

Auto

ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE
ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIACU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05

(AUTOMOBILKLUB)

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05

(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 3)

KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

REDAKCJA ZASTRZEGA SOBIE PRAWO ZMIAN POPRAWEK W NADESŁANYCH ARTYKUŁACH. WSZELKIE PRAWA
PRZEDRUKÓW I REPRODUKCJI — ZASTRZEŻONE. NIEZAMÓWIONYCH RĘKOPISÓW REDAKCJA NIE ZWRACA

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$
2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30
4 okł., przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40
Wklejka	360	210	—	—	—

Fotografie i klisze na rachunek klienta.

TREŚĆ NUMERU:

Od Redakcji. — Automobilklub Polski. (komunikaty) — Regulamin 1-ej jazdy konkursowej Pań. — Nowy klub Automobilowy. — Krakowski klub Automobilowy. (komunikaty). — Małopolski klub Automobilowy, Regulamin II-go Raidu Turystycznego. — Dzieje raidów Automobilklubu Polski, Mak. — Targa Florio 1926, M. K. — 277 kilometrów na godzinę, Mak. — Sport samochodowy w Czechosłowacji, Marian Krynicki. — Urzędowe. — Złota Praga, Zofja Gużkowska. — Osada „Pragi”, Zdzisław Kleszczyński. — Fabryka Tatra. — Nowy model samochodu Tatra, Mn. — Znaczenie zakładów Skody w czechosłowackim przemyśle samochodowym. — Kronika. Z czasopism. — Ogłoszenia.



SKF

Szwedzkie łożyska kulkowe i
rolkowe, wszystkich wymiarów
do samochodów europejskich
i amerykańskich stale na
składzie

Warszawa, Kopernika 13, tel.: 12-14 i 12-15.

OD REDAKCJI

Niniejszy (5 ty) numer „Auta“ opracowaliśmy niemal w całości jako numer „raidowy“ przed Polsko-Czechosłowackim Raidem automobilowym, który odbyć się miał w dn. 7—13 czerwca r. b. Numer ten miał zaznajomić sportsmenów polskich z Automobilizmem czeskim, z kwitującym przemysłem samochodowym naszych najbliższych sąsiadów oraz z pięknymi krajobrazami kraju bratniego, przez który mieliśmy przejeżdżać.

Niestety wydarzenia polityczne ostatnich dni zmusiły Komisję Sportową Automobilklubów obu Krajów do odwołania projektowanego Raidu. Tem nie mniej, wierząc, że ta nadzwyczaj ciekawa impreza sportowa kiedyś jednak dojdzie do skutku numer ten wydajemy w opracowanej już formie i przypuszczamy, iż tracąc na aktualności treść jego zajmie naszych Czytelników i wzbudzi w nich podziw dla rezultatów, jakie osiągnąć mógł niewielki liczebnie Naród, złączony jednak we wszystkich przejawach życia, tak w sporcie, jak i w przemyśle, jedną tylko ideą wielkości swego Kraju. Pod tym względem, numer ten okaże się jednak bardzo teraz aktualnym.



Automobilklub Polski

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp.
Tel. 135-86.

KOMISJA SPORTOWA AUTOMOBILKLUBU POLSKI

podaje niniejszym do wiadomości, iż zapowiedziany na dn. 23 — 24 maja r. b. 24-ro godzinny

KONKURS WYTRZYMAŁOŚCI SAMOCHODÓW
z powodów od organizatorów niezależnych nie
odbędzie się.

REGULAMIN

I-szej JAZDY KONKURSOWEJ PAŃ,
dn. 27 czerwca 1926 r.

Automobilklub Polski organizuje w dn. 27 czerwca 1926 roku zawody sportowe dla samochodów wyłącznie dla pań pod nazwą „PIERWSZA JAZDA KONKURSOWA PAŃ“ na przestrzeni 305 km. według następującego regulaminu:

§ 1.

Raid rozpoczyna się w Warszawie, dn. 27 czerwca przyjęciem samochodów przez Komisję Sportową Automobilklubu Polski, o godz. 6-ej rano w miejscu, które zostanie podane dodatkowo. Wyjazd nastąpi o godz. 7-ej rano.

Raid jest jednoetapowy i cała przestrzeń powinna być odbyta w ciągu jednego dnia, według następującej marszruty: Warszawa — Jabłonna — Zegrze — Serock — Wyszaków — Ostrów — Zambrów — Łomża (nieobowiązkowe zatrzymanie na 1 godzinę), Ostrołęka — Rożan — Pułtusk — Serock — Zegrze — Jabłonna — Warszawa.

§ 2.

Do konkursu dopuszczone będą wyłącznie samochody turystyczne odpowiednio wyekwipowane.

§ 3.

Raid prowadzi Komandor (członek A. P.) oraz 2 Vice-Komandorowie, których funkcje mogą być powierzone paniom. Rozporządzenia Komandora i Vice-Komandorów obowiązują narówni z niniejszym regulaminem o ile nie są sprzeczne z jego zasadniczymi postanowieniami. Uczestniczki Raidu mogą w ważniejszych wypadkach żądać pisemnego potwierdzenia wydanego rozporządzenia. Funkcje kontrolerów mogą w razie wykazania odpowiednich kwalifikacji pełnić również panie.

§ 4.

Kierowcy i mechanicy.

Do prowadzenia samochodu, bez względu na ilość jego miejsc dopuszczoną jest tylko jedna zgłoszona pani; jako pomoc do wszelkich robót przy samochodzie dopuszczonym jest mechanik lub mechaniczka.

Każda kierowczyni obowiązana jest posiadać pozwolenie na kierowaniem samochodem, które powinna przedstawić w odpisie równocześnie ze zgłoszeniem wozu.

§ 5.

Obsada samochodu.

Wszystkie samochody stojące do konkursu powinny być obsadzone taką ilością osób, ile miejsc jest w danym samochodzie, przyczem straponteny nie są brane pod uwagę. W razie gdyby na danym samochodzie nie było dostatecznej obsady, Komisja Sportowa A. P. obciąży go w stosunku 75 kg. za osobę.

W samochodach 4-osobowych należy zarezerwować dla Automobilklubu Polski 2 miejsca, zaś w 2 i 3 osobowych — 1 miejsce.

§ 6.

Zapisy.

Zgłoszenia samochodu do konkursu należy kierować do Sekretariatu Komisji Sportowej A. P. na każdy samochód oddzielnie na specjalnej deklaracji. Deklaracje niedokładnie wypełnione nie będą brane pod uwagę. Zapisy przyjmowane będą do dn. 20 czerwca za zwykłą opłatą i do dn. 25 czerwca za opłatą podwójną. Po tym terminie zapisy nie będą przyjmowane.

Komisja Sportowa może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodu.

§ 7.

Wpisowe.

Wpisowe wynosi zł. 50 za samochód, które należy wnieść równocześnie z zapisem do Komisji Sportowej A. P. Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne.

Wpisowe zwraca się tylko w wypadku przewidzianym w § 6 niniejszego regulaminu, t. j. w razie nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby A. P. konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

§ 8.

Kategorie.

Samochody biorące udział w konkursie podzielone są na następujące kategorie:

I-sza kat. samochody o pojemności cylindrów do 1.100 ltr.	
II-ga „ „ „ „ „	1.500 „
III-cja „ „ „ „ „	2.000 „
IV „ „ „ „ „	2.500 „
V-ta „ „ „ „ „	ponad 2.500 „

Powyższy podział służy tylko dla określenia czasu na przebycie całej marszruty i obliczenia przepisowej szybkości, w żadnym jednak razie nie służy do przyznania nagród w ogólnej klasyfikacji.

§ 9.

Czas średni na przebycie całej przestrzeni.

Na przebycie całego Raidu ustanawia się maksymalny czas według następujących średnich szybkości:

I kat. — 35 km. na godzinę
II „ — 38 „ „
III „ — 40 „ „
IV „ — 43 „ „
V „ — 45 „ „

Maksymalny czas na przebycie całej marszruty obliczony będzie i podany w książkach drogowych. Nie osiągnięcie średniej szybkości t. j. przekroczenie maksymalnego czasu karane będzie za każdą minutę opóźnienia 1 p. k.

Osiągnięcie średniej szybkości ponad 60 km. na godzinę karane będzie 5 p. k.

§ 10.

Non stop.

W czasie trwania konkursu obowiązuje przez cały czas „non stop“ i każde zatrzymanie silnika czy to umyślne czy też przypadkowe karane będzie 5 p. k.

Zezwala się jedynie na zatrzymanie silnika raz jeden w czasie postoju w Łomży dla dolania benzyny i oliwy (patrz § 12), a także w razie koniecznej potrzeby np. przed ploszyciem się zwierzętami, lub jeśli na drodze znajdują się przeszkody, usunięcie których trwa dłużej niż 5 minut. W każdym wypadku jednak należy na zatrzymanie silnika uzyskać zezwolenie Kontrolera. Po usunięciu przeszkody należy puścić silnik w ruch w przeciągu 1 minuty (§ 16).

§ 11.

Reparacje.

Wszelkie reparacje samochodu i jego części za wyjątkiem nadwozia oraz czynności wymienione w §§ 12 i 13 dokonywane być mogą wyłącznie materiałem i narzędziami wziętymi ze sobą i karane będą punktami karnymi, przyczem za podstawę wzięty będzie czas zużyty na dokonanie naprawy.

O ile naprawa dokonana będzie:

przy zamkniętej masce i czynnym silniku po 1 p. k.
 przy otwartej masce i czynnym silniku po 1. 5 p. k.,
 przy otwartej masce i zgaszonym silniku lub;
 przy zamkniętej masce i zgaszonym silniku po 2 p. k.,
 za każdą rozpoczętą minutę niezależnie od kary za naruszenie „non stop“ zgodnie z § 10.

§ 12.

Dolewanie benzyny oliwy i wody.

W czasie postoju w Łomży zezwala się na dolewanie benzyny i oliwy, z tem że czynności te ukończone będą w ciągu 10 minut, i że potrzebne ilości materiałów pędnych i oliwy będą wzięte ze sobą. W związku z tem zezwala się na bezkarne zatrzymanie silnika. Przy odjeździe z Łomży silnik musi być puszczoney w ruch w przeciągu 1 minuty. Przekroczenie tego czasu karane będzie 5 p. k.

Dolewanie wody jest wzbronione i karane będzie każdorazowo 10 p. k.

§ 13.

Zmiana opon oraz zmontowanych kół w razie ich uszkodzenia oraz prace połączone z zapaleniem światła z chwilą nastania zmroku a także podciągania hamulców nie są karane o ile nie będzie naruszoną zasada „non stop.. Czas zużyty na te czynności nie odlicza się od ogólnego czasu jazdy.

§ 14.

Dyskwalifikacja.

Uczestniczki Raidu mogą być dyskwalifikowanymi z następujących powodów:

- 1) Jeżeli nie jada prawą stroną i przez to nie dają objazdu innym uczestniczkom,
- 2) z powodu nieprzestrzegania regulaminu,
- 3) o ile będzie udowodnionem, że uczestniczki wprowadziły w błąd Kontrolerów (lub Kontrolerki) lub Komisarzy Sportowych A. P.,
- 4) o ile były w drodze powodem, poważniejszych wypadków,
- 5) o ile użyły części zapasowych (za wyjątkiem opon i detek) lub narzędzi, które nie były wzięte ze sobą (§ 11).
- 6) o ile użyły obcej pomocy (§ 11),
- 7) o ile umyślnie nie przestrzegały marszruty.

Oprócz powyższych przyczyn dyskwalifikacja może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych wskazówek Komandora i Vice-Komandora lub za niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

§ 15.

Przyjęcie wozów do konkursu.

Wszystkie wozy zapisane do konkursu powinny być dostarczone dnia 27 czerwca o godzinie 6 rano na miejsce, które podane będzie później, celem skontrolowania czy odpowiadają warunkom konkursu.

§ 16.

Start.

Start rozpoczyna się z miejsca bez uprzedniego puszczenia silnika w ruch. Znak na puszczenie silnika jest równocześnie czasem odjazdu, przyczem silnik musi być puszczoney w ruch w ciągu jednej minuty. Przekroczenie tego czasu karane będzie 2 p. k. Start ustanawia się na godzinę 7 rano. Porządek startu ustanowiony będzie przez Komisję Sportową A. P.

§ 17.

Po przybyciu do Łomży Kontroler lub Kontrolerka wpisują do książki drogowej czas przybycia, a następnie czas odjazdu, to samo po przybyciu do Warszawy. Uczestniczki zawodów mają prawo zatrzymywania się w Łomży 1 godzinę, przyczem zatrzymanie to nie jest obowiązkowe.

§ 18.

Kontrola samochodów.

Po ukończeniu konkursu Automobilklub Polski może przeprowadzić szczegółową kontrolę wozów o ile uzna to za konieczne. W razie gdyby się okazało, że samochód nie odpowiada opisowi podanemu w zgłoszeniu, nastąpi dyskwalifikacja, której konsekwencje poniesie uczestniczka. O ileby ucze-

stniczka zażądała skontrolowania samochodu swej konkurentki, powinna zobowiązać się w zażaleniu do poniesienia wszystkich związanych z oględzinami kosztów, gdyby zażalenie okazało się bezpodstawne.

Klasyfikacja i nagrody.

Klasyfikacja wozów uskutecznią będzie na podstawie obliczenia punktów karnych, przyczem w razie równiej ilości punktów na lokatę samochodu wpływa pojemność cylindrów, waga oraz wyniki kontroli stanu maszyny.

Samochody, które ukończą Raid bez punktów karnych otrzymują żeton srebrny i dyplom.

Samochody, które ukończą konkurs — brązowy żeton i dyplom.

Warunki innych nagród ogłosi Komisja Sportowa A. P. przed rozpoczęciem konkursu w piśmie „AUTO“.

§ 20.

Zażalenia.

Wszystkie zażalenia należy przedstawić Gremjum Komisarzy sportowych A. P. z dołączeniem zł. 20, która ta suma zostanie zwróconą o ile zażalenie zostanie uznane za słuszne.

Zażalenia bez złożenia kaucji nie będą rozpatrywane. W sprawach dotyczących decyzji Gremjum Komisarzy Sportowych A. P., należy odwołać się do Komisji Sportowej A. P., której decyzja jest bezapelacyjna i ostateczna.

Zażalenia odnoszące się do zaliczania do kategorii lub też sprawy, które wiadome były przed ukończeniem przyjmowania samochodów winny być zgłoszone najpóźniej na ½ godziny przed startem.

§ 21.

Obowiązki uczestniczek.

Uczestniczki zawodów a także ich mechanicy obowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzenia niniejszego regulaminu, jego dodatkowych instrukcji oraz rozporządzeń organizatorów. Uczestniczki zawodów biorą na siebie odpowiedzialność za w. rządzone przez nie s. kody i s. raty oraz wypadki w czasie trwania zawodów.

Automobilklub Polski nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestniczki w czasie trwania niniejszego konkursu.

Uczestniczki konkursu obowiązują się ściśle przestrzegać obowiązujące przepisy o ruchu kołowym na drogach publicznych (§§ 31, 32 i 33 Rozporządzenia Min. Robót Publicznych z dnia 6 lipca 1922 r.).

AUTOMOBILKLUB POLSKI.

KOMUNIKAT

Komitet Automobilklubu Polski na posiedzeniu swem w dniu 19 maja r. b. postanowił odwołać projektowany na dzień 7 — 13 czerwca Raid Polsko Czechosłowacki, z tem, iż Delegat A. P. porozumie się z Autoklubem Republiki Czeskosłowackiej co do ewentualnego nowego terminu powyższego zawodu.

*

Na posiedzeniu Komitetu w dn. 14/IV r. b. przyjęto następujących nowych członków:

1) Ksiądz Andrzej Marchewka, Kapelan J. E. X. Biskupa Kieleckiego, Kielce, Pałac Biskupi, 4, ul. 3 Maja,

2) Bogdan Załuski, właściciel ziemski, Czarnożyły, Wojew. Łódzkie,

3) Valentin J. Gudkow, inżynier, Dyrektor Vacuum Oil Company, Czechowice p. Dziedzice,

4) Stefan A. Greenwood, przemysłowiec, 78, Sienkiewicza, Łódź,

5) Fred John Greenwood, przemysłowiec, 78, Sienkiewicza, Łódź,

6) Ludomir Dr. Sawicki, Profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego, 41, Barska, Kraków,

7) Antoni Żychliński, notariusz, 36, Smolna m. 8, Warszawa,

8) Tadeusz Straszewicz, Rejent, 42, Polna, Warszawa.

NOWY KLUB AUTOMOBILOWY.

W dniu 10 kwietnia r. b. zawiązany został Klub Automobilowy w Krakowie. Miasto, które na wielu polach przodowało i przoduje innym miastom polskim na polu automobilizmu do tej pory nie ujawniło żadnej działalności. Tem dziwniejszem mogło się to wydawać, że w Krakowie lub jego okolicach zamieszkuje wielu starych i znanych w automobilizmie sportsmanów. Przed trzema laty zawiązany został już raz w Krakowie Klub Automobilowy, który jednak w niczem nie ujawnił swojego istnienia tak, iż nawet niewiadomym był moment jego rozwiązania.

Obecnie właśnie grono energicznych sportsmanów, postanowiło wskrzesić i powołać do działalności Krakowski Klub Automobilowy. Nazwiska założycieli wybranych władz klubowych daje rękojmię, że nowy Klub Krakowski rozwinie wkrótce żywą działalność propagandową i sportową. Kraków z racji swojego pięknego położenia, jak żadne może inne miasto polskie posiada do tego świetne wprost warunki. Dla turystyki samochodowej, Kraków będzie zawsze stacją wyjściową i dlatego nie wątpimy, iż Klub Krakowski znajdzie dla siebie bardzo szerokie pole działalności. Szybkiego przeto rozwoju i przodującego stanowiska w automobilizmie polskim życzy „Auto” nowemu Klubowi Krakowskiemu.

Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Anny 9.

KOMUNIKAT

Dnia 10. IV. r. b. zawiązał się w Krakowie Klub automobilowy, mający na celu popieranie sportu samochodowego.

Klub krakowski na podstawie porozumienia się z Automobilklubem w Warszawie, jako Klubem reprezentacyjnym polskim, dostarczać będzie członkom swoich tryptyków zagranicznych.

Walne Zebranie wybrało następujące władze:

Prezes, Hr. Potocki Antoni,
Wice-Prezes, dr. Hładij Michał,
Wice-Prezes, inż. Rothöhl Ludwik,
Wice-Prezes, dyr. Wawreczka Wiktor,
Sekretarz, gener. Bukowiecki Tadeusz,
Skarbnik, inż. Chmurski Adam.

Komisja Sportowa:

inż. Nanowski Marjan,
Ripper Wilhelm,
ks. Sanguszek Roman,
Hr. Tyszkiewicz Władysław,
Walter Mieczysław,
Zakrzewski Władysław.

Do Komisji balotującej wybrano:

Hr. Bobrowski Władysław,
rotm. Jakubowski Ferdynand,
ppłk. dr. Piotrowski Tadeusz,
inż. Skąpski Bolesław,
doc. dr. Zubrzycki January,

Do Komisji Rewizyjnej:

dyr. Dobija Mieczysław,
dyr. Dygat Adam,
Judkiewicz Jerzy,
Kowalski Jan,
dr. Macudziński Bolesław.

Walne Zebranie wybrało en bloc, pow. Wydział.

Klub projektuje szereg interesujących wycieczek turystycznych i towarzyskich, oraz konkurencji sportowych. Lokal Klubu mieści się przy ul. św. Anny 9, I p., tel. 124, gdzie przyjmuje się zgłoszenia na członków. Uprzejmie prosimy w wszystkich sprawach sportowych zwracać się do sekretariatu w godz. od 10 — 2 i od 5 — 7.

TYMCZASOWY PROGRAM WYCIECZEK w r. 1926:

dn. 9 maja b. r. ZAMEK w PRZECŁAWIU. Wycieczka towarzyska Kraków — Bochnia — Tarnów — Pilzno — Dębica — Przecław (zamek). Powrót przez Tarnów, drugie śniadanie w lesie pod Brzeskiem, obiad w Tarnowie.

dn. 23 i 24 maja WYCIECZKA w PIENINY. Kraków — Nowy Targ — Czorsztyn (ruiny), obiad na wolnym powietrzu. Jazda łódkami dla części uczestników przez Pieniny do Szczawnicy, na miejscu kolacja i zebranie towarzyskie. 24 maja powrót przez Nowy Sącz (obiad) Limanowę, — Widomą, Wieliczkę — Kraków.

dn. 9 czerwca b. r. WYJAZD naprzeciwko Raidu Polsko Czechosłowackiego.

Dnia 24 czerwca WYCIECZKA DO ZAKOPANEGO na spotkanie raidu Małopolskiego 24.7. b. r. Wyjazd naprzeciwko raidu Małopolskiego na przestrzeń Zakopane — Morskie Oko, ewent. przypilnowanie trasy wyścigu Zakopane — Morskie Oko.

Około połowy sierpnia b. r. WYCIECZKA do SMOKOWCA. Na połowę sierpnia projektowana jest 4-ro dniowa wycieczka na południową stronę Tatr z następującą marszrutą: Kraków — Myślenice — Skomielna — Biała — Jabłonków — Trzciana — Zamki Orawskie — Rózenberg — Poprad — Smokowiec — Szczyrbskie Jezioro — Smokowiec — Tatrzńska Łomnica, — Bielskie Groty, powrót przez Białkę. Ewentualnie z Popradu wycieczka do Dobrzyńskich Grot Łodowych.

KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY

Małopolski Klub Automobilowy**REGULAMIN****II-go RAIDU TURYSTYCZNEGO**

r. 1926.

Małopolski Klub Automobilowy organizuje w dniach od 19—24 czerwca 1926 roku II-gi raid turystyczny na przestrzeni:

Lwów — Kraków — Oświęcim — Katowice — Bielsko — Zakopane — Nowy Sącz — wzdłuż Podkarpacia — Stanisławów — Jabłonka — Lwów.

§ 1.

Raid jest organizowany zgodnie z przepisami regulaminu Komisji Sportowej Automobilklubu Polski.

§ 2.

Raid rozpoczyna się we Lwowie dnia 18 czerwca o godzinie 18-tej przyjęciem samochodów przez komisarzy tech-

nicznych, poczem wozy odstawione zostaną do parku samochodowego. Wyjazd nastąpi dnia 19 czerwca o godzinie 5-tej rano. Cała przestrzeń podzielona jest na pięć etapów, a mianowicie:

I. Etap, dnia 19.VI. 1926.

Lwów — Przemyśl — Jarosław — Rzeszów — Tarnów — Kraków 337 klm.

II. Etap, dnia 20.VI. 1926.

Kraków — Skawina — Oświęcim — Bieluń — Mysłowice — Katowice — Pszczyna — Bielsko — Żywiec — Sucha — Jordanów — Chabówka — Nowy Targ — Zakopane 296 klm.

Dnia 21.VI. 1926 odpoczynek

III. Etap, dnia 22.VI. 1926.

Zakopane — Nowy Targ — Czorsztyn — Krościenko — Nowy Sącz — Grzybów — Gorlice — Jasło — Krosno — Iwonice — Rymanów — Sanok — Lisko — Ustrzyki — Krościenko — Chyrow — Stary Sambor — Sambor — Drochobycz — Stryj — 385 klm.

IV. Etap, dnia 23.VI. 1926.

Stryj — Bolechów — Dolina — Kałusz — Stanisławów — Bohorodczany — Nadwórna — Delatyn — Tartarów — Jabłonka i z powrotem do Stanisławowa — 281 klm.

V. Etap, dnia 24.VI. 1926.

Stanisławów — Halicz — Łuka — Żórawno — Żydaczów — Pasieczna — Mikołajów — Lwów — 148 klm.

Wobec tego cała przestrzeń wynosi około: 1.447 klm.

§ 3.

Raid prowadzą z ramienia Komisji Sportowej M. K. A. komandor i dwaj vicekomandorowie, rozporządzenia których obowiązują na równi z regulaminem, o ile nie są sprzeczne z jego zasadniczymi postanowieniami. Uczestnicy raidu mają prawo w ważniejszych wypadkach żądać pisemnego potwierdzenia wydanego rozporządzenia. Komandor, względnie vicekomandorowie będą wydawać rozporządzenia na następne dni przy wieczornej odprawie.

§ 4.**UCZESTNICY KONKURSU.**

Do biegu dopuszczone będą wszystkie samochody odpowiadające wymaganiom zawartym w § 5-tym niniejszego regulaminu i odpowiadające regulaminowi Komisji Sportowej A. P. § 14 dla samochodów turystycznych. Samochody nie mogą być mniejsze niż 2 osobowe, przyczem siedzenia zapasowe nie będą brane pod uwagę.

Samochody mogą stawać do konkursu pojedynczo lub też w zespołach, przyczem jako zespół uważane będą nie mniej niż 3 samochody jednej marki (niezależnie od typu) zgłoszone razem do konkursu.

§ 5.**WYEKWIPOWANIE SAMOCHODU.**

Zgłoszone samochody powinny odpowiadać ustawowym przepisom bezpieczeństwa i posiadać turystyczne wyekwipowanie a mianowicie:

- 1) błotniki z materiału sztywnego minimalnej szerokości 20 cm. przykrywające wszystkie cztery koła i sięgające co najmniej do przedniej styczo - pionowej przedniego koła i do strony zewnętrznej tylnego koła i przykrywające co najmniej jedną trzecią część obwodu koła,
- 2) budę z materiału nieprzemakalnego przykrywającą przy podniesieniu wszystkie siedzenia,
- 3) siedzenia i oparcia muszą być miękkie, wyściełane, szer. nie mniej niż 45 cm. na osobę,

- 4) rury wydmuchowe muszą być wszystkie sprowadzone do tłumika. Koniec wylotu tłumika musi sięgać minimum 30 cm. przed tylną osią. Ewentualne otwieranie tłumika dozwolone jest pod nadwoziem przed tłumikiem,
- 5) oświetlenie dobrze działające również przy nieczynnym silniku,
- 6) maskę na silnik nakrywającą wszystkie części silnika i sięgającą od chłodnicy do deski czołowej.

§ 6.

KIEROWCY I MECHANICY.

Do prowadzenia samochodu dopuszcza się dwie osoby, które jedynie są uprawnione do kierowania i wykonywania wszelkich robót przy samochodzie w czasie całej drogi.

Kierowca powinien posiadać oprócz zwykłego pozwolenia na prawo jazdy jeszcze licencję sportową A. P., wydaną przez Komisję sportową M. K. A. Zgłoszenia o wydanie licencji sportowej należy kierować do Komisji Sportowej M. K. P. najpóźniej do dnia 15.VI. b. r. podając imię i nazwisko, stały adres, rok i miejsce urodzenia, przynależność państwową, datę i numer pozwolenia na prawo kierowania samochodem.

§ 7.

OBSADA SAMOCHODÓW.

Wszystkie samochody stające do konkursu muszą być obsadzone taką ilością osób, ile jest miejsc w danym samochodzie, przyczem straponteny nie są brane pod uwagę. W razie gdyby w danym samochodzie nie było dostatecznej obsady Komisja Sportowa ma prawo tym miejscem dysponować.

W każdym samochodzie musi być 1 miejsce zarezerwowane dla kontrolera technicznego.

§ 8.

ZAPISY.

Zgłoszenie samochodu do konkursu należy kierować do Sekretariatu Komisji Sportowej M. K. A. Lwów, Hotel Krakowski na specjalnej deklaracji na każdy samochód oddzielnie. Deklarację wydaje na żądanie Sekretariat M. K. A. Formularze niedokładnie wypełnione nie będą brane pod uwagę. Zapisy przyjmowane będą do dnia 1-go czerwca za zwykłą opłatą, do dnia 15-go czerwca za podwójną opłatą, potem zaś terminie zapisy mogą być uwzględnione tylko za zgodą Komisji Sportowej M. K. A. i na warunkach przez nią podanych.

Komisja Sportowa M. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodu.

§ 9.

WPISOWE.

Wpisowe wynosi 50 zł. od samochodu. Od zespołów pobiera się wpisowe za każdy samochód oddzielnie, a prócz tego 100 zł. za zespół. Wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem do Komisji Sportowej M. K. A. lub przekazać przez P. K. O. na konto Nr. 152.263 Bank Spółek Zarobkowych Oddział Lwów na rachunek Małopolskiego Klubu Automobilowego.

Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne.

Wpisowe zwraca się tylko w tym wypadku, jeżeli samochód nie został przyjęty przez Komisję Sportową z powodu nieodpowiadania warunkom wymienionym w § 5, jeżeli zapis nie został przyjęty (§ 8), lub gdyby M. K. A. musiał zaniechać urzędzenia konkursu.

§ 10.

KATEGORJE.

Samochody biorące udział w konkursie podzielone są w myśl § 14 Regulaminu Komisji Sportowej A. P. na następujące kategorie:

minimalna obsada wozu.

Kat. A. powyżej 8.000 cmc.

„ B.	od	5.000	„	do	8.000 cmc
„ C.	„	3.000	„	„	5.000 „
„ D.	„	2.000	„	„	3.000 „
„ E.	„	1.500	„	„	2.000 „
„ F.	„	1.100	„	„	1.500 „
„ G.	„	750	„	„	1.100 „
„ H.	„	500	„	„	750 „

Powyższy podział na kategorie służy tylko dla określenia czasu na przebycie każdego etapu oraz obliczenia przepisowej szybkości, w żadnym jednak razie nie służy do przyznania nagród w ogólnej klasyfikacji.

§ 11.

ŚREDNI CZAS NA PRZEBYCIE ETAPÓW.

Średni czas na przebycie każdego z etapów ustanawia się maksymalny czas według następującej średniej szybkości:

Kategoria	A.	45	kilom. na 1 godzinę
„	B.	42,5	„ „
„	C.	40	„ „
„	D.	37,5	„ „
„	E.	35	„ „
„	F.	32,5	„ „
„	G.	30	„ „
„	H.	27,5	„ „

Nieosiągnięcie tej średniej szybkości, względnie przekroczenie czasu przepisanego na przyjazd każdego z etapów a obliczonego wedle powyższych średnich chyżości karane będzie za każdą minutę opóźnienia 1 punktem karnym.

Komandor ma prawo na podstawie zebranych przez niego informacyj o stanie dróg zniżyć wyjątkowo średnią szybkość, lecz nie więcej jak o 30%.

Aby uniknąć ewentualnych wypadków przez osiąganie zbyt wielkiej szybkości, każdy samochód jadący na którymkolwiek z etapów ze średnią szybkością ponad 60 km. na 1 godzinę, karany będzie 5 punktami karnymi za każdą minutę zawczesnego przyjazdu.

Dokładny czas minimalny i maksymalny na przebycie każdego etapu będzie obliczony i podany w książkach drogowych.

§ 12.

PRÓBA SZYBKości I ELASTYCZNOŚCI SILNIKA.

W czasie konkursu odbędą się w ostatnim etapie następujące próby:

- 1) elastyczności silnika na terenie równym, między Stryjem a Mikołajowem na przestrzeni 1300 mtr., z czego 300 mtr. należy na najwyższym biegu (prise directe) osiągnąć możliwie najniższą szybkość, na następnych zaś 1000 mtr. przejść na największą szybkość bez zmiany biegów (patrz § 13).
- 2) szybkości na równym terenie na przestrzeni 1 km. między Mikołajowem a Lwowem.

Przy powyższych próbach ustanawia się maksymalny i minimalny czas:

przy próbie elastyczności ad 1) dla wykazania najmniejszej szybkości na przestrzeni 300 mtr.,
samochody kategorii A — czas minimalny odpowiadający średniej szybkości 16 km. na 1 godzinę,
samochody kategorii B — czas minimalny odpowiadający 15 km. na 1 godz.
samochody kategorii C — czas minimalny odpowiadający 14 km. na 1 godz.
samochody kategorii D — czas minimalny odpowiadający 12 km. na 1 godz.

samochody kategorii E — czas minimalny odpowiadający 10 klm. na 1 godz.	
samochody kategorii F — czas minimalny odpowiadający 9 klm. na 1 godz.	
samochody kategorii G — czas minimalny odpowiadający 8 klm. na 1 godz.	
samochody kategorii H — czas minimalny odpowiadający 7 klm. na 1 godz.	

Przekroczenie tej szybkości karane będzie 0,5 punkta karnego za każdy choćby zaczęty kilometr osiągniętej większej szybkości, natomiast osiągnięcie mniejszej szybkości niż przepisano, nagradzane będzie 0,1 punkta dodatniego za każde pełne 100 mtr. osiągniętej mniejszej szybkości, licząc w stosunku godzinowym.

Próba elastyczności ad 1).

Dla wykazania największej szybkości na przestrzeni 1.000 mtr.

samochody kategorii A czas maksym. odpowiadający średniej szyb. 45 klm. na godz.			
samochody kategorii B czas	„	„	„
szyb. 42,5 klm. na godz.			
samochody kategorii C czas	„	„	„
szyb. 40 klm. na godz.			
samochody kategorii D czas	„	„	„
szyb. 37,5 klm. na godz.			
samochody kategorii E czas	„	„	„
szyb. 35 klm. na godz.			
samochody kategorii F czas	„	„	„
szyb. 32,5 klm. na godz.			
samochody kategorii G czas	„	„	„
szyb. 30 klm. na godz.			
samochody kategorii H czas	„	„	„
szyb. 27,5 klm. na godz.			

Osiągnięcie na tej przestrzeni szybkości większej nagradzane będzie za każdy kilometr szybkości 0,5 punkta dodatn., zaś wykazanie mniejszej szybkości, karane będzie za każdych 100 mtr. osiągniętej mniejszej szybkości 0,1 punkta karnego.

Próba szybkości w terenie równym ad 2) (kilometr-lancé)

samochody kategorii A — 90 klm. na godzinę	
„ „ B — 85 „ „ „	
„ „ C — 80 „ „ „	
„ „ D — 75 „ „ „	
„ „ E — 70 „ „ „	
„ „ F — 65 „ „ „	
„ „ G — 60 „ „ „	
„ „ H — 55 „ „ „	

nieosiągnięcie przepisanej szybkości przy powyższej próbie, karane będzie za każdych 100 mtr. osiągniętej mniejszej szybkości po 0,1 punkta karnego. Osiągnięcie większej szybkości niż przepisana nagradzane będzie za każdy kilometr 0,5 punktów dodatn.

Dokładne oznaczenie terenu przeznaczonego na próby powyższe, będzie zakomunikowane przez komandora oraz oznaczone na terenie.

Czas maksymalny wzgl. minimalny przy tych próbach podany będzie w książkach drogowych dla każdego samochodu z osobna.

§ 13.

PRÓBA ELASTYCZNOŚCI SILNIKA.

Próba elastyczności silnika odbędzie się w czasie trwania konkursu (patrz § 12) w celu wykazania możliwie najmniejszej szybkości na najwyższym biegu, a następnie osiągnięcia za pomocą akceleracji największej szybkości. W tym celu w odległości około 100 mtr. od miejsca rozpoczęcia próby, kontroler techniczny usiadzie obok kierowcy, który po kompletnym odhamowaniu samochodu i włączeniu stopniowo biegu najwyższego (prise directe) przejedzie wyznaczoną przestrzeń 300 mtr. z najmniejszą szybkością, przyczem biała

linia oznaczona na szosie, powinna być stale między kołami samochodu. Każde przejechanie lub najechanie choćby jednym kołem białej linii, karane będzie 2 punktami karnymi.

W miejscach oznaczonych na szosie po przejechaniu 300 mtr., poprzedniej próby, należy przez stopniowe regulowanie silnikiem ilości obrotów, osiągnąć najwyższą szybkość. Próba ta odbędzie się bezpośrednio po ujechaniu poprzednich 300 mtr., bez żadnego rozpędu, na przestrzeni 1000 mtr.

W czasie trwania powyższych obu prób, każde dotknięcie sprzęgła, hamulca, lub też zmiana biegu, karane będzie 10 punktami karnymi i próba musi być rozpoczęta na nowo.

Za zatrzymanie silnika podczas próby elastyczności jest kara 10 pkt. karn. i próba musi być powtórzona na nowo.

§ 14.

ZAMKNIĘTA MASKA.

Od Żydaczowa do Lwowa maski nie wolno otwierać ani przeprowadzać, jakiegokolwiek regulacji motoru. Otwarcie maski karane będzie 50 punktami karnymi.

§ 15.

REPERACJE.

Wszelkie reperacje samochodu i jego części oraz zamiana kół i montowanie opon są dozwolone o ile będą uskutecznione bez obcej pomocy materiałem i narzędziami zabranymi ze sobą. Wyjątek stanowią opony i dętki, które uczestnicy mogą nabywać w drodze, jednakże nie w stanie zmontowanym na obręczach lub kołach. Czas reperacji wlicza się do ogólnego czasu jazdy danego etapu, wobec czego na postojach (w parkach) oraz w czasach neutralizowanych żadnych napraw przeprowadzać nie wolno. Wykonywanie takich napraw na etapach (postojach) lub w czasie neutralizowanym pociąga za sobą dyskwalifikację. Za obcą pomoc przy uruchomieniu wozu (popychanie wozu celem puszczenia silnika w ruch, wyciąganie z rowu i t. p.) 50 punktów karnych.

§ 16.

DOLEWANIE BENZYNY, OLIWY I WODY.

Benzynę i oliwę wolno dolewać w miejscowościach niżej wymienionych: po przebyciu każdych 300 klm., każdego etapu: Lwów — Rzeszów — Kraków — Żywiec — Zakopane — Gorlice — Sambor — Stryj — Stanisławów (w drodze do Jabłonicy jadąc) Stanisławów (w drodze powrotnej do Lwowa). Potrzebną oliwę i benzynę należy wziąć ze sobą z punktu etapowego. Dolewanie benzyny i oliwy przed przebyciem przepisanych kilometrów, lub nabywanie jej w drodze karane będzie każdorazowo 5 punktami karnymi.

Dolewanie wody dozwolone jest tylko na punktach etapowych, za każde dolanie wody między punktami etapowymi liczyć się będzie 10 punktów karnych.

Czas zużyty na dolewanie benzyny i oliwy, względnie wody nie będzie neutralizowanym.

§ 17.

DYSKWALIFIKACJA.

Uczestnicy mogą być zdyskwalifikowani z następujących powodów?

- a) jeżeli, mimo dania znaku przez kontrolera nie zjadą na prawą stronę i przez to nie dadzą możliwości wyprzedzenia innym uczestnikom,
- b) z powodu nieprzestrzegania regulaminu,
- c) o ile będzie udowodnionem, że wprowadzili w błąd kontrolerów lub komisarzy.
- d) o ile w czasie drogi byli powodem poważniejszych wypadków, kolidujących z ustawą karną i została wi-na kierowcy stwierdzona,
- e) o ile użyli obcej pomocy przy naprawach,

- f) o ile przeprowadzali naprawy w czasach niedozwolonych (patrz § 15),
- g) o ile użyli części zapasowych (z wyjątku detek i opon) oraz narzędzi, które nie były wzięte z sobą,
- h) o ile umyślnie nie przestrzegali marszruty,

Oprócz powyższych przyczyn dyskwalifikacja może nastąpić za niesłuchanie wskazówek Komandorów lub kontrolerów technicznych, za rozmyślnie udzielanie fałszywych lub niedokładnych informacji, lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

§ 18.

PRZYJĘCIE WOZÓW DO KONKURSU.

Wszystkie wozy zapisane do konkursu winne być dostarczone dnia 18 czerwca o godzinie 8-ej wieczorem, celem skontrolowania, czy odpowiadają warunkom konkursu, oraz opisanie ich w książkach drogowych, poczem odstawić zostaną do parku. Po przyjęciu wozów przez Komisję Techniczną i odstawić ich do parku, wszelkie roboty przy wozie są już niedozwolone. Każdy samochód posiada swój numer, który musi być zwrócony po powrocie do Lwowa.

§ 19.

START.

Start rozpoczyna się z miejsca bez uprzedniego puszczenia silnika w ruch. Przed sygnałem do startu nie wolno puszczać motoru. Znak na puszczenie silnika jest równocześnie czasem, odjazdu. Za spóźnienie się do startu czy to we Lwowie, czy z innych punktów etapowych, otrzymuje uczestnik 10 punktów karnych.

Start I-szego etapu ustanawia się na 19-go czerwca o godzinie 5-ej rano. Porządek startu ustanowiony będzie przez Komisję sportową M. K. A., biorąc pod uwagę moc silników, z tem, że silniejsze wozy ruszą pierwsze. Przy równej mocy silników, porządek startu będzie zależny od porządku zapisu. Godziny oraz porządek startu na następnych etapach ustanawiane będą codziennie przez Komandora raidu i podawane do wiadomości przy wieczornej odprawie.

§ 20.

PRZYBYCIE NA PUNKTY ETAPOWE.

Po przybyciu na punkt etapowy kontroler techniczny wpisuje do książki drogowej czas przybycia, poczem należy samochód w obecności kontrolera natychmiast odprowadzić do parku i ustawić wóz na wskazanym miejscu. Kontroler techniczny daje książkę drogową do podpisu uczestnikowi na dowód, że tenże widział wpisane tam uwagi a następnie oddaje książkę komandorowi. Komandor ma odebrać wszystkie książki drogowe i przechować je u siebie do dnia następnego, Komandor ma prawo zakomunikować biuletyn z danego etapu, który jednakże nie może być uważany za definitywny.

§ 21.

PARKI SAMOCHODOWE.

Po przybyciu do parku uczestnicy powinni zameldować się u szefa parku, który wskaże miejsce do ustawienia samochodu, oraz wciągnie do swej listy czas przybycia do parku. Obsada samochodu powinna natychmiast po ustawieniu wozu na wskazanym miejscu napełnić zbiorniki benzyną i oliwą potrzebną na następny etap oraz dolać wody do chłodnicy. W razie przybycia do parku już po zamknięciu kontroli, należy napełnianie zbiorników wykonać dnia następnego przed startem w obecności kontrolera. W tym celu park będzie otwarty tylko dla samochodów spóźnionych dnia poprzedniego na 30 min. przed startem. Wykonywanie wszelkich innych prac przy samochodzie, nawet zmiana gum lub przygotowywanie zapasowych opon wlicza się do czasu jazdy i dlatego praca ta może być dokonywana dopiero po sygnale na wyjazd —

to samo dotyczy smarowania samochodu, podciągania hamulców etc.

Park samochodowy otwarty będzie na 10 minut przed sygnałem do odjazdu, celem zajęcia miejsc przez obsadę samochodu i umieszczenia pakunków.

Czas odjazdu z każdego etapu ogłoszony będzie w wieczornej odprawie Komandorów.

O wszelkich uszkodzeniach, kierowca obowiązany jest zakomunikować kontrolerowi technicznemu. O ile uszkodzenia te zagrażałyby bezpieczeństwu publicznemu, Komandor i Vice-Komandor mają prawo zażądać ich usunięcia.

§ 22.

KLASYFIKACJA I NAGRODY.

Klasyfikacja wozów będzie uskuteczniiona na podstawie obliczenia punktów karnych i dodatnich. Przedewszystkiem pod uwagę wzięte będą samochody, które nie posiadają lub mają najmniejszą ilość punktów karnych i dopiero w razie równej ilości punktów karnych, będą brane pod uwagę punkty dodatnie. Przy równości punktów na lokatę samochodu wpływa stan maszyn, oraz pojemność cylindrów, przyczem decyduje bezapelacyjnie Komisja Sportowa.

Regulamina poszczególnych nagród będą podane do wiadomości później.

§ 23.

ZAŻALENIA.

Wszelkie zażalenia należy przedstawić Komisji Sportowej M. K. A. z dołączeniem 50 zł., którąto suma zostanie zwróconą, o ile zażalenie zostanie uznane za słuszne. Zażalenia bez złożenia kaucji nie będą rozpatrywane. W sprawach dotyczących decyzji Komisji Sportowej, można się odwołać do Jury A. P., którego decyzja jest bezapelacyjna i ostateczna. Zażalenia odnoszące się do zaliczenia do kategorii, lub też sprawy, które wiadome były przed ukończeniem przyjmowania samochodów, muszą być zgłoszone najpóźniej w ½ godziny po ukończeniu przyjmowania wozów do konkursu. Zażalenia tego rodzaju rozpatrywane na miejscu i orzeczenie zostanie osobom zainteresowanym niezwłocznie zakomunikowane.

Zażalenia dotyczące wypadków w czasie trwania raidu, należy zgłaszać tego samego dnia Komandorowi lub Vice-Komandorowi Raidu. W razie gdyby na skutek takiego orzeczenia nastąpiło odwołanie się do Kom. Sport. M. K. A., decydujące orzeczenie ogłoszone będzie dopiero po ukończeniu Raidu. To samo dotyczy reklamacji w razie dyskwalifikacji.

Zażalenia co do wyników Raidu należy podawać nie później niż w 24 godziny po ich ogłoszeniu. Zażalenia dotyczące mierzenia czasu nie będą brane pod uwagę.

§ 24.

KONTROLA SAMOCHODÓW.

Komisja sportowa M. K. A. przeprowadza bezpośrednio po ukończeniu konkursu szczegółową kontrolę wozów. Gdyby przeprowadzenie kontroli nie mogło się odbyć bezpośrednio po ukończeniu raidu, mają być wozy odprowadzone do parku, dostęp do wozów zabroniony a badanie odbędzie się dnia następnego. W razie gdyby okazało się, że samochód nie odpowiada opisowi, podanemu w zgłoszeniu, może nastąpić dyskwalifikacja. O ileby uczestnik zażądał skontrolowania samochodu swego konkurenta, powinien zobowiązać się w zażaleniu do poniesienia wszystkich związanych z oględzinami kosztów, gdyby zażalenie okazało się bezpodstawne.

§ 25.

OBOWIĄZKI UCZESTNIKA.

Z chwilą zapisu, uczestnicy zobowiązują się uznawać jako jedyną władzę uprawnioną Komisję sportową M. K. A. oraz jury A. P.

§ 26.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ UCZESTNIKÓW.

Uczestnicy konkursu biorą na siebie wszelką odpowiedzialność za wyrządzone przez nich w czasie całego raidu szkody i wypadki. M. K. A. nie przyjmuje na siebie jakiegokolwiek odpowiedzialności za wszelkie wypadki spowodowane przez uczestników.

Kierowcy obowiązani są ściśle przestrzegać §§ 31, 32 i 33 Rozp. Min. Rob. Publ. z dnia 6 lipca 1922 r.

Wszelka odpowiedzialność za niestosowanie się do tego Rozporządzenia spada wyłącznie i jedynie na kierowców, względnie właścicieli wozów.

§ 27.

Z chwilą zapisu, uczestnicy bez jakiegokolwiek dodatkowego oświadczenia, zobowiązują się przestrzegać podane w niniejszym regulaminie przepisy oraz ich ewent. uzupełnienia, jakoteż uznają decyzje wydane Kom. Sport. M. K. A. oraz jury A. P.

Dzieje raidów Automobilklubu Polski

Z pomiędzy ogromnej ilości konkursów turystycznych dla samochodów, organizowanych co roku na całym świecie, międzynarodowe raidy Automobilklubu Polski należą niewątpliwie do imprez najtrudniejszych. Jeżeli porównamy wyniki któregośkolwiek z ostatnich raidów polskich z wynikami podobnego konkursu odbytego na Zachodzie, jak na przykład Tour de France, to uderzy nas z pewnością wielka liczba samochodów, które konkurs francuski przebyły bez punktów karnych, przy jednocześnie bardzo niewielkiej ilości zawodników, którzy z trudów raidu polskiego wyszli bez punktowania. Nie jest to bynajmniej wynikiem gorszego poziomu naszych kierowców, gdyż nawet jeźdźcy zagraniczni, należący do czołowej klasy europejskiej, którzy brali udział w raidach A. P., nie mogli często sprostać bez żadnego uchybienia wielkim wymaganiom regulaminu naszego klasycznego konkursu. W większości konkursów turystycznych, urządzanych na Zachodzie, zawodnicy są punktowani wyłącznie lub prawie tylko za nieosiągnięcie przepisanej szybkości na etapach, co przy normalnym funkcjonowaniu samochodu łatwo pozwala na ukończenie raidu bez punktów karnych. Tymczasem w raidach A. P., prócz raidu 1925 r., karane były punktami nie tylko nieosiągnięcia na etapach wyznaczonego czasu, ale również nieosiągnięcie przepisanych wyników w próbach szybkości i elastyczności, naruszenie plomb, założonych na poszczególne części samochodu przy dokonywaniu reperacji, dolewanie smaru i wody w czasie jazdy, naruszenie zasady „non stop”, a nawet nierozruszanie silnika przed startem w ciągu krótkiego czasu przepisowego. Jasne jest, że przy tak trudnych warunkach regulaminu, każda niepomyślność okoliczność powoduje punktowanie i dlatego bez punktów dojść może do celu tylko prawdziwie idealnie pracująca maszyna, w rękach kierowcy doświadczonego i sprawnego do najwyższych granic. Trudny raidów polskich potęguje jeszcze stan dróg, na ogół gorszy niż zagranicą, i to są wszystkie przyczyny, które konkursy turystyczne A. P. stawiają w rzędzie najtrudniejszych zawodów światowych.

Nie od razu jednak raidy polskie stały na takiej wysokości. Pierwszy konkurs turystyczny A. P., zorganizowany w dniach 23 — 25 lipca 1921 roku, posiadał regulamin, który nie nastroczał zawodnikom specjalnie wielkich trudności, gdyż był dostosowany do bardzo jeszcze wówczas słabego rozwoju automobilizmu w Polsce. Raid rozegrał się na przestrzeni ok. 600 km. i prowadził z Warszawy do Białowieży i z powrotem. Startowało zaledwie 6 samochodów. Pierwszą nagrodę zdobył Heyne na sam.

Dodge, drugą Myciński na sam. Steyr, trzecią Zagórski na sam. Hudson i czwartą Słupski na sam. Cadillac. Pierwszy ten powojenny konkurs samochodowy w Polsce nie wzbudził na ogół zbyt wielkiego zainteresowania, czego dowodem może być fakt, że w jedynym istniejącym wówczas w Polsce piśmie, poświęconem automobilizmowi, a mianowicie w krakowskim „Czasopiśmie Automobilowem” znajdujemy o wynikach raidu zaledwie małą, ośmiowierszową wzmiankę w kronice. Niemniej jednak pierwszy krok w niesłychanie wówczas trudnych warunkach został zrobiony, a należy z zadowoleniem stwierdzić, że odtąd raidy polskie kroczą drogą ciągłego rozwoju i każdy rok przynosi postęp pod wszelkimi względami.

Raid roku 1922 obudził, prócz znacznie większego zainteresowania w kraju, również pewne echo zagranicą, gdyż stanęło doń dwóch kierowców austriackich. Konkurentów tym razem zgłosiło się dziewięciu. Trasa raidu, długości 874 km., prowadziła w trzech etapach z Warszawy przez Kielce, Kraków, Zakopane do Morskiego Oka i tą samą drogą z powrotem do Warszawy. Raid odbył się między 20 a 23 lipca.

Austriaccy kierowcy okazali się bezkonkurencyjnymi wobec naszych niewyszkolonych jeźdźców. Lorenz na sam. Steyr zdobył pierwsze miejsce w klasyfikacji raidu, Siercke na samochodzie tejże marki drugie miejsce, a dopiero trzecia nagroda przypadła Grabowskiemu na sam. Fiat i czwarta Liefeldowi na sam. Opel. Komandorem raidu był Włodzimierz Ostoja Zagórski na samochodzie Mercedes.

W roku 1923 raid odbył się między 15 a 22 czerwca. Był to pierwszy wielki raid okrężny, a mianowicie długość drogi wynosiła przeszło 2050 km. a szlak szedł z Warszawy przez Cieszyń, Zakopane, Stryj, Kołomyje, Lwów z powrotem do Warszawy. Zgłoszono do raidu 16 samochodów, w czym trzy prowadzone przez kierowców zagranicznych. Do celu doszło 12. Pierwsze miejsce w klasyfikacji zajęli ex aequo znakomity polski kierowca Liefeld na sam. Austro Daimler i czeski jeździec Síruck na sam. Praga. Obaj oni przebyli cały dystans bez punktów karnych. Dalsze miejsca zajęli:

2. ex aequo Mrajski (Dodge) i Ludwig (Austro Daimler) 5 pk. 3. Janssens (Minerwa) 10 pk. 4. Grabowski (Fiat) 13 pk. 5. Winnicki (Austro Daimler) 18 pk. 6. Kapliński (Fiat) 20 pk. 7. Bieliński (Stoewer) 82 pk. 8. Kuczyński (Protos) 154 pk. 9. Prussak (Aga) 225 pk. Komandorem był ponownie Włodzimierz Ostoja Zagórski.

Czwarty raid, rozegrany w dniach 7 — 12 lipca 1924 roku, zgromadził na starcie rekordową ilość 24 samochodów, w czym 6 prowadzonych przez kie-

rowców zagranicznych. Dystans został ponownie powiększony do 2.500 km. a szlak prowadził z Warszawy przez Zamość, Zakopane, Kraków, Poznań, Puck z powrotem do Warszawy. 20 samochodów ukończyło konkurs, przyczem ani jeden bez punktów karnych. Zwyciężył po raz drugi Liefeld na sam. Austro Daimler, który dostał tylko jeden karny punkt. Dalsza klasyfikacja wypadła jak poniżej:

2. Bettaque (Austro Daimler) 2 pk. 3. Vermirowski (Tatra) 4 pk. 4. ex aequo Derdak (Austro Daimler) Janssens (Minerwa) i Dzierliński (O.M.) 5 pk. 5. ex aequo Zeydowski (Minerwa) i Mittermüller (Tatra) 7 pk. 6. Mrajski (O. M.) 12 pk. 7. Płoszajski (Steyr) 14 pk. 8. Szymkowiak (O. M.) 63 pk. 9. Taubner (Chevrolet) 70 pk. 10. Weychert (Buick) 71 pk. 11. Nowakowski (Fiat) 77,5 pk. 12. Uleniecki (Salmson) 883 pk. Pozostałe samochody przybyły do celu poza konkursem. Funkcje komandora pełnił na raz inż. Heyne na sam. Laurin Klement.

Zeszłoroczny, piąty z rzędu, raid A. P. stanowił epokę w dziejach polskiego automobilizmu. Stawiał on zawodnikom wymagania nadzwyczaj trudne. Dystans 3.680 km. podzielony został na siedem etapów, tak że etap najkrótszy wynosił 330 km. Szlak raidu, który odbył się między 4 a 11 lipca, szedł z Warszawy przez Wilno, Słonim, Tarnopol, Lwów, Morskie Oko, Kraków, Warszawę, Płock, Gdańsk, Bydgoszcz, Poznań z powrotem do Warszawy, a zatem prowadził nieomal naokoło Polski po wszelkich drogach, nie wykluczając dróg gruntowych na wschodnich kresach Rzeczypospolitej. Warunki konkursu jak widzimy, niesłychanie uciążliwe.

Do startu stanęło nieco mniej samochodów, niż w roku poprzedzającym, a mianowicie tylko 17. Zato wszyscy konkurenci była to elita najprzedniej-

szych maszyn i najświetniejszych kierowców, a pomiędzy nimi znaleźliśmy po raz pierwszy trzy samochody polskiej konstrukcji: dwa Ralf Stetysz i jeden C. W. S.

Wyniki raidu przeszły wszelkie oczekiwania. Niesłychanie trudny konkurs ukończyło bez punktów karnych sześć samochodów, a wszystkie bez wyjątku maszyny w doskonałym stanie przebyły długą drogę i powróciły do Warszawy. Marka Austro Daimler odniosła trzecie z rzędu zwycięstwo, jak to widzimy z poniższych wyników:

1. Bettaque (Austro Daimler) punktów + 35,08; 2. Liefeld (Austro Daimler) + 34,42; 3. Almasy (Steyr) + 27,15; 4. Dzierliński (Citroën) + 17,45; 5. Koch (Rochet Schneider) + 11,00; 6. Empacher (Rochet Schneider) + 3,8; 7. Pfeiffer (Steyr) + 8,5 — 4; 8. Bitschan (F. N.) + 14,8 — 6; 9. Hahn (F. N.) + 11,5 — 11; 10. Wysocki (Citroën) + 17,45 — 20; 11. Tyszkiewicz (Ralf Stetysz) + 9,67 — 476. Pozostali konkurenci: Przewłocki (Lancia), Nowicki (Ralf Stetysz), Srzednicki (Steyr), Nowakowski (Tatra) i Samborski (C. W. S.) po bohaterskim pokonaniu piętrzących się trudności ukończyli raid poza konkursem. Komandorem po raz drugi był inż. Heyne na sam. Laurin Klement.

Raid tegoroczny będzie zatem szóstym z rzędu konkursem turystycznym A. P. Długość drogi została tym razem zmniejszona, a trasa prowadzi przez szosy, po większej części znajdujące się w dobrym stanie, to też dla herosów raidu poprzedniego będzie on zapewne dziecinną zabawką. Niemniej raid polsko-czeski zapowiada się interesująco ze względu na możliwą bardzo liczną konkurencję i, miejmy nadzieję, ambitną i zaciętą walkę o nagrody między naszymi a czeskimi kierowcami.

Mak.

Targa Florio 1926

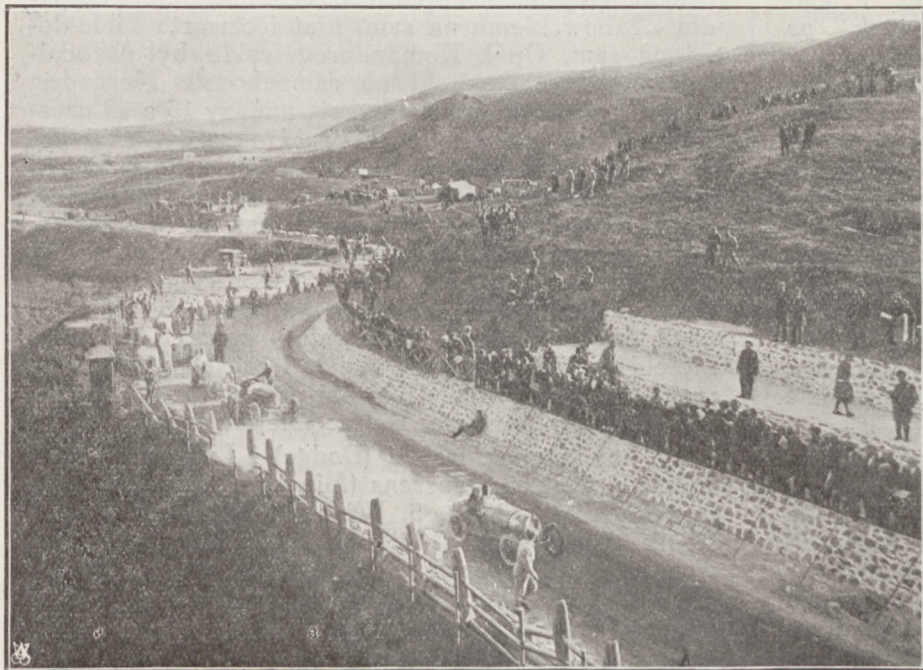
SIEDEMNASTY wyścig Targa Florio rozegrał się na Sycylii w dniu 25 kwietnia, odnosząc wielki sukces zarówno pod względem zainteresowania, jak znacznej ilości uczestniczących samochodów i osiągniętych rekordowych rezultatów.

W przeciwieństwie do dwóch lat ostatnich, wyścig tegoroczny składał się ponownie tylko z jednego biegu o nagrodę Targa, gdyż nagroda Coppa Florio, zdobyta, jak wiadomo, w roku ubiegłym przez fabrykę Peugeot i z powrotem przez nią ufundowana, nie stanowiła oddzielnej rozgrywki, lecz została włączona do ogólnej ilości nagród, które miały być przyznane zwycięskim firmom i kierowcom. Bieg rozegrał się w pięciu okrążeniach znanego ze swej trudności, górskiego toru Madonie, jedno okrążenie którego wynosi 108 km., a zatem całkowity dystans równał się 540 km. Do startu stanęło 34 zawodników, podzielonych na cztery kategorie:

Kat. 1100 cm.³: Geri (Salmson), Zubiaga (Austrian), Casano (Amilcar), Rallo (Salmson), Bozzacchini (Salmson), Tarabussi (Citroën), Starabba (Amilcar), Coneli (Salmson).

Kat. 1500 cm.³: Moravitz (Bugatti), Mucera (Ceirano), Dewitis (Bugatti), Maserati (Maserati), Caliri (Bugatti), Maraini (Bugatti), Croce (Bugatti).

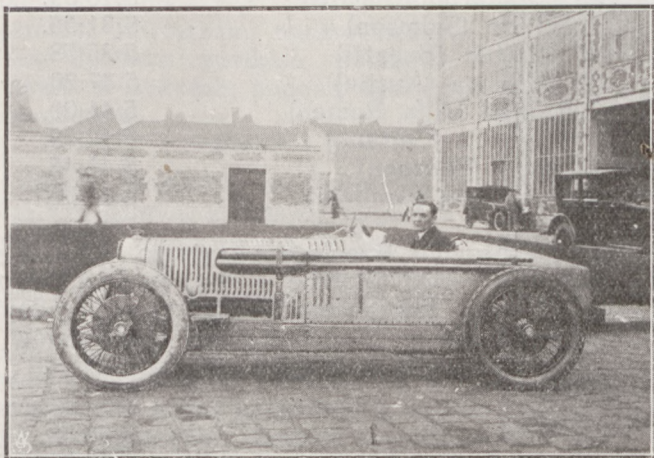
Kat. 2000 cm.³: Montarini (Bugatti), Lepori (Bugatti), Messeri (Bugatti), Divo (Delage), Masetti (De-



Rys. 99. Start Targa Florio.

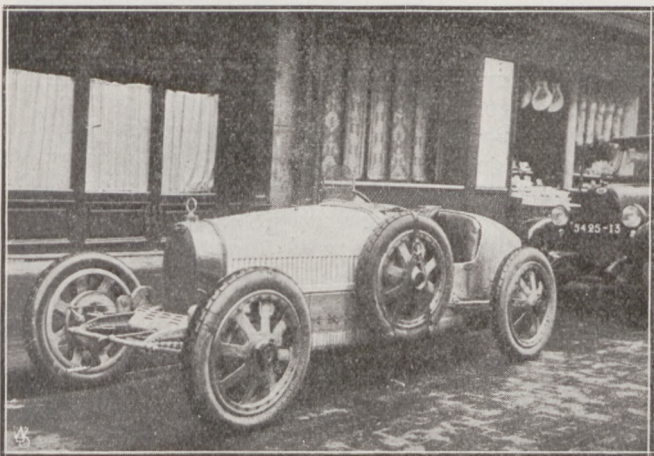
lage), Thomas (Delage), Dubonnet (Bugatti), R. Benoist (Delage).

Kat. pow. 2000 cm.³: Goux (Bugatti), Materassi (Itala), Desterlich (Diatto), Minoia (Bugatti), Wagner (Peugeot), Candrilli (Steyr), Boillot (Peugeot), Balestrero (O. M.), Vittoria (Diatto), Silitti (Alfa Romeo), Constantini (Bugatti).



Rys. 100. Samochód Delage z Targa Florio.

Odrzu w pierwszym okrążeniu rozpoczęła się przewidywana walka między obsadami trzech francuskich fabryk: Bugatti, Delage i Peugeot. Niestety Delage wkrótce ustępuje z placu w następstwie tragicznego wypadku jednego z kierowców tej obsady, słynnego Masetiego, który skutkiem przewrócenia się wozu na krzywiźnie odniósł ciężkie obrażenia i zmarł przed przybyciem pomocy lekarskiej. Tragiczny wypadek spowodował w pierwszym okrążeniu opóźnienie biegu pozostałych samochodów Delage, a w okrążeniu trzecim, wycofanie całej obsady, na znak żałoby.



Rys. 101. Samochód Bugatti z Targa Florio.

Drugi wypadek zdarzył się kierowcy Maraini, który, również skutkiem przewrócenia się samochodu na zakręcie, złamał sobie rękę.

Samochody Peugeot rozpoczynają bieg także niezbyt szczęśliwie. Boillot przejeżdża psa i jest zmuszony się wycofać z powodu uszkodzenia wozu. W ten sposób pierwsze miejsce w wyścigu zajmuje z łatwością zeszłoroczny zwycięzca, znakomity kierowca Constantini, na swym świetnym samochodzie Bugatti, i przechodzi na czele pierwsze okrążenie (108 km.):

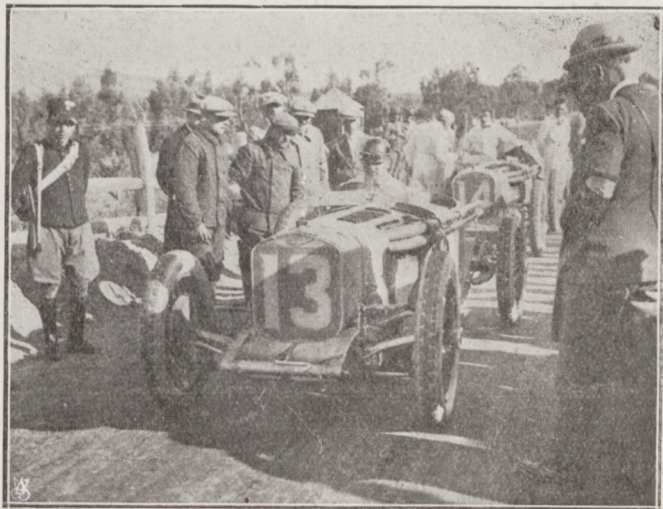
- | | |
|--------------------------|----------|
| 1. Constantini (Bugatti) | 1:27:01, |
| 2. Minoia (Bugatti) | 1:27:43. |

- | | |
|-------------------------|----------|
| 3. Materassi (Itala) | 1:29:32. |
| 4. Wagner (Peugeot) | 1:29:35. |
| 5. Dubonnet (Bugatti) | 1:29:43. |
| 6. Divo (Delage) | 1:30:17. |
| 7. Goux (Bugatti) | 1:30:39. |
| 8. Maserati (Maserati) | 1:30:58. |
| 9. Lepori (Bugatti) | 1:32:15. |
| 10. Desterlich (Diatto) | 1:33 00. |
| 11. Balestrero (O. M.) | 1:36:19. |
| 12. Morawitz (Bugatti) | 1:38:14. |
| 13. R. Benoist (Delage) | 1:38:14. |
| 14. Vittoria (Diatto) | 1:38:19. |
| 15. Candrilli (Steyr) | 1:38:40. |
| 16. Croce (Bugatti) | 1:39:51. |
| 17. Montarini (Bugatti) | 1:41:05. |



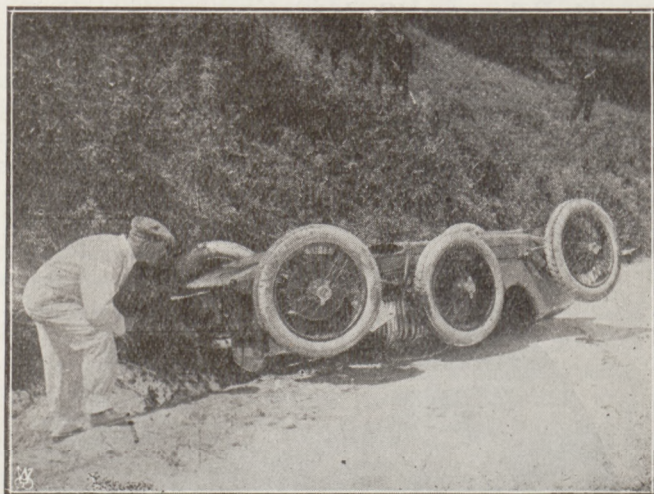
Rys. 102. Constantini, zwycięzca tegorocznego Targa Florio na Bugatti.

- | | |
|---------------------------|----------|
| 18. Caliri (Bugatti) | 1:41:56. |
| 19. Bozzacchini (Salmson) | 1:42:36. |
| 20. Mucera (Ceirano) | 1:44 55. |
| 21. Zubiaga (Austin) | 1:46:33. |



Rys. 103. Hr. Masetti u startu.

22. Devitis (Bugatti)	1:48:37.
23. Geri (Salmson)	1:50:25.
24. Rallo (Salmson)	1:51:20.
25. Silitti (Alfa Romeo)	1:54:37.
26. Starabba (Amilcar)	1:57:02.
27. Thomas (Delage)	1:57:12.
28. Tarabussi (Citroën)	1:58:15.

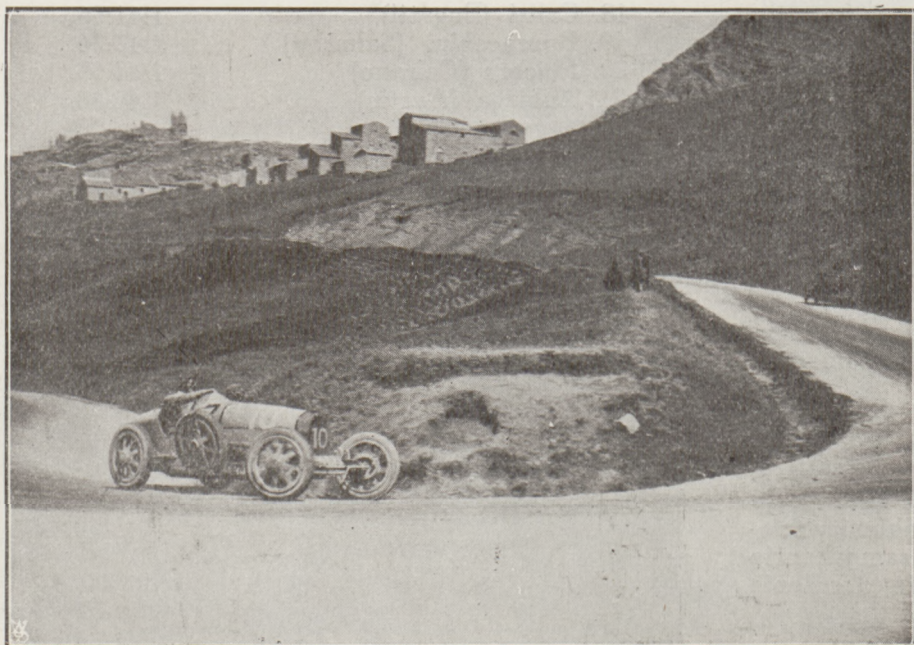


Rys. 104. Katastrofa sam. Hr. Masetti.

W drugim okrążeniu Minoia osiąga pewną przewagę nad Constantinim. Wycofują się w tem okrążeniu (216 km.) dwa samochody: Thomas na sam. Delage i Vittoria na sam. Diatto.

Trzecie okrążenie (324 km.) również nie przynosi wielkich zmian; odpada tylko Tarabussi na sam. Citroën, a Constantini z powrotem wychodzi na czoło biegu:

1. Constantini (Bugatti)	4:22:37.
2. Minoia (Bugatti)	4:29:47.
3. Materassi (Itala)	4:34:11.
4. Goux (Bugatti)	4:35:00.
5. Wagner (Peugeot)	4:36:23.
6. Divo (Delage)	4:38:18.
7. Dubonnet (Bugatti)	4:38:36.
8. Desterlich (Diatto)	4:52:30.
9. Lepori (Bugatti)	4:54:18.
10. Morawitz (Bugatti)	4:55:57.



Rys. 105. Lepori na Bugatti w Polizzi.

11. R. Benoist (Delage)	4:57:23.
12. Balestrero (O. M.)	4:58:41.
13. Maserati (Maserati)	4:59:19.
14. Candrilli (Steyr)	5:02:03.
15. Croce (Bugatti)	5:11:22.
16. Caliri (Bugatti)	5:12:03.
17. Bozzacchini (Salmson)	5:14:40.
18. Montarini (Bugatti)	5:16:33.
19. Rallo (Salmson)	5:31:55.
20. Devitis (Bugatti)	5:35:58.
21. Zubiaga (Austin)	5:37:20.
22. Silitti (Alfa Romeo)	5:41:00.
23. Mucera (Ceirano)	5:44:29.
24. Geri (Salmson)	5:47:45.
25. Starabba (Amilcar)	6:04:36.

Po skończeniu trzeciego okrążenia, samochody kategorii 1100 cm.³ zgodnie z regulaminem zakończyły wyścig. Bozzacchini na Salmsonie odniósł piękne zwycięstwo. Z pozostałych samochodów w czwartym okrążeniu (432 km.) odpada siedem:

1. Constantini (Bugatti)	5:54:43.
2. Minoia (Bugatti)	5:58:58.
3. Goux (Bugatti)	6:05:20.
4. Materassi (Itala)	6:08:00.
5. Dubonnet (Bugatti)	6:13:00.
6. Wagner (Peugeot)	6:17:42.
7. Lepori (Bugatti)	6:34:22.
8. Balestero (O. M.)	
9. Candrilli (Steyr)	
10. Maserati (Maserati)	6:43:15.
11. Montarini (Bugatti)	6:58:12.
12. Croce (Bugatti)	7:01:54.
13. Caliri (Bugatti)	7:05:20.

Ostatnie okrążenie nie przynosi zmian prawie żadnych; wycofuje się jeszcze jedna tylko maszyna. Constantini doprowadza do końca, po raz drugi wygrywając Targę Florio:

1. Constantini (Bugatti)	7:20:44.
2. Minoia (Bugatti)	7:30:49.
3. Goux (Bugatti)	7:35:58.
4. Materassi (Itala)	7:44:24.
5. Dubonnet (Bugatti)	7:44:58.
6. Wagner (Peugeot)	7:52:25.
7. Balestrero (O. M.)	8:20:34.
8. Candrilli (Steyr)	8:35:55.
9. Maserati (Maserati)	8:37:10.
10. Croce (Bugatti)	8:45:20.
11. Caliri (Bugatti)	8:50:45.
12. Montarini (Bugatti)	8:59:20.

Firma Bugatti, zdobywca nagrody Coppa Florio (przeznaczonej dla zwycięskiej fabryki a nie kierowcy), odniosła na torze Madonie drugie z kolei, zupełnie zasłużone zwycięstwo. Jej piękne ośmiocylindrowe wozy, w miarę szybkie, nadzwyczaj zwrotne, o sprawnych hamulcach i elastycznym silniku, doskonale nadają się na dzikie zakręty skalistego toru Madonie. Piękny rezultat samochodu Bugatti podkreśla jeszcze fakt, że Constantini osiągnął ponownie rekordową szybkość średnią 73 km. 513 m/g.

Godnym bardzo uwagi jest wynik kategorii 1100 cm.³, której zwycięzca, Bozzacchini, wykazał również rekordowy czas, osiągając szybkość średnią 61 km. 773 m/godz. Jest to wynik, bez przesady, nadzwyczajny,

dowodzący wysokiej wartości samochodów Salmson. Mała ta maszynka, prowadzona przez kierowcę amatora, osiągnęła szybkość średnią, do jakiej na trudnym torze Madonie nie byli w stanie częstokroć dociągnąć najlepsi kierowcy zawodowi na znacznie silniejszych samochodach. Rezultat, powtarzam, nadzwyczajny, który dowodzi wielkich postępów techniki w zakresie budowy małych samochodów.

—o—

Zmarły tragicznie hr. Juljusz Masetti był jednym z najświetniejszych kierowców wyścigowych w Europie. Brał udział w licznych zawodach, przeważnie na własnych samochodach, gdyż jako człowiek zamożny, a zapalony miłośnik sportu samochodowego, mógł sobie pozwolić na utrzymywanie kilku wspaniałych maszyn wyścigowych. Jeździł on też poza tym w barwach różnych fabryk. Z szeregu zwycięstw, które Masetti odniósł w wyścigach, najwięcej sławy przyniosło mu dwukrotne zdobycie Targa Florio (w latach 1921 i 1922), na tym samym torze, na któ-

rym w tym roku zginął pełną chwały śmiercią kierowcy. Cześć jego pamięci!

M. K.

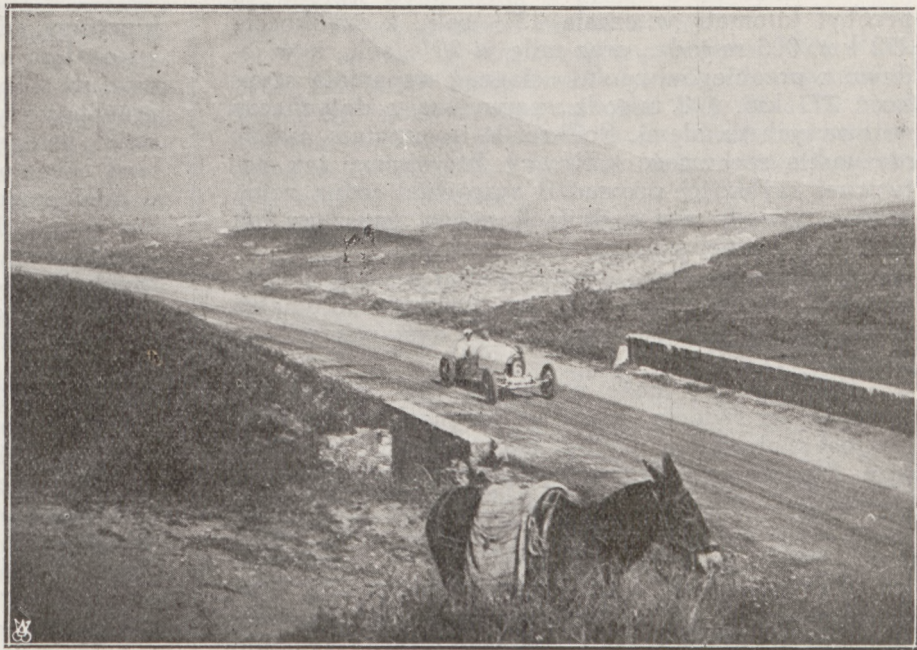
277 kilometrów na godzinę

DZIEN 27 kwietnia 1926 roku stanowić będzie wielką datę w historii automobilizmu. W dniu tym przewyższone zostały znakomicie symboliczne rekordy światowe szybkości na dystansach kilometra i mili angielskiej

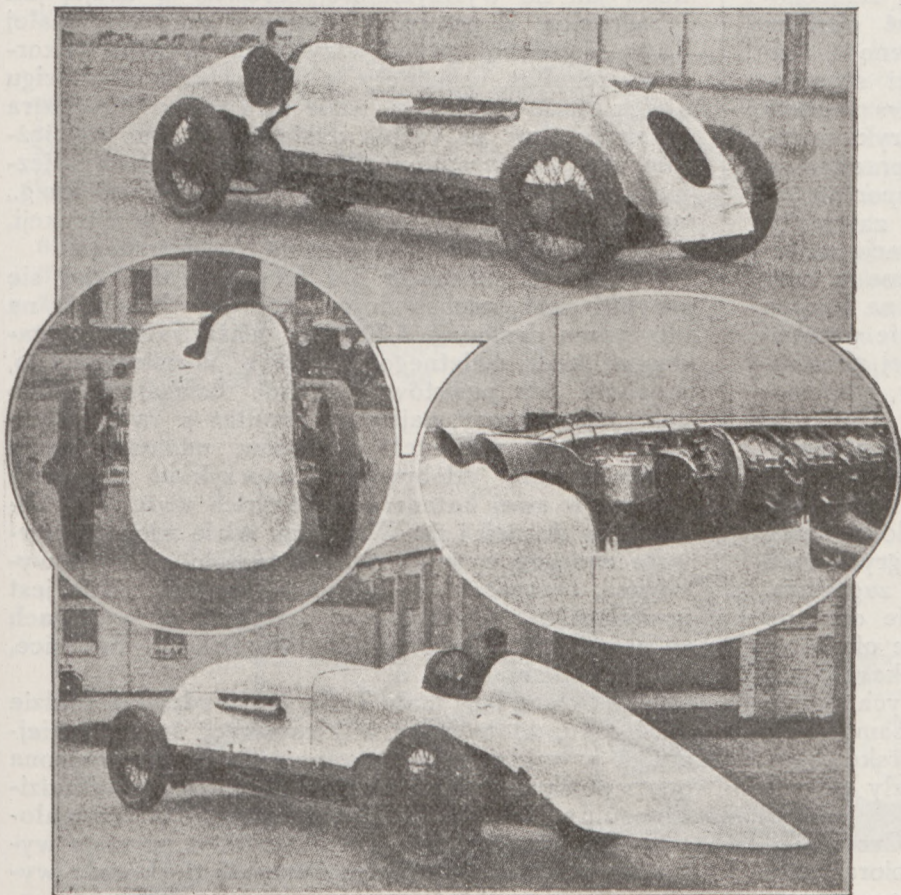
o starcie z rozbiegu, a przewyższone zostały akurat o tyle, o ile poprzednio były podwyższane, przez szereg najsławniejszych mistrzów kierownicy, w ciągu całych czterech lat. W maju roku 1922 rekord światowy szybkości wynosił 215 km/godz., w marcu

roku 1926 — 245 km/godz., a więc o 30 kilometrów więcej, a 27 kwietnia 1926 roku już 275 km/godz., czyli również więcej o 30 kilometrów, tak wspaniałego skoku w tabeli rekordów światowych szybkości dokonał znany kierowca angielski John Parry Thomas, na bolidzie własnej konstrukcji. Potworny samochód Thomasa, zbudowany z części samochodu wyścigowego, który był w posiadaniu zmarłego tragicznie hr. Zborowskiego, oraz niektórych części rozbitego w Boulogne bolida Leyland-Thomas, posiada silnik lotniczy Liberty, dwunastocylindrowy, o pojemności 27 litrów i mocy 400 K. M. Napęd kół tylnych ma łańcuchowy. Thomas zaopatrzył naturalnie swą maszynę w dokładnie opracowaną, specjalnie profilowaną karoserję, stawiającą minimalny opór w powietrzu. Miła ta maszynka ochrzczoną została pieszczotliwym imieniem „Babs”.

Już podczas pierwszych prób, dokonanych w końcu roku ubiegłego, wspaniały bolid wykazał swe wielkie zalety pod względem szybkości. Thomas pracował jeszcze nad nim całą zimę, a z nastaniem wiosny rozpoczął na plaży w Pendine, koło Głomorganshire w Walji, próby oficjalne, które 27 kwietnia uwieńczone zostały powodzeniem. Thomas



Rys. 106. Caliri na Bugatti mija wioskę Cerda.



Rys. 107. Bolid Thomasa „Babs”, 277 klm. na godzinę.

przebył kilometr w czasie $13\frac{1}{3}$ sek., z szybkością 272 km. 005 m/godz., oraz milę w $20\frac{1}{2}$ sek., a w jednym z przebiegów zdołał osiągnąć wspaniałą szybkość 277 km. 108 m/godz., najwyższą z dotychczas notowanych na ziemi. Podkreślić tu przytem należy niezwykłą sprawność kierowcy, który przy tak potwornej szybkości prowadził samochód jedną ręką, gdyż z powodu złej cyrkulacji smaru zmuszony był drugą ręką uruchamiać pompę smarową.

Następnego dnia Thomas zdołał jeszcze poprawić swe rekordy, osiągając na dystansie kilometra szybkość 274 km. 590 m/godz., a na dystansie mili — 275 km. 341 m/godz.

Dziwnem się może wydawać, że największą szybkość na świecie osiąga się na piasku, który nągół jest materiałem niezbyt dla szybkości przychylnym. Niemniej jest faktem, że piasek plaży morskiej przedstawia najodpowiedniejsze podłoże dla rozwijania zawrotnych szybkości. Musi on być jednak dość twardy a zatem wilgotny, to też pożądanem jest, aby plaża była ciągle zwilżana przez fale. Wilgotne podłoże daje bardzo małe tarcie, a lekkie zagłębianie się kół w piasku zapewnia dobre trzymanie kierunku i uniemożliwia poślizg boczny. Zresztą, gdyby nawet zdarzyło się, że samochód zarzuci, to i tak nie przedstawia to wielkiego niebezpieczeństwa dla

kierowcy, gdyż tor jest znacznie szerszy aniżeli szosa, a poza to nie zachodzi możliwość uderzenia o drzewo lub słup telegraficzny. Nic zatem dziwnego, że prawie wszystkie ostatnie rekordy światowe szybkości, ustanawiane były z małemi wyjątkami (Brookland, Arpajon) na plażach morskich, jak to widzimy z poniższego zestawienia szybkości, osiągniętych na dystansie kilometra o starcie z rozbiegu:

17 maja 1922. Brookland (Anglja). Lee Guines (Sunbeam) — 215 km. 250 m/godz.

23 czerwca 1923. Fanoë (Danja). Campbell (Sunbeam) — 219 km. 378 m/godz.

6 lipca 1924. Arpajon (Francja). R. Thomas (Delage) — 230 km. 548 m/godz.

12 lipca 1924. Arpajon (Francja). Eldridge (Fiat) — 234 km. 968 m/godz.

25 września 1924. Pendine (Anglja). Campbell (Sunbeam) — 235 km. 217 m/godz.

21 lipca 1925. Pendine (Anglja). Campbell (Sunbeam) — 242 km. 800 m/godz.

16 marca 1926. Southport (Anglja). Seagrave (Sunbeam) — 245 km. 114 m/godz.

28 kwietnia 1926. Pendine (Anglja). J. P. Thomas (Thomas special „Babs”) — 274 km. 590 m/godz.

Mak.

MARJAN KRYNICKI.

Sport samochodowy w Czechosłowacji

WTEGOROCZNYM kalendarzu sportu samochodowego zajmuje Czechosłowacja bardzo poczesne miejsce. Nie licząc wielkiej ilości zawodów lokalnych, które nie figurują w międzynarodowym kalendarzu sportowym, jedenaście sławnych zawodów czeskich zgromadzi elitę konkurentów środkowej i zachodniej Europy. Sport samochodowy u naszych sąsiadów wyszedł już bowiem dawno na szeroką, międzynarodową arenę i rozwija się nadal z żywiołową siłą, dzięki szczęśliwym warunkom rozwoju, a przede wszystkim dzięki istnieniu w Czechach kilku fabryk samochodów i motocykli. Fabryki te przejawiają dość znaczną ruchliwość w kierunku sportowym, biorąc szeroki udział we wszystkich zawodach krajowych oraz reprezentując Czechosłowację na terenie międzynarodowym. Rezultaty osiągnięte w konkursach przez czeskie samochody, stoją na bardzo wysokim poziomie, o czym niejednokrotnie przekonać się mogliśmy w Polsce, a co dobitniej zilustruje krótki przegląd największych sukcesów, odniesionych przez czeskie marki.

Najstarszą fabryką czeską, która już w zamierchłej przeszłości automobilizmu odnosiła sukcesy sportowe jest Laurin Klement. Pierwsze motocykle i samochody tej firmy ustanawiały rekordowe czasy w międzynarodowych wyścigach, rozgrywanych bądź na terytorjum Czechosłowacji, bądź zagranicą, już od roku 1908. W późniejszym okresie oraz po wojnie fabryka Laurin Klement nie bierze oficjalnie udziału w wielkich zawodach, zato w rękach amatorów samochody jej odnoszą wiele pięknych sukcesów. W raidach Automobilkłubu Polski samochody Laurin Klement, bądź prowadzone amatorsko, bądź też jako maszyny komandorów, zasługiwały zawsze na pełne uznanie.

Najpopularniejszą marką sportową Czechosłowacji jest koprzywnicka Tatra. Ona to, biorąc szeroki udział w międzynarodowym życiu sportowym, wślawiła barwy czeskie na całym świecie, przyczem

godnym uwagi jest fakt, że ogromna większość sukcesów fabryki Tatra osiągnięta została dzięki niezrównanym zaletom jej wspaniałego małego modelu. Ten genialnie skonstruowany lekki samochód wysunął się bezkonkurencyjnie na czoło swej klasy, wygrywając wszelkie konkursy, zarówno na szybkość, jak na wytrzymałość, zarówno w kraju, jak i zagranicą. Z pomiędzy wielkich sukcesów małej Tatry wymienić przede wszystkim wypada rekordowy rezultat, osiągnięty w zeszłorocznym wyścigu Targa Florio na Sycylii, gdzie dwa samochody Tatra przebyły przy 36° ciepła dystans 324 km. po ciężkim, górskim terenie o silnych wzniesieniach i licznych zakrętach, z szybkością średnią ok. 60 km/g., wykazując dobitnie racjonalność swej konstrukcji, a przede wszystkim chłodzenia powietrznego.

Wielkim sukcesem dla fabryki Tatra stał się rosyjski raid samochodowy, którego bezdroża na olbrzymim dystansie 5.300 km., mała Tatra, prowadzona przez świetnego kierowcę Vermirowskiego, przebyła bez punktów karnych, osiągając, mimo najmniejszej mocy, najlepszy rezultat w swej kolumnie. Szereg pięknych sukcesów odniosła Tatra w Niemczech, zdobywając naprzykład pierwsze miejsce w swej kategorii w górskich wyścigach Solitude, w Austrii i na Węgrzech, gdzie zdobyła pierwsze nagrody w wielu raidach (Alföld—Alpy) i wyścigach, i wreszcie we własnej Ojczyźnie, gdzie jest posiadaczką rekordów swej kategorii w wyścigach na wzniesieniu Zbraslav Jiloviste, Brno — Sobesice, Pilzno, Schoeber i t. d.

W Polsce trzy małe Tatry brały udział w raidzie 1924 roku, zdobywając w klasyfikacji świetne miejsce, a w raidzie zeszłorocznym Tatra, prowadzona przez polskiego amatora, Nowakowskiego, wzbudziła ogólny podziw swą nadzwyczajną wytrzymałością. Prócz tego brała Tatra udział w szeregu wyścigów w Polsce, osiągając wszędzie doskonałe wyniki, jak naprzykład pierwsze miejsce w zeszłorocznych wyścigach jesiennych w Poznaniu.

Trzecia fabryka czeska, Praga, również często bierze udział w zawodach, przede wszystkim krajowych. Doskonale rezultaty osiągnęły jej samochody w ostatnich raidach czeskich oraz w wielu wyścigach, jak na wzniesieniu Schoeber i in., gdzie samochody Praga, prowadzone przez amatorów, wykazały czasy bardzo dobre.

W polskim raidzie 1923 roku Praga zajęła ex aequo pierwsze miejsce bez punktów karnych, po czym ta sama maszyna, bez zdjęcia plomb, powróciła do kraju i wzięła udział w raidzie czeskim, kończąc go również bez punktów. Dowodzi to wysokiej wartości samochodów Praga.

Ostatnią wreszcie z czterech wielkich czeskich fabryk jest mało znana w Polsce firma Walter. Buduje ona samochody i motocykle, które oddawna konkurują we wszelkich czeskich zawodach, wyróżniając się także swymi wynikami, i są posiadaczami rekordów w wielu klasycznych wyścigach.

Ogromne zainteresowanie sportem samochodowym, przejawiające się wśród najszerzych warstw, jest również, obok istnienia fabryk samochodów, poważnym powodem do powstawania wielkiej ilości zawodów w Czechosłowacji. Organizacja tych imprez spoczywa w rękach licznych klubów samochodowych i motocyklowych, z których klubem reprezentacyjnym jest Automobilklub Republiki Czeskosłowackiej z siedzibą w Pradze, należący do Międzynarodowego Związku. On to organizuje najpoważniejsze imprezy sportowe w Czechosłowacji, z których najstarszą jest klasyczny wyścig wszechświatowej sławy na wzniesieniu Zbraslav Jiloviste.

Wyścig ten jest organizowany co roku na drodze, prowadzącej z Pragi do Dobris. Rozpoczyna się on w miasteczku Zbraslav, położonym o 11,2 km. od Pragi, a kończy na kilometrze 16,8, tak, że całkowita długość drogi wynosi 5,6 km. Na tym odcinku szosa w kilku gwałtownych zakrętach, połączonych krótkimi prostymi, wznosi się o 192 metry, co daje wzniesienie średnie 3,5%.

Pierwszy wyścig na wzniesieniu Zbraslav Jiloviste rozegrany został w roku 1908. Najlepszy czas ustanowił wtedy Joens, który na samochodzie wyścigowym Opel przebył wzniesienie w 3 m. 55,45. Najlepszy czas motocyklistów, 4 m. 24,45, wykazał Eliska na mot. Laurin Klement.

Drugi wyścig odbył się w roku 1911, przynosząc nowe rekordy. Heronimus na sam. wyśc. Laurin Klement wykazał mianowicie czas 3 m. 45,25, a Medinger na mot. Puch — 3 m. 57,25.

Następny wyścig zorganizowano w roku 1913; w wyścigu tym nie padł żaden rekord.

W roku 1914 Hoerner na sam. wyśc. Benz po-

bił rekord wzniesienia w czasie 3 m. 28,85. Rekord motocyklowy pozostał nienaruszony.

Po wojnie wyścig rozegrano w roku 1921. Przyniósł on nowy rekord motocyklowy, a mianowicie Chlad na Indianie osiągnął czas 3 m. 58 s. W roku następnym Chlad poprawił swój rekord, na tym samym motocyklu, na 3 m. 51 s.; rekord samochodowy pozostał bez zmiany.

W roku 1923 rekord Hoernera znowu pozostał nietknięty, zato świetny jeździec austriacki Karner, pobił rekord motocyklowy, osiągając na mot. Sunbeam czas 3 m. 43,2 s.

Dopiero w roku 1924, a więc po dziewięciu latach, padł rekord Hoernera. Niemiec Salzer, na sam. wyśc. Mercedes, przewyższył go znacznie wykazując czas 3 m. 14,4 s. Karner na Sunbeamie ponownie pobił rekord motocyklowy w 3 m. 31,3 s.

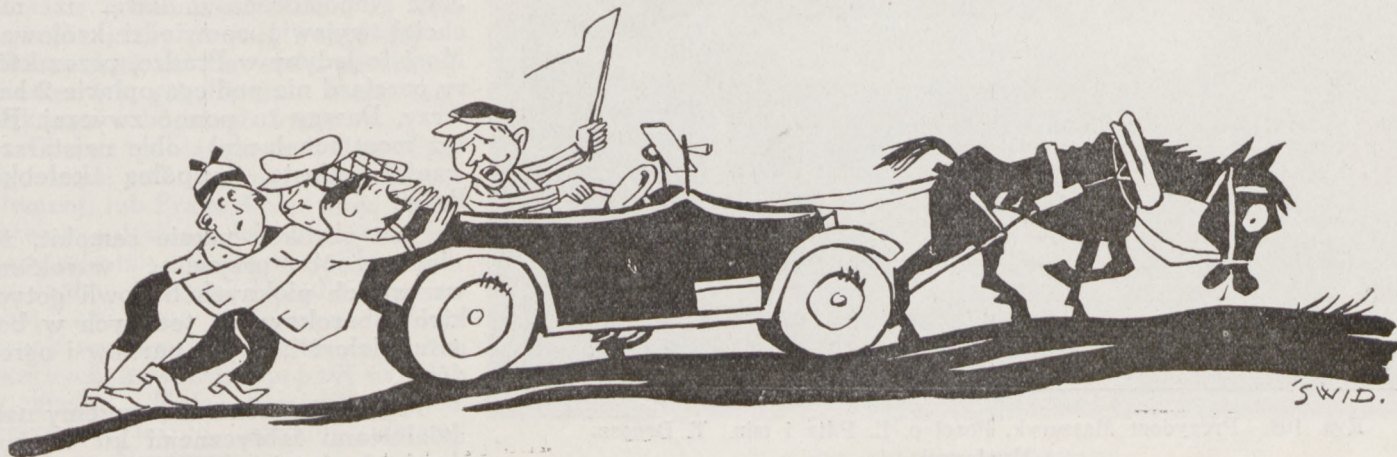
Nakoniec w rokueszłym rekord Salzera pobił znakomity kierowca francuski Divo, na sam. wyśc. Delage w czasie 3 m. 1,1 s. Kucka na mot. Brough Superior osiągnął nowy rekord motocyklowy w 3 m. 10,2 s.

Tak przedstawiają się w ogólnym zarysie dzieje walki o rekord wzniesienia Zbraslav Jiloviste. Widzimy już z tego krótkiego przeglądu, że wyścig ten gromadził za każdym razem najwybitniejszych kierowców europejskich, na najświetniejszych maszynach, co dowodzi wysokiego zainteresowania klasycznym wyścigiem Automobilklubu Czechosłowackiej.

Wyścigi na wzniesieniach cieszą się w Czechach (tak, jak i na Zachodzie Europy) wielką popularnością, to też oprócz wyścigu Zbraslav Jiloviste istnieją jeszcze inne zawody tego rodzaju, z których kilka zasługuje również na miano klasycznych.

Automobilklub śląsko-morawski organizuje co roku dwa takie wyścigi, jeden na wzniesieniu Sternberg, na przestrzeni 7,75 km., pod nazwą popularną „Ecce Homo”, drugi na wzniesieniu Brno—Sobesice, na przestrzeni 3.500 m. o wzniesieniu średnim 5,6%. Oba te wyścigi, z których pierwszy rozegra się w tym roku po raz szósty a drugi po raz trzeci, gromadzą również za każdym razem silną międzynarodową konkurencję.

Prócz powyższych kalendarz sportowy czeski obejmuje jeszcze szereg mniej ważnych, choć również interesujących wyścigów, z których wyliczyć wypada międzynarodowe zawody na wzniesieniach Schoeber, Karlove Vary i Olomuniec, oraz wyścigi w Schwarzbrown i Pilźnie. Z zawodów motocyklowych największe zainteresowanie wzbudza organizowany po raz pierwszy w tym roku, emocjonujący wyścig o czeskosłowackie Tourist Trophy.



Baczność automobiliści!

Urzędowe

Do
Zarządu Automobilklubu Polskiego

w Warszawie,
ul. Ossolińskich Nr. 6.

Magistrat m. Łowicza zwraca się z prośbą do Zarządu Automobilklubu Polskiego o wywarcie swego wpływu na Członków Klubu i wogóle automobilistów w celu stosowania się przejeżdżających przez miasto samochodów do zarządzeń Magistratu regulujących ruch samochodowy i związanych z bezpieczeństwem, zdrowotnością i wygodą mieszkańców, oraz udogodnieniem dla przejeżdżających.

Ponieważ ul. Zduńska, stanowiąca najkrótsze połączenie przez miasto szosy Warszawskiej i Łódzkiej jest najruchliwszą i zarazem najwęższą (6,50 m.) ulicą w Łowiczu, przeto ruch samochodowy skierowany został równoległą do ul. Zduńskiej ul. Podrzeczna. Odpowiednie napisy informacyjne umieszczone przy wjazdach do miasta, oraz tablice ostrzegawcze na zakrętach i t. p. zostały umieszczone i są oświetlone w nocy. Pomimo powyższego, większość samochodów przejeżdża ul. Zduńską.

Pomijając niebezpieczeństwo dla przechodniów, zatrucie powietrza mieszkańcom, oraz niewygodę dla automobilistów, zwracamy uwagę Panów na ujemne pod względem moralnym skutki niestosowania się do zarządzeń Magistratu, ponieważ ludność wiedząc, że przejeżdżający samochodami są przeważnie osobami zamożnymi i inteligentnymi, wyraża się „że dla bogatych nie ma przepisów”. Tłumiki samochodów nie są przy przejeździe przez miasto zamykane.

Szybkość samochodów daleko większa od ustalonej przepisami. Przed kilku miesiącami, pragnąc nie utrudniać ruchu samochodowego, przestaliśmy pobierać opłaty od samochodów osobowych, co stanowiło dla nas dość pokaźną sumę — mamy jednak prawo i obowiązek wymagania stosowania się do naszych prawnych zarządzeń.

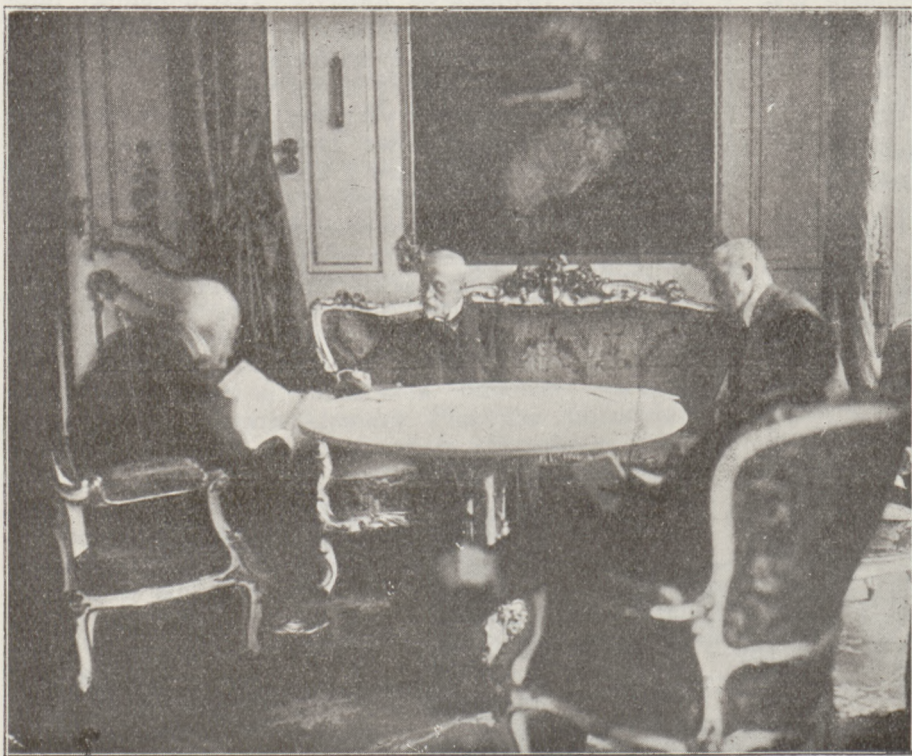
Nadmieniamy w końcu, że wydaliśmy zarządzenie miejscowej policji, by takowa pociągała winnych automobilistów do odpowiedzialności.

Burmistrz: L. Gołąb.

Złota Praga

— Za chwilę będziemy w Pradze.
— Widzi Pani tę wieżę Eiffel? to Petrzin, radiostacja praska.

Nasz samolot Potez zbliża się do miasta od zachodu, całą siłą swych 400 koni. Potężny motor Lorraine Dietrich warczy miarowo. Serce bije żywiej z radości.



Rys. 108. Prezydent Massaryk, Posel p. E. Piltz i min. T. Benes na Hradczynie.

Kochana złota Praga z lotu ptaka, co za widok cudowny! W złocistej mgłę letniego wieczoru rysują się coraz wyraźniej wieżycy miasta. Rozsiadło się ono na siedmiu wzgórzach po obu brzegach Wełtawy. Za Petrzinem, wzniesionym w stronie historycznej Białej Góry, oto już widać Hradczyn, który króluje nad miastem. Katedra gotycka, zamek królewski — Hrad, siedziba rządu, prezydenta... tu mieści się głowa i serce odrodzonej Republiki. Stąd promieniuje wola i myśl wielkich synów Czechosłowacji.

Oto płyniemy już nad Wełtawą. Sześć mostów rzucono przez rzekę, nie licząc wiaduktów kolejowych, a najstarszy ponad którym lecimy, to most Karol. IV, z XIV wieku, ozdobiony później figurami świętych.

Legenda mówi, że z mostu tego król Wacław kazał wrzucić do wody Jana Nepomocena za karę, iż nie chciał wyjawiać spowiedzi królowej. Most to jedyny w Pradze, przez który przejazd nie podlega opłacie 2 halerzy. Dawny to ponoć zwyczaj. Bo też most ten łączył obie najstarsze części miasta, wspólną kolebkę Pragi.

Tak szybko mknie samolot, że nie sposób przywitać wzrokiem wszystkich pięknych budowli gotyckich i barokowych, tonących w bogatej zieleni licznych parków i ogrodów.

Mijamy już centrum, suniemy nad dzielnicami fabrycznymi ku wschodowi, do lotniska praskiego.

Kbely, to jeden z najlepszych aeroportów Europy, urządzony wzorowo i świetnie utrzymany. Wspaniałe hangary, szkoła pilotów, stacja meteorologiczna, — wszystko żelazobetonowe.



Rys. 109. Praga, Stare Miasto „Mala Strana“.

Wśród ogródków uderzają estetyczne domki dla urzędników lotniska, bajecznie kolorowe, wytwory nowej architektury czeskiej. Wprowadzają mnie na komorę celną i do biura; na ścianach widzę wymalowane wszystkie linie lotnicze, rozchodzące się z Pragi. Codzień 14 samolotów stąd wyrusza, a będzie ich z każdym rokiem więcej!

Witam się z Dyrektorem Międzynarodowego Tow. Lotn. i z jego żoną. Panu wręczam najświeższe gazety, paryskie, pani zaś — oczywiście mówię o ostatnich krzyżkach mody.

W chwilę później małą Renault mknijemy do miasta, 12 klm. świetną szosą.

Wszystkie drogi w Czechosłowacji są w doskonałym stanie, co daje możliwość jazdy pewnej i szybkiej — tak szybkiej, że dla wielu pozeraczy kilometrów, giną liczne uroki tego pięknego i bogatego kraju.

Chcesz pobieżnie zwiedzić Pragę, wsiądź w którąś z maszyn Laurin Clement, lub Praga, które stoją przed hotelem i każ się wieść główną arterią miasta „Vaclarske Namesti“ do teatru Narodni Divadlo, przez most Legii, rzuć okiem na zielone wyspy rozsiane po Wełtawie, pełne gwarnych kawiarni, spójrz na stare miasto „Mala Strana“, potem szerokimi wśród ogrodów alejami wjedź na Hradczyn.

Jeśli nie chcesz wysiadać z maszyny, można objechać liczne podwórce Hradu, gdzie w skrzydłach zamku Pan Prezydent mieszka w zimie, gdzie główne ministerstwa się mieszczą, gdzie p. Benesz urządzuje, gdzie odbywają się audjencje i wspaniałe recepcje w salach, zawieszonych bezcennymi gobelinami... Ale chyba warto wysiąść i zajrzeć bodaj do katedry Św. Wita, a z tarasów Hradu oczy naćieszyć pyszną, jedyną panoramą miasta.

Amatorom starożytnych klejnotów radzę obejrzeć skarbiec Loretański, w pobliżu Hradu, a arcyciekawa biblioteka Strahowska będzie uczta dla bibliofilów!

(Uwaga w nawiasie: nasza „uczta“ a „ucta“ czeska tak podobne wyrazy, a znaczenia zgoła innego. „Ma ucta“ wita cię i żegna każdy Czech, co nie znaczy bynajmniej „moja ty uczto duchowa, czy inna — ale poprostu... moje uszanowanie).

Z Hradu każmy się wieść nowym mostem koło parlamentu, uniwersytetu, na plac Staromiejski. Tu pokłońmy się Poselstwu naszemu w pałacu Kińskich, a jeśli godzina bije właśnie na ratuszu, chodźmy przedziutko przyrzeć się zegarowi. Jest to arcydzieło sztuki średniowiecznej. Zawsze pełno tu samochodów z cudzoziemcami, oczekującymi na bicie zegaru, pełno gapiów ulicznych, zawsze i wszędzie jednakowo ciekawych.

Na metaliczny dźwięk godziny, ożywa nagle cały światek rzeźb umieszczonych koło cyferblatu. Tu kroczą Apostołowie Pańscy, tam śmierć koścista, potrzasa kosą i smutną wydzwania godzinę...

Ale życie nas porywa, więc jedźmy dalej, krętymi uliczkami, pod piękną gotycką Bramą Prochową, koło „Obecnego“ Domu wielkiego gmachu miejskiego, gdzie mieszczą się sale balowe, koncertowe, największe kawiarnie i restauracje.

Po obejrzeniu choć z daleka tylu cudów architektury i sztuki, warto pomyśleć już o strawie dla ciała. Dobrych restauracji jest dużo, wszędzie uraczają cię pysznym piwem pilzeńskim, które Czesi piją nawet na ranne śniadanie, przy porcji gulaszu.

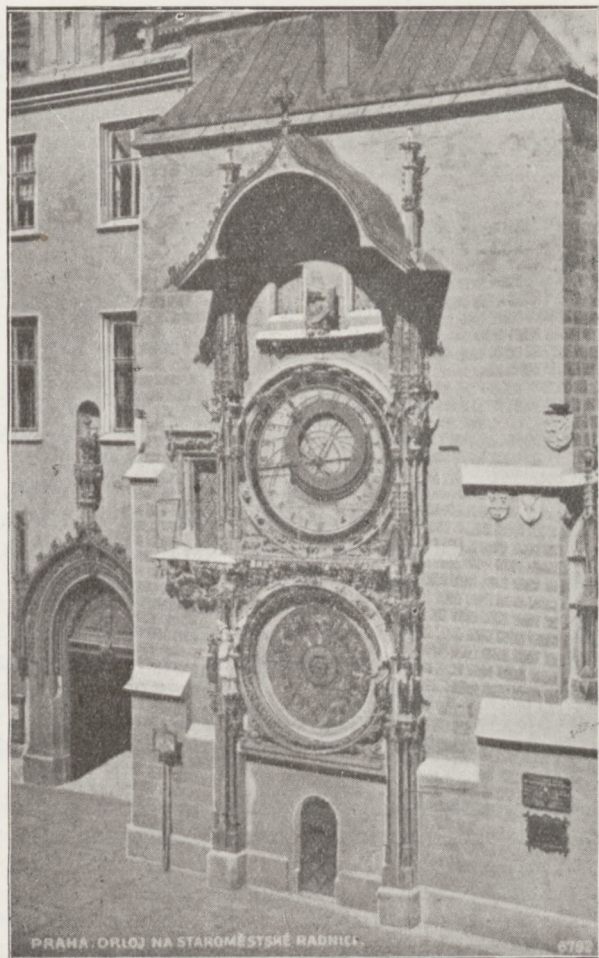
Czesi, wiadomo, to ludzie tęgiej pracy, więc też potrzebują solidnego jedzenia. „Horke parki“ (gorące kiełbaski) zawsze we wszystkich wędliniarniach dostać można, a w nocy i na ulicy, w przenośnych piecykach. Takie to zacne miasto!

Praga budzi się wcześniej.

Sklepy otwierają o 7-ej, urzędy naprawdę od 8-ej



Rys. 110. Praga, Hradczyn.



Rys. 111. Praga, Zegar na Ratuszu Staromiejskim.

są czynne. Tętno życia mocne tu i ma się wrażenie, że w swym pędzie twórczym cały naród zespala się, by wywalczyć sobie przodujące miejsce na każdym polu.

Praga ma około 600.000 mieszkańców a pod względem doskonałości urządzeń społecznych, nie ustępuje wielkim stolicom. Ile się nabudowało okazałych i pożytecznych gmachów od czasu niepodległości (1918), jak ten dzielny i pracowity naród zorganizował się szybko i karnie, jak potrafił to miasto obcych, choć pięknych kamieni napełnić życiem narodowym, własnem! Jest się naprawdę pełnym podziwu dla takiej tężyzny i pracy. Przemysł się rozwija, kryzysy się zgniata, buduje się nowe życie siłą jedności, woli i zdrowych mięśni.

Aż przyjemnie popatrzeć na młodzież płci obojej, zaprawiającą swe ciała do walki i pracy przez sport i gimnastykę.

Wystarczy iść po południu nad Wełtawę, gdzie się koncentruje całe życie Pragi. I to nie gdzieś za miasto, ale w samym jego sercu. Kto żyw spieszy do klubów tenisowych, pływackich, nawet polo, do wioślarzy. Wybrańcy z Yacht klubu rozwijają swe żagle. Liczne wyspy na Wełtawie roją się tłumami kąpielących, którzy opalają się, leżąc na trawnikach, lub w bardzo zredukowanych strojach raczą się kuflem piwa w nadbrzeżnych kawiarniach.

Posiadacze aut wyjeżdżają się kąpać w górę rzeki. Kogo nie stać na auto, może za 60 halerzy wsiąść w statek „parnik“, których jest legion. I wnet niknie nam z przed oczu Hradczyn, kończy się fabryczna dzielnica Smichow, gdzie i nasz konsulat się mieści, płyniemy wśród pól i wzgórz do Chuchli, gdzie jest tor wyścigowy, lub dalej, w górę rzeki, jak czas pozwoli. Wzdłuż Wełtawy biegnie szosa, więc

automobilistów pełno i tu, i na wszystkich dobrych drogach, jak się już rzekło.

Dokąd jechać? Bogaty ten kraj ma w promieniu kilkudziesięciu km. od Pragi tyle miejsc ciekawych i pięknych, że jest w czym wybierać.

Czy pojedziemy na wschód, z biegiem Berouszki, która aż pod sam Karluw Tyn płynie, ów sławny zamek Karola, gdzie chowano insygnia królewskie.

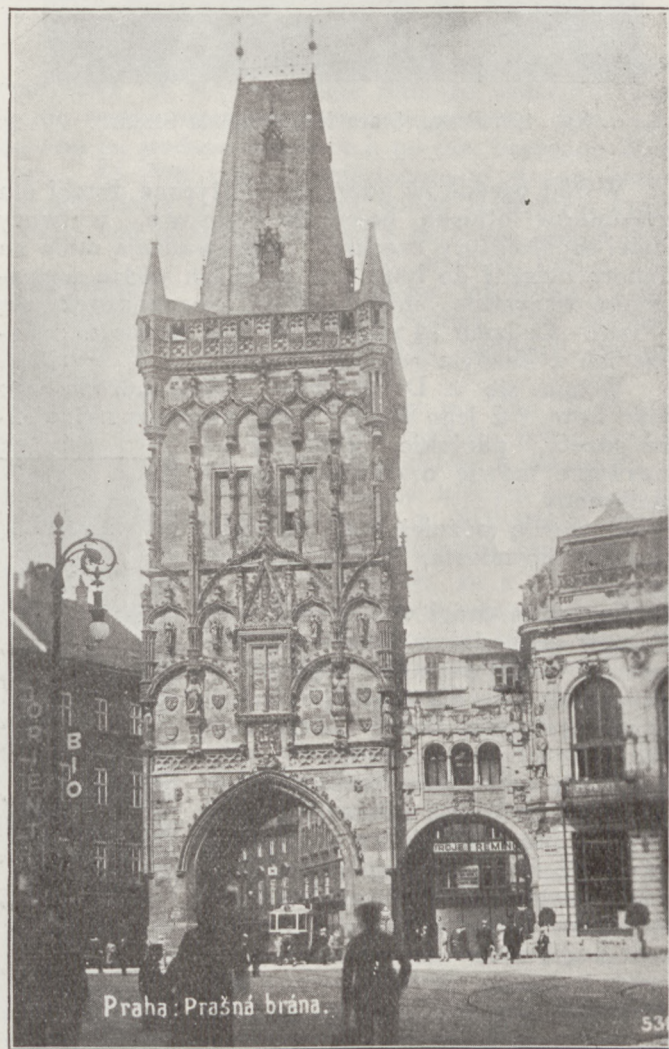
Jeśli na zachód skierujemy maszynę, w godzinę ku Podiebradom zdążymy, a tam króluje nad Łabą pomnik Wielkiego Jerzego, geniusza narodowego. Same Podjebrady, to komfortowe uzdrowisko solankowe.

Skierowując się na północ, wzdłuż Łaby, mamy Mielnik, malowniczo przy ujściu Wełtawy do Łaby położony. Sławna ta miejscina sprowadziła w wiekach średnich z Francji szczepy winne, które na południowych stokach mielnickich dobrze się przyjęły i dają wcale dobry szampan krajowy.

W r. 1922 z powodu tego jubileuszu symbolicznego zbratania czesko - francuskiego, urządzono na rynku Mielnickim historyczny pochód, przedstawiający dzieje wina mielnickiego.

Przyglądał mu się z balkonu ratusza sam pan Masaryk, witany owacyjnie przez ludność, witany przez panią na Mielniku, uroczą księżniczkę Lobkowic i zgromadzoną dyplomację.

Dla tych którzy mogą zwiedzić i dalsze zakątki Czechosłowacji, można by nazw mnożyć bez liku. Wspomnijmy owe sławne kąpieliska Karlove Vary i Mariánské Lázně. Tam to parokrotnie, przed hotelem Hannover, zatrzymywało się auto ministra Be-



Rys. 112. Praga, Prasna brama.

nesza, który odwiedzał w Marianskich naszego pierwszego posła Erazma Piltza, bawiącego na wywczasach w gościnie u konsula Sadowskiego, zacnego opiekuna kuracjuszków polskich.

W drodze powrotnej jakże nie zawadzić o Pilzno, gdzie wszechświatowej sławy zakłady Skody pracują gorliwie na obronę wielkości ojczyzny.

Posiliwszy się u „Prazdroju” pogawędźmyż choć trochę z Pilzniakami, którzy zawsze specjalną darzyli nas Polaków sympatją. Nie ograniczajmy się do zwiedzania osobliwości, wróćmy do Pragi, a zajrzyjmy do serca miasta i do serc ludzi.

Szczerze się one dla nas otwierają. Spotykałam doprawdy wzruszające objawy pietyzmu dla kultury polskiej. Takie mieszkanie śp. Fr. Kvapila, autora dwutomowej antologii polskiej, — to istny ołtarzyk kultu naszych wieszczów. Takie muzeum Karaska, bogaty zbiór polskiego malarstwa, to dowód w jakiej estymie jest tu nasza sztuka. Wykładów prof. Szykowskiego o Polsce słucha liczna rzesza studentów.

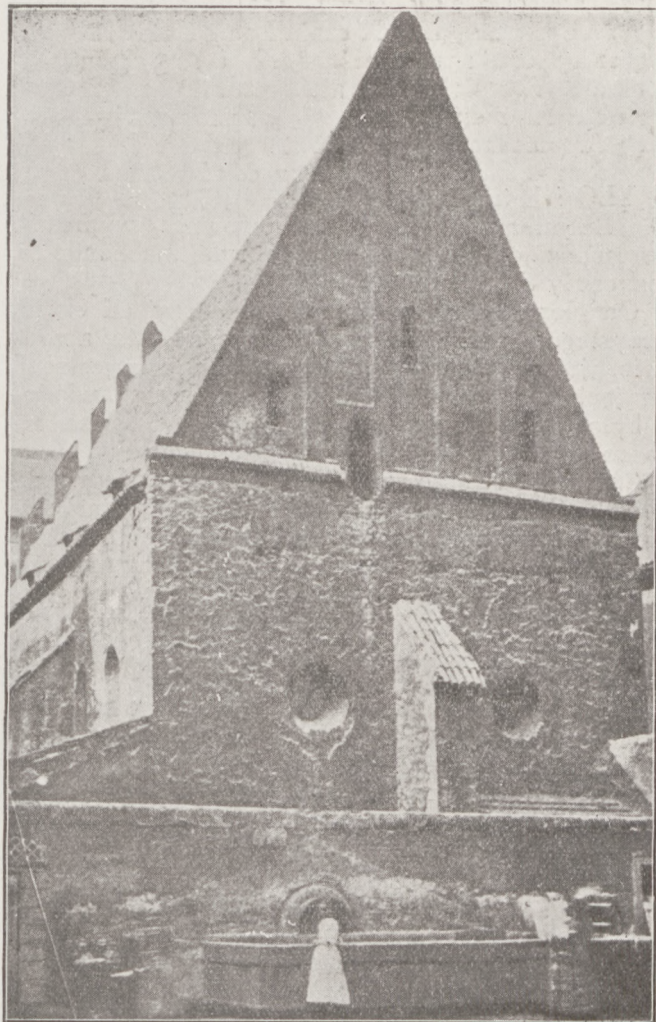
Narodni Diwadlo, powstały ze składek publicznych wielki teatr narodowy rozbrzmiewa dźwiękami „Pana Twardowskiego”, a uroczą Szmolcówna sławi nazwisko L. Różyckiego i krasę polskich kobiet...

Za tyle zainteresowania trzeba się odwzajemnić naszym braciom Czechom, co tem łatwiej przyjdzie, że Praga na polu sztuk pięknych da nam dużo świeżych wrażeń, a na polu sztuki życia wiele, bardzo wiele może nas nauczyć.

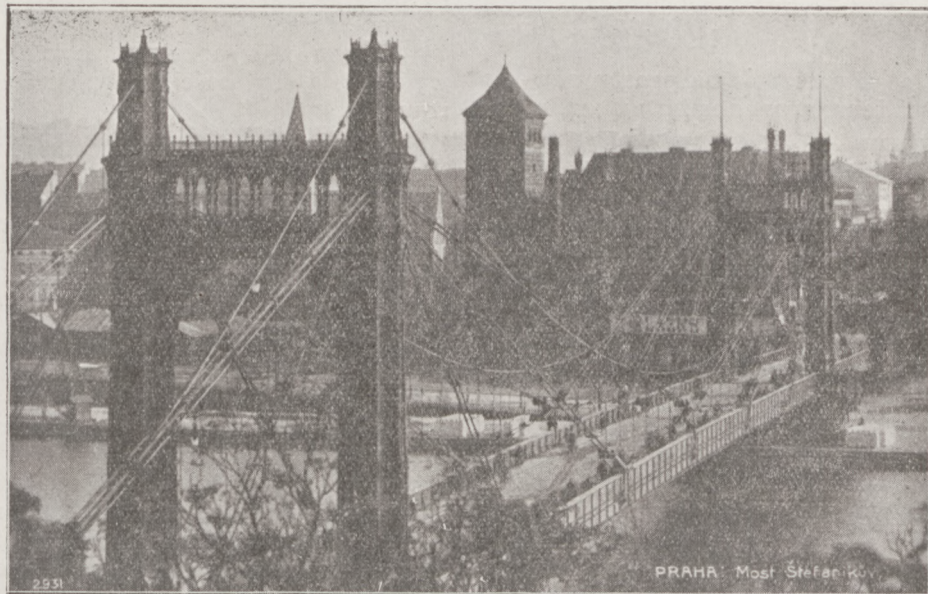
P. Benesz mówił niedawno w Pradze do premiera Skrzyńskiego: „powinniśmy znaleźć drogę trwałej współpracy obu narodów w dziedzinie gospodarczej i kulturalnej...”

O słusznie! Z całym zrozumieniem i dobrą wolą zabierzmy się do szukania tych dróg!

Zofja Guzkowska.



Rys. 113. Praga, Stara Synagoga.



Rys. 114. Praga, Most Stefana,

Niniejszym zawiadamiamy, iż powierzyliśmy główną agenturę naszego Towarzystwa na miasto Warszawę i powiat p. Łódzi Nagórskiej, zam. w Warszawie przy ul. Emilji Plater Nr. 25, telef. 174-05.

„PATRIA“

Polskie Towarzystwo Asekuracyjne
i Reasekuracyjne

w Warszawie, ul. Jasna Nr. 4.

Osada „Pragi“

(Ze wspomnień raidowych)

BYŁO ich trzech.

Inżynier R., duchowy kierownik wyprawy, wódz „ekipy“ z ramienia fabryki, mechanik X., i doskonały S., kierowca.

Od pierwszej zaraz chwili, to znaczy, od chwili uroczystego startu z garażów Polskiego Fiata, a właściwie, jeszcze wcześniej, od momentu rejestracji i przyjęcia wozu przez Komisję Techniczną... wiadomo było, że maszyna jest „I-sza klasa“ a osada... wyborowa.

Żaden wóz raidowy nie prezentował się wtedy tak solidnie, jak „Praga“; żaden nie miał takiego imponującego wyglądu w postojowej, nieprzemakalnej „pyjamie“ z tego brezentu; żaden nie zapalał tak wzorowo, z miejsca, za najlżejszym dotknięciem startera... (A grało to wówczas, jak pamiętamy, dużą rolę!)

...A cóż dopiero obsługa!

Na pierwszą komendę „Baczność!“ podchodzili czesi bez pośpiechu do swej szóstki. W minutę potem wszystko siedziało na miejscach, jak przymurwane. Żadnego zdenerwowania przy ruszaniu. Żadnych przykrych niespodzianek!

— Trr... Trrrrrrrrrr...

I już ich nie było!

Nie wylatywali przytem do startu na złamanie karku, jak to czynił ten i ów, niepomny, że raid, to nie wyścig. Przeciwnie. Wyprowadzali swoją maszynę rozważnie, hamując na każdym mostku, omijając każdy gwóźdź. A tak gwóźdź. Bo to jest najoczywistszy przesąd, jakoby opony rwały do siebie żelazo, zależnie od piątku i pecha... Wiemy dobrze, że kichy „nawalają“ najwięcej wtedy, kiedy się skacze po przedmiejskich kocich łbach, albo wrywa po chłopskich przydrożkach...

A wydostawszy się już wreszcie na prosty, równy gościniec, normowali tempo, podnosząc wskazówkę zegara na 60 — — — i jechali sobie grzecznie, ładnie, jak Pan Bóg przykazał, dając się mijać w górętszej wodzie kąpanym — — — kolegom - sarmatom.

No, i zbierali potem takich „Demonów pędu“ po całej drodze, omijając ich bardzo poprawnie i przepisowo, z klaksonem, trzepaczką komisarską i koleżeńskim pozdrowieniem, jak tego wymaga srogi regulamin i automobilistyczna proletariacka sztama...

Że tam jeden z drugich Farys, który się był zerwał ze strachu allurem à la Montlhéry — — — tkwi pod słupem kilometrowym, albo, zgoła, pojadając od czasu do czasu, kiedy mniej było roboty przy wolancie.

Inżynier R., tkwiący na strapontenie, jak kapitan na mostku, obliczał kilometry i minuty...

Mechanik zasię — — — słuchał, jak pracuje motor i dotykał czasem odniechcenia jakiegoś guzika, czy śrubki...

Kręcono trochę nosami na pobratymców - Czechów, że są zamało „sportowi“. Hm... Jeżeli o wygląd chodzi, widywaliśmy istotnie większych szykowców. Jechał więc S. w jakiejś niesamowitej czapie, bardziej pasującej do Szydłowieckiej bryki, jak do auta. Inżynier R. miał na sobie paletko typu „Wertheim, Modell 1910, 59 Mark, 95 Pfennig“. O wyglądzie mechanika nieda się wogóle nic powiedzieć...

Ale „Praga“ wyglądała zato coraz lepiej. Ani jednego punktu karnego, pierwszy defekt dopie-

ro w 3-im dniu raidu, motor śpiewał, jak Adelina Patti, resorki bujały, jak Adrjatyk, słowem, rai!

Nawet dermatoid, wyściełający wnętrze wozu, już nie raził.

— Szkoda skóry na raid!

Mieli rację.

— — — — —

Mieli ciągle rację — — i to nas nawet (możemy teraz powiedzieć otwarcie) trochę irytowało. Podczas, gdy w lubej zakopiańskiej Kapui ten, czy tamten polski sportsman deklamował ody do Hennesy'ego, albo stance do Martell'a — — podczas, gdy nasza rodzima tężyzna wyładowywała się w jakimś porywającym shimmy z wabną kuracjuszka — czesi szli spać!

Z kurami! O 9 - ej! Jak te lalecзки!

To też wstawali z rana wypoczęci (i różowi, jak praska szynka...).

Karburator im nie kichał, motor nie kaprysił, starter nie paskudził, świece nie zarzucały...

— — — — —

Siła czasu od owego raidu upłynęło, ale wszystko mamy, jak widzicie, Panowie Czesi, w dobrej pamięci.

Mamy w pamięci to przedewszystkiem, że daliście nam wówczas, na ślicznym szlaku Cieszyn — Zakopane — Worochta — Warszawa, lekcję jazdy raidowej.

Nie potrzebowali tej lekcji wytrawni Daimlercy, różne morowe Bettaqui, Liefeldty i inni majstrowie.

Ale młodzież polska, zaprawiająca się dopiero do trudnych wypraw raidowych, ale nasi amatorzy, wiele od Was skorzystali.

— — — — —

Okazało się pozatem, że umiar i pewność — nie wykluczają szybkości decyzji i śmiałego obrotu kierownicy.

— Wtedy, pod Winnikami?! Jakże szpetnie wyleciał na nas na zakręcie mały Citroën ciperski szorujący lewą stroną gościńca?

Kierowca „Pragi“ uczynił wtedy bardzo piękny sus wprawo, poza gościniec, ryzykując całość resoru...

Nie wiem czyby się znalazło wielu automobilistów nad Wisłą, czy Wełtawą, którymby się podobny piruet równie pięknie udał!

— — — — —

Wspominamy sympatyczną osadę „Pragi“ w dobie, poniekąd, zwrotnej, gdy się stosunki polsko - czeskie znakomicie zacieśniają.

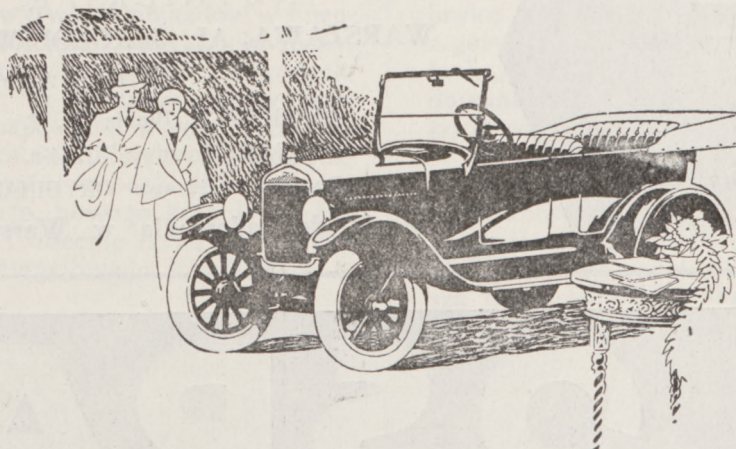
Prąd zdrowego rozsądku wyprzedza w tym wypadku sentyment. Ale i sentyment się znajdzie!

Tegoroczny raid polsko - czeski będzie dowodem naszego zbliżenia.

Toasty ministrów Benesza i Skrzyńskiego nie były zwykłymi frazesami dyplomatycznymi. Akcenty słowiańskiej solidarności nie uderzają już dziś w próżnię! Wiemy dobrze, że po tamtej stronie wspólnej granicy pracuje młoda, dzielna, tęga demokracja czeska — a po tej stronie, nowa, odradzająca się Polska, wyciągająca przyjazną dłoń do bratniego narodu!

Życie składa się, ostatecznie, z nieprzerwanego łańcucha epizodów: niech - że i te parę epizodów, zanotowanych na marginesie naszych wspomnień sportowych, starczy za pozdrowienie...

Zdzisław Kleszczyński.



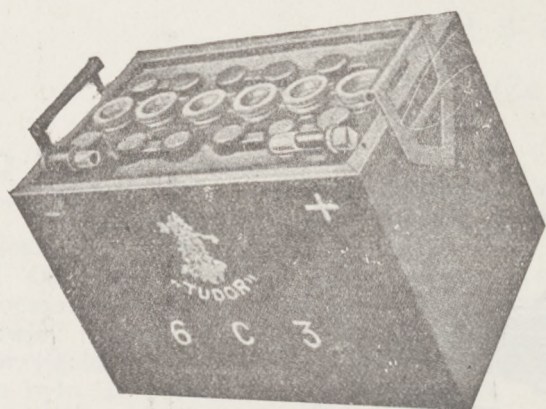
ULEPSZONY SAMOCHÓD TURYSTYCZNY FORD

Karoseria wykonana jest całkowicie ze stali. Budowa została zmieniona i samochód posiada obecnie płynne, proste linie. Obie połowy przedniej szyby otwierają się niezależnie od siebie. Samochód posiada czworo drzwi, które wszystkie otwierają się ku przodowi. Nieprzemakalne zasłony boczne otwierają się razem z drzwiami. Buda ulepszonej konstrukcji. Nowa, udoskonalona przENOŚNIA i hamulce na tylne koła. Siedzenia są niższe, a odległość między przednim a tylnym siedzeniem jest większa niż dawniej. Zbiornik benzyny umieszczony jest przed deską rozdzielczą, pod maską silnika.

Obejrzenie wozów nie obowiązuje do kupna, u najbliższego przedstawiciela FORDA.

The classic Ford logo, featuring the word "Ford" in a stylized, cursive script font.

UPOWAŻNIENI PRZEDSTAWICIELE FORDA
we wszystkich większych miastach Polski



Zakłady Akumulatorowe syst. „TUDOR”

— INŻYNIER FR. MÜLLER —
WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 45. TEL. 17-45

ODDZIAŁY:

BYDGOSZCZ, Błonia Nr. 7. Telefon Nr. 13-77

POZNAŃ, Mostowa Nr. 4-a. Telefon Nr. 11-67

Baterie starterowe ORYGINALNE „TUDOR”

Stacja do ładowania w Warszawie, Złota Nr. 35

OSRAM

ŻARÓWKI AUTOMOBILOWE W SPECJALNYCH ETUI,



zawierających
komplet zapasowych
żarówek dla
samochodów.
dostarczamy je do
wozów wszelkich
typów.

*Pamiętajcie o zapasowych żarówkach
dla Waszego urządzenia świetlnego!*

PNEUMATYKI CONTINENTAL.

Z powodu wynikłej obecnie sytuacji przez ograniczenie przywozu zmuszeni jesteśmy ku naszemu szczeremu ubolewaniu zamknąć chwilowo nasz oddział sprzedaży.

Korzystamy ze sposobności, by wyrazić naszej Szan. Kliencieli podziękowanie za okazywane nam zaufanie i zainteresowanie się naszymi wyrobami. Nie wątpimy, iż na nowo podejmiemy ich sprzedaż z chwilą, gdy zezwolą na to stosunki handlowe

CONTINENTAL CAOUTCHOUC COMPAGNIE

SP. Z OGR. ODP.
WARSZAWA.



Roczniki „A U T A” z r. 1925

SĄ DO NABYCIA W CENIE:

nieoprawione 16 zł.

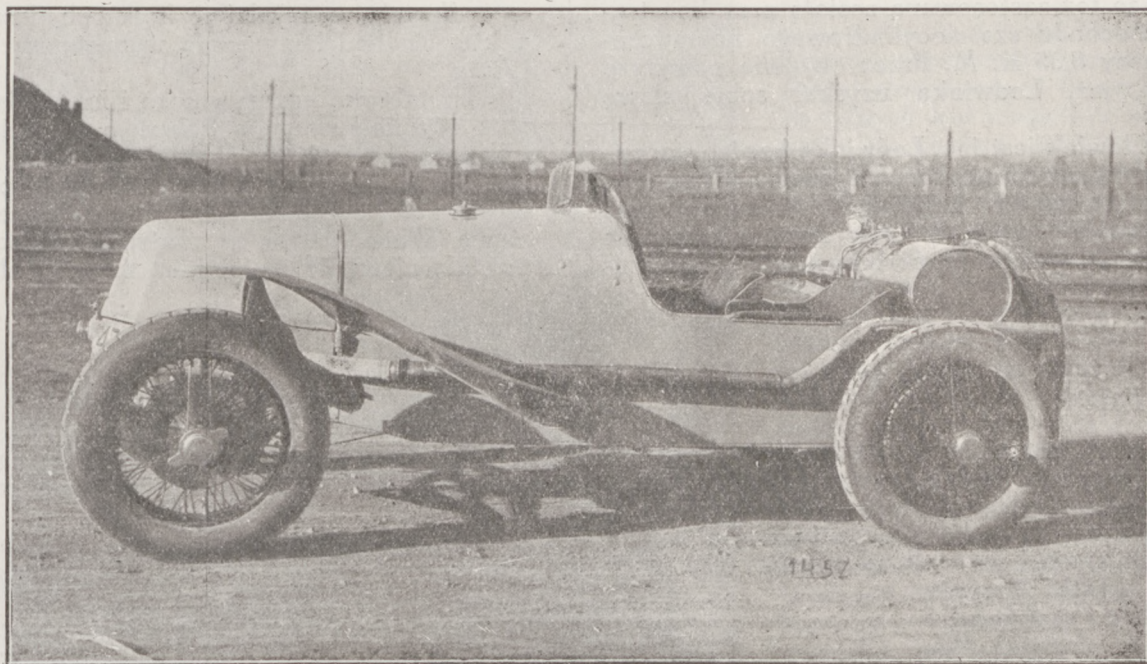
oprawione w płótno . . 25 zł.

Fabryka Tatra

WSZECHŚWIATOWEJ sławy czeska fabryka samochodów „Tatra”, Koprivnická Woz. akc. spol. (Nesseldorfer Wagenbau Fabriks A. G.), jest jedną z najstarszych wytwórni pojazdów w Europie. Założona w roku 1835, jako fabryka ekwipaży, przeszła później do budowy wagonów kolejowych, przeważnie luksusowych, a z zapoczątkowaniem rozwoju automobilizmu rozpoczęła, w roku 1888, budowę samochodów. W roku 1922, dzięki ciągłemu rozwojowi fabryki, dział wyrobu samochodów przeniesiony został do oddzielnego, nowego kompleksu budynków w Koprzywnicy, i obecnie nowa ta fabryka należy do koncernu Przemysłowego Ringhoffer’a w Pradze Smichowie.

nami i kroczy własną, samoistną drogą, zawsze na czele postępu techniki samochodowej. Pierwszy samochód sześciocylindrowy, wypuszczony przez fabrykę w roku 1910, posiadał już zawory sterowane z góry, smarowanie pod ciśnieniem i hamulce na kołach przednich. Karoserje samochodów „Tatra”, budowane przez samą fabrykę, są jej specjalnością, jako dawnej fabryki ekwipażowej.

Każda wielka fabryka samochodów, która stwarza nowe konstrukcje i pragnie zaznajomić z nimi publiczność, musi brać udział w raidach i wyścigach. Zakłady „Tatra” najwięcej ze wszystkich firm czeskich popierają sport samochodowy i są najżywotniejszą pod względem sportowym marką w Czechosło-



Rys. 115. Samochód Mała Tatra typ Targa-Florio.

Fabryka „Tatra” znajduje się w Zagłębiu Przemysłowym Morawskiej Ostrawy. Leży ona zaledwie o 40 kilometrów od granicy polskiej, to też zatrudnia wielu Polaków z pośród ludności polskiej, zamieszkującej pogranicze, a wszystkie samochody, dostarczane do Polski, przechodzą granicę drogą kołową.

Początkowo fabryka budowała samochody osobowe, czterocylindrowe mocy 14/45 K. M., oraz sześciocylindrowe mocy 20/70 K. M., przeważnie z wykończeniem luksusowym i dopiero podczas wojny przystąpiła do fabrykacji samochodów ciężarowych 2 i 4-ro tonnowych. Wszystkie te maszyny zdobyły sobie doskonałą opinię w sferach samochodowych.

Po wojnie fabryka „Tatra” wypuściła na rynek swą najświetniejszą konstrukcję, a mianowicie samochód dwucylindrowy, ochładzany powietrzem, z silnikiem i podwoziem specjalnej konstrukcji, który cieszy się dotąd ogromnym powodzeniem nie tylko na rynkach Europy, lecz i w krajach egzotycznych, jak Japonia, Argentyna etc. Na podstawie długoletnich doświadczeń zostało wreszcie ostatnio skonstruowane nowe sześciocylindrowe podwozie, samochodu typu 17.

Wszystkie samochody, zbudowane przez fabrykę „Tatra”, wyróżniają się swą nowoczesną i oryginalną konstrukcją, która zrywa z utartymi szablo-

wacji. Samochody „Tatra” w ostatnich latach po wojnie brały udział w około 50 raidach i wyścigach, zdobywając wszędzie pierwsze nagrody. Już przed wojną samochody tej marki zdobywały pierwsze miejsca w zawodach, jak na przykład w międzynarodowym wyścigu górskim Semmering, w międzynarodowych raidach alpejskich, w zjeździe gwiazdzystym do Monte Carlo i t. p. Z konkursów powojennych największe sukcesy odniosła fabryka w roku ubiegłym w wyścigach Targa Florio i w rosyjskim raidzie samochodowym. O zwycięstwach „Tatry” wspominały obszerniej na innym miejscu.

Jak wynika z powyższego fabryka koprzywnicka należy do najlepiej zorganizowanych firm automobilowych, co w wielkiej mierze zawdzięcza dobremu kierownictwu.

Naczelnym dyrektorem koncernu jest baron Dr. Jan Ringhoffer, jeden z najdzielniejszych przemysłowców czechosłowackich, pochodzącej ze starej rodziny przemysłowców, odznaczony ostatnio tytułem członka Rady Generalnej Narodowego Banku Czeskiego.

Dyrektorem głównym i naczelnym konstruktorem działu samochodowego jest inż. Jan Ledwinka, cieszący się sławą światową.

Jest on jednym z konstruktorów, posiadających nie tylko talent wynalazcy, ale także wielkie do-

świadczenie w budowie samochodów, ponieważ pracował jeszcze przy budowie samochodów parowych w Paryżu. Szukał on zawsze w swoich konstrukcjach nowych dróg, nie opierając się tylko na starych doświadczeniach. Pracował oddawna i prawie bez przerwy w fabryce koprzywnickiej, tak, że już samochody przedwojenne tejże fabryki zbudowane były według jego planów. Po ukończeniu wojny przeniósł się on do zakładów „Steyr” w Austrii i był twórcą sześciocylindrowych samochodów tej marki. Po 3 latach inż. Ledwinka powrócił znowu do Koprzywnicy, gdzie skonstruował samochód „Mała Tatra”, który wywołał wówczas rewolucję w branży automobilowej i jest największą jego chwałą. Rozwiązał on w tym wypadku zagadnienie powietrznego chłodzenia samochodu, która to myśl istnieje od początku automobilizmu, jak również zagadnienie resorowania masy dyferencjału i kardanu.

Budowa podwozia „Małej Tatry” okazała się doskonałą, to też zastosowana została przy konstruowaniu samochodu sześciocylindrowego najnowsze- go typu, mocy 8/35 K. M. Przez obydwie powyższe konstrukcje inż. Ledwinka uzyskał sobie sławę światową.

Jako człowiek jest inż. Ledwinka bardzo uprzejmy, zawsze wesoły i pogodny, przyczem nie zdradza normalnej nerwowości genialnych konstruktorów. Rozkazy wydaje zawsze w tonie żartobliwym, tak iż są one wykonywane przez inżynierów i robotni-

ków z największą przyjemnością, przyczem wszyscy przekonani są o jego niezwykłych zdolnościach i uznają jego genialność. Nie jest on tylko ojcowiskim przyjacielem swoich robotników, ale także znakomitym nauczycielem. Stoi na stanowisku, iż idee jego nie powinny być sekretem, lecz dzieli się nimi ze swymi współpracownikami, którzy razem z nim pracują nad każdym wielkim dziełem. W ten sposób uzyskuje on z biegiem czasu sztab doświadczonych pracowników. Dla inż. Ledwinki zgłoszenie patentu nie jest rzeczą główną, gdyż ma on zapatrywanie, iż jego konstrukcje są czemś zupełnie zrozumiałym, i że każdy inny również mógłby je stworzyć. Nadzwyczajna skromność tego genialnego człowieka zjednała mu dużo prawdziwych przyjaciół.

Inżynier Ledwinka jest prócz tego jednostką twórczą i pracowitą. Gdy tylko ukończy jedną pracę, myśli wciąż nad nowymi konstrukcjami i możemy zdradzić, że przygotowuje on obecnie nowe epokowe odkrycia w dziedzinie konstrukcji samochodów, o których będziemy pisać w następnych numerach „Autu”.

Na fabrykę koprzywnicką i inż. Ledwinkę zwrócono również uwagę w Polsce, o czym świadczy nie tylko bardzo wielka ilość kursujących w naszym kraju samochodów „Tatra”, lecz także to, że Rząd polski ubiegłego roku udzielił tej fabryce wielką dotację. Widać z tego, że „Tatra” w Polsce cieszy się powodzeniem nie mniejszym, niż na całym świecie.

Nowy model samochodu „Tatra”

O BOK słynnego twórcy samochodów Hispano-Suiza Birkhita, śmiało postawiłbym na czele wszystkich konstruktorów samochodowych, inż. Jana Ledwinkę — pierwszego twórcę słynnych dawniejszych samochodów Nesselsdorfer, następnie przez czas krótki Steyrów a obecnie dwu i sześciocylindrowki tejże fabryki Nesselldorfer - Tatra. Każdy zmiłowany w pięknej mechanice technik przyznać musi, iż inż. Ledwinka to pierwszorzędnny artysta. Polot i oryginalność jego koncepcji, obleczone w nadzwyczaj prostą formę, stwarza prawdziwe arcydzieła mechaniki. Inż. Ledwinka przytem operuje stalą i aluminium jak najposłuszniejszym woskiem, osią- gając bez zawodu, z góry zamierzony, rezultat. Świadczy to nie tylko o wynalazczej pomysłowości, lecz również o wysokiej wiedzy i o głębokim jego doświadczeniu.

Po dwu cylindrowej, popularnej „Małej Tatrze”. Koprzywnicka Fabryka Samochodów i Wagonów wypuściła obecnie samochód wyższej klasy, mianowicie tak zwany przez nią typ 17. Jest to sześciocylindrowka. znacznie jednak mniejsza od dawniejszej „Dużej Tatry”, posiadającej za to wiele cech wspólnych ze słynną „Małą Tatrą”.

Temi cechami przedewszystkiem są: ruchome tylne półoski i nieobecność klasycznej ramy podwozia.

Silnik nowego modelu jest zmodernizowanym znany- m dawniejszym silnikiem Koprzywnickiej fabryki.

Jest to silnik najzupełniej nowoczesny z górnym rozrządem za pomocą wału, umieszczonego ponad cylindrami. Tu znajdujemy typowe dla Ledwinki uproszczenie konstrukcji, — osadzenie mianowicie bezpośrednie na wale rozrządczym z jednej strony wentylatora, z drugiej zaś za pomocą pojedynczej przekładni trybowej — magneta.

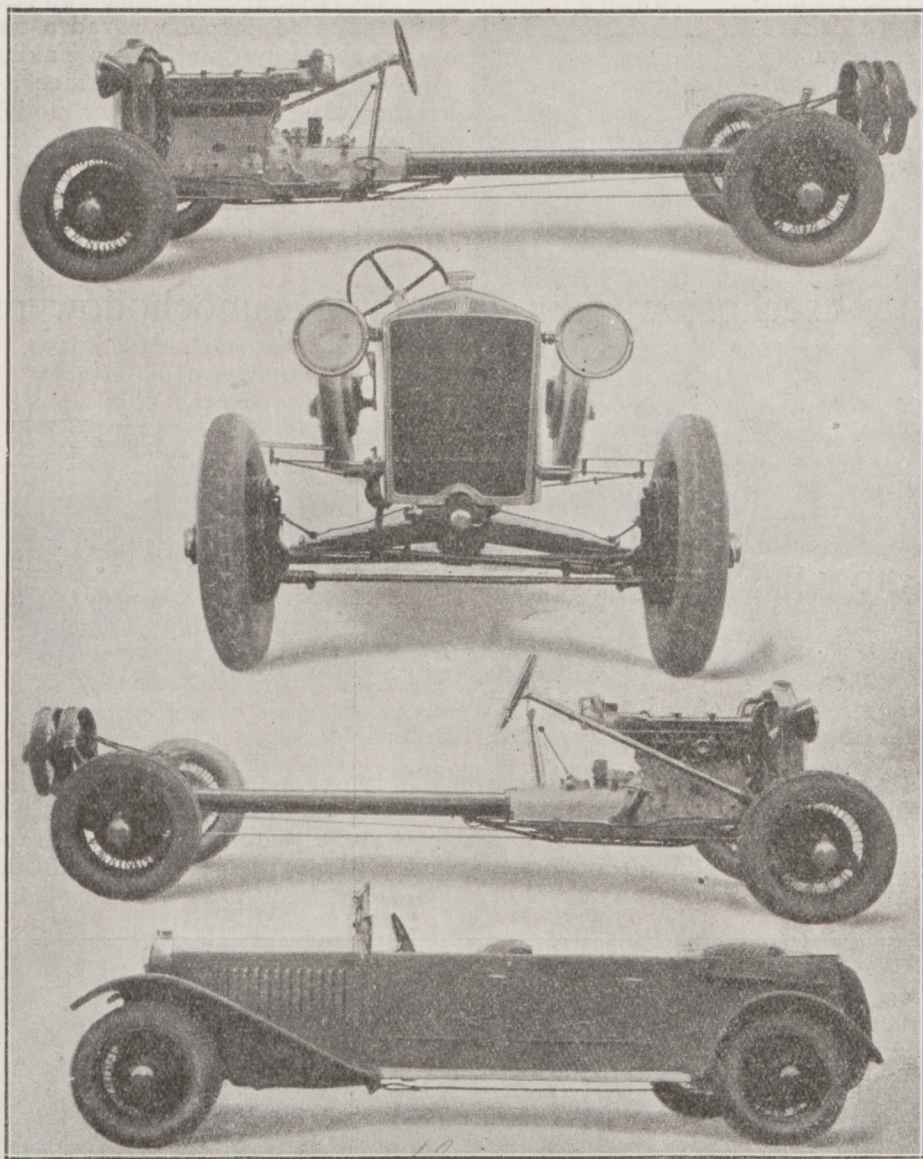
Wał korbowy złożony jest z trzech części i obraca się w silnych łożyskach kulkowych — nowa i niezwykła jak widzimy śmiałość pomysłu. Smarowanie odbywa się oczywiście pod ciśnieniem przy pomocy pompki tłokowej, napędzanej do wału korbowego za pomocą ekscentryka. Oliwa przez otwory w wale korbowym dostaje się do panewek korbowodów, skąd nadmiar jej przepływa przez wał sprzężony do pierwszego łożyska pionowego wału pośredniego dzięki czemu mechanizm rozrządczy pracuje w kąpieli oliwy. Stąd poprzez aparat kontrolny zostaje przeniesiona do



Rys. 116. Inż. J. Ledwinka.

przeniesioną do wału rozrządczego w głowicy silnika, skąd wreszcie splywa z powrotem do karteru. Stożkowe sprzęgło metalowe pracuje stale w kąpielii oliwnej. Chłodzenie w tym modelu jest wodne przy

nie koła mają możność niezależnej gry. Poraz pierwszy pomysł ten urzeczywistniony był na dwóch „Małych Tatrach”, które prowadzone przez Fritza Hückela i Karola Sponnera przyjęły zwycięski udział w zeszłorocznej Targa Florio. Rezultaty potwierdziły racjonalność tego śmiałego pomysłu. Oczywiście rolę sztywnego połączenia niezależnych półosi odgrywa tu poprzeczny resor. Znajdujemy więc tu bliskie pokrewieństwo ze słynną konstrukcją Sizaire - Frères, w której niezależność kół posunięto aż do zupełnego wogóle usunięcia osi, rolę której odgrywa jedynie resor. Pomysł ten jest wysoce racjonalnym i jedynie przyzwyczajenie i rutyna są powodem stosunkowo rzadkiego jego zastosowania. Tak nowoczesny samochód musiał być oczywiście zaopatrzonym w hamulce na 4 koła. Spotykamy tu jednak uproszczenie coraz częściej dzisiaj stosowane, iż te same hamulce tylnych kół mogą być zaciśnięte, bądź za pomocą pedału nożnego, bądź dźwigni ręcznego podczas gdy pedał nożny tylko działa jednocześnie i na koła przednie. Konstruktorzy w tem rozwiązaniu, nawiasem mówiąc, nie usankcjonowanem jeszcze przez nieelastyczne przepisy oficjalne Ruchów Kołowych, wyszli z zupełnie słusznego założenia, iż najskuteczniejszym w działaniu jest hamulec na przednie koła i, że w samochodach, zaopatrzonych w takie hamulce, hamulce na tylnych kołach mogą być traktowane tylko jako hamulce uzupełniające i zapasowe. Za utrzymaniem bowiem pomimo skuteczności przednich jeszcze i tylnych hamulców przemawia konieczność możności hamowania na zakrętach, gdyż zaciśnięte przednie hamulce unieruchamiają ster.



Rys. 117. Samochód Tatra typ 17.

pomocy pompy. Skrzynka chyżości jest normalną, trybową skrzynką o kulisowej przekładni z czterema biegami wprzód i jedną wtył. Dźwignę przekładniową umieszczony jest pośrodku podwozia na lewo od dźwigni hamulcowej. Średnica cylindrów wynosi 64 mm. skok zaś 100 mm., tak iż łączna objętość wynosi zaledwo 1,95 litra; samochód ten zaklasyfikowany przeto być musi do typu małych samochodów, pomimo, iż na hamulcu wykazuje on moc 40 K. M. Zużycie benzyny wynosi w nim zaledwie 10 kg. na 100 klm.

Przeniesienie napędu rozwiązane jest w tym modelu w ten sam sposób, co w „Małej Tatrze”, a mianowicie zapomocą bezprzegubowego wału, na którego końcu znajduje się dyferencjał. Napęd tylnich osi otrzymuje się przy pomocy dwóch par stożkowych trybów o spiralnym uzębieniu, które oddzielnie poruszają dwie półosie.

System sterowy skonstruowany jest tak samo, co w „Małej Tatrze” i oparty jest na nieodwracalnej ślimacznicy.

Jako śmiałą nowość wskazać tu jeszcze należy na przecięcie osi przedniej na dwie oddzielne połowy na podobieństwo osi tylnej, dzięki czemu i przed-

Koła o drucianych sprychach mają wymiary odpowiadające pneumatykom balonowym o rozmiarze 775×145 mm. Na zakończenie wskazać jeszcze należy na jedną jeszcze wysoce racjonalną cechę nowej Tatry. Mianowicie wszystkie organa i części potrzebne do normalnego działania samochodu, stanowią jedną całość z podwoziem pomimo tak niezwykle uproszczonej jego formy. A więc zbiornik benzyny obliczony na mniej więcej 70 l. przymocowany jest bezpośrednio wobec braku ramy podwozia do karteru tylnego mostu, a również i deska czołowa aparatów kontrolnych stanowi całość z karterem silnika. W ten sposób nadwozie odgrywa tu jedynie rolę pomieszczenia dla pasażerów, ale jest zupełnie niezależnem od podwozia i nie służy za podstawę dla żadnych jego organów. Podwozie zresztą sprowadzone jest w tym wozie do najprostszej jego formy, t. j. tylko do sztywnej rury kardanowej, która wiąże przód z tyłem podwozia. Znajdujemy tu genialny wprost powrót do tak racjonalnej, bo opartej na doświadczeniu dziesiątek stuleci koncepcji zwyczajnego wozu czterokołowego, w którym tył z przodem związany jest również tylko przy pomocy jednego środkowego drąga — „rozwozy”. Daje to niesłychaną wprost elastyczność podwozia, gdyż nie mogą tu zajść żadne torsje lub deformacje, jak w sztyw-

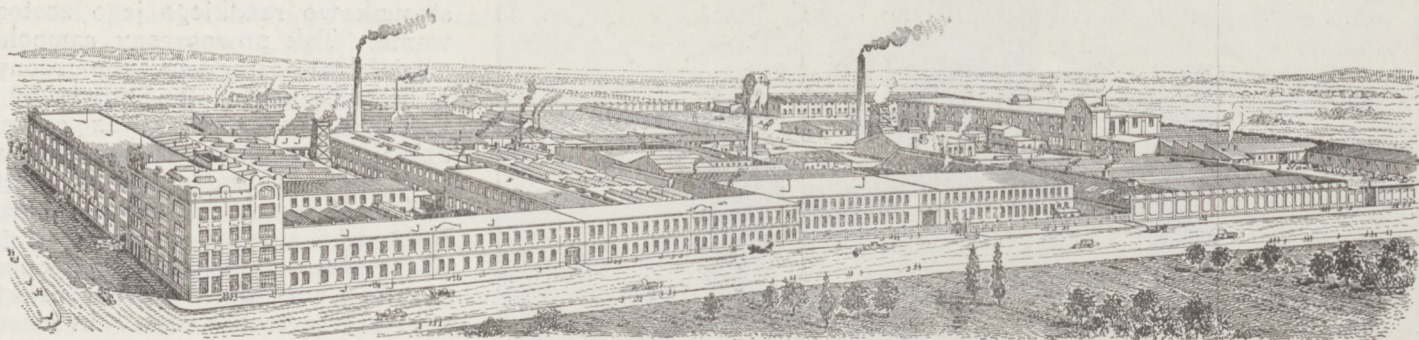
nej ramie czworokątnej, a ponadto daje taka koncepcja widoczną znaczną redukcję wagi podwozia. Skarosowana 6-cio osobowa nowa Tatra waży tylko 1.350 klg., a to przy rozstawieniu kół 3.540 mm. i szerokości kolei 1.330 mm., które są wszak rozmiarami dużych samochodów. Całkowita długość skarosowanego wozu typu 17 dochodzi do 4.500 mm.

Samochód Tatra typ 17 zaopatrzony jest oczywiście we wszystkie potrzebne i najlepsze dodatki. Instalacja elektryczna jest w niej słynnej marki Bosch'a; oprócz licznika szybkości i zegara posiada

jeszcze bardzo ważny, często jednak nawet w luksusowych samochodach pomijany aparat: licznik obrotów silnika. Z załączonych ilustracji widzimy, że i skarosowany samochód Tatra typ 17 wyróżnia się również stanowczo niezwykle harmonią swych kształtów. Linja turystycznego torpeda zdradza na pierwszy rzut oka samochód wysokiej klasy. Takim też rzeczywiście pod względem konstrukcji mechanicznej, jak i karoseryjnym jest najnowszy model Koprzywnickiej Fabryki, to prawdziwe arcydzieło Inżyniera Ledwinki.

Mn.

Znaczenie Zakładów Skody w czechosłowackim przemyśle samochodowym



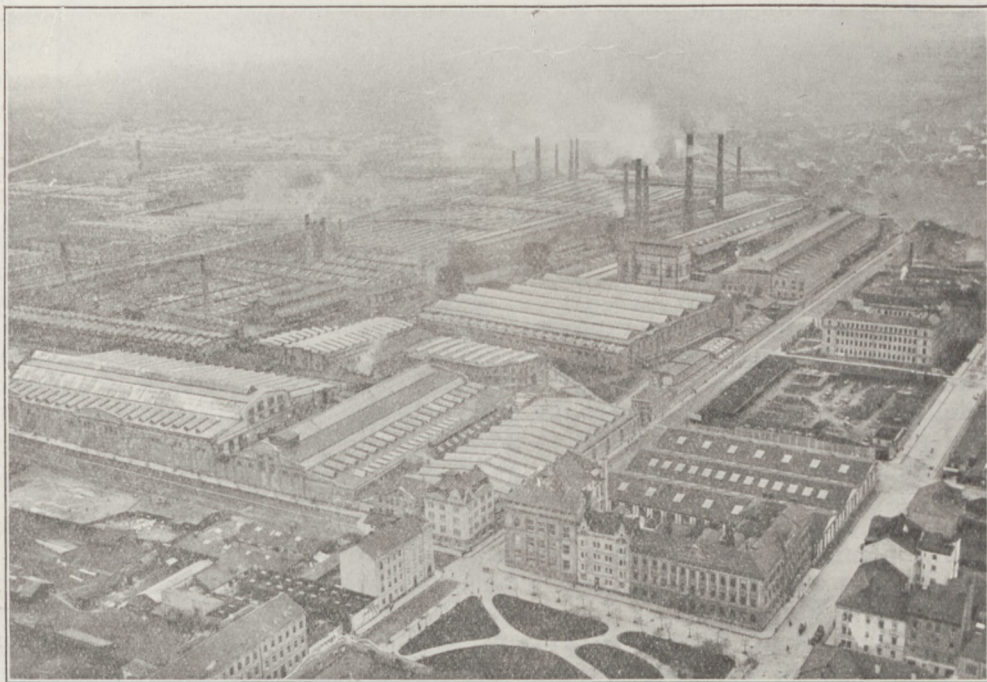
Rys. 118. Widok fabryki Laurin et Klement w Mlada Boleslav.

AKCYJNE Towarzystwo dawniej Zakłady Skody w Pilźnie powstały w r. 1866 zakupiwszy małą fabrykę Waldsteina w Pilźnie, która rozszerzyła się w ciągu tego czasu nie tylko w największą placówkę przemysłową w Czechosłowacji, ale z chwilą połączenia się w r. 1925 z fabryką Laurin et Klement stała się największą fabryką samochodową w Czechosłowacji.

Dział fabrykacji samochodów w Zakładach Skody w Pilźnie powstał w r. 1919 przez dostosowanie do powyższego celu części olbrzymich warsztatów amunicyjnych. Wyrabiano ciężkie traktory, samochody pancerne, pługi motorowe, motory lotnicze oraz motory rolnicze do różnych celów i t. p. W roku 1924 Zakłady Skody wciągnęły do swego programu fabrykacji również seryjną fabrykację samochodów osobowych i ciężarowych, które tu miały największe pole rozwoju, albowiem Zakłady Skody posiadają potrzebny kapitał dla bardzo kosztownych inwestycji, dalej warsztaty wyposażone w najnowsze urządzenia własnej konstrukcji, najdokładniejsze obrabiarki, narzędzia i sprawdziany umożliwiające seryjną fabrykację dokładnych części zamiennych, posiadają własny materiał z hut, długoletnią praktykę w budowie maszyn, najdalej dostosowaną metodę normalizacji i organizacji samej fabryki oraz laboratorium.

Dziś fabryka w Pilźnie jest urządzoną do licencyjnego wyrobu sławnego francuskiego samochodu „Hispano - Suiza”, który należy do najbar-

dziej udoskonalonych typów na rynku wszechświatowym. Samochód „Skoda - Hispano - Suiza”, jest samochodem luksusowym. Posiada silnik 6-cio cylindrowy o wentylach z górnym napędem, sile 25/100 K. M., szybkość tego samochodu przy pełnym obciążeniu wynosi ponad 130 kilometrów na godzinę.



Rys. 119. Widok zakładów Skody w Pilźnie.

Z powodu swej najmodniejszej konstrukcji, najdokładniejszej obróbki mechanicznej i termicznej, cichego biegu, dostosowania do każdego terenu, idealnego resorowania, silnych hamulców na wszystkich kołach, luksusowego nadwozia, zadawalnia każdego najbardziej wymagającego automobilistę.

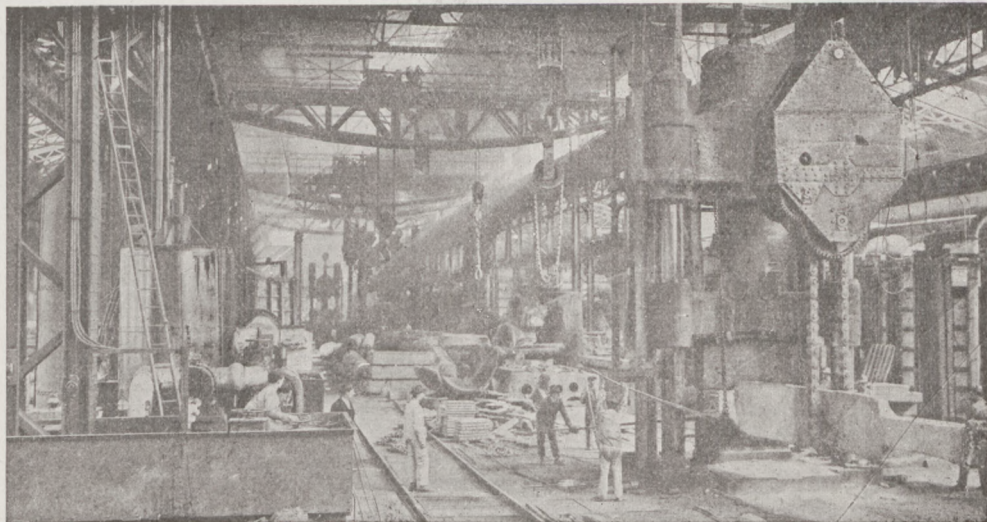
Zakłady Skody wyrabiają również parowe sa-

mochody ciężarowe znanej konstrukcji „Skoda - Sentinel”. Motor parowy dwu - cylindrowy, wentylowy o sile 70 K. M. Samochód powyższy wykonywa się w trzech wielkościach, a mianowicie o nośności 4 — 5, 5 — 6 i 6 — 7 ton, przyczem można zastosować również przyczepkę aż do 10-ciu ton. Nadwozia mogą być użyte każdego systemu, przede wszystkim jednak doradza się zastosowanie nadwozi „Wod'a”, które umożliwiają szybkie wyłożenie ładunku przez podniesienie platformy w trzech różnych kierunkach. Samochód parowy odznacza się nadzwyczaj elastycznym ruszaniem z miejsca, wielkim efektem pracy, doskonałym dostosowaniem do wszystkich warunków i obciążenia oraz bardzo prostą obsługą. Ze względu na nasze opromienie bogactwa węgla, zastosowanie takiego samochodu w naszych warunkach ma wielkie znaczenie w życiu gospodarczym. Podwozia parowe nadają się również dla omnibusów, które wyrabia się z nadwoziem zupełnie krytym dla 32 osób.

Zakres działania Zakładów Skody rozszerza się i na lotnictwo, na które zwraca się baczna uwaga, jako na jeden z ważnych środków lokomocji w przyszłości. Zakłady Skody wyrabiają w Pilźnie znany francuski silnik lotniczy „Hispano - Suiza” 300 K. M., który dziś jest faworytem lotniczych sfer świata, a którego używa się z bardzo dobrymi wynikami i lotnictwo polskie. Wzorując się na tym typie, Zakłady Skody skonstruowały silnik o większej sile, a mianowicie „Skoda, L.” 450 K. M. i typ ten jest w Czechosłowacji pierwszym silnikiem własnej konstrukcji o tak wielkiej sile. Ten sam silnik ze zwiększoną kompresją używany jest do lotów wysokościowych

i daje przy wysokości 3.000 metrów stałą moc — 360 K. M.

W Ostatnim czasie Zakłady Skody czynią przygotowania również do masowej produkcji kompletnych samolotów, która będzie prowadzona podług

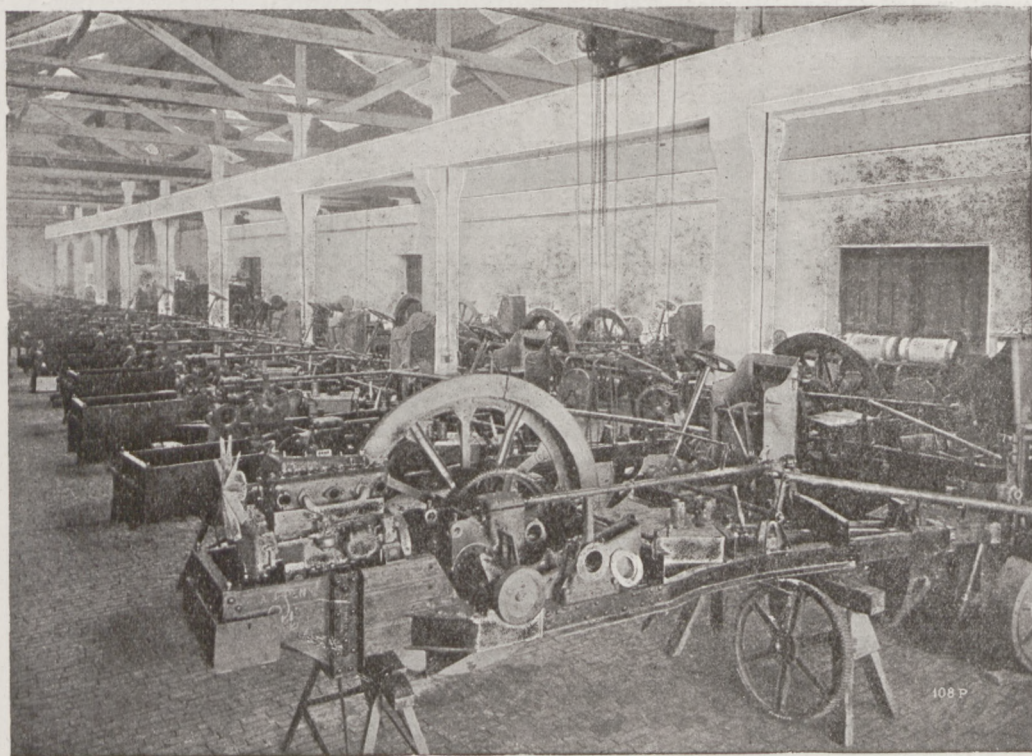


Rys. 120. Widok kuźni w Pilźnie z prasą parowohydrauliczną o ciśnieniu do 5000 ton.

znanego i w ostatnich latach dobrze wypróbowanego całkowicie metalowego systemu „Dewoitine”. Wobec powyższego Zakłady Skody będą pierwszą i jedyną fabryką czechosłowacką budującą kompletne samoloty ze wszystkimi przynależnościami, w warsztatach własnych i materiału własnego.

Fabryka samochodów „Laurin - Klement” w Młada Boleslav założona w r. 1895 i połączona obecnie z Zakładami Skody nadawała już od początku swego interesującego rozwoju kierunku czeskiemu automobilizmowi. Z nadzwyczaj skromnych początków przy nieustających wysiłkach obu założycieli wzrosła obecnie w rozległą fabrykę, w której pracuje około 2.000 pracowników i której wyroby są dobrze znane także zagranicą, reprezentując godnie przemysł czechosłowacki.

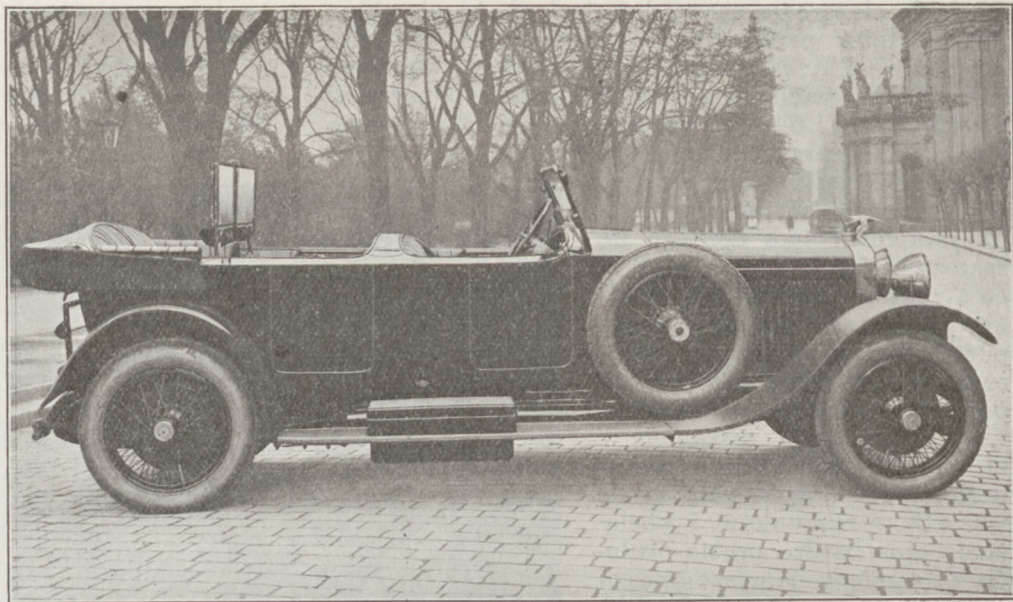
Programem dzisiejszego wyrobu są przede wszystkim samochody osobowe. Jest to model 110 z 4-ro cylindrowym motorem wentylowym o sile 7/25 K. M., nowoczesny samochód 4-ro cylindrowy średniej wielkości, nadzwyczaj mocny, niezawodny i ekonomiczny. Samochód ten może być też dostarczony ze specjalną karoserją, której część tylnia łatwo i prędko daje się zdejmować przez zwykłe skrócenie kilku nakrętek można zamieniać samochód osobowy na lekki ciężarowy lub transportowy dla obciążenia około 500 kg. Dla szerszego użytku przeznaczony jest model 120 z takim samym motorem, ale z osobowym podwoziem dla 6-ciu osób i różnymi karoserjami. Samochód powyższy może być także dostarczony z osobową i ciężarową



Rys. 121. Montowanie pługów motorowych w Młada Boleslav.

wą karoserją kombinowaną dla obciążenia aż do 900 kg. Do tych typów seryjnych zaliczają się również samochody droższe, a mianowicie: model 150 szybrowy 4-ro cylindrowy o sile 6/20 K. M., jako samochód 4-ro osobowy; model 350 szybrowy 6-cio cylindrowy o sile 14/50 K. M., jako luksusowy samochód 6-cio osobowy i w końcu najnowszy model 360 z 4-ro cylindrowym motorem wentylowym z wentylami uruchamianymi od góry, o sile 16/55 K. M., jako samochód 6-cio osobowy lub z karoserją transportową do 1.200 kilogramów.

Oprócz samochodów osobowych i kombinowanych wyrabiane są samochody ciężarowe, a mianowicie. model 115 z 4-ro cylindrowym motorem wentylowym o sile 7/25 K. M., który jest zbudowany, jako lekki samochód ciężarowy dla szybkiego transportu i obciążenia do 1.500 kg., z karoserjami



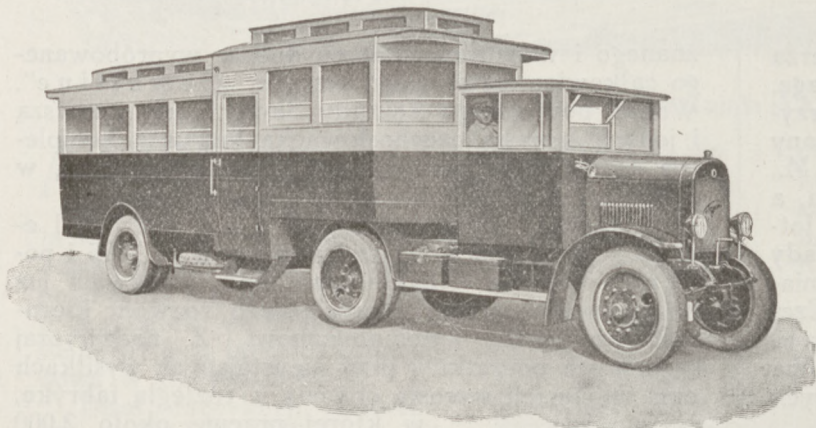
Rys. 122 Luksusowy samochód Skoda - Hispano - Suiza 25/100 K. M.

kołach według systemu „Martin” z trzema osiami, które wykazały bardzo dobre rezultaty przy przevożeniu ciężkich przedmiotów, a specjalnie w wojskowości. Fabryka wyrabiała dla swych samochodów ciężarowych karoserję wszelkich rodzajów, a mianowicie specjalne karoserje systemu „Wood'a” opuszczane z trzech stron oraz różne przyczepki dwu i cztero - kołowe.

Samochody Laurin et Klement, jako najbardziej rozpowszechniona i ulubiona marka samochodów krajowych, odznaczają się długoletnią trwałością i tem, że nie zawodzą i w najcięższych warunkach drogowych. Ze względu na swą nowoczesną i corocznie ulepszaną konstrukcję, wybór najodpowiedniejszych pod względem jakości materiałów, staranne i dokładne wykonanie wszystkich części, dokładną kontrolę wyrobów i ściśle wypróbowanie gotowych maszyn, wyroby „Laurin et Klement” gwarantują niezwykłą sprawność, szybkość, bezpieczeństwo, wygodę i oszczędność w użyciu.

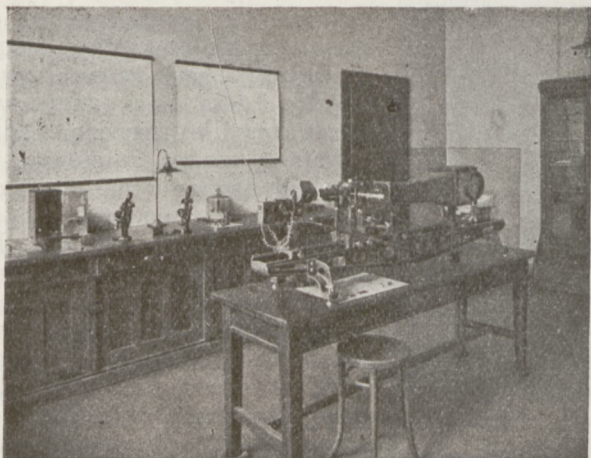
Również była zwracana w Mlada Boleslav duża uwaga na nowoczesne wynalazki i ulepszenia, tak, że było uzyskane wyłączne prawo na produkcję motorów szybrowych systemu „Knight”, chłodnic „Avios” z ogniwoami zamiennymi, samochodów 6-cio kołowych systemu „Martin” i t. p. Firma pierwsza w Czechach zaprowadziła hamulce 4-ro kołowe systemu „Perrot”, spiralne uzębienie „Gleason”, limusimowe nadstawki kombinowane, specjalne nadwozia „Audineau” i „Baehr”, generatory „Excelsior” własnego systemu na węgiel drzewny i t. p.

W lotnictwie postęp fabryki Laurin et Klement był również tak szybki, jak w automobilizmie i już w roku 1909 zbudowany był pierwszy w byłym państwie Austro - Węgierskim motor lotniczy. Lotnictwo było jednak wtedy w początkach i z tego też powodu wyrób masowy rozpoczął się dopiero po powstaniu państwa Czechosłowackiego, kiedy fabryka uzyskała licencję na wyrób pierwszorzędných motorów „Lorraine - Dietrich” — 450 K. M., które wykazały doskonałe rezultaty podczas ich rozległego użycia w całym świecie. Fabryka pracuje również nad konstrukcjami własnymi, które nie są jednak jeszcze ostateczne. Dla ogólnej informacji wystarczy nadmienić, że w Mlada Boleslav buduje się silny lotniczy motor szybrowy o sile około 600 K. M., od którego na zasadzie długoletniego doświadczenia firmy z motorami szybrowymi należy oczekiwać świetnych rezultatów.



Rys. 123. Trzyosowy autobus Laurin et Klement, model 545, syst. „Martin”.

zakrytymi i otwartymi we wszelkiem wykonaniu; następnie — model 505 z 4-ro cylindrowym motorem o sile 18/35 K. M. dla trzech osób i obciążenia 2.000 kg.; model 545 z 4-ro cylindrowym motorem 22/40 K. M., dla trzech osób i obciążenia 4.000 kg. oraz model 550 również 4-ro tonowy. Samochody ciężarowe wykonywują się również jako omnibusy z różnymi karoserjami zakrytymi i otwartymi lub jako ciężarowe ewent. autobusowe samochody dla 10 — 55 osób w wykonaniu na 6-ciu



Rys. 124. Laboratorium zakładów Skody aparat do fotografii metalograficznej.

KRONIKA

NAGRODA TARGÓW MEDJOLAŃSKICH. Z okazji Targów w Medjolanie rozegrane zostały na torze Monza w dniu 5 kwietnia zawody szybkości, regularności i oszczędności. Puchar Targów zdobyła obsada małych samochodów Fiat 509, która osiągnęła najlepsze wyniki, wyrażone w klasyfikacji punktowaniem, równem 3,2. Drugie miejsce zajęła obsada samochodów Citroën z punktowaniem 3,37. A oto wyniki w poszczególnych kategoriach:

Kat. 1. (dystans 100 Km.) — 1. Franchi (Diatto) 1:06:27,6., szybkość średnia na godzinę 99 km. 312 m.

Kat. 2. (140 km.) — 1. Rampezotti (Lancia) 1:45:42, szybkość średnia na godzinę 79 km. 470 m.

Kat. 3. (170 km.) — 1. Belgir (Fiat 501) 1:57:4, szybkość średnia na godzinę 87 km. 180 m.

Kat. 4. (210 km.) — 1. Pastore (Fiat 509) 2:02:53, szybkość średnia na godzinę 102 km. 530 m.

Kat. 5. (170 km.) — 1. Sandonnino (Citroën) 1:37:34, szybkość średnia na godzinę 87 km. 590 m.

ZAWODY W BROOKLAND. Pierwsze w tym sezonie, międzynarodowe wyścigi samochodowe na torze Brookland pod Londynem, rozegrały się w dniu 5 kwietnia. Według uświęconego w Brookland zwyczaju, wyścigi składały się z szeregu krótkodystansowych biegów z wyrównaniem (handicap), dostępnych dla samochodów wszelkich kategorii. Wyniki:

Bieg I. — 1. Spencer (Sunbeam) szybkość średnia na godzinę 148 km., 2. Staniland (Bugatti), 3. Moore (Gwynne).

Bieg II. — 1. Spencer (Austin), szybkość średnia na godzinę 118 km., 2. Balls (Amilcar).

Bieg III. — 1. Goutte (Salmson), szybkość średnia na godzinę 162,5 km. 2. Gunter (Vauxhall), 3. Barclay (Vauxhall).

Bieg IV. — 1. Barnato (Bugatti), szybkość średnia na godzinę 156 km. 2. Dunfee (Daimler), 3. Hazlehurst (Salmson).

Bieg V. — 1. Howey (Ballot), szybkość średnia na godzinę 171 km., 2. Barclay (Vauxhall), 3. Cobb (Fiat).

Bieg VI. — 1. Barnato (Bentley), szybkość średnia na godzinę 174 km. 2. Goutte (Salmson), 3. Newman (Salmson).

Bieg VII. — 1. Thomas (Lanchester), szybkość średnia na godzinę 161,5 km. 2. Barnato (Bentley), 3. Meeson (Vauxhall), 4. Barclay (Vauxhall).

Bieg VIII. — 1. Hazlehurst (Salmson), szybkość średnia na godzinę 140 km., 2. Rawlence (O. M.), 3. Newman (Salmson).

Bieg IX. — 1. Barclay (Vauxhall), szybkość średnia na godzinę 170 km. 2. Ward (Fiat), 3. Howey (Ballot).

V. WŁOSKI RAID MOTOCYKLOWY, zorganizowany przez redakcję pisma „Gazetta dello Sport”, odbył się między 4 a 13 kwietnia na przestrzeni 2260 km., podzielonej zaledwie na cztery etapy: Medjolan — Parma — Rzym — Forlì — Medjolan. Startowało 87 konkurentów, z których do celu doszło 35. Łatwe zwycięstwo we wszystkich kategoriach odniosły marki włoskie, przyczem godnym uwagi jest wynik trzech świetnych firm, Guzzi, Bianchi i Galloni, które w poszczególnych kategoriach zajęły bezkonkurencyjnie pierwsze miejsca. Wyniki:

Kat. 175 cm.³: 1. Caprotti (Ancora) 52:34:50, szybkość średnia na godzinę 42 km. 951 m.

Kat. 250 cm.³: 1. Panella (Galloni) 41:37:34, szybkość średnia na godzinę 54 km. 254 m., 2. Bianchi (Galloni), 3. Coriolani (Galloni), 4. Moradei (Piana), 5. Piana (Piana), 6. Fontana (Zündapp), 7. Mario (Zündapp), 8. Parsivale (Zündapp).

Kat. 350 cm.³: 1. Arcangeli (Bianchi) 38:14:18, szybkość średnia na godzinę 59 km., 061 m., 2. Oglio (Bianchi), 3. Roncon (Ganna), 4. Ardielhi (Raleigh), 5. Maffei (Bianchi), 6. Corso (Harley Davidson), 7. Sassi (Douglas) i t. d.

Kat. 500 cm.³: 1. Ruggeri (Guzzi) 37:49:16, szybkość średnia na godzinę 59 km. 712 m., 2. Prini (Guzzi), 3. Moretti (Guzzi), 4. Premoli (Sarolea), 5. Zanchetta (B. S. A.), 6. Tenani (P. M.), 7. Acerboni (Frera), 8. Nacchi (A. J. S.) i t. d.

NIEZWYKŁY ZAKŁAD. Motocyklista francuski, Lavigne, założył się o 5000 franków, że przejedzie na motocyklu przestrzeń 96 km., dzielącą miasta Beziers i Perpignan, nie dotykając wcale kierownika, czyli inaczej mówiąc z rękami w kieszeniach. W dniu 5 kwietnia dzielny jeździec, kontrolowany przez liczne rzesze sportowców, dokonał tego niezwykłego czynu, przebywając dystans w doskonałym czasie 1 g. 39 m., odpowiadającym szybkości prawie 60 km./godz. (!). Jazda dokonana została na motocyklu Terrot, zaopatrzonym w pneumatyki balonowe.

REKORD 10000 MIL. Kilku kierowców francuskich, zmieniając się w prowadzeniu 6-konnego samochodu Renault, pobiło w autodromie Miramas, rekord światowy szybkości na przestrzeni 10,000 mil. ang., przebywając ją w ciągu 203 g. 22 m. 17 s., co odpowiada szybkości średniej 79 km. 154 m./godz. doskonałej dla tak małego samochodu.

NOWE REKORDY NA TORZE MONTLHERY. Kierowcy angielscy, Bentley i Barnato, pobili na samochodzie Bentley siedem międzynarodowych rekordów szybkości oraz rekord światowy szybkości na dystansie 2000 km., przebytym w 12 g. 23 m. 54,04 s.

Mistrz angielski, Temple, pobił w dniu 4 maja nowe rekordy światowe szybkości na swym litrowym motocyklu z wózkiem, przebywając: 50 km. w 20 m. 46,74 s., 50 mil ang. w 33 m. 25,78 s., 100 km. w 41 m. 35,44 s. i w jedną godzinę — 143 km. 881 m.

133 REKORDY. Cztery motocykle włoskiej fabryki Garelli, prowadzone przez dziesięciu jeźdźców, pobili na torze Monza 133 długodystansowe rekordy światowe szybkości w kategoriach 350, 500, 750 i 1.000 cm.³ solo oraz 350 i 600 cm.³ z wózkiem. Szybkości średnie wyniosły od 80 do 130 km./g.

DALSZE ZAPISY DO TEGOROCZNYCH ZAWODÓW. Do wyścigu o Grand Prix Anglii który rozegrany zostanie na torze Brookland w dniu 7 sierpnia, zapisano dotychczas dziesięć samochodów: 3 Talbot, 3 Delage, 2 Thomas Special, 1 Aston Martin i 1 Halford.

Do konkursu wytrzymałości w Mans zapisano w dalszym ciągu 2 samochody Th. Schneider, 2 Overland, 1 Willys Knight i 1 Bignan.

Włoska fabryka Bianchi zgłosiła trzy swe motocykle do wyścigu o angielskie Tourist Trophy. Będzie to pierwszy oficjalny występ włoskich motocykli w Anglii.

Do wyścigu o Grand Prix Francji zgłosiła swój udział fabryka Bugatti, zapisując trzy maszyny. Lista zapisów do Grand Prix A. C. F. obejmuje zatem dwanaście zgłoszeń, czterech marek francuskich: Sima Violet, Talbot, Delage i Bugatti, a więc w tym roku wyścig ten będzie miał charakter wyłącznie nationalny.

TOUR DE FRANCE. Doroczny raid samochodowo - motocyklowy, przebiegający naokoło Francji prawie po jej granicach, został zorganizowany w tym roku przez paryski dziennik „L'Auto” i Francuski Klub Motocyklowy w dniach 4—18 kwietnia.

Raid odbył się na przestrzeni 4.454 km. w następujących 15 etapach: Paryż — Caen — Rennes — Nantes — Angoulême — Agen — Bayonna — Tuliza — Avignon — Lyon — Clermont Ferrand — Dijon — Strassburg — Bar le Duc — Lille — Paryż.

Do raidu stanęło 23 konkurentów, w czym 13 samochodów turystycznych, 7 motocykli i 3 samochody półciężarowe typu „camionnette normande”, a ukończyło go 18, przyczem tylko 2 z punktami karnymi:

Mot. 350 cm.³: 1. Krebs (Monet Goyon) 59 pk.

Mot. 500 cm.³: 1. aequo Naas (Gnome Rhone), Bernard (Gnome Rhone), Calvet (Rovin).

Samochody półciężarowe 1.100 cm.³: 1. aequo Allavoine (Benjamin), Bramari (Benjamin).

Sam. półciężarowe 2000 cm.³: 1. Balard (Corre la Licorne).

Sam. tur. 750 cm.³: ex aequo Cesure (Peugeot), Letailleur (Peugeot).

Sam. tur. 1.100 cm.³: 1. ex aequo Aubry (Benjamin), Bodin (Benjamin), Drancé (G. M.).

Sam. tur. 1500 cm.³: 1. ex aequo Hamm (Citroën F. A. B.), Gendron (G. M.).

Sam. tur. 2000 cm.³: 1. Colomb (Corre la Licorne).

Sam. tur. 3000 cm.³: 1. Lamarche (F. N.) 50 pk.

Sam sport. 500 cm.³: 1. Chauvin (Sima Violet).

Sam. sport. 1500 cm.³: 1. Lestienne (Corre la Licorne).

W PRADZE CZESKIEJ lutowy spis wykazał 6.510 samochodów (z czego 1.032 ciężarowe, 1.360 motocykli, 60 rowerów motorowych, 97 cyklonetek 3-y kołowych). W marcu ponadto zarejestrowano 194 nowe samochody, od początku roku ilość samochodów wzrosła o 385 jednostek, w czym 73 samochodów marek czechosłowackich; samochodów marki Praga przybyło 26, Walter — 17, Laurin Klement 16, Tatra 11, Isis 1, Sentinel 1. Samochodów obcych zarejestrowano 65, w czym 7 Chrysler'ów, 6 Renault, 5 Fiat, 5 Ford, 5 Chevrolet, 4 Laffly, 3 Buick, 3 Buchet, 3 Minerva, 3 Nash, 2 De Dion Bouton, 2, Essex, 2 Senechal i po 1 Alba, Ballot, Büssing, Citroën, Delage, Donnet—Zedel, P. M. Cadillac, Cleveland, Lafitte, Oakland, Overland, Panhard Levassor, Salmson i Voisin.

WYŚCIGI O GRAND PRIX RZYMU dla samochodów turystycznych rozegrały się w dniu 5 kwietnia na dystansie 225 km. Wyniki:

Kat. 1100 cm.³: 1. Tortina (Salmson) 2:52:35 szybkość średnia na godzinę 78 km. 223 m. 2. Trivelato (Fiat) 3:07:15; 3. Cerboni (Fiat) 3:07:19; 4. Sanerico (Citroën) 3:13:37; 5. Benigni (Fiat) 3:19:33; 6. Porta (Fiat) 3:26:52.

Kat. 1500 cm.³: 1. Cattaneo (Ceirano) 2:48:43 szybkość średnia na godzinę 80 km. 014 m. 2. Ceirano (Ceirano) 2:58:42; 3. Brunori (Ceirano) 2:58:56; 4. Leonardi (Ceirano) 3:02:42; 5. Bernardinis (Fiat) 3:12:42; 6. Moraine (Fiat) 3:26:01.

Kat. 2000 cm.³: 1. Anselmi (O. M.) 2:49:22 szybkość średnia na godzinę 79 km. 2. Poncalli (Diatto) 2:50:18; 3. Bonamico (Diatto) 2:52:39; 4. Sorrentino (O. M.) 3:05:15.

Kat. 3000 cm.³: Anselmi (O. M.) 2:43:59; szybkość średnia na godzinę 82 km. 322 m.

WYCIECZKA OFICERÓW OBOZU SZKOLNEGO WOJSK SAMOCHODOWYCH. Dnia 24 kwietnia urządził Obóz Szkolny Wojsk samochodowych ćwiczebną wycieczkę samochodami do Kazimierza nad Wisłą. Udział wzięło około 40 oficerów.

Dla zaznajomienia Czytelników z pięknymi okolicami drogi do Kazimierza podajemy parę zdjęć, zrobionych podczas tej wycieczki.



Rys. 125. Oficerowie i kursanci obozu szkolnego wojsk samochodowych pod basztą zamkową w Kazimierzu.

WYŚCIGI MOTOCYKLOWE „TARGA FLORIO” rozegrały się w dniu 21 kwietnia na torze Madonie, przynosząc rezultaty następujące:

Kat. 175 cm.³ (216 km.) — 1. Faraglia (Harlette) 3:44:03.

Kat. 250 cm.³ (216 km.) — 1. Bianchi (Galloni) 3:33:05.

Kat. 500 cm.³ (324 km.) — 1. Opessi (Triumph) 5:08:53. 2. Varzi (Sunbeam) 5:14:05. 3. Arcangeli (Norton) 5:18:18.

Z AMERYKI. Na otwarcie nowego autodromu w Atlantic City, rozegrany został w dniu 1 maja wyścig na przestrzeni 300 mil ang. (482 km. 802 m.), w którym zwyciężył Harry Hartz w czasie 2:14:14,18 z szybkością średnią 215 km. 803 m/godz., a drugim był De Paolo.

TEMPORA MUTANTUR. W r. 1904 samochód Cadillac kosztował 900 dolarów, Ford zaś 1000 dolarów. Obecnie Ford kosztuje 290 dol., Cadillac zaś 3.250 dol.



Rys. 126. Wycieczka obozu szkolnego wojsk samochodowych w Kazimierzu (Spichrze królewskie).

KRAJEM, KTÓRY POSIADA NAJWIEKSZĄ IŁOŚĆ SAMOCHODÓW W STOSUNKU DO IŁOŚCI MIESZKAŃCÓW jest wbrew temu, co ogólnie się podaje, nie Stany Zjednoczone, lecz Angielska Wschodnia Afryka. W r. 1925 w kraju tym zarejestrowano 7.000 samochodów osobowych i ciężarowych, co przy 17.000 mieszkańców rasy białej tej kolonii i po odliczeniu samochodów, których właścicielami są murzyni, czyni 3,5 osoby na jeden samochód, podczas gdy w Stanach Zjednoczonych wypada 5,7 mieszkańców na samochód.

ZUŻYCIE GUM, A KRYZYS GUMOWY. Nie tak dawno jeszcze garnitur normalnych pneumatyków nie wytrzymywał więcej niż 3 do 4 tysięcy kilometrów. Dzisiaj wytrzymuje on 12 do 15 tysięcy a nawet na małych samochodach znacznie więcej. Zużycie gum jednak, jak wykazały ostatnie doświadczenia w Ameryce, zależnem jest w bardzo wielkim stopniu od wielu czynników zewnętrznych. Tak np. przy temperaturze 38 stopni, gumy zużywają się 5 razy szybciej, niż przy temperaturze 5°; przy szybkości 65 klm. na godzinę, zużywają się półtora razy szybciej niż przy 15 klm. na godzinę. Na szutrowanej dobrej szosie zużywają się gumy 17 razy szybciej, niż na betonie, a 58 razy szybciej na złej drodze. Wszelkie więc wysiłki w celu udoskonalenia gatunku pneumatyków nie zapobiegną ich szybkiemu zużywaniu się, o ile stan dróg w wielu krajach będzie nadal tak złym. Że grozi to nielada kryzysem, to wykazała statystyka ostatniego roku. W r. 1925, 20 milionów samochodów na świecie, zużyło około 500.000 ton surowej gumy, podczas gdy produkcja gumy wyniosła tylko 480.000 ton. W r. 1926 przewiduje się 24 miliony samochodów, dla których będzie potrzeba 700.000 ton kauczuku. Poważny deficyt zaspokojony będzie prawdopodobnie z dawniejszych zapasów, które jak przypuszczają, muszą być zgromadzone u producentów kauczuku. W latach następnych, jednak po wyczerpaniu zapasów, kryzys przyjąć może ostre formy, gdyż nowe plantacje drzew kauczukowych poczynają w pełni produkować dopiero po upływie 7 lat. Oto do czego doprowadził program Stevenson'a niepowiększania w ostatnich latach przestrze-

ni plantacji dla niewywoływania nadprodukcji i dla utrzymania dotychczasowych cen. Wskutek tej taktyki chciwości, grozi nam bezwątpienia w niedługim czasie znowu znaczna wyższość cen pneumatyków.

Z czasopism

„LOT POLSKI“ Nr. 4 (31). Pod nową redakcją pp. Tadeusza Garczyńskiego i Józefa Relidzińskiego wyszedł Nr. 4 (31), za kwiecień, „Lotu Polskiego“.

Zarówno pod względem doborowej treści, jak i szaty zewnętrznej, nowy zeszyt „Lotu“ przedstawia się doskonale.

Po zwykłych uwagach wstępnych znajdujemy podniosły apel pt. „Alleluja“, w którym nowa redakcja składa niejako swoje credo.

Mjr. S. G. Stebłowski w interesującym artykule omawia sterowiec inż. Ciołkowskiego, zamieszkałego w Rosji, naszego rodaka, wynalazcy metalowego sterowca, napełnionego gazem nośnym.

Dalej dowiadujemy się ciekawych szczegółów o głośnym w Ameryce procesie gen. Mitchell'a, argentyńskim locie Ramona Franco i locie Cobhama Londyn - Capetown. List czeskosłowacki i bogata kronika międzynarodowa, uzupełniają dział zasadniczy numeru. Dział literacki przynosi dowcipną fantazję z roku 1957 pt. „Pod znakiem Locarna“ pióra T. Garczyńskiego oraz wiersz „W gwiazdach“ p. J. Wilatowskiego.

Do numeru dołączony jest obszerny biuletyn L. O. P. P., zawierający bogaty materiał faktyczny i informacyjny.

Prawdziwą ozdobą numeru jest szereg doskonałych zdjęć, wśród których hangar L. O. P. P. w Warszawie wraz z eskadrą propagandową Ligi oraz ukończonym już zewnętrznie gmachem Instytutu Aerodynamicznego najlepiej świadczą, jak pracuje Liga Obrony Powietrznej Państwa i na co idą zbierane przez nią fundusze.

SPROSTOWANIE.

W N-rze 4-ym, na stronie 122 w artykule p. n. „Silnik z obracającymi się zaworami“ w drugiej szpalcie wiersz 20 od góry po słowach „W razie niedokładnego“ — przepuszczono wyrazy; „zmontowania, lub po silnem zużyciu się pracuje zawór spokojnie. Zawór może być łatwo przekreślony ręką przyczem i t. d.“

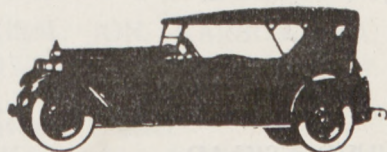
Bracia OSTROWSCY i S-ka

SP. Z OGR. ODP.

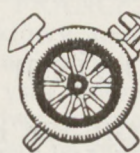
FABRYKA POWOZÓW i KAROSERJI

WARSZAWA, UL. ŁUCKA Nr. 11

Przyjmują zamówienia
karoserji wszelkich
typów, nadbudówki
do otwartych karoserji
oraz wszelkie
reperacje i odnowki
karoserji



WARSZTATY MECHANICZNE



SP. Z OGR. ODP.

AUTOREMONT

WARSZAWA, Wolność 5.

TELEFON 141-37.

SZYBY do SAMOCHODÓW lustrzane i półlustrzane ——— poleca
FABRYKA LUSTER **I SZLIFIERNIA SZKŁA**

Warszawa, kantor N-Świat 59
Telefon 165-94

TANIO

PRĘDKO



Fabryka Solec 26

SOLIDNIE

B. WAHREN

FABRYKA ROWERÓW I MOTOCYKLI

Ś-TO KRZYSKA 26, TEL. 53-72

WŁASNA WYTWÓRNIA

OBREŹCZY, SZPRYCH, NIPLI

do samochodów, motocykli i rowerów.

PNEUMATYKI — AKCESORIA.

PRZEDSTAWICIELSTWA

TŁOKI, PIERŚCIENIE, ZAWORY

Etablissements SIM, Morges-Suisse

MOTOCYKLE

Griffon, Ner-a-Car, Wanderer

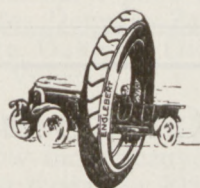
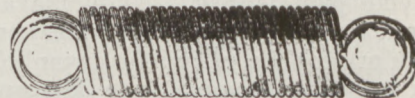
Motory PENTA, ARCHIMEDS, LUTETIA



PIERWSZA KRAJOWA WYTWÓRNIA
SPRĘŻYN p. f. „**SPIRAL**”
Warszawa, Marszałkowska 104, telef. 112-49.

POLECA WŁASNEGO WYROBU:

1. Sprężyny do wentyli, amortyzatorów i t. d.
2. Linki do napędu liczników samochodowych,
3. Linki do taksometrów i szybkościomierzy i t. p. części sprężynowe do samochodów.



„ENGLEBERT” **NAJTRWALSZE BELGIJSKIE OPONY I KISZKI**
wszelkich wymiarów poleca:

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ

LUDWIK PIĘTKA i S-ka

WARSZAWA, ————— KREDYTOWA 5 m. 6 ————— TEL. 55 42.

„RENAULT” SAMOCHODY, CZĘŚCI ZAMIENNE, OLEJE „RENAULT”

Tow. „ESPER”

Oddział w Warszawie

BIURO i SKŁAD: ————— ul. ŻÓRAWIA 6, m. 28. ————— TEL. 214-00.

ORJENTACYJNA MAPA AUTOMOBILOWA

Rzeczpospolitej Polskiej

PODZIAŁKA 1:1.000.000

WYDAWNICTWO AUTOMOBILKLUBU POLSKI 1926 r.

Z dokładnym kilometrażem wszystkich szos głównych, drugorzędnych i traktów

są do nabycia

w Sekretarjacie Automobilklubu Polski
WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 6

w cenie 7 zł. za oprawiony egz. mapy orjentacyjnej i 3 zł. 50 gr. za Gdańsk — Gdynia.

MAPA SAMOCHODOWA

Rzeczpospolitej Polskiej

WYDANIE WOJSKOWEGO INSTYTUTU GEOGRAFICZNEGO
PRZY WSPÓŁDZIAŁE AUTOMOBILKLUBU POLSKI

ARKUSZ Nr. 1

GDĄSK — GDYNIA

DOM HANDLOWY
A. GEPNER

WARSZAWA — GRZYBOWSKA 27

METALE

Cyna, antymon, cynk, **blacha cynkowa**, orsz blacha **pocynkowana**, miedź, blacha **miedziana**, aluminium, blacha aluminjowa, **blacha biała (pocynowana)**, blacha cienka czarna angielska, ołów, blacha ołowiana, blacha mosiężna, rury, pręty, druty miedziane, mosiężne, aluminjowe, ołowiane, rury żelazne obciążane mosiądzem.

Zakup i sprzedaż starych metali oraz zamiana na nowe

TELEFON: 90-27, 55 25

TELEFON: 90 27, 55-25



ELEKTROTECHNIKA AUTOMOBILOWA

BCIA POPLAWSKY

WARSZAWA

MIODOWA 27

TELEFON № 419-77.



MIODOWA 27

TELEFON № 419-77



Remont, przeróbka, przewijanie spalonych magnet dynamostarterów automatów i t. p. Akumulatory reperacja ładowanie Kwas nowe płyty. Naprawa instalacji na poczekaniu. Wjazd w podwórze.

DOKŁADNIE

TERMINOWO

TANIO

„RYDZ” RESTAURACJA

AL. UJAZDOWSKIE 22, TEL. 276-23

DANCING TOWARZYSKI

OD GODZ. 9 WIECZ.

PRZYGRYWA

„JAZZD-RYDZ”

POD KIERUNKIEM: IGN. KARBOWIAKA,
WŁ. LEWANDOWSKIEGO i M. WASILENKI.

LOKAL OTWARTY DO GODZ. 4 RANO.

Polecają się łaskawym względem P. T. gości:

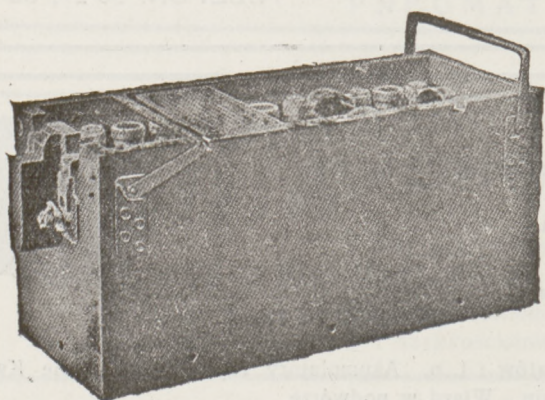
J. Kochański i J. Pietrzykowski.

SZYBSZY NIŻ RADJO
JEST SA MOCHÓD
SMAROWANY OLEJEM
CAROIL

WARSZAWA MAZOWIECKA 7
120-ODDZIAŁÓW I SKŁADÓW

TOWARZYSTWO OLEJOWE

LWÓW BATOREGO 26
WE WSZYSTKICH MIASTACH



PIERWSZA KRAJOWA
FABRYKA AKUMULATORÓW

„E R G S“

wł. inż. GOLDE

W A R S Z A W A

ELEKTORALNA Nr. 10 TELEFON Nr. 193-59

Poleca wszelkiego rodzaju akumulatory (typy normalne, Bosch'a, Fiata, Dodge'a, Cadillaca i inne) do oświetlania starteru, zapalania etc. Pojemność i trwałość gwarantowana

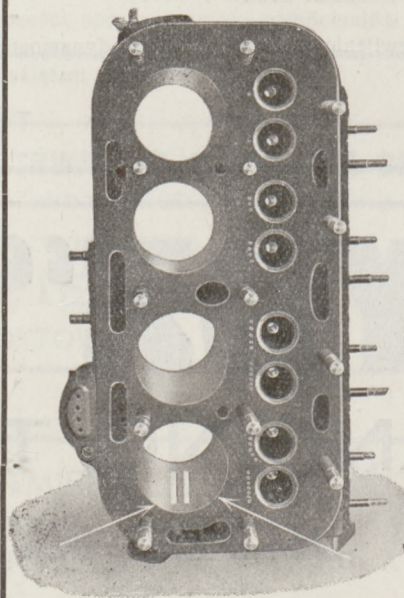
Przyjmuje się akumulatory do naprawy i ładowania

E. HERMAN

WARSZAWA MŁYNARSKA 19 TEL. 174-25

REPARACJA

RYSÓW W CYLINDRACH NA ZIMNO
BEZ NAGRZEWANIA



średnica cylindra
nie ulega
żadnej zmianie,
również tłok
i
pierszcienie zosta-
ją te same

CAŁKOWITA
GWARANCJA

Termin wykonania:
w ciągu 24 godz.



AGENTURY:

WARSZAWA, M. Bogusławski,
ul. Mazowiecka 3, tel. 97-86

POZNAŃ, Oddz. Synd. Handl. et Co.,
ul. Strzelecka 15, tel. 17-79

LWÓW, Adam Kapliński, ul. Halicka 19

BYDGOSZCZ, Jan Hajduk, ul. Długa 36

KIELCE, Br. Przygodzcy, ul. Sienkiewicza 25.

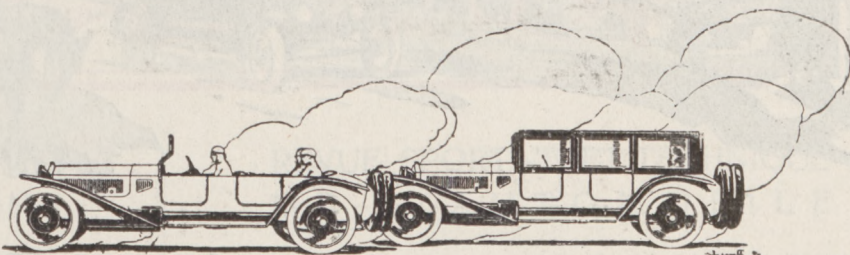
Cena przystępna

Kredyt długoterminowy

NAJLEPSZY SAMOCHÓD TURYSTYCZNY I SPORTOWY
NAJŁADNIEJSZA MASZYNA JEDNOGŁOSNIE UZNANA
NAJWIĘKSZA TRWAŁOŚĆ MASZYNY ZAPEWNIONA
NAJPOWAŻNIEJSZE REFERENCJE FACHOWCÓW I AMATORÓW

SYNDYKAT HANDLOWY & Co. Ltd.

WARSZAWA, UL. PRZESKOK 4/7. TEL. 104-86.



10 GALKAR
20 GALKAR
30 GALKAR
110 GALKAR
115 GALKAR
120 GALKAR
125 GALKAR
66 GALKAR
76 GALKAR
10 GALKAR
20 GALKAR
30 GALKAR
110 GALKAR
115 GALKAR
120 GALKAR
125 GALKAR
66 GALKAR
76 GALKAR
10 GALKAR
20 GALKAR
30 GALKAR
110 GALKAR
115 GALKAR
120 GALKAR
125 GALKAR
66 GALKAR
76 GALKAR

TABELA POLECAJĄCA		
OLEJE ZESTAWIONE W TEJ TABELI NALEŻY STOSOWAĆ DO WSZYST- KICH KONSTRUKCJI SA- MOCHODÓW OSOBO- WYCH I CIĘŻAROWYCH DANEGO TYPU		
M A R K A SAMOCHODU	latolizma	GalkarNº
Austro-Daimler os.	20	110
Austro-Daimler c.	30	120
Austro-Fiat osob.	10	120
Austro-Fiat ciężar.	20	120
Benz-Mannheim . .	10	110
Benz-Caggenau . .	20	110
Berliet	10	110
Buick	10	110
Bussing	10	110
Chevrolet (P) Sup.	10	110
Cadillac	10	110
Citroen 5 H. P. . .	10	110
Citroen inne . . .	20	110
Delage	20	110
Dodge	10	110
Fiat	20	120
Ford	115	115
Gräf & Stift . . .	10	110
Horch	20	110

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA
POLSKIE PRZEZ

KARPATY

Sprzedaż produktów naftowych
sp. z ogr. por.
**BIURO SPRZEDAŻY RAFINERJI
GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO
NAFTOWEGO T. A.**
W GLINIKU MARJAMPOLSKIM,
DZIEDZICACH I JEDLICZU.
Reprezentacja w WARSZAWIE,
UL. MARSZAŁKOWSKA 151.
TEL.: 172-74, 282-04, 224-81.

NAJWIĘKSZE TRUDNOŚCI TERENU
I WARUNKÓW PRACY POKONA ZAWSZE
SAMOCHÓD SMAROWANY OLEJAMI:

GALKAR

DLA AUTOMOBILISTY KWESTJA
WYBORU OLEJU JEST KWESTJA
ZAUFANIA. PEŁNE ZAUFANIE
MOŻNA MIEĆ JEDYNIE DO WY-
RABIANYCH NA ZASADACH 40-
LETNIEGO DOŚWIADCZENIA OLE-
JÓW SAMOCHODOWYCH MARKI

GALKAR

GDYŻ TYLKO TE GWARANTUJĄ NAJLEPSZA
SPRAWNOŚĆ MOTORU, BEZWZGLĘNA KON-
SERWACJĘ MASZYNY PRZY RÓWNOCZESNEM
BARDZO EKONOMICZNEM ZUŻYWIANIU OLEJU



Dostawa w beczkach i blaszankach
à 2 i 5 kg.

M A R K A SAMOCHODU	latolizma	GalkarNº
Itala	30	120
Lancia	30	120
Laurin i Klement os	10	110
Laurin i Klement c.	20	110
Lincoln	10	110
Lorraine Dietrich .	20	110
Mathis	20	110
Minerwa	10	110
OM 12 P. S. . . .	30	120
OM inne	10	110
Opel	10	110
Packard	10	110
Praga	10	110
Protos	20	110
Peugeot	20	110
Puch osobowy . .	10	110
Puch ciężarowy .	30	120
Rensult 6 P. S. .	10	110
Renault inne . .	20	110
Rochet-Schneider .	10	110
Stoewer	20	110
Steyer	10	110
Salomon	20	110
Studebaker . . .	10	125
Tatra	20	120
Do właściwego smarowania skrzynki biegów i dyfere- ncjału stosuje się . 76 66		

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ NA
POLSKIE PRZEZ

KARPATY

Sprzedaż produktów naftowych
sp. z ogr. por.
**BIURO SPRZEDAŻY RAFINERJI
GALICYJSKIEGO KARPACKIEGO
NAFTOWEGO T. A.**
W GLINIKU MARJAMPOLSKIM,
DZIEDZICACH I JEDLICZU.
Reprezentacja w WARSZAWIE,
UL. MARSZAŁKOWSKA 151.
TEL.: 172-74, 282-04, 224-81.

GALKAR 10
GALKAR 20
GALKAR 30
GALKAR 110
GALKAR 115
GALKAR 120
GALKAR 125
GALKAR 66
GALKAR 76
GALKAR 10
GALKAR 20
GALKAR 30
GALKAR 110
GALKAR 115
GALKAR 120
GALKAR 125
GALKAR 66
GALKAR 76
GALKAR 10
GALKAR 20
GALKAR 30
GALKAR 110
GALKAR 115
GALKAR 120
GALKAR 125
GALKAR 66
GALKAR 76

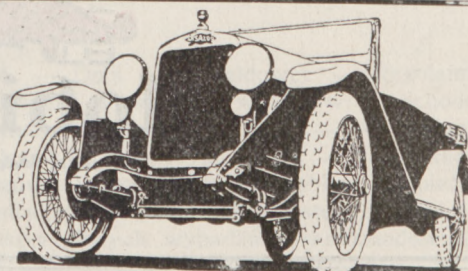
ANSALDO

REKORD ŚWIATA 10.000 km. bez zatrzymania
CENA PRZYSTĘPNA KREDYT

Generalni przedstawiciele Syndykat Handlowy & Co Ltd, Warszawa, ul. Przeskok 4/7. Tel. 104-86

WARSZAWA, M. Bogusławski, ul. Mazowiecka 3, tel. 97-86
POZNAŃ, Oddz. Synd. Handl. et Co., ul. Strzelecka 15, tel. 17-79
LWÓW, Adam Kapliński, ul. Halicka 19.

BYDGOSZCZ, Jan Hajduk, ul. Długa 46.
KIELCE, Br. Przygodzcy, ul. Sienkiewicza 25.





Lekkobieżne automobile Ford!

Co każdy posiadacz „Forda“ o „lekkim“, „średnio-ciężkim“, i „ciężkim“ oleju wiedzieć powinien.

Każdy właściciel „Fordy”, który chce używać do smarowania wozu cięższego oleju aniżeli GARGOYLE MOBILOIL „E” powinien zawsze przypomnieć sobie, że energia, wydajność i zdrowie ludzkiego organizmu, w pierwszym rzędzie zależy od jakości spożywanego pokarmu. Nie inaczej się ma rzecz z pojazdami mechanicznymi. Koszty napraw można dokładnie oznaczyć według jakości oleju, używanego do smarowania.

Autotechniczny Wydział Inżynierów Vacuum Oil Company nie mówi nigdy o tak zwanym „lekkim”, „średniociężkim” albo „ciężkim” oleju. Starania jego idą natomiast w tym kierunku, aby dla każdego fabrykantu i typu motoru oznaczyć właściwy smar.

Naukowe badania dziesiątek lat i wyniki praktyki udowodniły dosadnie, że cięższy olej od GARGOYLE MOBILOIL „E” nie nadaje się do smarowania „Forda”.

Gdyby bowiem zastosowanie olejów cięższych do motorów „Ford” było właściwem, Vacuum Oil Company z pewnością by je poleca-

ła, Lombardzej, że osiągnęła cięższymi markami Gargoyle Mobiloil, nadającymi się do smarowania motorów innej konstrukcji, na całym świecie jak najlepsze rezultaty.

Do smarowania motorów „Forda” nadaje się jednak tylko olej lekki o wysokiej wartości smarniczej a takim jest olej GARGOYLE MOBILOIL „E”. Nie powinien zatem znaleźć zastosowania olej cięższy od GARGOYLE MOBILOIL „E”.

GARGOYLE MOBILOIL „E”
rozpyla się prędko, dostaje się szybko do wszystkich części podlegających smarowaniu, otaczając je chroniącą warstwą olejową. Nawet nadmierne smarowanie komory spalino-
wej nie ma ujemnych skutków, ponieważ olej ten czysto się spala, przez co tworzenie się osadów jest wykluczone.

GARGOYLE MOBILOIL „E”
jest idealnym smarem dla przenośni
i dyferencjału „Forda”.

Jeżeli zatem kładziecie nacisk na nienaganny ruch i lekki bieg Waszego „Ford”, używajcie do smarowania GARGOYLE MOBILOIL „E”.



Mobiloil

Kierujcie się Tabelą Polecającą.

TABELA POLECAJACA.

(Skrócony wyciąg.)

Polecałca nie odrzuca się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów samochodów osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pływających, konstrukcji od roku 1921 do 1925 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykacjach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. Olej poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecany na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem samochodów marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany).

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej

A	oznacza	GARGOYLE	MOBILOIL	"A"
B	"	GARGOYLE	MOBILOIL	"B"
BB	"	GARGOYLE	MOBILOIL	"BB"
E	"	GARGOYLE	MOBILOIL	"E"
Arc	"	GARGOYLE	MOBILOIL	Arctic
TT	"	GARGOYLE	MOBILOIL	"TT"

P: Samochód osobowy

C: Samochód ciężarowy

[illegible]

Przenośnia i dyferencjał.

Do właściwego smarowania przenosi i dyferencjału należy używać GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBILUBRICANT tak jak podane w kompletnym wydaniu Tabeli Polecającej.

VACUUM OIL COMPANY S.A.

CZETCHOWICE, poczta Dziedzice.

ODDZIAŁ: WARSZAWA, ul. ELEKTORALNA 11.

PRZEDRUK WZBRONIONY, PRAWO TŁUMACZENIA ZASTRZEŻONE.