bardzo precyzyjnie, można sprzedawać poprostu za bezcen. Mimo to uderza niesłychanie subtelnie wyczuła estetyka linii i jakoś zastosowanych akcesoryj oraz wykończenie urządzeń wewnętrznych karoserji prawie że luksusowe.

W takich warunkach trudno się dziwić, że na tegorocznym salonie dokonano, wbrew zwyczajowi, olbrzymich tranzakcyj, podczas gdy w latach ubiegłych paryski salon samochodowy uważany był jedynie za pokaz, gdzie interesenci raczej orjentowali się w kształcie nowej produkcji i wartości nowych typów a nie przyjeżdżali z zamiarem dokony-

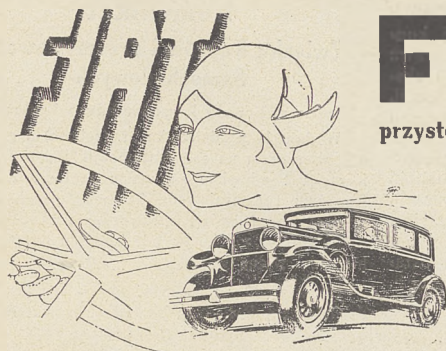
wania ostatecznych tranzakcyj. Nie znaczy to jednak, by salon tegoroczny miał uzyskać charakter wybitnie kupiecki, jakby giełdy samochodowej. Wprost przeciwnie, pozostał on nadal ogniskiem życia towarzyskiego między narodowej elegancji. Między tłumem błyszczących eleganckich maszyn snują się tyśiączne tmy błyszczących pań, a przed wejściem do „Grand Palais“ oczekuje druga jakby olbrzymia wystawa najpiękniejszych samochodów świata.

Widok na wystawę z balustrady wielkiej sali jest prawdziwie imponujący. Nad dachami limuzyn tłum estetycznie wykonanych szyldów fabrycznych: czytamy „Renault“, „Berliet“, „Hotchkiss“, „Talbot“, „Itala“, „Chrysler“, „Dodge“ i przy szklaneczce wermutu myślę z przerażeniem o olbrzymim materjale, który czeka opracowaniu dla najbliższych numerów „Samochodu“.

Koncesje przedsiębiorstw autobusowych

Min. Robót Publicznych opracowało projekt ustawy, wprowadzającej obowiązek uzyskiwania koncesji celem prowadzenia przedsiębiorstw autobusowych. Koncesje będą udzielane przez władze wojewódzkie, względnie Ministerstwo na okres nie dłuższy jak 10 lat. Koncesja może być udzielona na okres

Marzeniem każdej wytwornej Pani jest posiadanie najnowszego modelu samochodu



FIAT

6 cylindrowy ⁹/₄₅, ¹⁰/₅₀, ¹⁴/₇₀ K. M.

przystosowanego świetnie do każdego celu: dla zawodu, sportu i komfortu

Wyłączna sprzedaż na Wojew. Poznańskie i Pomorskie

„Brzeskiauto“ Sp. Akc.

Poznań, ul. Dąbrowskiego 29. Tel. 63-23, 63-65

Najstarsze i największe przedsiębiorstwo branży samochodowej w Polsce.



Wytworny wygląd i przestronność



20 lat wraz z prawem wyłączności, inaczej mówiąc, może być udzielony monopol eksploatacji poszczególnych linii, o ile koncesjonariusz przyjmie na siebie obowiązki pokrywania, albo sfinansowania kosztów budowy, względnie utrzymania drogi, po której komunikacja ma się odbywać. Ustępowanie koncesyj osobom trzecim bez zgody władz będzie zabronione.

Taryfę i rozkład jazdy zatwierdzać będą urzędy wojewódzkie.

Osoby, prowadzące obecnie przedsiębiorstwa autobusowe przewozowe, będą mogły po wprowadzeniu nowej ustawy prowadzić nadal swoje przedsiębiorstwa bez koncesji tylko na przeciąg dwóch lat.

83 proc. wszystkich wypadków samochodowych z powodu nieostrości

Broszurka „The Street Accident Problem“ wydana przez londyńskie wydawnictwo „Safety First“ cytuje, że 6% wypadków ulicznych przypisać należy złemu stanowi dróg, 7% defektom silnika, 4% wpływom atmosferycznym, a 8% nieostrości ze strony kierowców. Tylko wzmnożona uwaga wszystkich tych, którzy po ulicach jeżdżą albo chodzą może przyczynić się do zredukowania liczby wypadków.

II. Międzynarodowy Normalizacyjny Kongres Samochodowy

Równocześnie z tegorocznym „Salonem“ odbył się w Paryżu międzynarodowy kongres normalizacyjny samochodowy, mający na celu ujednostajnienie międzynarodowych norm samochodowych różnych państw. Polskę reprezentował na kongresie inż. Bolesław Jordan. Na kongresie zapadły doniosłe uchwały w kierunku ujednostajnienia norm samochodowych, które i dla Polski, wobec szybkiego rozwoju automobilizmu w naszym kraju, posiadają dużą wagę.

„Grand Prix“ Francji

Komisja sportowa Automobilklubu Francji zleciła Komitetowi tegoż klubu zorganizować wyścigi o „Grand Prix“ Francji, które się odbędą 21 września 1930 r. Grand Prix będzie miał charakter międzynarodowy, przyczem obowiązować będą przepisy ustalone na zjeździe Międzynarodowej Komisji Sportowej, który się odbył w Paryżu 23 września br.

Przepisy odnoszą się również do paliwa, pozwalającego na stosowanie wyższego stopnia kompresji od tego, które daje zwykła benzyna. Paliwo to musi się już obecnie znajdować w handlu.

Równocześnie uchwaliła Komisja Sportowa pozostać przy pierwotnej dacie, t. j. 21 września. Wyścig odbędzie się na szosie okrężnej w okolicy Pau.

Sześć cylindrowy Chevrolet popularność swą zawdzięcza pierwszorzędnym zaletom, wśród których uderzają przede wszystkim siła, szybkość, sprawność, komfort i wytworny wygląd.

Moc silnika powiększono o 32.6%, przez co szybkość samochodu wzrosła o 20%, pozatem wprowadzono cały szereg najnowszych ulepszeń technicznych, jak specjalną pompkę przy karburatorze, pompkę do benzyny, nowy system wentylacji karteru i oliwienia, wzmocniono wał korbowy i rozrządczy, dodano amortyzatory hydrauliczne Lovejoy.

Sześć cylindrowy Chevrolet, dzięki tym wszystkim zaletom, stał się ulubieńcem publiczności od chwili ukazania się na rynku. Pomimo tych wszystkich udos-

konaleń cena Chevroleta jest umiarkowana. Wobec ułatwionych warunków płatności jest on dostępny dla najszerszego ogółu. Najbliższe upoważnione zastępstwo udzieli wszelkich informacji. **Wyrób General Motors.**

Upoważnione zastępstwa na całym terytorjum Polski i w Wolnym Mieście Gdańsku.

Ceny:

Phaeton . .	zł. 10.650.—	Sedan . . .	zł. 13.650.—
Phaeton — obicia		Coupé . .	zł. 14.500.—
skórzane	zł. 10.950.—	Sport Cabr.	zł. 15.450.—
Roadster . .	zł. 11.950.—	Land.Sedan	zł. 16.500.—

loco Fabryka Warszawa.

Chevrolet, jak zresztą każdy inny samochód wytwórni General Motors, jest do nabycia na ułatwionych warunkach płatności według systemu G.M.A.C

CHEVROLET

GENERAL MOTORS w POLSCE. WARSZAWA

Zakończenie konferencji prawa lotniczego

Na ostatnim posiedzeniu „Drugiej konferencji międzynarodowego lotniczego prawa prywatnego“, wszyscy obecni delegaci i eksperci podpisali protokół końcowy konferencji. Równocześnie otwarta została do podpisu „Konwencja o unifikacji niektórych prawideł międzynarodowego transportu lotniczego“, którą podpisali natychmiast delegaci: Austrii, Francji, Danji, Francji, Włoch, Jugosławii, Luksemburgii, Niemiec, Polski, Szwajcarii i Anglii oraz Dominjów: australijskiego i południowoafrykańskiego. Delegaci pozostałych państw, biorących udział w konferencji, będą mogli podpisać konwencję każdej chwili do dnia 31 stycznia 1930.

Komunikat

Związek Kupców i Przemysłowców Samochodowych

Walne zebranie kupców samochodowych

W dniu 19 października br. (sobota) o godzinie 6.30 wieczorem na sali Automobilklubu przy ulicy Kantaka 1 odbędzie się walne zebranie Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych. Przedmiotem obrad będzie sprawozdanie za cały czas działalności Związku, wybór Zarządu oraz sprawy bieżące i wolne wnioski.

Ze względu na ważność spraw, związanych z działalnością Związku, Zarząd liczy na obecność wszystkich członków.



Komunikat
Oddziału Motocyklowego
Towarzystwa Sportowego
„Unja“

1. Z dniem 1 października przyjęto na członka nadzwyczajnego p. Bronisława Brodziaka z Łodzi.

2. Oficjalne zamknięcie sezonu nastąpi w niedzielę 27 bm. „jazda zręczności” (Gymkhana). Blizsze szczegóły podamy w następnym komunikacie.

3. W niedzielę urządzamy wycieczkę do Wrześni. Zbiórka o godz. 9.45 na placu Sapieżyńskim.

4. Nadzwyczajne plenarne posiedzenie odbędzie się w poniedziałek dnia 21 bm. o godz. 8 wieczorem w lokalu p. Jarockiego.

Odpowiedzi redakcji

Pytanie. — Kupilem niedawno samochód, który chcę sam obsługiwać, żeby nie ponosić kosztów utrzymania szofera. Proszę o poinformowanie mnie jak go należy obsługiwać, ażeby jak najdłużej zachować w dobrym stanie, tak wewnętrznym jak i zewnętrznym.

Odpowiedź p. F. M. w Poznaniu. — Chcąc utrzymać samochód w należyтым porządku należy przedewszystkiem regularnie odsmarowywać silnik i podwozie. Jeżeli Pan nabył nowy samochód, to po pierwszych 800 klm. należy z karteru wylać olej i przepłukać go świeżym, rzadkim olejem znów napelnić. Tę czynność należy powtarzać co 1500 klm. latem, i co 800—1000 klm. w zimie. Nie należy nigdy karteru przepłukiwać naftą, pozostałości której rozrzedzają świeży olej. Spuszczać olej należy wtedy, gdy silnik poprzednio pracował, ażeby wszystkie nieczystości wyszły. Poza to należy odsmarowywać następujące części: raz na miesiąc łożysko wentylatora, pompkę wodną za pomocą smarownicy gęstym smarem, dynamo parę kropel co 400—500 klm. Magneto lub przrząd Delco należy smarować co 1500—2000 klm., wpuszczając parę kropel lekkiego smaru, przyczem należy się wystrzeżać przeolejenia, gdyż można bardzo łatwo zaoileić kontakty przerywacza lub styki rozdzielacza.

W podwoziu należy smarować przedewszystkiem mechanizm kierownicy, od sprawnego działania którego zależy bezpieczeństwo. Przedewszystkiem więc karter, w którym znajduje się ślimak; ślimaczka lub naśrubek musi być obficie napelniony gęstym olejem lub stałym smarem (tovo-tem). Kontrolę należy przeprowadzać co 1500 klm. To samo odnosi się i do wszelkich sworzni, tak zwrotnicowych, jak i drążków podłużnych i poprzecznych. Poza tem sprzęgło, o ile pracuje w oliwie, (warstwowe) musi być olejne olejem pół na pół z naftą, ażeby nie wywołać zlepiania się warstw. Poza to niezależnie od systemu sprzęgła musi być smarowane łożysko kulkowe w sprzęgle co ca. 1000 klm. W tym celu większość sprzęgla ma specjalne smarownice.

Skrzynka biegów również musi być smarowana przeważnie na nowoczesnych samochodach, gęstym olejem. Poziom jego musi być taki, żeby zakrywał wał zdawczy. Co 1500—2000 klm. należy dopelniać smar, a co 5—6 tysięcy klm. wylewać stary smar i napelnić nowym. Przeguby kardana (o ile są do smarowania) smaruje się gęstym smarem co 1500 klm. Diferencjał dopelnia się gęstym olejem co 1500 klm. a zmienia się co 5—6 tysięcy klm., przyczem należy się wystrzeżać przepelnienia, ażeby olej nie dostał się do bębnow hamulcowych. Łożyska kół smaruje się stałym smarem, zazwyczaj odkręcając kapsułki w kołach. Sworznie resorowe smaruje się za pomocą smarownicy lub pompki „tecalemit”. Smar musi się znajdować również między piórami resorów. W tym celu należy podlewarować resory, ażeby pióra się rozeszły, co skuteczniejszą się co ca. 1000 klm. Dobrze jest założyć specjalne pokrowce na resory, ażeby nie dostawała się tam woda, i błoto. Również bolce hamulcowe smaruje się co 1000 klm.

Ażeby zakonserwować karoserję, należy regularnie myć ją, nie zostawiając na niej długo zaschniętego błota. Zmywanie błota powinno się odbywać w ten sposób, żeby go gąbką odmoczyć, splókać, unikając gwałtownego strumienia wody, który posuwając błoto po karoserji rysuje ją. Nie należy nigdy po deszczu zostawiać mokrego samochodu w garażu, tylko wodę osuszyć skórka, ażeby nie zostawić plam, które trudno usunąć. Po osuszeniu przepolerować specjalnym płynem.

Pytanie.

Mam samochód amerykańskiej marki O., który przeszedł zaledwie 7 tysięcy kilometrów i jest w zupełnym porządku, t. j. ciągnie bardzo dobrze, posiada znakomitą akcelerację. Jednakże od samego początku zauważyłem, że jeżeli jadąc szybko na dużym gazie zwolniłem, odejmując nogę z akceleratora, to w rurze wydechowej zaczynało strzelać, co zresztą wkrótce ustawało. Przypisując to zjawisko nieuregulowaniu karburatora, zwracałem się do przedstawicieli, gdzie karburator mi nagraszno, jednak strzały powtarzały się nadal. Nie umiałem mi tam wytłumaczyć przyczyny zjawiska. Zwracam się więc do WPanów z prośbą o wytłumaczenie mi tego i podanie, czy jest to coś niebezpiecznego.

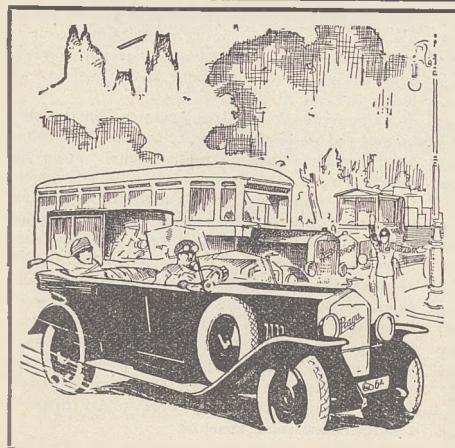
Odpowiedź p. J. S. w Poznaniu.

Objaw strzelania w tłumiku powstaje skutkiem zbyt bogatej mieszanki lub nieszczelnych zaworów wydechowych. W danym wypadku objaw ten jest zupełnie normalny, i nie ma wcale przyczyny w jakiejś niedokładności. Tłumaczy się to w ten sposób, że jeżeli przy szybkiej jeździe na dużym gazie raptownie zdejmie Pan nogę z akceleratora, przepustnica w nim zostaje zamknięta, a silnik przez pewien czas jeszcze ma szybkie obroty, skutkiem rozpędu samochodu, przy którym tylne koła obracają się szybko, obracają wał kardanu, a ten ostatni obraca szybko wał główny (korbowy) silnika. Skutkiem tego ssanie mieszanki przez krótki czas jest intensywne, a ponieważ przepustnica jest zamknięta, więc nie działa mały rozpylacz, dający mieszankę normalną dla dużych obrotów, tylko rozpylacz wolnoobrotowy, który zawsze jest większy, i daje mieszankę bogatszą na rozruch. Wobec tego przez krótki moment mieszanka jest za bogata, jak na stosunkowo szybkie obroty, i powstaje strzelanie w rurze wydechowej. Po chwili jednak, dzięki zmniejszeniu się szybkości wozu, zmniejszą się również obroty silnika, mieszanka staje się odpowiednia do tych obrotów i strzelanie ustaje. Jeżeli więc strzelanie występuje tylko w tym wypadku, a przytem silnik zużywa nie zbyt dużo benzyny, nie należy przeregulowywać karburatora.

SZKOŁA SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWA
A. TUSZYŃSKI
ZŁOTA Nr. 25. WARSZAWA ZŁOTA Nr. 25

CHEVROLET 6 cyl.

Z DOBYŁ CAŁY ŚWIAT
CENY OD ZŁ. 10.650 LOCO FABRYKA



BEZ REMONTU

Przejechanie 70 000 do 80 000 kilometrów bez generalnego remontu jest dla samochodu marki

Praga rzeczą zwykłą!

Doświadczeni automobilści cenią „PRAGĘ” dla wielkich zalet tego niezawodnego motoru!
Kto kupi „PRAGĘ” ten ma spokój na całe lata!

Patentowane centralne smarowanie podwozia, serwofrein olejowy, automatyczny wskaźnik kierunku jazdy patentowany przyrząd kontrolujący smarowanie.

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”	— 1½ tony
„L”	— 3
„N”	— 5

Reprezentacja na Wielkopolskę i Pomorze:

„PRAGA” AUTOMOBILE Poznań, plac Wolności nr. 11

Telefon 55-33 Telegramy: Autopraga Telefon 55-33

Reprezentacja na b. Król Polskie i Kresy: inż. St. Nawakowski Sp. z ogr. odp. Warszawa. Salon samochodowy: Kredytowa 4. Garaż: Wolska 81. Tel. 291-34, 181-34 i 91-34 Teleg. Centropług

Reprezentacja na Małopolskę, Śląsk i Wołyń: Henryk Buchstab, Lwów, ulica Jagiellońska nr. 7. Telefon 305. Telegramy: Buchstab Jagiellońska.

O prawo samochodowe

Pod powyższym tytułem zamieszcza w jednym z ostatnich swych numerów na specjalnej kolumnie samochodowej bardzo cenne uwagi „Kurjer Warszawski”. Wspominając o szeregu bolączek naszego życia publicznego i stosunków komunikacyjnych w związku z automobilizmem, autor artykułu, p. Str. Wojt. domaga się spiesznego, lecz „tem nie mniej dokładnego opracowania ogólnego prawa samochodowego”, które zdaniem autora powinno obejmować obowiązki kierowcy, obowiązki przedsiębiorcy, odpowiedzialność ich, przepisy dla ludności, ustalenie specjalnych sądów samochodowych, ubezpieczenia (obowiązkowe).

Dalej uważa autor, iż...

W związku z tem musiałby funkcjonować specjalny aparat urzędniczo-policyjny, oparty w swych funkcjach o specjalny fundusz. Rzecz jasna, że cała ta sprawa wraz z blisko tyczącą się jej kwestią regulowania i utrzymania dróg samochodowych, należeć winna do Ministerstwa Komunikacji, a nie do Min. Robót Publicznych.

Możemy więc stwierdzić z zadowoleniem, że sprawami temi zaczynają się zajmować u nas już pisma codzienne, co jest najlepszym dowodem słuszności naszych kilkakrotnie już wypowiadanych postulatów. Wprawdzie część wymienionych w artykule „Kurjera Warszawskiego” postulatów zrealizowano już przez jednolite dla całego obszaru Rzeczypospolitej rozporządzenie z 28 stycznia 1928, jednak postulat kodyfikacji całkowitego prawa samochodowego, także pod względem uregulowania jednolitego zasad odpowiedzialności cywilnej za wypadki samochodowe należy uznać za bezwzględnie słuszny.

Jak wiadomo, na terenie b. dz. austriackiej i pruskiej obowiązują specjalne ustawy, regulujące odpowiedzialność w tym zakresie (niemiecka z 3 maja 1909 i austriacka z 9 sierpnia 1908 roku — polskie tłumaczenie W. Radajewskiego, Poznań, 1929, Woj. Inst. Wyd.) Natomiast w b. Kongresówce obowiązują w tym zakresie ogólne zasady prawne co do zawinienia i jego skutków (art. 1382 kod. Nap.) Z tego względu jest możliwe, że za wypadek pod Strzałkowem zapłaci automobilista grube odszkodowanie, podczas gdy nie poniesie żadnej odpowiedzialności, gdyby ten sam wypadek w taki sam sposób zdarzył się o dwadzieścia kilometrów dalej. Jest to stan rzeczy w najwyższym stopniu niepożądany i jesteśmy zdania, że w interesie prawidłowego rozwoju komunikacji wszelkiego rodzaju, co jest przecież kwestją naszego bytu i dobrobytu, komisja kodyfikacyjna powinna zająć się temi kwestjami niezależnie od swych prac w zakresie prawa cywilnego, i jednolicie dla całego obszaru Rzplitej uregulować już nie tylko samą kwestję odpowiedzialności automobilisty, lecz również kolei, autobusu i samolotu.

W tym zakresie przedewszystkiem co do kolei istnieją na terenie Rzplitej ustawy tak różne, i z czasów przeważnie tak dawnych, że naprawa jest pod tym względem paląca. Jednolity „kodeks prawa komunikacyjnego” na cały obszar Rzeczypospolitej byłby prawdziwym błogosławieństwem.

Utworzenie specjalnych sądów samochodowych, o czem mówi autor artykułu w „Kurjerze Warszawskim”, jest także postulatem naszym, który staraliśmy się uzasadnić obszernie w szeregu artykułów przed kilkoma miesiącami. Sprawy samochodowe tak dalece charakterem swym różnią się od spraw cywilnych, że wyodrębnienie ich — oczywiście tam, gdzie się to opłaca, a więc w większych ośrodkach ruchu samochodowego, byłoby bardzo wskazane, szczególnie ze względu na

odmienną zupełnie w tej kategorii spraw, psychologię świadka, a więc i całego postępowania dowodowego. Doświadczenia poczynione w tym względzie np. w Berlinie są pod każdym względem dodatnie, i bieg tych spraw, według powszechnej opinii, jest obecnie znacznie lepszy, niż dawniej. Podkreślamy jednak, że utworzenie sądów specjalnych a raczej specjalnych wydziałów czy oddziałów samochodowych przy powszechnych sądach grodzkich czy okręgowych mogłoby mieć sens tylko w ośrodkach większych, o silnie rozwiniętym ruchu samochodowym. Dość nowy jest projekt przymusowego ubezpieczenia. Autor nie podaje, czy ma na myśli ubezpieczenie od odpowiedzialności prawnej, czy też od kaska. Sądymy, że raczej to pierwsze, a na uzasadnienie tego postulatu można by istotnie znaleźć niejedno. Przed-

Dziwne orzeczenie

Do jakiego pomieszania pojęć w judykaturze może doprowadzić biurokratyczne oświecenie i niecierpienie się z potrzebami życia, o tem świadczy pewien wyrok, który w kołach prawniczych niemieckich wywołał wprost osłupienie.

Pewien automobilista, wracając z pewnej wiosey samochodowej, zauważył w małej wiosce, — działo się to w Saksonji — że zorganizowano tam policyjną pulapkę dla samochodów, spodziewając się, może nawet słusznie, że wracając z wyścigów, nikt nie będzie się troszczył o maksymalną szybkość jazdy. Automobilista wpadł w pulapkę i zapisano go do mandatu karnego. Automobilista jednak postanowił zemścić się na policji. Wrócił przed wieś, na wielkim plakacie napisał „Achtung, Autofalle!” Rezultat był taki, że wszystkie samochody przejechały przez wieś w tempie przepisowym, i „miejscowa władza policyjna” zbiedniała o kilka set marek grzywnien, które już, już czuła w kieszeni.

Można sobie wyobrazić, z jaką pasją miejscowe landjegry, oberlandjegry i wachtmeistry głośno się nad tem, coby można takiemu „niebлагonadіоżnemu” automobilistcie wlepić. Jakto? wystawali godzinami w rowach i pod mostkami, za drzewami i węglami domów, poto, aby „złapać” jeden niedźny mandat karany? Na, so ene Kemeinheit.

Wymyślali, a jakże. Od czegoś nieoceniony, gumowy § 360 punkt 11 kodeksu karnego, który równie dobrze mógł posłużyć niedgdy przeciw polskiemu pieśniom narodowym, jak przeciw automobilistcie, który nabrał policję. Powodował do amtsgerichtu wniosek o mandat z 360, p. 11 i mimo sprzeciwu — któżby uwierzył — sąd kropnął automobilistcie grubszą grzywnę za „ciężki wybrzyk”, oświadczając, że przez jego „niewłaściwe zachowanie się, bezpieczeństwo publiczne było bezpośrednio zagrożone (a jakże), a pozatem ujawniło się zagrożenie zewnętrznego stanu porządku publicznego”. („...und zugleich eine Gefährdung des äusseren Bestandes der öffentlichen Ordnung zur Erscheinung gekommen ist“.) (Komu styl urzędowy niemiecki nie jest zupełnie obcy, ten wyczuje tu wszelkie jego rozlubowane w sobie finjeje.)

Znaleźli się jednak jeszcze sędziowie w Saksonji. Sąd nadziemiański (apelacyjny) w Dreźnie nonsens ten oczywiście uchylił, stwierdzając, że automobilista nie zagroził bynajmniej porządkowi publicznemu, lecz wprost przeciwnie działał w jego interesie. O zastosowaniu § 360 p. 11 k. k. nie mogłoby być mowy; wobec czego należało oskarżonego uwolnić od winy i kary.

Zabawne to zdarzenie nasuwa nam refleksję innego rodzaju: Czy znalazłby się w Pol-

wszystkiem fakt, że bardzo często poszkodowany w wypadku samochodowym, po uzyskaniu prawomocnego wyroku (po długich nieraz latach procesu) niczego nie może wyegzekwować, gdyż stan majątkowy przeciwnika w międzyczasie tak się pogorszył, iż komornik sądowy niczego już nie zabierze, a często wszystko „jest przepisane” na żonę. Jednakże z drugiej strony ilość ubezpieczonych byłaby w naszych warunkach zbyt mała, by ciężar tego ubezpieczenia rozłożyć w sposób znosny, a obciążenie samochodu nowymi ciężarami byłoby w danych warunkach wprost za bójstwem dla automobilizmu i jego roli w życiu gospodarzem.

Stworzenie policji samochodowej uważamy również za bardzo wskazane, jak to już niejednokrotnie zaznaczyliśmy.

Tak więc z zadowoleniem stwierdzamy, że słuszne postulaty automobilizmu spotykają się z dodatnim echem w szerokich kołach publiczności. Należy przypuszczać, że echo to nie pozostanie odośniane. (pz)

sce choć jeden sędzia, któryby był w stanie wykonać taki wyrok? Jesteśmy mocno przekonani, że byłoby to u nas nie do pomyslenia.

Porady prawne

P. mjr. Picheta, Tarn. Góry. Pytanie: W lipcu kupilem opony marki... Po przejeździe około 2000 km. pękł w jednej z opon drut kantowy. Sprzedawca na moją reklamację twierdzi, że stał się to wskutek nieumiejętnego obchodzenia się z oponą. Opony podobne używam już od półtora roku i żołnierz-szofer umie się z nimi obchodzić, gdyż poprzednio nie podobnego się nie przytrafiło. Czy mam prawo jakiegoś rekursu i odszkodowania? Zaznaczam, że transakcja odbyła się na terenie byłej Kongresówki.

Odpowiedź. Ma pan prawo zwrócenia opony kupcowi za zwrotem pieniędzy, lecz tylko pod warunkiem, że Pan udowodni, iż pęknięcie drutu nastąpiło z winy wady fabrykatu, np. z powodu nadlamania drutu jeszcze w fabryce, lub podobnego braku. Z doświadczenia wiemy, że dowody tego rodzaju są bardzo trudne do przeprowadzenia i bardzo kosztowne, ze względu na konieczność słuchania rzeczoznawców, i dlatego skargi sądowej nie radziłibyśmy z tych właśnie względów czysto praktycznych. Miałby Pan więcej zmartwienia i straty czasu, niż cała sprawa warta. Zaznaczamy jednak: z teoretycznego punktu widzenia sprawa ta nie jest bezradzajna.

P. W. K. w Koźminie. Przed dwoma miesiącami miesiacami otrzymałem mandat karny policyjny na 10 zł. za jazdę bez oświetlenia tylnego numeru. Jak się okazało wówczas, światło to zgasił z powodu przepalenia się lampki, co na miejscu pokazałem posterunkowemu policji, i lampkę natychmiast zastąpiłem zapasową. Mimo to policjant złożył doniesienie karne. Wobec tego zgłosiłem sprzeciw z wnioskiem o rozstrzygnięcie sądowne. Obecnie sąd wyznaczył rozprawę w tej sprawie na 24 października, i to w Toruniu. Czy jestem zobowiązany tam pojechać, jeżeli same koszty podróży wyniosą przeszło 50 zł.?

Odpowiedź. W zasadzie powinien Pan pojechać inaczej sąd może uznać sprzeciw Pański za cofnięty, i mandat stanie się prawomocny. Może Pan jednak stawić pisemny wniosek o rozstrzygnięcie i zawyrokowanie w Pańskiej nieobecności, jednak w takim razie wniesienie sprzeciwu na nie się Panu nie przyda, i niema żadnego celu, gdyż środkiem dowodowym będzie tylko policjant, który według swej książki służbowej zezna to samo, co umieszczono w nagłówku mandatu karnego. Jednak wedle Pańskiego przedstawienia sprawy kwestja sama wydaje nam się bezradzajna ze względu na swoisty charakter przepisów policyjnych, przy których kwestja winy jest obojętna. Wobec tego radziliśmy byśmy poprosili cofnąć sprzeciw przed rozprawą i zaoszczędzić sobie kosztów.

HUMOR

W pogoni za „lekką pracą“



Wiesz ty co, poszukajmy innego miejsca, tutaj asfalt jest zbyt twardy.

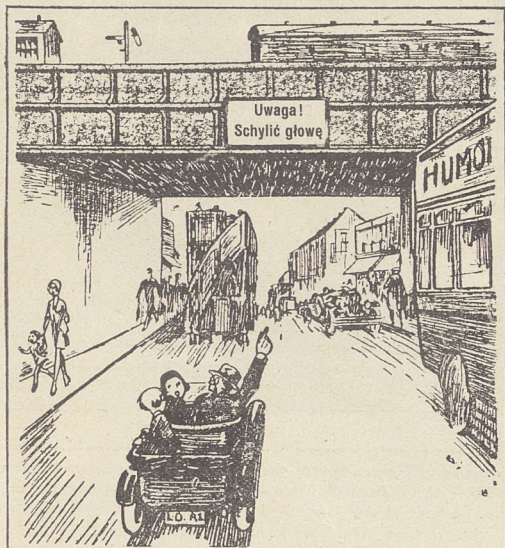
Głos z zaświata

X. wyczytuje w gazecie notatkę, jakoby został śmiertelnie przejechany. Zdumiony tem, dzwoni do redakcji:

— Przepraszam, panowie umieścili onegdaj notatkę, jakoby został śmiertelnie przejechany przez motocykl.

— Tak, — odpowiada redaktor, — ale przepraszam chciałbym się dowiedzieć skąd pan właściwie mów?

Przezorny ojciec



Przezorny ojciec: — Siadaj Franiu i schyl głowę, wjeżdżamy pod most.

Wytlumaczył mu

— Od ostatniego wypadku samochodowego zaprzysiężłem sobie, że więcej nie wsiądę w taki wehikul.

— Głupstwo kochany panie! To byłoby to samo, jak gdyby pan zaprzestał jadać, że przypadkowo znalazł włos w zupie!

Urozmaicona odróż

Jak się bawiłem we Włoszech? Cudownie. Cały dzień uganiałem samochodem. Tak byłem rozpedzony, że w nocy mi się zdawało, że poruszają się tapety!

— Tak, tak, to wszystko nerwy!

— Nie, tylko pluskwy!

Wykluczone

— Czy mógłbyś samochodem objechać ziemię, — pyta nauczyciel Frania w czasie lekcji geografii.

— Nie, — brzmi odpowiedź.

— A dlaczego?

— Dlatego, że nasz samochód jest w naprawie!

Przyaciółni się znają

— Wiesz, co ci powiem? — mówi Ada do Zosi. — Wczoraj, gdy jechała w swoim samochodzie przez Aleje, jakiś pan, przejeżdżający mimo drugim samochodem, zawołał do mnie: „O uroczą pani, czy pozwoli pani, że ją pocałuję?“

— I cóż ty na to?

— Nic... Naturalnie, pojechałam dalej.

— A czyś go dogoniła?

Na kursie kierowców

Wykładowca: — Wiadzę, że pana nie nauczy.

Uczeń: — Że pan jest kiepskim wykładowcą, o tem z góry wiedziałem.

Oraz przyszłości

— Co, znowu ofiarą ruchu samochodowego?

— Oczywiście, śnił o niebieskich migdałach, gdy przechodził przez ulicę!

— Nie, mój drogi, umarł na wysepce z głodu!

Pożeracz kilometrów

Ona zachwycona krajobrazem: — Ach co za cudny kraj, obraz!

On obojętnie: — Co to ciebie może obchodzić, za kwadrans będziemy 25 km. dalej.

Automanja



Żona do męża po wielkich zakupach: Jak by nam się teraz przydał samochód. Warto na niego przeznaczyć wszystkie nasze oszczędności!

Potargować się nie zaszkodzi

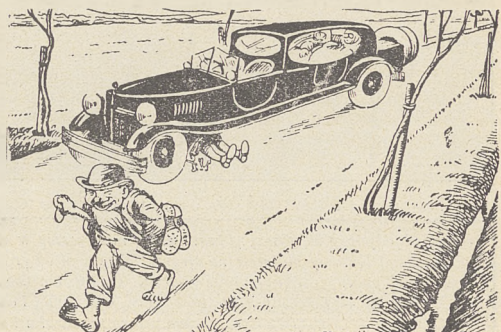


Pasażer: — Ile wyniesie jazda z dworca na Rynek?

Taksjarsz: — Trzy złote

Pasażer: — Siadaj pan do taksówki, zawiozę pana sam za połowę taryfy!

Oryginalny wyścig



A widzisz, jednak cię dogoniłem...!

Rozmaitości ze świata



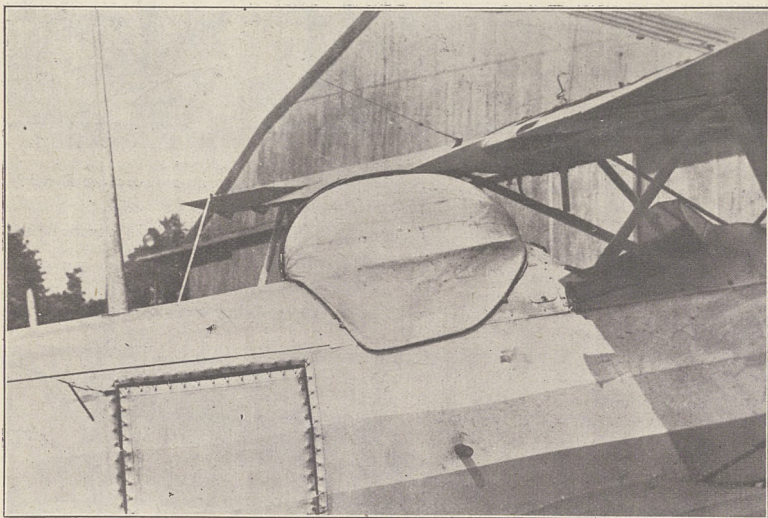
W Paryżu odbyły się onegdaj wyścigi samochodowe o „Wielką Nagrodę Paryża” na małych mechanicznych samochodzikach, zorganizowane specjalnie dla dzieci. Wyścig ten zebrał na tarasie pałacu Inwalidów tłumy ciekawej publiczności.

*

Policja samochodowa w Rumunii zdobyła się na nowy sposób karania szoferów, którzy stał się przyczyną wypadku samochodowego. Szoferzy tacy z tabliczką na piersiach z napisem „Szofer”, bywają przez posterunkowych oprowadzani przez główne ulice miasta jako przez stroga dla innych.

*

Dnia 24 września podjął porucznik James Doolittle na lotnisku w Mitchell Field (Long Island) lot „na ślepo” i przebywając 24 klm, wylądował szczęśliwie, kierując się tylko nowymi przyrządami pomocniczymi, opracowanymi specjalnie dla lotów podczas mgły.



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: 1-lamowy milimetr na stronie 5-lamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne podług osobnej umowy P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor: Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencje i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godz. 13-tej. Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.