

AUTO



ORGAN
AUTOMOBIL-
KLUBU POLSKI
I KLUBÓW
AFILJOWANYCH

Nr. 8
Sierpień
1929

*Tak doskonały jak opinia którą się
cięszys, ale tańszy niż o nim myślą—*

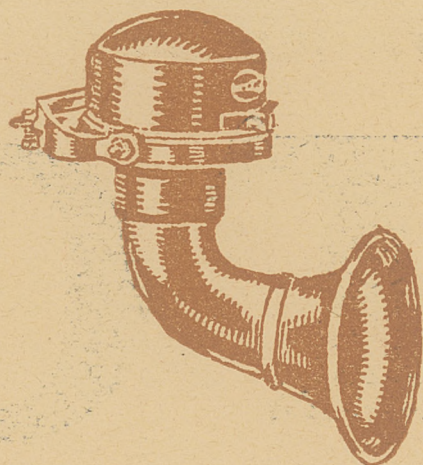
Packard

90 i 105 H. P.
8 cyl.
w jednej linii

AMERICAN AUTO
WARSZAWA, BODUENA 4
Telefony: 54-43 i 340-40

*Informacje, kosztorysy, demonstracje.
Wybór wozów na składzie.*

Cena 2.50



Bezpieczeństwo jazdy w dużej mierze zależy od dobrego i pewnego sygnału. Łagodny i miły ton, pewność w funkcjonowaniu, elegancki wygląd zewnętrzny — oto są zalety naszego głośnika

SCINTILLA

Warszawa Bagatela 15; Tel. 438-22.



NAPRAWA I PRZERÓBKA

MAGNET, DYNAMO, STARTERÓW, AUTOMATÓW, AKUMULATORÓW RÓŻNYCH SYSTEMÓW

SZCZOTKI I KOLEKTORY DO DYNAMO FORD, FIAT, BERLIET, MATHIS, DUCCELLIER I INNYCH TYPÓW

M. LEWANDOWSKI

ul. Nowogrodzka 31
Telefon 409-15

KONSTRUKTORA I RYSOWNIKA

z dłuższą samodzielną praktyką poszukuje już zaprowadzona fabryka karoseryj samochodowych jako kierownika celem powiększenia produkcji. Posada stała od zaraz lub później. Oferty prosimy składać pod Nr. 33,161 do „Par“, Poznań, Aleje Marcinkowskiego 11.



POLSKA FABRYKA LAKIERÓW J. C. KOCH

SP. Z OGR. ODPOW.

WARSZAWA, UL. MARSZAŁKOWSKA № 25
TELEFONY: 102-47, 150-18, 151-27

poleca swoje wyroby:

TEMPEROL szpachlówki, emalje i lakiery celulozowe do rozpylania.

TEMPEROL lakiery kopalne szybkoschnące pod pędzel i do rozpylania.

OD WYDAWNICTWA:

Strajk pracowników w Zakładach litograficznych uniemożliwił wykonanie okładki, zaprojektowanej dla Nr. 8 „Auto“ przez art. mal. Gronowskiego. — To też numer niniejszy zmuszeni byliśmy wydać w skromnej okładce, wykonanej pośpiesznie sposobem drukarskim.

LINCOLN *Ford* FORDSON

WARSZAWA

tel. Dyrekcji 516-41

Dział sprzedaży 262-51

„ części 70-19

PRZEDSTAWICIELSTWO

AUTO-TRAKTOR

okazowy traktor

HOTEL
EUROPEJSKI
Ossolińskich 1.

Udzielamy wyczerpują-
cych informacji, katalo-
gi i oferty wysyłamy na
żądanie

Fordson

już jest do obejrzenia

w naszym

SALONIE WYSTAWOWYM.

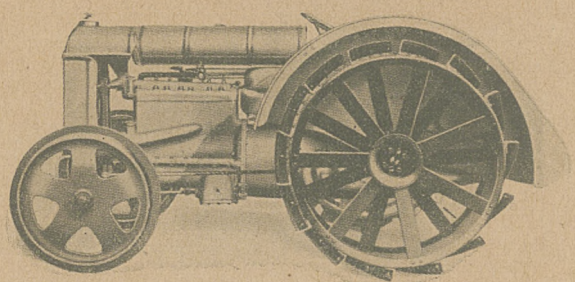
UPOWAŻNIENI
PODZASTĘPCY:
Lublin, Spółdz. Rolnicza
Lubelska;

Ostrowiec, Opatowsko-
Sandom Róln. S. A.

Łódź, B-cia Poznańscy
Baranowicze, Syndykat
Rolniczy

MODEL

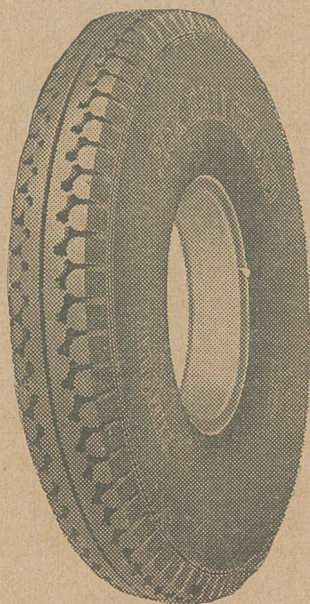
1929



MODEL

1929

Jedna z najtańszych
na kilometr to opona



Jedna z najtańszych
na kilometr to dętka

FISK

ZAKŁADY MECHANICZNE

U
R
S

AUTOBUSY
SAMOCHODY CIĘŻAROWE
PODWOZIA

CAŁKOWICIE
WYKONANE



W KRAJU

S
U
S
S.A.

BIURO SPRZEDAŻY WARSZAWA SKIERNIEWICKA 27. TEL. 171-06.

XX
1929

PRZEDSTAWICIELE NA WOJEWÓDZTWA.

BIAŁYSTOK.	W. KARIAKIN — ulica Kilińskiego № 17.
LUBLIN.	Biuro Techniczne „LECH” — ulica Bernardyńska № 9.
LWÓW.	Inż. B. i K. NEYMANOWIE — Chorążczyzna 6.
ŁÓDŹ.	H. BUCZYŃSKI — Piotrkowska 112.
POMORSKIE.	Bydgoszcz, K. S. AUTO — Gdańska 19.
ŚLĄSKIE.	Katowice, Dr. KORCZYŃSKI — Gen. Zajączka 4.
WILNO.	Inż. L. JANOWICZ — Ponarska 55.
KRAKÓW.	F. NOWOTNY — Jabłonowskich 4.
WARSZAWA.	„URSUS” — Skierniewicka 27/29.
POZNAŃ.	Zakł. Mech. „URSUS” — Oddział: 27 Grudnia 16.

A U T O

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

połączone

19 sierpień 29

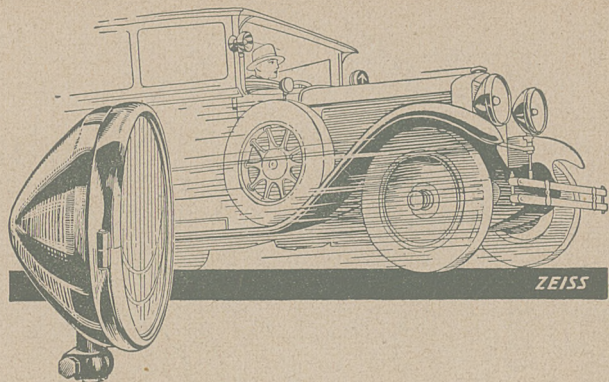
SPIS RZECZY

	str.
Międzynarodowy Wyciąg Tatrzański, Marjan Krynicki	7
Wyniki użycia spirytusowych mieszanek napędowych	12
1200 kilometrów na samochodzie W. M., Kazimierz Wallmoden	14
Autostrady, Jan Erlich	17
Czorsztyn i Niedzica (Wycieczka na Essexie), Marja Szachówna	22
Co to jest szybki samochód? Marjan Krynicki	26
O poczucie etyki drogowej, R.	27
Motocyklowy Zjazd Gwiaździsty do Łodzi, Dr.	28
Kronika sportowa	29
Zjazd kupców i przemysłowców samoch., K.W.	34
Produkcja opon samochodowych w Ameryce	35
Kronika przemysłowo-handlowa	36

WARUNKI PRENUMERATY

	na papierze zwykłym	na papierze kredowym
Rocznie	24 zł.	36 zł.
Półrocznie	12 zł.	18 zł.
Kwartalnie	6 zł.	9 zł.

Prenumeratę należy wpłacać do P. K. O. na konto Automobilkłubu Polski Nr. 1648, zasnaczając na b'ansiecie wpłatowym: „Prenumerata Auto“.



Kto wóz własny sam prowadzi, wie doskonale, że przy tym sporcie należy zwracać baczną uwagę nie tylko na motor i na kierownicę, lecz i na wszystkie dodatki przy samochodzie, które ułatwiają jazdę i zapewniają bezpieczeństwo jadącym.

Dodatki samochodowe Zeissa są tak zbudowane i tak wypróbowane praktycznie, że odpowiadają zawsze wszystkim wymogom. Nie obawiając się wstrząśnień na złym bruku ulicznym, pomimo wichury i kurzu, burzy czy śnieżycy, są one stale przydatne do użytku. Stosujcie do Waszych wozów wyłącznie dodatki samochodowe Zeissa. Jeżeli sama fabryka nie wyposażyla w nie Waszego wozu, każdy fabrykant i każdy składnik chętnie zmontuje na nim dodatki samochodowe Zeissa

ZEISSA DODATKI SAMOCHODOWE

każdej chwili zdadne do użytku:

Reflektory z lustrami kryształowymi Zeissa,
Kierunkowskazy „CONTAX“ Zeissa,
Automatyczne sygnały „CONAR“ Zeissa i in.

Wyczerpujące katalogi ilustrowane „Auto“ wysyłają darmo i oplatnie

Zakłady CARL ZEISS, JENA
i JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
Dom Handlowy J. SEGALOWICZ

Warszawa, ul. Szpitalna № 3

Telef.: 57-54 i 57-55. Adres telegr. „Segwicz—Warszawa“

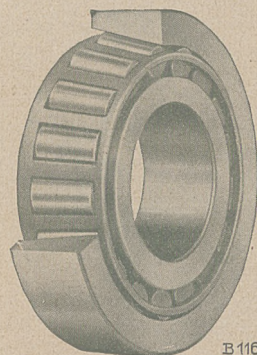


ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE
DO SAMOCHODÓW WSZELKICH
TYPÓW

KAROL REISSIG

BIURO SPRZEDAŻY KONCERNU BÖHLERA

WARSZAWA, Ś-TO KRZYSKA 5, TELEFON 431-78



B116



AMERYKAŃSKA OPONA WYŻSZEGO GATUNKU

Stale na składzie

w firmie

P. Z. STACHIEWICZ

WARSZAWA, ULICA KREDYTOWA Nr. 16. TEL. 426-16.

Smary, oleje, narzędzia i akcesorja.

CHRONIĆ WASZE SAMOCHODY OD POŻARU

Najmniejsza i najskuteczniejsza z gaśnic

„KNOCK OUT“

B A B Y

Posiadamy
specjalny model dla samoch. ciężarowych i autobusów



POLSKI KNOCK OUT

WARSZAWA, UL. TRĘBACKA № 13.

TELEFON 322-85

SAMOCHODOWE



OPONY I TAKSOMETRY

SP. Z OGR. ODP.

„ARGO“

ADRES TELEGRAFICZNY: „TAKSOMETR“

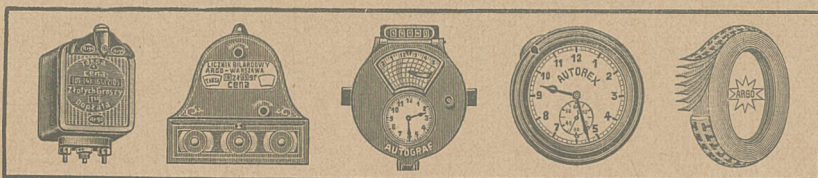
WARSZAWA CHMIELNA 116

TELEFON Nr. 416-12

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ:
LICZNIKÓW-TAKSOMETRÓW „ARGO” Z OŚWIETLONĄ CHORĄGIEWKĄ
APARATÓW KONTROLUJĄCYCH „AUTOGRAF” I „AUTOTEX”,
LICZNIKÓW BILARDOWYCH.

PIERWSZA POLSKA FABRYKA PRZERÓBEK ZUŻYTYCH OPON NA NOWE.

WARSZTATY REPARACYJNE LICZNIKÓW, MONTAŻ LICZNIKÓW I TRASMISJI



WULKANIZACJA
OPON I DETEK
NAJNOWSZYM
SYSTEMEM

NA RAIDZIE GWIAZDZISTYM

DO POZNANIA dnia 27 lipca r. b.

powietrzem
chłodzona



powietrzem
chłodzona

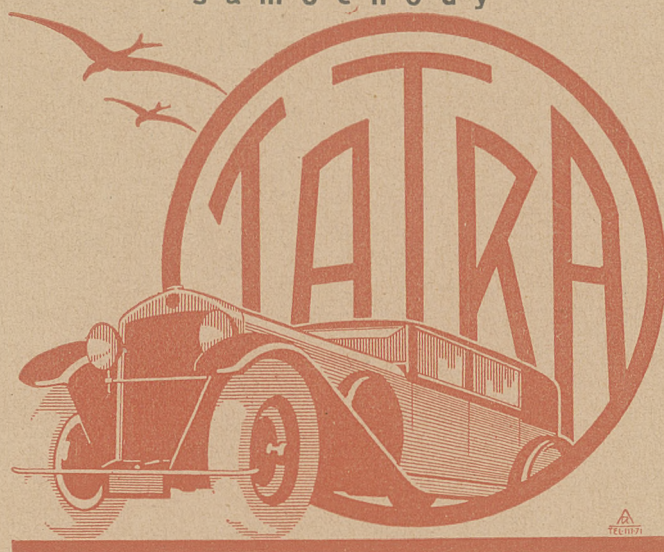
z pośród 205 samochodów uzyskała

I-szą NAGRODĘ

W górskim wyścigu w ZAKOPANEM dnia 11 b. m. uzyskały
s a m o c h o d y

6-cio
cylindrowy

4-o
cylindrowy



I-szą
NAGRODĘ

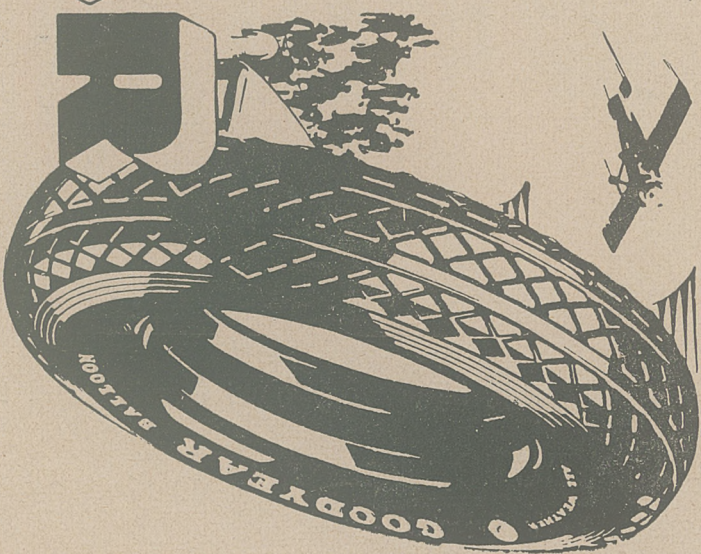
I-szą
NAGRODĘ

w swojej kategorii, bijąc wozy o wiele większym litrażu.

Centrala: TATRA-AUTO, Warszawa, Aleja Jerozolimska 14.



Przewaga opon *Goodyear* uznana jest na całym obszarze świata. Każdy nabywca opon winien wiedzieć, iż protektor i szkielec, te najistotniejsze części opon, doprowadzone są w oponach *Goodyear* do najwyższej doskonałości. Najlepszym tego dowodem jest fakt, iż więcej wozów jeździ na oponach *Goodyear*, aniżeli na oponach jakiegokolwiek innej marki.



GOODYEAR

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 MIESIĄCU

REDAKTOR: KAZIMIERZ WALLMODEN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, OSSOLIŃSKICH 6, TELEFON 287-05

NA STARCIE MIĘDZYNARODOWEGO WYŚCIGU TATRZAŃSKIEGO



Wśród mgły i deszczu zawodnicy szykują się do ciężkiej walki z konkurentami i z naturą.

(Własne zdjęcie Redakcji «Auto»).

II MIĘDZYNARODOWY WYŚCIG TATRZAŃSKI

1929.

NAPISAŁ

MARJAN KRYNICKI

(własne zdjęcia Redakcji „Auto”)

Jan Ripper jest zadowolony ze swego sukcesu w Międzynarodowym Wyścigu Tatrzańskim.

Wspaniała impreza Krakowskiego Klubu Automobilowego odbyła się w tym roku pod znakiem wyraźnego pecha. Los uwziął się na organizatorów i na zawodników i na nie winną publiczność, jednym zsyłając groźne wypadki, innych zaś ciężko doświadczając fatalną nie pogodą.

Już na treningach pech zaczął się przejawiać z całą złośliwością, dotykając co najpoważniejszych współzawodników. Szwarensztejnowi na serpentynie zajeżdżał drogę inny wóz, tak iż dzielny kierowca ledwo uszedł z życiem, uszkadzając poważnie samochód. Ripper urwał sobie przegub, Zawidowski musiał zmieniać tryby, Liefeldt walczył ciągle ze świecami, a groźny konkurent zagraniczny, hr. Arco Zinneberg rozbił na wodospadach swego wielkiego Mercedesa tak dokładnie, że mimo ogromnych starań i pracy nie zdążył go naleźć na czas zreperować.

Wszystkie nieszczęścia treningowe były jednak tylko przygrywką do tego, co się działo 11 sierpnia. Pamiętny dzień drugiego międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego musiał się chyba znajdować pod wpływami jakiejś wyjątkowo złej gwiazdy. Od rana było duszno i ponuro; czuło się burzę w powietrzu, lecz gęsta mgła spowijająca wszystko nie dozwalała dojrzeć groźnych chmur, zbierających się nad wierzchołkami gór. Dopiero, gdy już wszystko było gotowe, gdy liczna publiczność zapełniła trybuny i wyścig miał się rozpocząć, zasłone mgły rozdarły światła błyskawic, lunął deszcz i grad wielkości włoskich orzechów. Szosa momentalnie stała się śliska. Pioruny raz po raz biły w przewodniki, uniemożliwiając pracę telefonistom i chronometrystom, z których kilku zostało nawet porażonych, przyczem naj-

więcej był kontuzjowany sympatyczny sekretarz Komisji Sportowej M. K. A. p. Zygmunt Bałaban. Gdy przeszła jedna burza, nadlatywała druga, trzecia i dziesiąta, tak iż cały wyścig odbył się wśród kamnady piorunów i pod nieustającym ulewnym deszczem. Trzeba mieć doprawdy najgłębszy podziw dla publiczności, która z całym stoicyzmem znosiła te makabryczne figle atmosfery. Trzeba mieć najwyższe uznanie dla organizatorów, że w tak wyjątkowych warunkach nie stracili głowy i potrafili w zupełnym porządku przeprowadzić wyścig. Trzeba udzielić w końcu najdalej idących pochwał wszystkim zawodnikom, z których żaden nie uląkł się nieprawdopodobnie trudnych warunków jazdy i nie odstąpił od konkurencji.

To też stosunkowo niewielka liczba 17 samochodów, startujących w tegorocznym wyścigu tatrzańskim

nie wynikała z racji wycofania się zgłoszonych zawodników. Poprostu nie zapisano więcej maszyn do zawodów i fakt ten, który różnie sobie tłumaczono, zasługuje na głębsze rozważenie.

Jeżeli porównać listę uczestników tegorocznych zawodów zakopiańskich z odpowiednią listą z przed dwóch lat, jest rzeczą uderzającą ogromne zmniejszenie się liczby zawodników, startujących jako zdecydowani outsiderzy, z góry przeznaczeni na zajęcie dalszych miejsc w klasyfikacji. Objaw ten tłumaczy się bardzo prosto wydatnem powiększeniem liczby automobilistów polskich, posiadających specjalne wozy sportowe i wyścigowe. W konkurencji z tymi szczęśliwcami posiadacze zwykłych maszyn turystycznych nie mają do powiedzenia ani jednego słowa, co naturalnie odstręcza ich od udziału w zawodach.

W tych warunkach nasze wyścigi samochodowe zyskały bardzo na poziomie osiągniętych rezultatów, ale zato straciły na liczbie współzawodników. W tym roku daje się to szczególnie silnie dostrzegać. I w ocenie tego zjawiska znajdujemy się między młotem a kowadłem. Z jednej strony poziom sportowy zawodów wymaga, aby wyścig nie stał się spacerem normalnych samochodów, prowadzonych przez przeciętnie uzdolnionych kierowców, z drugiej zaś strony względ na popularyzację i rozpowszechnienie sportu samochodowego domaga się wciągania jaknajwiększej liczby automobilistów do czynnej pracy sportowej. Potrzeba nam wszak sportsmenów tego typu, co przemily sekretarz generalny K. K. A. p. Adam Dygat, który na swej starej Tatrze jeździ na wszystkie zawody nie dla zdobycia nagród, lecz jedynie dla samego sportowego zadowolenia.

Sądzę, że w poważnej imprezie międzynarodowej, jaką jest wyścig tatrzański, powinniśmy raczej rezygnować z licznej konkurencji, na pierwszym planie stawiając poziom osiąganych rezultatów. Natomiast w innych, mniej ważnych wyścigach, dążyć musimy do jaknajwiększej ilości startujących maszyn, co da się osiągnąć drogą wprowadzenia specjalnych nagród dla kategorii zwykłych samochodów turystycznych.

Wydawać się może, że wyścigiem tatrzańskim powinny być zainteresowane firmy samochodowe i że one dostarczą większej liczby współzawodników. Niestety przy obecnej koniunkturze, panującej na naszym rynku samochodowym, mniemanie to jest najzupełniej nieuzasadnione. Dobre interesy robią u nas obecnie tylko firmy, które sprzedają samochody tanie, a te nie dają się zareklamować w trudnym wyścigu międzynarodowym. Natomiast firmy, które mogłyby wyciągnąć pewne korzyści reklamowe z uczestnictwa w zawodach, nie mają po większej części środków finansowych na pokrycie wysokich kosztów z tym związanych. To też obecnie biorą udział w zawodach tylko nieliczne firmy, które przed laty wprowadziły się na nasz rynek drogą świetnych sukcesów sportowych i obecnie stają do konkurencji raczej dla samej tradycji, niż dla poważniejszych korzyści. Tych firm jest niestety bardzo niewiele, na dobrą sprawę tylko dwie: Austro-Daimler i Tatra. I rzeczywiście firmowe wozy Tatry i Daimlera ujrzałyśmy na starcie wyścigu tatrzańskiego.

Pozostaje wreszcie jeszcze jeden czynnik, mogący się przyczynić do spotęgowania konkurencji w wyścigu tatrzańskim, a mianowicie kierowcy zagraniczni. Wytężona propaganda, jaką w kierunku ściągnięcia zawodników z zagranicy prowadzi Krakowski Klub Automoblowy, daje bardzo skromne rezultaty i temu wcale nie należy się dziwić. Nie możemy bowiem liczyć na

poważniejszą konkurencję zagraniczną dotąd, dopóki nie wprowadzimy nagród pieniężnych dla zwycięzców wyścigu. Żaden z zagranicznych mistrzów kierownicy nie przybędzie do Zakopanego, mając do wyboru między wyścigiem tatrzańskim, w którym wygrać można co najwyżej srebrny puchar, a jakimś innym wyścigiem, gdzie za wyczyn sportowy płacą pieniędzmi. Uczestnictwo w wyścigach samochodowych poza granicami swego kraju kosztuje niezmiernie drogo, to też nie należy się dziwić kierowcom, że przekładają nagrody pieniężne, zwracające im częściowo koszt, ponad zaszczytne srebra i kryształ.

Oto są, mojem zdaniem, główne powody nielicznej konkurencji w tegorocznym wyścigu tatrzańskim. Nielicznej, ale zato przyznać trzeba wyjątkowo silnej i doborowej.

Samochody sportowe.

Kat. 1100 ccm.: 1. Schmidt — Czechosłowacja (Amilcar) 6 m. 41,48 s., najlepszy czas samochodów sportowych, rekord (poprzedni rekord: Meyer na sam. Fiat 8 m. 22,55 s.). Na dalszych miejscach: Dygat (Tatra) i Fischer (Tatra).

Kat. 1500 ccm.: 1. Januszkowski — K. K. A. (Alfa Romeo) 7 m. 31,285 s., rekord (poprzedni rekord: Vetterli na sam. Bugatti 7 m. 44,4 s.); 2. Bogucki — M. K. A. (Bugatti) 7 m. 58,85 s.

Kat. 2000 ccm.: 1. Vermirowski — Czechosłowacja (Tatra) 6 m. 58,51 s., rekord (poprzedni rekord: Vermirowski na sam. Tatra 7 m. 14,82 s.); 2. Skolimowski — M. K. A. (Alfa Romeo) 7 m. 01,65 s.

Kat. 3000 ccm.: 1. Weinschenck — Śl. K. A. (Tatra) 6 m. 44 s. (rekord: Schwarcstein na sam. Bugatti 6 m.



Widok startu Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego.

Najlepszym tego dowodem może być fakt, że przy tak opłakanych warunkach atmosferycznych padły w wyścigu aż cztery rekordy w poszczególnych kategoriach. Spójrzmy na klasyfikację (dystans wyścigów 7.5 klm., start z miejsca):

28,18 s.); 2. Chrzęszcz — K. K. A. (Lancia) 7 m. 56 s.; 3. Koźmianowa — A. P. (Austro-Daimler) 9 m. 07,04 s.

Kat. 5000 ccm.: 1. Malinowski — Śl. K. A. (Dodge) 8 m. 29 s. (rekord: Kellerman na sam. Stutz 7 m. 38,12 s.).

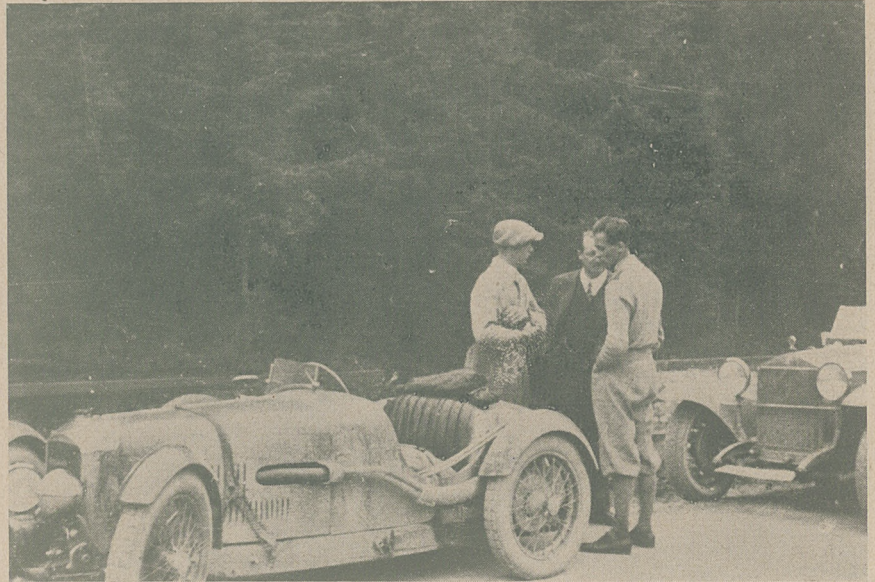
Samochody wyścigowe.

Kat. 1500 ccm.: 1. Ripper — K. K. A. (Bugatti) 6 m. 06,45 s., najlepszy czas dnia (rekord: Ripper na sam. Bugatti 5 m. 47,41 s.).

Kat. 3000 ccm.: 1. Szwareisztein — K. K. A. (Bugatti) 6 m. 32,39 s. (rekord: Liefeldt na sam. Austro-Daimler 6 m. 02,33 s.); 2. Zawidowski — M. K. A. (Bugatti) 7 m. 13,56 s.

Kat. 5000 ccm.: 1. Liefeldt — A. P. (Austro - Daimler) 6 m. 16,915 s., rekord (poprzedni rekord: Lichtenstein na sam. Gräf et Stift 6 m. 26,68 s.).

Po raz drugi z rzędu najlepszy czas dnia w wyścigu tatrzańskim uzyskał zatem Jan Ripper, na tym samym co i w roku ubiegłym półtoralitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti z kompresorem. Młody mistrz krakowski jechał z całą swoją odwagą i brawurą, jaką już tylokrotnie podziwialiśmy, ale jechał przytem o całe niebo lepiej, niż w zeszłym roku, jeśli chodzi o precyzję i opanowanie maszyny. Znać że Ripper poczynił ogromne postępy w trudnej sztuce wyścigowej jazdy, utrwalając na stałe swoje imię, jako jeden z najlepszych kierowców polskich, a bezwątpienia bezkonkurencyjny jeździec górski.



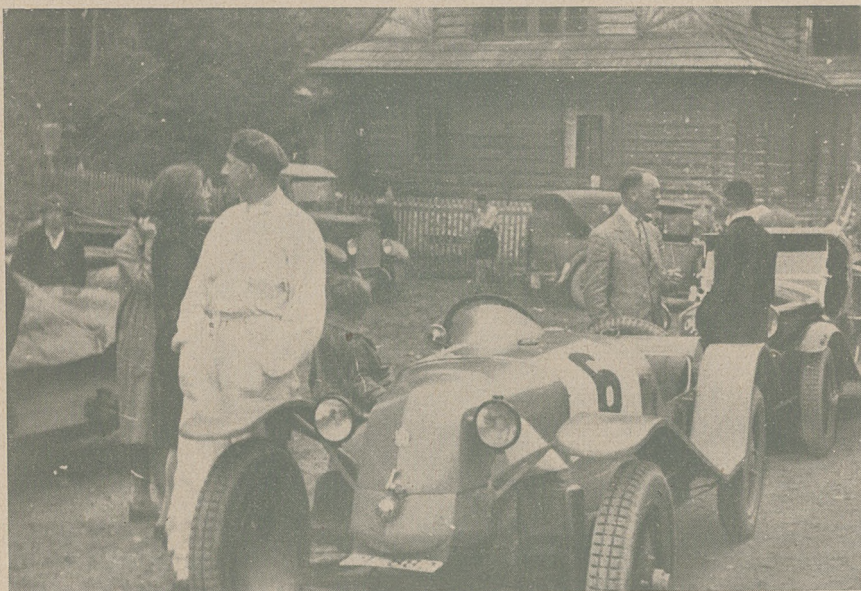
Schmidt (pierwszy z prawej strony), zwycięzca w klasie samochodów sportowych, pieczołowicie spogląda na swego pięknego Amilcara.

Drugie miejsce w klasyfikacji zajął inż. Liefeldt, którego wielki Austro-Daimler pracował tym razem bez zarzutu, bez defektów świec. Długi ten i ciężki wóz nie jest zbyt odpowiedni na trudne serpentyny trasy tatrzańskiej, zwłaszcza podczas takiej pogody, to też stwierdzić trzeba, że inż. Liefeldt zrobił na nim wszystko, co tylko było do zrobienia, osiągając stosunkowo rezultat znacznie lepszy, niż w roku ubiegłym. O jeździe tego znakomitego kierowcy pisać nie potrzebuję, bo

była ona jak zazwyczaj poprostu klasycznie piękna.

Stosunkowo słaby czas Szwareiszteina tłumaczy się wypadkiem na treningu, po którym maszyna nie znajdowała się w należytym stanie, a i kierowca nie był w formie. Zawidowski był wyraźnie niedysponowany. Mam wrażenie, że kierowca ten, który przejawia wszelkie kwalifikacje na dobrego wyścigowca, nie posiada odpowiedniego stałego treningu.

W klasie samochodów sportowych najgroźniejszy konkurent, młody hrabia Arco-Zinneberg, odpadł na treningu, rozbijając przód swego olbrzymiego Mercedesa z kompresorem. Dla reperacji maszyny sprowadzono specjalnie samolotem nową oś z Berlina, wszystkie te wysiłki okazały się jednak spóźnione. Gdy stało się jasnym, że zawodnik niemiecki nie zdąży zreperować na czas swego potężnego wozu, oczy wszystkich zwróciły się na przeciwny biegun, do najmniejszej kategorii, w której startował maleńki Amilcar z kompresorem. I rzeczywiście śliczny ten wózek okazał się godnym sławy, jaka otacza słynną francuską markę, ustanawiając najlepszy czas dnia w klasie samochodów sportowych.



Sportowa Tatra, na której Vermirowski pobil własny rekord w kategorii dwóch litrów.

Wyczyny tego rodzaju zdarzają się w wyścigach samochodowych niezmiernie rzadko, to też Schmidt, dzielny i doskonały kierowca Amilcara, stał się jednym z bohaterów dnia.

W kategorii półtoralitrowej rekord pobili Januszkowski na szybkim wozie Alfa Romeo. Kierowca ten zapowiada się, jako pierwszorzędna siła. Bogucki osiągnął czas dużo lepszy, niż w roku ubiegłym, co świadczy o wytrwałej pracy tego ambitnego kierowcy.

Doskonały czech Vermirowski pobili swój własny rekord w kategorii dwulitrowej na czterocylindrowym samochodzie Tatra. Świadczy to bardzo pochlebnie o wysokiej wartości tych wozów i o klasie jeźdźcy. Skolimowski, który startował na pięknym wozie Alfa Romeo nowego typu z kompresorem, nie osiągnął rezultatu, jakiego można się było spodziewać. Sądząc z zagranicznych sukcesów tej maszyny, możliwe było uzyskanie na niej nawet najlepszego czasu w klasie sportowej.

W kategorii do trzech litrów pierwsze miejsce zajął Weinschenck, który prowadził swą sześciocylindrową Tatrę bardzo umiejętnie i bravurowo. Drugim był Chrzaszcz na samochodzie Lancia, który, jak na kierowcę po raz pierwszy startują-

cego w wyścigach, uzyskał bardzo ładny rezultat. Pozostałe trzy wozy konkurujące w tej kategorii uległy po drodze wypadkom. Za wo-



Stanisław Szwarcsztein, jeden z najwybitniejszych kierowców polskich i najpoważniejszych pretendentów do tytułu Mistrza, zajął trzecie miejsce w klasyfikacji Wyścigu Tatrzańskiego

dospadami Mickiewicza rozbił się Gerhard na limuzynie Voisin, na szczęście nieszkodliwie, oraz wyrzucony został z szosy Romer na samochodzie Alfa Romeo, który dojechał do celu w tempie spacerowem. Jedyną zawodniczką pani Koźmianowa, która startowała zupełnie bez

treningu, zaraz na pierwszym zakręcie uderzyła tyłem maszyny o barjerę, bez żadnej jednak szkody dla swego Austro-Daimlera, którego doprowadziła do celu w nienajgorszym czasie.

Malinowski na samochodzie Dodge uzyskał w kategorii pięciolitrowej rezultat normalny dla amerykańskiej limuzyny.

Tyle o wynikach sportowych imprezy. Jeśli chodzi o organizację, to pomimo wyjątkowo uciążliwych warunków stała ona na bardzo wysokim poziomie, przynosząc zaszczyt Komisji Sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego, a w pierwszym rzędzie jej niezrównanemu prezesowi p. dr. Bolesławowi Macuźnińskiemu, oraz kierownictwu zawodów z Komandorem p. Wilhelmem Ripperem na czele.

W tym roku wyścig tatrzański odbył się po raz pierwszy pod wysokim protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej. Ten widomy znak zainteresowania Głowy Państwa sportem samochodowym wzniesił ogromną radość wśród wszystkich polskich automobilistów, a Krakowski Klub Automobilowy pobudził do dalszej wziętej pracy w kierunku uczynienia z wyścigu tatrzańskiego jednej z najwspanialszych imprez automobilowych w Europie.

Z chwila ukazania się niniejszego numeru siedziba Automobilklubu Polski będzie już przeniesiona do własnego domu przy Alei Szucha Nr. 10. Numer telefonu do apartamentów klubowych na I piętrze pozostaje ten sam, co w dawnym lokalu, to znaczy 96-54. Poszczególne biura klubowe otrzymują następujące numery: 345-10 Szef biura p. Jan Tomicki, 345-11 Sekretariat Komisji Sportowej, 345-12 Biuro Turystyczne, 135-86 Wydział tryptykowy i buchalterja. Redakcja „Auto” i Biuro Drogowe pozostają nadal w dawnym lokalu przy ul. Ossolińskich 6, tel. 287-05.

Wyniki użycia należycie zestawionych spirytusowych mieszanek napędowych.

Od zgorą 3 lat prowadzone są w Politechnice Warszawskiej z ramienia Komitetu Popierania Technicznych Zastosowań Spirytusu przy Polskim Towarzystwie Chemicznym, próby i doświadczenia nad mieszankami spirytusowymi do celów napędowych.

Szczegółowe rezultaty tych prac zostały opublikowane w wydanej przez wyżej wspomniany Komitet, broszurze p. t. „Zagadnienie paliwa spirytusowego w Polsce”. (Warszawa 1929, Nakładem Naczelnej Organizacji Przemysłu Gorzeli Rolniczych, ul. Czackiego 3, tamże do nabycia). W wyniku tych prób zostało określone działanie poszczególnych składników mieszanki i ustalono kilka typów mieszanek, które na podstawie setek doświadczeń powinny dawać najlepsze rezultaty w użyciu.

Tych kilka typów zostało poddanych szczegółowemu badaniu porównawczemu z benzyną na silnikach stacyjnych. Dokładne warunki porównawcze można osiągnąć jedynie na dobrze urządzonym silniku stacyjnym, gdzie obciążenie i ilość obrotów mogą być utrzymane na dość stałym poziomie i mierzone za pomocą dokładnych przyrządów.

Do prób przygotowano 4 typy mieszanek na spirytusie uwodnionym i bezwodnym. Charakterystyka składu tych mieszanek jest następująca:

Typ mieszanki	Zawartość spirytusu	Moc spirytusu
CN 1	50%	94° Tr
CTN	50%	absolutny
CN 3	50%	absolutny
T 1	35%	absolutny

Wszystkie te mieszanki odpowiadają warunkom stawianym przez francuski Office National de Combustibles Liquides dla mieszanek

spirytusowych. Oprócz tego zbadano mieszankę t. zw. „Polminowską” kupioną wprost z pompy benzynowej przy ul. Kopernika. Mieszanka ta przepisowo zawiera 30% alkoholu absolutnego. Dla porównania użyto benzyny „Standard Nobel” o c. wł. 0,725.

Próby przeprowadzono na silniku „Renault” 4-cylindrowym o mocy ok. 8 KM. i ilości obrotów ok. 1500/min., oraz na silniku „CWS”, 4-cylindrowym, o mocy ok. 30 KM i ilości obrotów ok. 1500/min.¹⁾ Silnik Renault połączony był z prądnicą, której prąd gubiony był w oporniku elektrolitycznym, zaś silnik „CWS” — z dynamometrem systemu Frouda. Zużycie benzyny

na koniagodzinę przy pełnym obciążeniu wynosiło:

dla silnika Renault—547 ccm. t. j. 397 gr.

„ „ CWS —395 ccm t. j. 287 gr.

Silnik pędzono przy trzech obciążeniach ($P = 1$, $P = 2/3$, $P = 1/3$), utrzymując stałą liczbę obrotów. Tego rodzaju wykonywana próba daje nam najbardziej zbliżony obraz do pracy silnika w samochodzie, gdzie silnik pracuje przeważnie na obciążeniu od $P = 1/2$ do $P = 1/3$, osiągając maksymalną moc jedynie przy pokonywaniu większych wzniesień. Średnie wyniki z tych trzech obciążeń powinny dać najbardziej przybliżone porównanie pracy mieszanki i benzyny na szosie.

Typ mieszanki	Oszczędność w procentach w zużyciu mieszanki w stosunku do benzyny na KM/godz. przy			średnio
	$P=1$	$P=2/3$	$P=1/3$	
Silnik „Renault” 4-cylindrowy o mocy ok. 8 KM.				
CN1	2,75 %	8,55 %	—	5,65 %
CTN	—1,80 „ ²⁾	4,40 „	8,48 %	3,70 „
CN3	15,60 „	7,56 „	7,35 „	10,16 „
T1	21,12 „	14,14 „	14,93 „	16,70 „
Silnik „CWS” 4-cylindrowy o mocy ok. 30 KM.				
CN1	6,15 %	16,50 %	15,00 %	12,55 %
CTN	6,20 „	8,20 „	17,60 „	10,70 „
CN3	7,10 „	8,88 „	13,00 „	9,73 „
T1	9,90 „	8,60 „	10,70 „	10,70 „
„Polminowska”	2,77 „	5,37 „	9,29 „	5,70 „

Z powyższych wyników widzimy, że umiejętnie zestawione mieszanki, zarówno na spirytusie absolutnym jak i uwodnionym, dając taki sam efekt siłowy jak benzyna, powodują mniejsze zużycie objętościowe na

koniagodzinę. Silnik pędzony mieszanką daje równiejszy bieg, co się wyraża w znacznie zmniejszonym iskrzeniu prądnicy (przy próbach na silniku „Renault”) względnie cichszym biegu motoru (próby na silniku „CWS”).

¹⁾ Próby na silniku „Renault” wykonano w zakładzie Maszyn Ciepłych Politechniki Warszawskiej, zaś próby na silniku CWS w Państwowej Wytwórni Samochodów na Pradze, ul. Terespol-ska 34.

²⁾ t. j. większe zużycie mieszanki.

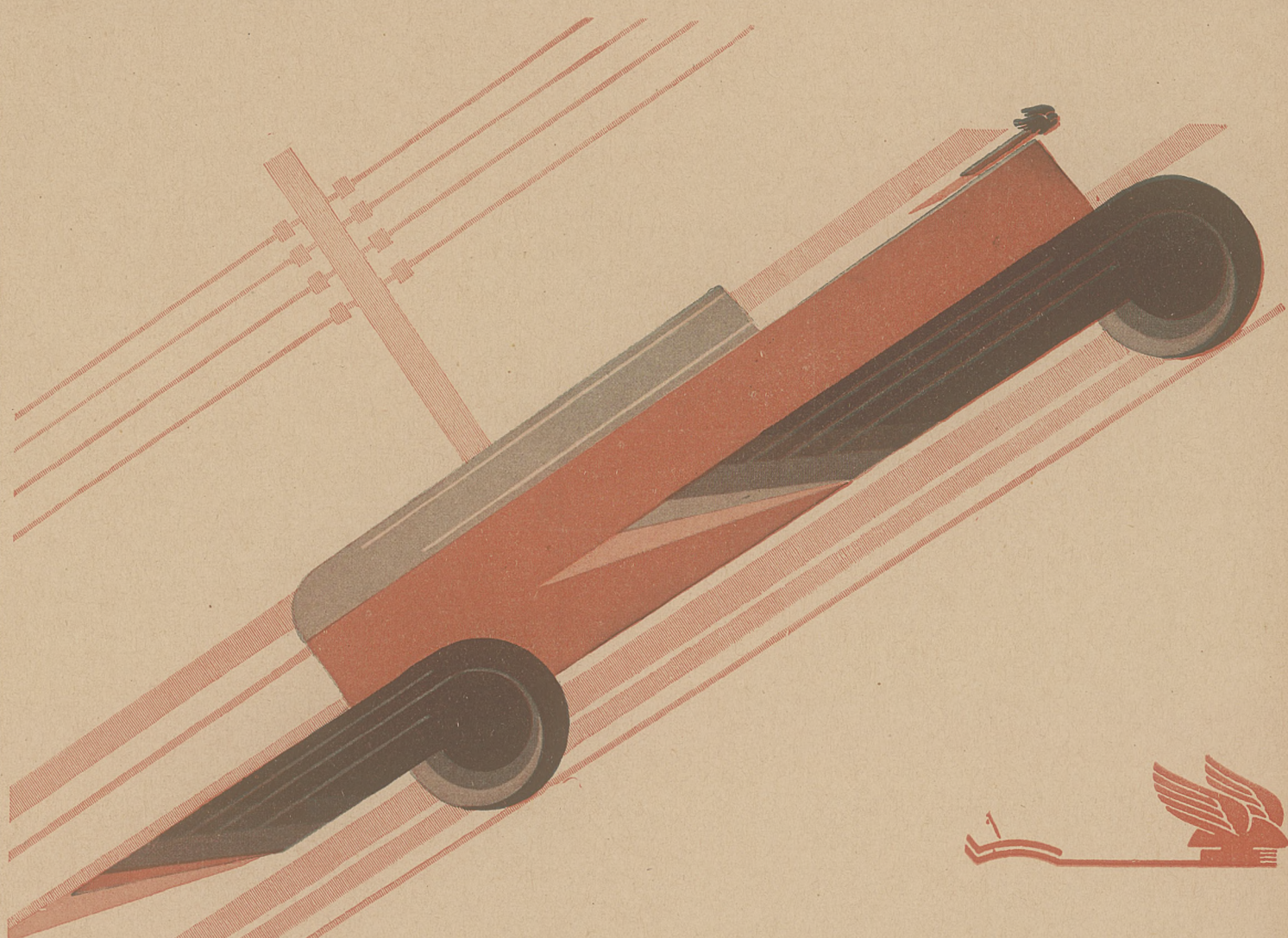
Prof. W. Iwanowski

i inż. P. Wojcieszak

Zakład Technologji Fermentacji
Politechniki Warszawskiej.

WYTRZYMAŁOŚĆ
CHRYSLERA

SZYBKOŚĆ
CHRYSLERA



Roadstery Chryslera „75“ zarówno pod względem silnika, podwozia i karoserji, wygodne i ciche, przyjmowały udział w najtrudniejszych wyścigach 24-godzinnych w Europie, wykazując:

W LE MANS

Przeciętną szybkość ponad 103 kilometry na godzinę w ciągu 24 godzin. W raidzie tym przyjmowały udział dwadzieścia trzy wozy, w tym dwa wozy Chryslera. Tylko dziesięć wołów zakończyło bieg, między nimi dwa CHRYSLERY. CHRYSLER BYŁ TRZECIM I CZWARTYM w ostatecznej klasyfikacji o PUHAR RUDGE WHITWORTH, przed nim przyszły jedynie wozy o większej pojemności cylindrów i znacznie droższe.

W S P A

Tor jeszcze uciążliwszy niż w le Mans. Góry bardziej strome, zakręty niebezpieczniejsze. CHRYSLER jedzie z średnią szybkością ponad 91 kilometrów na godzinę w ciągu 24 godzin, pomimo ulewnego deszczu, trwającego całą noc. Z dziesięciu wołów o pojemności powyżej 3 litrów, przyjmujących udział w raidzie, cztery wozy skończyły bieg — CHRYSLER jako PIERWSZY, DRUGI, TRZECI, wygrywając PUHAR BUCKA przez dwa lata z rzędu.

CHRYSLER nie buduje wołów wyścigowych — powyższe rezultaty są niezbitym dowodem wysokich zalet cechujących wszystkie modele seryjne CHRYSLERA oraz ich niezrównanej wytrzymałości.

AUTO-KONCERN — WARSZAWA — WIERZBOWA 8.

Telefon 126-36.

1.200 kłm. na samochodzie W. M.

Nie wszyscy z naszych czytelników wiedzą, w jaki sposób powstał samochód W. M., przypomniemy więc pokrótce założenia, jakie doprowadziły do zaprojektowania i zbudowania tego wozu.

Inicjatywa reboty wiąże się ściśle z nazwiskiem inżyniera Tadeusza Paszewskiego. Znamy jego zapatrywania na sprawę budowy samochodów z artykułów drukowanych w „Przeglądzie Samochodowym i Motocyklowym” i postaramy się je tutaj streścić.

Wszyscy zgodzimy się na to, że samochody, wyrabiane dotychczas w kraju, sprzedawane są zbyt drogo i pomimo swych zalet i sympatii u odbiorców nie mogą konkurować z wyrobami zagranicznymi z powodu nazbyt wysokiej ceny.

Przez porównanie naszych fabryk do fabryk zagranicznych, szczególnie amerykańskich, utarło się przekonanie, że na to, by móc konkurować z zagranicą, trzeba koniecznie posiadać wielkie fabryki, wyposażone w specjalne urządzenia na wzór Forda czy General Motors. Na tle tego przeświadczenia pow-



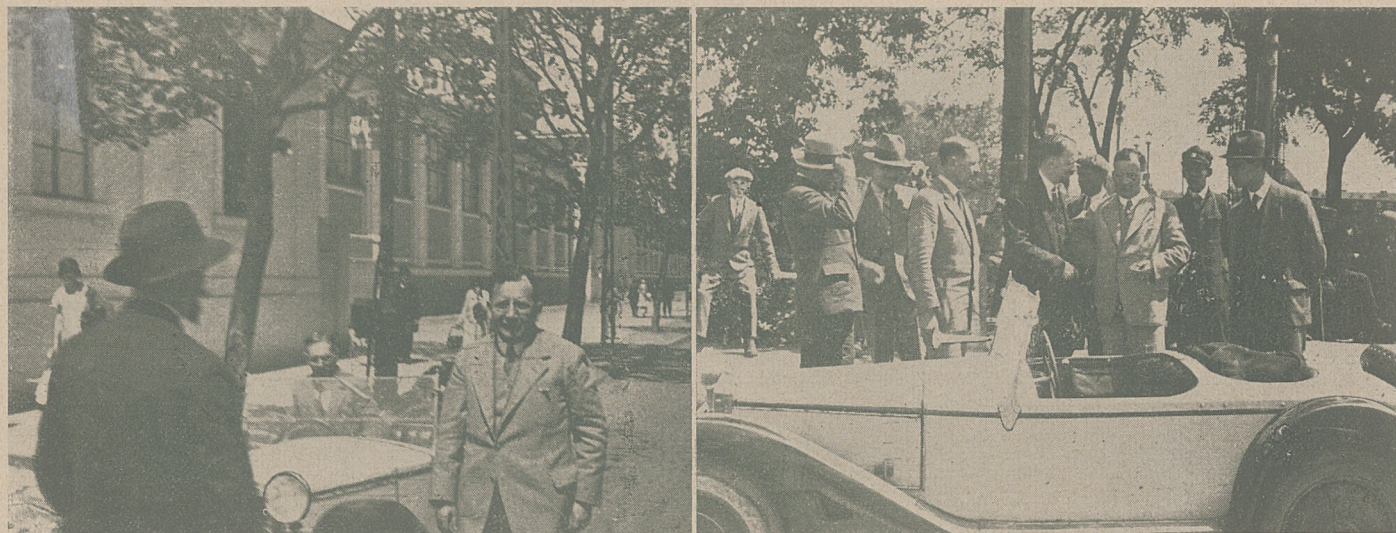
Samochód W. M. na ulicach Poznania.

stało dążenie do poszukiwania wielkich kapitałów bądź u firm zagranicznych, bądź też u Skarbu Państwa.

Jedno i drugie rozwiązanie okazało się jednak nierealne i niezdrawe. Zagraniczny kapitał, skłonny do ulokowania się w Polsce, nie miał bynajmniej na celu uprzemysłowienia kraju, a tylko pod tym pozorem dążył do zapewnienia so-

bie wielkich zysków na imporcie części składowych z zagranicy, żądając jednocześnie prerogatyw, które utrudniły powstanie placówek czysto polskich. To też wciągnięcie obcych kapitałów, jak dotychczas, nie doszło do skutku. Jeżeli chodzi o kapitały państwowe, to trzeba przyznać, że Rząd w pewnych wypadkach okazał bardzo daleko idącą pomoc, ale zakłady powstałe nie własnym wysiłkiem, a za pieniądze rządowe, nie okazały dość chęci do dalszej samodzielnej egzystencji. Nie znaczy to, że pomoc rządowa dla przemysłu była wogóle nie na miejscu, owszem, jest ona bardzo często potrzebna, ale powinna być skierowana na korzyść zakładów, które o własnych siłach robotę rozpoczęły i wykazały swoje zdolności produkcyjne, a nie tylko specjalne uzdolnienia do wyjednywania zaliczek.

Jest to być może zbyt długa dyskusja na temat polityki kredytowej, chodzi nam jednak o to, by podkreślić, że żadna gałąź przemysłu nie znajdzie w Polsce nigdy identycznych warunków, jakie po-



Dyrektor działu przemysłowego P. W. K. pan inż. Piechocki żywo zainteresował się samochodem. — Na zdjęciu widzimy Go w towarzystwie pp. inż. Paszewskiego i Mrajskiego.

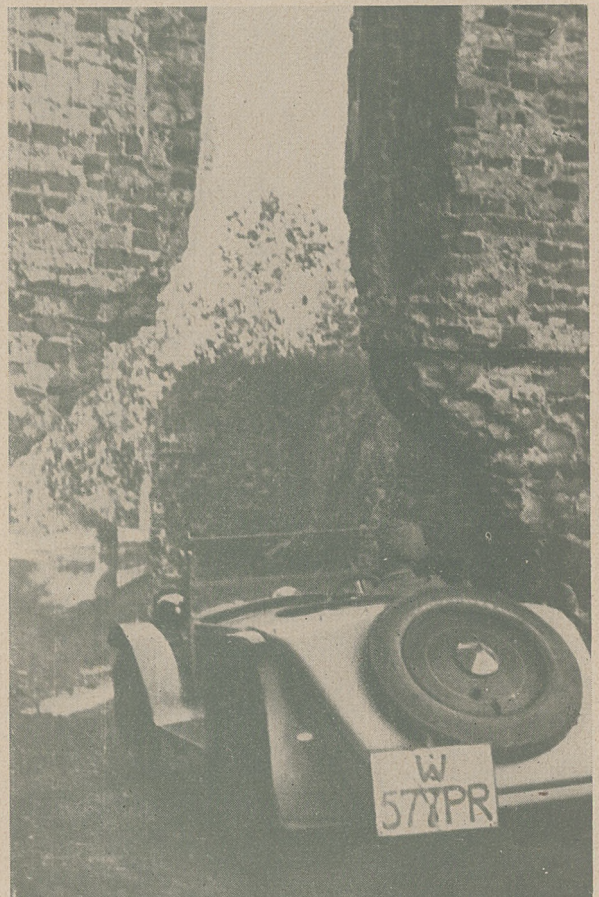
siada w innych krajach. Absurdem jest dążenie do fabrykowania u nas samochodów w taki sposób, jak są one wyrabiane zagranicą, a najlepszym dowodem tego jest fakt, że każdy kraj ma swój charakterystyczny typ samochodu i inne sposoby produkcji.

Jednym słowem, samochód przeznaczony do produkcji w Polsce musi być zaprojektowany przez Polaka i konstrukcja jego musi być przystosowana do krajowych środków produkcji, takich, jakie mamy dzisiaj, a nie do takich, jakie dobrze byłoby, gdybyśmy mieli lub może kiedyś będziemy posiadali.

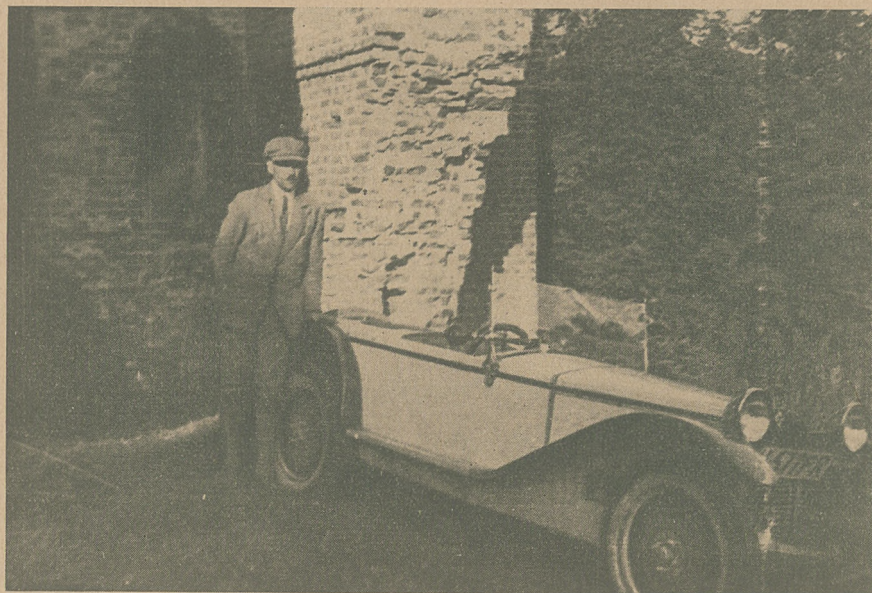
W myśl tych założeń, na podstawie znajomości polskiego rynku, polskich dróg i środków produkcji krajowych fabryk, został zaprojektowany samochód przez Pana Władysława Mrajskiego. Wartość projektu ocenił Pan Stanisław Cholewiński, dyrektor firmy Babbit i sfinansował budowę próbnego wozu. Cały wóz, jak go możemy oglądać obecnie, został wykonany przez poszczególne krajowe wytwórnie, które nie potrzebowały w tym celu sprowadzać żadnych specjalnych maszyn, ani uciekać się do obcych specjalistów. Jedynie magneto, dynamo, karburator i gumy zostały sprowadzone z zagranicy.

W ten sposób został osiągnięty pierwszy punkt założenia — został stworzony wóz, nadający się do fabrykacji w kraju, bez potrzeby poszukiwania nierealnych w naszych warunkach kapitałów, a na drodze wykorzystania już obecnie posiadanych w kraju urządzeń fabrycznych. Pozostawało przekonać się o wartości nowego samochodu na polskich drogach.

Po odbyciu pierwszych czterech tysięcy kilometrów konstruktor uznał za właściwe pokazać swój wóz szerszemu ogółowi. Korzystając z uprzejmego zaproszenia, odbyliśmy tym wozem dwukrotnie podróż z Warszawy do Poznania i z powrotem, raz w dniach 16 i 17 lipca, drugi raz 27 lipca. Przebyliśmy przeto razem ponad 1200 kilometrów na szosie, próbując też jazdy miejskiej i robiąc małe wypadki na drogi boczne. Obydwie podróże odbyliśmy bez żadnych defektów, rozwijając za pierwszym razem średnią szybkość 43, a za drugim razem 40 kilometrów na godzinę, co jak dla maszyny o pojemności cylindrów 736 cm. sześć. i przy obsadzie złożonej z trzech osób, należy uznać za bardzo dobry rezultat. Przekonaliśmy się przytem, że specjalny system resorowania, obmyślony przez inż. Mrajskiego, jest poprostu znakomity. Najgorsze „kocie lby” na pod-



Zboczywszy z szosy dla wypróbowania samochodu na bocznej drodze, zwiedziliśmy ruiny zamku w Borysławicach. — Sylwetka samochodu na tle starych murów stanowiła ciekawy motyw dla fotografa, trudny jednak do utrwalenia przy skośnych promieniach rannego słońca.



Pan Władysław Mrajski obok swego wozu na tle ruin starego zamku w Boryslawicach.

warszawskich szosach nie miały żadnego wpływu na szybkość maszyny ani na wygodę pasażerów. Jednym słowem, w naszym pojęciu, samochód zdał egzamin drogowy.

*

W Poznaniu mały W. M. spotkał się z nadzwyczaj sympatycznym przyjęciem. Pan inż. Piechocki, dyrektor działu przemysłowego Powszechnej Wystawy Krajowej odbył tym wozem krótką przejażdżkę i zwrócił się do firmy Babbit z zaproszeniem do wystawienia wozu w pawilonie samochodowym na P.W.K. Prasa poznańska, z tygodnikiem „Samochód” na czele, poświęciła W. M-owi bardzo życzliwe artykuły. Publiczność poznańska wyraziła swe zainteresowanie w sposób nadzwyczaj sympatyczny, oblegając nas zwartym tłumem na każdym postoju i dopytując uporczywie kiedy W. M-y będą już do nabycia.

*

To ostatnie pytanie nie otrzymało jeszcze dotychczas zupełnie dokładnej odpowiedzi. O ile wiemy, do roboty podwozia zgłosiło swój akces szereg firm i robota została już podzielona według specjalności. Nie jest jeszcze załatwiona sprawa nadwozia. Mamy jednak nadzieję iż

będzie ona załatwiona w krótkim czasie, tembardziej że nasz przemysł karoseryjny, aczkolwiek rozwija się na razie głównie w kierunku karoseryj luksusowych i specjalnych, ma jednak już niemałe doświadczenie i dosyć duże środki.

*

Ci, którzy interesowaliby się stroną konstrukcyjną samochodu, znajdą dość szczegółowy opis w zeszytach numerach „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego”. Poniżej podajemy streszczenie tego opisu i charakterystyczne wymiary silnika i podwozia.

Silnik dwucylindrowy, o średnicy cylindrów 72 mm. i skoku 90 mm., co daje pojemność skokową 736 cm. sześć. — Cylindry silnika są tak zaprojektowane, że zamienność ich jest zupełna, t. j. prawy daje się postawić na miejsce lewego i odwrotnie. Mając na uwadze możliwość stosowania mieszanek spirytusowych, przewidziano odejmowane główce. Dzięki temu stopień sprężania daje się łatwo zmieniać i przystosowywać do rodzaju paliwa.

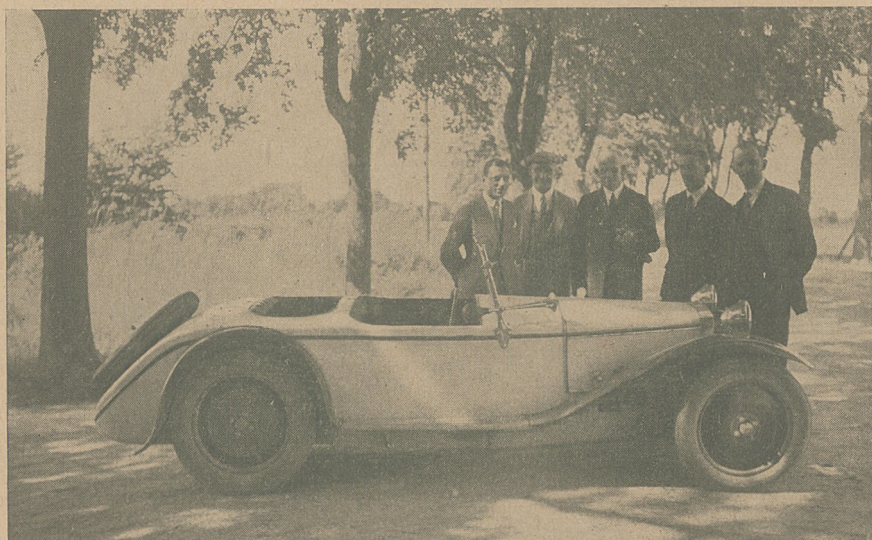
Oliwienie silnika odbywa się za pomocą dwóch pomp, z których jedna służy do osuszania karteru, a druga tłoczy oliwę do ruchomych części silnika.

Skrzynka przekładniowa posiada cztery przekładnie i bieg wsteczny.

Rozstawienie kół wynosi 1 m. 10 cm., rozstawienie osi 2 m. 40 cm., Ciężar podwozia 270 kg.

Osobliwością konstrukcji jest tylny most ruchomy, mogący obracać się na pochwie wału napędowego, oraz specjalne resorowanie, które umożliwia obywanie się zupełnie bez przegubów kardanowych między silnikiem, a tylnym mostem.

Kazimierz Wallmoden.



Spotkanie przy wjeździe do Poznania. — Od lewej do prawej pp. Chrzanowski i Kozłowski z Redakcji „Samochodu” oraz pp. Wallmoden, Mrajski i Paszewski.



Przoduje w dalszym ciągu na rynku polskim. Prawie 15 % wszystkich zarejestrowanych samochodów w Polsce — to Fiaty. Nowe modele 1929 roku, a mianowicie:

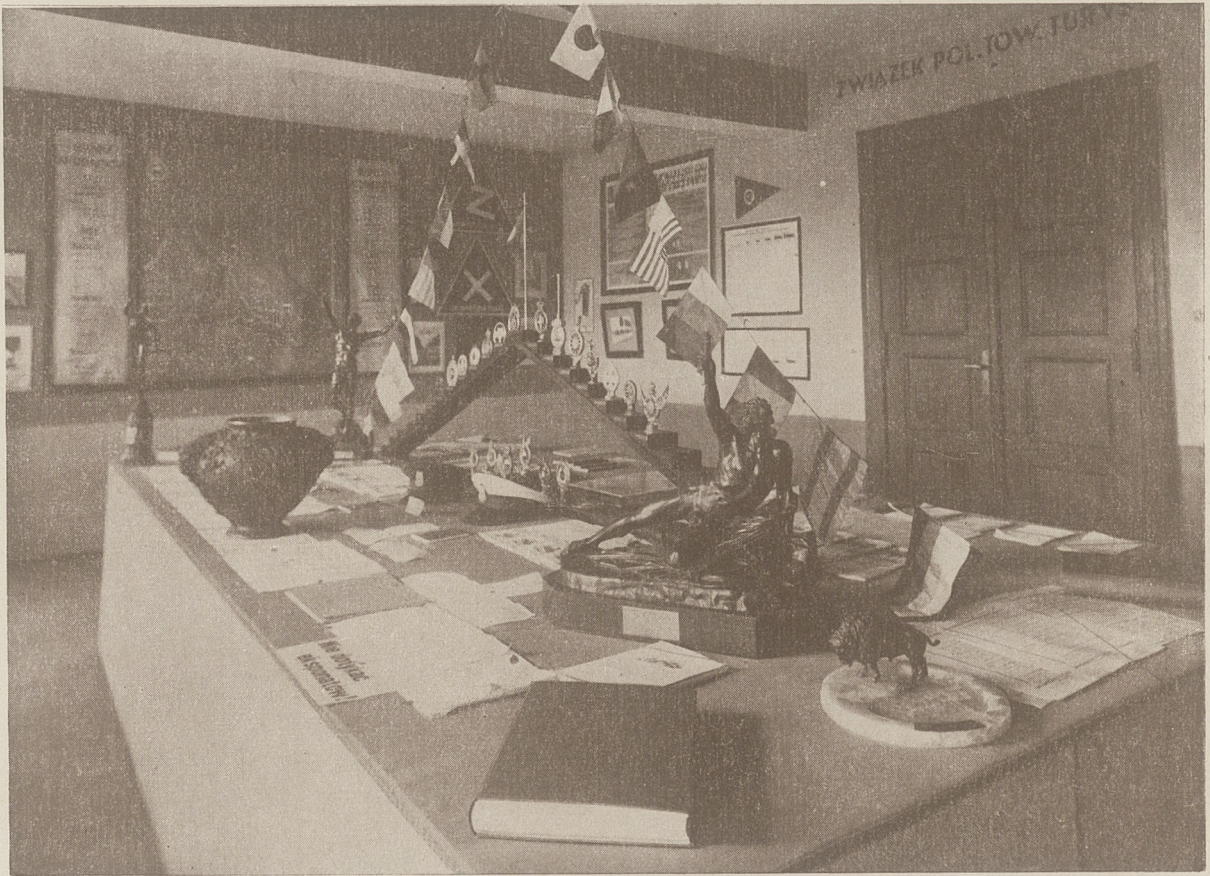
521 $\frac{6 \text{ cyl.}}{15/50 \text{ K. M.}}$ **525** $\frac{6 \text{ cyl.}}{22/70 \text{ K. M.}}$

podtrzymują chlubną tradycję dotychczasowych modeli i dzięki swym pierwszorzędnym zaletom zdobywają coraz większą popularność.

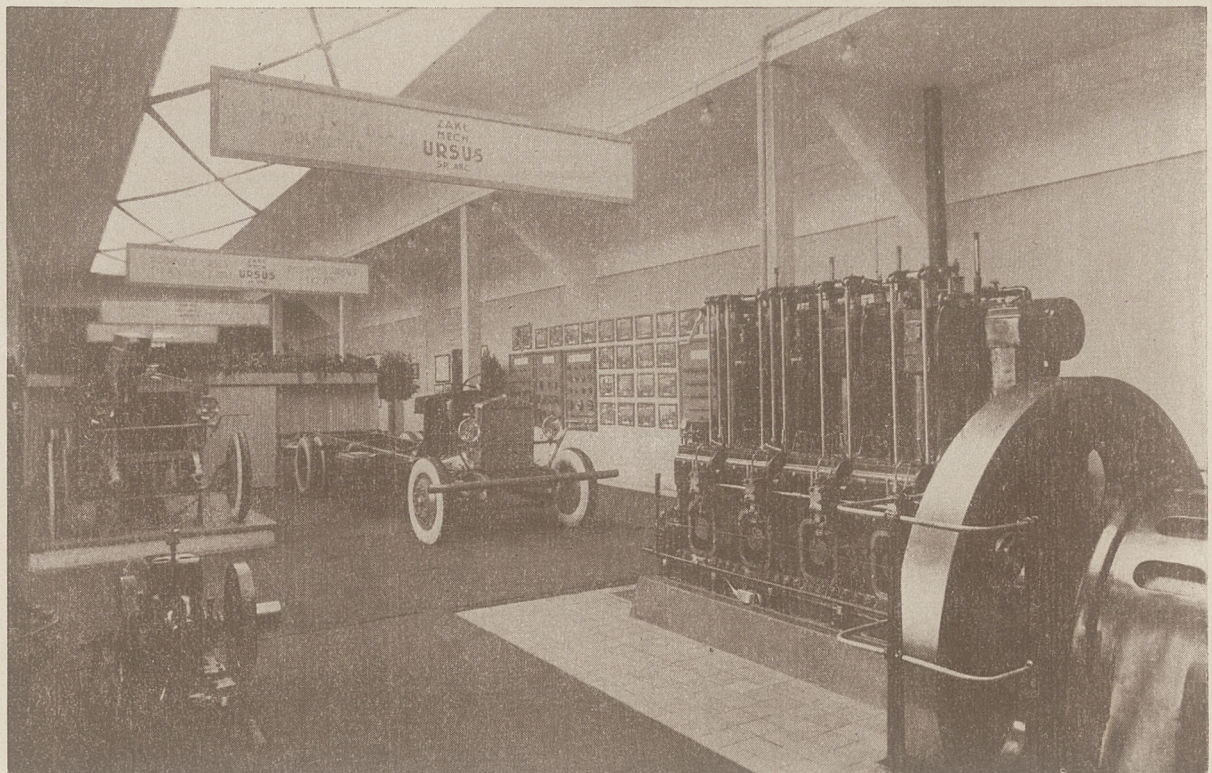
POLSKI FIAT S. A.

Biuro sprzedaży i salon wystawowy.
HOTEL EUROPEJSKI, WARSZAWA
Krak. Przedmieście 13 — Tel. 85-16

WIDOKI Z P. W. K.



Sala Automobilklubu Polski i klubów afiliowanych.



Pawilon Zakładów Mechanicznych URSUS.



AUTOSTRADY

Istniejąca obecnie na świecie sieć dróg bitych, mniej więcej zresztą jednakowa we wszystkich cywilizowanych krajach, a stworzona i przystosowana do ruchu o trakcji zwierzęcej, nie odpowiada oczywiście wymaganiom ruchu samochodowego.

Stworzenie drogi krótszej, szybszej i bezpieczniejszej równoznaczne jest z daniem możliwości nowemu rodzajowi komunikacji warunków większego rozwoju, równoznaczne jest ze skróceniem odległości pomiędzy ośrodkami, z przystosowaniem szybkości ruchu do coraz bardziej przyspieszonego rytmu, który się daje wyczuć w każdej dziedzinie dzisiejszego życia, równoznaczne jest wreszcie z wprowadzeniem nowego systemu dróg, który siłą faktów usunie system dotychczasowy, gdyż — co jest przecież pewnikiem — silnik zastąpi, wcześniej czy później, wszelkie inne sposoby lokomocji i technika drogowa będzie musiała się przystosować do wymagań, które trakcja mechaniczna jej stawia.

Idee te po raz pierwszy zrealizowane zostały we Włoszech. Wybudowano tutaj nowy zupełnie typ drogi — autostradę, którą, zgodnie z powyższymi postulatami, uważać należy za najkrótszą, najszybszą, najbezpieczniejszą i najbardziej nadającą się do ruchu samochodowego.

Co to jest autostrada? W krótkich słowach: to samo dla samochodu, co plant dla kolei.

Braki, dla których dawne drogi nie odpowiadają wymaganiom, stawianym przez samochód nowoczesny, są wszystkim automobilistom dobrze znane: niedostateczna szerokość, zły stan powierzchni, zbyt częste i wąskie zakręty, krzyżowanie się z innymi drogami, koleje, tramwaje i t. p., ruch na drodze innych pojazdów, brak odpowiedniego nadzoru i wreszcie kurz, który nie tylko jest czynnikiem wysoce szkodliwym dla zdrowia, ale

ponadto stanowi niebezpieczeństwo przy krzyżowaniach się i mijaniach.

Wszystkie te braki usuwa autostrada. Omija ona ośrodki zamieszkałe, wytknięta jest prawie stale w linii prostej, ma zakręty o bardzo dużym promieniu, nie krzyżuje się na poziomie z żadną inną drogą, wymaga ścisłego stosowania się do przepisów regulaminu jazdy, wyłącza w zupełności ruch pieszcy, względnie niekontrolowany kołowy, ma odpowiednią szerokość i posiada powierzchnię gładką, jednostajną i odporną, bez kurzu i błota.

Gdzież to można zobaczyć taki cud, zapytasz czytelniku. Wystarczy, będąc w Medjolanie, wyjechać na szosę państwową, prowadzącą do Simplonu, a na czwartym kilometrze za miastem ujrzysz odgałęziającą się od szosy drogę, szeroką na 14 m., gładką jak stół i prostą, jak strzełi. Oto autostrada, prowadząca w linii prawie prostej do Sesto Calende (nad jeziorem Maggiore), z odgałęzieniami na północ do Varese i Como, oraz na północowschód — do Bergamo (patrz mapkę).

Historja budowy autostrad jest bardzo ciekawa i pouczająca.

Od dłuższego czasu jeden z najwybitniejszych inżynierów drogowych nie tylko we Włoszech, ale i na świecie, inż. Piero Puricelli nosił się z myślą wybudowania drogi, specjalnie przeznaczonej dla samochodów. Po teoretycznym rozwiązaniu zagadnienia, przystąpiono do urzeczywistnienia projektu. Wybór padł na część Lombardji, położoną między Medjolanem, a jeziorami Maggiore, Varese i Como. I nic dziwnego: Medjolan, wielkie centrum przemysłowo-handlowe, rozwijające się z niesłychaną szybkością z roku na rok — z jednej strony, jeziora włoskie, słynne ze swej piękności na świat cały, otoczone willami i ogrodami — z drugiej, zaś pomiędzy nimi najbogatsza w całych Włoszech strefa przemysłowa. Trudno o lepsze warunki.

Utworzył się komitet pod patronatem włoskiego Touring-Clubu i w dniu 11 marca 1922 r. budowa autostrady została zdecydowana. W parę miesięcy potem założono spółkę akcyjną „Autostrade Società Anonima“, początkowo z kapitałem 20,000 lir, który stopniowo wzrósł do obecnej wysokości 50 milionów. Zaznaczyć należy, że rząd włoski w finansowaniu tego przedsięwzięcia *żadnego nie wziął udziału*, udzielił tylko zezwolenia na budowę, dał mu daleko idące prawa w zakresie wywłaszczenia ziemi i t. p., z tem jednak, że po latach 50-ciu autostrada przejdzie na jego własność, zastrzegając sobie możliwość wykupienia jej w każdej chwili za zwrotem kapitału do tego czasu niezamortyzowanego. Jako ekwiwalent tego ostatniego warunku rząd udziela spółce pewnej subwencji w formie gwarancji finansowej, która posłużyła, jako zabezpieczenie wypuszczonych obligacji spółki.

Budowa autostrady.

Zatwierdzony projekt przewidywał: połączenie Medjolanu z Como, Varese i Sesto-Calende, drogą, przeznaczoną wyłącznie dla samochodów, wychodzącą z Corso Sempione w Medjolanie, odgałęziającą się w Lainate do Como i w Gallarate — do Sesto-Calende, podczas, gdy główna droga prowadzi do Varese.

Już w dniu 26 marca 1923, po wykupie, względnie wywłaszczeniu około 26 milionów metrów kwadr., należących do paru tysięcy właścicieli, premier Mussolini pierwszym uderzeniem łopaty rozpoczął roboty, które

jednak naskutek szeregu formalności przy wyżej wymienionych tranzakcjach właściwie rozpoczęły się w czerwcu tegoż roku.

Autostrada „Medjolan-Jeziora“ składa się z 5 sekcji:

Medjolan — Lainate	12,08 km.
Lainate — Gallarate	20,67 „
Gallarate — Varese	16,24 „
Lainate — Como	24,50 „
Gallarate-Sesto Calende	11,12 „
	<hr/>
	razem 84,61 km.

Pierwsze dwie sekcje są szerokości 14 m., pozostałe 11 m.

Pomimo dość trudnych warunków technicznych: bardzo gęstej sieci kolejowej i drogowej, oraz dużej ilości rzek i rzeczek, autostrady prawie ciągle biegną w linii prostej; proste te (długości 10, 11, a nawet czasem 18 km.), połączone są ze sobą zakrętami, za wyjątkiem czterech, o promieniu dłuższym nad 500 m. Żaden jednak z tych czterech nie ma promienia mniejszego, niż 400 m. Zakręty są podniesione — różnice poziomu nie przekraczają 3%.

Jednym z najważniejszych zadań do rozwiązania było przebycie sieci dróg, kolei i dróg wodnych, unikając wszelkich skrzyżowań na poziomie, co zniweczyłoby postawioną sobie za zadanie zupełną niezależność autostrady. Dla osiągnięcia tego celu trzeba było wybudować 219 mostów, wiaduktów i tuneli, z których najważniejsze są:

wiadukt nad stacją Musocco o trzech łukach, rozpiętości każdy 21 m. i z dwoma podjazdami dla przepuszczenia dróg;

most na rzece Olona, o jednym łuku, 48 m.;

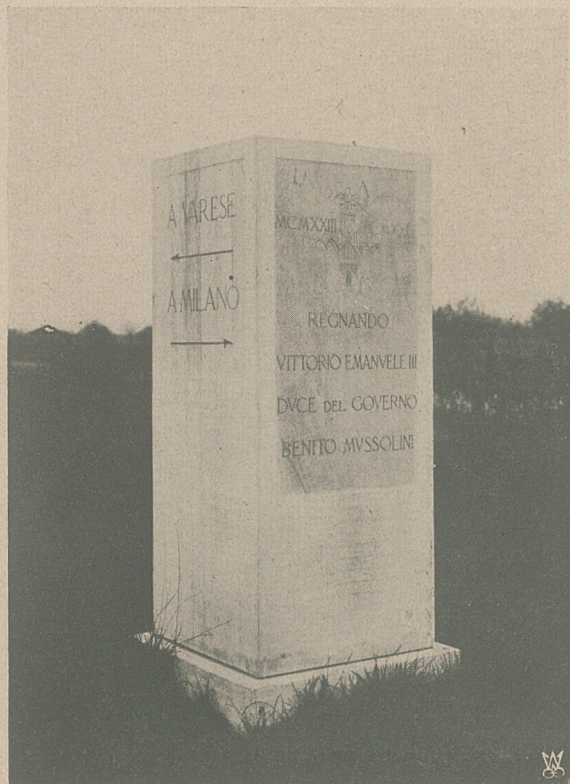
tunel w Olgiate-Olona, 70 m. długi.

Drugim zadaniem, równie ważnym, była sprawa wyboru nawierzchni drogi, sprawa dość trudna, wobec braku odnośnych doświadczeń nie tylko we Włoszech, ale w całej Europie. Należało szukać doświadczenia w Ameryce, gdzie dziś już nawet zwykłe drogi mają ruch prawie wyłącznie samochodowy. W końcu zdecydowano się na cement, w skład metra sześciennego którego wchodzi:

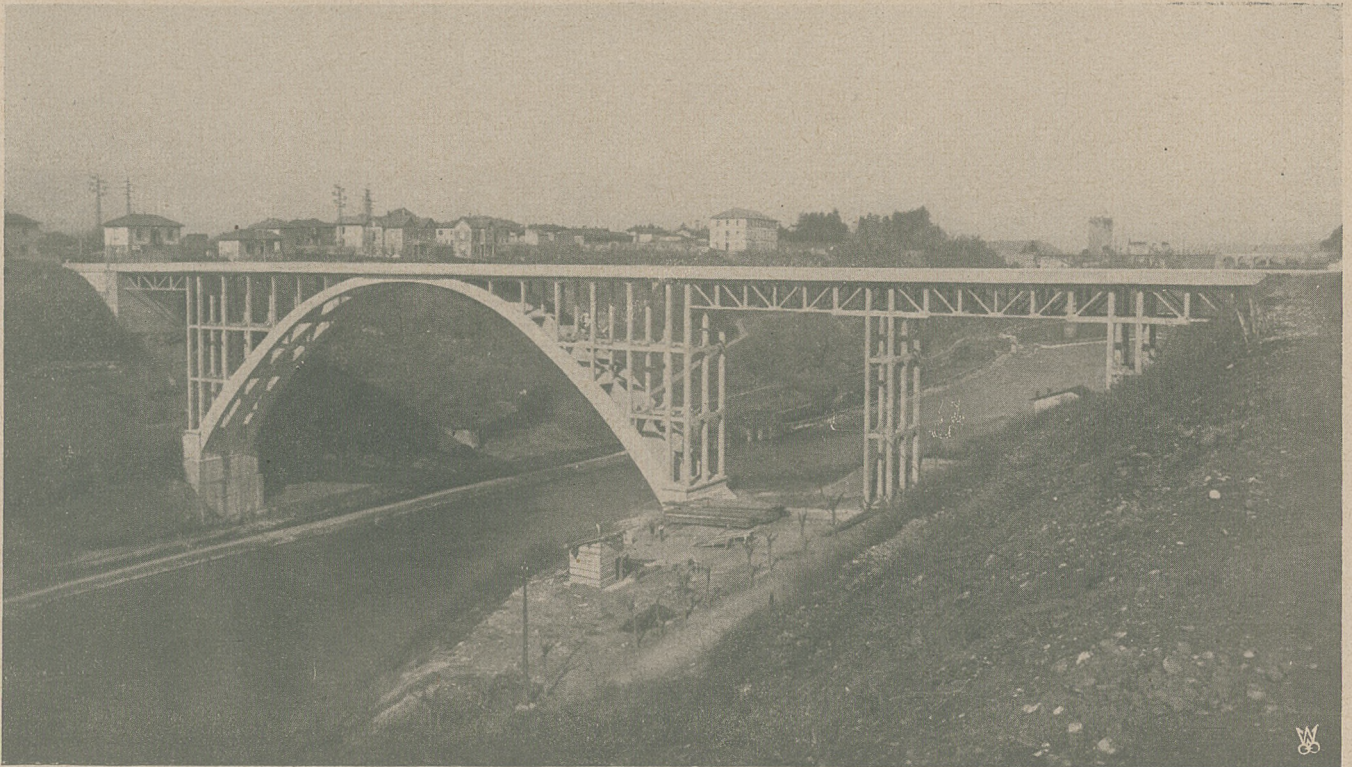
0,75 m.³ tłuczonego kamienia, 0,50 m.³ piasku i 350 kg. cementu.

Cała powierzchnia, w ten sposób pokryta, stanowi 750,000 m.², na pokrycie których zużyto 120,000 m.³ tłuczonego kamienia, 62,000 m.³ piasku i 5,000 t. cementu. Dla przewiezienia tej masy materiałów funkcjonowało dziennie 350 wagonów, ciągniętych przez 22 lokomotywy. Średnio dziennie pracowało około 4000 robotników.

Mimo tak wielkiego zakresu robót w dniu 21 września 1924 r. — to jest w piętnaście miesięcy po rozpoczęciu



Slup pamiątkowy w Gallarate.



Most na rzece Adda.

robót — otwarty został ruch na odcinku Medjolan — Varese (49 km.), 28 czerwca 1925 — w 24 miesiące — na odcinku Lainate — Como (25 km.), zaś w dwa miesiące później ukończono prace, oddając do użytku publicznego odcinek Gallarate — Sesto Calende (11 km.).

Cyfry te komentarzy nie wymagają, godzi się tylko zaznaczyć, że wszystkie roboty wykonało jedno przedsiębiorstwo — Società Anonima Puricelli, organizacja, w swej branży nie mająca chyba sobie równej na całym świecie. Niezależnie od całego sztabu inżynierów, techników i t. p., oraz małej armji wykwalifikowanych sił roboczych, posiada ono własne kamieniołomy, pokłady piasku, kopalnie łupków bitumowych i innych minerałów, stosowanych przy budowie dróg, własne fabryki maszyn drogowych i warsztaty mechaniczne, cały park — 300 sztuk walców drogowych i t. d. Nawet jednak przy tak potężnej organizacji wykonanie 85 km. drogi, koszt której wynosi przeciętnie jeden milion lir od kilometra, w tak krótkim czasie, niełatwym było zadaniem.

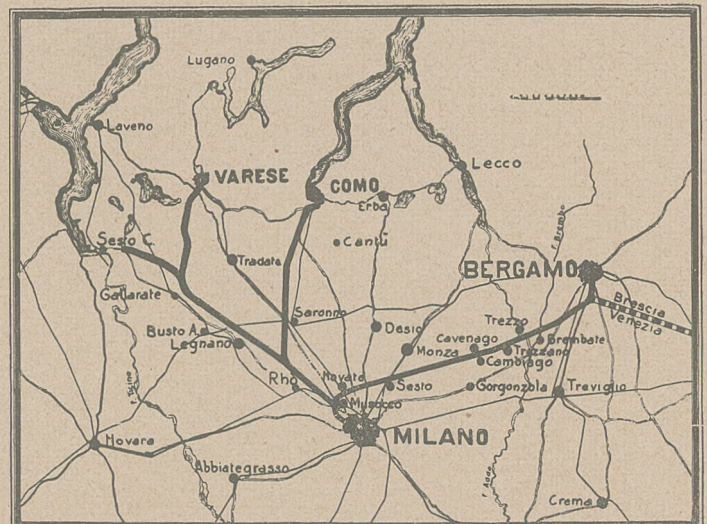
Powodzenie, jakie od pierwszej chwili było udziałem autostrady „Medjolan — Jeziora“ zachęciło do budowy autostrady Medjolan — Bergamo. Utworzono w tym celu spółkę akcyjną „Società Anonima Bergamasca per la costruzione e l'esercizio di autovie“, na podobnych mniej więcej zasadach, jak „Società Anonima Autostrade“ (o której wyżej), rozpoczęto roboty w październiku 1925 roku, oddano zaś drogę do użytku publicznego już 24 września 1927 roku.

Autostrada ta liczy 48,9 km., posiada cztery tylko

zakręty, najdłuższy promień łuku których wynosi 3000 m., najkrótszy zaś 800 m., z podniesieniami 20 cm. Maksymalna różnica poziomu stanowi 3%. Dla przeprowadzenia autostrady należało wykonać 63 skrzyżowania z drogami bitymi i sześć z koleją, rzecz prosta nie na poziomie. Zbudowano 20 mostów, z których najważniejsze: na rzece Adda 176 m. długi z łukiem o cięciwie 80 m., położony 40 m. nad poziomem wody oraz na rzece Brembo o łuku 50 m.

Eksploracja autostrady.

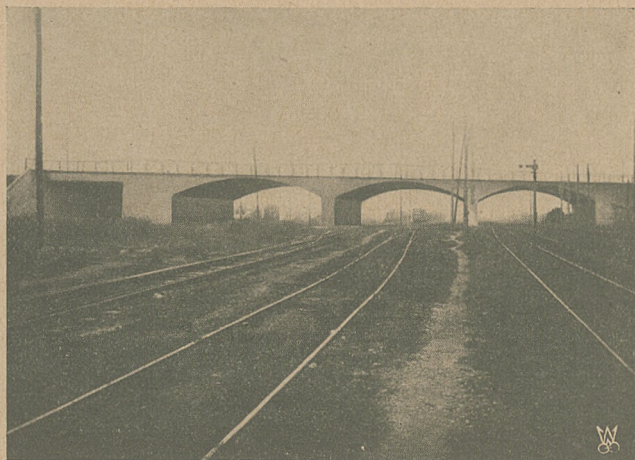
Po rozwiązaniu trudności, połączonych z budową autostrady przyszła kolej na zorganizowanie jej eksplo-



Mapka autostrad w skali ok. 1:1 250 000



Wjazd na autostradę w Mediolanie.



Wiadukt nad stacją Musocco.

atacji — zagadnienie zupełnie nowe, dla braku doświadczeń w tym kierunku. Wystawiono szereg budek dróżniczych, urządzonych skromnie, lecz z dużym gustem, dla pomieszczenia dróżników, których zadaniem jest nadzór nad samą drogą, zaś na rozjazdach — kierownictwo ruchem. Do obowiązków dróżnika należy sprzedaż biletów, ich kontrola, obsługa stacji benzynowych i t. d. W każdej budce, znajduje się poczekalnia dla użytku przejezdnych, podręczny skład najważniejszych części zapasowych, opon i kiszek, ponadto apteczka.

Bardzo dobrze przemyślany i zorganizowany został system sygnalizacji: na 150 m. przed każdym rozjazdem, dojazdem i krańcowymi punktami autostrady umieszczone zostały po prawej stronie od jadącego semafor: przed dojazdami — pomarańczowe, przed rozjazdami i krańcowymi punktami — zielone, na końcu zaś, względnie początku autostrady, zawieszony jest w poprzek drogi napis „Alt“. Przy każdym rozjeździe stoi duży napis: „Biforcazione“ (rozjazd), biały na czarnym tle, w nocy oświetlony. Roboty lub naprawy na autostradzie zabezpiecza się w obu kierunkach zielonymi sygnałami, ustawionymi po prawej stronie drogi, o 150 m. przed danym punktem. Sama przeszkoda oznacza się czerwonym sygnałem.

Dalej, aby automatycznie sugerować kierowcom konieczność trzymania się prawej strony, zwłaszcza na zakrętach, wbudowano białe linje — środek, jak się w praktyce okazało, bardzo skuteczny.

Niezapomniano również o wrogu szybkiej jazdy — mgie, która w tutejszych stronach jest bardzo częstym objawem. Kwestja ta nie została jeszcze ostatecznie rozstrzygnięta; najlepszym, jak dotąd, sposobem orjentacji dla kierowcy jest szereg jasnych punktów, umieszczonych po obu stronach drogi. W tym celu ustawione zostały na całej autostradzie białe słupki cementowe, ze skośnie ściętymi wewnątrz narożnikami, dla usu-

nięcia niebezpieczeństwa, w razie zderzenia się z niemi samochodem.

W daleko idącej dbałości nawet o estetykę autostrady, otoczono ją po obu stronach plantacjami, zaś budki dróżnicze obsadzono drzewami.

Bilety przejazdu przez autostradę z Mediolanu do krańcowych stacji kosztują: dla motocykli 9 lir, dla samochodów zaś, zależnie od ich mocy, podzielonych na kategorie: pierwsza do 17 KM — 12 lir, druga do 26 KM, — 17 lir, trzecia powyżej 26 KM — 20 lir, autobusy do 20 osób płacą 40 l., powyżej 20-tu — 60 lir. Powrotne bilety kosztują 50% drożej. Ponadto istnieją książeczki kuponowe na 24 i 50 przejazdów, oraz abonamenty z nieograniczoną ilością przejazdów, dające duże ustępstwa od podanych wyżej stawek.

Nie należy jednak przypuszczać, aby automobilista, zaopatrzony w bilet, mógł się uważać za uprawnionego do robienia na autostradzie, co mu się podobą — wprost przeciwnie, ruch na niej podlega surowej i ściśle przestrzeganej reglamentacji, co, ze względu na wielkie szybkości, które można i wolno rozwijać, jest konieczne. Przestrzegania przepisów pilnują dróżnicy, którzy składają państwową przysięgę i zrównani są w swoich prawach ze stróżami porządku publicznego władz państwowych, mają więc prawo spisywania protokółów, ściągania kar i t. p.

Z regulaminu autostrady podajemy kilka charakterystyczniejszych przepisów: jazda na autostradzie bez tłumika dozwolona jest tylko samochodom typu ściśle wyścigowego, ale za potrójną opłatą za przejazd. Zatrzymywanie się na drodze wolno tylko w razie force majeure. Ograniczenia szybkości niema, regulamin opiewa tylko, że „kierowca w każdej chwili winien być panem szybkości swego wozu i móc ją regulować“. Przekroczenie tego ostatniego przepisu karane jest grzywną od 500 do 1000 lir.

Oto w krótkich zarysach charakterystyka autostrady, takiej jak została oddana w 1926 r. do użytku pu-

blichności. Trochę suchych cyfr, zaczerpniętych z urzędowych statystyk, da najlepszy obraz, jak publiczność zareagowała na tą inowację w ruchu samochodowym.

Podczas, gdy w roku 1926 sprzedano 171,454 bilety za ogólną sumę przeszło 4 milionów lir, w roku 1927 sprzedano 184,210 biletów za 4,120 tys. lir, zaś w 1928 — 222,120 biletów za 4,460 tys. lir. Bilety powrotne stanowiły w latach tych 65% ogólnej ilości. Największą liczbę, bo około 50% sprzedano biletów pierwszej kategorii, t. j. dla samochodów do 17 KM.

W roku 1926 przebyto na autostradach 18,744,380 km. w 1927 — 21,022,965 km., zaś 1928 — 25,759,490 km.

Cyfy te dowodzą, że ruch powoli, ale systematycznie się zwiększa, co jest najlepszym dowodem żywotności nowego systemu drogowego.

Za przykładem Medjolanu poszły i inne większe ośrodki we Włoszech: zbudowano autostrady: Neapol—Salerno (50 km.), Rzym — Ostja (23 km.), są zaś w budowie: Florencia — Viareggio (87 km.), której koszt wyniesie 125 do 130 milionów lir i która ma być gotowa w 1931 r., ponadto przystąpiono do budowy wielkiej arterji Turyn — Tryjest (blisko 400 km. długiej), której oddanie do użytku publicznego zamierzone jest na 1932 r.: opracowują się projekty autostrad: Merano — Bolzano, Medjolan — Genua — Ventimiglia, a nawet czynione są przedwstępne badania nad linją Medjolan — Hamburg.

Mimowoli nasuwa się zapytanie: kiedy należy budować autostrady i czy w naszym kraju budowa ich przyniosłaby korzyści?

Na pytanie te odpowiada twórca autostrad, inż. Puricelli, w sposób następujący:

Aby autostrada miała rację bytu i eksploatacja jej mogła być korzystną, koniecznym jest:

a) aby warunki miejscowe były sprzyjające, to znaczy, by autostrada łączyła ze sobą dwa ważne ośrodki, lub ważny ośrodek z okolicą, mającą z nim bezpośredni związek o charakterze handlowym lub przemysłowym, albo z okolicą o dużym ruchu turystycznym,

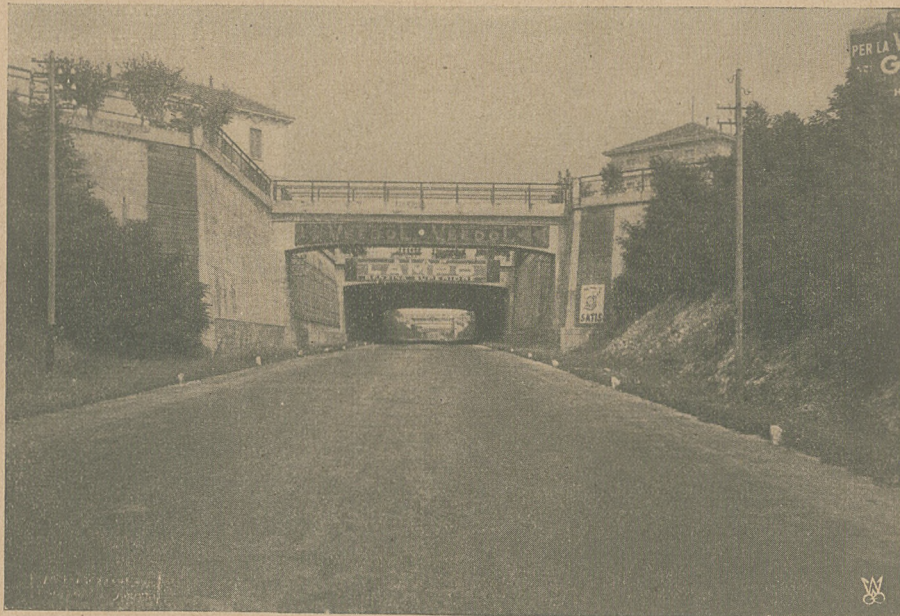
b) aby w danej okolicy automobilizm był już silnie rozwinięty, co jedynie może zapewnić autostradzie ruch i rentowność,

c) aby istniejąca sieć drogowa była już nieodpowiadającą swoim zadaniom, czy to wskutek budowy, czy wskutek przeciążenia,

d) aby oszczędność na czasie, uzyskana dzięki autostradzie, znalazła właściwy odpowiednik w korzyściach, jakże stąd płynąć będą dla mieszkańców, w ułatwieniu ruchu towarowego, wreszcie w możliwości przerzucania w szybkim czasie mas cudzoziemców, wzgl. turystów, których inaczej nie dałoby się skłonić do zwiedzenia danej okolicy.

Czy w naszym kraju znajdzie się gdzie już dziś całokształt powyższych warunków — bardzo jest wątpliwe. Sądzymy jednak, że niejednego zainteresuje sposób, w jaki nowocześni Włosi, godni Potomkowie starożytniej Romy, twórczyni historycznych „Vie Romane“, rozwiązali u siebie zagadnienie przystosowania dróg do nowoczesnych środków lokomocji.

Jan Erlich.



Podjazd autostrady pod szosa.

Czorsztyn i Niedzica

(WYCIECZKA NA ESSEXIE)

Samochód wprowadzony do turystyki odstąpił nowe jej zalety i rozszerzył niebywale krąg możliwości wycieczkowych, skracając jednocześnie do minimum czas zużywany na jazdę z jednej miejscowości do drugiej.

Redakcja „Auto” już od dawna nosiła się z zamiarem urządzania krajoznawczych wycieczek automo-

bilowych w celu utarcia szlaków dla turystyki automobilowej i zapoznania czytelników z pięknymi, a mało znanymi dotychczas okolicami Polski.

Jako cel pierwszej takiej wycieczki wybraliśmy Niedzicę i Czorsztyn, te dwie groźne i malownicze warownie, które od wieków całych strzegły granic Rzeczypospolitej

i Węgier. Wycieczkę naszą odbyliśmy na samochodzie Essex, który — chcemy to na wstępie podkreślić — ani razu w czasie wycieczki nie zasłużył na naganą, wywiązując się znakomicie ze swoich obowiązków. A czym jest wygodny wóz w czasie podróży wyjaśniać nie potrzeba.

Wracajmy jednak do samej wycieczki.

Droga prowadziła nas z Warszawy przez Kielce, Kraków i Nowy Targ. Cały ten odcinek jest utartym szlakiem automobilowym, nie będziemy go więc opisywali i podzielimy się naszymi wrażeniami dopiero od Nowego Targu, skąd skręciliśmy na drogę do Czorsztyna. Tuż za Nowym Targiem szosa przechodzi przez most na Białym Dunajcu i biegnie dalej doliną Dunajca ku wschodowi, dając w stronę południową widok na Tatry, a na lewo, w stronę północnej na pasmo Górców.

Mijamy wieś góralską Łopuszno z pięknym starym kościołem i dojeżdżamy do Dębna. Tu warto się zatrzymać, by zwiedzić stojący nieopodal szosy kościół drewniany z XV wieku, jeden z najpiękniejszych w swoim rodzaju w Polsce, posiadający wewnątrz oryginalną polichromję z czasu budowy, wykonaną wedle tradycji przez zbójników tatrzańskich.

Niebawem dojeżdżamy do Czorsztyna. Jest to mała wieś położona nad Dunajcem u początku Pienin. Paręset metrów od wsi, na wysokiej skale nad Dunajcem znajdują się malownicze i ze wszechmiar godne zwiedzenia ruiny zamku. Dobry kierowca może dojechać prawie pod sam zamek, bowiem droga, aczkolwiek bardzo stroma i pełna ostrych serpentyn, jest dla samochodu całkowicie dostępna i Essex wspiął się na nią bez trudności.



Czorsztyn, widok ogólny.



Czorsztyn, ruiny zamku.

Zamek czorsztyński był niegdyś siedzibą starostów i często gościł u siebie królów polskich i obcych panujących. O ile wierzyć starym kronikom, to w roku 1241 schronił się tu przed Tatarami Bolesław Wstydlivy z żoną Kingą i matką Grzymisławą.

Zamek wzmocnić kazał Kazimierz Wielki, który się tu w r. 1335 zatrzymał, jadąc do Wyszehradu. Ukrywała się tu też przed możnowładcami Esterka.

W roku 1370 bawił w Czorsztynie Ludwik Węgierski a w roku 1384 królowa Jadwiga. Często gościem bywał tu Jagiełło. Za jego czasów starostą tutejszym był Zawisza Czarny, który w r. 1424 podejmował jadących do Krakowa cesarza Zygmunta i króla duńskiego Eryka.

Ostatnim z królów polskich, którzy tu bawili był Jan Kazimierz, wracający do Polski po najeździe

szwedzkim i Jan Sobieski w powrocie z Wiednia.

Zamek czorsztyński wpadał często w ręce rozbójników, którzy osad

dzając się tu pod wodzą polskiej i czeskiej szlachty, łupili okolicę. W r. 1651 rezydował w Czorsztynie Kostka Napierski, twórca góralskiego powstania przeciw szlachcie i żydom.

W r. 1769 dał zamek schronienie konfederatom barskim, a dopiero w r. 1790 spalony od pioruna popadł w zupełną ruinę. Ale mimo zniszczenia ruina, położona na urwistej, wapiennej skale nad Dunajcem, zdaleka rzuca się w oczy i majestatem swoim przywodzi wciąż na pamięć swe bogate dzieje.

Z murów zamku jest śliczny widok na Tatry, szczególnie w dnie pogodne i słoneczne.

Ogromną wygodą dla turystów odwiedzających Czorsztyn jest położona u stóp góry zamkowej karczma, głośna ze swych pstrągów, doskonale zagospodarowana i posiadająca nawet garaż. W karczmie



Wjście do zamku w Niedzicy.



Niedzica, widok od strony Czorsztyna.

tej turyści mogą się nietylko porzucić ale i przenoćować. Leży ona tuż nad Dunajcem i wycieczkę do Czorsztyna można sobie uprzyjemnić przejazdem specjalnymi łodziami Dunajcem do Szczawnicy. Jest to chyba najbardziej malownicza jazda, jakiej w Polsce można zaoszczędzić, a przewyższa ona miejscami okrzykiwane i reklamowane widoki Saskiej Szwajcarii.

Dunajec przebiega przez wapienne skały Pienin, tworząc piękną dolinę, pełną zakrętów i malow-

niczych widoków. Objechanie Dunajca samochodem nie daje ani połowy tych wrażeń, bo szosa nie biegnie samym brzegiem.

Zaraz za Czorsztynem, na drugim brzegu Dunajca, (do czasu wojny europejskiej były to już Węgry, a Dunajcem biegła granica) wznosi się na wyniosłej skale mury zamku w Niedzicy. Była to ongiś rezydencja węgierska, odpowiadająca Czorsztynowi i będąca twierdzą tych ziem w czasie wojen.

Zamek w Niedzicy, chociaż rów-

nie stary jak czorsztyński, trzyma się jednak znacznie lepiej. Część jego jest opustoszała, ale część zamieszkała i zwiedzanie możliwe jest tylko za zgłoszeniem u rządcy. W salach zachowały się stare portrety Horwathów i Paloczayów, dawnych właścicieli tego zamku.

Zamek w Niedzicy, zbudowany w XIV wieku, należał stale do Węgrów. Za czasów Zygmunta Starego rezydował tu jego teść Jan Zapolya, obrany królem węgierskim, a okolica była widowiskiem ustawicznych walk jego stronników z wojskami Habsburgów.

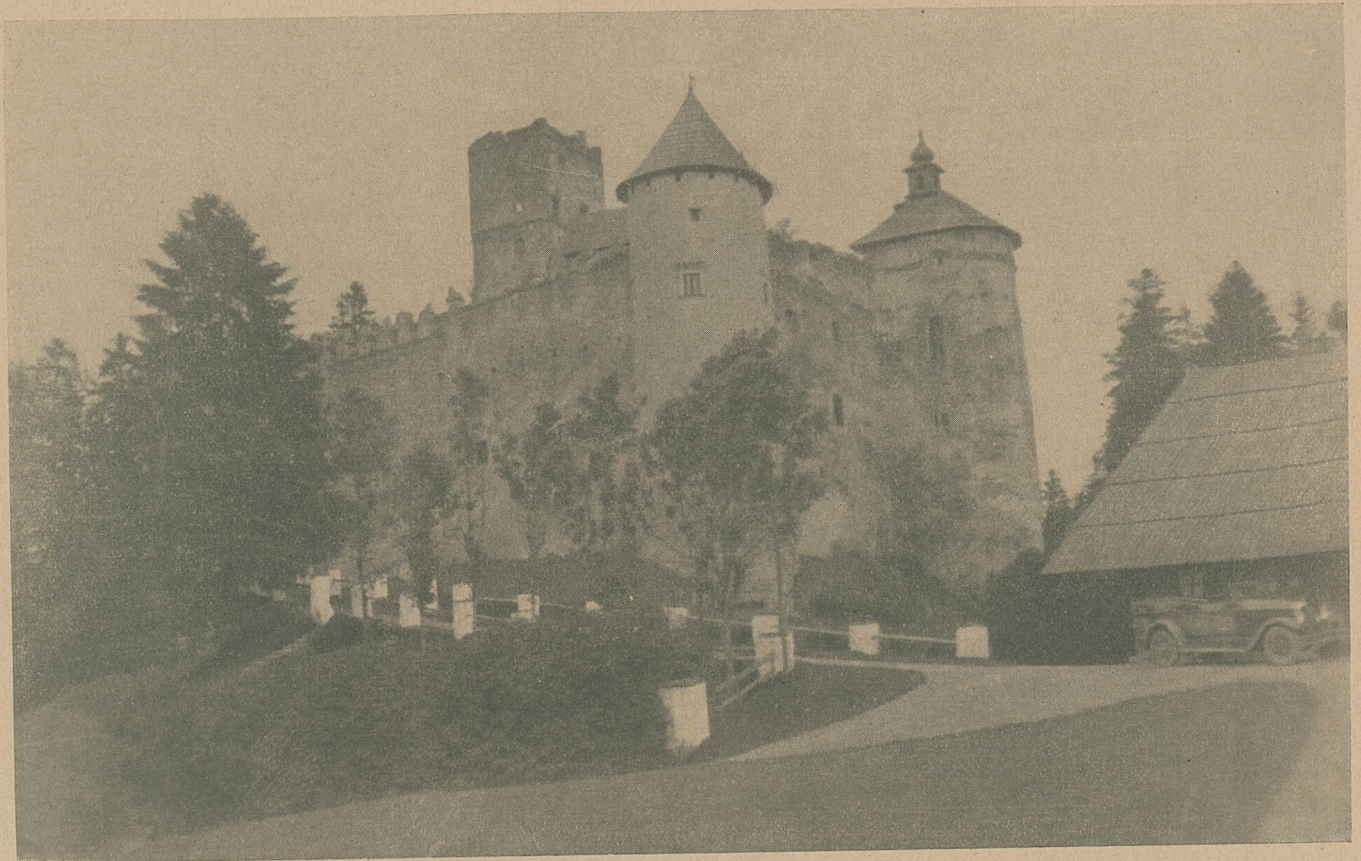
Przez czas pewien gnieździł się tu rozbójnicy czescy i niemieccy, których rabunki sięgały po Bytom i Nową Wieś Spiską (obecnie ziemie czechosłowackie) potem należał po kolei do polskiej rodziny Łaskich i węgierskich Horwathów, Paloczayów i Salomonów. W r. 1683 zamek ten, jak i cały Spisz, na którego terenie leży, ucierpiał wiele w czasie walk.

Dwa kilometry na zachód od zamku leży wieś Niedzica, gdzie na zwiedzenie zasługuje stary kościół gotycki z XV wieku, posiadający stylowe ołtarze i obrazy.

Do zamku w Niedzicy dojechać można samochodem bezpośrednio, co jest dużym ułatwieniem dla turysty.

Tyle mniej więcej powiedzieć da się o obu zamkach, które przez wieki całe stały na straży owych ziem, na dźwięk trąbki wojennej zawsze gotowe do obrony. Dziś tylko skaliste wzgórza, na których je zbudowano, oraz groźne mury i bastjony przypominają dawną świetność, zamki zaś robią wrażenie uspiętych lwów, choć beczynnych, ale jeszcze potężnych. Zadanie swoje już spełniły. Karta ich historii zamknięta. Z dawnych fos i mostów zwodzonych nawet śladu nie zostało i tylko dość strome zbocza skał utrudniają turystom dostęp do nich.

Marja Szachówna.



Podjazd do zamku w Niedzicy.



Essex na drodze do zamku w Czorsztynie.

CO TO JEST SZYBKIE SAMOCHÓD?

Na zapytanie „co to jest szybki samochód?” każdy da mi niewątpliwie odpowiedź, że jest to wóz, który rozwijać może szybkość conajmniej 120 kilometrów na godzinę. Po zawrotnych rekordach Segrava, Campbella i innych demonów chyżości, o których się wszyscy tyle naczytali, opinia powyższa jest całkowicie usprawiedliwioną, temniemniej jednak niema ona najmniejszych życiowych podstaw.

Pominąwszy już bowiem owe niewiarogodne wyczyny, jakie potrafili uzyskać rekordziści światowi, zwykłe, skromne sto na godzinę uznać trzeba za szybkość praktycznie nieosiągalną. W codziennej praktyce, a nawet z okazji pewnych zawodów sportowych, za szybkość życiową uważana jest przecież nie maksymalna chyżość, jaką dany samochód może się pochwalić, ale jego szybkość przeciętna, wykazana na dłuższej przestrzeni. A na zwykłej szosie, bez zamknięcia normalnego ruchu, nawet najbardziej sportowy i silny samochód nie jest w stanie uzyskać przeciętnej ponad sto na godzinę. Każda droga posiada wszak zakręty, krzyżuje się z innymi drogami i z przejazdami kolejowymi, każda przechodzi przez wsie i miasta, a ponadto nawierzchnia szosy nie zawsze się znajduje w idealnym stanie. Jeżeli dodać do tego konieczność mijania i wymijania innych pojazdów, nietrudno dojść do wniosku, że uzyskanie dużej szybkości przeciętnej na zwykłej szosie jest bardzo trudną sztuką. Najlepszym tego przykładem może być fakt, że w słynnym włoskim wyścigu tysięcznym, w którym startują najwybitniejsi kierowcy, jadący na śmierć i życie z całym południowym temperamentem, przeciętna szybkość zwycięzców nie przekroczyła nigdy 90 kłm./godz. A i to się uważa za wyczyn fenomenalny.

Okazji do rozwijania dużej szybkości jest na drogach niezmiernie mało. U nas jedynie tylko na kresach wschodnich i na Pomorzu można znaleźć dłuższe odcinki szosowe, na których wykazanie dużej szybkości przeciętnej udaje się bez wielkiego wysiłku. Natomiast na przeciętnym stukilometrowym odcinku szosy niema nawet dwudziestu kilometrów, na których byłoby możliwe osiągnięcie średniej chyżości 80 na godzinę, bez narażania swojego i cudzego życia. Innymi słowy warunki sprzyjające rozwijaniu zawrotnych szybkości są niesłychanie rzadkie, natomiast konieczność zwolnienia biegu lub całkowitego zatrzymania wozu zdarza się niemal na każdym kilometrze.

W tych warunkach za szybki samochód nie możemy uznać jakiegoś wozu tylko dlatego, że jest silny i ciągnie jak smok. W praktyce szybkim będzie tylko ten samochód, który potrafi osiągać na największych przestrzeniach duże szybkości średnie.

Na czym polega sztuka wyciągania dużych przeciętnych?

Ponieważ wrogami wysokiej szybkości średniej są wszelkie przeszkody, powodujące zwolnienie lub całkowite zatrzymanie samochodu, przeto dużą przeciętną najłatwiej uzyskać ten samochód, który najmniej będzie tracił czasu na tych wszystkich przeszkodach. Sztuka wyciągania dużych przeciętnych polega na oszczędzaniu każdej, już nawet nie minuty, ale sekundy. Nie należy zapominać, że przy szybkości stu kilometrów na godzinę sekunda znaczy prawie trzydzieści metrów. Samochód, który zaoszczędzi najwięcej sekund we wszelkich przeciwnościach drogowych, będzie miał niewątpliwie najlepszą szybkość średnią.

Oszczędzanie sekund możliwe jest tylko wtedy, gdy kierowca na widok jakiejś przeszkody może zwolnić bieg lub zatrzymać maszynę dopiero w ostatnim momencie, a po wyminięciu zapyry w możliwie szybkim czasie nada samochodowi jego pełną chyżość. A zatem szybkim będzie ten samochód, który posiada sprawne hamulce i błyskawiczną akcelerację.

Akceleracja, czyli zdolność do prędkiego zwiększania szybkości jest dziś dlatego niezmiernie cenioną i poszukiwaną zaletą samochodu. Z dwóch wozów o zupełnie jednakowej wartości kupujący wybierze niewątpliwie ten, który go bardziej olśni swojimi zrywami. Mając to na uwadze, konstruktorzy zwracają na akcelerację ogromną uwagę, przyczem za wyczyn zadawalniający dla przeciętnego wozu turystycznego uważa się obecnie przejście na bezpośredniej przekładni od szybkości 10 do 40 kłm./g. w ciągu 8—9 sekund.

Celem zwiększenia akceleracji konstruktorzy ograniczają w miarę możliwości ciężar wozu oraz potęgują moc silnika. Ponieważ powiększanie kompresji i ilości obrotów jest ograniczone dla wielu względów, przeto podnosi się w tym celu pojemność cylindrów. Stąd pochodzi tak wyraźny w ostatnich czasach nawrót do większych litraży.

Samo jednak powiększanie litrażu pozostanie bez efektu, jeśli samochód nie będzie lekkim. Największy silnik nie potrafi nadać odrazu szybkości maszynie zbudowanej zbyt ciężko i masywnie. Zresztą sam silnik również musi mieć lekką budowę, gdyż w przeciwnym razie będzie zbyt wolno reagować na przyciśnięcie akceleratora. To też pod zmniejszeniem ciężaru samochodu rozumieć należy nie tylko ograniczenie wagi podwozia i karoserji, ale także poszczególnych części silnika, nie wyłączając tłoków, wałów, lub koła rozprędownego. Wydawać się może, że przy dużej ilości kilogramów, jakie zaoszczędzić można na takiej, naprzykład, karoserji, oszczędności na częściach silnika nie

mają wielkiego znaczenia. Jest to bardzo błędne mniemanie, ponieważ przy ogromnych szybkościach, z jakimi poruszają się części składowe silnika, każdy niemal gram ujęty przyczynia się do spotęgowania akceleracji. Zatem szybki samochód o wspaniałych zrywach posiadać musi lekką budowę ogólną i silnik o lekkich częściach ruchomych, łatwo reagujący na impulsy akceleratora, silnik, który nazywamy nerwowym.

Rozwijanie dużych szybkości przeciętnych uzależnione jest pozatem od dobrego trzymania drogi, oraz od wpływu, jaki na dany samochód wywiera stan nawierzchni. Najlepszym tego dowodem może być fakt, że niektóre samochody, mogące się poszczycić doskonałymi hamulcami i piękną akceleracją, nie są w stanie osiągnąć dużej szybkości przeciętnej, zwłaszcza na krę-

tej drodze, podczas deszczu, a specjalnie na wybojach, gdyż zadanie utrudnia im wadliwa konstrukcja podwozia, pociągająca za sobą złe trzymanie drogi.

Pod względem znakomitej stabilizacji na drodze przy wszelkich warunkach terenowych i atmosferycznych, oraz odporności na zły stan nawierzchni, wyraźną przewagę nad samochodami o normalnej budowie okazują wozy posiadające system zawieszenia o kołach od siebie niezależnych, oraz napęd na przednie koła. Obie te konstrukcje są niestety jeszcze niezupełnie udoskonalone, a co najgorsze zbyt kosztowne, aby mogły zostać szeroko zastosowane we wszystkich samochodach. Nie należy jednak wątpić, że pod ich znakiem kształtować się będzie przyszłość szybkiego samochodu.

Marjan Krynicki.

O poczucie „etyki drogowej“

Występowaliśmy wielokrotnie na łamach „Auto“ w walce o kulturalne warunki jazdy automobilowej.

Pisaliśmy o rzucaniu kamieniami w przejeżdżające samochody, o złośliwym lub nieświadomym kładzeniu różnych przeszkód i o innych objawach, świadczących o niezyczliwym stosunku do samochodu.

Uwagi nasze znalazły zrozumienie i wywołały współdziałanie zarówno ze strony Władz, jak i jednostek w kierunku zwalczania tych objawów. W poprzednim właśnie numerze podaliśmy nadzwyczaj sympatyczne dowody tego współdziałania, z jednej strony w postaci okólnika Pana Ministra Spraw Wewnętrznych, z drugiej strony w postaci zainteresowania działy szkolnej przejeżdżającym Raidem Automobilklubu Polski.

Jednym słowem działalność nasza odniosła skutek i była stosunkowo łatwa, bo po pierwsze występowaliśmy w słusznej sprawie postępu, a po wtóre występowaliśmy jako zwarta rodzina automobilistów do walki z przeciwnikiem nazewnątrz.

Sytuacja jest trudniejszą, a przede wszystkim bardziej przykrą, gdy brak etyki drogowej stwierdzamy wśród nas samych. Może dlatego, że rodzina automobilistów tak bardzo szybko się rozrosła, dość że wśród nas samych zdarzają się wypadki, na które jaknajprędzej trzeba zwrócić uwagę.

Mamy na myśli konkretny wypadek, który nie tak dawno miał miejsce.

Samochód — w obsadzie dwóch pań, z których jedna prowadziła, i szofera, który siedział obok prowadzącej — jechał z Warszawy w stronę Lublina, rozwijając szybkość, jak na nasze szosy zupełnie zwykłą, około 45 km. na godzinę.

W pewnym momencie, niedaleko za Garwolinem, nasza kierowczyni słyszy nad samem uchem sygnał

i jednocześnie spostrzega tuż obok inny samochód, który stara się ją wyprzedzić.

Widząc, że odległość z boku między samochodami jest więcej niż ryzykowna, kierowczyni stara się o ile możności zejść w prawo, w pośpiechu robi nieodpowiedni manewr; w rezultacie kończy w rowie.

Skutki tego są dość smutne tak dla samochodu jak dla jadących: kierownica złamana, pani, prowadząca samochód jest lekko zraniona, jadący obok szofer ogłuszony.

Wiemy wszyscy, że moment wyprzedzania samochodu jest momentem niebezpiecznym. Dlatego przepisy normują zachowanie się kierowców w tym wypadku. Myślą przewodnią przepisu jest to, by kierowcy zachowaniem się swoim nie narażali się wzajemnie na wypadek. Kierowca, który swoją jazdą doprowadza innych do wypadku, wykazuje zupełny brak poczucia etyki drogowej i nie zna przepisów jazdy, chociażby wykazał się świadectwem ze zdanego egzaminu.

W danym wypadku niesamowita historia jeszcze się nie kończy. Gdy pasażerowie rozbitego samochodu zajęci są opatrywaniem swych obrażeń, podchodzą dwaj „bohaterowie“ z całego samochodu z wymówkami i pretensjami.

Nie otrzymawszy, rzecz prosta, innej odpowiedzi ponad wzruszenie ramion, nasi panowie siadają do swego samochodu i odjeżdżają w stronę Lublina. — Rozbity wóz i poranione panie... zostają w rowie.

Dopiero znacznie później dowiedzieliśmy się, kto był bohaterem tego wypadku. Nie chodzi nam o pogrzebanie jednostki w opinii wszystkich kulturalnych kierowców. Zwracamy tylko uwagę ogółu automobilistów na pewien smutny objaw, by wspólnymi siłami czemprędzej go wyplenić.

R.

MOTOCYKLOWY ZJAZD GWIAŹDZISTY DO ŁODZI

Liczny udział Łodzi i Grudziądza. — Górnoślązacy nie dopisali. — 1000 klm. w ciągu doby.

Tłok i gwar na podwórku łódzkiego Uniomu przy ulicy Przejazd. Co chwila słycać warkot zapuszczanego motoru, krzyżują się urywki rozmów, w których co chwila powtarzają się słowa takie, jak cylindry, kompresja, litraż, kilometr i t. p. W tłumie motocyklistów i sporej grupki ciekawych spotykamy znajome twarze wybitnych zawodników: mistrz Polski Poschadel jr. z Grudziądza, Schönborn, jeden z najlepszych jeźdźców województwa łódzkiego i wielu innych. Brak wprawdzie doskonałych zawodników górnośląskich, których kiepskie drogi dookoła Łodzi odstraszyły zapewne w ostatniej chwili od wzięcia udziału w zjeździe, a także najlepszych kierowców Warszawy, jak Jakubowski, Rogoziński, Bienert, Rychter i t. d., mimo to jednak, jak widać z całego szeregu zakurzonych maszyn, zaopatrzonych w numery startowe, raid obsadzony jest bardzo licznie. Rzeczywiście, ilość 55 maszyn, zapisanych do zjazdu, stanowi cyfrę bardzo pokaźną zwłaszcza skoro weźmiemy pod uwagę mały jeszcze, choć rozwijający się stale w Polsce ruch motocyklowy.

Najliczniej reprezentowana była Łódź, przyczem 24 zawodników dał Union, 2 zaś świeżo zorganizowana sekcja motocyklowa przy Pabjanickim Towarzystwie Cyklistów. Również dość dużo, bo 10 motocyklistów przybyło z Grudziądza, prócz tego zaś jedna pani z tamtejszego klubu, p. Hertha Stobbe, która wprawdzie nie zdołała przybyć do Łodzi ze względu na defekt swej maleńkiej BSA 175 cc., wykazała jednak duże zalety ambitnej i doskonale zapowiadającej się sportslady. Pozatem ukończyło raid w przepisowym czasie 2 zawodników AZS Warszawa, 2 z PKM

(Warszawa) oraz 1 członek AZS gdańskiego.

Wśród maszyn zjazdowych zaobserwować można było kilka naprawdę pięknych modeli, przyczem jeżeli chodzi o motocykle poszczególnych marek, to zatrjumfowały tym razem BSA, doskonałe dla turystyki, oraz AJS, szybkie, a jednocześnie bardzo wytrzymałe. Te maszyny są też w Polsce najpopularniejsze, i widzieliśmy przeróżne ich typy na zjeździe, począwszy od najdawniejszych i najmniejszych, aż do ostatnich wyścigowych modeli. Ponadto zwracały uwagę potężne dwucylindrowe BMW, w Warszawie zupełnie nieznanne, oraz kilka innych.

Po obliczeniu wyników, co dokonane zostało szybko i sprawnie dzięki doskonałej organizacji zjazdu, okazało się, że największą ilość kilometrów — 968.1 — przejechał Nagel Hugo (Union) na BSA 350 cc., uzyskując w sumie 114.52 pkt. i bijąc swego kolegę klubowego Riedla na Motosacoche 500 cc. (854.1 km. — 98.56 pkt.). Trzeci był doskonały zawodnik z Grudziądza Łapin, mając 818.3 km. na AJS 500 cc. Na dalszych miejscach znaleźli się kolejno Lange (Union) na DKW 200 cc., Grabowski (Union) na BSA 500 cc. z wózkiem, Busch (KM Grudziądź) na BSA 500 cc., Meister (Union) na BMW 750 cc., Wenske (Union) na BSA 500 cc. z wózkiem, Karolezyk (AZS Gdańsk) na AJS 500 cc. Jako dziesiąty przybywa pierwszy z Warszawy Reklewski na Harleyu 1000 cc. z wózkiem. Drugim warszawianinem jest Docha na BSA 350 cc., obaj z AZS-u. Zawodnicy PKM Tyczyński i Wędrychowski zajmują miejsca 15 i 21 na New Motorcycle 500 i na Raleighu 500 cc.

Po ogłoszeniu wyników odbyło się w lokalu Uniomu rozdanie na-

gród, przyczem wszyscy uczestnicy zjazdu otrzymali pamiątkowe plakiety, pierwszych pięciu zaś żetony srebrne. Ponadto zwycięzca p. Nagel otrzymał nagrodę wartościową oraz nagrodę specjalną przedstawicielstwa BSA. Specjalną owację urządzono pani Stobbe, jako jedynej kobiecie, biorącej udział w zjeździe.

W konkurencji drużynowej zwycięstwo odniósł, jak to było do przewidzenia, zespół Uniomu, zdobywając nagrodę przechodnią: 24 zawodników przejechało łącznie 10245.4 km. Na drugim miejscu złożona z 10 kierowców drużyna KM Grudziądź, mająca za sobą 4505.2 km. Wobec powyższych danych bardzo dobry jest wynik AZS warszawskiego, który przy 2 zaledwie zawodnikach zdołał odrobić 1301.3 km. Specjalnie obsady AZS wyróżniały się ambicją i wyjątkowym duchem sportowym, czego przykładem jest Reklewski i Lambert II. Mając wypadek na 200 blisko kilometrów od celu, ulegli obaj ciężkim i bolesnym obrażeniom, pomimo czego jednak doprowadzili maszynę do końca o czasie. Warto przytem zaznaczyć, że AZS, nie mogąc przysłać najlepszych zawodników, przysłał motocyklistów bardzo młodych. Reklewski jeździ dopiero od 2 miesięcy, podobnie jak Docha.

SS Union organizacją ostatniego zjazdu wykazało raz jeszcze swe zdolności organizacyjne, przyczem do ogólnego miłego wrażenia i zadowolenia zawodników przyczyniło się sympatyczne przyjęcie, w związku z którym dopiero późno w nocy zawodnicy rozjechali się do swych siedzib, w doskonałym nastroju.

Dr.

„VESTA“ BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ W POZNANIU ZAŁOŻONY W ROKU 1873

ubezpiecza na bardzo dogodnych warunkach jedną tylko polisą: samochody od rozbicia, pożaru, eksplozji, kradzieży, właścicieli, szoferów i pasażerów od nieszczęśliwych wypadków lub śmierci, właścicieli samochodów od wszystkich następstw z odpowiedzialności prawnej, jeżeli nieszczęśliwy wypadek wydarzy się z winy właściciela lub szofera. Koncern „Vesta“ jest czysto polski, jest jednym z najpoważniejszych zakładów ubezpieczeń krajowych, w r. 1927 zebrał przeszło 13.700.000 zł. opłat ubezpieczeniowych; ODDZIAŁY: w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 30; Grudziądzu, Pl. 23 Stycznia 10; Katowicach, 3 Maja 28; Krakowie, Staszewskiego 28; Lublinie, Krak.-Przedm. 39; Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 81; Poznaniu „Vesta“ Bank, Ratajczaka 7; Warszawie, Ordynacka 15, róg Nowego-Światu; Gdańsku, Stadtgraben 18. Re. reprezentacje i Agentury we wszystkich miastach Rzeczypospolitej Polskiej.

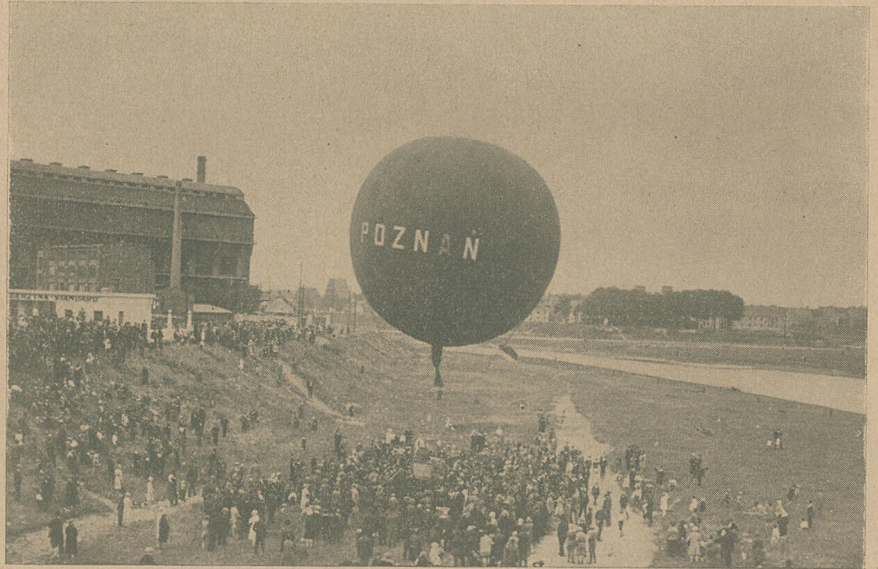
KRONIKA SPORTOWA

ZJAZD GWIAZDZISTY DO POZNANIA I POGOŃ ZA BALONEM.

Doroczny Zjazd Gwiazdzisty polskich Klubów automobilowych, wyznaczony w kalendarzu sportowym na dzień 27 lipca, z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej skierowany został do Poznania. Jak było do przewidzenia, Zjazd wzbudził rekordowe zainteresowanie, zarówno ze względu na możliwość zwiedzenia przy okazji Wystawy, jak też z uwagi na konkurencję o nagrody przechodnie, która w tym roku mogła być przynieść decydujące rezultaty.

Dwie główne nagrody konkursu, ofiarowane przez Śląski Klub Automobilowy i Towarzystwo „Vesta“, które rozgrywane były w latach ubiegłych na Zjazdach do Katowic i do Łodzi, dwukrotnie już zostały zdobyte przez Krakowski Klub Automobilowy i w wypadku trzeciego zwycięstwa Klub ten otrzymałby wymienione nagrody na własność. W obliczu tej możliwości Kluby dołożyły wszelkich starań, byleby tylko wysłać na Zjazd jaknajwiększą liczbę swych członków. I jak to zwykle bywa, gdzie się palą namiętności, tam są możliwe niespodzianki. Taką niespodzianką sprawił wszystkim Łódzki Automobil-Klub, który wygrał bezkonkurencyjnie obie nagrody, a ponadto jeszcze nagrodę Powszechnej Wystawy Krajowej.

Świetny sukces Łódzkiego Automobil-Klubu zasługuje na specjalne podkreślenie, gdyż Klub ten, stosunkowo niedawno powstały, nie liczy jeszcze wielu członków. To też najliczniejszy udział w Zjeździe do



Balon trzymany na uwięzi koło mostu Św. Rocha.

Poznania i wspaniałe zwycięstwo tam odniesione świadczy tem wymowniej o olbrzymim zapale sportowym, żywotności i energii Klubu łódzkiego, oraz wyteżonej pracy jego Komisji Sportowej pod kierow-

nictwem niestrudzonego Prezesa p. Karola Kauczyńskiego.

Ogółem zgłoszono do Zjazdu z całej Polski 206 samochodów, a więc dwa razy więcej, niż w roku ubiegłym, z których do celu w oznaczo-



Zjazd Gwiazdzisty do Poznania. Wjazd do parku.

nym terminie przybyło 156. Formuła Zjazdu była taka sama, jak co roku. Każdy zawodnik mógł wystartować z dowolnej miejscowości, nie wcześniej, niż w nocy z 26 na 27 lipca o godzinie 0,01, przyczem na mecie w Poznaniu zgłaszać się

8. S. Sztukowski — A. P. (Lancia) 923 klm. punktów 520,15.

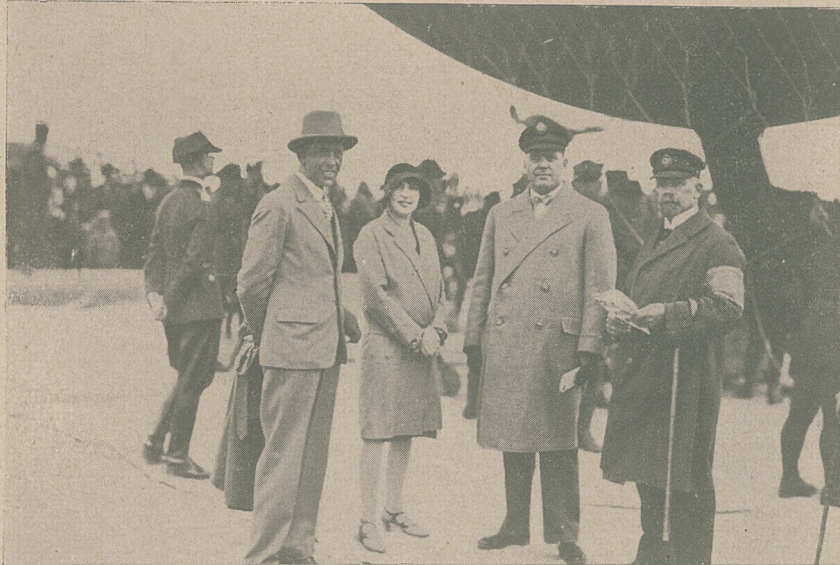
9. L. Paprocka („Z“) 827 klm., punktów 519,35.

10. B. Frühling — K. K. A. (Studebaker) 1080 klm., punktów 518,00.

ślenie zasługują przytem rezultaty czterocyndrowej Tatry, która zdobyła pierwsze miejsce w klasyfikacji, małej Zetki, na której klasyfikowała się pierwsza pani, oraz Austro-Daimlerów, których było najwięcej pomiędzy triumfatorami Zjazdu.

Podkreślić należy wielki zapal sportowy uczestników Zjazdu, z których aż dwunastu przebyło trasy, przekraczające tysiąc kilometrów. Podkreślić również należy duże zainteresowanie pań, których przybyło jedenaście, wszystkie ze znakomitemi wynikami, przyczem jedna z pań pokryła dystans ponad tysiąc kilometrów. Zaznaczyć również trzeba, że nagrodę przechodnią Komisji Sportowej Łódzkiego Automobil-Klubu zdobył Małopolski Klub Automobilowy.

Kierownictwo Zjazdu spoczywało w rękach Komandora p. St. Głowińskiego, wiceprezesa Automobil-klubu Wielkopolski, wicekomandorem był p. mjr. Sroeki.



Kierownicy pogoni za balonem pp. Głowiński i Maćkowiak (w czapkach klubowych).

było można od godz. 16 do 18. Spóźnionych przyjmowano tylko do godz. 19, licząc im jednak punkty karne.

Klasyfikacja uskuteczniiona została na podstawie ilości przebytych kilometrów, liczby przewiezionych pasażerów i uzyskanej szybkości średniej. Dziesięć pierwszych miejsc zajęli:

1. inż. M. Duszyński — A. W. (Tatra) 1074 klm., punktów 533,70.

2. Wł. Boski — A. P. (Austro-Daimler) 1149,5 klm., punktów 531,48.

3. E. Zawidowski — M. K. A. (Austro-Daimler) 1176 klm., punktów 524,80.

4. S. Sierszyński — A. W. (Austro-Daimler) 1090 klm., punktów 524,50.

5. J. Żochowski — A. P. (Delage) 1163,5 klm., punktów 524,17.

6. bar. H. Wattman — A. P. (Austro-Daimler) 969 klm., punktów 522,45.

7. A. Sommerstein — M. K. A. (Buick) 997 klm., punktów 520,35.



Start balonu.

Na pierwszych miejscach w klasyfikacji znalazły się zatem samochody marek: Tatra, Austro-Daimler, Delage, Buick, Lancia, „Z“ i Studebaker, wszystkie z imponującymi dystansami, udowadniając w ten sposób swoją przydatność na polskie drogi. Na specjalne podkre-

W niedzielę 28 lipca w południe odbyła się na ulicach Poznania imponująca defilada, w której udział wzięło 180 samochodów. W godzinach popołudniowych urządzoną została po raz pierwszy w Polsce pogon samochodami za balonem. Interesująca ta impreza odniosła rów-

niez wielki sukces, gromadząc na starcie 51 samochodów.

Balon „Poznań“ pilotowany przez p. por. Janusza, wyruszył o godz. 16 ze startu przy moście św. Rocha, i pędzony dość silnym wiatrem pomknął w kierunku wschodnim, niemal wzdłuż szosy prowadzącej do Warszawy. Pilot co pewien czas zrzucił proporcezki, których znalezienie uprawniało do otrzymania specjalnych nagród.

Po dwóch godzinach balon opuścił się na ściernisko koło wsi Wierzboćcie pod Słupcą. Pierwsi dojechali do balonu pp. Szulczyński na samochodzie F. N. i Rojek na samochodzie Fiat. Lisi ogon, przyrządzony do balonu zdobył p. Rojek, wygrywając temsamem nagrodę Zarządu i Komitetu Automobilklubu Wielkopolski. Proporce zrzucane przez pilota znaleźli pp. Duszyński i Ratajczak z A. W., Bukowiecki i Chrzaszcz z K. K. A., Schweitzer z L. A. K. oraz Bittner z A. W., który zdobył specjalny proporzec firmy Vacuum Oil Company.

ZAWODY ZAGRANICZNE.

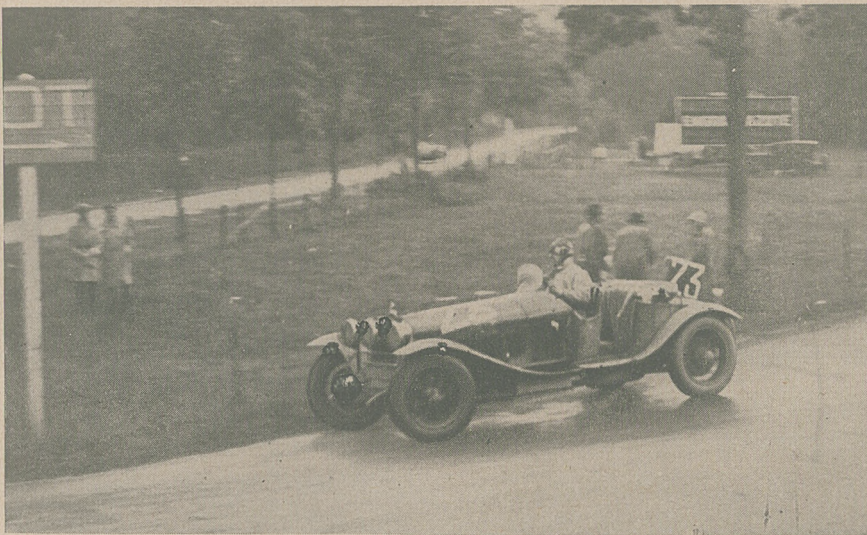
Ubiegły miesiąc był wprost przeładowany wspaniałymi imprezami automobilowymi. W Anglii, Francji, Belgji, w Niemczech i w Hiszpanji

sportowych, których na starcie stało 37.

Skutkiem bardzo niesprzyjających warunków atmosferycznych podczas zawodów wydarzyło się wiele wypadków, przy czem w jed-



Robert Benoist i Marinoni, zwycięscy zawodów o Grand Prix Belgji.



Samochód Alfa Romeo, który zwyciężył w zawodach o Grand Prix Belgji.

Pogoń za balonem udała się znakomicie, co w wielkiej mierze zawdzięczać trzeba wydatnej pomocy Aeroklubu Polski, Baonu Balonowego w Toruniu oraz p. ppłk. Wolszlegiera. Komandorem imprezy był p. inż. Maćkowiak, a wicekomandorem p. St. Głowiński.

rozgrywane były zawody o Grand Prix, przynosząc cały szereg niezmiernie interesujących rezultatów.

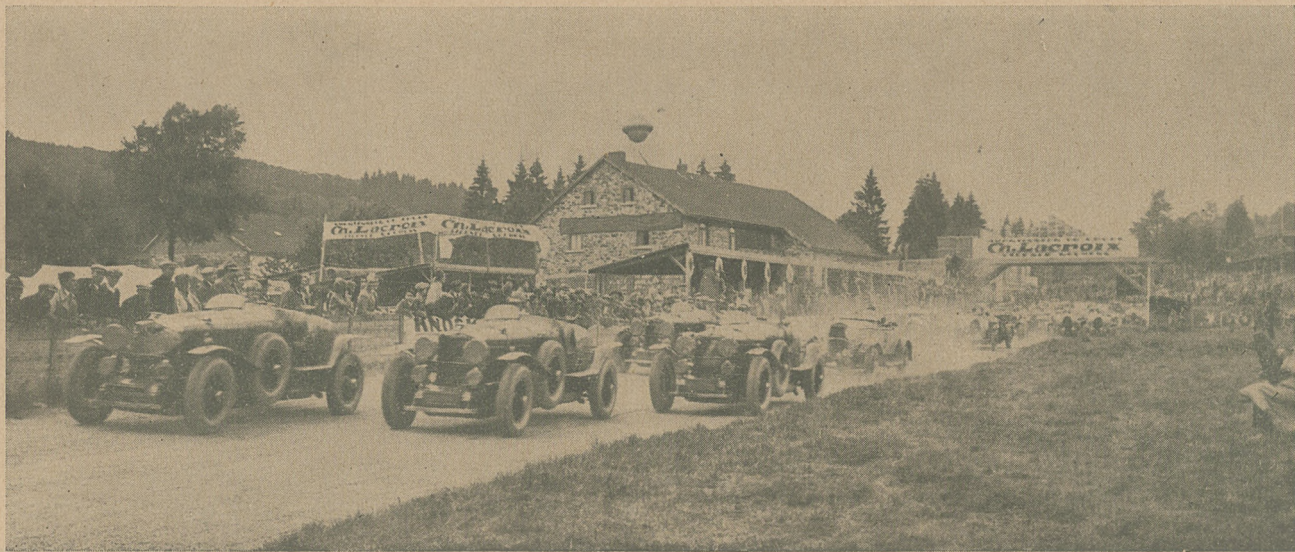
W dniach 6 i 7 lipca urządzone zostały na szosie we Francorchamps koło Spa zawody dwudziestoczegodzinne o Grand Prix Belgji. Były one dostępne dla samochodów

nym z nich stracił życie znany belgijski kierowca Charlier, a w innym został zabity oficer policji.

Zawody ukończyło 20 samochodów. Największy dystans w ciągu doby przejechali kierowcy Robert Benoist i Marinoni na dwulitrowym wozie Alfa Romeo, pokrywając 2433 klm. z szybkością przeciętną 101,6 klm./godz. W poszczególnych kategoriach zwyciężyły marki: Chrysler, Lancia, Alfa Romeo i Aries.

We Francji rozegrano w dniu 7 lipca doroczny wyścig o Grand Prix Marny. Odbył się on na obwodzie szosowym pod Reims, przy udziale 17 współzawodników. Po interesującej walce zwyciężył Etancelin na dwulitrowym samochodzie Bugatti, przebywając dystans 400 klm. w czasie 2 g. 54 m. 14,6 s.

Piękny Phoenix Park w Dublinie był w dniach 12 i 13 lipca teatrem zawodów o Grand Prix Irlandji. Składały się one z dwóch biegów:



Start wyścigu dwudziestoczterogodzinnego o Grand Prix Belgji.

jednego dla samochodów do półtora litra pojemności i drugiego dla wozów o wyższym litrażu. Oba te biegi rozegrane zostały na obwodzie dróg w kształcie litery D, przyczem dystans wynosił 480 klm. Zawody zakończyły się niezwykle sukcesem doskonałego kierowcy Iwamowskiego, który zwyciężył w obu wyścigach na samochodach Alfa Romeo, raz w czasie 3 g. 41 m. 20 s., a drugi raz w czasie 3 g. 40 m. 54 s. czyli z szybkością przeciętną 123 klm./g.

14 lipca rozegrany został na słynnym torze Nürburg Ring w Nadre-

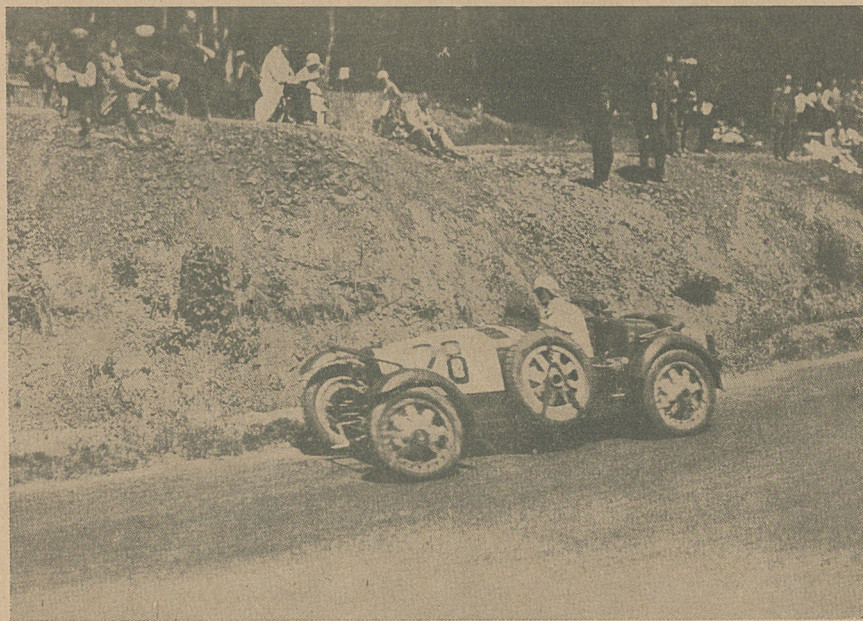
nji wspaniale zorganizowany wyścig o Grand Prix Narodów dla samochodów sportowych. W biegu tym, urządzonym na przestrzeni 509,4 klm., uczestniczyło 34 współzawodników. Zawody zakończyły się świetnym sukcesem kierowców francuskich, gdyż pierwsze miejsce zajął Chiron, a drugie Philippe, obaj na samochodach Bugatti. Chiron uzyskał rekordowy czas 4 g. 46 m. 06 s., rozwijając szybkość średnią 106,860 klm./g. Dopiero trzecie miejsce zajął Momberger na wielkim wozie Mercedes Benz. Zaznaczyć należy, że najlepszy kierowca nie-

miecki Rudolf Caracciola wycofał się z powodu defektu.

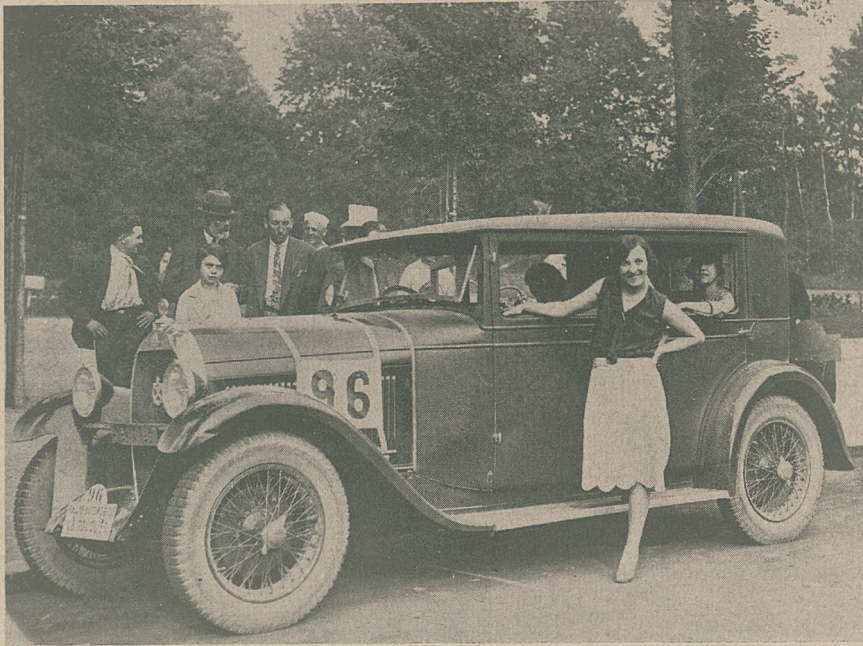
Chiron na samochodzie Bugatti zwyciężył również w wyścigu o Grand Prix San Sebastian, który odbył się na znanym obwodzie szosowym w Lasarte w dniu 25 lipca. Zwycięzca pokrył przestrzeń 692,6 klm. w czasie 5 g. 57 m. 06 s. z szybkością średnią 116,5 klm., z powodu deszczu znacznie gorszą od rekordowej.

W trzy dni później na tym samym torze odbył się dwunastogodzinny wyścig samochodów sportowych o Grand Prix Hiszpanji. I w tych zawodach triumfowała niezwyciężona marka Alfa Romeo, której dwulitrowy wóz, prowadzony przez kierowców Rigala i Zahendera przybył największy dystans 1364 klm. W innych kategoriach triumfowały samochody marek: Chrysler, Bugatti i Tracta.

Z interesujących zawodów motocyklowych wymienić należy rozegrany w dniu 14 lipca, na obwodzie szos we Francorchamps, wyścig o Grand Prix Belgji, w którym startowało 50 współzawodników. Zwyciężył niepokonany Dodson na motocyklu Sunbeam 500 cm., przebywając dystans 417 klm. w czasie 3 g. 38 m. 32 s. z szybkością średnią 115 klm./g. W kategorii 350 cm. wygrał Handley na Motosacoche,



Chiron na samochodzie Bugatti wygrywa Grand Prix Narodów na torze Nürburg Ring.



Pani Goty Mertens zwyciężyła w Zjeździe Gwiazdzistym do Touquet w kategorii pań, przybywając na samochodzie Hotchkiss aż z odległej Moskwy.

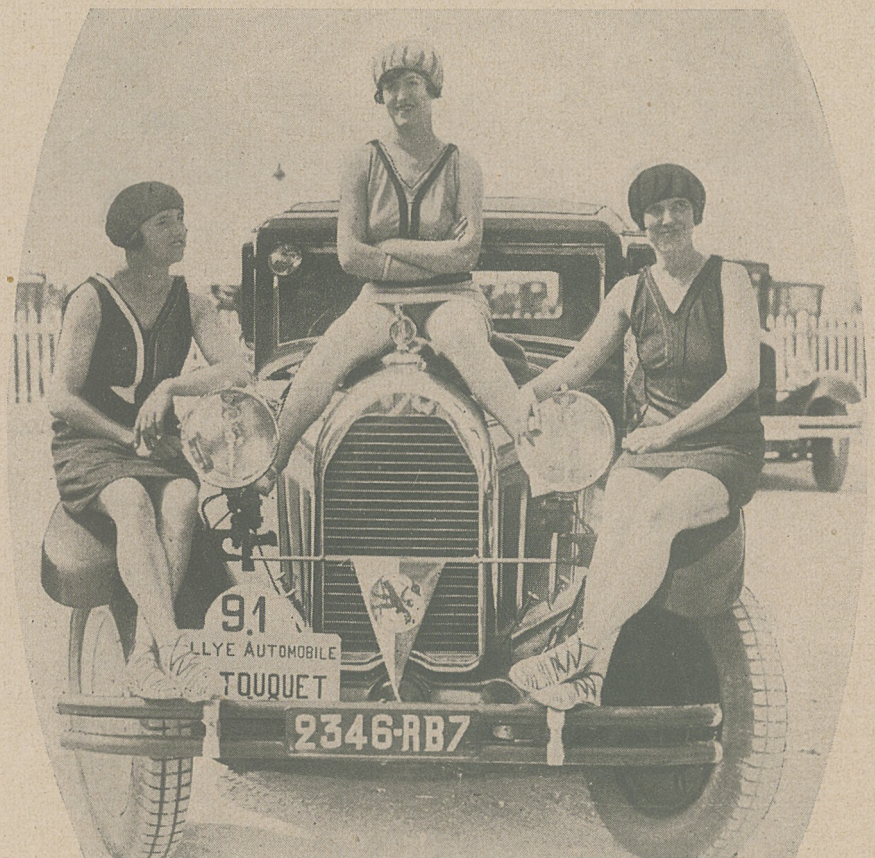
z Samary, wygrywając konkurs bezapelacyjnie, dzięki przejechaniu tak olbrzymiej przestrzeni. Pani Mertens, również na samochodzie Hotchkiss, wystartowała z Moskwy i klasyfikowała się jako pierwsza kobieta, zdobywając nagrodę dla pań.

Na zakończenie kroniki coś pikantnego. Jak wiadomo, w londyńskim autodromie Brookland urządzone są niemal co sobotę wyścigi samochodowe, składające się z szeregu krótkodystansowych handicapów. Otóż zawody te, które interesują niezmiernie sportowców automobilowych i gromadzą każdorazowo bardzo liczną konkurencję, musiały się już znużyć szerokiej publiczności, skoro od niedawna zaprowadzono w Brookland... totalizatora.

w kat. 250 cm. — Porter na New Gerard i w kat. 175 cm. — Kershaw na James.

Na Nürburg Ringu odbyły się w dniu 28 lipca wyścigi motocyklowe o Grand Prix Niemiec, przynosząc zwycięstwo Smitha na maszynie Rudge Whitworth 500 cm. Jeździec ten pokrył dystans 424,5 klm. w czasie 4 g. 09 m. 09 s., rozwijając szybkość przeciętną 102 klm./g. W kategorii 1000 cm. zwyciężył Paetzold na motocyklu Sunbeam, w kat. 350 cm. — Handley na Motosacoche, w kat. 250 cm. — Crabtree na Hecker i w kat. 175 cm. — Geiss na D. K. W.

Aby odpocząć po tych orgiach szybkości przenieśmy się do francuskiej miejscowości kąpielowej Le Touquet, w której zorganizowano w dniu 21 lipca wielki międzynarodowy zjazd gwiazdzisty. W imprezie tej zwyciężyli małżonkowie Mertens. Pan Mertens wyruszył na Zjazd na samochodzie Hotchkiss, aż



Uczestniczki Zjazdu Gwiazdzistego do Touquet odpoczywają na plaży po męczącej drodze.

P. Janusz Regulski, Prezes Komisji Sportowej A. P. po powrocie z urlopu spędzonego w podróży samochodowej, obiecał nam podzielić się swymi wrażeniami z czytelnikami „Auta”. Druk artykułów p. Regulskiego rozpoczniemy już w najbliższych numerach.

Zjazd Kupców i Przemysłowców samochodowych

Dnia 29 lipca odbył się w Poznaniu I ogólnopolski Zjazd Kupców i przemysłowców Samochodowych.

Obradom Zjazdu przewodniczył w sposób pełen taktu i powagi dyr. Marchlewski, prezes Koła Kupców Samochodowych w Warszawie; w prezydjum Zjazdu zasiadli pp.: dr. Macudziński z Krakowa, dr. Trande ze Lwowa, Sobiecki z Wilna i Sierszyński z Poznania.

Pierwsze posiedzenie Zjazdu rozpoczęło się o godz. 10-tej rano i miało przebieg bardzo ciekawy i rzeczowy. Wygłoszono szereg starannie opracowanych referatów, które objęły całokształt spraw, interesujących Kupiectwo i przemysłowców Samochodowych. Referowali pp. A. Mieszczanowski: Warunki rozwoju automobilizmu w Polsce i jego wpływ na życie gospodarcze Kraju, — T. Sokołowski: Zagadnienie samochodów używanych, — E. Wencel: Samochód w nowej taryfie celnej.

Popołudniowe posiedzenie Zja-

zdu poświęcone było dyskusji nad referatami i przyjmowaniu uchwał.

Posiedzenie to, chwilami nieco burzliwe, było jednak mniej owocne niż można było oczekiwać.

Pierwszy wniosek o stworzeniu stałej ogólnopolskiej organizacji Kupców i przemysłowców samochodowych przyjęty był po krótkiej dyskusji jednomyślnie. — Sprawy unormowania handlu samochodami używanymi nie rozpatrywano bliżej, przekazując opracowanie zasad cennika samochodów używanych nowej, mającej powstać organizacji.

Trzecia z kolei sprawa przyszłej taryfy celnej wywołała dość przewlekłą i mało interesującą dyskusję, która wykazała niestety, że ogół uczestników Zjazdu nie był należycie obeznany ze sprawą celną i nie był przygotowany do wypowiedzenia zdecydowanej opinii.

Wniosek zgłoszony przez p. Wencła i będący wynikiem dłuższych prac w łonie Koła Kupców samochodowych w Warszawie, oparty

był na bardzo słusznych i zdrowych, naszym zdaniem, założeniach. Wnioskodawcom chodziło przede wszystkim o to, by nowa taryfa była prosta, tak by celenie samochodu nie było „sztuką“, dostępną tylko dla wtajemniczonych. Wychodzili oni z założenia, że solidne kupiectwo nie chce taryfy, która daje się w różny sposób obchodzić, stwarzając przeto niezdrowe stosunki i pole do popisu dla specyficznego „sprytu“. Drugą zasadą było dążenie do stworzenia taryfy trwałej, niezależnej od zmiennych cech konstrukcyjnych samochodów. — W myśl tych zasad wnioskodawcy wypowiedzieli się za taryfą „ad valorem“.

Przeciw wnioskowi występował przedstawiciel fabryki „Ursus“ utożsamiając zresztą niekiedy zbyt pochopnie swój punkt widzenia z interesami przemysłu samochodowego wogóle. Wskutek niedostatecznego przemyślenia tematu przez znaczną część delegatów, ważna ta i aktualna sprawa nie została zdecydowana. Zjazd ograniczył się na tem, że wezwał prezydjum do ponownego przestudjowania sprawy, nie wypowiadając zupełnie swego zdania.

Po wyczerpaniu programu zgłoszony został przez niżej podpisanego wniosek zwrócenia się do Władz z prośbą o zezwolenie na podawanie do publicznej wiadomości szczegółowej statystyki samochodów. Wniosek umotywowany był tem, że szczegółowa statystyka kursujących samochodów jest coraz bardziej niezbędna dla racjonalnej organizacji stacyj obsługi oraz dla należytego zaopatrzenia składów części zamiennych, pneumatyków i t. p. Wniosek ten spotkał się znowu ze sprzeciwem przedstawiciela fabryki Ursus, jednakowoż po krótkiej dyskusji został przez Zjazd przyjęty.

K. W.

Wykaz pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych w Warszawie w I-em półroczu 1929 r.

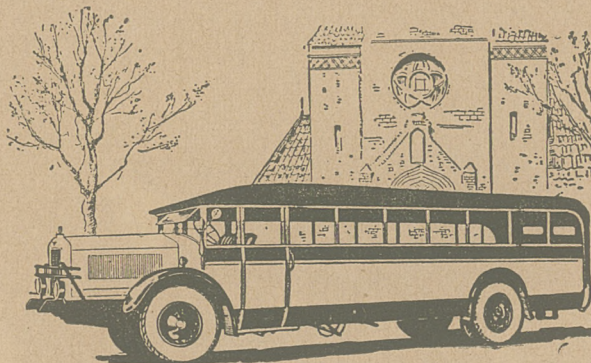
	OSOBOWE		Autobusy	Ciężarowe	Specjalne	Motocykle	Razem
	do użytku własnego	dorożki					
Razem do dn. 1. I. 1929 r.	2700	2655	54	1083	85	569	7146
W styczniu	43	87	8	17	1	4	160
„ lutym	19	55	1	16	2	3	96
„ marcu	34	70	1	28	—	15	148
„ kwietniu	69	53	6	38	1	32	199
„ maju	136	39	7	30	4	42	258
„ czerwcu	106	30	8	28	6	59	237
„ lipcu	77	39	7	35	—	62	220
Razem do dn. 1. VIII. 1929 r.	3184	3028	92	1275	99	786	8464
Przerejestrowano na wojew.	77	44	23	56	—	42	242
Pozostało na dzień 1. VIII. 1929 roku	3107	2984	69	1119	99	744	8222

na ZŁE DROGI

ODPORNE SĄ TYLKO AUTOBUSY I SAMOCHODY CIĘŻAROWE

MARKI „N A G” MARKI

Najtańsze w ruchu i najtrwalsze!



GENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ

D/H. HERMAN MEYER

WARSZAWA — UL. TRAUUGUTTA 2. TEL. 71-84.
KATOWICE — UL. POWSTAŃCÓW 5.
LWÓW — UL. PIŁSUDSKIEGO 11.

Jedyna firma w Polsce, zajmująca się dostawą specjalnie autobusów i samochodów ciężarowych!

Kilka danych statystycznych, dotyczących produkcji opon samochodowych w Stanach Zjednoczonych A. P.

(Materiał zebrany przez American National Tire Dealers Association).

Produkcja opon samochodowych w Stanach Zjednoczonych wzrasta z roku na rok. Podczas gdy w roku 1913 wyprodukowano tam 8.000.000 opon, to:

w roku 1917 — 24.000.000
w roku 1922 — 40.000.000
w roku 1927 — 64.000.000
w roku 1928 — 70.000.000

W tym okresie czasu ceny opon stopniowo się zmniejszały, wynosząc przeciętnie:

w roku 1913 — 29,00 dol.
w roku 1917 — 23,20 dol.
w roku 1922 — 19,20 dol.
w roku 1927 — 13,50 dol.

Wynika z tego, że w roku 1927 cena opony tego samego wymiaru była o połowę niższa niż w roku 1913.

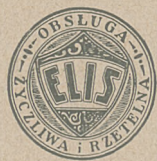
Ta ogromna zniżka cen nie przedstawia jednak jeszcze całego postępu, jaki osiągnięto w zakresie fabrykacji opon samochodowych. Mianowicie podczas tego samego okresu czasu trwałość opon powiększyła się kilkakrotnie. Opona, która w roku 1913 wytrzymała tylko 5.600 klm., w roku 1917 wytrzymała już 8 000 klm., w roku 1922 — 12,800 klm., a w roku 1927 — 19,200 klm.

Jeżeli obliczyć cenę opony na każdy przejechany kilometr wówczas wypada:

w roku 1913 — 0,52 centa na klm.
w roku 1917 — 0,29 centa na klm.
w roku 1922 — 0,15 centa na klm.
w roku 1927 — 0,07 centa na klm.

Jeżeli wziąć pod uwagę, że bardzo często, przy sprzyjających warunkach, opona wytrzymała 30.000 klm., nietrudno dojść do wniosku, iż obecnie cena opony wynosi zaledwie 1/12 ceny z roku 1913.

Od roku 1917 do 1920 ilość fabryk opon wzrosła z 30 do 230. Wzrost ten był jednak krótkotrwały, gdyż przez wprowadzenie opon „Cord” z płótnem, trwałość opon zwiększyła się podwójnie i zużycie ich znacznie spadło, nawet pomimo rozwoju ruchu samochodowego. To też już w roku 1921 z powodu kryzysu większa część fabryk przestała egzystować. Z 230 firm pozostało w roku 1923 tylko 126, a obecnie zaledwie 80 fabryk przyjmować można pod uwagę. Z tej liczby 25 pierwszorzędných zakładów fabrykuje około 95% całej produkcji opon.



KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

(X) FORD MOTORYZUJE ROSJĘ.

W swoim czasie dzieliłem się z czytelnikami wiadomościami na temat motoryzacji Rosji i wspominałem o toczących się między rządem sowieckiej Rosji a zakładami Forda pertraktacjach. Dziś sprawa jest o tyle skonkretyzowana, iż można podać szereg ciekawych szczegółów.

Umowę zawarto w początku lipca. Umowę podpisał Henryk Ford oraz w imieniu rządu rosyjskiego Meshlaur i Bron, członkowie „Amtorg'u”. Na podstawie umowy Ford ma w przeciągu najbliższych lat czterech dostarczyć Rosji swych wyrobów na ogólną sumę 30 milionów dolarów, w czym części składowych do 74.000 samochodów, co Rosja zobowiązuje się odebrać. Ford oblicza przy tej dostawie ceny takie, jakie liczy swym wielkim odbiorcom. Ford zobowiązuje się dać w przeciągu dziewięciu lat techniczną pomoc dla wykończenia i uruchomienia budującej się za rosyjskie pieniądze fabryki samochodów w Niżnim Nowgorodzie, gdzie początkowo czynna będzie jedynie montownia samochodów Forda, z czasem zaś rozpocznie się produkcja samochodów rosyjskich wg. planów i wskazówek Forda. W czasie trwania umowy Rosja ma prawo korzystać ze wszystkich patentów Forda, zarówno istniejących, jak i mogących powstać w czasie trwania umowy, przyczem nie jest wymagana żadna dodatkowa forma prawna dla wprowadzenia tego w życie. Dla wykończenia budowy fabryki w N. Nowgorodzie Ford oddaje do dyspozycji swych inżynierów i fachowców, przyczem Rosja ma prawo posyłania do zakładów Forda rocznie do 50 techników i inżynierów na praktykę. Rosja płaci za to Fordowi jedynie rzeczywiste koszty, przez niego poniesione (utrzymanie, koszty podróży i t. d.). Fabryka w N. Nowgorodzie winna być w przeciągu dwu lat doprowadzona do stanu, pozwalającego na produkcję 100.000 samochodów rocznie. W przeciągu pierwszych dwu lat fabryka będzie montowała samochody wyłącznie z części fordowskich, w przeciągu roku trzeciego sprowadzać ma tylko 50%, w czwartym roku już tylko 25% części od Forda, produkując resztę we własnym zakresie.

Koszta budowy fabryki obliczone są na około 200.000 milionów rubli. Plany są przygotowane, w październiku ma się rozpocząć budowa. Przy realizacji planu wzięto pod uwagę fakt, by fabryka w N. Nowgorodzie była drugimi z rządu po zakładach Citroën'a zakładami w Europie. Program przewiduje produkcję w $\frac{2}{3}$ samochodów ciężarowych, w $\frac{1}{3}$ osobowych.

Tyle umowa. Jeśli chodzi teraz o krytyczny przegląd jej, to zauważyć wypada, iż Ford w szczegółach dość zręcznie zabezpieczył się przeciwko przyszłowiowej niewypłacalności sowieców, równocześnie uzależniając je całkowicie od siebie. W umowie tej wiele rzeczy wydaje się najzupełniej możliwych za wyjątkiem — owych 100.000 samochodów rocznej produkcji. Dla każdego, nieco trzeźwo rozumującego człowieka jest rzeczą najzupełniej jasną, iż idea taka jest mrzonką nie do spełnienia. Jest nie do pomyślenia, by przy zupełnym braku wykwalifikowanego robotnika, przy braku maszyn i wielu surowców ni stąd ni zowąd „wytrzasnąć”, jak z pod ziemi, drugie Detroit, produkujące 274 samochody dziennie, około 12 samochodów na godzinę przy 24-godzinnym dniu pracy. Tu raz jeszcze przejawia się dobrze znana przesada sowiecka, nie licząca się w swych ideach w najmniejszym nawet stopniu z praktycznymi możliwościami. W dalszym zaś ciągu zauważyć należy, iż sprawa rozwoju sieci dróg bitych, integralnie wszędzie, w szczególności w wieściach, złączona z zagadnieniem jakiegokolwiek motoryzacji, nie została wogóle poruszona. Rosja ma w tej chwili 725.000 klm. dróg, z czego 26.000 klm. szós, z których 65% znajduje się w stanie, uniemożliwiającym wogóle ruch samochodowy. Nie jest wykluczonem, iż rząd rzuci dość duże sumy na budowę dróg — (w tym roku przeznaczono 63 miliony rubli) — niemniej jednak daleko jeszcze do tego, by bodaj połowa, bodaj część trzecia zamierzanej produkcji była usprawiedliwiona i daleko jeszcze do tego, by ta trzecia część mogła jako-takó po drogach jeździć. Zważmy przecież: zamówione w umowie części, które mają dostarczyć zakłady Forda, przewyższają

w tej chwili czterokrotnie stan posiadania sowieców pod względem samochodów.

Rząd rosyjski zamierza zrealizować budowę fabryki przy pomocy pożyczki wewnętrznej. Stary system. Jest to 22-ga pożyczka wewnętrzna od roku 1922.

(X) Amerykanie mają zwyczaj korzystania jedynie z samochodów nowych. Jeśli samochód, mimo swego doskonałego stanu technicznego, wychodzi z mody, posiadacz stara się go sprzedać i nie rzadkie są w Ameryce wypadki, kiedy to za 20 dolarów można dostać zupełnie dobrego Forda. Gdy jednak o nabywców trudno, właściciel samochodu, nie chcąc mieć kłopotu z i tak dość trudnym w Ameryce problemem garażowania, wywozi prosto samochód za miasto i pozostawia w polu.

Koło Chicago na polu takim zgromadzono wielką liczbę samochodów, które stały, przez nikogo nieruszane i spokojnie rdzewiały. Gdy jednak przyszło do eksploatacji pola, w sprawę wdał się zarząd miasta i oto z samochodów ułożono wielki stos, zlano go benzyną i podpalono. Nwoczesne to auto-dafe, prawdziwe „auto-dafe”, jest do pomyslenia chyba tylko w Ameryce...

(X) Samochód Bentley który na torze Le Mans wygrał 24-o godzinny bieg, osiągając średnią szybkość 118.5 klm/g., wyposażony był w magneto znanej na naszym rynku marki Bosch. Temi samymi aparatami zapłonowymi posiłkowało się wszystkich 10 samochodów, które ukończyły bieg w Indianapolis. Jak wiadomo, w biegu tym zwyciężył Ray Keech, osiągając na samochodzie Millera Simplex średnią szybkość 156 klm/godz.

(X) W Anglii, gdzie komunikacja autobusowa rozwinięta jest w wielkim stopniu, nastąpiła ostatnio fuzja dwu najważniejszych towarzystw, m. n. Great Western Railway Co. i South Wales Commercial Motors Ltd. Oba te towarzystwa przewiozły w roku 1928 ogółem 11 milionów pasażerów. W ten sposób zjednoczone towarzystwa stanowią kolosalną konkurencję dla kolei, zaś po dokonaniem połączenia się, dysponując 298-a autobusami i 902-ma samochodami cięża-

Jedynie tylko przez stosowanie
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność
biegu

SKF

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, Gwarna Nr. 20,
w Katowicach, 3-go Maja Nr. 23,
w Łodzi, Piotrkowska Nr. 142,
we Lwowie, Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, Wiślna Nr. 9.

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE, SP. Z O. O. WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

rowemi walkę z koleją nępowno wygrają. Sądzić o tem można z amerykańskiego przykładu: kolej obniżyła do 40 dolarów cenę przejazdu z Omaha do Los Angeles dlatego jedynie, iż bilety autobusem kosztują 41 dolarów. Obniżenie ceny zarządzono tytułem próby na przeciąg 6 tygodni.

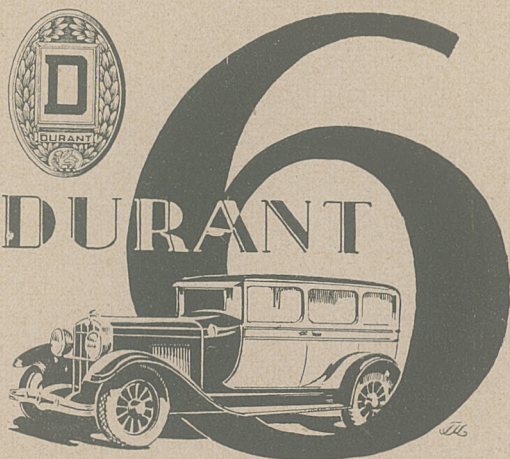
(X) Niemiecki Związek Przemysłu Samochodowego postanowił przed nie-

dawnym czasem, by w roku bieżącym nie urządzać dorocznej wystawy samochodowej w Berlinie. W ostatnich dniach lipca rozeszła się wiadomość, iż Związek postanowił wystawy takiej nie urządzać nie tylko w roku bieżącym, lecz i w roku przyszłym.

Argumenty Związku nie są zbyt wyraźne i, sądząc z głosów prasy niemieckiej, poza decyzją kryją się jakieś względy natury poważniejszej. Z jednej

strony sądzić-by można, że Niemcy w roku bieżącym nie będą miały nie specjalnego do pokazania — jakkolwiek zaś wystawa berlińska jest wystawą międzynarodową, nie chcą oni dawać możliwości popisu konstruktorom obcym. Z drugiej strony podejrzawać-by można badania nad nowymi konstrukcjami, które Niemcy chcą zaskoczyć świat — dopiero jednak po dokonaniu prób i nie wcześniej niż w roku 1931. W każdym-bądź razie wysuwają, jako jedyny mocny argument, wielkie koszty, związane z wystawą oraz chęć dania przemysłowi i kupiectwu dłuższego, spokojnego i nieprzerwanego wystawami, okresu czasu dla wzmożenia sprzedaży. Inne zupełnie jest jednak stanowisko czołowej samochodowej prasy niemieckiej, która nie szczędzi słów potępienia dla zapadłej decyzji. Prasa widziałaby chętnie regularną wystawę międzynarodową, skutecznie konkurującą z innymi wielkimi salonami, w szczególności paryskim i podsuwa naczelnej sportowej niemieckiej instytucji, która jest Allgemeiner Deutscher Automobil-Club, myśl wzięcia w swe ręce inicjatywy i zorganizowania wystawy.

Jakiegokolwiek będą losy tego projektu, w każdym-bądź razie wystawa w roku bieżącym nie odbędzie się.



Durant jako jeden z pierwszych wyprodukował przed laty samochód 6-cylindrowy. Każdy automobilista pamięta doskonale samochody „Star” lub „Flint”. Jako owoc 25-letniego doświadczenia mamy oto przed sobą „Durant 60”. Niechaj jakikolwiek inny wóz 6-cylindrowy w tej cenie wykaże się podobną elastycznością — przy oszczędności, która zaćmiewa nawet 4-cylindrowe samochody. Ostatnie zdobycze techniki zostały zastosowane w tym samochodzie. Wał korbowy na 4 panewkach, zawieszenie silnika w trzech punktach na

amortyzatorach gumowych — cichy rozrząd łańcuchowy — napęd wentylatora niezależny od pompy wodnej — 2 przeguby metalowo-gumowe oraz 2 metalowe uniwersalne, 4 hamulce Bendix'a całkowicie kryte, amortyzatory oliwne, filtr benzyny, powietrza, oliwy, chłodnica platerowana chromem — piękne lampy z regulowanym światłem. Należy spróbować „Duranta” na najwyższym wzniesieniu przy szybkości 70 klm. na godz. na 3-im biegu, by zrozumieć podziw setek tysięcy posiadaczy „Duranta” dla tego fenomenalnego samochodu.

Demonstracja bezpłatnie na żądanie.

Durant „40” Durant „60” Durant „66” Durant „70”
4 cyl. — 3 szyb. 6 cyl. — 3 szyb. 6 cyl. — 4 szyb. 6 cyl. — 4 szyb.

Fabrykat Durant Motors Inc., U. S. A.

Jen. Repr. Bracia Stefan i Piotr BERGMAN, Inżynierowie

WARSZAWA

ul. Marszałkowska 154

KRAKÓW

ul. Szpitalna 38

Poznań

Katowice

Radom

Lwów

Piotrków

Imperator-Auto Auto-Salon Ettinger i S-ka Auto-Sport Hugon Mantey
Hotel Monopol Piłsudskiego 40 Żeromskiego 41 Słowackiego 2 Kaliska 3

(X) Nowa sensacja: zakłady Opel, stanowiące obecnie część koncernu General Motors, ogłosiły, iż przystępują do produkcji ... opon i w tym celu rozpoczynają budowę nowoczesnie wyekwipowanej fabryki. Jakkolwiek patrzylibyśmy się na ten fakt, stanowić on będzie jedynie naśladownictwo tego, co uczynił już kto inny, mianowicie Ford, który nie tylko posiada własną fabrykę opon, lecz własne plantacje gumy. Wyrzucić należy jednak wielkie zdziwienie, iż Opel, widząc, jakie trudności ma do zwalczania Ford, rozpoczyna eksperyment, o którym w żadnym wypadku nie można powiedzieć, iżby cechowała go stuprocentowa pewność. Dlatego też na enuncjację Opła patrzeć należałoby może nieco inaczej, a mianowicie z punktu widzenia od pewnego czasu toczących się pertraktacji pomiędzy tą firmą a fabryką opon Conti Gummiwerk A. G. Opel zamierza nabyć pewną ilość akcji wspomnianego przedsiębiorstwa, pertraktacje idą jednak niezupełnie po jego myśli. Enuncjację o zamierzonym uruchomieniu włas-



nej wytwórni opon traktować-by tedy należało, jako manewr, mający może na celu zmuszenie Conti do szybszej, a korzystniejszej dla Opla, decyzji.

(X) Jeśli już mowa o Oplu, to wspomnieć warto, iż Opel i General Motors łącznie założyły spółkę z o. o. z kapitałem 3.000.000 dolarów w celu dyskontowania klientowskich weksli nabywców samochodów Opel oraz w celu ułatwiania kredytów dla nowonabywców.

(X) Żyjemy w okresie pan-europeizacji. Po brianowskich zamierzeniach w zakresie polityki przyszła kolej na politykę celną i oto mamy do czynienia z powstałym w łonie Powszechnego Niemieckiego Związku Przemysłu Samochodowego projektem pan-europę celnej: zblokowanie się celne wszystkich państw europejskich przeciwko zalewowi rynków europejskich przez amerykańskich producentów. Rzecz dotyczy, oczywiście, jedynie automobilizmu. Projekt ten jest ze strony Niemiec rodzajem dążenia do samoobrony przeciwko podniesieniu ceł w Niemczech, co uważane jest za z gruntu wadliwą drogę ochrony produkcji krajowej i dążenia do zarezerwowania rynku wewnętrznego jedynie dla tej produkcji. Niemcy rozumieją, iż podwyższenie ceł nie da pomyślnego rezultatu i wywoła jedynie zwyczaj cen samochodów amerykańskich na rynku niemieckim, a więc będzie biło po kieszeni nabywców samochodów względnie wstrzyma rozwój automobilizmu w Niemczech Niemcy wychodzą z założenia, iż samochód przestał być zdawna już produktem sezonowym i stał się produktem koniunktury. Dzisiejsza, dobra dla samochodu amerykańskiego, koniunktura nie pozwala na walkę z nim samotrzeć i jedynie przez podwyższenie ceł. Do walki stanąć musi cała Europa.

O losach tego projektu poinformujemy jeszcze bliżej Czytelnika.

(X) Połowa produkowanych w Niemczech samochodów — to samochody małe o pojemności do 1.000 ccm. Z tego przypada 55% na małego Opla, 22% na Dixi, 13% na Hanomag'a i 10% na DKW.

(X) Z Ameryki dochodzą nas ciekawe, narazie tylko ogólnikowe, wieści o rozpoczynającym się tam kryzysie

w przemyśle samochodowym. A więc pierwszym zwiastunem jest fakt, iż Ford obniżył dzienną produkcję z 8.000 na 7.500 sztuk. Pozatem wielkie fabryki produkujące masowo, spostrzegły, iż mają na poszczególnym samochodzie zbyt mały zysk i zamierzone jest podwyższenie cen w granicach 1 — 6%. Maszyny drogie zdrożają dopiero przy wypuszczeniu nowych ich typów. Powodem rozpoczynającego się kryzysu jest przede wszystkim nasylenie rynku wewnętrznego.

(X) Jak podają pisma niemieckie, zamierza General Motors w Niemczech wprowadzić na rynek nowy typ małego Buick'a p. n. „Marquette”.

(X) Zakłady przemysłu oponowego Goodrich, posiadające ogółem 8 fabryk, a mn. cztery w Ameryce, i po jednej w Kanadzie, Anglii, Francji i Japonii, ogłosiły swój bilans za pierwsze półrocze. Z komentarzy do bilansu wynika, iż wszystkie fabryki pracowały przy maksimum możliwej do osiągnięcia wydajności i zapotrzebowaniom nie nastarczyły. W ostatnich czasach zakłady wybu-

dowały szereg nowych wielkich budowli fabrycznych, w tej liczbie imponujący wymiarami budynek składu o kilkunastu piętrach kosztem 5 milionów dolarów. Dywidenda, wypłacona w poprzednim roku, wynosiła 18%. W tym roku dywidenda prawdopodobnie podwoi się.

TATRA ZWYCIĘŻA W ZJEŹDZIE GWIAZDZISTYM DO POZNANIA

W Zjeździe Gwiazdzistym do Poznania, który odbył się w dniu 27 lipca r. l., czterocylindrowy samochód Tatra z sześciuosobową obsadą, prowadzony przez inż. Duszyńskiego, otrzymał pierwszą nagrodę oraz nagrodę komisji technicznej Automobilkłubu Wielkopolski. Zwycięstwo to jest tem bardziej znaczące, że odniesione zostało w konkurencji około 200 samochodów. W samochodowym pościgu za balonem, który odbył się w dniu następnym inż. Duszyński na samochodzie Tatra otrzymał drugą nagrodę. Sukcesy te dowodzą raz jeszcze, że samochody Tatra z łamanymi osiami, 2 i 4 cylindrowe chłodzone powietrzem, oraz 6 cylindrowe, są najlepsze na polskiej drodze.

NAMUŁ W KARTERZE

Większość automobilistów mniema, że stan oleju w karterze jest dobrym nawiasem jeszcze, gdy posiada on dużą płynność. Jeśli jednak olej w karterze staje się cięższym i mniej płynnym od tego samego oleju w stanie świeżym, to bez obawy o popelnienie błędu powiedzieć można, iż przyczyną zwiększenia się ciężkości oleju jest namuł.

Namuł w karterze silnika powstaje na skutek zmieszania się wody, oleju, paliwa i kurzu. Olej czysty w połączeniu z wodą nie wytworzy trwałej emulsji, dopiero dodanie do tych dwu składników paliwa i kurzu stanie się przyczyną zestalania się mieszaniny tych składników. Jeśli mielibyśmy wyobrazić sobie tworzenie się namułu na prostym, z życia gospodarskiego wziętym przykładzie, to jako przykład podać-by można preparowanie sosu majonezowego. Ocet i oliwa jadalna w zasadzie nie mieszają się ze sobą — dopiero wprowadzenie żółtka, soli i pieprzu wywołuje zesta-

nie się mieszaniny — sos majonezowy. Ten, jak powiedzieliśmy, gospodarski przykład uwiadaśnia charakter procesu namulania, jaki odbywa się w karterze silnika spalinowego.

Stwierdzenie obecności namułu w karterze pozwala na stwierdzenie, że do oleju przedostaje się w jakiś sposób woda. Niewielkie jej ilości przedostają się w postaci pary wodnej poprzez otwory oddechowe karteru i, osiadając na zimnych ściankach, skraplają się. Przeważnie jednak woda przedostaje się do karteru inną drogą.

Benzyna, stanowiąca dziś najpopularniejsze paliwo dla silników pojazdów mechanicznych, jest związkiem chemicznym wodoru i węgla. Przy spalaniu oba te pierwiastki łączą się z tlenem, zawartym w powietrzu. Węgiel w połączeniu z tlenem tworzy dwutlenek węgla, usuwany poza silnik przez rurę wydechową, natomiast wodor w połączeniu z tlenem zamienia się w wodę, która powstaje

w postaci pary wodnej. Dopóki silnik jest jeszcze zimny, para wodna, stykając się z chłodnymi powierzchniami metalowymi, skrapla się i już w postaci wody, poddana wpływow ruchów tłoka, miesza się z olejem, pokrywającym cienką powłoką ścianki cylindra. Ponieważ powłoka olejowa zasilana jest stale przez świeży olej z karteru i ponieważ olej ze ścianek cylindra spływa do karteru, z nim przeto razem przedostaje się tam i woda. Z czasem, pod wpływem nieuniknionego kurzu, tworzy się w karterze gruba warstwa ciemnego namułu, przyczem samemu procesowi tworzenia się go sprzyja jeszcze przy rozbryzgowaniu smarowania uderzająca powierzchnię oleju, biczująca ją niejako, czynność karbowodów. Przy niskim poziomie oleju w karterze i przy zastosowaniu gęstego sita olejowego namuł może stać się przyczyną poważnych uszkodzeń silnika. Sito zostaje w dość krótkim czasie zalepione namulem, a jeśli i działanie pompy olejowej nie jest dostatecznie sprawne, następuje wstrzymanie dopływu oleju do wymagających tego

miejsce, skutkując zatarciem tłoków, wytopienie panewek i t. p.

Stwierdzenie obecności namułu w karterze winno spowodować natychmiastowe całkowite spuszczenie oleju i dokładne wytarcie suchym sukrem wszystkich dostępnych miejsc karteru i silnika. Do czynności tej nie należy używać paków wełnianych, rwą się one bowiem i pozostają wewnątrz silnika. Dokładne przeczyszczenie silnika i karteru jest tem ważniejsze, iż doświadczenie wykazało objaw nader ciekawy: oto, pozostawienie niewielkiej nawet ilości namułu w karterze i dolaniu nowego oleju wywoła jeszcze intensywniejsze tworzenie się namułu. Rzecz można, świeży olej, dolany do namułu, zwiększa zdolność namułu do powielania się.

Niektóre typy pojazdów mechanicznych używane są w warunkach, specjalnie sprzyjających tworzeniu się namułu. Do rzędu takich pojazdów należą np. samochody pożarnicze, częstokroć całymi tygodniami nie używane. Silniki takich samochodów są z reguły raz — dwa razy dziennie uruchamiane na kilka minut, w tym jednak czasie nie mogą osią-

gnąć wymaganej ciepłoty pracy i automatycznie wytwarzają warunki, sprzyjające tworzeniu się namułu. Do rzędu najlepszych środków, zapobiegających tworzeniu się namułu w karterze, zaliczyć należy wysoką ciepłotę pracy silnika. W gorącym silniku szybko rozgrzewają się wszystkie metalowe części tak, iż wytwarzana przy spalaniu para wodna nie skrapla się i uchodzi wraz ze spalinami. Równocześnie i olej w karterze nagrzewa się silniej, gorący zaś olej nie zatrzymuje wody, pozatem zaś usuwa przedostającą się do karteru benzynę, która na skutek ciepłoty w karterze wyparowuje. Dbanie o właściwą ciepłotę pracy silnika jest rzeczą niezmiernie ważną, w szczególności w okresie zimowych miesięcy. Wreszcie wskazaniem jest stosowanie oleju, dobranego specjalnie do charakterystycznych danych konstrukcyjnych i warunków pracy danego silnika i dzięki swym właściwościom odpornego na wpływy zewnętrzne, a więc zapobiegającego tworzeniu się namułu w nadmiernych, szkodliwych choć w małym stopniu, ilościach.

(K).

WSZYSTKIE SZKOŁY SAMOCHODOWE
UCZĄ WEDŁUG PODRĘCZNIKÓW

A. TUSZYŃSKIEGO

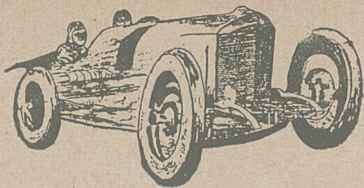
IDŹ WIĘC I ZAPISZ SIĘ DO JEGO SZKOŁY,
ULICA ŻŁOTA Nr. 25, m. 3. TELEFON 61-34.



Książę i Księżna delle Puglie, Amedeusz de Savoia — Aosta z małżonką Anną de France, dają przykład praktycznego zastosowania sportu lotniczego. Oto po krótkiej podróży na awionetce sportowej FIAT Model A. S. 1 wylądowali szczęśliwie na lotnisku klubu aeronautycznego Italji.



Lotnicy Amerykańscy Williams i Yancey, którzy jako pierwsi odbyli raid New-York-Rzym, udali się na swoim aparacie do Turynu celem zwiedzenia zakładów FIAT, które ze starej stolicy sabaudzkiej stworzyły stolicę włoskiego przemysłu samochodowego i lotniczego. Obydwaj wielcy lotnicy amerykańscy byli zaskoczeni wielkością i organizacją techniczną zakładów FIAT. Fotografia przedstawia Williams'a i Yanceya przed wejściem do gmachu FIAT w Turynie w otoczeniu Dyrekcji i najsłynniejszych włoskich oficerów-pilotów.



KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH Y. M. C. A.

WARSZAWA.

MIODOWA 10.

TELEFON 305-57.

Komplety zawodowe i dżentelmeńskie.

R Ó Ź N E

NOWA KSIĄŻKA

Wacław Radziejewski

Odpowiedzialność za szkody z wypadków samochodowych.

Autor, długoletni i doświadczony sędzia, który z racji swego zawodu specjalnie ustawodawstwem w tej dziedzinie się zajmował podał w pracy swojej przekład ustawy niemieckiej z r. 1909 i austriackiej z r. 1908 i zaopatrzył je licznymi uwagami i wyjaśnieniami, które ułatwiają niepemiernie zrozumienie i stosowanie obu ustaw.

Autor wywody swoje opiera nie tylko na własnym sędziowskim doświadczeniu, ale także na orzecznictwie najwyższych instytucji sądowych i na bogatej literaturze.

Liczne wypadki samochodowe i wyłaniające się z tego powodu spory sądowe stwarzają dla każdego właściciela sa-

mochołu i każdego kierowcy konieczność zapoznania się z ustawodawstwem, które stanowi o odpowiedzialności w razie wypadku.

Cena książki wynosi 1 zł., przy zamówieniu powyżej 10 egzemplarzy opust 10%. Zamawiać można w Wojewódzkim Instytucie Wydawniczym Poznań (gmach Starostwa Krajowego)

REDAKCYJNA NOTATKA

Wśród nowych technicznych ulepszeń ukazał się na rynku patentowany klucz widelkowy, zastosowany do śrub każdej wielkości i w każdym położeniu.

Jest skonstruowany z dobrej stali bardzo solidnie i wytrzymałe. Wytrzymałość: 170—200 kg.

Polecamy go każdemu właścicielowi samochodu oraz wszystkim warszatom.

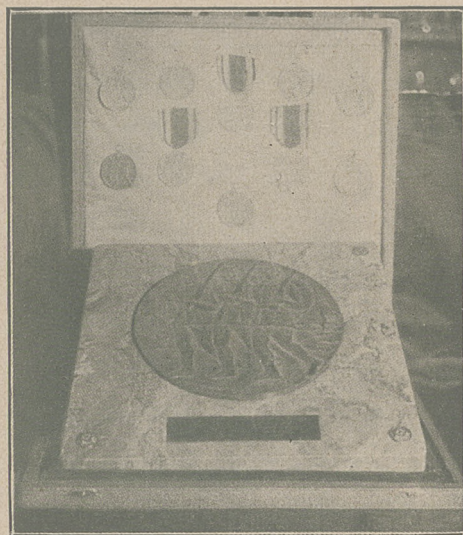
ZWIĄZEK ZAWODOWY SZOFERÓW I MECHANIKÓW AUTOMOBILOWYCH W POLSCE.

Jak się dowiadujemy, powstał w Warszawie Związek Zawodowy Szoferów i Mechaników Automobilowych w Polsce. Związek ten posiada charakter ściśle bezpartyjny, a więc nie pozostaje pod wpływami żadnej partii politycznej — w przeciwieństwie do innych tego rodzaju związków.

Związek dysponuje pierwszorzędnymi pracownikami w dziedzinie automobilowej, za których fachowość, trzeźwość i dobrą opinię gwarantuje.

Sekretariat Związku mieści się przy Polskim Związku Pracy, ul. Elektoralna Nr. 45 m. 3 (I piętro, front), i czynny jest od godz. 9 do 15.

WYTWÓRNIA NAGRÓD SPORTOWYCH



Medale automobilowe i duże płaskorzeźby na marmurze, zaprojektowane przez znanych artystów rzeźbiarzy oraz puchar srebne, rzeźby, dyplomy, kryształy, wreszcie plakiety w ozdobnych futerałach składają się na całość produkcji jedynej tego rodzaju wytwórni w kraju

A. NAGALSKIEGO W WARSZAWIE

która pomimo swej wszechstronnej wytwórczości wyróżnia się jednocześnie wysokim poziomem artystycznym wytwarzanych nagród sportowych.

Magazyn fabryczny A. Nagalskiego mieści się przy ulicy Bielańskiej № 16 w Warszawie.

akumulatory

SYST. TUDOR

ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYSTEMU „TUDOR“ S. A.

WARSZAWA, UL. ŻŁOTA Nr. 35, TELEFONY: 404-94 i 17-45

ODDZIAŁY: BYDGOSZCZ, LWÓW, POZNAŃ

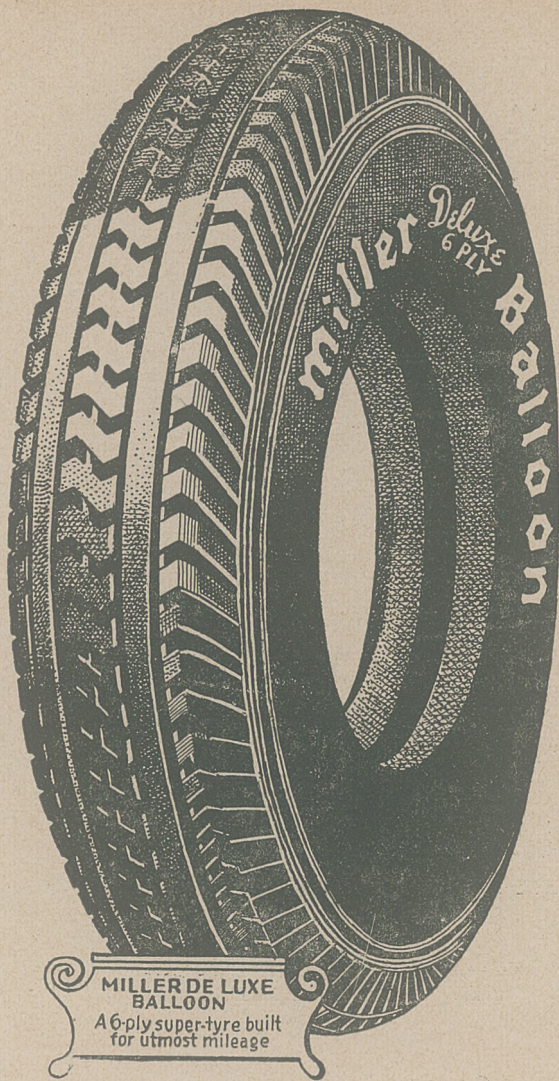
Sprzedż na m. st. Warszawę w firmie

„MAGNET“—WARSZAWA, UL. HOŻA 33. TELEFON 19-31

NA RYNKU POLSKIM
MOŻNA JUŻ OTRZYMAĆ
OPONY



37 LAT DOŚWIADCZENIA
PRODUKCJA 10.000 SZTUK DZIENNIE
gwarantują wysoki gatunek tej słynnej
amerykańskiej marki.



MILLER DE LUXE
BALLOON
A 6-ply super-tyre built
for utmost mileage

THE MILLER RUBBER Co.
of NEW YORK

AKRON, OHIO, U. S. A.

JENERALNA REPREZENTACJA

BIURO TECHNICZNO-HANDLOWE

J. JABŁOŃSKI, INŻYNIER

Warszawa, Leszno 12. Telefony: 205-18 i 61-04.

AUTOMOBILIŚCI CAŁEGO
ŚWIATA NAJCHĘTNIEJ
UŻYWAJĄ OLEJE



SHELL

SHELL

gdyż pierwszorzędna ich
jakość gwarantuje
sprawność dzia-
łania motoru.

GENERALNA REPREZENTACJA
NA POLSKĘ

D. H. „SAIR”

WARSZAWA, PLAC ŻELAZNEJ BRAMY 2
TELEFON 526-01, 02, 03, 04, 05

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE „MOTOLECHJA”

Warszawa, Okopowa 42

telefon 207-67

*

WYTWÓRNIA KAROSERJI

WYKONANIE SOLIDNE I TERMINOWE, W LINJACH —
BEZKONKURENCYJNE

TORPEDA
GRAND SPORT
LIMUZYNY
ROADSTERY
COUPE-CABRIOLET
AUTOBUSY

ODLEWNIA METALI

PRZYJMUJE WYKONANIE ODLEWÓW SPECJALNIE NA
ALUMINIUM Z GWARANTOWANYCH STOPÓW O PRE-
CYZYJNEM WYKONANIU

LAKIERNIA NATRYSKOWA

WSZELKIE ROBOTY WYKONYWA TERMINOWO
I SOLIDNIE



NIEZBĘDNY W DOMU
POŻYTECZNY W DRODZE

ROYAL
TRADE MARK
ROYAL TYPEWRITER COMPANY, INC.

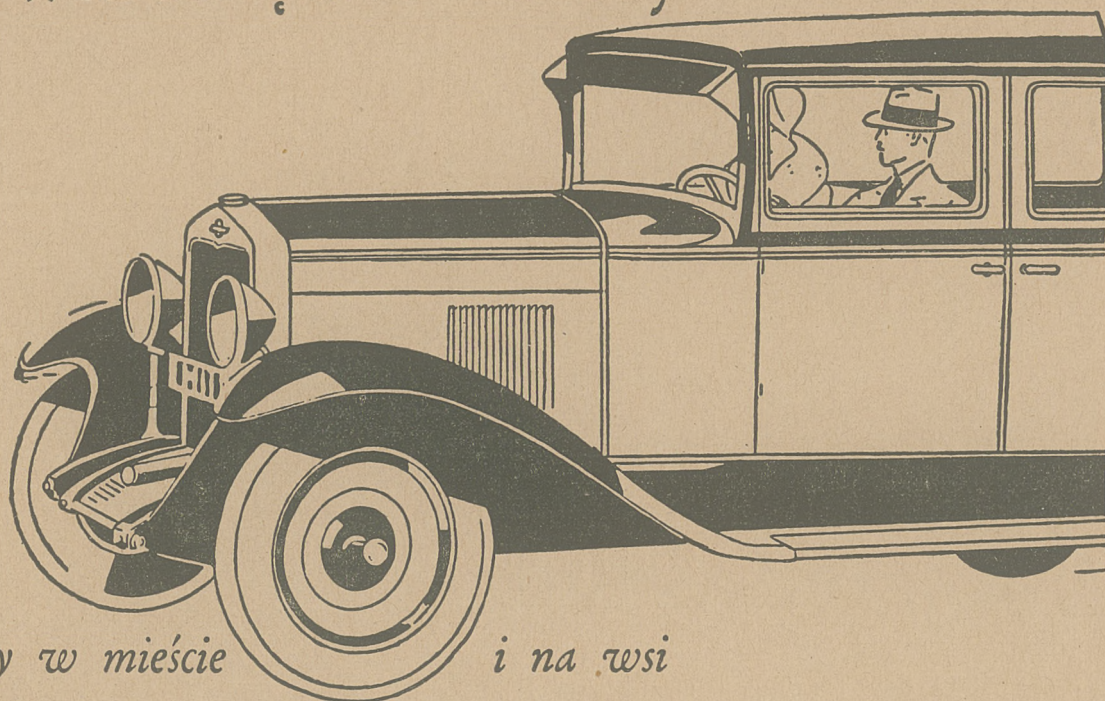
PRZENOSNY

„PACIFIC” S. A.

WARSZAWA

Aleja Jerozolimska № 25, telefon 117-80.

Dostępna cena i pierwszorzędne zalety



Nieoceniony w mieście i na wsi

Niewyczerpane zasoby techniczne General Motors umożliwiły wypuszczenie na rynek 6-cio cylindrowego Chevroleta, zaopatrzonego we wszelkie najbardziej współczesne udoskonalenia, w cenie wozów 4 cylindrowych. Nowy Chevrolet, posiadając wszystkie zalety znacznie droższego samochodu, wygodny, silny, i szybki jest dostępny dla najszerszego ogółu, dzięki przystępnej cenie i umiarkowanym kosztom utrzymania. Zdobył on sobie od pierwszej chwili olbrzymią popularność w Polsce, jako wóz najbardziej odpowiadający polskiemu warunkom komunikacyjnym.

Gęsta sieć stacji obsługi, zorganizowana na wzór zagranicy przez General Motors w Polsce, zapewnia nabywcy Chevroleta fachową opiekę nad sprawnym funkcjonowaniem jego wozu oraz możliwość nabycia oryginalnych części zamiennych, wrazie potrzeby.

Należy jednocześnie zaznaczyć, że 6-cio cylindrowy Chevrolet można nabyć na ułatwionych warunkach płatności w porozumieniu z najbliższym zastępstwem General Motors. Wyrób General Motors.

*Upoważnione Zastępstwa na całym terytorjum Polki
i w Wolnym Mieście Gdańsku.*

Ceny:

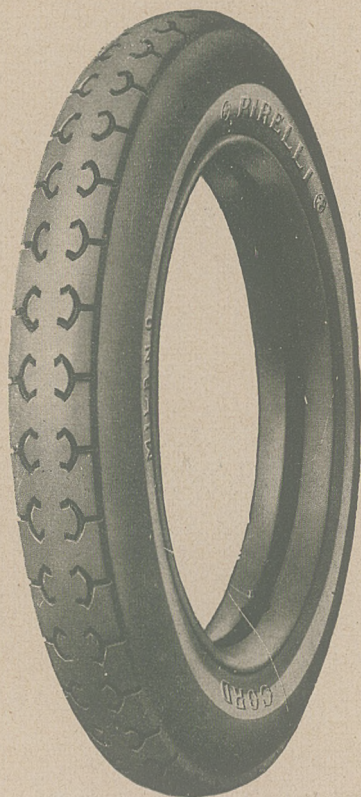
Phaeton . . .	zł. 10.650
Phaeton - obicia skórzane . . .	zł. 10.950
Roadster . . .	zł. 11.950
Sedan . . .	zł. 13.650
Coupé . . .	zł. 14.500
Sport-Cabriolet	zł. 15.450
Landau-Sedan .	zł. 16.500
loco Fabryka Warszawa.	

Chevrolet, jak zresztą każdy inny samochód wytwórni General Motors, jest do nabycia na ułatwionych warunkach płatności według systemu GMAC

CHEVROLET 6

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA

AUTOMOBILIŚCI! MOTOCYKLIŚCI!



O ILE CHCECIE
JEŹDZIĆ

szybko,
wygodnie,
bezpiecznie
i ekonomicznie

MONTUJCIE
WASZE WOZY

tylko
na oponach

PIRELLI

i
UŻYWAJCIE
WYŁĄCZNIE
OLEJU

„AMRICOIL“

przez
wszystkich
poszukiwany dla
swojej
nadzwyczajnej
jakości
i niskich cen.

SPROBUJCIE
A NAPEWNO
SIĘ O TEM
PRZEKONACIE



ZASTĘPSTWO UPOWAŻNIONE

GUIDO CRIPPA

WARSZAWA

WIERZBOWA 11

TELEFON Nr. 302-03

ŁAŃCUCHY

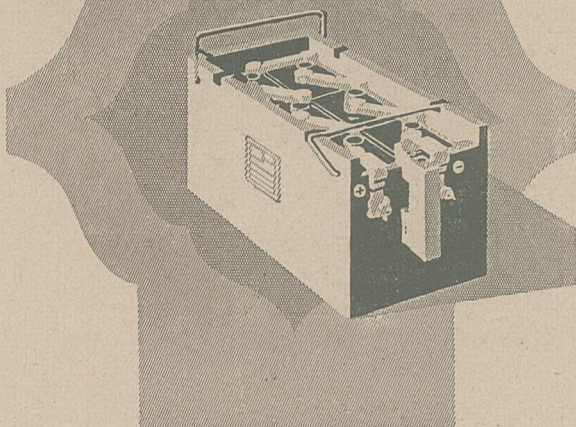
ROLKOWE
BEZSZELESTNE
(rozdzielcze)

SKŁAD SPECJALNY:

Warszawa **ROTAX** Niecała 1

Na składzie wszelkie wymiary do wozów europejskich i amerykańskich. Również łańcuchy do rusztów autom., gatrów, betoniarek, podnośników, transporteurów i t. p. na składzie.

**TUDOR
VARTA**



„TUDOR“

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Al. Jerozolimskie 39, tel. 93-92

(Gmach Hotelu „Polonja“)

B-cia OSTROWSCY i S-ka

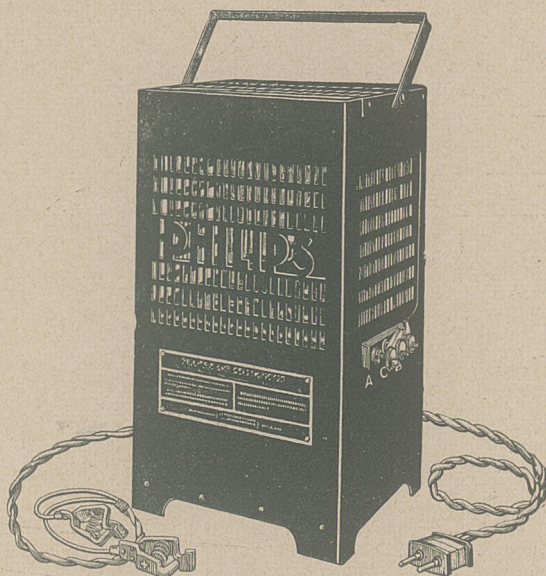
SP. Z OGR. ODP.

FABRYKA POWOZÓW i KAROSERJI

WARSZAWA, UL. ŁUCKA № 11

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





**ŁATWY START
SILNE ŚWIATŁO
DONOŚNY SYGNAŁ**

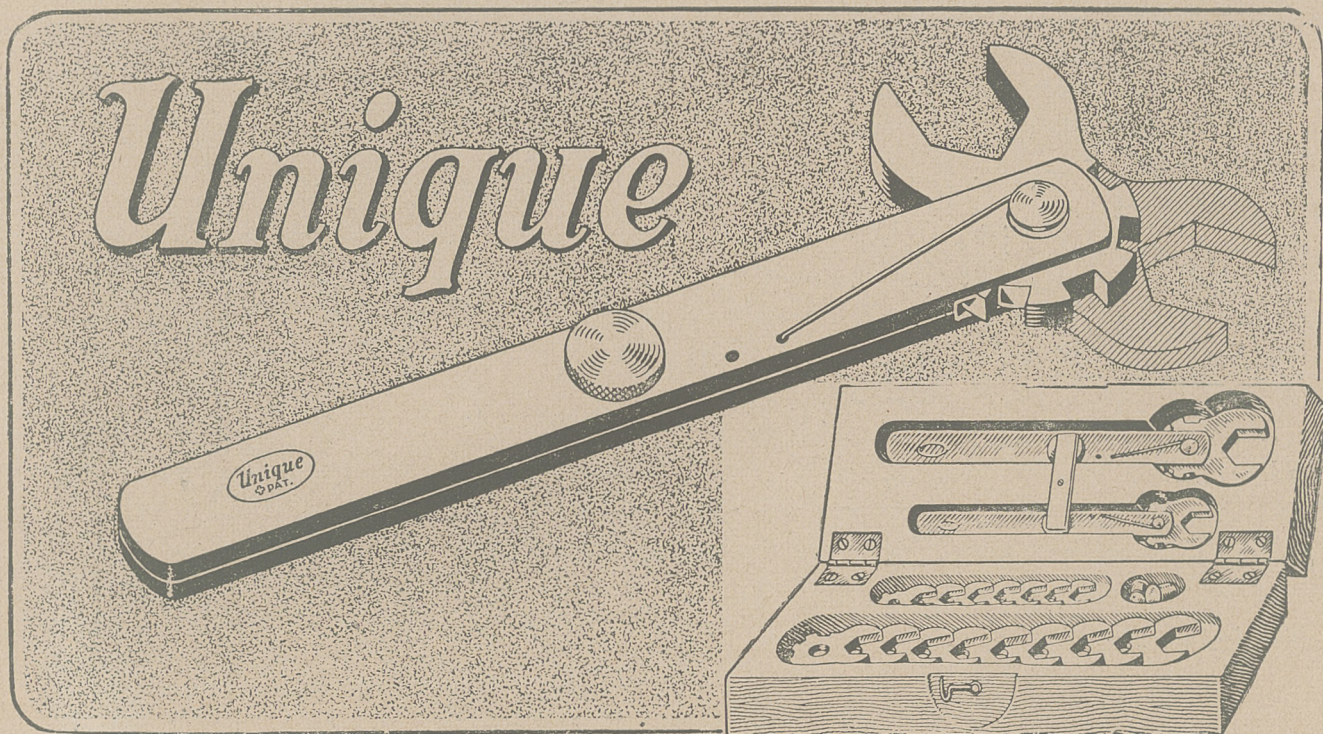
**OTO CO DAJE
DOBRZE NAŁADOWANY
AKUMULATOR**

— — —
PROSTOWNIK

PHILIPSA

umożliwia stałe utrzymanie akumulatora w stanie naładowanym, gdyż ładuje w nocy, nie wymaga żadnej obsługi, automatycznie reguluje prąd i jest zupełnie bezpieczny.

POLSKIE ZAKŁADY PHILIPS S. A. WARSZAWA
KAROLKOWA 36/44

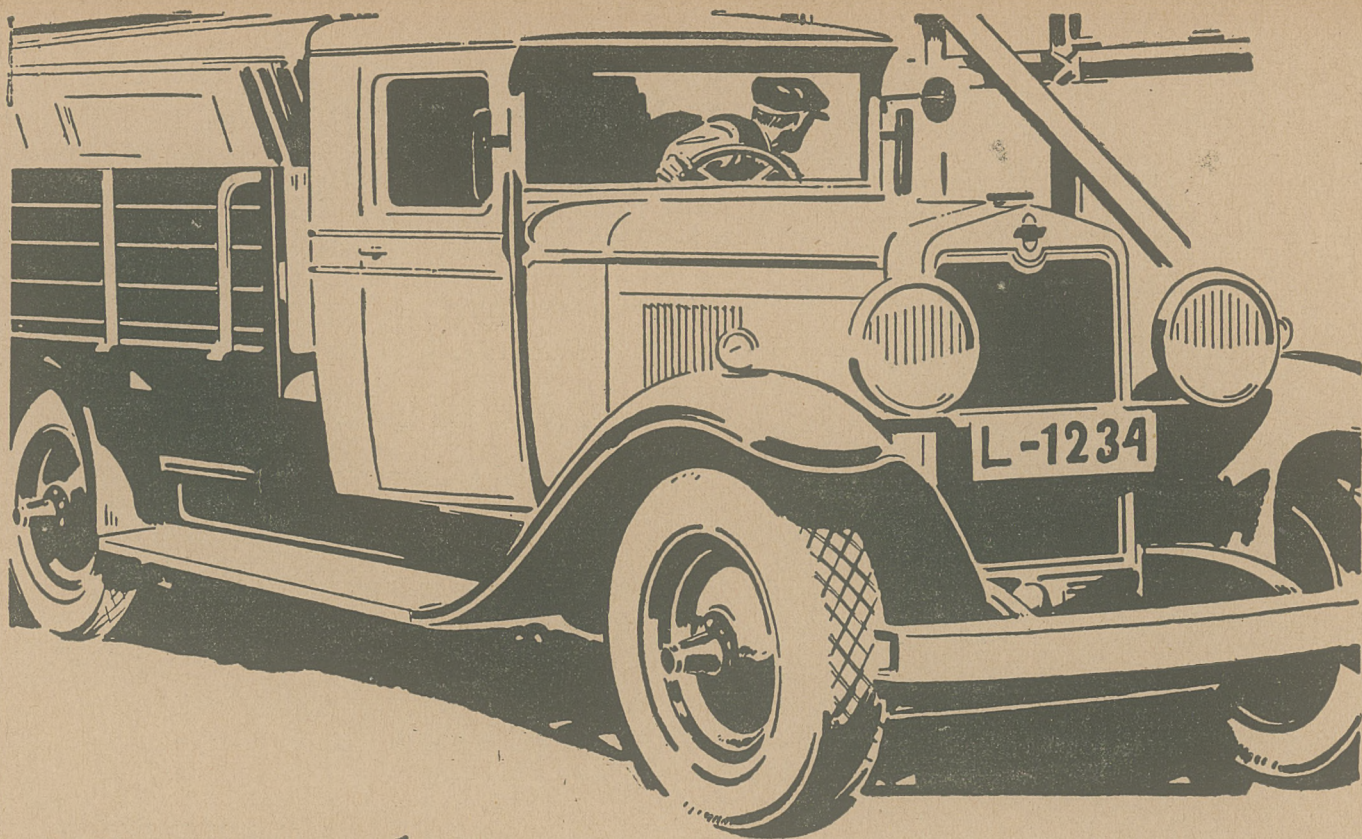


IDEALNY KLUCZ PATENTOWY DLA KAŻDEGO. — TYSIĄCKROTNIIE WYPRÓBOWANY.

Prospekty darmo

„IDEAL” Sp. z o. o. Katowice, Damrota 8.

ZASTĘPSTWA NA NIEKTÓRE WOJEWÓDZTW JESZCZE DO ODDANIA.



Niezawodny, szybki i oszczędny transport

Chevrolet podnosi dochodowość każdego przedsiębiorstwa

W życiu gospodarczym każdego kraju samochód ciężarowy, jako najbardziej niezależny i oszczędny środek transportowy odgrywa olbrzymią rolę.

Ciężarówka Chevrolet, wyróżniająca się najbardziej współczesnymi udoskonaleniami i znakomitym 6 cylindrowym silnikiem przy nadzwyczaj silnej budowie ogólnej i minimalnych kosztach utrzymania w każdym przedsiębiorstwie handlowym, przemysłowym, czy to w gospodarstwie rolnem, jest niezastąpiona. Zapewnia szybką i pewną dostawę

tak bardzo pożądaną, kiedy chodzi o artykuły prędko ulegające zepsuciu.

Przebywa z łatwością najcięższe drogi i odznacza się zwrotnością i łatwością kierowania w najbardziej ożywionym ruchu ulicznym.

Wobec umiarkowanej ceny i ułatwionych warunków płatności dostępna jest dla najszerszego ogółu ze sfer handlowych i przemysłowych. *Wyrób General Motors.*

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

CIEŻARÓWKA CHEVROLET

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA



WYTWÓRNIA AKCESORJI SAMOCHODOWYCH
Z. B. SCHIFFERS i S-ka.

Warszawa, Szeroka 14, Brukowa 13. Telefony: 428-20 i 237-99.

Plafony — popielniczki — wazoniki — nesesery — lampy tylne „STOP“.
Aparaty do szyb — okucia i t. p. w wielu rodzajach i wielkościach.

UWAGA! Przyjmujemy zamówienia na wykonanie przedmiotów według nadesłanych nam wzorów lub rysunków.

Elektrotechnika Automobilowa
„MAGNET” SP. Z O. O.

ZYGMUNT POPLAWSKI

UL. HOŻA № 33 WARSZAWA TEL. 419-31 i 19-31

Przedstawicielstwo, skład fabryczny i warsztaty

S. E. V.

Joseph Lucas LTD.

INSTALACJE MOTOCYKLOWE

Wyłączna sprzedaż akumulatorów samochodowych

syst. „TUDOR“

Autoryzowane warsztaty i skład części zapasowych

FORD MOTOR COMPANY
i CHEVROLET

NAJWIĘKSZE WARSZTATY REPERACYJNE



Pierwsza Krajowa
Fabryka Akumulatorów

„ERGS”

Warszawa, Elektoralna 10.
Tel. 193-59

Poleca wszelkiego rodzaju
AKUMULATORY

(typy normalne, Bosch'a,
Fiata, Dodge'a, Cadillaca
i inne) do oświetlania, star-
teru, zapalania etc.

POJEMNOŚĆ
I TRWAŁOŚĆ
GWARANTOWANA



TAK JEST!



ZNISZCZONE i NIEMODNE

OBUWIE

ORAZ INNE WYROBY SKÓRZANE
ODNAWIAM i FARBUEJĘ
NA NAJMODNIEJSZE KOLORY
TYLKO

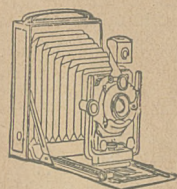
BRAUNSA BARWNIKAMI

WILBRA

SKŁAD METALI CH. GRÜN i S^{WIE}
WARSZAWA, NALEWKI II, TEL. 17-64 i 17-34

Poleca specjalnie dla samochodów:
BLACHE aluminiową ryflowaną, LISTWY,
PROFILÉ mosiężne, aluminiowe i żelazne,
RURY miedziane, CYNĘ angielską, OŁÓW
i t. p.

ZAKUP STARYCH METALI.



ERNEST NEUMANN, Sp. z o.o.

WARSZAWA TEL. 54-96 MAZOWIECKA 6.

KAŻDY MOŻE FOTOGRAFOWAĆ

Aparaty od Zł. 31. Cenniki i objaśnienia na żądanie.

Wywoływanie i kopjowanie klisz

Solidność i fachowość, które stwo-
rzyły dobre imię naszej firmy, egzystującej
już od ćwierć wieku, dają rękojmię dobrego kupna.

AUTO-SPORT

AKCESORJA SAMOCHODOWE

WARSZAWA, BRACKA 18. TEL. 525-78.

AUTO-GARAŻE

WARSZTATY REPARACYJNE I KONSERWACJA
K. WĘDROWSKI i S-ka
Telefon 343-29. Warszawa, ulica Polna № 48. Telefon 343-29.



HURTOWY HANDEL
WIN I SPIRYTUALJI

ZYGMUNT JAROCKI i S-ka

WARSZAWA
SENATORSKA Nr. 11. -- TEL. 48-94 i 244-98.

MOTOCYKLE WSZECHŚWIATOWEJ SŁAWY

A. J. S.

B. S. A.

EXCELSIOR VELOCETTE TRIUMPH

oraz wszelkie części zamienne, akcesorja motocyklowe, smary i oleje Shell'a, opony Dunlop, łańcuchy Renold'a i t. p.

poleca

„MOTOR-SPORT” WARSZAWA

UWAGA. Od 15 lipca r. b. adres: Puławska 9, wejście od ul. Skolimowskiej. Telefon 406-29.
1 minuta od Placu Unji Lubelskiej.

Na miejscu warsztaty samochodowe, motocyklowe i garaże.

ZAKŁADY AKUMULATOROWE SYST. „TYDOR” SP. AKC.

Warszawa, ul. Złota № 35 Tel. 404-94,
17-45.

ODDZIAŁY:

Bydgoszcz, ulica Błonia № 7, Telefon № 13-77;
Poznań, ul. Mostowa 4a, Telefon 11-67;
Lwów, ulica Nabełaka № 21.

Stacja do ładowania: Warszawa, Złota 35, tel. 404-94.

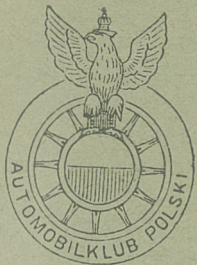


Sprzedaż na m. st. Warszawę w firmie
„MAGNET”, Warszawa, Hoża 33, tel. 19-31.

DERMATOIDY DO SAMOCHODÓW WYJĄTKOWEJ JAKOŚCI

Bogaty dobór kolorów i deseni.

FRANK REDDAWAY, Warszawa, Królewska 39. Telefon 17-90.



Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

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

Regulamin Raidu Pań

organizowanego w dniach 14—16 września 1929 r. przez Automobilklub Polski

1. Przepisy ogólne.

Automobilklub Polski organizuje w dniach 14 — 16 września 1929 roku zawody sportowe dla samochodów prowadzonych przez panie, pod nazwą:

RAID PAŃ 1929 r.

(Zawody sportowe narodowe otwarte).

Raid ten jest konkursem samochodowym, dostępnym dla Pań, posiadających międzynarodową licencję sportową dla kierowcy, wydaną przez A. P.

2. Marszruta.

Raid rozpoczyna się w Warszawie i podzielony jest na 3 etapy. Marszruta poszczególnych etapów jest ustalona w sposób następujący:

I. Etap dn. 14 września 1929: Warszawa — Grójec — Białobrzegi — Radom — Szydłowiec — Suchedniów — Kielce — Chęciny — Jędrzejów — Wodzisław — Miechów — Słomniki — Kraków — Myślenice — Chabówka — Nowy Targ — Zakopane — około 405 klm.

(W dniu tym odbędzie się górską próbą szybkości na odcinku długości 2 klm. między Nowym Targiem, a Zakopanem).

II. Etap dn. 15 września 1929: Zakopane — Nowy Targ — Czorsztyn — Krościenko — Zabrzeż — Stary Sącz — Nowy Sącz — Limanowa — Tymbark — Dobczyce — Myślenice — Kalwarja — Wadowice — Andrychów — Żywiec — Bielsko/Biała — Skoczów — Wisła — około 310 klm.

III. Etap dn. 16 września 1929: Wisła — Skoczów — Bielsko — Pszczyna — Tychy — Katowice — Sosnowiec — Będzin — Siewierz — Koziegłowy — Częstochowa — Noworadomsk — Kamięnsk — Piotrków —

Tomaszów — Rawa — Mszczonów — Grójec — Warszawa — około 440 klm.

(W dniu tym odbędzie się pod Raszynem próba szybkości płaskiej ze stojącego startu na odcinku 2 klm.).

Razem około 1155 klm.

W ustalonej powyżej trasie Raidu Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian, w zależności od stanu dróg.

3. Kierownictwo Raidu.

Raid prowadzi Komandor, któremu do pomocy dołączonych jest 2 Vice-Komandorów. Rozporządzenia Komandora i Vice-Komandorów obowiązują narówni z niniejszym Regulaminem.

4. Warunki wymagane dla samochodów.

Do Konkursu będą dopuszczone wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające następujące wyekwipowanie:

- 1) błotniki ze sztywnego materiału;
- 2) dla samochodów odkrytych budę z nieprzemakalnego materiału;
- 3) instalację do oświetlenia zgodną z obowiązującymi przepisami ruchu kołowego;
- 4) odwietrznik;
- 5) sygnały ostrzegawcze;
- 6) lusterko;
- 7) rozrusznik;
- 8) tłumik.

5. Podział samochodów na Grupy i Klasy.

Samochody biorące udział w Konkursie, podzielone są na grupy i klasy, które podaje poniższa tabela:

Grupa	Klasa	Pojemność cylindrów	Minimalna ilość pasażerów (60 kg. na osobę)
I	A	ponad 8 000 cm ³	4
	B	aż do 8 000 cm ³	4
	C	aż do 5 000 cm ³	4
II	D	aż do 3 000 cm ³	4
	E	aż do 2 000 cm ³	4
III	F	aż do 1 500 cm ³	2
	G	aż do 1 100 cm ³	2

Przy podziale na klasy, nadwyżki pojemności cylindrów nie przekraczające 10% będą tolerowane, a więc np. samochód o pojemności 2.200 cm.³ będzie mógł być zaliczony do klasy E.

6. Wyekwipowanie samochodów i obsada.

Każde normalne miejsce w samochodzie (za wyjątkiem siedzeń dodatkowych) winno być obsadzone przez 1 osobę. W samochodach 4-o osobowych muszą być zarezerwowane dla A. P. 2 miejsca, a w 2-u i 3-y osobowych 1 miejsce. Samochody grupy III z karoserją na 4 osoby będą traktowane jako 3 osobowe, t. zn. obsadzone przez 3 osoby.

Koła zapasowe ze zmontowanymi oponami winny się znajdować nazewnątrz miejsca przeznaczonego dla obsady.

7. Zapisy.

Zgłoszenia samochodów do konkursu należy kierować do Komisji Sportowej A. P., Warszawa, Ossolińskich, 6, (od września Aleja Szucha 10), na specjalnej deklaracji na każdy samochód oddzielnie.

Zapisy przyjmowane będą do dnia 7 września 1929 r. godz. 14. Zapisy mogą być nadsyłane telegraficznie, jednakowoż muszą być potwierdzone deklaracją pisemną jednocześnie wysłaną.

W wyjątkowych wypadkach Komisja Sportowa A. P. może przyjąć zapis w późniejszym terminie za podwójną opłatą wpisowego.

Komisja Sportowa A. P. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

Wpisowe wynosi zł. 50 od samochodu i należy je wnieść równocześnie z zapisem. Zapisy bez opłaty wpisowego są nieważne.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby A. P. konkursu zaniechał lub termin jego odłożył.

8. Przyjęcie samochodów.

Samochody zgłoszone do konkursu winny się stawić przed lokalem A. P. w Warszawie, Ossolińskich 6 (plac

Marszałka Piłsudskiego), dnia 14 września najpóźniej o godz. 6-ej rano, celem skontrolowania, czy odpowiadają warunkom konkursu.

Wszelkie uszkodzenia samochodu należy przed przyjęciem zakomunikować i dopilnować, aby zostały wciągnięte do protokołu przyjęcia.

Równocześnie należy przedstawić spis narzędzi, części zapasowych i materiałów zabranych i przeznaczonych do napraw.

Po przyjęciu samochodu zostaną umieszczone w parku; od tej chwili wszelkie prace przy samochodzie przyjętym są zakazane, zarówno jak i rozruszenie silnika.

9. Karty Kontrolne.

Każdy kontroler otrzymuje przed startem kartę kontrolną, wypełnioną przez Kierownictwo Raidu i służącą do zapisów kontroli.

Karty kontrolne, odpowiednio wypełnione, wręcza kontroler Kierownictwu Raidu po ukończeniu każdego etapu przed opuszczeniem parku.

W razie niezgodności między zanotowaniami w karcie kontrolnej, a zanotowaniami Kierownictwa Raidu, miarodajnymi będą tylko te ostatnie.

Odnosnie do chronometrażu, miarodajnym jest jedynie chronometraż Kierownictwa Raidu.

10. Start.

Godzina startu będzie podawana w przeddzień każdego etapu. Na 30 minut przed startem zawodnicy (t. j. kierowczynie i mechanicy) będą dopuszczeni do swych wozów celem dokonania wszelkich prac niezbędnych. Podczas wykonywania tych prac zakazaniem jest rozruszenie silnika, które będzie karane 20 p. k.

Start rozpoczyna się z miejsca, bez uprzedniego rozruszenia silnika. Sygnał do odjazdu jest równocześnie znakiem na rozruszenie silnika, które winno się odbyć w ciągu 2 minut od chwili dania sygnału do odjazdu. Po 2 minutach za każdą rozpoczętą minutę będzie liczony 1 p. k. Za rozruszenie w ciągu 20 sek. — 1 p. dodatni, przyczem silnik nie może się zatrzymać w ciągu przepisanych 2 minut.

Start I etapu ustanawia się na godz. 7 rano. Porządek startu ustanowiony będzie przez Komandora.

11. Kierowczynie.

Samochód może być w ciągu całego konkursu prowadzony tylko przez jedną panią, której nazwisko było podane w zgłoszeniu. Zawodnicy jak i kierowczynie muszą się wykazać najpóźniej w czasie przyjmowania samochodu posiadaniem międzynarodowej licencji sportowej, wydanej przez A. P.

12. Odbywanie etapów i czasy przepisane.

Dla przebycia każdego etapu będzie przepisana dla każdej grupy pewna minimalna szybkość przeciętna według następującej tabeli:

I Grupa — 48 klm./godz.

II Grupa — 42 klm./godz.

III Grupa — 38 klm./godz.

Nie osiągnięcie minimalnej średniej szybkości, t. j. przekroczenie maksymalnego czasu, karane będzie 1 p. karnym za każdą 1 minutę opóźnienia.

Osiągnięcie średniej szybkości ponad 60 klm./godz. karane będzie na każdym etapie 5 p. karnymi.

Maksymalne i minimalne czasy przejazdów poszczególnych etapów będą podane w kartach kontrolnych.

13. Wypadki.

Każda zawodniczka winna odbyć całą trasę raidu wyłącznie za pomocą siły pędnej swego silnika. W razie jakiegos wypadku (np. zarzucenie) jedynie obsada wozu może wziąć udział w pracach związanych z uruchomieniem go. Użycie obcej pomocy karane będzie 100 p. k.

14. Pomyłka marszruty.

Jeżeli jedna z zawodniczek zboczy przez pomyłkę z przepisanej marszruty, to etap dzienny będzie się liczył, jako przebyty tylko pod warunkiem powrócenia do miejsca, gdzie nastąpiło zboczenie z marszruty i odbycia etapu w warunkach czasu, przewidzianych Regulaminem.

Nieprzebycie całej trasy raidu pociągnie za sobą wykluczenie.

Marszruta będzie w zasadzie wskazywaną przez policję i służbę drogową; jednakże A. P. nie bierze na siebie za to żadnej odpowiedzialności; zawodniczki winny w zasadzie posługiwać się jedynie mają.

Pozatem wszystkie zawodniczki otrzymają po zapisaniu się do konkursu szlaki drogowe z oficjalnym kilometrażem.

Brak znaków, fałszywe wskazywanie lub niewskazywanie trasy etapu nie mogą być przedmiotem protestu lub zażalenia.

15. Próby.

Podczas trwania konkursu odbędą się następujące próby:

a) *próba szybkości górskiej*: odbędzie się na odcinku długości 2 klm. między Nowym Targiem, a Zakopanem.

Dla próby tej przewidziane są czasy maksymalne według następującej tabeli:

Klasa	Pojemność cylindrów	Czas maksymalny odpowiadający średniej szybkości minimalnej
A i B	powyżej 5 000 cm ³	42 klm/godz.
C	aż do 5 000 cm ³	39 klm/godz.
D	„ „ 3 000 cm ³	35 klm/godz.
E	„ „ 2 000 cm ³	31 klm/godz.
F	„ „ 1 500 cm ³	28 klm/godz.
G	„ „ 1 100 cm ³	25 klm/godz.

Każdy 1 klm./godz. nadrobiony powyżej szybkości minimalnej nagrodzony będzie 1 punktem dodatnim.

Każdy 1 klm./godz. poniżej szybkości minimalnej karany będzie 1 punktem karnym.

b) *Próba szybkości płaskiej ze stojącego startu* na odcinku 2 klm.

Dla próby tej są przewidziane czasy maksymalne według następującej tabeli:

Klasa	Pojemność cylindrów	Czas maksymalny odpowiadający średniej szybkości minimalnej
A i B	powyżej 5 000 cm ³	80 klm/godz.
C	aż do 5 000 cm ³	74 klm/godz.
D	„ „ 3 000 cm ³	66 klm/godz.
E	„ „ 2 000 cm ³	60 klm/godz.
F	„ „ 1 500 cm ³	54 klm/godz.
G	„ „ 1 100 cm ³	50 klm/godz.

Każdy 1 klm./godz. nadrobiony powyżej szybkości minimalnej nagrodzony będzie 1 punktem dodatnim.

Każdy 1 klm./godz. poniżej szybkości minimalnej karany będzie 1 punktem karnym.

16. Punkty karne.

A. Podczas odbywania marszruty.

a) Rozruszenie silnika po upływie 2 minut od chwili otrzymania sygnału do odjazdu (pkt. 10) po 1 p. k. za każdą nadpoczętą minutę.

b) Rozruszenie silnika w parku przed sygnałem do odjazdu — 20 p. k.

c) Wszelka naprawa samochodu w czasie przeznaczonym na jazdę narzędziami ze sobą zabranymi i bez pomocy innych osób, jak tylko obsady wozu (za wyjątkiem kontrolera) karana będzie za każdą nadpoczętą minutę 1 p. k.

Czas naprawy liczy się od chwili zatrzymania wozu aż do jego ruszenia z miejsca.

Jedynie naprawy opon i dętek są dozwolone i wyłączone od punktów karnych.

d) Dolewanie wody w czasie odbywania etapu — 10 p. k.

e) Przekroczenie czasów maksymalnych lub nieosiągnięcie czasów minimalnych, przewidzianych dla odbycia etapu karane będzie podług postanowień — pkt. 12. Zatrzymania na przejazdach kolejowych do 5 minut nie będą neutralizowane.

f) Przekroczenie czasów maksymalnych przewidzianych dla prób szybkości karane będzie podług postanowień pkt. 15.

Użycie obcej pomocy karane będzie 100 p. k.

g) Użycie narzędzi lub części zapasowych nie zabranych ze sobą karane będzie 50 p. k.

Dozwolone jest jedynie nabywanie opon i dętek.

h) Wszelkie mniejsze wykroczenia przeciw obowiązującym przepisom ruchu kołowego oraz postanowieniom pkt. 17 karane będą każdorazowo 5 p. k.

B. Przy badaniu samochodu po ukończeniu Raidu.

a) Pęknięte pióro główne resora 10 p. k.

b) Uszkodzenie chłodnicy, powodujące wyciekanie wody kroplami — 10 p. k.

c) Brak odwietrznika lub jego części — 10 p. k.

d) Zniszczenie jednego błotnika lub stopnia — 15 p. k.

e) Uszkodzenie jednego błotnika lub stopnia — 5 p. k.

Wszelkie inne uszkodzenie zewnętrzne samochodu nie objęte powyżej od a) do e) karane będzie 5 p. k. (Stan szyb, jak i akcesoryj samochodowych nie będzie podlegał badaniu).

O ile jakiegokolwiek z wymienionych uszkodzeń powstało wyłącznie z powodu dowiedzionej winy osób nie należących do obsady danego wozu, to wtedy przysługuje kierownictwu Raidu prawo anulowania odpowiednich punktów karnych.

17. Obowiązujące przepisy drogowe.

Należy ściśle stosować się do obowiązujących przepisów ruchu kołowego. Za przekroczenie ich odpowiadają osobiście kierowczynie.

Przy mijaniu winny mieć kierowczynie jaknajwięcej względów jedne dla drugich.

Na sygnał wozu chcącego wyminąć winna kierowczynie zwolnić drogę natychmiast, kiedy tylko okoliczności na to pozwolą. Mijać wolno dopiero na znak chorągiewką kontrolera z wozu mijanego. Bez względu na zakazanie jest mijanie na zakrętach, skrzyżowaniach dróg lub podczas przejazdu przez miejscowości zamieszkałe.

Samochody Kierownictwa Raidu należy natychmiast przepuszczać i umożliwiać im mijanie nawet w miejscowościach zamieszkałych.

18. Parki samochodowe.

Na każdym etapie będzie zorganizowany zamknięty park samochodowy. Czas przybycia winien kontroler zapisać w karcie kontrolnej. Samochód należy ustawić na miejscu wskazanym przez szefa parku. Obsada natychmiast napełnia zbiorniki benzyną, oliwą i wodą. Wszelkie inne prace przy samochodzie po wjeździe do parku są zakazane, pociągając za sobą zawieszenie.

Po dokonaniu tych czynności winna obsada natychmiast park opuścić. Wolno jej z parku wynieść opony i dętki wraz z kołami, na których są zamontowane, celem prowadzenia naprawy i pompowania poza obrębem parku.

Otwarcie parku nastąpi na 40 minut przed sygnałem odjazdu. W ciągu 30 minut od chwili otwarcia parku dozwolone jest uskutecznienie wszelkich napraw samochodu przez osoby zgłoszone (t. j. kierowczynie i mechanik) wyłącznie narzędziami i częściami zapasowymi zabranymi ze sobą.

Po upływie tych 30 minut będzie dany sygnał na ukończenie robót przy samochodach, poczem rozpocznie się start.

19. Zaopatrywanie w materiały pędne.

Kierownictwo Raidu organizuje na punktach etapowych stacje zaopatrzenia w benzynę i oliwę.

Pozatem zapewnionem będzie otrzymanie benzyny z pompy na środku mniej więcej każdego etapu w miejscowościach podanych przez Kierownictwo Raidu.

Zaopatrywanie się na własną rękę w benzynę i oliwę jest zresztą dozwolone.

Czas zużyty na dolewanie benzyny i oliwy w czasie drogi nie będzie neutralizowany.

20. Sankcje.

1) *Wykluczenie*: Zawodniczki będą wykluczone z Raidu oraz ewentualnie poddane sankcjom karnym przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy;

b) za przebycie chociażby najmniejszej części trasy inną siłą od siły pędnej swego samochodu;

c) za odbycie chociażby części etapu bez przepisanej obsady osób lub w braku tychże — bez balastu;

d) za nieprzestrzeganie przepisanej marszruty (lub w razie zmylenia jej — niepowrócenie aż do punktu z którego marszruta była zmyłona);

e) za nieprzestrzeganie w sprawach ważnych postanowień niniejszego Regulaminu, jego dodatkowych instrukcji oraz rozporządzeń Kierownictwa Raidu.

2) *Zawieszenie, dyskwalifikacja*: Zawieszenie względnie dyskwalifikacja czeka zawodniczki w następujących wypadkach:

a) za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa Raidu (np. fałszywe dane przy zgłoszeniu samochodu i t. p.);

b) za dokonywanie napraw w parku po ukończeniu etapu dziennego;

c) za niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

21. Klasyfikacja i nagrody.

Po ukończeniu konkursu klasyfikacja będzie uskutecziona na podstawie bezwzględnej sumy punktów dodatnich i karnych (karne punkty liczy się ujemnie). Przy równej ilości punktów decyduje mniejszy literaż i większa waga. Samochody sklasyfikowane ilością

punktów 0 lub większą otrzymają srebrną plakietę i dyplom za ukończenie Raidu bez punktów karnych.

Samochody sklasyfikowane z punktami karnymi (ujemnymi poniżej 0) otrzymają brązową plakietę i dyplom za ukończenie Raidu.

Trzy nagrody klasyfikacyjne I, II i III otrzymają zawodniczki, które zajmą trzy pierwsze miejsca w ogólnej klasyfikacji. Pozatem przewidziany jest cały szereg nagród, których spis i warunki zostaną ogłoszone później.

22. Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników, oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownym brzmieniu komunikatu Komisji Sportowej A. P.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegają sankcjom przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. (Nr. 126).

23. Siła wyższa.

Kierownictwo Raidu rozpatrywać będzie z całą bezstronnością wypadki siły wyższej, reklamowane przez zawodniczki i przedstawione pisemnie. Jedynie Komisarze Sportowi będą decydować czy zachodzi wypadek siły wyższej i czy należy go uwzględnić.

24. Protesty i zażalenia.

Protesty należy kierować do Komisarzy Sportowych; zażalenia na decyzje Komisarzy Sportowych należy kierować do Komisji Sportowej A. P., której decyzja jest definitywną i bezapelacyjną.

Protesty i zażalenia należy wносить wyłącznie na piśmie.

Protesty odnoszące się do zdarzenia, które miało miejsce podczas odbywania etapu, należy wnieść tego samego dnia w przeciągu 2 godzin po opuszczeniu parku.

W godzinę po ogłoszeniu prowizorycznych wyników Konkursu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek protestów.

Zażalenia winny być wniesione do Sekretarjatu A. P. najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć najpóźniej w ciągu następujących 24 godzin.

Oplaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach. Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości 50 złotych, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne.

Protesty i zażalenia, nie zaopatrzone w przepisane wadium, nie będą wcale rozpatrywane.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych, wskazujących trasę etapu;

b) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w Konkursie (samochody, wozy i t. p.);

c) z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

25. Ubezpieczenie samochodów.

Zawodniczki obowiązane są przedstawić Automobilklubowi Polski polisy asekuracyjne od odpowiedzialności cywilnej za szkody i straty jakiegokolwiek rodzaju oraz polisę od ognia dla samochodu na czas trwania Raidu.

Polisa od odpowiedzialności cywilnej powinna być sporządzona minimalnie na sumę 15.000 zł. przy wypadku pojedynczym, 45.000 zł. przy wypadku zbiorowym i 5.000 zł. za uszkodzenie cudzej własności.

26. Obowiązki uczestniczek i uczestników.

Przez swój zapis uczestniczki i uczestnicy konkursu stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego Regulaminu, jego instrukcji dodatkowych oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R., oraz zobowiązują się nie dochodzić swych ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej.

Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania konkursu.

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

Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszty związane z konkursem (np. materiały pędne, kwatery, wyżywienie i t. p.).

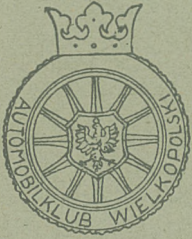
27. Uzupełnienie przepisów.

Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty lub całkowitego odwołania konkursu. W razie niezapisania się przynajmniej 10 samochodów, konkurs zostanie odwołany.

Do komentowania niniejszego Regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

Czasy na przebycie etapów oraz na próby szybkości IV Raidu Pań w dniach 14—16 września 1929 r.

E T A P Y	G R U P A I			G R U P A II			G R U P A III											
	C z a s n a p r z e j a z d			C z a s n a p r z e j a z d			C z a s n a p r z e j a z d											
	maksymalny	minimalny		maksymalny	minimalny		maksymalny	minimalny										
I Warszawa—Zakopane 405 klm. 14/IX	przy średniej szybkości			przy średniej szybkości			przy średniej szybkości											
	min. 48 klm./godz.			min. 42 klm./godz.			min. 38 klm./godz.											
	max. 60 klm./godz.			max. 60 klm./godz.			max. 60 klm./godz.											
	8 godz. 26 min.	6 godz. 45 min.	9 godz. 39 min.	6 godz. 45 min.	10 godz. 39 min.	6 godz. 45 min.												
II Zakopane—Wisła 310 klm. 15/IX	przy średniej szybkości			przy średniej szybkości			przy średniej szybkości											
	min. 48 klm./godz.			min. 42 klm./godz.			min. 38 klm./godz.											
	max. 60 klm./godz.			max. 60 klm./godz.			max. 60 klm./godz.											
	6 godz. 27 min.	5 godz. 10 min.	7 godz. 23 min.	5 godz. 10 min.	8 godz. 09 min.	5 godz. 10 min.												
III Wisła—Warszawa 440 klm. 16/IX	przy średniej szybkości			przy średniej szybkości			przy średniej szybkości											
	min. 48 klm./godz.			min. 42 klm./godz.			min. 38 klm./godz.											
	max. 60 klm./godz.			max. 60 klm./godz.			max. 60 klm./godz.											
	9 godz. 10 min.	7 godz. 20 min.	10 godz. 29 min.	7 godz. 20 min.	11 godz. 35 min.	7 godz. 20 min.												
Plaska próba szybkości pod Warszawą 2 klm. bez rozbiegu.	K l a s a A i B			K l a s a C			K l a s a D			K l a s a E			K l a s a F			K l a s a G		
	Czas max. 1m. 30,0s. odpowiad. średn. szybko. 80 klm./godz.			Czas max. 1m. 37,3s. odpowiad. średn. szybko. 74 klm./godz.			Czas max. 1m. 49,1s. odpowiad. średn. szybko. 66 klm./godz.			Czas max. 2m. 00,0s. odpowiad. średn. szybko. 60 klm./godz.			Czas max. 2m. 13,3s. odpowiad. średn. szybko. 54 klm./godz.			Czas max. 2m. 24,0s. odpowiad. średn. szybko. 50 klm./godz.		
	Czas max. 2m. 51,4s. odpowiad. średn. szybko. 42 klm./godz.			Czas max. 3m. 04,6s. odpowiad. średn. szybko. 39 klm./godz.			Czas max. 3m. 25,7s. odpowiad. średn. szybko. 35 klm./godz.			Czas max. 3m. 52,3s. odpowiad. średn. szybko. 31 klm./godz.			Czas max. 4m. 17,2s. odpowiad. średn. szybko. 28 klm./godz.			Czas max. 4m. 48,0s. odpowiad. średn. szybko. 25 klm./godz.		
	Górska próba szybkości między Nowym Targiem a Zakopanem, 2 klm. bez rozbiegu.																	



Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1, telefon 33-39.

PROTOKÓŁ

Z POSIEDZENIA GREMJUM KOMISARZY SPORTOWYCH ZJAZDU GWIAZDZISTEGO DO POZNANIA W DNIU 27 LIPCA 1929 ROKU.

Posiedzenie zagaill delegat A. P. p. mec. Sznarbachowski i przystąpił do stwierdzenia obecnych delegatów:

A.P. reprezentował p. mec. Sznarbachowski
M.K.A. „ p. Zygmunt Bałaban
Śl.A.K. „ p. Karol Kocych
Kr.K.A. „ p. Dr. Ignacy Cieszyński
Ł.A.Kl. „ p. inż. Kauczyński
Wil.K.A. nie wysłał swego*delegata p. prezesa Wagnera, wobec czego w miejsce to wchodzi dalszy delegat A. W. p. inż. Maćkowiak.

A.W. reprezentował p. inż. radca Trampler oraz z tytułu swego stanowiska jako komandor Zjazdu p. dyr. Głowiński.

W krótkiej dyskusji poruszono sprawę, czy zawodnicy Zjazdu mogą być kom. sportowymi. Zebrani jednogłośnie wypowiadają się za tem, że przy Zjazdach Gwiazdzistych jest to dopuszczalne, gdyż impreza ta nie ma charakteru ściśle konkurencyjnie sportowego.

Następnie przystąpiono do sprawy protestów. Przy tej okazji uchwalono ogłosić wynik Zjazdu o godzinie 21, a rozdanie nagród przełożyć po kolacji.

Pismo p. Alfreda Seydla z Ł.A.K. nr. startowy 169 w sprawie wypadku pod Ostrowem Wlkp. i konieczności niesienia pomocy, uwzględniono w całej pełni i czas stracony 3 godz. i 15 min. przy obliczeniu się uwzględni. Pismo p. Jana Racięskiego w sprawie obliczenia tras nie mogło być rozpatrywane jako protest wobec braku kaucji, a zasadniczo Zebranie uchwaliło stosować się ściśle do regulaminu t. j. mapy A.I.A. oraz dodatkowych uchwał t. j. poprawek nadesłanych klubom przez A.P. oraz dodatkowo mapy G.E.A. odnośnie dróg, które w mapie A.I.A. nie są wymienione lub brak kilometrażu.

Jako dalszą sprawę przedłożono protest K.K.A. z dnia 6.VII 1929 r. w sprawie sposobu obliczenia, wymienionego w regulaminie Zjazdu Gwiazdzistego do Poznania oraz zastosowania tegoż obliczenia odnośnie nagród wdrownych. Po przeprowadzonej dyskusji, w której wszyscy obecni udział wzięli, uchwalono wszelkie obli-

czenia przeprowadzić na podstawie regulaminu Zjazdu Gwiazdzistego do Poznania w dniu 27.VII.29 r. oraz sprawę całą przedstawić na M. K. Sport., celem uniknięcia na przyszłość podobnych nieporozumień. Przystąpiono następnie do rozpatrywania wyników, obliczonych przez biuro Zjazdu i członków Grem. Kom. Sport. oraz ustalenia przydziału nagród. Na podstawie do protokołu załączonych list przyznano:

A. NAGRODY INDYWIDUALNE:

- I. nagrodę — p. inż. Duszyńskiemu z A. W. na samochodzie „Tatra“, który przejechał 1074 klm. i w ogólnej klasyfikacji osiągnął 533,70 p.
 - II. nagrodę — p. Włodzimierzowi Boskiemu z A.P. na samochodzie A.D.R., który przejechał 1149,5 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 531,48 p.
 - III. nagrodę — p. Edwardowi Zawidowskiemu z M.K.A. na samochodzie A.D.R., który przejechał 1176 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 524,8 p.
 - IV. nagrodę — p. Stanisławowi Sierszyńskiemu z A. W. na samochodzie A.D.R., który przejechał 1090 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 524,50 p.
- Nagrodę dla pań p. Ludomiła Paprocka z Warszawy na samochodzie „Z“, która przejechała 827 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskała 519,35 p.

B. NAGRODA KLUBOWA P.W.K.

Nagrodę klubową P.W.K. przyznano Ł.A.K., który na podstawie art 2 i 3 statutu nagrody uzyskał największą ilość punktów w sumie 16.200.

C. NAGRODY PRZECHODNIE.

1. nagrodę przechodnią Banku Wzaj. Ubezp. Vesta przyznano Ł.A.K., który osiągnął 25593,05 p.

2. nagrodę przechodnią Kom. Sport. Ł. A. K. przyznano M.K.A., który uzyskał 503,14 p.
3. nagrodę przechodnią Śl.K.A. przyznano Ł.A.K., który osiągnął 25,076,40 p.

D. NAGRODY SPECJALNE.

1. nagrodę Ł.A.K. przyznano p. Triebe Juljuszowi za najlepszy wynik jako członek Ł.A.K.
2. nagrodę Kom. Sport. A.W. przyznano p. inż. Duszyńskiemu za najlepszy wynik jako członek A.W.
3. plakiet srebrnych wyznaczono 47 (patrz załącznik).

4. nagrody firm Karpaty i Dom Handlowy Sair nie zostały przydzielone wobec braku konkurencji z powodu zbyt późnego zgłoszenia tychże.

5. nagrody firmy Praga przyznano:

I. p. Kl. Sliwińskiej z A.W.

II. p. Szulcowi z A.W.

III. p. Szulcowi z A.W. za najlepszy wynik na najstarszym samochodzie.

(—) *F. Sznarbachowski* (—) *Inż. Józef Trampler*

(—) *Balaban* (—) *Kauczyński* (—) *Inż. Mačkowiak*

(—) *Ign. Cieszyński* (—) *St. Głowiński* (—) *Kar. Kocyh.*

Poznań, dnia 28 lipca 1929 r.

Z A Ł A C Z N I K I: Listy uczestników Zjazdu Gwiazdzistego do Poznania w dniu 27 lipca 1929 r.

I. Automobilklub Polski

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Samochód	Kategoria	Ilość przebytych klm.	Punkty	U w a g i
1.	1.	Koźmianowa Marja	na sam.	Austro-Daimler	E.	935	512,75 356,25
2.	5.	dr. Sadowska Zofja	„ „	Steyr	C.	329	434,45 266,35
3.	6.	Holyński Jan	„ „	Delage	E.	384	514,20 352,60
4.	7.	Jahnz Bruno	„ „	Austro-Daimler	E.	406	463,70 272,90
5.	9.	Strakacz Władysł.	„ „	Austro-Daimler	E.	1001	516,50 366,15
6.	10.	Radecki-Mikulicz K.	„ „	Sizaire-Frères	E.	736	494,80 313,40
7.	11.	Jaźwiński Zygm.	„ „	Tatra	D.	675	438,85 310,25
8.	12.	Maryański Jan	„ „	Delage	E.	1059	450,95 316,85
9.	13.	Kuczewski Edmund	„ „	„Z“	B.	741	499,05 329,15
10.	15.	Mrajski Władysław	„ „	W. M.	A.	305	434,10 261,18
11.	17.	Dąbrowski Antoni	„ „	Delage	D.	744	348,80 197,10
12.	18.	Dangel Władysław	„ „	Talbot	C.	446	483,60 281,90
13.	19.	Byszewski Józef	„ „	Chevrolet	E.	355	413,35 259,05
14.	20.	Szydelski Stanisł.	„ „	Erskine	E.	796	509,80 339,40
15.	21.	Żochowski Jerzy	„ „	Delage	E.	1163,50	524,17 390,52
16.	24.	Bitschan Paweł	„ „	Overland Whippet	E.	326	482,30 264,90
17.	27.	Byszewski Stefan	„ „	Chrysler	F.	339	480,95 262,85
18.	28.	bar. Wattman Hugo	„ „	Austro-Daimler	E.	969	522,45 369,35
19.	31.	Sznarbachowski Fr.	„ „	Fiat	E.	491	415,85 277,30
20.	36.	Ziólkiewska Irena	„ „	Chevrolet	E.	925	512,25 354,75
21.	37.	Sztukowski Stefan	„ „	Lancia	E.	923	520,15 362,45
22.	40.	Bogusławski Michał	„ „	Lancia	E.	496	326,50 237,25
23.	44.	Erlich Jerzy	„ „	Citroën	C.	819	508,95 337,85
24.	45.	Jaworski Juljan	„ „	Citroën	E.	321	430,25 250,15
25.	46.	hr. Tyszkiewicz St.	„ „	Voisin	E.	929	352,45 185,35
26.	48.	Koźmian Henryk	„ „	Chevrolet	F.	764	501,60 326,60

Automobilklub Polski (dokończenie)

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Samochód	Kategoria	Ilość przebytych klm.	Punkty	U w a g i
27.	49.	Racięcki Jan	„ „ Steyr	C.	980	367 211	
28.	50.	Lasocki Stanisław	„ „ Tatra	D.	350	477,50 261,50	
29.	51.	Turnai Erno	„ „ Citroën	E.	313	454,05 266,95	
30.	52.	Boski Włodzim.	„ „ Austro-Daimler	E.	1149,50	531,48 396,43	
31.	53.	Dobrowolski St.	„ „ Ford	F.	752	501,60 324,80	
32.	54.	Zawadzki Adam	„ „ Lancia	E.	364	487,10 278,60	
33.	55.	Krzeczkowski W.	„ „ Talbot	E.	401	486,05 276,15	
34.	58.	Baxant Karol	„ „ Skoda	F.	328	480,40 261,20	

2. Automobilklub Wielkopolski

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Samochód	Kategoria	Ilość przebytych klm.	Punkty	U w a g i
1.	301	Siciński Janusz	na sam. Graham Paige	E.	770	482,50	
2.	302	Smiechowska Marja	„ „ Renault	E.	352	418,90	
3.	303	Busse Lucja	„ „ Buick	E.	1043	512,65	
4.	305	Scholtz Artur	„ „ Chevrolet	E.	304	374,60	
5.	306	Łyszczynski Jan	„ „ Fiat 509	B.	774	502,70	
6.	307	hr. Żółtowski Marc.	„ „ Steyr	C.	330	490,50	
7.	308	Szymczak Bronisl.	„ „ Overland Whippet	E.	516	483,80	
8.	309	Szule Władysław	„ „ Studebaker	F.	313	479,65	
9.	311	Rychter Edmund	„ „ Alfa-Romeo	E.	313	481,65	
10.	312	Wegner Józef	„ „ Fiat	E.	867	509,35	
11.	316	Sliwińska Klement.	„ „ Praga	B.	766	516,30	
12.	317	Suchanek Henryk	„ „ Erskine	E.	319	401,95	
13.	318	Sierszyński Stan.	„ „ Austro-Daimler	E.	1090	521,50	
14.	319	Kozłowski Bol.	„ „ Chevrolet	E.	993	515,65	
15.	320	Duszyński inż. Marjan	„ „ Tatra	D.	1074	533,70	
16.	321	Tomaszewski Marjan	„ „ Fiat	C.	438	486,50	
17.	322	Podczaski Bron.	„ „ Ford	F.	745	485,55	
18.	324	Hellwig Paweł	„ „ D.K.W.	A.	313	284,35	
19.	326	Matuszewski Marcin	„ „ Mathis	B.	313	493,65	
20.	327	Wawrzyniak Czesław	„ „ Chevrolet	E.	864	463,20	
21.	329	Kęszycki Daniel	„ „ Mercedes-Benz	E.	317	426,45	
22.	330	Schulz Edward	„ „ Praga	C.	538,50	437,70	
23.	332	Musumeci Angelo	„ „ Fiat 520	E.	320	477	
24.	333	Glaser Albert	„ „ Fiat	E.	313	481,65	
25.	334	Rawicz-Rojek Konst.	„ „ Fiat	C.	454	321,50	
26.	336	Szuleżyński Dyonizy	„ „ F.N.	C.	313	489,65	

3. Krakowski Klub Automobilowy

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Samochód	Kategoria	Ilość przebytych klm.	Punkty	Uwagi
1.	82	Rostworowski P.	na sam. Tatra	D.	433	491,65	282,95
2.	83	Rudziński And.	„ „ Tatra	D.	817	510,80	340,40
3.	84	Reim Artur	„ „ Overland Whippet	E.	764	488,00	330,60
4.	85	Stocki-Sosnowski	„ „ Fiat 505	E.	651	434,15	211,40
5.	86	Łacka Barbara	„ „ Citroën	C.	427	489,35	284,05
6.	87	dr. Burliga Jerzy	„ „ Peugeot	F.	674	497,70	indyw.
7.	88	Ring Franc.	„ „ Fiat	C.	588	315,70	179,35
8.	89	Lanc Marjan	„ „ Erskine	E.	433	481,85	276,95
9.	90	Postawka Bron.	„ „ Fiat	E.	433	487,65	280,95
10.	91	dr. Kwiatkowski A.	„ „ Lancia	E.	882	510,35	349,05
11.	92	Haber Adolf	„ „ Cadillac	F.	433	485,65	276,95
12.	94	Dygat Adam	„ „ Tatra	B.	433	499,65	288,95
13.	95	Chrząszcz Jan	„ „ Lancia	E.	565	393,33	273,30
14.	96	Poniński hr. M.	„ „ Lancia	E.	433	482,85	276,95
15.	97	Kostyál-Gatty T.	„ „ Citroën	C.	433	465,65	279,95
16.	100	Żmuda Alfred	„ „ Chevrolet	F.	651	496,55	309,65
17.	101	Buszczyński T.	„ „ Lancia	E.	433	483,65	276,95
18.	102	Marchwicki Woj.	„ „ Studebaker Director	F.	433	485,65	276,95
19.	103	dr. Macudziński B.	„ „ Lancia	E.	759	503,95	325,85
20.	104	Bukowiecki Tad.	„ „ Fiat	E.	767	317,35	187,05
21.	105	Orzelski Kazim.	„ „ Lancia	E.	571	494,55	301,65
22.	106	Kasztelewicz Wł.	„ „ Dodge	F.	633	495,65	306,95
23.	107	dr. Tomczyk Stan.	„ „ Chrysler	F.	500	489,00	287,00
24.	108	dr. Wieczorkowski	„ „ Steyr	C.	500	499,00	295,00
25.	110	Bieżeński Zygm.	„ „ Lancia	E.	658	490,90	306,70
26.	111	Łazarski Artur	„ „ Citroën	C.	423	475,15	283,30
27.	112	Gutowski Wład.	„ „ Studebaker Director	F.	674	451,70	313,10
28.	117	Starzeński hr. A.	„ „ Lancia	E.	719	501,95	323,85
29.	120	Judkiiewicz Jerzy	„ „ Fiat 509	B.	433	485,65	276,95
30.	121	Zieleniewski Edm.	„ „ Overland Whippet	E.	433	474,65	276,95
31.	122	Jabłonowski ks. J.	„ „ Austro-Daimler	E.	556	481,10	295,40
32.	124	Frühling Bron.	„ „ Studebaker Comandor	F.	1080	518,00	374,00
33.	119	Przygodzki Stan.	„ „ Fiat	B.	665	497,25	323,75

4. Łódzki Automobil-Klub

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Samochód	Kategoria	Ilość przebytych klm.	Punkty	Uwagi
1.	151	Bechtold Herman	na sam. O. M. Superba	D.	364	493,20	277,10
2.	152	Błaszowski A.	„ „ Tatra	B.	354	495,70	277,10
3.	154	Czylingarjan M.	„ „ Essex	E.	719	417,95	229,85
4.	156	Gerhard Leopold	„ „ Voisin	E.	315	481,75	263,25

<i>L. p.</i>	<i>Nr. startu</i>	<i>Zawodnik</i>	<i>Samochód</i>	<i>Kategoria</i>	<i>Ilość przejechanych klm.</i>	<i>Punkty</i>		<i>U w a g i</i>	
5.	157	Gilbert Ernest	" "	Dodge	F.	315	472,75	253,25	
6.	158	Hadrian Emil	" "	Austro-Daimler	E.	353	246,65	97,45	
7.	159	Hadrian Teodor	" "	Austro-Daimler	E.	331	486,55	269,65	
8.	160	bar. Haebler A.	" "	Steyr	F.	353	480,35	264,95	
9.	161	Holz Jan	" "	Essex	E.	315	481,75	263,25	
10.	162	Kahlert Ryszard	" "	Steyr	D.	315	480,75	250,75	
11.	163	inż. Kauczyński K.	" "	Citroën	D.	315	485,75	265,25	
12.	164	Müller Oskar	" "	Steyr	C.	354	486	273,10	
13.	165	Poznańska Halina	" "	Austro-Daimler	E.	315	481,75	263,10	
14.	166.	Poznański Kazimierz	" "	Ford	F.	315	437,45	246,25	
15.	167	Dr. Schicht Eug.	" "	Steyr	C.	315	469,35	252,25	
16.	168	Schicht Aleksy	" "	Austro-Daimler	E.	315	485,75	267,25	
17.	169	Seydel Alfred	" "	Buick	F.	315	466,25	256,25	
18.	171	Steinert Karol	" "	Austro-Daimler	F.	315	486,75	263,25	
19.	172	Strobach Hugon	" "	Essex	E.	315	485,75	267,25	
20.	173	Ziólkowska Zuz.	" "	Chevrolet	E.	315	422,25	239,35	
21.	174	Emde Karol	" "	Austro-Daimler	F.	773	509,65	333,95	
22.	175	Eisenbraun Alfred	" "	Steyr	C.	318	479,90	262,70	
23.	176	Dr. Schweitzer Alex	" "	Buick	F.	361	489,05	272,15	
24.	177	Haessler Alfred	" "	Austro-Daimler	E.	315	481,75	253,25	
25.	179	Hoffman Zygmunt	" "	Willys-Knight	E.	416	486,80	278,40	
26.	180	Kaizerbrecht W.	" "	Essex	D.	315	480,75	260,75	
27.	181	Kebisch Adolf	" "	Essex	E.	315	481,75	263,25	
28.	182	Kebisch Alfred	" "	Austro-Daimler	E.	982	515,10	363,30	
29.	184	Kon Kazimierz	" "	Delage	E.	344	475,20	259,60	
30.	185	Krause Józef	" "	Buick	F.	315	476,25	256,25	
31.	186	Kunst Otton	" "	Fiat	C.	315	483,75	262,25	
32.	188	Neufeld Miecz.	" "	Fiat	C.	344	473,90	271,60	
33.	189	Plihal Karol	" "	Buick	F.	1062	513,60	368,30	
34.	191	Tesche Edmund	" "	Austro-Daimler	F.	1054	498,20	351,10	
35.	192	Triebe Juljusz	" "	Buick	F.	1030	515,50	366,50	
36.	193	Wolf Wiktor	" "	Pontiac	E.	805	498,25	328,75	
37.	194	Fiebiger Alfred	" "	Citroën	C.	315	483,35	267,25	
38.	196	Hertz Karol	" "	Austro-Daimler	E.	315	481,75	263,25	
39.	197	Petzold Paweł	" "	Citroën	C.	315	481,75	263,25	
40.	198	Thiele Artur	" "	Fiat	E.	315	480,45	267,25	
41.	199	Günter Ludwik	" "	Buick	F.	315	479,75	259,25	
42.	200	Gębalski Ludwik	" "	Overland Whippet	E.	309	375,25	229,25	nadzw.
43.	422	Wünsche Odis	" "	Delage	E.	358	479,90	265,70	
44.	423	Posselt Ernest	" "	Austro-Daimler	F.	334	480,70	262,10	
45.	424	Monitz Kaz.	" "	Fiat	E.	315	481,75	263,25	
46.	425	Lipiński Stefan	" "	Minerva	E.	315	360,75	270,75	nadzw.
47.	426	Grętkiewicz Fr.	" "	Oldsmobile	E.	1013	516,65		indyw.
48.	427	Abel Oskar	" "	Buick	F.	617	491,85	301,55	
49.	429	Neugebauer L.	" "	Buick	F.	315	479,75	255,25	
50.	430	Eisenbraun O.	" "	Austro-Daimler	E.	315	481,75	263,25	
51.	431	Reicher Stan.	" "	Delage	E.	371	484,55	271,65	
52.	432	Küster Werner	" "	Austro-Daimler	E.	315	481,75	263,25	
53.	433	Viallet	" "	Delage	E.	315	489,75	271,25	
54.	434	Schreer Juljusz	" "	Buick	F.	315	479,75	259,25	

5. Małopolski Klub Automobilowy

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Samochód	Kategoria	Ilość przebytych klm.	Punkty	Uwagi
1.	251	Zawidowski Edw.	na sam. Austro-Daimler	E.	1176	524,80	392,40
2.	252	Albin Karol	„ „ Austro-Daimler	E.	956	513,80	359,40
3.	253	Sommerstein A.	„ „ Buick	F.	997	520,35	367,55
4.	255	Hulimka Fr.	„ „ Lancia	E.	997	515,85	361,55
5.	260	Kączkowska Bog.	„ „ Steyr	C.	304	440,90	265,60

6. Śląski Klub Automobilowy

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Samochód	Kategoria	Ilość przebytych klm.	Punkty	Uwagi
1.	203	Fürstenberg J.	na sam. Austro-Daimler	E.	368	413,70	indyw.

7. Wileński Klub Automobilowy

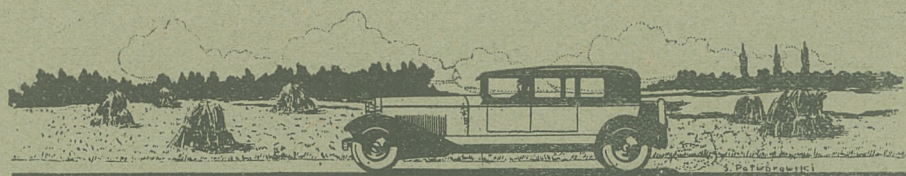
L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Samochód	Kategoria	Ilość przebytych klm.	Punkty	Uwagi
1.	281	Sobecki Jan	na sam. Chevrolet	F.	966,50	508,87	
2.	282	Kurec Włodz.	„ „ Ford	F.	790,50	503,57	
3.	283	Ronczewski M.	„ „ Dodge	F.	790,50	507,05	

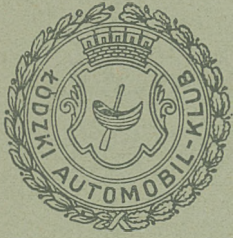
8. Lista nie-członków wystartowanych przez A. P.

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Samochód	Kategoria	Ilość przebytych klm.	Punkty	Uwagi
1.	8	Pawłowicz Wład.	na sam. Chevrolet	E.	831	507,55	
2.	35	Filleborn Jerzy	„ „ Fiat	B.	364	365,20	
3.	42	Ładyński Wine.	„ „ Panhard Levassor	D.	351	471,25	
4.	43	Paprocka Ludmiła	„ „ „Z“	B.	827	519,35	
5.	57	Bergman Alfred	„ „ Talbot	C.	328	426,20	

Lista klasyfikacyjna ogólna (ponad 500 punktów)

L. p.	Nr. startu.	Nazwisko	Przyn. klubowa	Na samoch.	Kateg.	klm.	punkt.	U w a g i
1.	320	Inż. Duszyński M.	(A.W.)	Tatra	D.	1074	533,70	
2.	52	Boski Wł.	(A.I.)	A. D. R.	E.	1149,50	531,48	
3.	251	Zawidowski E.	(M.K.A.)	„	E.	1176	524,80	
4.	318	Sierszyński Stan.	(A.W.)	„	E.	1090	524,50	
5.	21	Zochowski J.	(A.P.)	Delage	E.	1163,50	524,17	
6.	28	Wattman bar. Hug.	(A.P.)	A. D. R.	E.	969	522,45	
7.	253	Sommerstein Alfred	(M.K.A.)	Buick	F.	997	520,35	
8.	37	Sztukowski Stefan	(A.P.)	Lancia	E.	923	520,15	
9.	43	Paprocka Ludmiła	wystart. przez A. P.	„Z“	B.	827	519,35	
10.	124	Frühling Bron.	(K.K.A.)	Studebaker	F.	1080	518,00	
11.	426	Grętkiewicz Fr.	(Ł.A.K.)	Oldsmobile	E.	1013	516,65	
12.	9	Strakacz Wład.	(A.P.)	A.D.R.	E.	1001	516,50	
13.	316	Sliwińska Klem.	(A.W.)	Praga	B.	766	516,30	
14.	255	Hulimka Franc.	(M.K.A.)	Lancia	E.	997	515,85	
15.	319	Kozłowski Bol.	(A.W.)	Chevrolet	E.	993	515,65	
16.	192	Triebe Juljusz	(Ł.A.K.)	Buick	F.	1030	515,50	
17.	182	Kebsch Alfred	(Ł.A.K.)	A.D.R.	E.	982	515,10	
18.	6	Holyński Jan	(A.P.)	Delage	E.	884	514,20	
19.	252	Albin Karol	(M.K.A.)	A.D.R.	E.	956	513,80	
20.	189	Plihal Karol	(Ł.A.K.)	Buick	F.	1062	513,60	
21.	1	Koźmianowa M.	(A.P.)	A.D.R.	E.	935	512,75	
22.	303	Busse Łucja	(A.W.)	Buick	F.	1043	512,65	
23.	36	Ziólkiewska I.	(A.P.)	Chevrolet	E.	925	512,25	
24.	83	Rudziński Andrzej	(K.K.A.)	Tatra	D.	817	510,80	
25.	91	Kwiatkowski Adam	(K.K.A.)	Lancia	E.	882	510,35	
26.	20	Szydelski Stan.	(A.P.)	Erskine	E.	796	509,80	
27.	174	Emde Karol	(Ł.A.K.)	A.D.R.	F.	773	509,65	
28.	312	Wegner Józef	(A.W.)	Fiat	E.	867	509,35	
29.	44	Erlich Jerzy	(A.P.)	Citroën	C.	619	508,95	
30.	281	Sobecki Jan	(W.K.A.)	Chevrolet	F.	966,50	508,87	
31.	8	Pawłowicz Wład.	wystart. przez A.P.	Chevrolet	E.	831	507,55	
32.	283	Ronczewski Mikołaj	(W.K.A.)	Dodge	F.	790,50	507,05	
33.	103	Macudziński dr. B.	(K.K.A.)	Lancia	E.	759	503,95	
34.	282	Kurec Włodz.	(W.K.A.)	Ford	F.	790,50	503,57	
35.	306	Łyszczynski Jan	(A.W.)	Fiat 509	B.	774	502,70	
36.	117	Starzeński hr. A.	(K.K.A.)	Lancia	E.	719	501,95	
37.	53	Dobrowolski Stan.	(A.P.)	Ford	F.	752	501,60	
38.	48	Koźmian Henryk	(A.P.)	Chevrolet	F.	764	501,60	





Łódzki Automobil-Klub

Łódź, Piotrkowska 104. Sekretariat czynny od 10 do 14 i od 16.30 do 18.30.

K O M U N I K A T

Łódzki Automobil-Klub podaje do wiadomości, że w dniu 28 maja 1929 roku, odbyło się Doroczne Zwyczajne Walne Zebranie Członków Ł. A. K.

Po sprawozdaniu odczytanem przez Prezesa p. Karola Wilhelma Scheiblera, a następnie przez skarbnika p. Emila Hadriana, przystąpiono do wyboru nowych władz Ł. A. K., które w myśl statutu § 18 dały wynik następujący:

Prezes: p. Karol Wilhelm Scheibler.

Vice-Prezesi pp.: Franciszek Leonhardt, inż. Karol Kauczyński, dr. Eugenjusz Schicht.

Sekretarz Generalny: p. Edmund Tesche.

Skarbnik: p. Emil Hadrian.

Członkowie Zarządu: pp. Karol Benich, dr. Alfred Grohman, Karol Emde, Juljusz Kinderman, Ernest Posselt, Juljusz Schreer, Robert Schweikert, Karol Steinert, Aleksy Schicht.

Komisja Sportowa. Przewodniczący: p. Inż. Karol Kauczyński.

Vice-Przewodniczący: p. Kazimierz Poznański.

Sekretarz: p. Emil Gólkontt.

Członkowie: pp.: Karol J. Buhle, Boris Chescher, Harry Eisert, Adolf Kepsch, Dr. Leszek Kirkien, Jan Holtz, Cezary Ramisch, Gotfried Steigert, Wiktor Wolf, Juljusz Triebe, Artur Thiele.

Komisja Balotująca: pp.: Bechtold Albert, Buhle Karol Juljusz, Dr. Barciński Marcei, Eisenbraun Otton, Gólkontt Emil, Holtz Jan, Horodyński Włodzimierz, Fischer Maks, Dr. Kinderman Alfred, Dr. Kirkien Leszek, Kepsch Adolf, Jarisch Alfred, Petzold Paweł, Ramisch Cezary, Neugebauer Ludwik.

Komisja Rewizyjna: pp.: Albert Bechtold, Emil Gólkontt, Dr. Alfred Kinderman, Paweł Petzold, Cezary Ramisch.

Komisja Turystyczna. Przewodniczący: p. Kazimierz Poznański.

Członkowie: pp.: Jan Holtz, Józef Waclaw Krauze, Dr. Leszek Kirkien, Stefan Osser, Juljusz Triebe.

Komisja Gospodarcza: pp.: Franciszek Leonhardt, Emil Gólkontt, Otton Eisenbraun, Maks Fischer, Kazimierz Poznański, Aleksy Schicht.

Wołyński Klub Automobilowy

Łuck, Urząd Wojewódzki Wołyński

K O M U N I K A T

Na posiedzeniu Zarządu Wołyńskiego Klubu Automobilowego w Łucku w dn. 13/VII 1929 r. wybrani zostali:

na Prezesa Klubu — p. Kazimierz Gintowt-Dziewałtowski, Wicewojewoda Wołyński.

na Wice-Prezesów — 1) p. Inż. Franciszek Księżopolski, Dyrektor Robót Publicznych. 2) p. Aleksander Zapolski, obywatel ziemski.

na Sekretarza Generalnego — p. Inż. Mikołaj Grygorjew, Referent do spraw mechanicznych Urzędu Województwa Wołyńskiego.

na Skarbnika — p. Jerzy Bonkowicz-Sittauer, Starosta Powiatowy Łucki.

Pozatem wybrano Komisję Sportową w następującym składzie:

Prezes: p. Aleksander Zapolski, obywatel ziemski.

Członkowie: p. Stanisław Załęski, obywatel ziemski, p. Władysław Gutowski, obywatel ziemski, p. Jan Płotnicki, Komendant Wojewódzkiej Policji Państwowej, p. Stefan Zawaizki, obywatel ziemski, p. Wiera Zahradnik.

**PRZEDŁUŻENIE GODZIN
URZĘDOWANIA NA NIEKTÓRYCH
URZĘDACH CELNYCH.**

Dyrekcja Ciel komunikuje nam co następuje:

Na następujących przejściach granicznych:

Gorzycko	pow. międzychodzkiego
Trzciel	„ nowotomyskiego
Dębno-Polskie	„ rawickiego
Zduny-Rogatka	„ krotoszyńskiego

zostały godziny urzędowe unormowane od godziny 6-ej rano do 12-ej w nocy zarówno w dni powszednie jak i świąteczne bez przerwy obiadowej. Nowy czas urzędowania rozpoczyna się z dniem 15 b. m. i kończy się dniem 30 września r. b.

**10-CIO DNIOWE KARTY POBYTU
W AUSTRII.**

Począwszy od 1 sierpnia r. b. automobiliści zagraniczni mogą wjeżdżać do Austrii na pobyt 10-dniowy, za okazaniem jedynie Międzynarodowego Świadectwa Drogowego. Mogą oni otrzymać w Urzędzie celnym wjazdowym, za opłatą 5.— szylingów, kartę na pobyt dziesięciodniowy (10 Tagevormerkschein), zwalniającą ich od okazania tryptyku lub Książeczki z przepustkami granicznymi (Carnet de Passages en Douane).

Te karty 10-dniowe nie będą mogły być prolongowane, chyba tylko w wyjątkowych okolicznościach.

Jeśli pobyt przekroczy 10 dni automobiliści będą zmuszeni wypełnić normalne formalności celne (t. zn. złożyć kaucję, lub okazać tryptyk albo książeczkę z przepustkami granicznymi).

Komisja Sportowa A. P. prosi o możliwie wczesne zgłaszanie się kandydatów, którzy chcieliby wziąć udział w Raidzie Pań 1929 r. w charakterze Kontrolerów sportowych.

TOWARZYSTWO WYDAWNICZE

„POLSKIE INFORMACYJNE KSIĄŻKI ADRESOWE“

przystąpiło do wydania Książki Informacyjno-Adresowej

„CAŁA WARSZAWA“.

Komitet Redakcyjny pod honorowym przewodnictwem pana Prezydenta m. stoł. Warszawy
inżyniera ZYGMUNTA SŁOMIŃSKIEGO.

JEDYNE OFICJALNE ŹRÓDŁO

NAKLAD 10.000 EGZEMPLARZY

Około 500.000 adresów instytucji, firm, wolnych zawodów, właścicieli mieszkań i t. d., spis nieruchomości według N-rów hipotecznych i t. p.

SPECJALNY DZIAŁ SAMOCHODOWY.

NAJSKUTECZNIEJSZY ORGAN REKLAMY.

Spis wszystkich właścicieli samochodów, komunikacja autobusowa i t. p.

Cena egzemplarza w przedpłacie zł. 25.—

Telefon 275-88

Informacje: ulica Szpitalna № 1

Telefon 275-88

„FOTOGRAF POLSKI“

ARTYSTYCZNIE ILUSTROWANY MIESIĘCZNIK FOTOGRAFICZNY

ORGAN POLSKIEGO T-WA MIŁOŚNIKÓW FOTOGRAFJI, STOW. FOTOGRAFÓW ZAWODOWYCH W WARSZAWIE, LWOWSKIEGO TOWARZYSTWA FOTOGRAFICZNEGO, STOWARZYSZENIA FOTOGRAFÓW WIELKOPOLSKICH I KLUBU MIŁOŚNIKÓW FOTOGRAFJI W ŁODZI

POD REDAKCJĄ ST. SCHÖNFELDA

Pismo ilustrowane, poświęcone szerzeniu sztuki fotograficznej w Polsce i podnoszeniu jej artystycznego poziomu, przeznaczone przede wszystkim dla fotografów amatorów. Przynosi zarówno wiadomości początkowe o technice, optyce, posilkowaniu się sprzętem fotograficznym, jak również rozważania dla wytrawnych amatorów, przegląd prasy krajowej i zagranicznej, przepisy i t. p. Każdy numer zawiera artystyczne reprodukcje prac najwybitniejszych fotografów krajowych i zagranicznych.

Numery okazowe na żądanie bezpłatnie

WARUNKI PRZEDPŁATY:

Kwartalnie z odnośnieniem lub przesyłką zł. 4.—
Półrocznie " " " zł. 8.—
Rocznie " " " zł. 15.—
Zagranicą kwartalnie zł. 5.—; półrocznie zł. 10.—;
rocznie zł. 20.—

Adres Administracji: Warszawa, ul. Czackiego 3/5.

Konto P.K.O. № 48-52. Tel. 56-34.

Airway Age

FOUNDED 1919

WIELKI MIESIĘCZNIK LOTNICZY, POŚWIĘCONY TECHNICIE I TURYSTYCE LOTNICZEJ. ZAMIESZCZA CIEKAWE WSKAZÓWKI FACHOWE. ZROZUMIAŁY DLA WSZYSTKICH.

OBJĘTOŚĆ EGZEMPLARZA 150 DO 200 STRON.

Prenumerata roczna 27 zł.

The American Automobile

Overseas Edition

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY ROZWOJOWI AUTOMOBILIZMU WE WSZYSTKICH KRAJACH. BARDZO CIEKAWE WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I HANDLOWE.

Prenumerata roczna 18 zł.

Wpłaty za prenumeratę winny być uiszczane na konto czekowe P. K. O. Warszawa, Nr. 19.822 (właściciel konta R. Szymański) z wyraźnym zaznaczeniem na odwrocie blankietu, iż jest to wpłata za jeden z wyżej wymienionych miesięczników



Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

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

Regulamin prób pobicia rekordów polskich

Art. 1. Organizator.

Automobilklub Polski organizuje w dn. 29 września 1929 r. „Próby pobicia rekordów polskich“. Odeinek szosy, na którym odbędą się próby ogłoszony zostanie dodatkowo.

Art. 2. Regulamin.

Próby pobicia rekordów polskich zostaną przeprowadzone zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. C. R.

Art. 3. Rodzaj zawodów.

Próby odbędą się na dystansie 1 km. i 5 km. z rozbiegiem, przyczem trasa musi być przejechana w dwóch kierunkach. Pomiędzy jazdą w jednym i w drugim kierunku nie może upłynąć więcej jak 30 minut czasu.

Art. 4. Obliczenie czasu.

Przeciętna czasów, osiąganych w każdym kierunku, będzie brana pod uwagę do ustalenia rekordu.

Art. 5. Chronometraż.

Czasy osiągane ustalane będą elektrycznym chronometrem z dokładnością do $\frac{1}{100}$ sekundy.

Art. 6. Kierownictwo.

Kierownictwo prób składać się będzie z Komandora i Vice-Komandora oraz starterów i chronometrażystów.

Rozporządzenia Komandora i Vice-Komandora obowiązują narówni z niniejszym regulaminem.

Art. 7. Warunki dla zawodników i kierowców.

Do prób będą dopuszczeni wszyscy zawodnicy, (osoby zgłaszające samochody), posiadający międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek klub narodowy, uznany przez A. I. A. C. R.

Kierowcy muszą również posiadać międzynarodową licencję sportową.

Art. 8. Warunki wymagane dla samochodów.

Do prób dopuszczone będą wszystkie samochody wyścigowe i sportowe, posiadające kompletną i stałą karoserję, oraz wyekwipowanie zgodne z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego. (Code International Sportif, Annexe C.).

Art. 9. Podział samochodów na kategorie i klasy.

Samochody, biorące udział w konkursie, podzielone są na kategorie i klasy, według następującej tablicy:

Klasa	L i t r a ż	Kategoria wyścigowa	Kategoria sportowa	
		Min. ilość pasażerów	Min. ilość pasażerów	Min. waga
A	ponad 8.000 cm. ³	1	4	kg. 1.800
B	aż do 8.000 „	1	4	„ 1.680
C	„ 5.000 „	1	4	„ 1.200
D	„ 3.000 „	1	2	„ 860
E	„ 2.000 „	1	2	„ 780
F	„ 1.500 „	1	2	„ 660
G	„ 1.100 „	1	1	„ 420
H	„ 750 „	1	1	„ 330
I	„ 500 „	1	1	ad lib.
J	„ 350 „	1	1	

Rekordy ustalane będą w każdej poszczególnej kategorii i klasie.

Art. 10. Zapisy.

Zgłoszenia należy kierować do Komisji Sportowej Automobilklubu Polski, Al. Szucha 10, na specjalnych deklaracjach, na każdy samochód oddzielnie. Formularze niedokładnie wypełnione lub bez opłaty wpisowej, nie będą brane pod uwagę; wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem.

Art. 11. Wpisowe.

Wpisowe wynosi zł. 40 od samochodu. Zapisy przyjmowane będą do dn. 25 września 1929 r. do godz. 14-tej. Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby A. P. termin prób odłożył.

Art. 12. Powtórzenie Próby.

Każdy zawodnik za wpłatą drugiego wpisowego ma prawo powtórzyć próbę, o ile podczas pierwszej próby zaszły przeszkody, uniemożliwiające mu należyte odbycie próby.

Art. 13. Przyjęcie samochodów.

Przyjmowanie samochodów odbędzie się bezpośrednio przed próbą.

Art. 14. Sankcje.

a) Wykluczenie.

Zawodnicy mogą być poddani sankcjom karnym, przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym, za niestosowanie się do przepisów niniejszego regulaminu, względnie do rozporządzeń Kierownictwa Prób.

b) Zawieszenie, dyskwalifikacja.

Zawieszenie względnie dyskwalifikacja czeka zawodników w następujących wypadkach:

1) za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa Prób (n. p. fałszywe dane przy zgłoszeniu samochodu i t. p.);

2) za niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

Art. 16. Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych, oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownym brzmieniu komunikatu Komisji Sportowej A. P.

Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegną sankcjom karnym, przewidzianym w Międzynarodowym Kodeksie Sportowym A. I. A. C. R. (pkt. 126).

Art. 17. Protesty i zażalenia.

Protesty należy kierować do Kierownictwa Prób, przez które będą rozpatrywane; zażalenia na decyzję Kierownictwa rozpatrywane będą jedynie przez Komisję Sportową A. P. Bezapelacyjne prawo decyzji w stosunku do zawodników polskich przysługuje Automobilklubowi Polski (zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R.)

Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie, do chwili ukończenia Prób.

Art. 18. Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach.

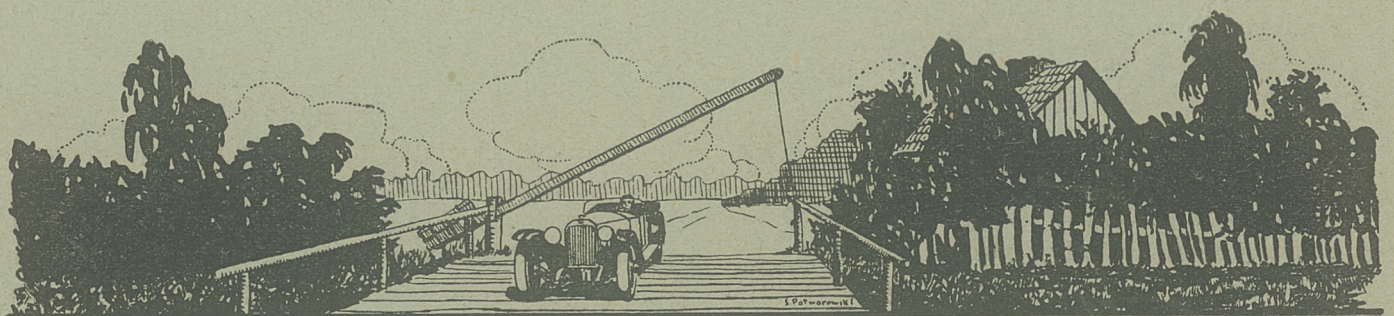
Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadium w wysokości zł. 100.—, które zostanie zwrócone o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia nie zaopatrzone w przepisane wadium nie będą wcale rozpatrywane.

Art. 19. Obowiązki uczestników.

Przez swój zapis zawodnicy stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego regulaminu, jego instrukcji dodatkowych oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. C. R., oraz obowiązują się nie dochodzić swych ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej.

Uczestnicy Prób biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania Prób.

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



Zmieniajcie Wasze

ś w i e c e

r a z d o

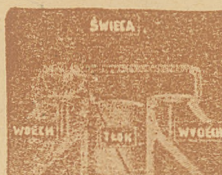
r o k u



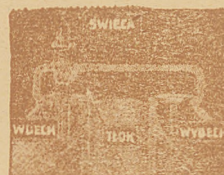
CO SIĘ DZIEJE W WASZYM MOTORZE?

Łatwo zrozumieć, dlaczego należy zmieniać świece co roku. Wydatek szybko się amortyzuje przez oszczędność benzyny i oliwy oraz większą dzielność motoru.

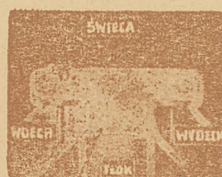
Skompresowana mieszanka spala się z wielką szybkością. Gorąca, silna iskra pomiędzy elektrodami świecy zapewnia zupełne spalanie się mieszanki i pełną dzielność motoru.



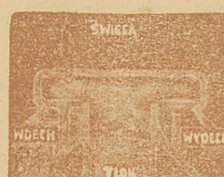
Silna iskra nowej świecy spala całą mieszankę.



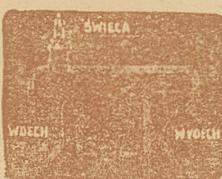
Słaba iskra starej świecy zapala część mieszanki.



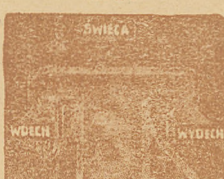
Spalanie jest całkowite.



Spalanie jest częściowe.



Przez wydech zostają wyrzucone tylko spalinny.



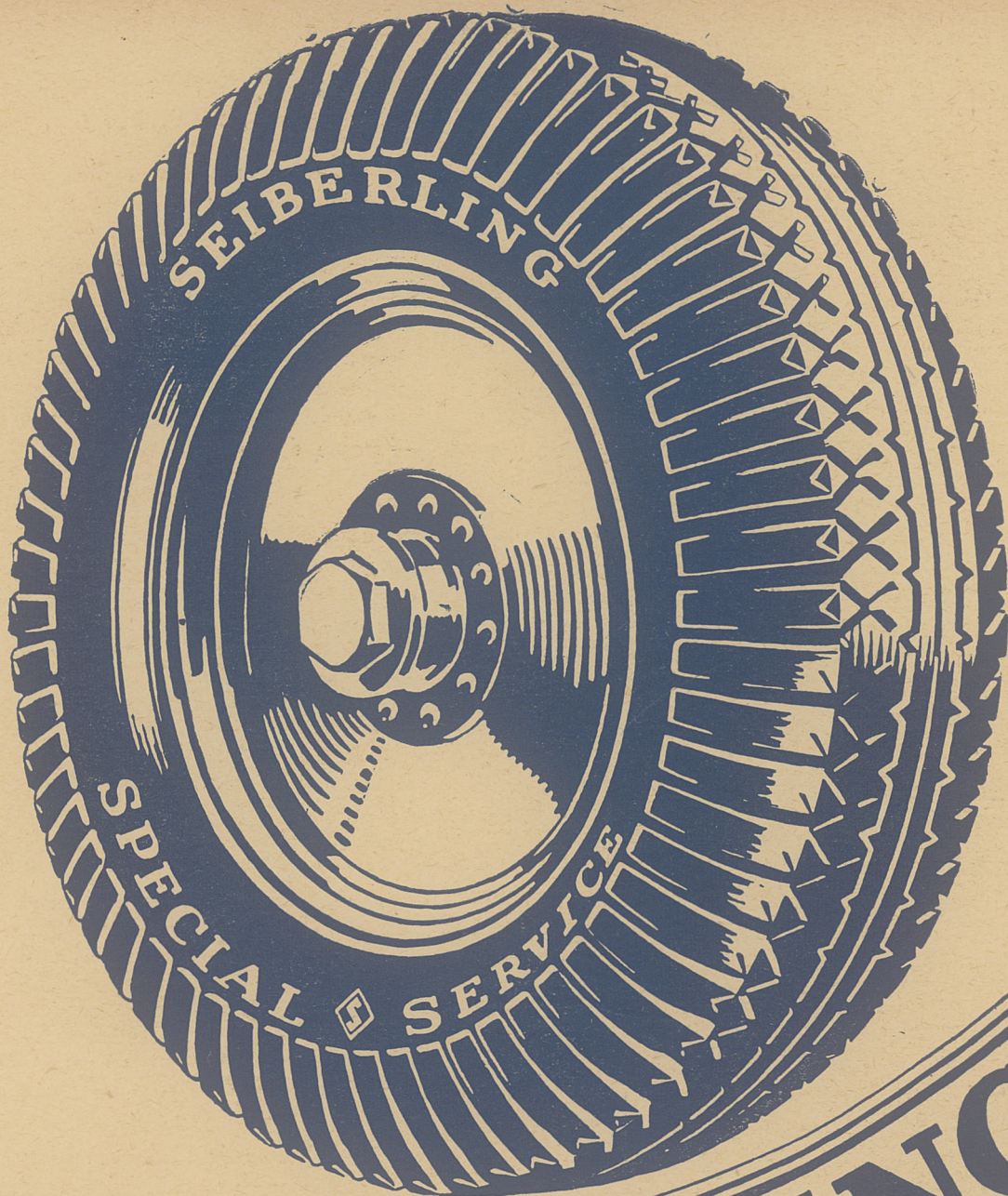
Znaczna część mieszanki uchodzi przez wydech niezużytkowana.

Jeżeli iskra jest słaba, mieszanka spala się powoli i część jej niezużytkowana uchodzi przez wydech. Powoduje to stratę dzielności motoru i marnotrawstwo mieszanki.

Przy dzisiejszych wysoko kompresowanych motorach stawia się świecom zapalowym duże wymagania, należy je więc zmieniać co roku.

Tylko Fabryka CHAMPION studując stale konstrukcję świec i wprowadzając NAJLEPSZE świece na rynek, zadawalnia zawsze konstruktorów motorów spalinowych.

MOTOR-STOCK



SEIBERLING



**AMERYKAŃSKA OPONA
WYŻSZEGO GATUNKU**

Składy fabryczne dla odsprzedawców:
SEIBERLING w Polsce — Warszawa, Nowogrodzka № 42, telefon 532-36.