



LUTY

PROK

CENA 2ZŁ50

SP. z O. O.

AUTO-TRAKTOR

SP. z O. O.

WARSZAWA, UL. OSSOLIŃSKICH Nr. 1, TEL. 516-41, 262-51, 70-19

GMACH HOTELU EUROPEJSKIEGO



Przedstawicielstwo:



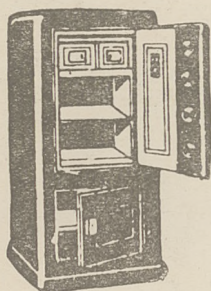
Motor Company **FORD** Motor Company

FABRYKA KAS PANCERNYCH HENRYK JARDEL

W WARSZAWIE

BIURO i SKŁAD:
MIODOWA Nr. 14
TELEFON Nr. 137-99

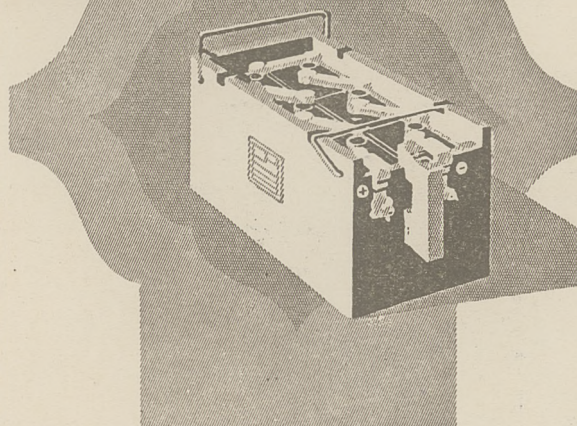
FABRYKA: MADA-
LIŃSKIEGO Nr. 29
TELEFON Nr. 291-97



BUDOWA SKARBÓW
DRZWI PANCERNE
INSTALACJA SAFES
KASY OGNIOTRWAŁE
KASY PANCERNE
KASY SIALOBETONOWE
KASY DO MURU
SZAFY ŻELAZNE
SZAFY OGNIOTRWAŁE
KASETY STAŁOWE
SKARBONKI OSZCZĘDNE

SZCZEGÓŁOWE PROSPEKTY
I KATALOGI NA ŻĄDANIE

**TUDOR
VARTA**



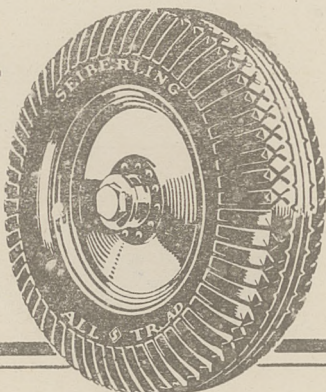
„TUDOR”

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SP. Z OGR. ODP.

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

(Gmach Hotelu „Polonia“)



AMERYKAŃSKA
OPONA WYŻSZEGO GATUNKU

SEIBERLING

Stale na składzie

w firmie

P. Z. STACHIEWCZ

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

Smary, oleje, narzędzia i akcesoria.



auto

Wielki sukces Wyścigu Tatrzańskiego

Od samego początku swego istnienia, odrazu w założeniu organizatorów, Wyścig Tatrzański miał być jedną z naszych najpoważniejszych, najbardziej reprezentacyjnych imprez automobilowych. Praktyka wykazała, że założenie to oparte było na najzupełniej słusznych podstawach. Już bowiem w roku 1927, to znaczy po rozegraniu pierwszego wyścigu na trasie zakopiańskiej, wszyscy jednogłośnie uznali wspaniałą imprezę Krakowskiego Klubu Automobilowego za wielki i najpiękniejszy w Polsce wyścig samochodowy. Rok 1928, w którym po raz pierwszy wyścig odbył się w charakterze zawodów międzynarodowych, znakomicie potwierdził tę opinię, a rok ubiegły, pomimo iż był wyraźnie pechowy, nie zdołał wcale jej naruszyć.

I nie mogło być inaczej, gdyż na sławę i powodzenie Wyścigu Tatrzańskiego składa się zbyt wiele czynników, ażeby jakiegokolwiek perypetje mogły imprezie tej zaszkodzić. Przedewszystkiem odbywa się ona w przepięknej okolicy, w otoczeniu wspaniałego górskiego krajobrazu, co znakomicie podnosi jej widowiskowość i dopomaga do przyciągnięcia publiczności z całego kra-

ju i z zagranicy. Dalej sama trasa wyścigu, niezwykle ciekawa i urozmaicona a przytem naprawdę trudna, raduje oko automobilisty i kusi go do wzięcia udziału w zawodach. W końcu organizatorzy zawodów kładą w Wyścig Tatrzański tyle starań i wysiłków, że nawet w najbardziej niesprzyjających warunkach uzyskać potrafią słodki owoc dobrze zasłużonego sukcesu.

Do Wyścigu Tatrzańskiego czuję nieprzепarty sentyment i byłem zawsze bardzo szczęśliwy, mogąc w swych artykułach opiewać jego wielkość i znaczenie. Z tem większą też radością spieszę dziś obwieścić jeszcze jeden sukces zawodów zakopiańskich, sukces tem znaczniejszy, że odniesiony na forum międzynarodowym. Mianowicie Wyścig Tatrzański zaliczony został w skład rozgrywek, decydujących o przyznaniu tytułu Mistrza Europy w jeździe górskiej.

Wzrastające z roku na rok powodzenie krótkodystansowych wyścigów górskich, które zdołały już nawet wytworzyć typ kierowcy, specjalisty od tego rodzaju sprintów po serpentynach, skłoniło Międzynarodową Komisję Sportową do stworzenia Mistrzostwa Górskie-

go Europy, którego regulamin zatwierdzony został na ostatnim posiedzeniu Komisji w Paryżu, w dniu 14 ub. m. Przekład regulaminu podajemy w części oficjalnej niniejszego numeru.

Tytuł Mistrza Europy w jeździe górskiej przyznany będzie temu zawodnikowi, który na samochodzie jednej i tej samej marki, osiągnie najlepsze rezultaty w dziesięciu imprezach, wyznaczonych jako rozgrywki. Klasyfikację uskuteczni się w ten sposób, że za pierwsze miejsce w każdym wyścigu przyznawane będzie 5 punktów, za drugie miejsce 4 punkty, za trzecie 3 punkty, za wszystkie dalsze miejsca po 2 punkty, za nieukończenie biegu 1 punkt i za niestartowanie 0 punktów, i ten zawodnik, który uzyska w sumie największą ilość punktów zdobędzie tytuł Mistrza. W razie równości punktów decydować będzie rezultat uzyskany w największym europejskim wyścigu górskim na wzniesieniu Klausen w Szwajcjarji. Mistrzostwo przyznane zostanie oddzielnie dla kategorii wyścigowej i oddzielnie dla sportowej.

Jako rozgrywki, decydujące o przyznaniu Mistrzostwa na rok 1930, wybrane zostały następujące wyścigi górskie:

- 11-V Czechosłowacja — Wyścig Zbraslav-Jiloviste.
- 7-VI Rumunja — Wyścig na wzniesieniu Feleac.
- 25-VI Italja — Wyścig Cuneo-Colle della Maddalena.
- 10-VIII Szwajcjarja — Wyścig na wzniesieniu Klausen.
- 17-VIII Niemcy — Rekord górski ADAC'u.
- 24-VIII Polska — Wyścig Tatrzański.
- 24-VIII Francja — Wyścig na wzniesieniu Ventoux.
- 14-IX Austrija — Wyścig na wzniesieniu Semmering.
- 21-IX Węgry — Wyścig na wzniesieniu Schwab.

data nieustal. Anglja — Wyścig na wzniesieniu Shelley Walsh.

Ponieważ Wyścig Tatrzański i wyścig na wzniesieniu Ventoux zapisane zostały do tegorocznego Międzynarodowego Kalendarza Sportowego pod jednakową datą, więc najprawdopodobniej data zawodów zakopiańskich ulegnie przesunięciu.

Sukces Wyścigu Tatrzańskiego zawdzięczać należy w znacznej mierze niewątpliwemu zainteresowaniu, jakie wzbudził on w Europie, skutkiem umiejętnej propagandy Krakowskiego Klubu Automobilowego. Przewszystkiem jednak międzynarodowe wyróżnienie naszej stosunkowo młodej imprezy i zaliczenie jej do grona najklasyczniejszych zawodów o wieloletniej tradycji, osiągnięte zostało dzięki bardzo mocnej pozycji, jaką Polska zajmuje w Międzynarodowym Związku Uznanych Klubów Automobilowych i jego Komisji Sportowej, pozycji, którą wywaleczyli swą umiejętną polityką i swymi zasługami osobistymi, reprezentanci polskiego automobilizmu, p. Karol hr. Raczyński, Prezes Automobilklubu Polski i p. Janusz Reguński, Prezes Komisji Sportowej i vice-prezes A. P.

Tak więc szosa do Morskiego Oka ma szanse ujrzeć w tym roku najslawniejszych asów automobilizmu europejskiego, ubiegających się o tytuł Mistrza w jeździe górskiej, co naturalnie wpłynie bardzo dodatnio na dalszy rozwój imprezy zakopiańskiej. Na organizatorów spada zaś z tego powodu jeszcze większe niż zazwyczaj brzemie odpowiedzialności i obowiązków. Znając zdolności organizacyjne Krakowskiego Klubu Automobilowego nie należy wątpić, że w obliczu całej Europy również nie powstydzimy się naszego przepięknego wyścigu.

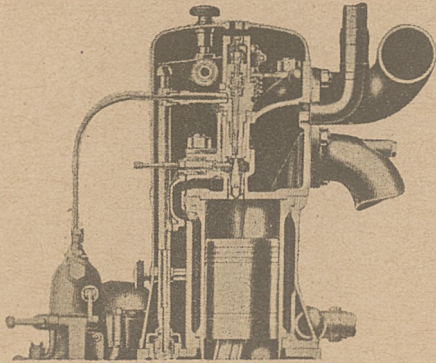
Marjan Krynicki



Droga do Morskiego Oka w zimowej szacie.
(Zdjęcia: Dr. A. Wiczorek, Zakopane)

ZASTOSOWANIE SILNIKÓW DIESEL'A w SAMOCHODACH

Coraz większe zapotrzebowanie materiałów pędnych i zmniejszające się zapasy benzyny pobudzają konstruktorów do szukania nowych dróg w budowie pojazdów mecha-



Przekrój poprzeczny silnika syst. Diesel, wyrobu firmy Mercedes-Benz.

nicznych, względnie do szukania mieszanek zastępujących benzynę.

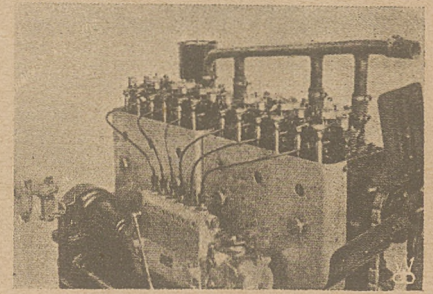
Francoja i Niemcy, jako kraje najuboższe w ropę, są oczywiście najwięcej zainteresowane w wyszukaniu nowych dróg, umożliwiających samowystarczalność wzg. zmniejszenie importu benzyny. Oba te kraje poszły odmiennymi drogami. We Francji modne dziś są „gazogeny“ czyli aparaty umożliwiające zastosowanie węgla drzewnego lub drzewa do napędu silników spalinowych, w Niemczech Diesle, to jest silniki pędzone ropą lub olejami gazowymi. Jeden i drugi system daje się na razie stosować z powodzeniem w samochodach ciężarowych i autobusach, ale jest już tylko kwestją niedługiego czasu zastosowanie tych zdobyczy nowoczesnej techniki i w samochodach osobowych.

Cóż nam daje zastosowanie silnika syst. Diesel'a w samochodzie? Przedewszystkiem oszczędność w wydatkach na materiały pędne dochodząca do 80%, a pozatem pewne uproszczenia konstrukcyjne jak zbędność karburatora, magneto, świec i t. p.

Przypomnijmy sobie w kilku słowach zasadę działania silnika Diesel'a. W normalnym silniku spalinowym stosujemy jako paliwo mieszanek złożoną z pewnej ściśle określonej ilości powietrza, w którym rozpylona jest benzyna. Mieszanka taka przygotowana w karburatorze zostaje wessana do cylindra, zgęszczona i zapalona zapomocą elektrycznej iskry. W silniku Diesel'a nie mamy ani wsysania mieszanki, ani karburatora ani też zapalnika elektrycznego. Płynne paliwo zostaje tu wtryskiwane pod dużym ciśnieniem do cylindra napełnionego sprężonym powietrzem. Ponieważ powietrze to jest już wskutek dużego sprężenia podniesione do temperatury wyższej od punktu zapłonu danego materiału pędnego, więc w momencie wtryskiwania tegoż zostaje on zapalony przez samozapłon i silnik dzięki temu pracuje.

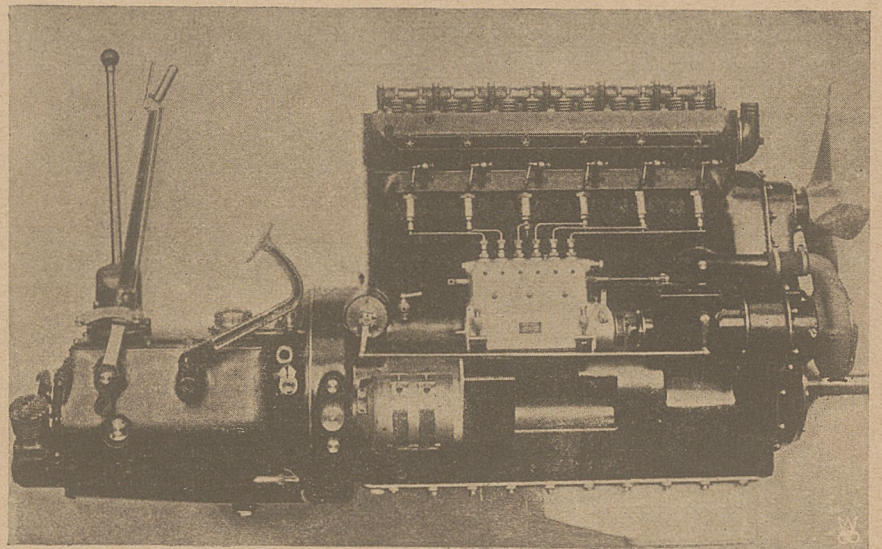
Jak widzimy sprawa nie przed-

stawia na pierwszy rzut oka żadnych trudności, działanie jest jasne i proste i doskonałe, tembardziej, że do napędu Diesel'a możemy stosować wszystkie prawie oleje ciężkie



Silnik Mercedes-Benz z odjętą nakrywą zaworów.

czają i następcza bardzo dużo trudności i to niebylejakich, kiedy cały szereg fabryk zatrudnia od dłuższego czasu swych konstruktorów nad tym problemem. Jest on i z punktu widzenia lotnictwa szalenie ważny, gdyż zmniejsza w dużym stopniu

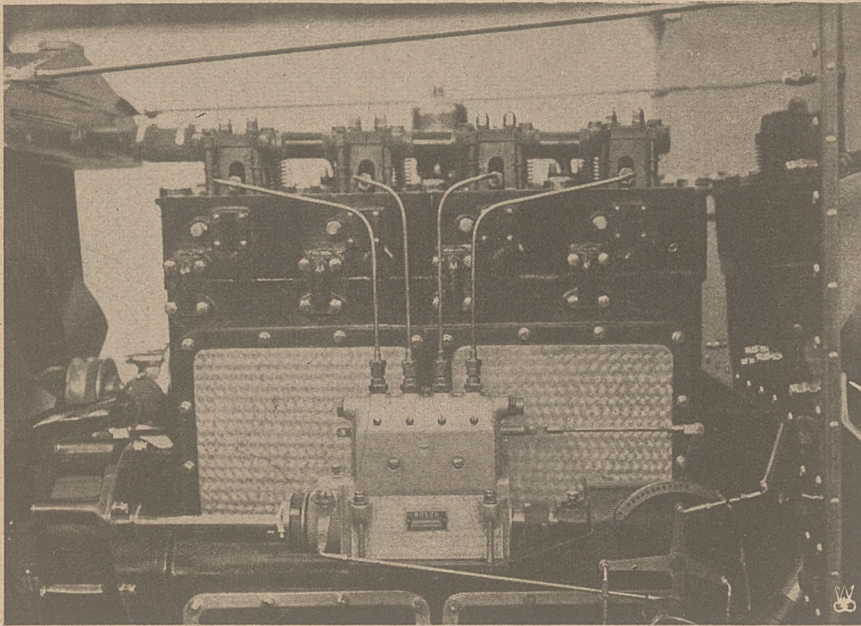


Silnik Diesel, wyrobu firmy Saurer.

niebezpieczeństwo pożaru samolotu wobec braku zapłonu elektrycznego i stosowania oleji ciężkich, trudno zapalnych.

Silniki Diesel'a, normalnie pracu-

ją



4-ro cylindrowy silnik syst. Diesel, samochodu ciężarowego Morlon 6 ton. Na pierwszym planie widoczna pompka Bosch do wtryskiwania paliwa.

jące w fabrykach jako stojące silniki napędowe, posiadają cały szereg urządzeń pomocniczych do rozruchu, urządzeń, które trzeba było zastąpić innymi przed zastosowaniem silników tych do traktacji drogowej. Poza to normalne silniki Diesel'a są wolnoobrotowe, co też było przeszkodą do ich zastosowania w samochodach.

Pierwsze próby powiększenia ilości obrotów w silnikach Diesel'a zaczęto już przed laty dwudziestu, a równoległe z tem szły próby pomniejszenia ich ciężaru w stosunku do jednego konia mechanicznego. Owocem tych starań było zastosowanie silników Diesel'a do niemieckich łodzi podwodnych. Silniki tam stosowane doprowadzone zostały do 500 obr./min. Wystarczyło to dla łodzi, ale było stanowczo za mało dla silnika samochodowego. Czas konieczny dla skomplikowanego cyklu silnika Diesel'a zniechęcał do dalszych prób w tym kierunku, wobec czego obrano inną drogę, drogę skasowania kompresora. Zaczęto studjować system wtryskiwania paliwa bez kompresora. Były do wyboru dwie drogi, jedna wtryskiwania paliwa pod dużym ciśnieniem wprost do komory spalania, druga wtryski-

wania paliwa do specjalnej przedkomory umieszczonej w głowicy cylindra. Od trzech lat próby te uwięzione zostały pomyślnymi wynikami i od tego czasu widzimy coraz więcej samochodów ciężarowych z Diesel'em, kursujących w Niemczech i Szwajcarii ku zupełnemu zadowoleniu ich posiadaczy.

Mimo tego, że istnieje cały szereg patentów na karburatory umożliwiające teoretycznie stosowanie oleji ciężkich w normalnych silnikach spalinowych, to jednak dotychczas tylko silnik Diesel'a naprawdę nam to umożliwia. Samochód z silnikiem Diesel'a posiada wedle opinii rzeczoznawców wszelkie zalety potrzebne dla samochodu ciężarowego, a więc pewność działania, mały ciężar, wystarczające obroty i oszczędność kaloryczną na jednostkę mocy. Wielkie trudności sprawiało obmyślenie praktycznego urządzenia umożliwiającego w silniku Diesel'a dawkowanie wtryskiwanego paliwa stosownie do obrotów oraz szybkiego spalania ciężkiego paliwa. Gęste paliwo musi przejść szybko przez aparaty pomocnicze przyczem znowu natrafiać się na trudności przy maksymal-

nym ciśnieniu, które jest funkcją szybkości spalania i przy zmniejszeniu wagi silnika.

Silnik Diesel'a stosowany obecnie w samochodach posiada wszystkie zasadnicze organy silnika dla materiałów lekkich jak wał korbowy, tłoki, korbowody, cylindry i t. p., nie posiada natomiast jego najdelikatniejszych i najtrudniejszych do regulacji organów, jak zapłon elektryczny i karburator.

Silniki Diesel'a do samochodów ciężarowych i autobusów budują obecnie następujące fabryki niemieckie: Koerting, Deutz, Linke-Hofman-Boschwerke, Daimler (Mercedes-Benz), M. A. N., Krupp i Junkers, poza to w Szwajcarii słynna fabryka ciężarówek Saurer.

Zapoznajmy się dla wzięcia się w Diesel'e z konstrukcją silnika Diesel'a, typ Z, produkowanego przez Mercedesa. Istnieją także inne typy takich silników produkowane przez tą samą fabrykę, jednak ponieważ potrzebują one do rozruchu butelek ze zgęszczonym powietrzem, więc je jako więcej skomplikowane w artykule moim pomiję. Silnik typ „Z“ fabryki Daimler (Mercedes) Benz, jest silnikiem posiadającym osobne przedkomory spalania. Komory te połączone są osobnymi kanałami z wnętrzem cylindrów. Paliwo wtryskiwane do tych przedkomór zostaje w nich częściowo spalane; powstałe dzięki temu ciśnienie wyrzuca gwałtownie wybuchającą mieszanekę do wnętrza cylindra i miesza ją tam z powietrzem dodatkowym. Ciśnienie wpływającej mieszaneki wynosi około 35 atmosfer, nacisk na tłok po spalaniu około 40 atmosfer. Przedkomory takie spełniają więc rolę kompresora, gdyż ułatwiają wejście paliwa do cylindra, rozpylają je i mieszają z powietrzem.

Wtryskiwane paliwo natrafia we wnętrzu na pewnego rodzaju palnik, który spełnia dwie funkcje: pulweryzatora i przewodnicy zapalonych molekuł. Studjum takiego palnika wymagało dużo eksperymentów,

gdyż musiał on być tak obmyślony by nie ulegał szybko zniszczeniu w wysokiej temperaturze spalania i by nie oddawał ciepła ścianom zewnętrzny.

Silnik opisywany jest sześciocylin-drowym, o skoku 165 mm. i średnicy 105 mm. Pojemność cylindrów 8.568 cm. Daje on moc 70 KM przy 1.300 obr./min. Karter i 2 bloki oraz nakrywa są z metalu lekkiego. Łuski cylindrów są wymienne, sporządzone z żeliwa szarego. Głowica cylindrów z żeliwa, umieszczone w niej są zawory ssawne, wydmuchowe, oraz zawory wtryskiwaczy wzgl. pulweryzatory.

Przedkomory są także umieszczone w głowicy. Zawory sterowane z góry, zapomocą popychaczy dźwigniowych. Wał rozrządczy w karterze silnika. Wał korbowy umocowany na siedmiu łożyskach przewymiarowanych ze względu na duże obciążenia panujące w silniku. Wogóle wszystkie organy silnika Diesel'a są narażone na obciążenia nie spotykane w normalnych silnikach, wobec czego konstrukcja ich wymagała dużych studjów. Np. tłoki są tak kombinowane by mogły wytrzymać wysokie ciśnienia i temperatury. Sam tłok jest sporządzony z żeliwa, głowica ze stali przykrytej płytką aluminiową jako od-prowadnikiem ciepła. Smarowanie i chłodzenie jak w silnikach normalnych. Pompa wtryskiwaczy i pompa doprowadzająca paliwo, napędzane są zapomocą trybów połączonych z wałem rozrządczym. Pompa wtryskiwaczy jest systemu Boscha. Pompa ta zastępuje w silniku Diesla karburator i zapal elektryczny wobec czego umieszczona jest tak, by kierowca mógł ją z łatwością obsługiwać. Dawkowanie paliwa, a co za tem idzie i regulacja ilości obrotów może być regulowana zapomocą dźwigni umieszczonej na kierownicy i pedału umieszczonego na miejscu akceleratora.

Puszczanie tego silnika w ruch odbywa się zapomocą elektrycznego starteru. Samochód o nośności

5.000 kg., z takim silnikiem, zużywa na 100 km. około 24 kg. oleju gazowego czyli nawet na wagę mniej niż analogiczny samochód pędzony benzyną. Rzeczywistą oszczędność można sobie uzmysłowić dopiero po przeliczeniu cen benzyny i ropy (82 zł. i 30 zł. za 100 litrów).

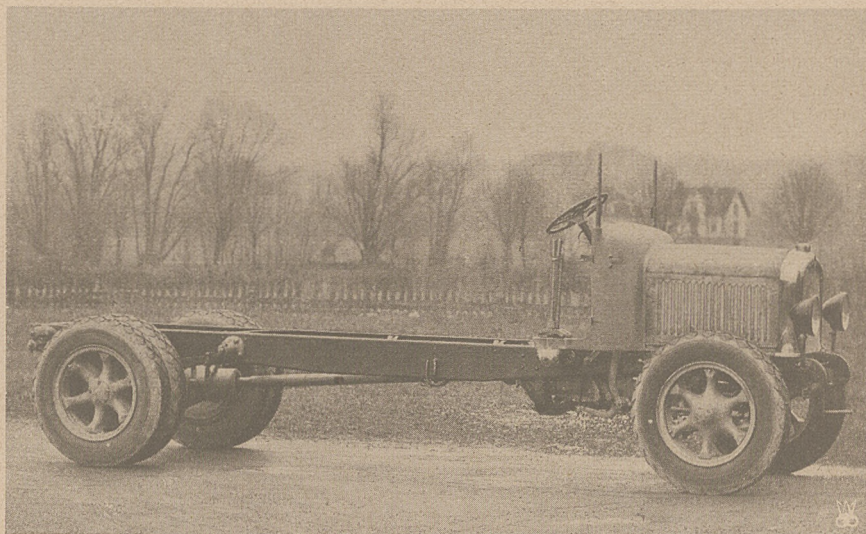
Innym silnikiem Diesel'a bardzo popularnym jest silnik produkowany przez firmę Saurer w Arbon (Szwajcarja). Silnik ten posiada następujące organy odmienne od takich samych silników przeznaczonych do napędu benzyną:

6 cylindrowa pompa wtryskująca o sześciu dyszach syst. Bosch, specjalne przedkomory spalania, ogrzewacze specjalne umożliwiające startowanie przy zimnym silniku, oraz specjalny regulator podwójnie działający, sprawdzający maksymalną ilość obrotów silnika i wolne obroty. Regulator ten działa wprost na pompę wtryskiwaczy, tak jak regulator w silniku normalnym działa na przepustnicę.

Każdy cylinder Diesel'a posiada przedkomorę spalania w kształcie bomby. Umieszczona ona jest w głowicy i łączy się z wnętrzem cylindra zapomocą lejkowatego kanału. W górnym martwym punkcie tłok prawie że dotyka dna głowicy, wobec czego objętość kompresyjna zawarta jest właściwie tylko w bom-

bie i lejkowatym przewodzie. Gdy tłok idzie do góry wpycha całe wprowadzone przez zawór ssawny powietrze do przedkomory i do lejka wskutek czego powstaje w lejku silny prąd powietrza. Jest to ważne dla mieszania się wtryskiwanego do przedkomory paliwa z powietrzem tembardziej, że wtryskiwanie odbywa się 15° przed górnym martwym punktem i dlatego paliwo miesza się doskonale z powietrzem. Po samozapłonie odbywa się to samo zjawisko jednak trwa dłużej, gdyż mieszanina silnie w przedkomorze zgęszczona wspomaga spalanie odbywające się głównie w lejku od strony cylindra. Temperatura nie chłodzonej przedkomory nie przekracza wedle danych fabryki 400 stopni zaś temperatura w lejku wynosi około 1.700 stopni. Spalanie jest dzięki temu urządzeniu bardzo kompletne, a wydmuch czysty przy każdej ilości obrotów. Nawet przy wolnych obrotach (300 — 400 na minutę), nie wychodzi dym z wydmuchu.

Stopień sprężania 15,5, ciśnienie przy końcu kompresji teoretycznie 35 atm., praktycznie 30 atm. Maksymalne ciśnienie w zależności od późniejszego lub wcześniejszego wtryskiwania wynosi 36—42 atm. Temperatura przy końcu sprężania około 500 stopni C. co wystarcza



5-cio tonowe podwozie Saurer z silnikiem Diesla.

zupełnie do samozapłonu oleju gazowego, gdyż zapala się on przy 30 atm. sprężenia już w temperaturze około 350 stopni C.

Temperatura wydmuchu jest nieco niższa jak w silnikach spalinyowych benzynowych, gdyż wynosi około 600 stopni C.

Silnik posiada skok cyl. 150 mm, średnicę cyl. 110 mm, pojemność cyl. 8.550 cm, moc przy 1.600 obr. min. 83 KM co odpowiada sprężaniu średniemu 5,5 atm. Przy 1.100 obr./min. dosięga ono około 6 atm.

Liczne i dokładne próby wykazały zużycie 210—230 gr. paliwa na KM i godz. co daje wydajność wyliczoną przy 10.000 kalorji na kg. paliwa:

632

=0,30

0,210 × 10.000

czyli 30%.

Zużycie oliwy jest identyczne jak przy silnikach benzynowych. Nie stwierdzono rozrzedzenia smaru jak to ma miejsce w silnikach o karburatorach przystosowanych do rozpylania ciężkich oleji.

Samochód posiada prądnicę 225 watową oraz starter Boscha o mocy 6 KM. Dwie baterje akumulatorów 12 volt i 60 amp./godz. każda, posiadają magnetyczny przełącznik, przełączający je raz w serję dla startu, raz równolegle do ładowania i oświetlenia. Ogrzewacze elektryczne umieszczone w cylindrach ogrzewane są, przy rozruszaniu na zimno, zapomocą prądu elektrycznego czerpanego z osobnego ogniwa akumulatorowego o napięciu ok. 2 volt, a pojemności 80 amp./godz.

Jak widzimy z tych dwu opisów zastosowanie silników Diesel'a do samochodów ciężarowych przybrało formy konkretne i są wszelakie dane, że samochody takie zaczną powoli wypierać samochody benzynowe. Opinia jakoby silniki Diesel'a nie dawały dobrego zrywu i były mniej elastyczne jak silniki benzynowe nie wytrzymuje obecnie krytyki, natomiast korzyści jakie daje ich

zastosowanie, a mianowicie oszczędzanie na benzynie w bilansie krajowym, a na kieszeni w bilansie każdego właściciela samochodu¹⁾ napewno wpłyną wkrótce na szerokie

¹⁾ patrz załączona tabelka kosztów eksploatacji samochodów.

zastosowanie tych pojazdów. Firma Junkers pracuje poważnie nad zastosowaniem silników syst. Diesel'a do samolotów i osiągnęła w tym kierunku bardzo dodatnie wyniki, co rokuje i na tem polu duże zmiany.

Stanisław Szydelski

KALKULACJA

(w przybliżeniu)

Kosztów eksploatacji pociągu automobilowego, składającego się z samochodu ciężarowego, o silniku typu 6 BLD (Diesel), nośności 7 tonn na 6 pneumatykach wraz z przyczepką nośności 5 tonn na 4-ech pneumatykach. (Dane fabryki Saurer).

Cena loco Arbon: Podwozie	Fr. szw.	38,050.—
„ „ „ Karoserji	„ „	3,350.—
„ „ „ przyczepki	„ „	8,400.—
Razem	Fr. szw.	49,800.—
	Zł.	86,154.—
Cło: podwozia	„	6,357.—
„ przyczepki	„	860.—
Przewóz	„	1,315.—
Ogólny koszt pociągu loco Warszawa	Zł.	94,686.—

a) Wydatki dzienne stałe:

(które są zawsze te same niezależnie od liczby kilometrów)

Odsetki od kapitału (10% od sumy: Zł. 94,686)	Zł.	31,50
Szofer, mechanik i garaż	„	26,—
Razem	Zł.	57,50

b) Wydatki na kilometr:

Zużycie oleju gazowego 28 kg. na 100 km.		
à Zł. 0,35 ¹ / ₂ za kg.	Zł.	0,19
Oleje i smary	„	0,03
Reperacje	„	0,15
Zużycie opon	„	0,43
Amortyzacja kapitału (bez opon) Zł. 83,886.—		
podzielonego na 250.000 km. (W rzeczywistości wozy „SAURER“ przebywają ponad 250,000 km., zwłaszcza jeżeli są dobrze utrzymywane)	„	0,34
	Zł.	1,05

Kalkulacja niniejsza nie uwzględnia kosztów asekuracji.

Opierając się na powyższych danych otrzymujemy koszta eksploatacji następujące:

Przy przebytej przestrzeni w ciągu 1 doby, wynoszącej	Łącznie dziennie na 1 pociąg	Łącznie na 1 pociąg i 1 kilometr	Łącznie na 1 tonnę i 1 kilometr
50 km.	50 × 1,05 + 57,50 = Zł. 110,—	Zł. 2,20	Zł. 0,18
100 km.	100 × 1,05 + 57,50 = Zł. 162,50	Zł. 1,62 ¹ / ₂	Zł. 0,13 ¹ / ₂
200 km.	200 × 1,05 + 57,50 = Zł. 267,50	Zł. 1,34	Zł. 0,11
300 km.	300 × 1,05 + 57,50 = Zł. 372,50	Zł. 1,24	Zł. 0,10 ¹ / ₃

KABRIOLET

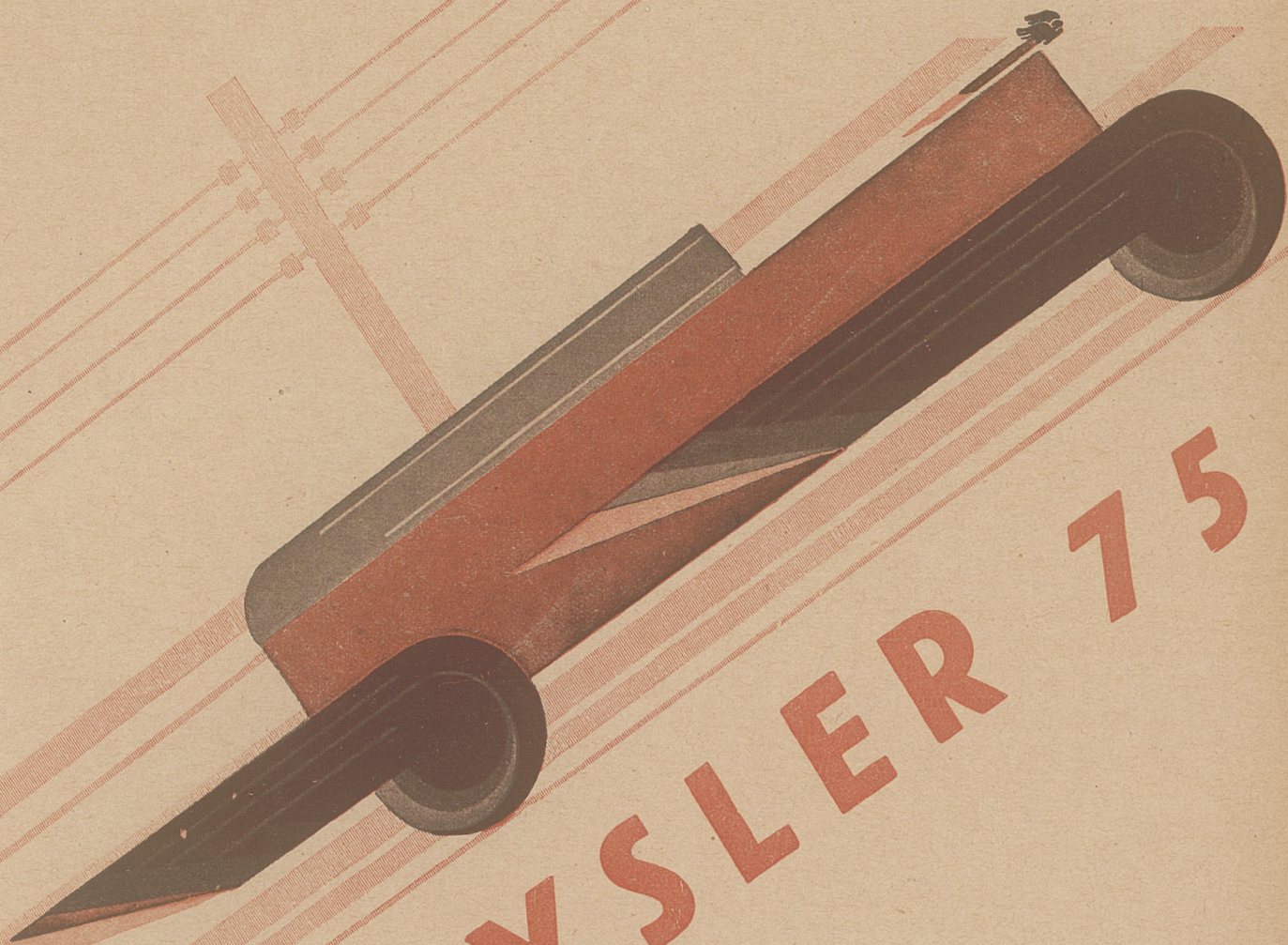
TRANSFORMABLE lic. Kellner

LIMUZyna

6-cio osobowa

OTO ZDUMIEWAJĄCE ZALETY CHRYSLERA:

Szybkość — 120 klm. na godzinę. Zapierające oddech przyspieszenie. Od jazdy krokiem do najwyższej szybkości bez zmiany biegu. Silnik sześciocylindrowy. Wał korbowy w siedmiu łożyskach. Resory tuż przy kołach, końce resorów w gumowych uchwytach. Hamulce hydrauliczne w szczelnych bębnach o działaniu rozpierającym, działają miękko i energicznie. Bezpieczeństwo — oszalamiające tempo — komfort i wygoda tak w zimie jak i w lecie.



CHRYSLER 75

AUTO-KONCERN

WARSZAWA
BELWEDERSKA 16
GMACH WŁASNY

BIURO SPRZEDAŻY:
WIERZBOWA 8, TEL. 126 36

Poznań, Gdańsk, Łódź, Katowice, Kraków, Lwów.

Z PRZESZŁOŚCI I PRZYSZŁOŚCI MIĘDZYNARODOWEJ TURYSTYKI SAMOCHODOWEJ

Wśród całej powodzi najrozmaitszych obchodów dziesięciolecia różnych dziedzin naszego życia państwowego nie zabrakło i obchodów mniej więcej ściśle z automobilizmem związanych. Ostatnio mieliśmy uroczystości związane z dziesięcioleciem polskiej turystyki, podczas których przypominaliśmy sobie cośmy podczas tego okresu już zdążyli zdziałać i o ile od dawnych warunków odbiegliśmy. Ale odwróćmy jeszcze o kilka kart wstecz, roztwartą już przez nas przy tej okazji, księgę dziejów turystyki samochodowej i rzucmy okiem na zapomniane już prawie zupełnie, pożółkłe od starości stronicę z opisami automobilizmu w ogóle, a zaczątków międzynarodowego ruchu samochodowego w szczególności, z ostatnich lat dziewiętnastego stulecia.

Ostatecznie cóż wielkiego: trzydzieści lat temu, okres jednego pokolenia, ale cóż za zmiany! Współczesny samochodziarz, przyzwyczajony do wszelkich udogodnień obecnych wprost nie będzie chciał wierzyć, że tak niesłychanie trudne były początki tego, co się obecnie staje zwykłym, integralnym składnikiem nowoczesnego życia i nie będzie mógł wyjść z podziwu dla ogromnego wysiłku, jaki podjęli odważni i zapaleni propagatorzy pierwocin automobilizmu. Okres ten śmiało i bez przesady można nazwać jego epoką heroiczną, bo naprawdę wprost bohaterstwa i niesłychanego samozaparcia się wymagało przedsięwzięcie wówczas wycieczek i wypraw samochodowych, połączonych nie tylko z dość dużym ryzykiem, ale i ogromnym wysiłkiem fizycznym i moralnym, związanym z pokonywaniem przenajrozmaitszych przeszkód, piętrzonych przez nieświadomość, a często i złą wolę ludzi.

W pojęciu współczesnego samochodziarza wątpliwa przyjemność stanowić musiała jazda niewygodną, trzęsącą, skrzypiącą, źle podresorowaną, zbyt wysoką, często nie posiadającą bocznych drzwiczek maszyną, której niezawodność zawsze pozostawiała wiele do życzenia. Człowiek, wybierający się na samochodową wycieczkę, musiał być przygotowany na wszelkie najgorsze ewentualności, jak zepsucie się tajemniczego jeszcze dla większości i kapryśnego silnika, którego nikt po drodze nie mógłby z pewnością naprawić, jak ciągle defekty niedoskonałych i okropnie w montowaniu niewygodnych opon, jak dolewanie wody do grzejącego się bez powodu silnika, jak wreszcie brak benzyny, chciwie pochłanianej przez maszynę, a nierozpowszechnionej jeszcze o tyle, by ją można było wszędzie po drodze dostać. Brak dobrych dróg, brak map i przewodników, brak jakiegokolwiek świadomie przedsięwziętych udogodnień, nieprzychylny, a nawet często wprost wro-

gi stosunek ludności, zatargi z woźnicami płoszącymi się zaprzęgów, powiększały jeszcze bardziej gehennę cierpień śmiałka, któremu zachciało się jazdy wymyślną szatańską maszyną. Dziś zdaje się łatwiej jest przejechać wpoprzek czarnego ładu lub przez piaski pustyni, niż wówczas paręset kilometrów przez środek najbardziej nawet kulturalnych krajów.

Źle już było, gdy ktoś chciał podróżować po swym rodzinnym kraju, ale postokroć biada temu, komu do głowy przyszedł niewczesny zamiar skierowania nietykale swych kroków, ile kół, poza granice swej ojczyzny. Straszne, co taki człowiek musiał przechodzić! Trzeba więc było przedewszystkiem płacić, trzeba sobie zdać sprawę z jakimi trudnościami, po jak długich dyskusjach, targach, perypetjach i udowodnieniach, przychodziło się dopiero do jakiegotakiego porozumienia z nieokrzesanymi, i nie znającymi się na rzeczy samochodowej celnikami. Nie dość na tem, trzeba było wyrabiać sobie „prawo jazdy“ i nowe dokumenty dla samochodu, co związane było często z bezsensownymi formalnościami, narzucanymi przez przepisy nieudolnie jeszcze i bez należytego zrozumienia, usiłujące ująć w ramy porządku administracyjno-prawnego, przychodzący dopiero świat, automobilizm. Często władza upoważniona do wydawania tych dokumentów urzędowała tylko w większych miastach i trzeba było, pozostawiając samochód, na opiece współtowarzyszów, spieszyć do odległej nieraz o 100 kl. siedziby władz, by tam niezrządkiem po parodniowej zwłoce dostać te upragnione a konieczne świstki.

Naprawa stosunków rozpoczęła się od powstania w roku 1898 Międzynarodowej Ligi Towarzystw Turystycznych, Ligue Internationale des Associations Touristes. Dopiero w roku 1902 zostaje wreszcie stworzony tak zwany tryptyk, tak bardzo w obecnych warunkach turystyki samochodowej rozpowszechniony. Ile jednak rozwinąć trzeba było pomysłowości i inicjatywy, by stworzyć rzecz tak niesłychanie prostą i praktyczną!

Już w swej pierwotnej formie tryptyk był dokumentem, który zwalniał posiadacza od obowiązku uiszczania kłopotliwych opłat celnych, zastępując go gwarancją wystawiającej tryptyk organizacji automobilowej lub turystycznej, upoważnionej do tego przez państwo. Właściciel samochodu, który chciał na nim wyjechać za granicę, składał sumę pieniężną w wysokości opłat, które musiałby uiścić przy przekroczeniu granicy, i wzamian zato dostawał dla swej maszyny dokument, składający się z trzech części, stąd nazwa tryptyku — dokumentu potrójnego. Jedna z nich pozostawiała

w granicznym urzędzie celnym przy wjeździe do danego kraju, druga przy wyjeździe, a trzecia upoważniała jej posiadacza do odebrania swej kaucji, która została by wypłacona zainteresowanym władzom celnym, w razie gdyby posiadacz tryptyku nie wywiązał się z przyjętych na siebie zobowiązań, a więc np. gdyby do pewnego terminu nie opuścił obcego kraju.

Jak bardzo potrzebną była ta inowacja, świadczy o tem to, że już w roku 1903 wszystkie niemal poważniejsze kraje Europy wprowadziły we wzajemnych stosunkach turystycznych używanie tryptyku. Jedynie Anglja wprowadziła je u siebie, dopiero podczas wojny w roku 1916, a to dlatego tylko, że pogorszenie warunków ekonomicznych zmusiło ją do znacznego obostrzenia ceł wwozowych na samochody, które dotąd były na tyle niskie, że prosto nie wymagały wprowadzania żadnych specjalnych ulg dla turystów.

Praktyka wykazała jednak po pewnym czasie, że w stosowanym dotąd systemie są jeszcze pewne braki, jak np. konieczność pozostawiania większych nieraz sum pieniężnych oraz konieczność wyrabiania kilku naraz tryptyków w razie wyjazdu na jakąś wyprawę, zakrojoną na szerszą skalę i mającą objąć kilka krajów. Z obu trudności znalazło się zadawalniające wyjście, wprowadzono więc z czasem zamiast pozostawiania gotówki gwarancję bankową, lub też wymagano pozostawiania drobnej tylko części należnych pieniędzy, resztę zaś podejmowały się w razie potrzeby spłacać towarzystwa ubezpieczeniowe, pobierające za swe ryzyko niewielką opłatę. Dla usunięcia drugiej trudności wprowadzono od roku 1914 tak zwany „carnet de passage en douane“, będący dokumentem, upoważniającym do kolejnego przejazdu przez wymienione na nim kraje, bez potrzeby pokrywania jakichkolwiek opłat celnych. Przy wyrabianiu takiego dokumentu, składać trzeba było gwarancyjną sumę w wysokości opłaty celnej jednego tylko z przejeżdżanych krajów, i to tego, w którym ta opłata jest najwyższa, co naturalnie w porównaniu z tryptykami, wystawianymi tylko na jedno państwo, stanowi znaczne finansowe ułatwienie.

Nietylko jednak celne trudności stanowiły czynnik hamujący rozwój międzynarodowego samochodowego ruchu turystycznego, ale również jak już zaznaczyłem i trudności, związane z wyrabianiem dokumentów dla samej maszyny i dla kierowcy. Usunięto je przez stworzenie, dzięki międzynarodowej konwencji z 11 października 1909 r., tak zwanych międzynarodowych świadectw drogowych. Według postanowień tej konwencji automobilista z państwa, które do niej przystąpiło, może na podstawie dokumentu wystawionego przez władze swego kraju jeździć po terytorjum innych państw, bez potrzeby wyrabiania specjalnych na danym terytorjum obowiązujących papierów.

Oto są pokrótce zestawione wyniki osiągnięte dzięki staraniom wspomnianej już Ligi Towarzystw Turysty-

cznych, która zresztą w pierwotnej swej formie przetrwała tylko do początku wojny, gdy musiała z konieczności przerwać swą działalność. Po wojnie, w roku 1919 odrodziła się znów pod postacią Międzynarodowego Związku Turystycznego — Alliance Internationale de Tourisme — A. I. T. który jest jedną z najpotężniejszych organizacyj międzynarodowych, jednoczącą w swych szeregach przedstawicieli wszystkich poważniejszych państw od Azji do Ameryki, i odgrywającą znaczną, moralną naturalnie, rolę, w obecnych międzynarodowych stosunkach turystycznych.

Od roku 1904 powstał i nie mniej owocnie w tym samym kierunku zaczął działać Międzynarodowy Związek Uznanych Klubów Automobilowych, znany pod skrótem A. I. A., i współpracujący ściśle ze Związkiem Turystycznym, naturalnie już tylko w dziedzinie automobilowej.

Jakież są wytyczne działalności na przyszłość obu tych potężnych i wpływowych związków. Przedewszystkiem jeszcze dalsze uproszczenie i ułatwienie, związane z wydawaniem tryptyków i „carnet de passage en douane“, przytem marzeniem ich byłoby doprowadzenie kiedyś do zawarcia między wszystkimi państwami układu takiego, jaki już od kilku lat istnieje między Stanami Zjednoczonymi i Kanadą, na mocy którego rok rocznie parę milionów samochodów przekracza granicę tych państw bez jakichkolwiek formalności. Nie jest to czczą utopją, bo już teraz kilka państw zawierało analogiczne umowy, dotyczące turystyki rowerowej i motocyklowej, trudności jednak do zwalczania są jeszcze olbrzymie.

Dalszem zadaniem jest przeforsowanie przyjęcia przez Stany Zjednoczone układu o międzynarodowym świadectwie drogowym, co napotyka tam na trudności ze względu na ustrój Stanów, wymagający ratyfikowania konwencji przez każdy z 48 stanów oddzielnie, a ma realizacja tego zamierzenia niepoślednie znaczenie, bo samochodowa turystyka „trans-oceaniczna“ staje się obecnie zjawiskiem, przybierającym coraz to poważniejszą postać.

Wielką troską Międzynarodowego Związku Turystycznego jest również sprawa zniesienia opłat za wizy, stanowiących nieraz dość poważną przeszkodę w zamierzeniach turystycznych. Jako przykład podawany jest na terenie międzynarodowym fakt, że przez te wizy omal że nie doszła do skutku w roku 1927 wyprawa do Anglii 12.000 członków Legji Amerykańskiej, ponieważ z ogromnym trudem w ostatniej niemal chwili zdołano uzyskać zwolnienie od opłat za wizy, które w tym wypadku miały wynieść aż 24.000 funtów szterlingów! Dąży się więc, by państwa zawierały między sobą odpowiednie wzajemne układy, argumentując, że, jeżeli na przeszkodzie stoją kwestje bezpieczeństwa i obawa przed nieodpowiednimi elementami, to usunąć się ją da przez pewne obostrzenie, naturalnie nie pod wzglę-

dem finansowym warunków wydawania paszportów i wprowadzenia współpracy ministerstwa spraw zagranicznych z wystawiającymi je urzędami, które w każdym razie lepiej będą mogły kontrolować swych obywateli, niż nie znający ich konsul obcego państwa. Obecnie zresztą istnieje cały szereg podobnych układów między poszczególnymi państwami, dotyczących nawet nietylko wiz ale wogóle nawet zupełnego skasowania we wzajemnych stosunkach turystycznych paszportów.

Do dalszych punktów działalności A.I.A. i A.I.T., należy dążenie do ujednostajnienia na terenie międzynarodowym całego szeregu spraw, związanych już nie ze stroną „dokumentną“ turystyki międzynarodowej, ale z samymi warunkami ruchu. Na pierwszy plan wysuwa się tu sprawa ujednostajnienia znaków drogowych, w znacznej mierze już uregulowana i najbardziej w każdym razie z pośród wszelkich innych zagadnień z tej dziedziny, uporządkowana. Istnieje już międzynarodowa konwencja, ustalająca cztery zasadnicze znaki bezpieczeństwa dla ruchu drogowego i przeznaczająca dla tarcz tych znaków postać trójkątną, która przytem dla nich tylko wyłącznie zostaje zastrzeżona. Pozostają jeszcze tylko do ujednostajnienia drogowskazy i inne znaki o charakterze informacyjnym, jak również i znaki dawane przez kierowców lub policjantów, mające na celu informowanie osób trzecich o zamierzeniach prowadzącego maszynę lub też regulowanie ruchu. Poza to łatwej i prostej tej sprawie poświęcono już sporo uwagi i czasu, nie osiągnąwszy dotąd żadnego pozytywnego rezultatu, ponieważ wprowadzone w różnych krajach systemy znaków ręką, ogromnie się przeważnie zakorzeniły i trudne są do wyrugowania.

Drugim analogicznym zagadnieniem, bardzo żywotnym dla wyjeżdżających zagranicę, czego zresztą najlepiej dowiódł ostatni raid Automobilklubu Polski, jest sprawa jazdy prawą czy lewą stroną drogi. Dużo już krwi napsuło to ludziom, w znaczeniu dosłownym i przenośnym, dużo się na ten temat dyskutuje, nie można jednak ruszyć z martwego punktu, ponieważ na przeszkodzie do przeniesienia ruchu z jednej strony drogi na drugą stoi — nietylko sprawa wykorzenia dotychczasowego przyzwyczajenia, ale przede wszystkim konieczność dość kosztownych przeróbek sieci i taboru tramwajowego i autobusowego, i każdy z „lewostronnych“ krajów, bardzo długo się namyśla, czy może sobie pozwolić na zmianę swej „orientacji“ na prawo. A takich „lewicowych“ krajów mamy jeszcze sporą gromadkę, do której oprócz bliżej nam znanych sąsiadów Austrii, Czech i Węgier należą jeszcze Argentyna, Anglja, Irlandja, Portugalja i Szwecja.

W stanie załatwiania znajduje się także sprawa międzynarodowych map drogowych, które potrafiłyby objąć całość ważniejszych szlaków turystycznych. Dotąd wysiłki były zbyt rozproszone, gdyż każdy Klub Automobi-

lowy czy turystyczny wydawał mniej lub więcej szczegółowe mapy drogowe swego kraju i brakowało dotąd, dostatecznie dokładnie opracowanych przewodników i map ważniejszych szlaków komunikacyjnych na kontynencie, mogących mieć znaczenie dla międzynarodowego ruchu samochodowego. Ciekawy jest pewien szczegół, na który w związku z tem narzekają turyści z krajów zachodniej Europy: mianowicie po wojnie bardzo wiele miejscowości pozmieniało swe nazwy, czy to przez zasadniczą jej zmianę, czy też przez nadanie jej formy i brzmienia w języku narodu, który dopiero w obecnych warunkach uzyskał całkowitą możliwość usamodzielnienia, w związku więc z tem turyści ci pragnęliby, aby przynajmniej do pewnego czasu na mapach i przewodnikach wydawanych dla ich użytku, podawano obok nowej również i dawną nazwę. Analogicznym również ułatwieniem dla zagraniczników byłoby wydanie międzynarodowego słowniczka samochodowego, który ułatwiłby obcokrajowcom porozumienie się w razie jakiegoś wypadku, czy potrzeby, z warsztatami reprezentacyjnymi lub sprzedawcami paliwa, lub w jakiegokolwiek innej sytuacji dotyczącej ich samochodu.

Do załatwienia pozostało także jeszcze kilka drobniejszych spraw dotyczących ułatwień celnych przy przyjeździe przez granicę, jak np. rozciągnięcie całkowitych uprawnień, jakie dają tryptyki lub „carnet de passage en douane“, również i na odbywające międzynarodowe tury, autobusy i autocary, co do których nągół większość państw stawia pewne trudności i nie chce traktować maszyn takich na równi z samochodami prywatnymi. Dalej chodzi np. o ułatwienia celne dla przewożenia ze sobą aparatów radiowych, które coraz częściej już stają się normalnym wyekwipowaniem wy-cieczkowiczów samochodowych, oraz jeżeli już nie o zupełne zniesienie, to przynajmniej o znaczne zmniejszenie pobieranego przez różne państwa podatku od samochodu, wynoszącego nieraz, naturalnie w razie nieco dłuższego pobytu w danym kraju, tyleż co normalny podatek roczny obowiązujący w tem państwie.

Powyższy pobieżny nieco przegląd linii rozwoju, organizowania się i porządkowania międzynarodowej turystyki samochodowej wskazuje nam, jak wiele już w tej dziedzinie zdziałano i jakie jeszcze cele do zrealizowania pozostały, ale przede wszystkim unaocznia nam, jak ważnym czynnikiem w obecnych warunkach życiowych i w obecnych formach życia cywilizowanego człowieka jest turystyka, i to turystyka rozporządzająca tak doskonałym już i praktycznym narzędziem, jakim jest samochód. Ogrom pracy i wysiłków wkładanych w jej dalszy rozwój, oraz potęga organizacyj, stojących na czele jej postępu i doskonalenia się, świadczą o tem w sposób najbardziej dobitny i rokują jej jaknajlepszą przyszłość.

Adam Minchejmer.

„HILLMAN”



ANGIELSKI SAMOCHÓD
8 cylindrów w jednej linji

Servo-hamulce, szyby niekalejące
„triplex”, karoserje różnych typów

NAJWIĘKSZYM SUKCESEM ANGIELSKICH SAMOCHODÓW BYŁ RAID do MONTE CARLO

Zwycięstwo zdobyte zostało na 8-o cylindrowym samochodzie Hillman.

Droga przebyta w ciągu 91 godzin wynosiła 3440 kmtr. i prowadziła z północy Szwecji do Monte Carlo.

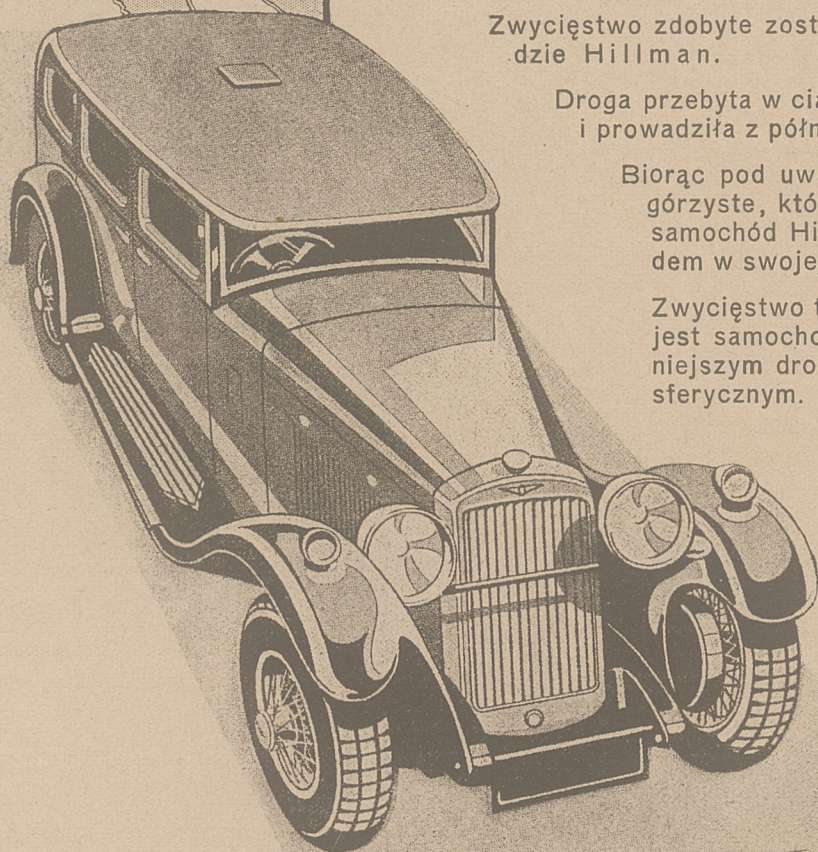
Biorąc pod uwagę mgłę, zamrożłe drogi i tereny góryste, które przebyć musiał 8-o cylindrowy samochód Hillman — zwycięstwo to jest rekordem w swojej klasie.

Zwycięstwo to niezbitie udowodniło, że Hillman jest samochodem, mogącym sprostać najtrudniejszym drogom i najgorszym warunkom atmosferycznym.

JENERALNA REPREZENTACJA
NA POLSKĘ

ERNEST GILBERT
ŁÓDŹ

Ewangelicka Nr. 1.



HILLMAN

WARSZAWA

Tadeusz Fijałkowski
Foksal 12, tel. 91-55

POZNAŃ

„KOMNA” Sp. z o. p.
Dąbrowskiego 83/85

ŁÓDŹ

Alfred Keilich i S-ka
Wolczańska 188

Zjazd Gwiazdzisty do MONTE CARLO

Wspaniała impreza International Sporting Klubu i Automobilklubu Monaco, która co roku już w styczniu budzi z krótkiego wypoczynku zimowego cały automobilizm europejski, odbyła się po raz dziewiąty z kolei, odnosząc olbrzymi sukces sportowy i organizacyjny. Do zawodów zgłoszono rekordową cyfrę 142 samochodów, z których wystartowało 114, a do celu doszło 88. Cyfry te mówią najlepiej o popularności, jaką Zjazd zdobył sobie wśród automobilistów całej Europy, a jednocześnie podkreślają powagę i trudność imprezy. Żaden inny zjazd gwiazdzisty, których się tyle ostatnio namnożyło we wszystkich krajach, nie może się pod względem swego znaczenia, a równocześnie pod względem wymagań stawianych współzawodnikom, równać ze Zjazdem Gwiazdzistym do Monte Carlo. Zawody te przerastają więcej niż o głowę wszystkie inne automobilowe konkursy turystyczne, wznosząc się na poziom imprez o celach i zadaniach zupełnie innych, niż zwykłe zadowolenie ambicji kilkudziesięciu bogatych



Na mecie w Monte Carlo. Panna Brunell, wyglądając z otworu w dachu swego Talbota, opowiada o przeciwnościach, napotkanych w drodze na Lazury Brzeg.

sportsmanów. Ażeby to zrozumieć wystarczy sobie tylko uświadomić, że piękna ta impreza wzbudza co roku na przeciąg kilku dni ruch w całej Europie, od Gibraltaru do Tallinu, od Aten aż do John O'Groats, wystarczy sobie uświadomić, że w tym czasie po drogach całego kontynentu pędzą do wspólnego celu samochody wszystkich marek świata, opatrzone dumnym napisem „Rallye Automobile Monte Carlo“, że do szlachetnej konkurencji stają kierowcy wszystkich niemal narodowości, że przed zawodnikami stoją otworem niewzruszone kiedykolwiek barjery graniczne, wystarczy zdać sobie sprawę z ogromnego zainteresowania, jakie wzbudzają wozy raidowe w set-

kach mijanych miejscowości, ażeby dojść do wniosku, że jednak Zjazd do Monte Carlo jest czemś więcej niż zwykłym raidem automobilowym. Konkurs ten, ze swym z roku na rok wzrastającym rozmachem organizacyjnym, z jednej strony przyczynia się niewątpliwie do wzajemnego poznania i zbliżenia narodów europejskich, a z drugiej strony jest znakomitą propagandą obecnej potęgi uznanych Klubów automobilowych i nieograniczonych możliwości ich dalszej współpracy, do jakich nie doszedł i zapewne nigdy nie dojdzie żaden inny związek na świecie. Poza temi wyjątkowymi właściwościami posiada Zjazd gwiazdzisty do Monte Carlo wszystkie dodatnie strony wielkich raidów samochodowych, będąc wymowną ilustracją wspaniałego rozwoju i postępu automobilizmu oraz świetną propagandą wielkiej turystyki międzynarodowej.

Nic zatem dziwnego, że wobec tak znakomitego rozkwitu tej imprezy, dają się słyszeć głosy, domagające się zmiany skromnej, dziś już nawet naprawdę za skromnej nazwy „Zjazd gwiazdzisty do Monte Carlo“ na bardziej odpowiedni tytuł „Mistrzostwo Świata w turystyce samochodowej“. Czy tytuł



Z samochodów, które przejeżdżały przez Lwów i Warszawę, największe zainteresowanie wzbudzał wspaniały Grabam Paige zeszłorocznego zwycięzcy dr. Van Eijcka, świetnie wyposażony do walki z przeciwnościami zimowej jazdy. Coprawda w tym roku te wszystkie łopaty, liny, bloki i łańcuchy nie na wiele się przydały.

ten będzie wprowadzony — narażenie niewiadomo; w każdym razie stwierdzić trzeba, że nieporównane te zawody całkowicie sobie na niego zasłużyły.

O przepisach regulaminowych Zjazdu gwiazdowego do Monte Carlo niejednokrotnie już pisaliśmy, to też przypomniemy pokrótce tylko główne punkty, decydujące o klasyfikacji. A więc każdy automobilista może wyruszyć na Zjazd na jakimkolwiek wozie turystycznym czy też sportowym, z miasta dowolnie wybranego z mapy, opracowanej przez organizatorów konkursu. Po wystartowaniu trzymać się należy ustalonej marszruty, a w kilku głównych miastach po drodze przejazd musi być potwierdzony przez tamtejsze automobilkluby. Po zjechaniu się zawodników w Monte Carlo (w tym roku nastąpiło to 29 stycznia) odbywa się jeszcze próba regularności na trudnym, górskim obwodzie szosowym, poczem wynik każdego współzawodnika oblicza się na punkty, biorąc pod uwagę przebytą przestrzeń, uzyskaną szybkość przeciętną, ilość przewiezionych pasażerów, litraż silnika i rezultat próby regularności. Konkurent, który osiągnie największą ilość punktów, zostaje zwycięzcą zawodów.

Podobnie, jak i w innych konkursach turystycznych, szybkość przeciętna nie jest dowolną i powinna

być nie mniejszą niż 35 klm./g. i nie większą niż 40 klm./g. Za osiągnięcie szybkości przeciętnej do 43 klm./g. liczy się tyle samo punktów, jak gdyby szybkość wynosiła 40 klm./g., natomiast przekroczenie szybkości 43 klm./g. powoduje dyskwalifikację. Ponadto w tym roku po raz pierwszy wprowadzono utrudnienie, polegające na tem, że czas otwarcia punktów kontrolnych w poszczególnych miastach po drodze był ściśle określony i spóźnienie się na jakąkolwiek kontrolę eliminowało zawodnika z konkursu. Jak się okazało, przepis ten jest bardzo uciążliwy, bo z pośród 26 samochodów, które nie dotarły do Monte Carlo, większość odpadła właśnie skutkiem spóźnienia się na kontrolę.

Gdyby nie ten srogi przepis, uniemożliwiający nadrabianie wszelkich opóźnień, raid byłby w tym roku wyjątkowo łatwy, ze względu na niezwykle, jak na tą porę, sprzyjające warunki atmosferyczne. Poza mgłą w niektórych okolicach, oraz niewielkimi opadami śnieżnymi w Anglii, w całej Europie nie było żadnych utrudnień dla komunikacji samochodowej.

Tembardziej więc można się dziwić, dlaczego z czterech samochodów, reprezentujących na Zjeździe polskie barwy, do celu dotarł zaledwie jeden? Najprawdopodobniej, tak jak i w latach ubiegłych, głów-

nym tego powodem stało się niedostateczne przygotowanie naszych zawodników i ich wozów, nie dorastające do wymagań tych gigantycznych zawodów.

Z Polski startowali w tym roku następujący zawodnicy: ze Lwowa — Jan Ripper na sam. Tatra i Sommerstein na sam. Buick, a z Warszawy — Habersfeld na sam. Studebaker. Z całej tej czwórki jedynie Hinterhoff zdołał dojechać do Monte Carlo w przepisany termin, jednak w ostatecznej klasyfikacji zajął dopiero 55 miejsce, zdobywając 306,351 punktów.

Wszystkie czołowe miejsca w klasyfikacji tegorocznego Zjazdu zajęli współzawodnicy, którzy startowali w Jassach, w Rumunji. Ponieważ droga ich wiodła przez Lwów i Warszawę, więc na punktach kontrolnych przed lokalami Małopolskiego Klubu Automobilowego i Automobilklubu Polski widzieć mogliśmy wszystkich przyszłych triumfatorów Zjazdu. Pierwsze miejsce w ostatecznej klasyfikacji Zjazdu zdobył nasz miły gość zeszłoroczny Hector Petit, na małym, pięciokonnym zaledwie samochodzie La Licorne, co niewątpliwie jest pierwszorzędnym wyczynem technicznym i sportowym.

Ostateczna klasyfikacja Zjazdu na dziesięciu pierwszych miejscach wypadła następująco:



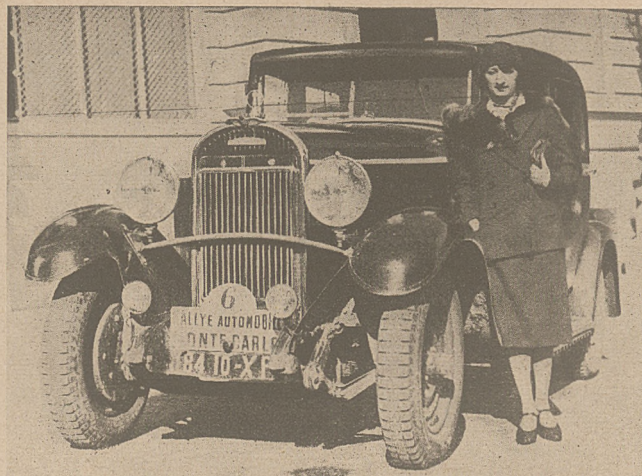
Zwycięzca Zjazdu, Hector Petit na samochodzie Licorne, na punkcie kontrolnym w Warszawie.



Zdobywca drugiego miejsca, Berlesco na samochodzie De Soto, na punkcie kontrolnym w Warszawie.



Hinterhoff na samochodzie Studebaker był jedynym kierowcą polskim, który dotarł do Monte Carlo w przepisany terminie.



Pani Doré na samochodzie Chenard Walcker klasyfikowała się w Zjeździe do Monte Carlo, jako pierwsza kobieta, zdobywając nagrodę dla dam.

1. Petit (La Licorne) miejsce startu Jassy, dystans 3518 klm., szybkość średnia na godzinę 40 klm., punktów 320,658.

2. Berlesco (De Soto) Jassy, 3518 klm., 40 klm./g., 320,649 p.

3. Blin d'Orimont (Studebaker) Jassy, 3518 klm., 40 klm./g., 320,396 p.

4. Van Eijck (Graham Paige) Jassy, 3518 klm., 40 klm./g., 320,321 p.

5. Bignan (Fiat) Jassy, 3518 klm., 40,053 klm./g., 320,158 p.

6. Urdariano (Fiat) Jassy, 3518 klm., 41 klm./g., 320,052 p.

7. Healey (Triumph) Tallinn, 3474 klm., 40 klm./g., 319,998 p.

8. Bussienne (Sizaire) Tallinn, 3474 klm., 40 klm./g., 319,941 p.

9. pani Doré (Chenard Walcker) Tallinn, 3474 klm., 40 klm./g., 319,937 p.

10. Szmielk (Weiss Manfred) Tallinn, 3474 klm., 41,357 klm./g., 319,880 p.

Swój wielki sukces w tegorocznym Zjeździe zawdzięcza Hector Petit niewątpliwie i temu, że zajął on pierwsze miejsce w próbie regularności, zdobywając tam 7,888 punktów na 8 punktów możliwych do zdobycia. Tyle samo punktów uzyskał również Healey na samochodzie Triumph.

Jak co roku odbyły się jeszcze w Monte Carlo w dniach następnych: konkurs komfortu i wyścig

górski na wzniesieniu Mont des Mules, dostępne wyłącznie dla tych uczestników Zjazdu, którzy przybyli do celu w przepisany czasie.

W konkursie komfortu Wielką Nagrodę Honorową zdobył Pass na samochodzie Sunbeam. W klasie samochodów o karoserjach otwartych pierwszą nagrodę uzyskał lord Clifford na sam. Lagonda, w klasie karoseryj zamkniętych — panna Brunell na sam. Talbot i w klasie karoseryj przemiennej — Goesmans na sam. Voisin. Pozatem nagrody specjalne otrzymali: Dony na sam. Bugatti i Harvey na sam. Mercedes-Benz.

Trudny wyścig górski na trzykilometrowym wzniesieniu Mules zgromadził na starcie 39 samochodów. Pomimo niesprzyjającej pogody osiągnięte zostały doskonałe rezultaty, przyczem padł również rekord konkursu. Wyniki w poszczególnych kategoriach są następujące:

Kat. 750 ccm.: 1. Orizet (Rosen-gart) 4 m. 29,6 s.; 2. Rudat (B. M. W.) 4 m. 34,8 s.; 3. Simons (D. K. W.) 4 m. 48,8 s.

Kat. 1100 ccm.: 1. Montgomery (M. G.) 4 m. 02,4 s., rekord kategorii; 2. Leverett (Riley) 4 m. 05,4 s.

Kat. 1500 ccm.: 1. pani Chetwynd (Lea Francis) 4 m. 05,8 s.; 2. Vallette (Peugeot) 5 m. 08,6 s.

Kat. 2000 ccm.: 1. Andrew (Cros-

sley) 4 m. 12,2 s. 2. Finigan (Cros-sley) 4 m. 18,6 s.; 3. panna Brunell (Talbot) 4 m. 48,2 s.

Kat. 3000 ccm.: 1. Weliczkowicz (Bugatti) 3 m. 19,2 s., szybkość średnia na godzinę 54,216 klm., ogólny rekord konkursu; 2. panna Friedrich (Bugatti) 3 m. 40,4 s.

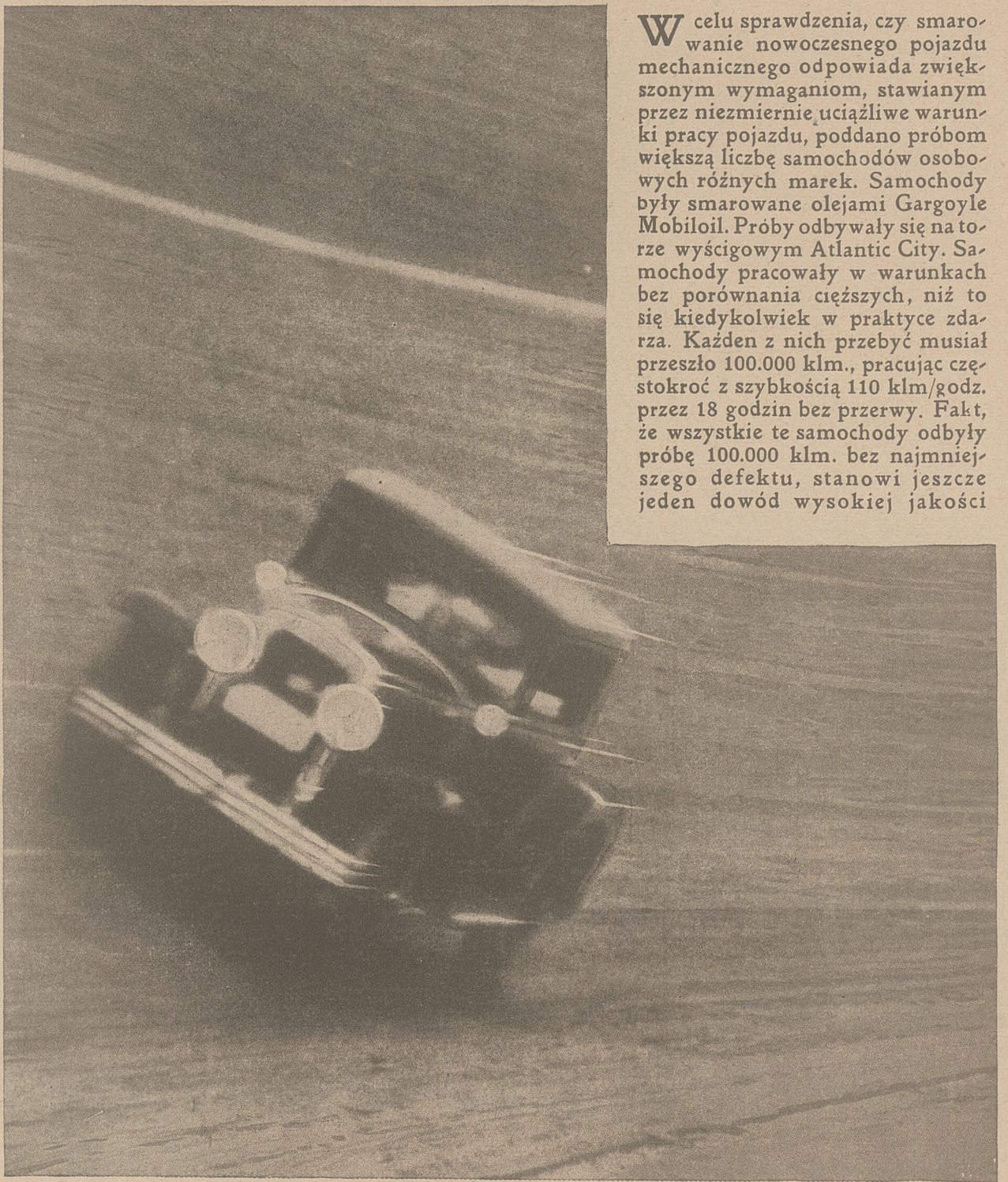
Kat. 5000 ccm.: 1. Butculesco (Marquette) 4 m. 07,8 s., rekord kategorii; 2. Whalley (Chrysler) i Ferrant (Graham Paige) 4 m. 22,2 s.

Kat. 8000 ccm.: 1. Van Eijck (Graham Paige) 3 m. 56,2 s.

Na zakończenie wspomnieć należy o jeszcze jednej imprezie, ściśle związanej ze Zjeźdem gwiazdzistym do Monte Carlo, chociaż urządzonej na przeciwnym krańcu Europy, a mianowicie o Zjeździe gwiazdzistym do Rygi, zorganizowanym w dniu 21 stycznia przez Automobil i Aero Klub Łotwy. Konkurs ten miał na celu zachęcenie jaknajwiększej liczby uczestników Zjazdu do Monte Carlo do obrania Rygi za miejsce startu.

Impreza spotkała się z dość dużym zainteresowaniem. Zwycięstwo odniósł May na samochodzie D. K. W., drugie miejsce zajął Francotte na sam. Minerva, a trzecie Doerschlag na sam. Mercedes-Benz. Złotym zrzędzeniem losu, w klasyfikacji Zjazdu gwiazdzistego do Monte Carlo May zajął miejsce 88, to znaczy ostatnie. M. K.

W celu sprawdzenia, czy smarowanie nowoczesnego pojazdu mechanicznego odpowiada zwiększonym wymaganiom, stawianym przez niezmiernie uciążliwe warunki pracy pojazdu, poddano próbom większą liczbę samochodów osobowych różnych marek. Samochody były smarowane olejami Gargoyle Mobiloil. Próby odbywały się na torze wyścigowym Atlantic City. Samochody pracowały w warunkach bez porównania cięższych, niż to się kiedykolwiek w praktyce zdarza. Każdy z nich przebyć musiał przeszło 100.000 klm., pracując częstokroć z szybkością 110 klm/godz. przez 18 godzin bez przerwy. Fakt, że wszystkie te samochody odbyły próbę 100.000 klm. bez najmniejszego defektu, stanowi jeszcze jeden dowód wysokiej jakości



Gargoyle Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A. - CZECHOWICE, WARSZAWA

Jazda Zimowa do Zakopanego Krakowskiego Klubu Automobilowego

dnia 9 lutego 1930 r.

W CIĘŻKICH WARUNKACH DROGOWYCH, Z POWODU OLBRZYMIKICH OPADÓW
ŚNIEŻNYCH I ZAMIECI, Z OGÓLNEJ ILOŚCI 16 KONKURENTÓW

2 STARTUJĄCE SAMOCHODY

CITROËN

PRZYBYWAJĄ DO METY JAKO

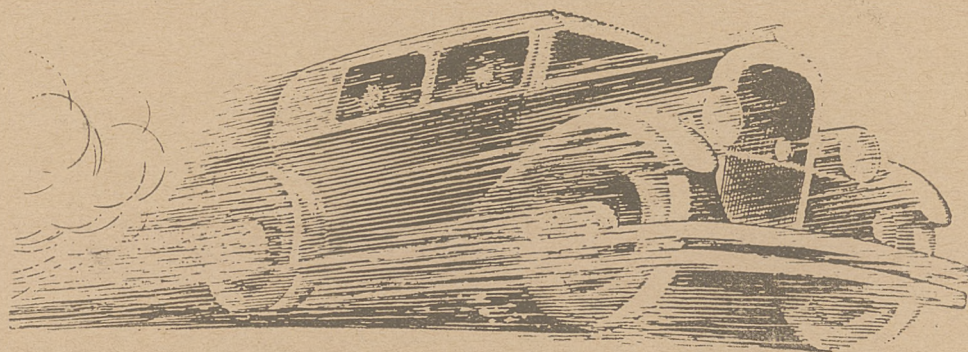
PIERWSZY

P. Jerzy Widawski

DRUGI

Adam hr. Potocki

OSIĄGAJĄC RÓWNE WYNIKI



ZIMĄ CZY LATEM, W POGODĘ CZY SŁOTĘ,
ZAWSZE PIERWSZY — ZAWSZE NIEZAWODNY

POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODÓW

CITROËN

SP. z O. O.

WARSZAWA, CZERNIAKOWSKA 199

PRZEDSTAWICIELSTWA: WARSZAWA, POZNAŃ, KRAKÓW, LWÓW, ŁÓDŹ, GDAŃSK, KATOWICE,
LUBLIN, BIAŁYSTOK, BYDGOSZCZ, KUTNO, WŁOCŁAWEK.

Dzięki zastosowaniu
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.

Sport w ubiegłym miesiącu

Na ostatnim posiedzeniu Komisji Sportowej A. P., został odczytany list Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych w Paryżu (A.I.A.) z zawiadomieniem że Międzynarodowa Komisja Sportowa wręczyła dwunastu swoim członkom specjalne opaski na rękaw, które dają im prawo wolnego wstępu i kontroli wszystkich zawodów automobilowych, organizowanych przez Kluby należące do A.I.A. Ponieważ do A.I.A. należą kluby 34 państw, jest to więc imponujące pod względem rozległości prawo kontroli zawodów automobilowych we wszystkich pięciu częściach świata.

Wśród członków posiadających te specjalne uprawnienia znajdujemy na zwiasko Prezesa Komisji Sportowej A.P. p. J. Regulskiego, jako przedstawiciela Polski. — Jest to niewątpliwie wielki sukces, świadczący o nowym umocnieniu się polskiego sportu na terenie międzynarodowym, które zostało osiągnięte również dzięki coraz lepszej organizacji polskiego automobilizmu, jak i dzięki walorom osobistym reprezentujących go jednostek.

RAID ZIMOWY KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO.

Doroczny Raid Zimowy Krakowskiego Klubu Automobilowego, rozgrywający się na trasie Kraków—Zakopane, zorganizowany został w dniu 8 lutego przy udziale 13 samochodów. Zawody polegały na przebyciu drogi z Krakowa do Zakopanego po dowolnej trasie, w maksymalnym czasie sześciu godzin. Punkty do datnie liczyło się za ilość przejechanych kilometrów, podczas gdy karne za nieosiągnięcie przepisanej szybkości, za spóźnienie, oraz za nieobsadzone miejsce w samochodzie lub zmianę członka obsady.

Raid odbył się w bardzo uciążliwych warunkach, gdyż w nocy z 7 na 8 lutego szalała wielka zamieć śnieżna, która pozasypywała szosy. Z tej też przyczyny do Zakopanego w przepisany terminie

przybyło zaledwie ośmiu konkurentów.

Sklasyfikowali się oni, jak następuje:
1. Jerzy Widawski — A.P. (Citroën),
3. Jan Chrzaszcz — K.K.A. (Lancia),
2. Adam hr. Potocki — K.K.A. (Citroën),
4. Marjan Lanc — K.K.A. (Chevrolet),
5. Alfred Sommerstein — M.K.A. (Buick),
6. Teodor Hadrjan — L.A.K. (Austro-Daimler),
7. Witold Nowak — K.K.A. (Ford),
8. Wilhelm Ripper — K.K.A. (Tatra).

Następnego dnia popołudniu odbył się w zakopiańskim stadjonie sportowym konkurs zręczności, do którego stanęło 20 wozów. Wyniki wypadły następująco:

1. Cybulski (Rugby) 2 m. 56 sek;
2. Jan Ripper (Tatra), 3. Chrzaszcz (Lancia), 4. Dygat (Tatra), 5. Domaniewski (Tatra), 6. Kozłowski (Chevrolet).
Jedenaste miejsce zajęła pani Cybulska na samochodzie Tatra.

WIADOMOŚCI ZAGRANICZNE.

W okresie zimowym sport samochodowy w Europie chroni się tam, gdzie znajduje najbardziej sprzyjające warunki, to znaczy na wieczyście rozsloneczone wybrzeża morza Śródziemnego, a specjalnie na francuską Riwierę. To

też oprócz Zjazdu gwiazdzistego do Monte Carlo, o którym piszemy w osobnym artykule, inne imprezy zorganizowane w styczniu odbyły się również przeważnie na Lazurowym Brzegu.

Na przełomie starego i nowego roku urządzono w Cannes niezwykły Zjazd gwiazdzisty dla eleganckich samochodów. Snobistyczna ta impreza, organizowana pod pretensjonalnym tytułem „Światowy Zjazd elegancji automobilowej” nie odniosła zbyt wielkiego sukcesu, gdyż wzięło w niej udział tylko 17 samochodów. Każdy zawodnik przebyć musiał w drodze do Cannes co najmniej tysiąc kilometrów i tylko pod tym warunkiem mógł być dopuszczony do konkursu elegancji, który zadecydował o ostatecznej klasyfikacji.

Zwycięscą zawodów został Brookbank na samochodzie Rolls Royce, podczas gdy drugie miejsce zajął Sadovitch na sam. Duesenberg, a trzecie Lendrum na sam. Cadillac.

W Marsylii urządzony został w dniu 26 stycznia doroczny wyścig kilometrowy na bulwarze Micheleta. Pomimo niesprzyjającej pogody rezultaty osiągnięto bardzo dobre. Najlepszy czas dnia, 28,4 s., uzyskał Lumachi na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, przeby-

**Dla
ochrony
przed
grypą**

Panflavin
w PASTYLKACH

Składnik
Części składowe: 0,003
g. Saccar. Succ. Uguilii, Cacao, Mentol, Vanillin
Cena detal. Zł. 3,20

Do odkażenia jamy ustnej i gardła
F. A. PARBEN-INDUSTRIE-ARTENGESELLSCHAFT
WYB. SPZCO. FRIEDRICH-SHULENBERG, Ringelstein-Cassel
LEVERUSEN a. R.

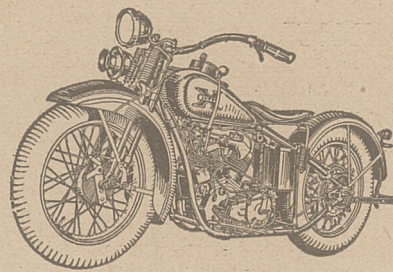
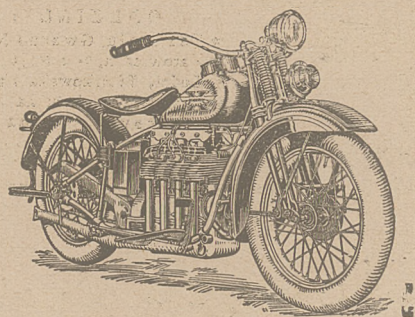
Do nabycia we wszystkich aptekach.

MOTOCYKLE:

HENDERSON. SUPER X.

Wyrób:

EXCELSIOR MOTOR MFG.
& SUPPLY CO.,
Chicago, Ill. U. S. A.



Gener. Repr. na Polskę: T-wo. Handl. **AUTOCYCLE** Warszawa, Al. Jerozolimskie 35, tel. 3-58
Sp. z ogr. odp.

wajac kilometr ze startem z miejsca z szybkością średnią 127 klm./g. W klasie samochodów sportowych najlepszy czas, 39,8 sek. czyli 90,5 klm./g., wykażal Parker na dwulitrowym samochodzie Bugatti, a w klasie motocykli zwycięzył Gaussorgues na maszynie Monet Goyon 500 ccm. w czasie 30,2 s., z szybkością średnią 119,2 klm./g.

Okolice Paryża, podobnie jak co roku, stały się terenem sześciodniowych zawodów zimowych, dla samochodów i motocykli, zorganizowanych między 14 i 19 stycznia przez czasopisma Moto-Revue i Le Journal. Wyjątkowo łagodna zima tegoroczna sprawiła, że zawody nie miały niemal wcale zimowego charakteru i były stosunkowo bardzo łatwe. Udział w konkursie wzięło 56 współzawodników, z których 43 ukończyło wszystkie sześć etapów, przyczem zaledwie jeden dostał sześć punktów karnych. Bez punktów karnych ukończyły zawody następujące marki: Monet Goyon, San Sou Pap, Terrot, G. R., Stylson, Rovin, Utilia, F. N., Alcyon, Peugeot, Ravat, Mo-

toconfort, B. S. A., Gnome Rhone, Soyer, Sarolea, Magnat Debon, Prester, Mono trace, d'Yrsan, Bugatti i Ford.

Tyle — jeśli chodzi o wyniki zawodów. Z interesujących wydarzeń, które miały miejsce w styczniu, na uwagę zasługują pierwsze próby nowego bolida Sunbeam, zbudowanego dla pobicia światowego rekordu szybkości. Opis tego samochodu, który nazwany został „Srebrna Kula”, zamieszczony był w poprzednim numerze „Auto”. Próby nowego potwora szybkości miały miejsce w dniu 5 stycznia na plaży Pendine w Anglii. Pomimo bardzo niesprzyjającej pogody kierowca Kaye Don zdołał uzyskać szybkość 250 klm./g.

W dniu 14 stycznia miało miejsce w Paryżu posiedzenie Międzynarodowej Komisji Sportowej, na którym, między innymi, ustalono projekt formuły wielkich międzynarodowych Grand Prix na lata 1931, 1932 i 1933. Formuła ta będzie następująca:

Maksymalna pojemność cylindrów — 5000 ccm.

Ciężar — 20 kg. 800 gr. na każde 100 ccm. pojemności cylindrów, przyczem ciężar minimalny wozu, bez względu na litraż, nie może wynosić mniej niż 794 kg.

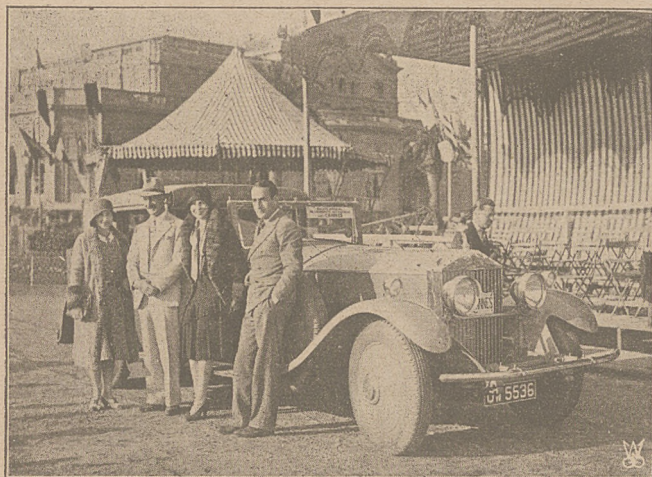
Kompresor dozwolony jedynie tylko do silników dwutaktowych.

Rozstęp kół — minimalny 1370 mm., maksymalny 1520 mm.

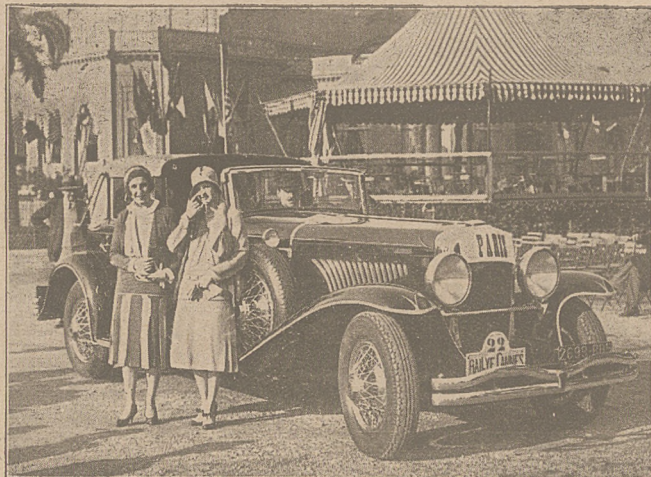
Karoserja dwumiejscowa o minimalnej szerokości 787 mm.

Organizatorzy zawodów będą mieli prawo urządzić przed wyścigiem próbę eliminacyjną, na której każdy samochód musi wykazać szybkość conajmniej 137 klm./g.

Powyższy projekt formuły przesłany został do zaopiniowania konstruktorom samochodowym 9 państw reprezentowanych w Międzynarodowej Komisji Sportowej. Wobec uzyskania przychylnych odpowiedzi, projekt został uznany za przyjęty i uzyskał moc obowiązującą, jako formuła wyścigów na lata 1931, 1932 i 1933.



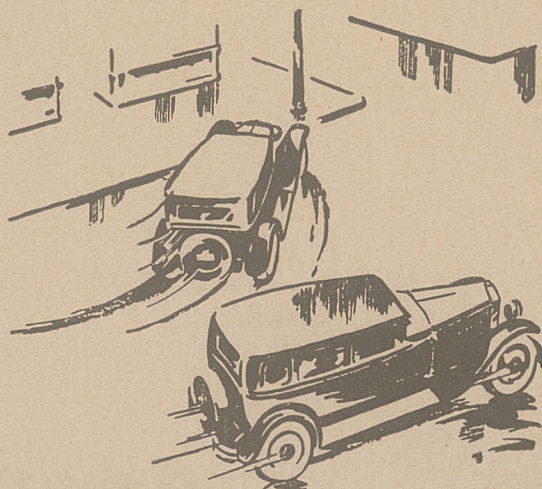
Brookbank na samochodzie Rolls Royce zwycięzył w światowym Zjeździe elegancji automobilowej do Cannes.



Samochód Duesenberg, który zajął drugie miejsce w światowym Zjeździe elegancji automobilowej do Cannes.

Bezpieczeństwo na śliskiej drodze

Jedną z największych zalet opony Royal nowego typu jest bezpieczeństwo jazdy . . . większe zabezpieczenie przeciw zarzuceniu wozu na śliskiej drodze. Konstruktorzy opon Royal Cord nowego typu zwrócili specjalną uwagę na bezpieczeństwo trąkcyj na śliskiej drodze i zaopatryli je w protektor specjalnej konstrukcji, zapewniający nawet w najtrudniejszych warunkach jazdy doskonały chwyt drogi.



Nowego typu opony ROYAL CORD zapewniają 10 wielkich korzyści:

- 1) Większy kilometraż
- 2) mniejsze zużycie energii silnika
- 3) większą odporność na przebicie
- 4) łatwiejsze kierowanie
- 5) spokojniejszy chód maszyny
- 6) pewniejszy chwyt drogi
- 7) bezpieczniejsze hamowanie
- 8) łatwiejszy start
- 9) ładniejszy wygląd zewnętrzny
- 10) wygodniejszą jazdę.

Nowego
typu opona

ROYAL

NOWOCZESNA OPONA DO NOWOCZESNEGO SAMOCHODU

WSPOMNIENIA Z PODRÓŻY ZETKĄ po Małopolsce

Małopolsko, przemiła Ojczyzno moja, kto nie zna dróg twych, niech się przejedzie autem, tak powiedzmy między Delatynem a Beskid-Świecą... dopiero wtedy wszystkie drogi w Kongresówce i nawet te między Radomiem, a Warszawą, wydadzą mu się makadamem...

Swoją Zetkę znam — wiem co i na jakich drogach dokazać potrafi, więc też mimo ostrzeżeń zaryzykowałam trasę Delatyn-Ludwikówka. Co będzie dalej — zobaczymy.

Wogóle my, kobiety, naogół nie odznaczamy się specjalnie „dalekosiężnym” myśleniem.

Okolice — marzenie:

Ogarnia człowieka szewcka pasja, że oczom nie może dać „wolnej ręki”, bo to wąwozik na prawo, sympatyczna przepaść iluś tam metrowa na lewo, jakiś nadobny chojaczek, jakaś niezegowata szkarpa.

Uważać trzeba. A tu wszystko wokół śmieje się cudem górzystego pejzażu, kusi, mami.

Poemat.

Z Delatyna, wzięwszy pełny bak doskonałej benzyny Nobla, wyjechaliśmy dość późno, to też idziemy pełnym gazem aby w Dolinie przenoćować, a dopiero na drugi dzień ryzykować dalszą podróż w góry.

Niestety, kiedy zmęczeni coraz gorszą, omal niesamowitą drogą, cieszyliśmy się, że najwyżej 20 kilometrów dzieli nas od dobrej kolacji i wygodnego łóżka, spotykamy leśniczego.

Leśniczy to zawsze coś, więc tak niby dla pewności pytam o drogę.

A ten wali: dalej jechać nie można, bo most zerwany, trzeba więc wracać, albo, jeśli pragniemy popełnić samobójstwo to — można jechać na Perehińsk—Rożniatów, ale leśniczy jest człowiekiem gołębiego serca i ostrzega, że jest tam 15 kilometrów drogi piekielnej, na której zęby wylatują, a włosy z rozpacz przybierają jasno-fioletową barwę...



Rożniatów: pałac hr. Skarbków.

Ladna perspektywa.

Już o reszcie towarzystwa nie myślę. Niech ich tam...

Ale ja — bez zębów i z fiołkową fryzurą!

Aniołowie, ratunku!

Ale wracać — to nie. Zetka przecież przejdzie wszędzie.

W imię świętobliwego opiekuna automobilistów... gazu...

Pojechaliśmy.

Gehenna — to zupełnie wiośniane, ładne określenie. To był tragiczny, obłądny koszmar.

Światła reflektorów ślizgają się po gęstej śmietanie błotnisto-gliniastej drogi, dołączki takie sobie — pół metrowe, kamieszeczki takie, że od biedy mogą służyć jako stół do uczyty dla czterech zbójników, a nad tem wszystkim, jak wyrzuty sumienia, kicają sobie całymi stadami, od

jednego brzegu do drugiego tego co drogą nazwano — kochane żabki i jeszcze ukochańsze ropuszki.

Czy to nie sielanka?

Ktoś, kiedyś nazwał mnie wytrzymałą automobilistką, ale... muszę przyznać się, że podczas tej drogi opuścił mię cały, piękny animusz.

Z nocnej czerni wylazi jakaś furka chłopska. Rozpoczynamy „towaryską rozmówkę” pytając się przedewszystkiem, jak daleko jeszcze do Perehińska. Niestety, z odpowiedzią jest gorzej, bo znaczne kmiotki gęby rozdziawiły, żegnają się i patrzą na nas nieufnie.

Okazuje się, że na takiej drodze samochód i w dodatku „baba prowadzi” — to coś nie w porządku, jakowyś „dydek”.

Powoli jednak przełamujemy lody nieufności, pozwalamy się dotknąć, pokazujemy srebrną monetę i kmiotkowie zaczynają nas indagować.

— A państwo skąd?

— Z Warszawy.

Na furce dziewczęta radość...

— Jak państwo z Warszawy, to my z Petersburga...

Szkapiny obrywają batem po grzbietach i... znów jesteśmy sami. Znów telepiemy się z jednej błotnistej przepaści w drugą, zrezygnowani, obojętni, zniechęceni do życia... Nagle — ostry skręt i... przed nami bujnie rozlana rzeka a mostu — ani śladu.

Rozpacz! Za skarby hr. Monte Christo nie wyjdę z mojej Zetki w to błoto, między cierpliwie kicające żaby, ale także i o powrocie nie chcemy myśleć. Chociażby dlatego, że jesteśmy zbyt zmęczeni.

Łagodnie proponuję memu towarzyszo wi podróży, aby przespacerował się przez rzekę, czy aby jest ona dość głęboka by się utopić, kończąc raz na zawsze z podłym żywotem, lub też dość płytka. by przejechać...

Musiał w mych oczach płonąć szaleńcy błysk, gdyż towarzysze mój nie namy-



Wspaniałe widoki
z drogi na Beskid.



ślał się ani chwili — bez szemrania za-
nurzył się najpierw w błocie, potem
w wartko płynącej rzece.

Pierwszy raz po pas,
drugi raz — po kolana,
a dopiero za trzecim razem rzeka za-
pluskala mu gdzieś tam, poniżej kolan.
Górami nasi.

I, proszę Państwa, — buch z Zetką
między fale (nie mówiąc już o bałwa-
nach, którzy przeszli przedtem...).

I w tej potrzebie Zetka okazała swój
śliczny, zgola nie kobiecy charakter. Spo-
kojnie, bez zdenerwowania prula dość
ostry prąd wody i bez najmniejszego
uszczerbku wyniosła nas na drugi brzeg.
Voilà!

A potem... potem jeszcze cztery kilo-
metry błotnistego ugoru i — wytęsknio-
ny Perehińsk, żydowska miejscina, gdzie
poza komendantem policyjnego posterun-
ku, króluje pan Rabiner, właściciel tak
zwanego „hotelu”.

Myślicie może, że „hotel” był zły
brudny, twarde łóżko, złe jedzenie...

Nie podobnego.

Wystarczyło, aby misternie zaondulo-
wana panna Rabiner emoknęła z ukon-
tentowaniem i zauważyła: „taki dostoj-
ny gość”... a usłali mi czyściutko łóżko
w „salonie”, wysoko, pod sam sufit, ko-
lacje dali wymienitą i wogóle... ptasiego
mleka nie brakowało.

Kochany pan Rabiner.

Nazajutrz, wczesnym rankiem, gazo-
waliśmy przez wąskie, ale już mniej wię-
cej możliwe szosy.

Rożniatów ze ślicznym pałacem hr.
Skarbków.

Dolina.

Przyroda dzika, cudowna. Nigdzie lu-
dzi, jarem wije się mieniąca jak opal
rzeka.

Wreszcie już wysoko, wśród cudownie
zielonych gór — Ludwikówka.

Jednakże celem naszej wycieczki był
rewir lasów Beskid—Świeca.

W Ludwikówce zapewniamy nas, że tam
nie dojedziemy, bo most zerwany.

Organicznie nienawidzę przeciwności,
zieszta — być tak blisko celu i wracać—
absurd!

Oświadczam wszystkim wobec, że na-
wet jeśli mostu niema, to go... zbuduje-
my. Szofer mój, który jest stuprocento-
wym mahometaninem melanholijnie za-
kwilił „kismet”, Zetka warknęła i —
zaczęła się przedziwna podróż. Tą dro-
gą nie przejechał jeszcze chyba nigdy
żaden samochód.



Ludwikówka.

Kamienie, strumyki większego i mniej-
szego kalibru, kłody, trawa skromnej
wysokości konia z jeźdźcem, a Zetka —
nie! Ciągnęła aż miło, nie sobie z tych
wszystkich okropności nie robiąc.

Wreszcie, po długich tarapatach —
śląd mostu, a pod nim wartki, nastro-
szony kamiennymi kłami potok.

Zabraliśmy się do roboty.

Pot lał się weale, weale, paznogcie po-
lamane, ręce pokaleczone, ale bo też
taszczyliśmy na ten most wszystko co
było w tej chwili pod ręką i... nogą, aby
po iluś tam kwadransach roboty dojść
do radosnego wniosku, że już można
jechać.

Dzielny Achmet (szofer) zapewnił mnie
solennie, że ma dożycia minimalne przy-
wiązanie. Proroka swego może oglądać

choćby zaraz, więc też pobłogosławi-
lam go i... ruszył.

Ba, ruszył — to mało. Kochane szare
cacko prześlizgnęło się po chwiejnych
bierwionach, jak marzenie sztabaka po
Dolores del Rio.

Wybuch radości, bo...

1-o, mam fenomenalne zdolności inży-
nierskie,

2-o, Zetka nienaruszona polyskuje swą
popielatą sukienką,

3-o, waleczny Achmet cały,

4-o, postawiłam na swoim, jadę dalej!

Ostatnie 20 kilometrów, mimo ciągłej
walki z przeszkodami, jakie, przypu-
szczam, można napotkać tylko w wybit-
nie dziewiczych lasach, były dla nas
fraszka.

U celu podróży — przemila niespo-
dzianka.

Zarządzający temi lasami p. Józef To-
resiewicz wraz ze swą małżonką przyjęli
nas z muzyką cygańską.

Taką oryginalną, stuprocentową muzy-
ką cygańską, zmobilizowaną z rdzennych
cyganów.

O gościnności wolę nawet nie pisać,
bo to już była więcej niż gościnność.

Dzika, piękna przyroda, góry, aż tehu
brak, woda wszędzie, można nie wylazić
z kąpielni, tu i tam pono spacerują nie-
dźwiedzie, czując się jak u siebie w do-
mu, a i jelenie także. Wogóle zwierza-
ków w bród na lądzie, w strumieniach
łyskają srebrzyste pstrągi, a wszystko
to okraszone dźwiękami cudownych czar-
daszów naszej cygańskiej kapeli, stwo-
rzyło niezapomnianą całość, która kazała
nam wymazać z pamięci trudy podróży,
każąc jednocześnie nabrać sił i ochoty
do dalszej włóczęgi, tak jakby nie istniał
podział czasu na tygodnie, dni i godzi-
ny, jakby nie było na świecie żadnych
obowiązków.

Marja de Lavaux.



W. GOLINSKA
MAGAZYN
WYKWINTNEJ
GALANTERJI
WARSZAWA
PLAC TEATRALNY
FILJI NIE DOSIADAM

RĘCZNE GAŚNICE DO GARAŻÓW

AUTOMATY GAŚNICZE
DO SAMOCHODÓW

krajowego wyrobu

POLECAJĄ

ZJEDNOCZONE WYTWÓRNIE GAŚNICZE

MI-RA

SP. Z OGR. ODP.

Warszawa, Bracka 17, tel. 270-04, 289-75.



KONSERWACJA OPON

a nasze szkoły kierowców

Od inż. C. Marguliesia otrzymujemy następujące b. ciekawe uwagi:

Kilkuletnia praca w dziale opon dała mi możność dokładnego poznania sposobu traktowania i konserwowania u nas opon samochodowych. Obchodzenie się z oponami jest często wprost karygodne. Winę tego stanu rzeczy ponoszą w wielkim stopniu nasze szkoły szoferskie. W programie tych szkół niema miejsca nawet na jedną godzinę wykładu o konserwacji opon. Nie też dziwnego, że uczeń szkoły, którego uczono o oliwieniu, o konserwacji motoru itd., ale któremu nie wspomniano o sprawdzaniu ciśnienia w oponach, ani nie pokazywano manometra — nie wie, że zbyt duże wydatki na opony musi przypisać swojej własnej ignorancji. Ta niezajomość rzeczy z dziedziny oponowej powoduje duże straty, a czasami jest jedną z przyczyn załamania się przedsiębiorstwa samochodowego.

Przy kupnie samochodu ciężarowego lub autobusowego nowonabywca bierze zwykle jako rzeczoznawcę swego przyszłego szofera. Szofer ten, który najprawdopodobniej umie dobrze prowadzić samochód, nie wie jednak, że kupując samochód na fabrycznym ogumieniu, trzeba sprawdzić czy opony te mogą wytrzymać określoną przez sprzedawcę nośność wozu. Nowonabywca, chcąc wykorzystać zakupiony samochód, przeważnie przeładowuje go, przeciwko czemu nie oponuje jego szofer.

Rezultat nie daje na siebie długo czekać: jeszcze przed upływem dwu tygodni obie tylne opony pękają od przeładowania w ten sposób, że do naprawy już się nie nadają.

Jak mało uwagi przypisują szkoły szoferskie nauczaniu swych uczniów o właściwościach opon posłużyć może następujący charakterystyczny fakt.

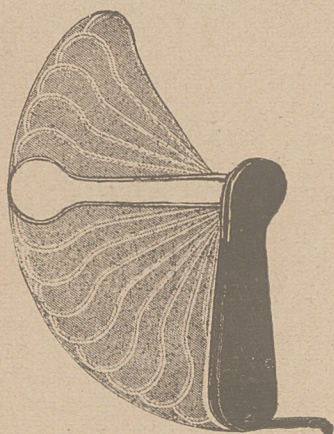
Kilka miesięcy temu założono w Warszawie nowoczesny zakład naprawy opon. Zakład ten jest wyrazem ostatniego słowa techniki i wyposażony jest w najnowocześniejsze maszyny, u nas w Polsce dotychczas nie widziane. O dniu otwarcia zawiadomione zostały wszystkie szkoły szoferskie, którym jednocześnie zakomunikowano, że mogą w każdym czasie zakład ten odwiedzać wraz ze swymi uczniami. Na otwarcie zakładu przyszło około stu osób ze sfer automobilowych — nie zjawili się jednak ani jeden kierownik szkoły szoferskiej. Również żadna szkoła szoferska dotychczas zakładu nie odwiedziła.

Tego rodzaju niedocenywanie sprawy obchodzenia się z oponami powoduje, że

GASTRONOMIA



Warszawa • Nowy Świat 16



„COLUMBUS”

WSKAŹNIKI WAHADŁOWE

do

AUTOBUSÓW

dostarcza wyłącznie
specjalny skład wskaźników

Inż. MANGEL & LANBERG

WARSZAWA,

UL. MARSZAŁKOWSKA Nr. 140 TEL. 38-56

DELCO-REMY i AC

Jeneralne Przedst. i Auto-
ryzow. Obsl.

ELIS

Warszawa

Kazimierska 74 telefon 301-48.

gdy szoferowi zwraca się uwagę na nieodpowiednie pompowanie lub zły stan obręczy, spotykamy się z ironicznym uśmiechem, bo klasyczne wypadki uszkodzeń opon tłumaczy sobie jedynie zleżalnością opon.

W interesie poszczególnych właścicieli samochodów, powinny nasze szkoły

szoferskie w kursie wykładów teoretycznych poświęcić trochę czasu nauczaniu o konserwacji opon. Przypuszczam też, że szkoły szoferskie, które szczerze dbają o odpowiednio dobre przygotowanie swoich uczni z uwag naszych skorzysta.

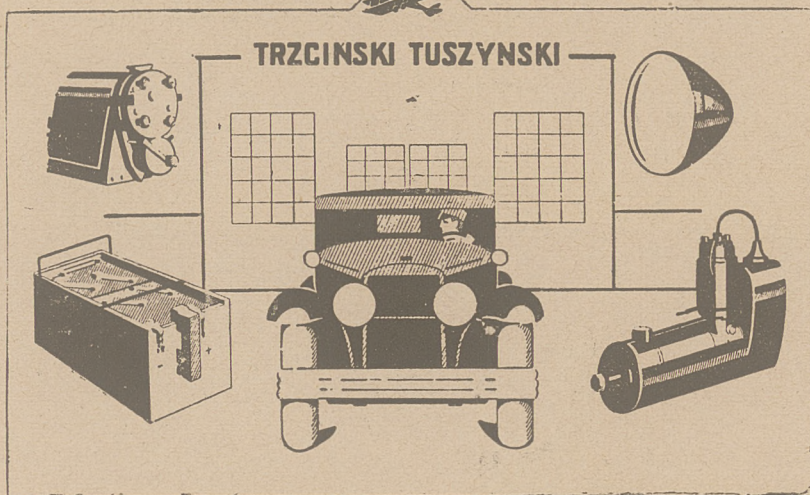
Inż. C. Margulies.

WARSZTATY ELEKTROTECH

Warszawa, Leszno 75

NICZNO-SAMOCODOWE

2-e podwórze Tel. 54-30



Naprawa i reperacja światła w samochodach. Naprawa magnet, delko, dynamo, starterów, sygnałów, stacyjek.

NAPRAWA, ŁADOWANIE AKUMULATORÓW

AKUMULATORY NOWE I SŁUŻBOWE NA SKŁADZIE.

REKORD DŁUGOTRWAŁOŚCI JAZDY

Przed niedawnym czasem dokonano próby, która uwieczniona całkowitem powodzeniem, stanowi wybitny dowód pewności użycia współczesnego samochodu.

Seryjny samochód Chrysler typ 65 produkcji normalnej wystartował dnia 25 września r. ub. na torze Avus pod Berlinem i ukończył jazdę po przebyciu drogi, równającej się mniej więcej dwukrotnemu obwodowi kuli ziemskiej, w dniu 3 grudnia r. ub. Samochód przebył bez zatrzymania silnika 86.439.1 km. w czasie 69 dni, 2 godzin i 3 min., ustanawiając rekord długotrwałości nieprzerwanej jazdy, jakiego nie uzyskał dotychczas żaden inny samochód świata.

Jazda przerwana była na skutek drobnego wypadku, jakiemu uległ samochód w gęstej mgie. Jednak badanie wykazało, iż nic nie ucierpiał. Silnik pracował

w dalszym ciągu nienagannie — rzecz, którą w niemałej mierze przypisać należy właściwemu smarowaniu przy użyciu Gargoyle Mobiloil.

Podane poniżej cyfry uwypuklą wielkość dokonanej próby. Tak więc przebył samochód w ciągu 69 dni 2 godz. i 3 min. 86.439.1 km.; samochód zużył 11,577 litrów benzyny; wał korbowy dokonał 169.567.744 obrotów, koła 36.472.204 obrotów; silnik przetrzymał 508.703.322 wzbuchów.

Cyfry te wskazują, w jak niesłychanie trudnych warunkach pracował zastawiany do smarowania olej i stanowią żywy dowód jakości Gargoyle Mobiloil, który sprostał całkowicie wszystkim wymaganiom jazdy non-stop.

Zużycie oleju wynosiło 0,38 litra na 100 km.

RÓŻNE

NAJSTARSZY MODEL SAMOCHODU CZECHOSŁOWACKIEGO W MUZEUM W PARYŻU.

W Muzeum Technicznym w Pradze znajduje się najstarszy samochód zbudowany w końcu XIX-go stulecia przez Koprzywnicką Fabrykę Samochodów. Samochód ten jest pierwszym samochodem zbudowanym na obszarze dawnej monarchii austriacko-węgierskiej. Doszło do naszej wiadomości, że stałe biuro „Związku Francuskiego Przemysłu Automobilowego”, które jest organizatorem Międzynarodowego Paryskiego Salonu Samochodowego, zwróciło się do Koprzywnickiej Fabryki Samochodów „Tatra” z prośbą o wykonanie takiego modelu dla specjalnego muzeum najstarszych samochodów na świecie. W tymże muzeum będą przechowywane modele, które zostały wyprodukowane przed 25-ciu laty i od czasu do czasu będą urządzane wystawy tych modeli w poszczególnych krajach.

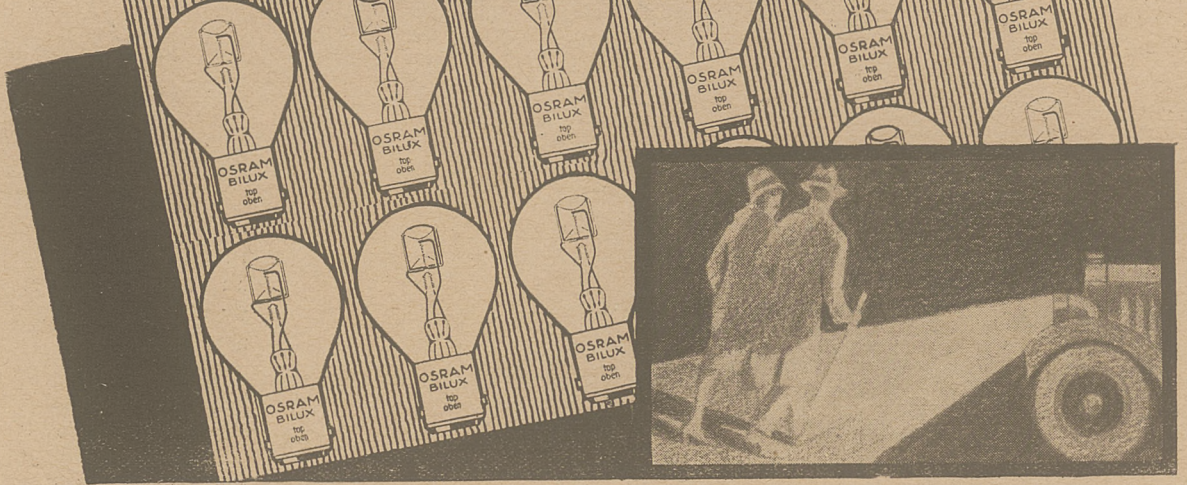
NOWY NUMER „AUTOBUSU”.

Rozwój komunikacji autobusowej w Polsce wywołał potrzebę stworzenia specjalnego czasopisma, któreby służyło sprawie owej komunikacji. Tem pismem jest miesięcznik „Autobus”, którego Nr. 5 ukazał się obecnie. Na czele tego dobrze prezentującego się pisma znajdujemy artykuł p. A. Kurdziela p. t. „Poczta chce konkurować z nami”, dalej — inż. R. Minchejmera o postępach automobilizmu i komunikacji automobilowej we Francji, p. J. Sawickiego — o kalkulacji prowadzenia przedsiębiorstwa autobusowego, p. Marji Szachówny „Autobus jako środek propagandy turystycznej” oraz informacje i notatki z życia i rozwoju komunikacji autobusowej w Polsce. „Autobus” jest organem Centralnego Związku Właścicieli Autobusów R. P. którego siedziba mieści się w Warszawie przy ulicy Smolnej 38 m. 9.

PRZEMYSŁ SAMOCODOWY na M. W. K. T.

Przedstawiciele zagranicznego przemysłu samochodowego z p. Cesanne'em — Dyrektorem Międzynarodowego Biura konstruktorów samochodowych — na czele z uznaniem powitali fakt odstąpienia przez Dyrekcję Targów Poznańskich właśnie Międzynarodowej Wystawie Ko-

OSRAMÓWKI BILUX



munikacji i Turystyki prawa do tego-
rocznego Międzynarodowego salonu auto-
mobilowego, a to z tego powodu, że re-
prezentowanie eksponatów na Międzyna-
rodowej Wystawie Komunikacyjnej
przed daleko szerszym, bogatszym i licz-
niejszym gronem fachowców, zwiedzają-
cych Wystawę będzie znacznie korzyst-
niejsze dla wystawców, a ponieważ od-
będzie się w lipcu, spodziewać się moż-
na, że trafi na okres bardziej pomyślnej
ogólnej sytuacji finansowej w kraju.

Poza zgłoszonymi przed paru dniami
18-tu innymi zagranicznymi wytwórniami
samochodów, świeżo zdecydowała swój
udział w M. W. K. T. największa w świe-
cie wytwórnia trakcji spalinowej „Ford
Motor Company”, która ma wystąpić na-
der okazale w trzech działach Wystawy.
Samochody tej firmy zajmą conajmniej
przestrzeń 500 mt. kw., traktory — 100
mt. kw. i samoloty — conajmniej tyleż.

Poważne też zgłoszenie zadeklarowała
ostatnio czeska fabryka samochodów
„Zbrojovka”.

Ogółem do chwili obecnej z zagranicz-
nych wytwórni samochodowych zdecy-
dowały swój udział w M. W. K. T. firmy
następujące:



Czeskie: Skoda, Kolben-Danek, Praga,
Zbrojovka i Tatra.

Francuskie: Voisin, Rochet-Schneider,
Delage, Berliet, Renault.

Niemieckie: Mercedes-Benz, Opel, Sto-

ZAKŁAD WULKANIZACYJNY „POLONJA”

właściciel

JAN STRZELECKI
W WARSZAWIE CZERNIAKOWSKA 221/223
TELEFON 31-66

Wykonuje tanio, szybko i dokładnie
wszelkiego rodzaju naprawy

Opon i Dętek Samochodowych

na Amerykańskich aparatach naj-
nowszej konstrukcji

**ZA ROBOTĘ GWARANTUJEMY
SPRZEDAŻ OPON I DĘTEK
WSZELKIEGO WYMIARU**

ewer, Adlerwerke, Horch, Daimlerwerke.

Włoskie: Fiat, Lancia, Om.

Szwajcarska: Saurer.

Amerykańskie: Studebaker, Essex
i Ford.

CZĘŚCI ZAMIENNE DO SAMOCHODÓW FRANCUSKICH

UWAGA: P. T. Członkowie A. P. otrzymują specjalny rabat.

Dostarcza najtaniej i najprędzej
firma „VAR PARIS”
WARSZAWA KOSZYKOWA 53. TELEFON 293-07.

60 TYPÓW PROSTOWNIKÓW

PHILIPSA

Conajmniej jeden z nich
musisz wybrać, bo mając
samochód — musisz mieć

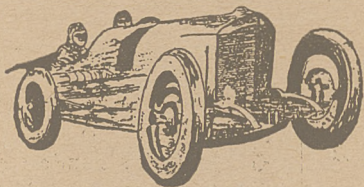
PROSTOWNIK

PHILIPSA

który zapewni Ci łatwy start,
silne światło, donośny sygnał.

Demonstracje na Wystawach Philipsa „Radjo i Światło”:
Warszawa, Mazowiecka 9, Kraków, Stawkowska 12,
Wilno, Mickiewicza 23, Katowice, Rynek 6, Poznań,
Gwarna 16, Bydgoszcz, Gdańska 147.

POLSKIE ZAKŁADY PHILIPSA Sp. Akc.
Warszawa, Karolkowa 36/44



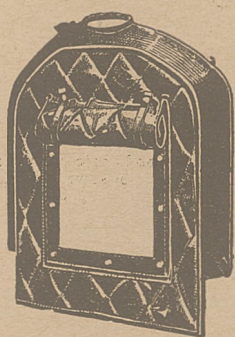
**KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH
Y. M. C. A.**

WARSZAWA.

MIODOWA 10.

TELEFON 305-57.

Komplety zawodowe i dżentelmeńskie.



**POKROWCE
NA
CHŁODNICE
i MASKI**

do wszystkich samochodów
fabrykuje i dostarcza po
cenach ściśle fabrycznych

HVRT DETAL

VARSOVIENNE

WARSZAWA · MARSZAŁKOWSKA 104

TELEFON 426-29.



Przy
zaziębieniu
reumatyzmie
bólach głowy

ASPIRIN-
tabletki

Oryginalne opakowania z czerwoną banderolą i znakiem
„BAYER” w kształcie krzyża są do nabycia we wszystkich aptekach.

PATRIA

POLSKIE TOWARZYSTWO ASEKURACYJNE I REASEKURACYJNE

SPÓŁKA AKCYJNA — WARSZAWA, JASNA 4.

Centrala telefoniczna: 335-94, 335-95, 335-96, 335-97, 335-98, 335-99.

UBEZPIECZA: samochody od rozbicia, ognia, kradzieży, — właścicieli
samochodów od odpowiedzialności cywilnej, pasażerów i szoferów
od następstw nieszczęśliwych wypadków.

DODATKOWY WYKAZ SAMOCHODÓW REPREZENTOWANYCH NA RYNKU POLSKIM

Wykaz niniejszy jest uzupełnieniem wykazu, jaki podaliśmy w Nr. 12 „Auto“ z ubiegłego roku. Przypominamy, że ceny rozumieją się za samochód z karoserją otwartą (torpedo), loco Warszawa. Jeżeli firmy podały nam ceny za wóz z inną karoserją lub za podwozie, to zaznaczyliśmy to w uwagach.

Samochody osobowe.

L. P.	Marka fabryczna	Typ	Moc według oznaczenia fabrycznego	Ilość cylindrów	Pojemność skokowa ltr.	Średnica x skok w mm. lub cal.	Ilość przekładni	Ciężar podwozia kg.	Cena zł.	Cena dolar.	U W A G I (Jak rozumie się cena wozu)
1	„De Soto“	De Soto-Six	11/60	6	2.866	76,2 × 104,2	3	—	—	\$ 1.850	
2	„N. A. G. — Protos“	„204“	14/70	6	3.600	80 × 120	3	1370	—	\$ 4.500	
3	„Sunbeam“		16/50	6	2.040	67,5 × 95	4	—	—	£ 550	torpedo 4/5 osob. loco fabryka
4	„		20/60	6	2.916	75 × 110	4	—	—	£ 750	torpedo 4/6 osob. loco fabryka
5	„		25/80	6	3.619	80 × 120	4	—	—	£ 950	torpedo 4/6 osob. loco fabryka
6	„	Sport	20/90	6	2.916	75 × 110	4	—	—	£ 850	torpedo 4/6 osob. loco fabryka
7	„Talbot“	M 67	11/40	6	1.999	67,5 × 94,5	4	930	—	\$ 2.960	torpedo 4/6 osob. z kar. zagran. loco W-wa
8	„	K 75	14/50	6	2.652	75 × 100	4	960	—	\$ 3.645	torpedo 4/6 osob. z kar. zagran. loco W-wa
9	„	P 75	17/60	6	2.915	75 × 110	4	1125	—	\$ 5.145	torp. kar. zagr. l. W-wa kraj. „
10	„	H 78	22/98	8	3.822	78 × 110	4	—	—	\$ 4.145	torp. kar. zagr. l. W-wa kraj. „
11	„Z.“	dwutakt	18	2	1.000	80 × 100	4	600	11.850	—	przy długotermin. spłatach za kredyto% w stosunku rocznym
12	„Z“ 9.	suwakowy dwutaktowy	22	2	1.000	80 × 100	4	750	13.250	—	

Samochody ciężarowe.

L. P.	Marka fabryczna	Typ	Moc według oznaczenia fabrycznego	Ilość cylindrów	Pojemność skokowa ltr.	Średnica x skok w mm. lub cal.	Ilość przekładni	Ciężar podwozia kg.	Cena zł.	Cena dolar.	U W A G I (Jak rozumie się cena wozu.)
1	„G. M. C.“	T 19 A	58	6	3.280	84 × 98	4	1200	16.800	—	
2	„	T 19 B	58	6	3.280	84 × 98	4	1320	17.900	—	
3	„	T 30 C	74	6	3.920	84 × 117	4	1900	27.400	—	podwozie specj. na luksusowe autobusy „Coach“
4	„	T 30 CB	74	6	3.920	84 × 117	4	2020	30.500	—	
5	„	T 42 D	74	6	3.920	84 × 117	4	2200	32.000	—	
6	„	T 42 DB	74	6	3.920	84 × 117	4	2340	35.600	—	podwozie „Coach“
7	„	T 60 D	91	6	5.070	92 × 127	4	3040	42.870	—	
8	„	T 60 DB	91	6	5.070	92 × 127	4	3120	46.800	—	
9	„	T 80 D	91	6	5.070	92 × 127	4	3200	48.000	—	
10	„N. A. G.“	„401“ 1 1/2 t.	40/45	4	3.160	90 × 125	3	1375	—	2.240	
11	„	„411“ 1 1/2 t.	65	6	3.594	80 × 120	3	1520	—	2.40	Dopłata za silnik 6-cyl. \$ 240
12	„	„404“ 2 t.	40/45	4	3.160	90 × 125	3	1710	—	2.640	
13	„	„414“ 2 t.	65	6	3.594	80 × 120	3	1810	—	2.640	
14	„	„421“ 2 1/2 t.	40/45	4	3.160	90 × 125	3	1800	—	3.100	
15	„	„431“ 2 1/2 t.	65	6	3.594	80 × 120	3	1940	—	3.100	
16	„	„L. — 8“ 5 t.	75/80	4	9.750	135 × 170	4	4200	—	5.700	
17	„	„	80/100	6	8.800	108 × 160	4	4200	—	5.700	
18	„	„	100/125	6	10.080	120 × 160	4	4200	—	5.700	



Automobilklub Polski

Warszawa, Aleja Szucha 10 (dom własny).

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

KOMUNIKATY KOMISJI SPORTOWEJ

UPRAWNIENIA CZŁONKÓW MIĘDZY- NARODOWEJ KOMISJI SPORTOWEJ

Komisja Sportowa A. P. podaje do wiadomości Klubów Afiljowanych, że Międzynarodowa Komisja Sportowa doręczyła wszystkim swoim członkom specjalne opaski na rękaw, legitymujące ich wobec wszystkich Klubów automobilowych.

Opaski te otrzymali:

- P. Chevalier de KNYFF (Francja).
- P. Chevalier FLORIO (Włochy).
- P. C. O. FRITSCH (Niemcy).
- P. Baron NOTHOMB (Belgia).
- P. W. S. HOGAN (Stany Zjednoczone A. P.).
- P. C. RESINES (Hiszpanja).
- P. pułkownik O'GORMAN (Wielka Brytania).
- P. J. DECRAUZAT (Szwajcaria).
- P. J. REGULSKI (Polska).
- P. Książę GHKA (Rumunia).
- P. Hrabia von ROSEN (Szwecja).
- P. pułkownik PERON (Sekretarz Generalny A.I.A.).

W myśl decyzji M. K. S., wyżej wymienionym przysługuje prawo wolnego wstępu na wszystkie zawody sportowe organizowane bądź bezpośrednio przez Narodowe Kluby Automobilowe, bądź też pod ich kontrolą (a więc zarówno na zawody organizowane przez A. P. jak i przez Kluby Afiljowane). — Przytem prawo wolnego wstępu odnosi się do wszystkich miejsc zarezerwowanych jako to: zamknięta trasa, tor wyścigowy, punkty zaopatrzenia, posterunki chronometrażu, trybuny, parki zamknięte, jak wogóle do wszystkich miejsc dostępnych dla organizatorów i kierownictwa zawodów, a wzbronionych dla publiczności.

N. B. Opaska M.K.S. wykonana jest ze skóry, w kolorach niebieskim i czerwonym, i zaopatrzona jest w napis złotymi literami „Commission Sportive Internationale“ ze znakiem A.I.A.C.R. u góry między dwiema gwiazdkami.

REGULAMIN MISTRZOSTWA GÓRSKIEGO EUROPY

Na skutek starań A. P., Międzynarodowy Wyścig Tatrzański, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy, zaliczony został przez A. I. A. do imprez, wchodzących w skład Mistrzostwa Górskiego Europy (Championnat Européen de la Montagne) na rok 1930.

Regulamin Mistrzostwa jest następujący:

Art. 1. A. I. A. organizuje w roku 1930 Mistrzostwo Górskie Europy dla kategorii wyścigowej i kategorii sportowej. Mistrzostwo to jest dostępne dla wszystkich posiadaczy międzynarodowej licencji sportowej dla zawodnika.

Art. 2. Będą pod uwagę wyniki następujących 10 wyścigów:

- 11 maja Czechosłowacja — Wyścig Zbraslav-Jiloviste.
- 7 czerwca Rumunia — Wyścig na wzniesieniu Feleac.
- 25 czerwca Italia — Wyścig Cuneo-Colle della Maddalena.
- 10 sierpnia Szwajcaria — Wyścig na wzniesieniu Klausen.
- 17 sierpnia Niemcy — Rekord górski ADAC'u.
- 24 sierpnia Francja — Wyścig na wzniesieniu Ventoux.
- 24 sierpnia Polska — Wyścig Tatrzański.
- 14 września Austria — Wyścig na wzniesieniu Semmering.
- 21 września Węgry — Wyścig na wzniesieniu Schwab.

data nieustal. Anglja — Wyścig na wzniesieniu Shelley Walsh.

Art. 3. Ażeby być dopuszczonymi do klasyfikacji w Mistrzostwie Górskim Europy, konkurenci muszą obowiązkowo wziąć udział, na samochodach tej samej marki, conajmniej w 50% urządzonych wyścigów, z pośród imprez powyżej wyliczonych. W wypadku, gdyby zorganizowanych zostało mniej niż sześć wyścigów, konkurenci muszą obowiązkowo brać udział conajmniej w trzech wyścigach.

Tytuły Mistrzów Europy w jeździe górskiej dla kategorii wyścigowej i kategorii sportowej będą przyznane tylko w tym wypadku, jeżeli z wyznaczonych powyżej wyścigów będą miały miejsce conajmniej trzy.

Art. 4. Regulaminy zawodów, liczących się do Mistrzostwa Górskiego Europy, muszą być zgodne z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym i jego załącznikami.

Art. 5. W każdym wyścigu będzie ustanowiona klasyfikacja ogólna dla kategorii wyścigowej i klasyfikacja ogólna dla kategorii sportowej.

Konkurenci otrzymywać będą ilości punktów, odpowiadające ich pozycji w klasyfikacji każdego wyścigu, według poniższej tablicy:

pierwszy otrzyma	5 punktów
drugi otrzyma	4 punkty
trzeci otrzyma	3 punkty

każdy dalszy klasyfikowany otrzyma 2 punkty.

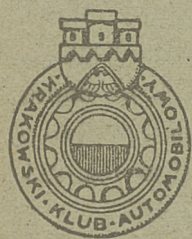
Konkurent, który nie ukończy wyścigu otrzyma 1 punkt.

Konkurent, który nie będzie startował w wyścigu nie otrzyma żadnego punktu.

Konkurenci, którzy przyjmować będą udział w jakimś wyścigu na kilku samochodach w tej samej kategorii, otrzymają ilość punktów, uzyskaną przez samochód najlepiej klasyfikowany.

Punkty w ten sposób uzyskane w klasyfikacji różnych wyścigów zostaną zsumowane i zwycięscą Mistrzostwa Górskiego Europy w kategorii wyścigowej lub w kategorii sportowej będzie ten konkurent, który uzyska największą liczbę punktów w swojej kategorii. W wypadku równości punktów w klasyfikacji Mistrzostwa, zawodników jednakowo klasyfikowanych rozdzieli rezultat, osiągnięty przez nich w wyścigu na wzniesieniu Klausen.

Art. 6. Zwycięscą otrzyma tytuł Mistrza Europy w jeździe górskiej w kategorii sportowej lub w kategorii wyścigowej na rok 1930.



Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, Św. Jana 11, telefon 23-86. Godziny Sekretarjatu: od 10 — 2 i od 5 — 7

WYNIKI „JAZDY ZIMOWEJ” DO ZAKOPANEGO

urządzonej przez K.K.A. w dniu 8 lutego 1930 r.

Imię i nazwisko	Z jakiego klubu	Na wozie	Punktów
1. P. Jerzy Widawski	A. P.	Citroën	222
2. „ Dr. Adam hr. Potocki	K. K. A.	„	222
3. „ Jan Chrząszcz	K. K. A.	Lancia	222
4. „ Marjan Lanc	K. K. A.	Chevrolet	161
5. „ Alfred Sommerstein	M. K. A.	Buick	86
6. „ T. Hadrian	L. A. K.	Austro-Daimler	81
7. „ Witold Nowak	K. K. A.	Ford	71
8. „ Wilhelm Ripper	K. K. A.	Tatra 4 cyl.	56

Z Krakowa wystartowało 13 samochodów, z których dojechało do mety w czasie przepisany osiem.

Jury w składzie pp: P. hr. Rostworowskiego (K.K.A.), Dr. M. Hładija (K.K.A.), K. Poznańskiego (L. A.K.), Mjr. Polikowskiego (S.K.A.), Prezesa M. Jamontta, Inż. H. Schmeidla (M.K.A.), Inż. K. Brauna (K.K.A.),

S. Przygodzkiego (K.K.A.), I. Bujaka (K.K.A.), Dr. I. Cieszyńskiego (K.K.A.), i Sekr. R. Cermaka (K.K.A.), przyjęło do zatwierdzającej wiadomości postanowienie Komandora przesunięcia czasu przyjazdu do mety, ze względu na nadzwyczaj ciężkie warunki, z godziny 11-tej na godz. 13-tą bez punktów karnych, zaś od godz. 13-tej do 13.30 z przewidzianymi w regulaminie punktami karnymi.

Pierwsze miejsce przyznano p. Jerzemu Widawskiemu, ponieważ przy równych punktach i warunkach przybył do mety przed p. Dr. Adamem hr. Potockim. P. Jan Chrząszcz, który przybył pierwszy do mety zajął 3-cie miejsce w ogólnej klasyfikacji z powodu większego litrażu wozu.

Przyznano następujące nagrody:

I. Ofiarowaną przez Krakowski Klub Automobilowy (srebrny puchar) p. Jerzemu Widawskiemu z Automobilklubu Polski.

II. Ofiarowaną przez Komitet Imprez Sportowych (obraz Sichulskiego, dar p. Eugenjuszostwa Koziańskich) p. Dr. Adamowi hr. Potockimu z Krakowskiego Klubu Automobilowego.

III. Ofiarowaną przez Komitet Imprez Sportowych (bronz, dar f-my „Tatra“) p. Janowi Chrząszczowi z Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Nagrodę ofiarowaną przez f-mę „Vacuum Oil Company“ (mahoniowy zegar) przyznano p. Alfredowi Sommersteinowi z Małopolskiego Klubu Automobilowego.

Nagrodę przechodnią ofiarowaną przez Komitet Imprez Sportowych (srebrny puchar, dar Rektyfikacji Warszawskiej) przyznano Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu.

Jury przyznało plakiety wszystkim zawodnikom którzy przybyli do Zakopanego, jak i Komandorowi p. Dr. Michałowi Hładijowi.

Komisja Sportowa K. K. A.

Piotr hr. Rostworowski m. p., Dr. Michał Hładij m. p., Kazimierz Poznański m. p., Mjr. Polikowski m. p., M. Jamontt m. p., Inż. Henryk Schmeidl m. p., Inż. Kazimierz Braun m. p., Stanisław Przygodzki m. p., Dr. Ignacy Cieszyński m. p., Roman Czermak m. p.

WYNIKI „GYMKHANY” W ZAKOPANEM

urządzonej przez K. K. A. w dniu 9 lutego 1930 r.

Imię i nazwisko	Z jakiego klubu	Na wozie	Czas
1. P. Władysław Cybulski	K. K. A.	Rugby	2.56
2. „ Jan Ripper	„	Tatra	3.00 ² / ₅
3. „ Jan Chrząszcz	„	Lancia	3.11 ² / ₅
4. „ Adam Dygat	„	Tatra	3.18 ² / ₅
5. „ Prof. Janusz Domaniewski	—	„	3.21 ¹ / ₅
6. „ Bolesław Kozłowski	A. W.	Chevrolet	3.24
7. „ Kopkowicz	—	Tatra	3.24 ³ / ₅
8. „ Dr. Hugon Karwowski	K. K. A.	Essex	3.29
9. „ Edmund Richter	A. W.	Tatra	3.32 ¹ / ₅
10. „ Stanisław Sosik	—	„	3.35
11. „ Marja Cybulska	—	„	3.38 ² / ₅
12. „ Jerzy Widawski	A. P.	Citroën	3.39
13. „ Tadeusz Głuchowski	—	Fiat 503	3.55
14. „ Ignacy Bujak	K. K. A.	Citroën	4.18 ² / ₅
15. „ Jerzy Ehrlich	A. P.	„	4.33 ¹ / ₅
16. „ Czerwiński	A. W.	Chevrolet	4.52
17. „ Szulczyński	„	„	4.58 ² / ₅
18. „ Stanisław Przygodzki	K. K. A.	Fiat	4.59
19. „ Dr. Adam hr. Potocki	„	Citroën	6.44 ¹ / ₅

Poza konkursem startowała p. Marja Cybulska po raz drugi na wozie Rugby i osiągnęła czas 3.17.

Jury w składzie pp.: Wilhelma Rippera (K. K. A.), Kazimierza Poznańskiego (L. A.-K.) Prezesa M. Jamontta, Majora Polikowskiego (S.K.A.), Inż. Henryka Schmeidla (M.K.A.), Ignacego Bujaka (K.K.A.), Inż. Kazimierza Brauna (K.K.A.), Dr. Ignacego Cieszyńskiego (K.K.A.), Sekr. Romana Czermaka (K. K. A.) przyznało następujące nagrody:

I. Ofiarowaną przez Komitet Imprez Sportowych

(srebrny puchar, dar Marszałka Uznańskiego) p. Władysławowi Cybulskiemu z Krakowskiego Klubu Automobilowego.

II. Ofiarowaną przez Komitet Imprez Sportowych (teka skórzana, dar Niemeńskiej Fabryki) p. Janowi Ripperowi z Krakowskiego Klubu Automobilowego.

III. Ofiarowaną przez Komitet Imprez Sportowych (papierośnica srebrna, dar f-my „Austro Daimler“) p. Janowi Chrząszczowi z Krakowskiego Klubu Automobilowego.

IV. Ofiarowaną przez Komitet Imprez Sportowych (żardiniera z szampanem, dar br. Götza Okocimskiego) p. Adamowi Dygatowi z Krakowskiego Klubu Automobilowego.

V. Ofiarowaną przez Komitet Imprez Sportowych (żardiniera z likierem, dar f-my „Standard Nobel“) p. Profesorowi Januszowi Domaniewskiemu.

VI. Ofiarowaną przez Komitet Imprez Sportowych (waza kryształowa, dar f-my „Eder“) p. Bolesławowi Kozłowskiemu z Automobilklubu Wielkopolski.

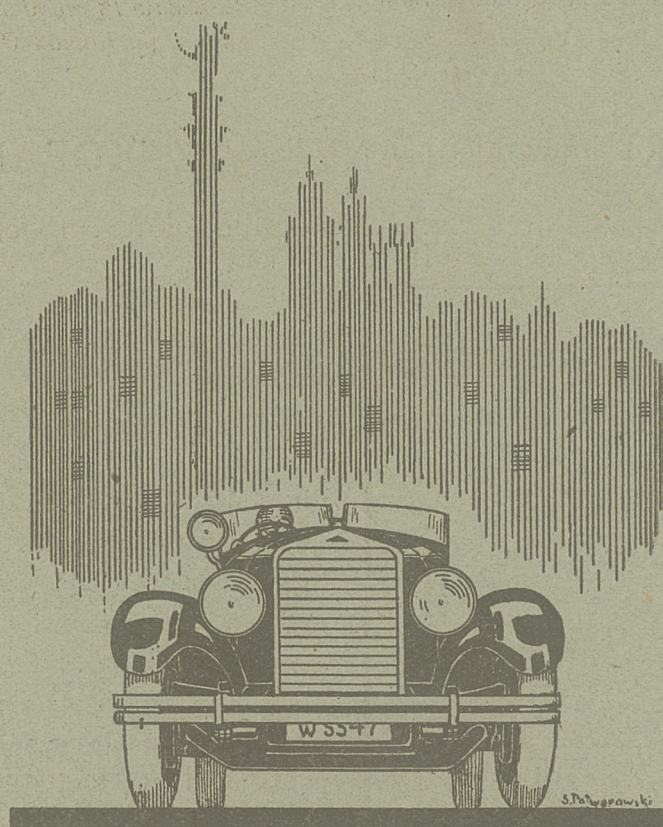
Komisja Sportowa K. K. A.

Wilhelm Ripper m. p., Kazimierz Poznański m. p., M. Jamontt m. p., Mjr. Polikowski m. p., Inż. Henryk Schmeidl m. p., Ignacy Bujak m. p., Inż. Kazimierz Braun m. p., Dr. Ignacy Cieszyński m. p., Roman Czermak m. p.

Zakopane, dnia 8 lutego 1930 r.

1. Odbiór...
 2. Odbiór...
 3. Odbiór...
 4. Odbiór...
 5. Odbiór...
 6. Odbiór...
 7. Odbiór...
 8. Odbiór...
 9. Odbiór...
 10. Odbiór...

Wzrost...
 Ciężar...
 Ciężar...
 Ciężar...
 Ciężar...
 Ciężar...
 Ciężar...
 Ciężar...
 Ciężar...
 Ciężar...
 Ciężar...



REGULAMIN

IX Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski 1930.

1. Organizator.

Automobilklub Polski organizuje w dn. 22 — 29 czerwca 1930 r. zawody sportowe samochodowe pod nazwą:

IX MIĘDZYNARODOWY RAID AUTOMOBILKLUBU POLSKI 1930 r.

(Zawody Sportowe Międzynarodowe i Otwarte, Pkt. 16 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.)

2. Regulamin.

Międzynarodowy Raid A. P. 1930 zostanie przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus).

W wypadkach, nie przewidzianych wyraźnie niniejszemi przepisami, obowiązywać będzie wyżej wymieniony Regulamin.

3. Rodzaj zawodów.

Konkurs ten jest międzynarodowym i otwartym i składać się będzie z następujących prób:

- a) próby sprawności maszyn i regularności podczas trwania całego konkursu,
- b) próby szybkości płaskiej na odcinku ok. 2 km.,
- c) próby szybkości górskiej na odcinku ok. 3 km.,
- d) powtórnej próby szybkości płaskiej,
- e) próby zrywu silnika i hamowania,
- f) stanu samochodu po ukończeniu konkursu.

4. Data i marszruta.

Międzynarodowy Raid A. P. odbędzie się w dniach od 22 do 29 czerwca 1930 r. wedle następującego szlaku:

Warszawa — Białystok — Wilno — Nowogródek — Nieśwież — Bereza Kartuzka — Kowel — Łuck — Brody — Lwów — Przemyśl — Tyrawa Wołowska — Żmigród — Tarnów — Bochnia — Kraków — Oświęcim — Bielsko — Katowice — Częstochowa — Piotrków — Łódź — Krośnice — Toruń — Grudziądz — Tczew — Kościerzyna — Gdynia — Wejherowo — Kościerzyna — Nowe — Grudziądz — Rypin — Płock — Łąck — Sochaczew — Grójec — Warszawa. Razem około 3,100 km.

Szczegółowy przebieg trasy zostanie później ogłoszony.

Automobilklub Polski rezerwuje sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian w zależności od stanu dróg w planowanej trasie raidu.

5. Kierownictwo Raidu.

Raid prowadzi Komandor, któremu do pomocy dodanych jest 2 Vice-Komandorów i Sekretarz. Rozporządzenia Komandora i kierownictwa raidu obowiązują na równi z niniejszym Regulaminem, jak również jego dodatkowymi przepisami. Zawodnicy mają prawo żądać w ważniejszych wypadkach pisemnego potwierdzenia wydanego rozporządzenia. Organami pomocniczymi kierownictwa Raidu są starszy Kontroler i Kontrolerzy.

6. Kompetencje Komandora i Vice-Komandorów.

Do kompetencji Komandora i jego zastępców należy:

- 1) Zmniejszenie szybkości obowiązujących co najwyżej o 20%, o ile uzna to za stosowne.
- 2) Nieznaczna zmiana marszruty Raidu w razie zajścia wypadków nieprzewidzianych (np. zerwanie mostu).
- 3) Zatrzymanie Raidu podczas odbywania etapu w razie jakiejś katastrofy żywiołowej, lub zatrzymanie poszczególnego samochodu, w razie większego wypadku, celem niesienia doraźnej pomocy.
- 4) Odwołanie próby zrywu silnika i hamowania w razie niepomyślnych warunków.
- 5) zastosowanie sankcji (p. 44.) zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. §§ 187, 194, 138, 139.

7. Warunki dla zawodników i kierowców.

Do udziału w Raidzie będą dopuszczeni wszyscy zawodnicy (osoby zgłaszające samochody), posiadający międzynarodową li-

cencję sportową, wydaną przez którykolwiek klub narodowy, uznany przez A. I. A. (Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus).

Kierowcy muszą również posiadać międzynarodową licencję sportową. Zmiana kierowcy jest dopuszczalną; nazwisko drugiego kierowcy musi być podane w zgłoszeniu.

Musi on brać udział w całym Raidzie oraz posiadać międzynarodową licencję sportową. Wzamiem za drugiego kierowcę mogą konkurenci zabierać mechanika, co należy podać w zgłoszeniu. Nazwisko jego należy podać najpóźniej w przeddzień startu. Zmiana mechanika w czasie Raidu nie jest dozwoloną.

8. Warunki wymagane dla samochodów.

Do konkursu dopuszczone są wszystkie samochody sportowe lub turystyczne, posiadające kompletną i stałą karoserję otwartą lub zamkniętą, oraz wyekwipowanie, zgodne z przepisami Międzynarodowego Kodeksu sportowego. (Code Sportif International A. I. A. Annexe C).

9. Podział samochodów na grupy.

Samochody, biorące udział w konkursie, podzielone są na grupy wedle cen, a mianowicie:

- | | | | | |
|----------|---------------------|---|-------------|-------------------|
| Grupa I. | Samochody popularne | — | cena do \$. | 1.500.— |
| „ | II. | „ | turystyczne | — „ „ „ 3.000.— |
| „ | III. | „ | luksusowe | — ponad „ 3.000.— |

Jako podstawa do grupowania samochodów, brane będą pod uwagę normalne, rzeczywiste ceny sprzedaży nowych samochodów w Warszawie, w wykonaniu seryjnym, z karoserją otwartą (torpedo) seryjną, o pełnym wyekwipowaniu standartowym, a odpowiadającym przepisom Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A. Annexe C. i obejmującym:

- 1) koło zapasowe, względnie obręcz, ogumienie,
- 2) reflektor boczny,
- 3) wskaźnik kierunku,
- 4) lusterko wsteczne,
- 5) fabryczny komplet narzędzi,
- 6) sygnał elektryczny i ręczny odpow. przep. drog.,
- 7) oświetlenie elektryczne i urządzenie rozruchowe, zgodne z przepisami obowiązującymi.

Na żądanie zawodnika może być wzięta pod uwagę cena samochodu z karoserją zamkniętą.

Cena za samochody loco Warszawa, łącznie z cłem, transportem, podatkiem obrotowym i kosztami handlowymi, winna być stwierdzona oficjalnie przez upoważnione przedstawicielstwo danej firmy na Rzeczpospolitą Polską. W zaświadczeniu tem, wystawionem na formularzu załączonym do regulaminu, winien zawodnik podać adresy przynajmniej trzech posiadaczy takich samochodów, którzy samochody te po podanej cenie już nabyli, oraz na żądanie udowodnić to.

Samochody, biorące udział w konkursie, mogą posiadać inne nadwozie. Podwozie i silnik winny być identyczne z podwoziem i silnikiem samochodów, których ceny służą jako podstawa do podziału na grupy.

W razie zapisania się do konkursu samochodów, których fabryki nie mają reprezentacji w Polsce, przeprowadzona zostanie dla nich kalkulacja analogiczna co do cen podobnych samochodów innych marek, t. j. do ceny loco kraj produkcji dodany zostanie ten sam procent podwyżki, jak ceny samochodów sprowadzanych z tego samego kraju i miejsca.

Ostateczny przydział do grupy ustala bezapelacyjnie Komisja Sportowa A. P. Na żądanie Komisji Sportowej A. P. zawodnicy obowiązani są przedstawić zaświadczenie ceny samochodu przez Koło Kupców Samoch. w Warszawie. Po zamknięciu listy zgłoszeń spis zawodników z podziałem na grupy oraz podaniem cen samochodów zostanie opublikowany w prasie.

10. Obsada samochodów.

Każde normalne miejsce w samochodach (za wyjątkiem siedzeń dodatkowych) powinno być obsadzone przez jedną osobę lub obciążone w stosunku 60 kg. za 1 osobę. Automobilklub Polski rezerwuje dla siebie w tych samochodach po 2 miejsca.

Samochody dwuosobowe (roadster) posiadać muszą balast w stosunku 60 kg. za osobę, za tyle osób, ile miejsc normalnych posiada dany samochód w karoserji standartowej. Zabieranie mechanika w samochodach dwuosobowych zamiast balastu jest wzbronione. Automobilklub rezerwuje dla siebie w takich samochodach po 1 miejscu.

Balast musi dostarczyć zawodnik.

11. Przepisy dla ruchu kołowego.

Samochody zawodników muszą odpowiadać istniejącym przepisom ruchu drogowego w Polsce.

12. Urządzenia prowizoryczne nadwozia.

Urządzenia prowizoryczne w nadwoziu nie są dozwolone za wyjątkiem zamocowania kół zapasowych, baniek na materiały pędne i bagażników.

13. Reklama na samochodach.

Wszelka inna reklama na wozach, oprócz zwykłych znaków fabrycznych, przewidzianych dla samochodów seryjnych, jest zakazana.

14. Koła zapasowe i narzędzia.

Koła lub obręcze zapasowe ze zmontowanymi oponami, w maksymalnej ilości 4-ch sztuk, oraz narzędzia nie mogą w żadnym razie znajdować się wewnątrz karoserji, w miejscach przeznaczonych dla obsady wozu.

15. Plomby.

Podczas trwania etapów dziennych maski będą plombowane; plomby z maski wolno będzie zdjąć na 30 minut przed startem każdego etapu dziennego. Na cały czas trwania konkursu zostaną założone plomby na resorach, głowicy, pokrywie dyferencjału i pokrywie skrzynki przekładniowej. W tym celu w samochodach winny być przygotowane urządzenia, umożliwiające nałożenie tych plomb. Urządzenia te powinny być wykonane z żelaznego wyżarzonego drutu, średnicy ok. 1½ mm. tak, by uniemożliwić po zaplombowaniu wymianę, wzgl. otwarcie odpowiedniej części. Samochody przedstawione Komisji Technicznej do odbioru muszą już posiadać powyższe urządzenie.

16. Zapisy.

Zgłoszenia samochodów do konkursu należy kierować do Komisji Sportowej Automobilklubu Polski — Al. Szucha 10, Warszawa, na specjalnej deklaracji, na każdy samochód oddzielnie. Formularze, niedokładnie wypełnione lub bez opłaty wpisowego, nie będą brane pod uwagę; wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem. Komisja Sportowa A. P. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów. Zapisy przyjmowane będą:
w I. terminie do godz. 14-ej dn. 5. czerwca 1930 r.
w II. terminie do godz. 14-ej dn. 12. czerwca 1930 r.

Zawodnicy, kierowcy, mechanicy oraz uczestnicy raidu winni zapisać się w Sekretarjacie Komisji Sportowej A. P. na listę celem otrzymania kart kwaterunkowych oraz żywnościowych w terminie przepisanych dla zapisów oraz uiścić należność za te karty w przeciwnym bowiem wypadku gospodarz raidu nie będzie mógł zapewnić ani kwater, ani wyżywienia dla osób nie przestrzegających tego przepisu.

17. Wpisowe.

Wpisowe w I terminie wynosi:

dla grupy I. — zł. 200.—

„ „ II. — „ 300.—

„ „ III. — „ 400.—

Wpisowe w II terminie jest podwójne.

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

18. Zgłoszenia konstruktorów.

Dla zgłoszeń konstruktorów lub ich upoważnionych zastępców wpisowe jest niższe: za zgłoszenie 3 wozów o 20%, za 4 wozy — 25% i za 5 wozów — 30%.

19. Przyjęcie samochodów.

a) **Data.** Samochody zgłoszone do konkursu powinny znaleźć się w Warszawie 21 czerwca na miejscu, które będzie ogłoszonym później, od godz. 14-tej do 20-tej.

Samochody winny być przedstawione gotowe do wyjazdu.

b) **Techniczna Komisja odbiorcza.** Techniczna Komisja odbiorcza sprawdzi, na podstawie katalogu, świadectwa fabrykacji, lub innych dokumentów, dane, podane w zgłoszeniu, oraz czy samochody odpowiadają wszystkim warunkom konkursu.

Wszelkie uszkodzenia samochodu, nawet najmniejsze, tak podwozia, jak i nadwozia, winni zawodnicy przed przyjęciem zgłosić Komisji Odbiorczej i dopilnować, aby zostały wciągnięte do protokołu przyjęcia. W razie zaniedbania tej formalności, narażają się na punkty karne za te uszkodzenia przy badaniu technicznym stanu samochodu po ukończeniu Raidu.

c) **Spis narzędzi.** Równocześnie należy przedstawić na załączonym formularzu, spis narzędzi, części zapasowych i materiałów, zabranych i przeznaczonych do napraw.

d) **Nałożenie plomb.** Po przyjęciu samochodów zostaną natychmiast nałożone plomby (pkt. 15), a samochody umieszczone

w parku zamkniętym; uczestnicy, t. j. kierowcy i mechanicy, winni niezwłocznie park opuścić, do którego zostaną dopuszczeni dopiero na 20 minut przed rozpoczęciem startu.

20. Książki drogowe.

Kontroler każdego wozu otrzymuje przed startem książkę drogową, służącą do wszelkich notowań i posiadającą rubryki do wypełnienia. Wszystkie dane, odnoszące się do etapu dziennego, będą w niej wypełnione przez Kierownictwo Raidu.

Książki drogowe, odpowiednio wypełnione, wręcza Kontroler Kierownictwu Raidu po ukończeniu każdego etapu przed opuszczeniem parku.

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

Oдноśnie do pomiarów czasu miarodajne są jedynie pomiary Kierownictwa Raidu.

21. Start.

Godzina startu będzie podawana w przeddzień każdego etapu. Na 30 minut przed startem uczestnicy (t. j. kierowcy i mechanicy) będą dopuszczeni do swych wozów celem dokonania wszelkich niezbędnych prac (patrz pkt. 34), nie naruszając jednakowoż nałożonych plomb, za wyjątkiem plomby maski, która może być na ten przeciąg czasu zdjęta. Po upływie tego czasu maski zostaną ponownie zaplombowane. Podczas wykonywania tych prac zakazane jest zapuszczanie silnika, które karane będzie 20 p. k.

Start rozpoczyna się z miejsca, bez uprzedniego zapuszczania silnika. Sygnał do odjazdu jest równocześnie znakiem na zapuszczenie silnika, które winno się odbyć wyłącznie starterem w ciągu 2 minut od chwili dania sygnału do odjazdu. Od tej chwili też wolno obracać silnik jedynie starterem. Po 2 minutach za każdą nadpoczętą minutę będzie liczony 1 pkt. karny; za rozruszenie korbą lub innym sposobem — 10 punktów karnych; za rozruszenie w ciągu 20-tu sekund 1 pkt. dodatni, przyczem silnik nie może stanąć w ciągu przepisanych 2 minut.

22. Odbywanie etapów i czasy przepisane.

Dla przebycia każdego etapu ustala się następujące minimalne przeciętne szybkości:

- I. grupa — 35 km/godz.
- II. „ — 40 „
- III. „ — 45 „

Szybkości te mogą być przez Komisję Sportową A. P. zmienione dla poszczególnych etapów, co uwidocznione zostanie w książkach drogowych.

Maksymalna przeciętna szybkość dla każdego etapu wynosi 60 km/godz.

Dodatknie i ujemne punkty, wynikające z tych przepisów, podane są w p. 25 a.

23. Wypadki.

Każdy zawodnik winien odbyć całą trasę Raidu wyłącznie za pomocą siły pędnej swego silnika (pkt. 44a). W razie jakiegos wypadku (np. zarzucenie) jedynie obsada wozu (za wyjątkiem kontrolera) może wziąć udział w pracach związanych z uruchomieniem go. Użycie obcej pomocy karane będzie 100 punktami karnymi.

24. Pomyłka marszruty.

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

Nieprzebycie całej trasy Raidu pociągnie za sobą wykluczenie.

Droga będzie w zasadzie wskazywaną przez policję i służbę drogową, względnie znaczoną; jednakże A. P. nie bierze na siebie za to żadnej odpowiedzialności; zawodnicy winni w zasadzie posługiwać się jedynie mapą.

Pozatem wszyscy zawodnicy 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.

25. Próby.

Podczas trwania konkursu odbędą się następujące próby:

a) próba sprawności maszyn i regularności podczas odbywania całej trasy Raidu przez zachowanie czasów przepisanych przez Kierownictwo Raidu na odbycie poszczególnych etapów w myśl pkt. 20 i 22.

Przekroczenie przeciętnej 60 km./godz. będzie karane 5 pkt. karnymi dla każdego etapu. Przejazd poszczególnych etapów z opóźnieniem w stosunku do czasu przepisanego, przy opóźnieniu do 10% czasu przepisanego, karany będzie 1 p. k. za każdą

minutę opóźnienia, przy opóźnieniu od 10% do 20% wł. — 5 p. k. za każdą minutę opóźnienia.

Opóźnienie ponad 20% czasu przepisane powoduje automatyczne wykluczenie z raidu.

Osiągnięcie na każdym etapie szybkości przeciętnej, wyższej od przepisanej w p. 22, nagradzane będzie $\frac{1}{4}$ punkta dodatniego za każdy km./godz. podczas etapu, jednakże tylko do:

- 45 km./godz. w grupie I.
- 50 „ „ II.
- 55 „ „ III.

b) **Pierwsza próba szybkości płaskiej ze stojącego startu na odcinku około 2 km.**

Dla próby tej przewidziane są następujące minimalne szybkości:

Grupa	R o d z a j	Szybkość minimalna
I	Sam. popularne	65 km./godz.
II	„ turystyczne	80 „
III	„ luksusowe	95 „

Każdy 1 km./godz. nadrobiony powyżej szybkości minimalnej nagrodzony będzie $\frac{3}{4}$ punktu dodatniego.

Każdy 1 km./godz. poniżej szybkości minimalnej, karany będzie $\frac{3}{4}$ punktu karnego.

c) **Próba szybkości górskiej ze stojącego startu na odcinku ok. 3 km.**

Dla próby tej przewidziane są następujące szybkości minimalne:

Grupa	R o d z a j	Szybkość minimalna
I	Sam. popularne	30 km./godz.
II	„ turystyczne	38 „
III	„ luksusowe	45 „

Każdy 1 km./godz. powyżej szybkości minimalnej nagradzany będzie 1 pkt. dodatnim.

Każdy 1 km./godz. poniżej szybkości minimalnej karany będzie 1 pkt. karnym.

d) **Próba zrywu silnika i hamowania ze stojącym startem i stojącą meta.** Odbędzie się na odcinku 500 metrów w ten sposób, że

czas mierzony będzie na starcie, 200 metrów po starcie i u mety. Za najlepszy czas na odcinku 200 metrów i na odcinku 500 metrów przeznaczone są oddzielne plakiety w grupach. Przejechanie lub niedojechanie do stojącej mety karane będzie jednym punktem karnym za każdy metr, przy czym każdy rozpoczęty metr liczony będzie za cały. Punkty karne uzyskane w tej próbie uwzględniane będą tylko przy klasyfikacji do plakiet, nie będą natomiast wliczone do ogólnej klasyfikacji raidowej. Miejsce i czas tych prób podany będzie przez kierownictwo raidu.

e) Druga próba szybkości płaskiej ze stojącego startu odbędzie się w ostatnim dniu Raidu na tym samym odcinku jak próba b).

Szybkości minimalne przepisane pozostają te same.

Każdy 1 km./godz. nadrobiony powyżej szybkości przepisanej nagrodzony będzie 1 punktem dodatnim.

Każdy 1 km./godz. poniżej szybkości przepisanej karany będzie 1 pkt. karnym.

f) Regularność szybkości w próbach b) i e) uwzględnioną będzie w ten sposób, że każdy 1 km./godz. różnicy w szybkościach uzyskanych w próbach b) i e) karany będzie $\frac{1}{2}$ pkt. karnego.

g) Badanie techniczne stanu samochodu po ukończeniu Raidu; badane będą:

1. Stan plomb umieszczonych na głowicy, resorach, pokrywie dyferencjału i pokrywie skrzynki przekładniowej;

2. Prawidłowe działanie wszystkich biegów na bardzo lekkim wzniesieniu;

3. Działanie hamulca nożnego i ręcznego w ten sposób, że podczas zjazdu na luźnym biegu ze spadku wyznaczonego przez Komisję (spadek około 8%) sam hamulec nożny ma zatrzymać samochód na miejscu oznaczonym przez Komisarza. Hamulec ręczny powinien utrzymać w spoczynku wóz z wyłączonymi biegami na tymże miejscu. Mechanizm zapadkowy hamulca ręcznego musi utrzymać tenże w stanie zaciśniętym;

4. Prawidłowe działanie rozrusznika elektrycznego przez dwukrotne zapuszczenie silnika w ciągu najwyżej 5 minut;

5. Prawidłowe działanie instalacji oświetlenia określone przepisami policyjnymi oraz sygnału (wyjątek stanowi przepalenie żarówki);

6. Stan chłodnicy, która nie może wykazywać pęknięć, przez które woda przedostawałaby się kroplami nazewnątrz przy zimnej chłodnicy;

7. Stan nadwozia, a w szczególności odwietrznika, drzwiczek, błotników, budy i stopni;

8. Stan zbiornika benzynowego i przewodów p. pkt. 26/8.

Stan szyb jak i akcesoryj samochodowych nie będzie podlegał badaniu technicznemu.

26. Punkty karne przy badaniu technicznym.

Przewidziane punkty karne:

- ad 1. a) Za naruszenie plomby na głowicy, dyferencjale lub skrzynce przekładniowej po 100 pkt. kar.
- b) Za naruszenie plomby na jednym z resorów „ 30 pkt. kar.
- c) Za pęknięte pióro główne resora. . . „ 15 pkt. kar.
- d) Za każde inne pęknięte pióro . . . „ 4 pkt. kar.

Uwaga: Do oględzin należy zdjąć pokrowce resorów.

- ad 2. Za niedziałanie jednego biegu . . . po 50 pkt. kar.

- ad 3. Za niewypełnienie warunków próby:
 - a) hamulca nożnego 20 pkt. kar.
 - b) hamulca ręcznego 10 pkt. kar.
 - Za niedziałanie zapadki 2 pkt. kar.

- ad 4. Za niewypełnienie warunków próby rozrusznika 5 pkt. kar.

Uwaga: Wolno używać rozrusznika celem dwukrotnego zapuszczenia silnika przez dowolnie długie naciskanie kontaktu.

- ad 5. Za niedziałanie:
 - a) obydwu reflektorów drogowych . . . 15 pkt. kar.
 - b) jednego z reflektorów drogowych . . . 5 pkt. kar.
 - c) latarki tylnej 2 pkt. kar.
 - d) obydwu świateł miejskich 3 pkt. kar.

- ad 6. Za uszkodzenie chłodnicy, powodujące wyciekanie wody kroplami 20 pkt. kar.

- ad 7. a) Za brak odwiertznika lub jego części . . . 5 pkt. kar.
- b) Za zniszczenie jednego błotnika lub stopnia 20 pkt. kar.
- c) Za uszkodzenie jednego błotnika lub stopnia 3 pkt. kar.
- d) Za uszkodzenie budy 5 pkt. kar.

- ad 8. Za przeciekanie:
 - a) Zbiornika benzynowego 15 pkt. kar.
 - b) Zasysacza (mamki), kurków lub przewodów 10 pkt. kar.

O ile jakiegokolwiek z wymienionych uszkodzeń powstało wyłączenie z powodu dowiedzionej winy osób nie należących do obsady danego wozu, to wtedy przysługuje Jury prawo zmniejszenia lub anulowania odpowiednich punktów karnych.

27. Zatrzymanie podczas trwania próby.

Zawodnik, zmuszony do zatrzymania się dla jakiegokolwiek bądź przyczyny podczas jednej z prób, winien natychmiast przedsięwziąć wszelkie środki, konieczne do zwolnienia drogi przez zepchnięcie samochodu na prawą stronę jezdni.

28. Powtórzenie próby.

O ile zostanie udowodnionem, że zawodnik został w czasie trwania próby zatrzymany z cudzej winy lub też, o ile w czasie próby zaszedł defekt pneumatyku, może zostać upoważnionym, do rozpoczęcia próby ponownie, jednakowoż na samym końcu, po ukończeniu jej przez resztę zawodników. Czy powtórzenie próby jest uzasadnionem zadecyduje bezapelacyjnie. Kierownictwo Raidu.

Defekt pneumatyku należy zgłosić natychmiast u celu.

W wypadku powtórzenia próby, jedynie wynik tej ostatniej będzie uwzględniony przy obliczaniu punktów.

Wozy, któreby się zatrzymały, tak na starcie, jak i w czasie trwania próby, nie zatrzymane żadną obcą przeszkodą, winne kontynuować próbę od miejsca zatrzymania; w żadnym wypadku nie wolno im powtórzyć próby. Powrót na drodze w kierunku startu podczas trwania próby, pociąga za sobą wykluczenie zawodnika.

29. Próby rekordów.

Próby przewidziane w czasie trwania Raidu A. P. nie mogą być przedmiotem prób pobicia rekordów.

30. Obowiązujące przepisy drogowe.

Zawodnicy winni ściśle się stosować do obowiązujących przepisów ruchu kołowego, szczególnie przy przejazdach przez miejscowości zamieszkałe, odpowiadając osobiście za ich przekroczenie.

Przy mijaniu winni mieć kierowcy jak najwięcej względów jedni dla drugich.

Na sygnał wozu chcącego wyminąć, winien kierowca zwolnić drogę natychmiast, kiedy tylko okoliczności na to pozwolą. Mijać wolno dopiero na znak ręką lub chorągiewką Kontrolera z wozu mijanego. Bezwzględnie zakazanem 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.

31. Parki samochodowe.

Na każdym etapie będzie zorganizowany zamknięty park samochodowy. Czas przybycia (zatrzymania się przed bramą wjazdową) winien Kontroler zapisać w książce drogowej. Samochód należy ustawić na miejscu wskazanym przez szefa parku. Obsada natychmiast napełnia zbiorniki benzyną, oliwą i wodą, nie naruszając plomb maski.

Po dokonaniu tych czynności winna obsada natychmiast park opuścić.

32. Prace zakazane.

Wszelkie inne prace przy samochodzie są zakazane, od chwili wjazdu do parku aż do chwili otwarcia parku i pociągają za sobą zawieszenie (pkt. 44b).

33. Otwarcie parku.

Otwarcie parku dla zawodników nastąpi na 30 minut przed sygnałem odjazdu.

34. Zdjęcie plomb maski w parku.

Po otwarciu parku dozwolonym jest zdjęcie plomb maski i uskutecznienie wszelkich napraw samochodu przez osoby zgłoszone (pkt. 7), wyłącznie narzędziami i częściami zapasowymi, zabranymi ze sobą (podług spisu przedstawionego podczas przyjęcia samochodu pkt. 19c). Użycie narzędzi, części zapasowych lub materiałów nie zabranych ze sobą, będzie karane 50 pkt. kar.

Naruszenie pozostałych plomb nie jest dozwolonym i karane będzie według postanowień pkt. 25 g.

Po upływie 30 minut, maski zostaną z powrotem zaplombowane, poczem zostanie dany sygnał odjazdu.

35. Materiały pędne.

Materiały pędne i smar mogą być dowolne.

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

Poza tem zapewnionem będzie otrzymanie benzyny z pompy mniej więcej w połowie każdego etapu w miejscowościach podanych w „Programie Oficjalnym“.

Czas zużyty na dolewanie benzyny i oliwy w czasie drogi będzie wliczony do czasu jazdy.

36. Dolewanie wody.

Dolewanie wody w drodze jest wzbronione i karane będzie każdorazowo 10 pkt. karnymi.

37. Naprawy.

W czasie odbywania etapu zakazanem jest dokonywanie jakichkolwiek napraw za wyjątkiem usuwania defektów pneumatyków.

Wszelka naprawa, dokonana wyłącznie przez osoby zgłoszone (pkt. 7) narzędziami i częściami zapasowymi lub materiałami zabranymi ze sobą (podług spisu pkt. 19c), liczona będzie po $\frac{1}{2}$ pkt. karnego za każdą nadpoczętą minutę naprawy.

38. Zerwanie plomby maski w drodze.

Naprawy pod maską silnika liczone będą od chwili zerwania plomb maski aż do jej zamknięcia; ponadto za zerwanie plomby maski będą liczone dodatkowo 3 pkt. karne.

Stosowanie w maskach otworów umożliwiających roboty pod maską bez zrywania plomby jest wzbronione. Nie wolno także mieć w przegrodzie otworów dających dostęp do silnika bez otwierania maski.

39. Użycie narzędzi nie zabranych ze sobą.

Za użycie narzędzi nie zabranych ze sobą dolicza się 50 pkt. kar. Dozwolonem jest jedynie nabywanie w drodze opon i dętek, lecz w żadnym wypadku nie wolno nabywać kół z nałożonemi oponami.

40. Zmiana pneumatyków.

Nakładanie opon i ich naprawa są jedynie dozwolone w czasie przeznaczonym na jazdę.

Czas naprawy nie będzie neutralizowany.

41. Zgłoszenie uszkodzenia.

O wszelkich uszkodzeniach samochodu kierowca obowiązany jest zakomunikować kontrolerowi.

O ile uszkodzenia te zagrażałyby bezpieczeństwu publicznemu, Komisarze Sportowi mają prawo zarządzić ich usunięcie.

W razie niemożności usunięcia ich, Kierownictwo Raidu może nakazać wycofanie danego samochodu z Konkursu.

42. Obca pomoc.

Użycie obcej pomocy podczas trwania konkursu nie jest dozwolone i karane będzie 100 pkt. kar. (Patrz pkt. 23).

Poza tem obowiązują tutaj postanowienia pkt. 37—41.

43. Dobrowolne wycofanie się z Konkursu.

Dobrowolne wycofanie się z konkursu należy zgłosić piśmieniem Kierownictwu Raidu, podając motywy. W razie wycofania się w czasie odbywania etapu, zgłoszenie należy złożyć na ręce Kontrolera następnego samochodu.

44. Sankcje.

a) Wykluczenie: Zawodnicy będą wykluczeni z Raidu oraz ewentualnie poddani sankcjom karnym przewidzianym w Ogólnym Kodeksie Sportowym A. I. A. w następujących wypadkach:

1) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów jazdy (pkt. 30);

2) za przebycie chociażby najmniejszej części trasy inną siłą od siły pędnej swego samochodu (pkt. 23);

3) za odbycie chociażby części etapu bez przepisanej obsady osób lub w braku tychże — bez balastu (pkt. 10);

4) za nieprzestrzeganie przepisanej marszruty (lub w razie zmylenia jej — niepowrót do punktu, od którego marszruta była zmylona) (pkt. 24);

5) za powrót do punktu w ciągu odbywania jednej z prób (pkt. 28);

6) za przekroczenie czasu przepisanego na przejechanie danego etapu ponad 20% (pkt. 25a);

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

b) **Zawieszenie, dyskwalifikacja:** Zawieszenie względnie dyskwalifikacja czeka zawodników w następujących wypadkach:

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

2) za dokonywanie napraw w parku po ukończeniu etapu dziennego (pkt. 32);

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

45. Klasyfikacja.

Po ukończeniu konkursu klasyfikacja będzie uskutecznioną oddzielnie w każdej grupie na podstawie bezwzględnej sumy punktów dodatnich i karnych (karne punkty liczy się ujemnie).

Ci z zawodników, którzy ukończą konkurs z punktami dodatnimi lub z zerem punktów, zostaną sklasyfikowani jako „Zawodnicy, którzy ukończyli ze znakomitym wynikiem Międzynarodowy Raid A. P. 1930“. Będą oni sklasyfikowani w porządku kolejnym według ilości punktów w grupach.

Pierwszemu w każdej grupie przysługuje tytuł „Zwycięzca Międzynarodowego Raidu A. P. 1930 w grupie samochodów popularnych, turystycznych lub luksusowych“.

Zawodnicy, którzy ukończą konkurs z mniejszą ilością punktów karnych, niż 25, będą sklasyfikowani jako „Zawodnicy, którzy ukończyli z dobrym wynikiem Międzynarodowy Raid A. P. 1930“.

Reszta zawodników, którzy ukończą konkurs, będzie sklasyfikowana jako „Zawodnicy, którzy ukończyli Międzynarodowy Raid A. P. 1930“.

46. Plakiety.

Zawodnicy, którzy ukończą ze znakomitym wynikiem Międzynarodowy Raid A. P. 1930 otrzymają złote plakiety i dyplomy.

Kończący Raid z dobrym wynikiem otrzymają srebrne plakiety i dyplomy.

Kończący Raid otrzymają brązowe plakiety i dyplomy.

47. Nagrody klasyfikacyjne.

a) Puchar Automobilklubu Polski przyznany będzie w każdej grupie zwycięzcy, uzyskującemu I miejsce.

b) i c) Poza tem w każdej grupie przyznane będą puchary A. P. dla zawodników, uzyskujących II i III miejsce w klasyfikacji.

d) Nagroda dla zwycięskiego zespołu fabrycznego. Trzy wozy jednej marki mogą tworzyć zespół fabryczny. Dla zespołów tych przewidziana jest specjalna nagroda przyznana temu zespołowi, którego wszystkie trzy samochody ukończą Raid bez punktów karnych. Punkty karne uzyskane w próbie regularności szybkości (p. 25 f) nie będą do tej nagrody brane pod uwagę. Suma uzyskanych punktów służyć będzie za podstawę do klasyfikacji.

Nagroda przypada Konstruktorowi.

1927 — „Chrysler“, 1928 — „Austro-Daimler“, 1929 — „Tatra“.

48. Nagrody specjalne.

a) Nagroda Pana Ministra Spraw Wojskowych za największą regularność jazdy.

Jest to nagroda przechodnia, która po dwukrotnem zdobyciu (niekoniecznie kolejnem) przez tego samego kierowcę przejdzie na jego własność, przyczem do ostatecznego zdobycia nagrody będzie ona przechowywaną w A. P., a nazwisko każdorazowego zdobywcy wyryte będzie na niej. (1927—Witold Rychter, 1928—Euzebjusz Dzierliński, 1929 — Jan Ripper).

Fabryka, na której samochodzie zdobyta zostanie nagroda, otrzyma każdorazowo dyplom. (1927—„Tatra“, 1928—„Austro-Daimler“, 1929 — „Tatra“).

I. Nagroda Ministerstwa Robót Publicznych przyznana będzie temu konstruktorowi samochodów polskich, którego conajmniej 2 samochody ukończą raid bez punktów karnych, wynikających z pkt. 1a, 2, 3, 4, 6, § 26. regulaminu raidu (1927 — „C. W. S.“, 1928 — —, 1929 — —).

c) **II Nagroda Ministerstwa Robót Publicznych.** Jest to nagroda przechodnia, która po trzykrotnem zdobyciu (niekoniecznie kolejnem) przez tego samego kierowcę przechodzi na jego własność, przyczem do czasu ostatecznego zdobycia jej będzie przechowywaną w Automobilklubie Polski, a nazwisko każdorazowego zdobywcy będzie na niej wyryte. Każdorazowy zdobywca otrzyma dyplom i fotografię tej nagrody. Nagroda ta będzie przyznana temu z kierowców, który ukończy Raid z najmniejszą ilością punktów karnych, prowadząc osobiście samochód przez cały

czas Raidu; punkty dodatnie uzyskane na próbach szybkości nie będą brane pod uwagę.

(1927 — inż. Hahn na sam. Chrysler, 1928 — Adam hr. Potocki na sam. Austro-Daimler, 1929 — Euzebjusz Dzierliński na sam. Citroen).

d) Nagroda Prezesa Automobilklubu Polski ś. p. St. Grodzkiego. Jest to nagroda przechodnia dla jednego z Uznanych Klubów Automobilowych lub Afiljowanych, którego członek osiągnie najlepsze wyniki w klasyfikacji ogólnej. Przechodzi na własność klubu po trzykrotnem, niekoniecznie kolejnem zdobyciu.

(1927 — Krakowski Klub Automobilowy, 1928 — Oesterreichischer Automobilclub w Wiedniu, 1929 — Automobilklub Polski).

e) Nagroda Prezesa Komisji Sportowej A. P. p. Janusza Regulskiego dla Zespołu Klubowego.

Trzy wozy, niekoniecznie tej samej marki fabrycznej, prowadzone przez członków jednego z klubów Automobilowych Uznanych lub Afiljowanych, mogą tworzyć zespół klubowy.

Suma uzyskanych punktów, służyć będzie za podstawę do klasyfikacji.

Nagrodę tę otrzymuje dany Klub Automobilowy; po trzykrotnem wygraniu jej, niekoniecznie kolejnem, przechodzi na własność Klubu.

Każdy z zawodników ubiegający się o tę nagrodę może równocześnie wchodzić i w skład zespołu fabrycznego.

(1928—Automobilklub Polski, 1929—Automobilklub Polski).

Poza tem przewidziany jest cały szereg nagród specjalnych, których spis i regulamin podane będą w przepisach uzupełniających.

49. Zapisy do zespołów i nagród.

Zapisanie się zawodników do poszczególnych zespołów oraz do nagród specjalnych nastąpić winno najpóźniej do dn. 15 czerwca b. r. godz. 14-tej w Sekretarjacie Komisji Sportowej A. P.

50. Reklama.

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

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

51. Siła wyższa.

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

Protest w sprawie tej decyzji nie jest dopuszczalny.

52. Protesty i zażalenia.

Protesty należy kierować do Komisarzy Sportowych, przez których będą rozpatrywane; zażalenia na ich decyzje rozpatrywane będą jedynie przez Komisję Sportową A. P. Bezapelacyjne prawo decyzji w stosunku do zawodników polskich przysługuje A. P. (zgodnie z postanowieniami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.).

Protesty i zażalenia należy wносить wyłącznie na piśmie.

Protesty, odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy jako też i podanych kilometraży poszczególnych etapów, muszą wpłynąć do Komisji Sportowej A. P. najpóźniej do dnia 15 czerwca 1930, godz. 14. (Pkt. 21 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.).

Protesty, odnoszące się do decyzji Komisarzy Technicznych i przyjmujących samochody, należy wnieść natychmiast po powzięciu przez nich decyzji (pkt. 212 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.).

Protesty, odnoszące się do zdarzenia, które miało miejsce podczas odbywania etapu, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w przeciągu 1 godziny po opuszczeniu parku.

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

53. Opłaty obowiązujące przy protestach i zażaleniach.

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

54. Wypadki, w których wykluczone są protesty.

W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

- a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych wskazujących trasę etapu (pkt. 24),
- b) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy i t. p. za wyjątkiem pociągów na przejazdach kolejowych, dla których czas będzie neutralizowany przy postoju ponad 1 min.),
- c) z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

55. Ubezpieczenie samochodów.

Zawodnicy obowiązani 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.

56. Obowiązki uczestników.

Przez swój zapis zawodnicy stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom niniejszego Regulaminu, jego instrukcyj dodatkowych oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych 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.).

57. Uzupelnienie 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 12 samochodów, konkurs może zostać odwołany.

§8. Komentowanie Regulaminów.

Do komentowania niniejszego Regulaminu i jego przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi; miarodajnym będzie jedynie tekst polski.

Komisja Sportowa A. P.

Sekretarz:

Prezes:

(—) *St. Szydelski*

(—) *J. Regulski.*

AUTOMOBILKLUB POLSKI

Aleja Szucha 10, Warszawa.

Nr. telefonów:

Szef Biur 345-10.

Biuro Turystyczne 345-11.

Komisja Sportowa 345-12.

Wydział Tryptykowy i Buchalterja 135-86.

Wydział Drogowy — 6. Ossolińskich — 287-05.

Redakcja „Auta“ 540-94.

Godziny biurowe: od 9-tej do 16-tej, w soboty: od 9-tej do 14-tej.

Załącznik A.

REGULAMIN PUNKTÓW.

1. PODCZAS ODBYWANIA MARSZRUTY.

	Punkty dodat- nie	Punkty karne
a) Start.		
Rozruszenie silnika przed sygnałem do odjazdu	—	20
O ile rozruszenie silnika nie odbędzie się po upływie 2 min. od chwili dania sygnału do wyjazdu, za każdą napoczętą minutę	—	I
Za rozruszenie korbą	—	10
Za rozruszenie w ciągu 20 sekund	I	—

b) Próby

Próba sprawności i regularności maszyn

			Punkty dodat- nie	Punkty karne
Przekroczenie	Szybkości przecięt- nej 60 km./g. na każdym etapie	karane będzie	—	5
Osiągnięcie wyższej przeciętnej	w granicach grupa I do 45 km./g. II do 50 km./g. III do 55 km./g.	nagradzane będzie za każdy kilometr podczas etapu	1/4	—
Opóźnienie	Nie osiągnięcie mi- nimalnej szybkości przeciętnej, nakaza- nej dla etapu	karane będzie za każdą 1 minutę opóźnienia do 10% czasu przep. przy 10% — 20%	—	I
			—	5

Próby szybkości płaskiej na odcinku ok. 2 km.

			Punkty dodat- nie	Punkty karne
Każdy nadro- biony km.	szybkości mini- malnej	nagradzany będzie	3/4	—
Każdy nieosią- gnięty km.		karany będzie	—	3/4

Próba szybkości górskiej na odcinku ok. 3 km.			Punkty dodatnie	Punkty karne
Każdy nadrobiony km.	szybkości minimalnej	nagradzany będzie	1	—
Każdy nieosiągnięty km.		karany będzie	—	1
Powtórna próba szybkości płaskiej na odcinku ok. 2 km.				
Każdy nadrobiony km.	szybkości minimalnej	nagrodzony będzie	1	—
Każdy nieosiągnięty km.		karany będzie	—	1
Regularność szybkości w obu próbach szybkości płaskiej				
Każdy kilometr różnicy w szybkościach uzyskanych w obu próbach karany będzie			—	1/2
c) Naprawy				
Za każdą nadpoczętą minutę w czasie odbywania etapu			—	1/2
Za zerwanie plomb maski			—	3
Za użycie narzędzi, części zapasowych lub materiałów nie zabranych ze sobą			—	50
Dolewanie wody w czasie odbywania etapu każdorazowo			—	10
d) Obca pomoc.				
Użycie obcej pomocy			—	100
2. PRZY BADANIU TECHNICZNEM PO UKOŃCZENIU RAIDU.				
(Patrz pkt. 25 g. i 26)				
Ad 1. a) Za naruszenie plomb na głowicy, dyferencjale lub skrzynce przekładniowej po				100
b) za naruszenie plomb na jednym z resorów				30
c) za pęknięte pióro główne resora				15
d) za każde inne pęknięte pióro				4
Ad 2. Za niedziałanie jednego biegu				50

	Punkty karne
Ad. 3. Za niewypełnienie warunków próby:-	
a) hamulca nożnego	20
b) hamulca ręcznego	10
Za niezdziałanie zapadki	2
Ad 4. Za niewykonanie warunków próby rozrusznika	5
Ad 5. Za niezdziałanie:	
a) obydwu reflektorów drogowych	15
b) jednego z reflektorów drogowych	5
c) latarki tylnej	2
d) obydwu świateł miejskich	3
Ad 6. Za uszkodzenie chłodnicy, powodujące wyciekanie wody kroplami	20
UWAGA: Ewentualne pęknięcia szyb nie będą brane w rachubę.	5
Ad 7. a) Za brak odwietrznika lub jego części	
b) za zniszczenie jednego błotnika lub stopnia	20
c) za uszkodzenie jednego błotnika lub stopnia	3
d) za uszkodzenie budy	5
Ad 8. Za przeciekanie:	
a) zbiornika benzynowego	15
b) zasysacza (mamki) kurków lub przewodów	10

GDZIE MOŻNA KUPIĆ BENZYNĘ W NOCY?

Następujące stacje benzynowe w Warszawie czynne są

W CIĄGU CAŁEJ DOBY:

PLAC BANKOWY
PLAC DĄBROWSKIEGO
PLAC KRASIŃSKICH
PLAC NAPOLEONA
PLAC TRZECH KRZYŻY
PLAC UNJI LUBELSKIEJ
PLAC ZAMKOWY

ULICA BELWEDERSKA
UL. CHŁODNA RÓG WALICOWA
DWORZEC GDAŃSKI
UL. GRÓJECKA 1
ALEJA JEROZOLIMSKA 57
UL. KOPERNIKA 4/6
UL. ŻELAZNA 42
UL. KONWIKTORSKA RÓG BONIFRATERSKIEJ

KRAKOWSKIE PRZEDMIĘSCIE
UL. LESZNO 103 (garaż)
NALEWKI RÓG Ś-TO JERSKIEJ
UL. KS. SKORUPKI
UL. TARGOWA 14
ZGODA RÓG JASNEJ
ALEJA ZYGMUNTOWSKA 10



**RESORY
ZDEKZAKI**

Z wysokiego gatunku stali chromo-manganowo-skrzemowej, wyrabia
Warszawska Wytwornia Nadwozi i Reorów
A. Augustynowicz i S. Szulc Sp. z o.o.
Warszawa, Chłodna 19 Tel. 275-33

Hurtowa sprzedaż części zamiennych
do samochodów



wszystkich typów

**SAMOCHODY
PNEUMATYKI i AKCESORJA**

HENRYK ISZ

WARSZAWA, KRÓLEWSKA 31. TEL. 424-86
CENNIKI NA ŻĄDANIE.

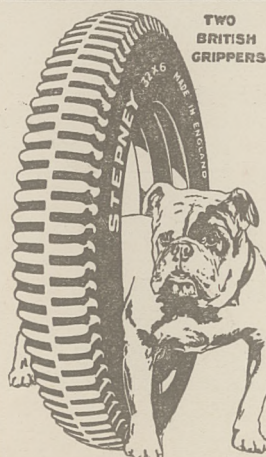
STEFAN LANGIEWICZ

ODLEWNA ŻELAZA I METALI

WARSZAWA, PRZYKOPOWA 22.

POLECAJĄ:

KARTERY I TŁOKI ALUMINJOWE, PANWKI
I CZĘŚCI FOSFORBRONZOWE ORAZ
KOMPŹYCJE DO WYLE-
WANIA ŁOŻYSK.



Najlepsza opona angielska

STEPNEY

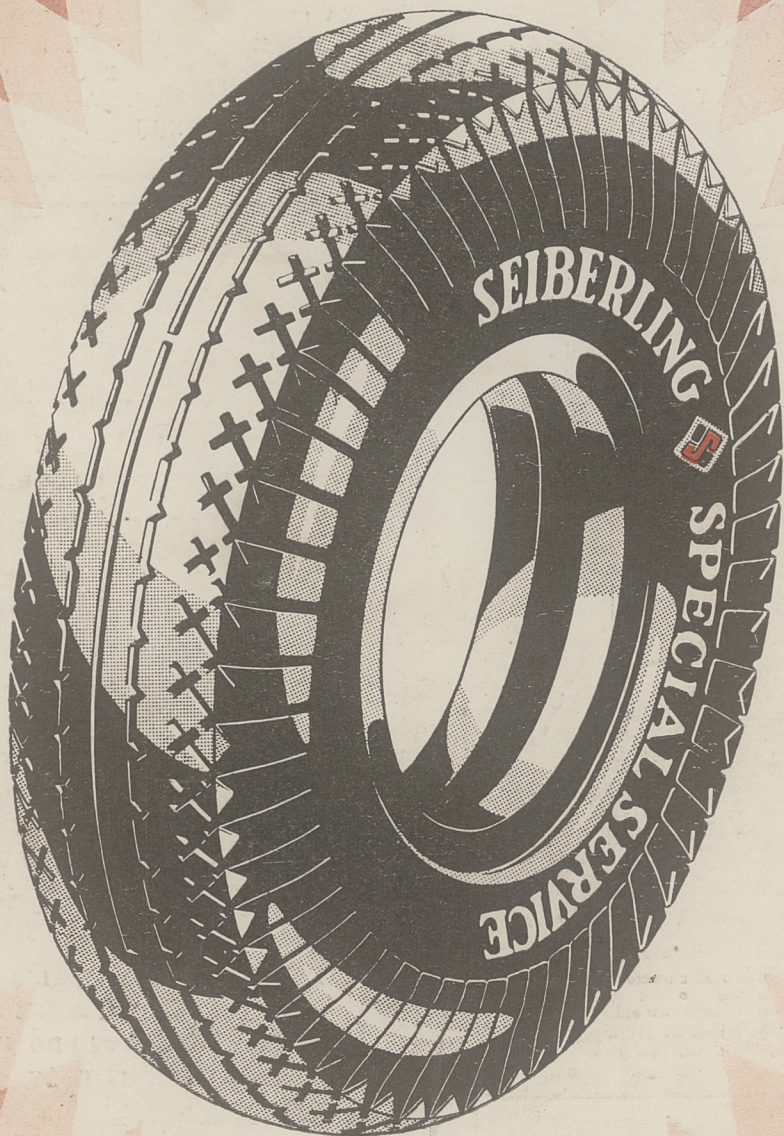
żądać wszędzie

Jeneralne Przedstawicielstwo

Ś-to Krzyska 28

Telefon 150-72

SEIBERLING



SEIBERLING

Amerykańska Opona Wyższego Gatunku

Nie mniej niż sześć udoskonaleni w konstrukcji i wyższości gatunku materiału wyróżniają „Seiberling“ Balonową Oponę od każdej innej, znajdującej się obecnie na rynku.

Opona znacznie zwiększona	45 stopniowa przeciwlizgowość
Protektor AFFINITE	Creel-CORD korpus
Wypróbowany na drodze profil	Podwójna wulkanizacja wodna

Każde z wymienionych udoskonaleni jest wyłączną cechą „Seiberling“ i każde znacznie przyczynia się do większej wytrzymałości, wygody podróżowania i bezpieczeństwa.

SEIBERLING

Opona, Której Nie Niszczy Przestrzeń

Składy fabryczne dla odsprzedawców:

SEIBERLING w POLSCE—Warszawa, Nowogrodzka 42, tel. 532-36