

Nr. 11.

AUTO

Organ Automobilkлубu Polski oraz klubów afiliowanych.

Organe officiels de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

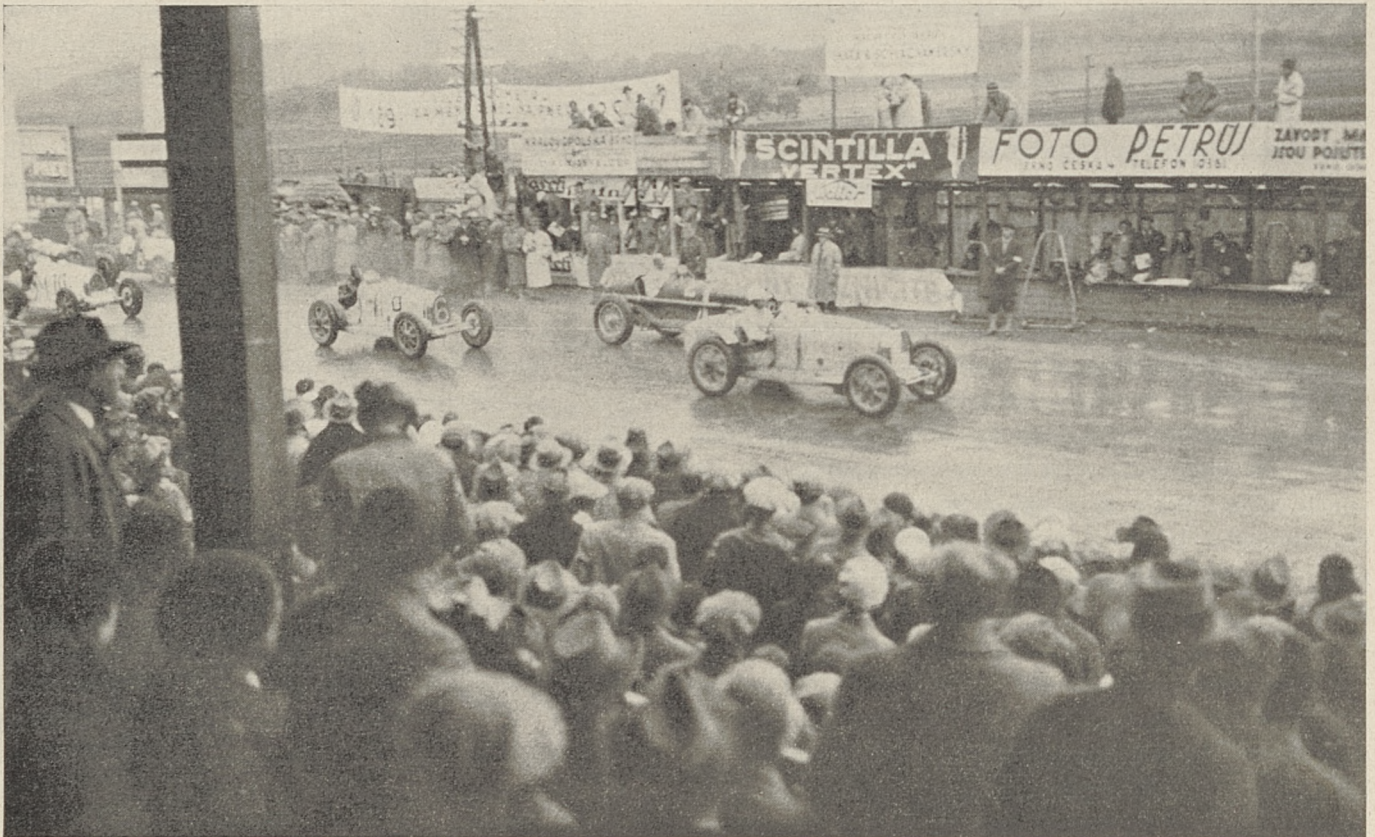
MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBILKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

TREŚĆ NUMERU: Sport na manowcach — Jak można spędzić week-end? Marja Szachówna — Wielkie zawody międzynarodowe: Masarykow Okruh, I. Kulupajłto — Tragiczny dzień Monzy, Sostituto — XIX automobilowy wyścig międzynarodowy na Semmeringu — Z sali sądowej (dokończenie), Henryk Gołogórski — Z życia klubów — Kronika Przemysłowo-Handlowa — Wysoka kompresja i jej wpływ na działanie silnika, Fr. I. Stykolt — Kronika sportowa.



Masarykow Okruh rozegrany w dn. 17.IX.1933 r.
Wozy na starcie.

SPORT NA MANOWCACH.

Zdając w Nr. 10 Auta sprawozdanie z przebiegu tragicznego wyścigu w Monza, nadmieniliśmy w końcu, że zdaniem naszym sport samochodowy wkracza zaczyna na manowce, schlebując coraz częściej bardzo niezdrowym i niskim instynktom tłumów. To cośmy powiedzieli o sporcie samochodowym odnosi się jednak również i do całego wogóle sportu. Pismo nasze, jako w znacznej części pismo sportowe, nie potrzebuje chyba udowadniać swego szacunku dla sportu. Sport uznajemy, jako jeden ze szlachetniejszych i pożyteczniejszych kierunków aktywności ludzkiej, ale sport taki, jakim powinien on być — to jest racjonalną kulturą ciała, zmysłów i charakterów. Doskonale rozumiemy wielkie znaczenie dla rozwoju fizycznego, dla tężyzny i dla zdrowia mas, tak pojętego, sportu. I rozumiemy również dobrze, iż dla propagandy sportu, dla zainteresowania nim publiczności, dla pobudzenia do jego uprawiania jaknajszerszych mas potrzebne są publiczne pokazy, zawody i emulacja w postaci rekordów a nawet i nagród. Wszystko to doskonale rozumiemy i uznajemy. Ale to co obecnie zaczyna się dziać w sporcie, to stanowczo wykracza już poza ramy propagandy i emulacji, a wchodzi zaczyna w brzydką dziedzinę geszeftu, żeby nie powiedzieć poprostu szwindlu. Kluby sportowe zawiązują się często bynajmniej nie w celu popierania i propagandy sportu, ale poprostu w celu robienia na tak zwanym „sporcie“ doskonałych interesów. Doprowadzając rzeczywiście nieraz swych sportowców do niebywałej doskonałości i perfekcji stają się one poprostu zwyczajnymi przedsiębiorstwami cyrkowymi o pewnej tylko specjalności, obejdzającymi ze swymi spektaklami cały świat, oczywiście za doskonałym wynagrodzeniem. I wtedy t. zw. sportowiec z pod ich barw to zwykły artysta cyrkowy o jednostronnym rozwoju fizycznym, to poprostu antyteza tego co rozumieć należy pod mianem sportowca. I wobec tego śmieszna staje się komedia z podziałem na tak zwanych amatorów i zawodowców. Każdemu, interesującemu się sportem doskonale są znane takie to a takie, słynne na cały świat, kluby sportowe, które są poprostu pewnym związkiem jaknajtypowszych zawodowców, choć nieraz noszą one nawet w nazwie swej słowo „amatorzy“. Nie znaczy to bynajmniej abyśmy potępiali zawodowców. Owszem — uważamy, że są oni bardzo potrzebni i pożyteczni, jako instruktorzy i propagandyści, ale również uważamy, że podział obecny jest tylko niesmaczną komedią, mającą ułatwiać nabijanie kabz klubów sportowych. Każdy sportowiec występujący w zawodach za płatnym wstępem, jest w naszym zrozumeniu, już zawodowcem, gdyż żadnej to roli

nie odgrywa, czy pieniądze za jego występ płyną do jego osobistej kieszeni, czy też do zbiorowej kieszeni klubowej. W pierwszym bowiem wypadku jest on poprostu artystą, czy jak kto woli, sportowcem indywidualnym, pracującym na własny rachunek, w drugim natomiast wypadku jest on artystą zaangażowanym przez przedsiębiorstwo — klub. Kluby sportowe tłomaczą, że muszą sprzedawać na zawody bilety wstępu, ponieważ organizowanie tych zawodów pociąga za sobą znaczne koszty, które muszą być pokryte. Zapewne, — wyznaczanie dla zawodników kosztownych nagród, plakiet i t. p., następnie sprowadzanie dla zainteresowania gawiedzi, a więc i dla zrobienia „kasy“ słynnych wedet zagranicznych, następnie wypłacanie honorarjów różnym funkcjonariuszom, komisarzom sportowym, sędziom i t. d. pociąga za sobą znaczne koszty, ale wszak cała tak pomyślana organizacja zawodów, to przecież typowy spektakl, obliczony na dochód, a więc i wymagający włożenia w niego pewnego kapitału. W tem leży właśnie całe zło, z tego rodzi się choroba, która zaczyna toczyć sport. Cały nacisk kładzie obecnie sport na występ publiczny, do tego trenuje on swoich adeptów, w tem widzi on swój cel wyłączny. I propaguje on zawody jako cel, gdy propagować powinien był jedynie kulturę fizyczną szerokich mas, między innymi i za pomocą zawodów jako środkiem. No i w szerokich masach rozwija się gust i namiętność dla widowiska sportowego, ale bynajmniej nie dla samego sportu. Sposób zachowywania się publiczności na tych zawodach jest najlepszym tego dowodem. Wielkie kariery niektórych słynnych sportowców przewracają w głowach tysiącom ludzi, którzy marzą również o podobnej karierze sportowej, gdy w prawdziwym sporcie nie może być kariery, bo tam gdzie jest karjera, tam nie ma już sportowca, a jest jedynie taki to a taki niezwykle wyćwiczony specjalista, taki sam, jaki występuje w cyrku pod nazwą „artysty“. Dlaczego bowiem świetny w swoim rodzaju cyrkowiec-żongler, łapiący na ostrze noża, trzymanego w zębach, każdą rzuconą mu piłkę, ma być gorszym od specjalisty, który potrafi odbić rakieta każdą „podaną“ mu piłkę. I dla czego, gdy jeden i drugi bierze za swój występ w tej lub w innej formie wynagrodzenie, gdy jeden i drugi dzięki tej swojej ogromnej wprawie robi tak zwaną „karjerę“ jeden nazywa się sportowcem, a drugi tylko cyrkowcem? Jest to gruba niekonsekwencja i bałamuctwo, z którego wynika choroba, która podcina obecnie sport. Dla nas nie ulega wątpliwości, iż w przytoczonym przykładzie jeden i drugi specjalista jest tylko cyrkowcem, i pierwszy uzurpuje sobie nie-

tylko nazwę sportowca, ale i amatora. Dość już mamy ciągłych skandalów, a właściwie tylko komedji z dyskwalifikowaniem sportowców za złamanie zasad amatorstwa. Któż to bowiem ich dyskwalifikuje? — Związki i Kluby Sportowe, które same są najczęściej zwyczajnymi przedsiębiorstwami widowiskowymi i które za jedyny cel swój uważają doprowadzenie swych członków do występu publicznego, oczywiście za płatnem wejściem.

Z takiego pojmowania sportu rodzą się i dalsze jego niedomagania — te, o których wspomnieliśmy w Nr. 10 Auta, gdy mówiliśmy specjalnie o sporcie samochodowym. Mianowicie schlebianie niskim nieraz instynktom tłumów, gdyż to najpewniej je przyciąga i to robi „kasę”. Tłum — gawieź przepada za walką, a więc zawody sportowe mają najczęściej formę walki, bądź to, rywalizujących ze sobą, a zgodnie dzielących dochody, klubów, bądź to kilku narodowości, bądź wreszcie w niektórych sportach walki indywidualnych zawodników. W wielu gałęziach sportu walka ta z istoty rzeczy nie może być brutalną ani krwawą, ale są niektóre, zwłaszcza sporty motorowe, w których współzawodnictwo prowadzone jest w taki sposób, lub w takim tempie, że zamienia się ono w prawdziwą walkę, w której nie wyklucza się, często nawet programowo, krwawego wyniku. Te sporty cieszą się, oczywiście, największem zainteresowaniem tłumów i zawody tego rodzaju przynoszą największe dochody. Ale też i stają się one wyjątkowo kosztowne, gdyż t. zw. sportowiec, któremu mogą połamać kości, lub który może stracić życie, każe sobie słono płacić za takie ryzyko. Tak samo jak cyrkowiec, który wykonuje pod sufitem cyrku karkołomne ewolucje, lub pogromca dzikich zwierząt, gdy wchodzi do klatki z tygrysami. I oczywiście — im bardziej jest on sławnym, im więcej ma on zwycięstw za sobą, a więc im bardziej jest on pożądaną i poszukiwaną wedetą dla organizatorów „zawodów sportowych”, im lepszą robi on im kasę, tem wyżej cenion swoje kości, lub swoje życie i tem drożej każe on sobie płacić. I mówcie nam w takich warunkach o „amatorstwie i o zawodowości”! Tak — amatorstwa napewno w takich wypadkach niema zbyt wiele, jest za to napewno ciężki i niebezpieczny zawód. Ale przedewszystkiem niema tu już napewno i cienia sportu. I czyż można się dziwić manjakowi, który wdrapywał się po ścianach, na oczach zachwyconej gawiedzi, na czteropiętrowe kamienice, że nazywał on siebie również sportowcem? Czemużby nie?

Na temat ten wylano już zresztą morze atramentu. Najostrzejsza krytyka jednak nie wpłynęła dotąd w najmniejszej mierze na zawrócenie sportu z drogi, na

którą on wkroczył. Przeciwnie kierunek widowiskowy coraz bardziej w sporcie przeważa i ostatecznie szerokie masy nie rozróżniają zupełnie co jest właściwą istotą sportu. Lud jest zawsze żądny igrzysk, a bohaterowie ich są jego bożyszczami. Jest to kult t. zw. zawodów sportowych i t. zw. sportowców, a właściwie tylko igrzysk i gladjatorów, niczem nie różniący się od tego, który był praktykowany w starożytnym Rzymie przedchrześcijańskim. W starożytności bowiem sport przechodził zupełnie taką samą ewolucję i dekadencję co obecnie — od szlachetnego, opartego o piękno, powszechnego kultu ciała starożytnej Hellady do coraz to krwawszych igrzysk zawodowców-gladjatorów przedchrześcijańskiego Rzymu.

Jeżeli chodzi o sporty motorowe, to te, na szczęście, uniknęły niesmacznej komedji podziału na amatorów i zawodowców. Na to w sportach motorowych nikt nie zwraca uwagi i tem samem odpada w nich jedna przyczyna poważnej deprawacji. Za to sporty te stały się terenem walki reklamowej wytwórni sprzętu motorowego, prowadzonej notabene bez oglądania się na koszty, co w silniejszej jeszcze mierze niż w innych sportach nadało im charakter widowiskowy. Wysokie „startowe” i nagrody, wynikające z jednej strony z ogromnego ryzyka, jakie przedstawiają dla zawodników te igrzyska, a z drugiej strony z rozrzutności wytwórni, które w zawodach tych widzą dla siebie znakomity środek reklamy, pobudziły powstanie całej klasy jaknajtypowszych zawodowców, wyspecjalizowanych tylko w pewnym rodzaju zawodów, specjalistów znacznie bardziej zbliżonych do cyrku niż do sportu. Odnosi się to zwłaszcza do sportu samochodowego i motocyklowego, które w największym stopniu są finansowane przez bardzo silne przemysły samochodowy i motocyklowy. Uwydatnia się to najbardziej w wielkich międzynarodowych zawodach, a zwłaszcza w wyścigach samochodowych. Jak zauważyć to mogli nasi Czytelnicy w sprawozdaniach z tych zawodów, zamieszczanych na łamach „Auta” we wszystkich wielkich wyścigach międzynarodowych startowali zawsze jedni i ci sami zawodnicy. Istny cyrk wędrowny, gdyż wykluczonym jest, aby ktokolwiek z poza ich grona miał najmniejszą choćby szansę zwycięstwa; do takiego bowiem doszli oni stopnia perfekcji. Doszło obecnie do tego, iż organizatorzy mniejszych nawet wyścigów samochodowych, które z natury rzeczy są bardzo kosztowne, chcąc zapewnić sobie opłacalność tych widowisk, zmuszeni są zapewnić sobie udział kogoś z tych wielkich mistrzów, gdyż zblazowana publiczność w przeciwnym razieby nie dopisała, choć z góry już wiadomo, iż mistrz ten nie znajdzie konkurencji i że on zagarnie lwią część nagród. I jakaż tu różnica, pytamy, między tymi wy-

ścigami a z góry ułożonemi zawodami atletycznymi w cyrkach, na które prawdziwi sportowcy tak się zżywiają?

Ale ostatecznie mniejsza i z tem. Wolno każdemu urządzać jakie sobie chce przedstawienia czy igrzyska i nazywać je też jak sobie chce. Można je nazywać i zawodami sportowemi, tak jak zawodami sportowemi nazywają się cyrkowe walki atletów. Ale na jedno w żadnym razie godzić się nie należy, to jest na narażanie w zawodach tych życia nieszczęsnych aktorów. Im większe ryzyko, im większe igranie ze śmiercią, im więcej ścinających krew w żyłach sytuacji, tem więcej to się podoba tłumom, tem większa na zawodach tych frekwencja i tem lepszy dochód. W Ameryce jest to już na porządku dziennym, iż dla powodzenia wyścigów samochodowych niezbędne są trupy albo w każdym razie karambole, na które poluje cała armja operatorów filmowych, mająca zapewnić dzięki temu również i powodzenie obrazom kinematograficznemu. Moda ta przechodzi już i do Europy. A stwarzanie takich warunków w tych zawodach, czy to regulaminowych, czy też terenowych, któreby nie zabezpieczały od nieszczęśliwych wypadków, jest poprostu zbrodnią. Zbrodnią jest nieograniczanie szybkości zawodników na autodromach, wyraźnie niebezpiecznych, zbrodnią wszelkie zaniedbania mogące spowodować nieszczęśliwy wypadek. Zbrodnią wreszcie nieprzerywanie zawodów w chwili, gdy warunki atmosferyczne czynią tor niebezpiecznym. Zawody nie mogą być próbą, czy zawodnikowi uda się wywinąć od śmierci, gdyż takich prób ani etyka chrześcijańska, ani kodeksy współczesne nie tolerują, a tembardziej staje się to potępienia

godnem i nikczemnością gdy czynione jest w celu czerpania zysków. Ostatnich kilka wielkich wyścigów międzynarodowych dowiodło, że nikczemność ta jest popełnianą coraz częściej. Wielka ilość nieszczęśliwych wypadków, która się zdarzyła w końcu tego sezonu z najlepszymi jeźdźcami, wypadków, w których bez żadnego wahania udało się ustalić przyczynę niezależną od zawodników i od maszyny, a więc taką, którą kierownictwo wyścigu mogło usunąć, potwierdza to. Nie wahamy się użyć na określenie takiego czynu jaknajostrejszych słów, gdyż pismo nasze jest organem Klubów, które grzechu takiego nie mają na sumieniu, których sposób pojmowania istoty sportu samochodowego jest, na szczęście, inny i które — pomimo zarzutów, jakie im z tego powodu czynią reprezentanci spragnionej igrzysk, publiczności, nie uważają za właściwe obierać kierunku wyłącznie przedsiębiorstw widowiskowych. Tak — w chwili obecnej sport znajduje się na rozdrożu. Albo pozostanie on tem, czem powinien być, t. j. powszechną racjonalną kulturą ciała i charakterów, tak jak w starożytnej Grecji, albo też zamieni się on w igrzyska praktykowane, gwoźli zadośćuczynieniu niskim instukntom tłumów przez zamkniętą kastę psjecjalistów, tak jak w dawnym Rzymie. No i wtedy, oczywiście, sport upadnie, gdyż przyjdzie napewno gwałtowna reakcja, która, tak jak średnie wieki, będzie miała w pogardzie wogóle wszelką kulturę ciała, która może doprowadzić do podobnego zdziczenia. Narazie sport zdaje się wkraczać na tę drugą drogę. Żle dziać się w nim zaczyna i dla tego nie wahamy się powiedzieć to otwarcie, choć może to być nie w smak „żadnemu igrzysk ludowi“ i choć może za to posypią się z jego strony na nas kamienie.

Marja Szachówna.

JAK MOŻNA SPĘDZIĆ WEEK—END?

Warszawa uchodzi za miasto najbardziej upośledzone pod względem możności przedsiębrania z niej jednodniowych wycieczek turystycznych. Utało się już przeświadczenie, że z Warszawy niema dokąd wyjechać na wee-end, nawet gdy się ma do rozporządzenia samochód. Na dodatek drogi są jakoby wszędzie w Polsce tak złe, że nie można niemi nigdzie dojechać bez narażenia auta i gum na zniszczenie.

Tymczasem tak nie jest. Wystarczy trochę dobrej woli i poświęcenia godziny czasu na przestudjowanie trasy i ułożenie planu jazdy, aby odbyć sobie z Warszawy jednodniową, niezmiernie ciekawą wycieczkę, z możliwością zobaczenia przy tej okazji szeregu pierwszorzędných zabytków Polski.

Ponieważ marzeniem mojem jest, aby wreszcie szo-

sy polskie zaroily się od aut turystycznych, podzielę się z Szanownymi Czytelnikami wrażeniami z mej wycieczki, w nadziei, że niejednen z PP. Automobilistów pójdzie za moim przykładem.

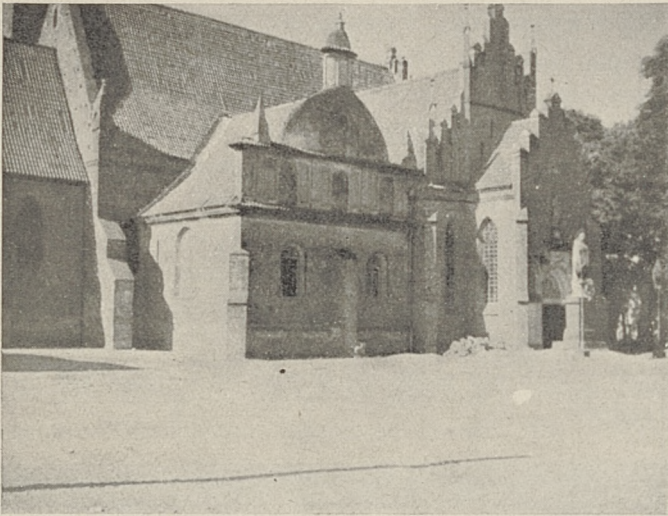
A więc wczesnym niedzielnym rankiem, bo o godz. 6-ej, opuściliśmy Warszawę, kierując się drogą przez Białobrzegi do Radomia. Humoru i wesołości dodawała nam bajeczna pogoda, wspaniała, niedawno odnowiona, szosa i ta niepewność czy zdołamy, wobec czekających nas rzekomo nie do przebycia dróg, dotrzeć wszędzie, według z góry obmyślonego planu.

Pierwszym etapem naszej jazdy był *Radom*, miasto powiatowe o 80.000 mieszk. i ważny węzeł drogowy. Nie wszystkim może wiadomo, że po za znakomitą i popularną wśród automobilistów restauracją Wierz-

bickiego, Radom posiada kilka ciekawych zabytków, zachowanych ze swej przeszłości. Są to mianowicie kościół św. Katarzyny z klasztorem Bernardynów, gotyk z r. 1468 z zachowanymi wewnątrz obrazami, malowidłami i kaplicami. W niedługim czasie mają go znów objąć Bernardyni, wypędzeni stąd po 1863 r. Ozdobą miasta jest kościół z r. 1899, utrzymany w stylu gotyckim, jedno z najbardziej natchnionych dzieł Józefa Dziekońskiego.

Czyste, szerokie ulice i piękny park miejski, czynią z Radomia jedno z estetyczniejszych naszych miast prowincjonalnych.

Według ułożonego z góry planu mieliśmy jechać stąd wprost do Iłży, ale wobec braku dostatecznych tablic orientacyjnych, w dodatku błędnie poinformowani przez zapytanego autochtona, wyjechaliśmy z miasta niewłaściwą szosą.

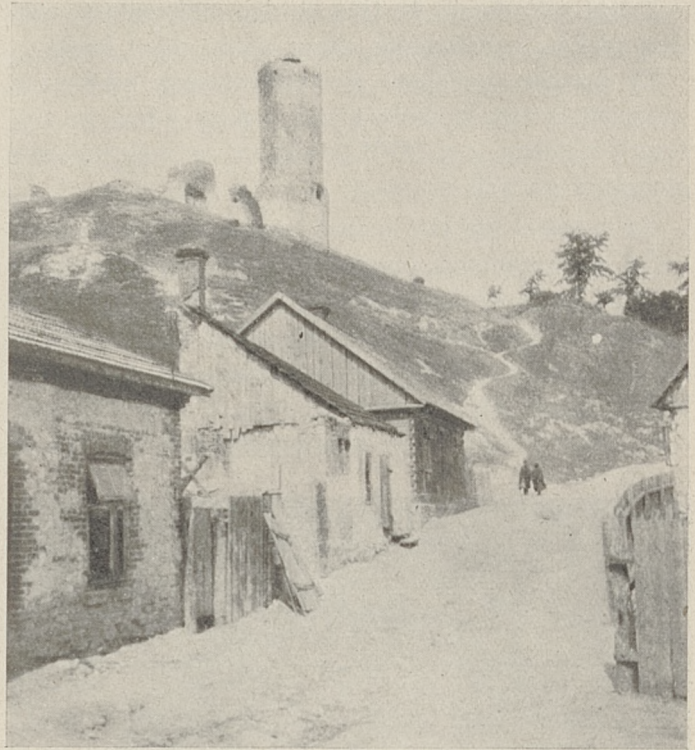


Fot. Al. Szyndler.
Radom — Kościół O. O. Bernardynów.

Po 30 kilometrach drogi mieliśmy, według mapy stanąć w Iłży, i rzeczywiście po przejechaniu 30 kilometrów stanęliśmy, ale... na rynku w Zwoleniu. Na szosę do Iłży trzeba bowiem zboczyć z jednej z ulic w mieście, ale przy tak ważnym zakręcie niema żadnego napisu. Widać władze w Radomiu nie doceniają tego zupełnie, że miasto jest dzisiaj ważnym punktem węzłowym dla ruchu automobilowego, z którego rozchodzi się kilka dróg w różnych kierunkach.

Na pocieszenie nieoczekiwanej zmiany kierunku naszej wycieczki, przypomnieliśmy sobie, że w miejscowym kościele jest pochowany Jan z Czarnolasu Kochanowski i ruszyliśmy na poszukiwania jego grobowca. Okazało wnętrze kościoła zdobi do dziś kaplica rodziny Kochanowskich z zachowanym, choć mocno zniszczonym, popiersiem poety Jana z Czarnolasu.

Ponieważ ze Zwolenia niema drogi do Iłży, musie-



Fot. Al. Szyndler.
Iłża — Ruiny baszty zamkowej.

liśmy wrócić do Radomia, skąd dopiero po kilkakrotnych pytaniach udało się nam wyjechać we właściwym kierunku. Wyjazd na Iłżę jest tak zakonspirowany, że chyba niedługo automobiliści będą zmuszeni dla wygody, własnym sumptem sprawić drogowskaz.



Iłża — Kościół.

Fot. Al. Szyndler.

Droga z Radomia do Iłży bardzo malownicza, wie-
dzie piękną, zadrzewioną aleją wśród pól i lasów.

Po drodze minęliśmy wieś *Skaryszew*, odwieczną
własność Bożogrobowców miechowskich, z ładnym star-
ym kościołem z r. 1701 stojącym w malowniczym
otoczeniu starych drzew.

Najładniejszym jest jednak sam wjazd do Iłży.

Od niepamiętnych czasów *Iłża* była własnością bi-
skupów krakowskich, z których Jan Grot w r. 1340
pozostawił tu zamek, rozszerzany i upiększany w
epoce renesansu przez jego następców. Po rozbiorach
Polski zamek był już tylko ruderą, a w okresie rząd-
ów austriackich padł ofiarą pożaru, który strawił



Opatów — Brama miejska. Fot. Al. Szyndler.

resztki murów. Odtąd zamek pozostaje w ruinie, któ-
ra dzięki położeniu na wzgórzu, malowniczo góruje
nad miastem, stanowiąc jego ozdobę i przywołując na
pamięć dawne dzieje. Baszty miejskie i ratusz zo-
stały rozebrane w r. 1821. Pozostał tylko murowany
kościół, okazałych rozmiarów, wewnątrz mało cieka-
wy. Obok kościoła doskonale zachowały się resztki
murów miejskich i przejście łączące kościół z zam-
kiem.

Dziś Iłża jest małym, czystym i cichym miastem
powiatowem, chociaż sam urząd mieści się w Wierzb-
niku.



Opatów — Kolegata od strony rzeki. Fot. Al. Szyndler

Opuszczamy Iłżę, kierując się na Ostrowiec n/Ka-
mienną. Zaraz po wyjeździe z Iłży, na prawo od dro-
gi ma się jeden z najładniejszych wogóle widoków
na łańcuch Gór Świętokrzyskich. Występują tu one
w całej krasie, uwidaczniając doskonale podział
na poszczególne pasma. Choć odległość od gór jest
znaczna, dzięki czystemu powietrzu widzi się je do-
skonałe, to też przez kilka minut napawamy się pię-
knym widokiem. Pomimo, że z całej drogi do Ostrow-
ca ma się nieustannie widok na Góry Świętokrzyskie,
żaden z nich nie może się porównać z opisanym po-
przednio.



Opatów — Kolegata. Fot. Al. Szyndler.



Ujazd — Brama wjazdowa.

Fot. Al. Szyndler.

Mijamy malowniczo położoną wieś *Krynki*, z pełnym zabytków kościołem z r. 1727, górującym nad całą okolicą, oraz osadę, dawniej miasto, *Kunów* ze starym kościołem z r. 1638, odwieczną posiadłość biskupów krakowskich, którzy tu mieli swój dwór.

Za Kunowem wjeżdżamy w piękną dolinę rzeki Kamiennej. Ciemno brązowy kolor wody zdradza już bogate złoża rudy, przez które płynie Kamienna.

Wreszcie na horyzoncie ukazuje się las kominów fabrycznych, należących do słynnych Zakładów Ostrowieckich, będących do wojny jedną z największych fabryk w Królestwie. Krajobraz zmienia się. Jesteś-



Ujazd — Fragment ruin.

Fot. Al. Szyndler.

my w przemysłowym mieście Ostrowcu n/Kamienna, niezbyt ładnie zabudowanym, pozbawionem zabytków i urządzeń kulturalnych, ale czystym. Ozdobą miasta jest ładny park, dostępny tylko dla urzędników fabrycznych. Zbudowany w r. 1614 przez ks. Janusza Ostrońskiego kościół, znajduje się od 8 lat w gruntownej przebudowie.

Z Ostrowca jedziemy do Opatowa, malowniczą drogą, mając przez cały czas widok na piękny, jedyny w swoim rodzaju krajobraz ziemi kieleckiej. Złote łąny zbóż, szmaragdowe łąki, poprzecinane lasami oraz rzekami i falisty teren — oto charakterystyczny obraz pięknej Ziemi Kieleckiej.



Ujazd — Fragment ruin.

Fot. Al. Szyndler.

Przez doskonale zachowaną bramę miejską, zdaje się jedyny zabytek dawnych fortyfikacji, wjeżdżamy do *Opatowa*.

Okazały Rynek, zabudowany bardzo skromnymi domami, oraz szereg cichych uliczek, nie świadczą swym obecnym wyglądem, że Opatów jest stolicą powiatu i jednym z najstarszych miast w Polsce. Przez długie wieki odbywał się tu ożywiony handel z kupcami Dalekiego Wschodu, dzięki czemu w XVI wieku miasto otrzymało przydomek Wielkiego Opatowa.

Miasto założone w XII wieku przez zakon Templariuszów, zostało w r. 1514 nabyte za 10.000 czerw.

złoty przez Krzysztofa Szydłowieckiego, który opasał je murem i odpowiednio zaopatrzył.

Zjadamy smaczny i wyjątkowo tani obiad w miejscowej restauracji, poczem pokrzepieni na duchu i ciele udajemy się na zwiedzenie słynnej kolegiaty, będącej najcenniejszym i wspaniałym zabytkiem Opatowa. Jest to jeden z piękniejszych kościołów na ziemiach polskich, okazały pefen sędziwej powagi z doskonale zachowanymi na fasadzie śladami romańskiej budowy.

Ściany wewnątrz kościoła pokrywają bardzo mierne malowidła ze scenami z życia św. Marcina, pochodzące z XVIII wieku. Największą ozdobą kościoła są dwa pomniki Szydłowieckich, należące do najcenniejszych w Polsce. Jeden z nich będący wspa-



Fot. Al. Szyndler.

Ujazd — Widok od strony stawu.

niałem dziełem sztuki przypisywany Gian Maria Padovano, twórcy posągu Zygmunta Starego na Wawelu, jest grobowcem kanclerza Krzysztofa Szydłowieckiego. W górną część pomnika wmurowana jest rzeźbiona w mosiądku płyta z podobizną syna kanclerza Zygmunta, uważana za dzieło Stanisława Stwosza. Drugi pomnik, obok, wyobraża rzeźbioną w marmurze postać córki kanclerza Anny, a medalion na górze uchodzący za dzieło da Fiesole jest podobizną drugiego syna kanclerza — Ludwika Mikołaja.

Wyjeżdżamy z Opatowa w kierunku Iwanisk; 3 klm. przed Iwaniskami skręcamy jednak na lewo, drogą gruntową do wsi Ujazd. Maszyna sapie niemożliwie, nieprzyzwyczajona do pokonywania tego rodzaju

przeszkód, wreszcie staje przed płynącym wpoprzek drogi strumykiem. Ponieważ wokoło niema żadnego mostku, ani kładki, przejeżdżamy po krótkim namyśle przeszkodę wbród, mając wodę zaledwie do połowy kół. Ratowała nas coprawda trwająca od dłuższego czasu posucha, gdyż w razie podniesienia się poziomu wody dojazd tą drogą do wsi Ujazd jest zupełnie niemożliwy.

Głównym celem naszej wycieczki były wspaniałe i doskonale zachowane ruiny zamku Krzyżtopór, leżące dzisiaj w samym środku wsi Ujazd, jedna z głośniejszych osobliwości turystycznych w Polsce.

Zamek w Ujeździe, zwany Krzyżtopór od rzeźbionych na bramie znaków topora i krzyża, był ongiś jednym z najwspanialszych zamków w Polsce. Wzniesiony został w r. 1644 przez wojewodę Krzysztofa Ossolińskiego nie dla obrony, ale raczej dla dogodzenia próżności. Budowa jego wykonana według planów Szwajcarskiego Włocha, Wawrzyńca Senesa, pochłonęła podobno 5 milionów złotych i nadszarpnęła mocno magnacką fortunę wojewody.

Zaledwie 11 lat chełpił się Pan Wojewoda swoją rezydencją, gdyż już w r. 1655 zamek został zdobyty, złupiony i zniszczony przez Szwedów. Jedno tylko skrzydło zamkowe przetrwało w stanie mieszkalnym do r. 1770, zniszczone wówczas dopiero przez broniących się w nim Konfederatów Barskich.

Dzisiaj zamek przedstawia sobą największą co do rozmiarów na ziemiach naszych ruinę, malowniczo wznoszącą się nad otaczającą zamek okolicą. Z jednej strony broni dostępu do ruin tafła wodna małego jeziora, w której cudnie odbijają się potężne jeszcze dzisiaj, choć ogołoczone ściany zamku.

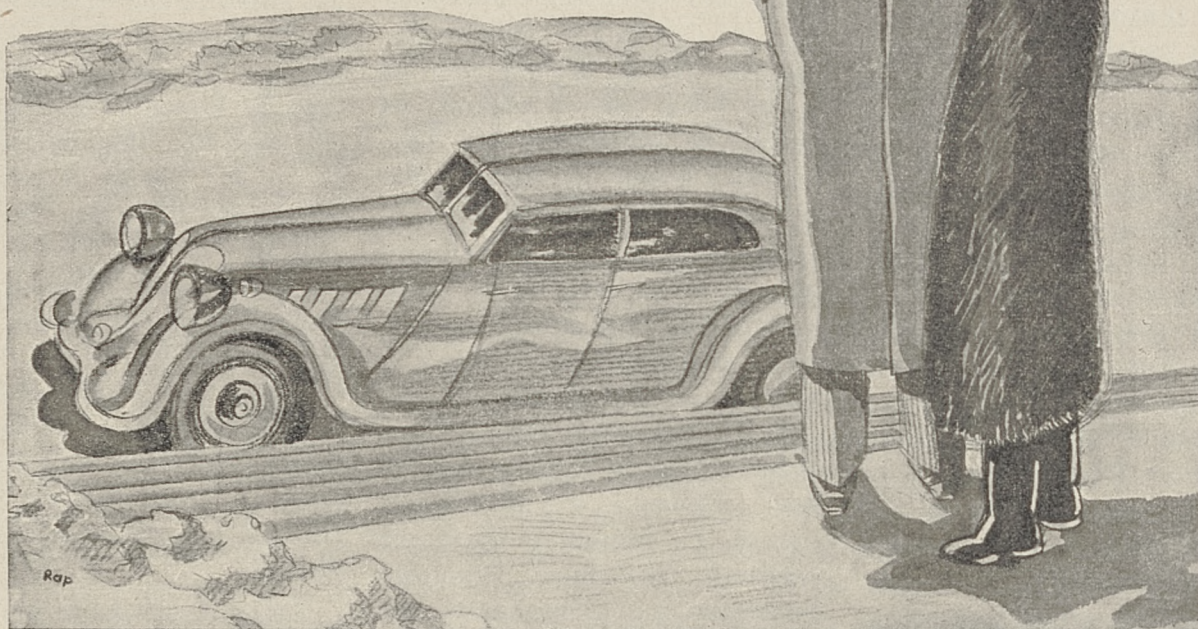
Wchodzi się do ruin przez most i wspaniałą bramę. Doskonale zachowały się mury wewnętrzne, dziedziniec i otaczająca go późnorenesansowa fasada główna o wielkich oknach ziejących pustką. W ośmiobocznej baszcie nawprost wejścia miała się ongiś mieścić sala balowa, nad którą był szklany basen z rybami, a na dnie baszty zachowało się do dzisiaj bijące źródło. Stoki wzgórza, na którym stoi zamek, pokrywały niegdyś wspaniałe i kunsztownie urządzone ogrody, dzisiaj porośnięte trawą służą za pastwiska.

Mimo wielkiego zniszczenia zamek zachował dobrze ślady swej wspaniałej przeszłości, które jeszcze dzisiaj pozwalają odtworzyć sobie przepych i wielkość tej najwspanialszej rezydencji magnackiej. Według podania zamek zbudowany był na wzór kalendarza: posiadał więc 4 baszty narożne, 12 sal, 52 pokoje i 365 okien.

(Dokończenie nastąpi).

Czy wdział Pan już palto zimowe?

Zapewno już Pan korzysta z garderoby zimowej? A co z Pańskim samochodem? Czy zatroszczył się już Pan o odpowiednie jego smarowanie na zimę? Jeśli nie, to niech Pan to dziś jeszcze uskuteczni! Niech Pan nie czeka, aż będzie Pan zmuszony do zmiany oleju! Ruch pojazdów w porze zimowej stawia bardzo wysokie wymagania dla oleju. Stosowanie w tej porze pierwszego lepszego taniego oleju niepewnego pochodzenia i wątpliwej jakości może doprowadzić do nie miłych i kosztownych defektów.



Do osiągnięcia prawdziwie nienagannego i oszczędnego ruchu w zimie przyczyni się GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC, który dzięki temu, że jest niewrażliwy na zimno i wytrzymały na ciężkie warunki pracy, wyprzedza inne oleje zimowe pod względem sprawności, jak i trwałości.

Należy kupować GARGOYLE MOBILOIL w oryginalnej zaplombowanej blaszance, która chroni najpewniej przed rozmyślną czy też mimowolną dostawą innego produktu.

*Nieuszkodzona plomba
pod naklejką daje pewność,
że olej jest oryginalny.*



Mobiloil

ZAREJESTR. MARKA OCHRONNA

VACUUM OIL COMPANY S. A.
CZECHOWICE-WARSZAWA

WIELKIE ZAWODY MIĘDZYNARODOWE.

MASARYKOW OKRUH.

Ponure wizje poprzedniej tragicznej niedzieli w Monzy błakają się jeszcze nad trasą wielkiego wyścigu pod Brnem. W programach, wydrukowanych widocznie wcześniej figurują, jak groźne memento mori, nazwiska Campari i Borzacchini. Życie ma jednak swoje niezłomne prawa. Tamci zginęli, pozostali będą dalej narażali życie w walce o pierwszeństwo.

Deszcz padał przez część nocy i poranek, pada jeszcze i teraz. Mimo to trybuny są szczelnie zapełnione (miejsce na trybunie kosztuje 140 koron), całe hektary pól zapełnione prywatnymi samochodami i autokarami, podwójny szpaler parasolek otacza całą trasę.

Uwaga koncentruje się przed głównymi trybunami. Tutaj w długim szeregu stoją okryte płachtami brezentowemi wyścigowe bolidy. Mechanicy tu i ówdzie jeszcze coś dokręcają, kierowcy siłą się pod maską obojętności ukryć tremę. A trema ma dostateczne uzasadnienie. Asfaltowana trasa jest na całej tej przestrzeni mokra, i na każdym ze 120 zakrętów tej trasy może przytrafić się katastrofa. Nie koniecznie musi być zaraz śmiertelna, a jednak tam, w Monzy...

Już od samego początku znać na każdym kroku sprężystą organizację. Trasa w oznaczonej godzinie jest zamknięta i wolna. Publiczność obwodowemi szosami dostaje się łatwo do trybun. Dzięki ścisłej kontroli każdy bez trudu odnajduje i zajmuje swoje miejsce.

Na parę minut przed startem mechanicy zdejmują płachty z maszyn i wypychają je. Różnobarwne maszyny stoją w szachownicy na szosie, nad nimi unosi się siwy welon spalin. Punktualnie o 10.30 opada chorągiewka startera. Szesnastka maszyn wielkiej kategorii

jak stado kolorowych smoków zrywa się z miejsca i po chwili znika za zakrętem na drugim kilometrze. W zamieszaniu startowym trudno nawet zorientować się, kto właściwie wysunął się na czoło. Ale już po paru minutach głośnik przyniósł wiadomość: na czwartym kilometrze Chiron wyszedł na pierwsze miejsce i prowadzi wyścig. Francuski kierowca jest zdecydowanym faworytem berneńskiej publiczności. Już dwa lata z rzędu wygrywał ten wyścig. W tym roku ma szanse bodaj jeszcze większe, bo startuje na jednomiejscowej Alfa-Romeo, a groźne „monoposti“ Maserati nie stanęły do zawodów.

Pięć minut po wielkiej kategorii rusza ze startu kategoria do 1.5 litra. Stawka tutaj składa się również z szesnastu maszyn. Gdy i te maszyny znikają za zakrętem zapada na trybunach dziwna cisza. Jedynie samolot, krążący nad torem, wskazuje w przybliżeniu miejsce, na którym powinny się znajdować zawodnicy. Chwilowo zainteresowanie koncentruje się dokoła zagadnienia, kto też pierwszy ukończy pierwsze okrążenie. Zdania publiczności są podzielone. Większość faworyzuje Chirona, wszakże i Brauchitsch ma swoich licznych zwolenników, którym widocznie imponują masywne kształty Mercedesa.

Po osiemnastu minutach pierwszy przed trybunami przechodzi Chiron, idący już o paręset metrów przed współzawodnikami. Dalej idą w kolejności: Lehoux (Alfa-Romeo), Pietsch (Alfa-Romeo), węgier Hartmann (Bugatti), niemiec Steinweg (Alfa-Romeo), von Brauchitsch (Mercedes), francuz Wimille (Alfa-Romeo), czech Pohl (Bugatti), Kubiczek (Bugatti), włoch Balestrero (Alfa-Romeo), francuz Moll (Alfa-Romeo), Fagioli (Alfa-

Romeo), który już po pierwszym okrążeniu staje dla zmiany świec, Dreyfus (Bugatti) wreszcie Sforza (Alfa-Romeo). Już na pierwszym okrążeniu pozostali na trasie wskutek defektów silników Markiewicz (Bugatti) i Batilano (Maserati).

W drugiej kategorii po pierwszym okrążeniu wysunął się na czoło również zeszłoroczny zwycięzca, niemiec Burggaller (Bugatti). Bardzo blisko za nim trzyma się włoch Landi (Maserati). Dalsza kolejność jest taka: Hosztalek (Zbrojowka), szwajcar Ruesch (Alfa-Romeo), angielski Hamilton (Mg. Midget), szósty — Jan Ripper na swej starożytnej Bugatti, czech Weinfurter (Bugatti), francuz Veyron (Bugatti), czech Sojka (Bugatti), włoch Decaroli (Bugatti), jedyna kobieta, Niemka, pani Edith Frish (Bugatti), następnie dwa amerykańskie Milery, prowadzone przez francuzów Baucly i Marret, na końcu zaś dwaj czesi — Kreml (Wikov) i Trumpez („Z“) oraz francuz Vagniez na Maserati.

Następne okrążenia nie przynoszą zasadniczych zmian na czołowych miejscach w obu kategoriach. Nikt nie może odebrać prowadzenia ani Chironowi, ani Burggallerowi. Walka zacięta na razie toczy się na dalszych miejscach. Bardzo ładnie jedzie algierczyk Lehoux, wszakże po pięciu okrążeniach zjeżdża z trasy z uszkodzoną skrzynką biegów. Równie dobrze jedzie niemiec Steinweg, lecz już na trzecim okrążeniu wpada do rowu i na tem kończy wyścig. Na drugie miejsce wychodzi Pietsch, jedzie bardzo śmiało i pewnie, próbuje nawet dogonić Chirona, ale w jedenastym okrążeniu rozbija maszynę.

W drugiej kategorii odbywa się walka jeszcze bardziej ciekawa. Burggaller w swoim prowadzeniu

jest stale zagrożony przez Landiego. Na trzecie miejsce wysuwa się niespodziewanie Hamilton, który też staje się wkrótce ogólnym faworytem. Jego malutki Midget ma zaledwie 750 cm.³ pojemności silnika, jednakże rozwija ogromną szybkość. Jazda odbywa się w bardzo ciężkich warunkach, wszyscy kierowcy mają twarze literalnie oblepione błotem, kierownictwo prosi mechaników o oczyszczanie podczas postojów numerów startowych, gdyż inaczej niepodobna rozpoznać maszyn.

Pani Frisch na wirażu wpada na worki z piaskiem, rozbija sobie nos, mimo to jedzie dalej, stając się przedmiotem gorących owacji ze strony publiczności. Po paru dalszych okrążeniach wycofuje się jednak z wyścigu.

Deszcz ustaje, trasa szybko wysycha i tempo wyścigu stopniowo rośnie. Równocześnie jednak mnożą się wypadki. Jedynie Chiron jedzie jak zegarek, oddalając się coraz więcej od konkurentów. Wycofuje się Sforza; von Brauchitsch na swojej ciężkiej maszynie nie może wytrzymać tempa wyścigu i rzekomo z powodu defektu pozostawia wóz na trasie. Doskonały kierowca francuski Moll wydostaje się na drugie miejsce, lecz wkrótce wylatuje z trasy i zostaje odwieziony do szpitala. Fagioli, który początkowo stracił dużo czasu na naprawy maszyny, teraz jedzie doskonale i pewnie wychodzi na drugie miejsce, aby je zachować aż do końca wyścigu. Jako trzeci kończy Wimille.

Chiron zatem prowadził wyścig prawie od startu aż do mety. Skończył 17 okrążeń (blisko 500 kilometrów) w czasie 4 godz. 50 min. 22 sek., co oznacza przeciętną szybkość 102.3 klm./godz. Przed dwoma laty na tej samej trasie zrobił przeciętną ponad 117. Stąd łatwo wywnioskować, jak trudne były warunki tegorocznych zawo-

dów. Wszystkie trzy pierwsze miejsca przypadły w udziale maszynom Alfa-Romeo, które dotąd jakoś nie miały szczęścia w Brnie. Ukończyło wyścig w tej kategorii tylko osiem maszyn, czyli zaledwie połowa startujących.

Jeszcze większe spustoszenia były w drugiej kategorii, gdzie walka była znacznie ostrzejsza. Brawurowo jadący Hamilton minął wreszcie Burggallera, lecz już na następnym okrążeniu zjeżdżając serpentynami w Ostrowacicach wyleciał z trasy. Maszyna zrobiła dwa kozły i przygniotła kierowcę, który był przypasany do siedzenia. Nieprzytomnego Hamiltona odwieziono do szpitala. Prawie równocześnie w innym miejscu trasy zaszedł drugi wypadek. Landi wyleciał z trasy, rozbił maszynę i złamał nogę. Jadący przed nim Vagniez obejrzał się, żeby zobaczyć co się stało z Landim i wskutek tego sam rozbił maszynę, raniąc się nieco lżej. Kolejno wypadają z wyścigu Hosztalek, Kremlé obaj francuzi na Millerach, które wcale nie okazały się tak groźne, Weinfurter, wreszcie Veyron, który zdążył przedostać się na drugie miejsce.

Ripper początkowo jechał bardzo ostrożnie, nie rwał się naprzód, starał się jedynie dotrzymać tempa innym, zachowując maszynę na końcowy wysiłek przed finiszem. Jechał bardzo ładnie, darzony był wielką sympatią zarówno przez publiczność, jak i przez zapowiadacza, który wygłosił nawet dłuższy referat o zaletach polskiego kierowcy. Maszyna jednak nie wytrzymała. Na przedostatnim okrążeniu urwała się pompa oliwna i Ripper stracił pewne najdalej trzecie miejsce.

Skończyły wyścig w tej kategorii zaledwie cztery maszyny. Pierwszy, jak i w roku poprzednim Burgaller w czasie 4 godz. 32 min. 50 sek., co równa się przeciętnej

ponad 96 klm./godz. Na drugim miejscu Sojka, na trzecim — Ruesch.

Organizacja wyścigu od początku do końca stała na bardzo wysokim poziomie. Publiczność była informowana o przebiegu zawodów szczegółowo i szybko, dziennikarze w odstępach kilkunastominutowych otrzymywali szczegółowe biuletyny w trzech językach, liczne wypadki na trasie nie spowodowały zamieszania, ani wstrzymania wyścigu; nawet po skończonym wyścigu odpływ 50.000 masy publiczności odbył się we wzorowym porządku.

I. Kołtupało.

TRAGICZNY DZIEŃ MONZY

(Korespondencja własna „Auta“).

Nad wspaniałym autodromem w Monzy ciąży fatalność: trzech wszechświatowej sławy asów automobilizmu: Borzacchini, Campari i Czaykowski zginęło tragicznie w czasie tegorocznych zawodów...

„La grande journée“ Monzy budziła w tym roku większe jeszcze niż dawniej zainteresowanie, przede wszystkim ze względu na obfity program, zawierający aż dwa „Grand Prix“, na liczny udział najlepszych kierowców, wreszcie na powrót do szranków jednoosobowych wozów Alfa Romeo.

To też pomimo deszczu, który padał przez całą noc z 9-go na 10-y września i ustał dopiero nad ranem, napływ publiczności do pięknego parku królewskiego w Monzy, w którym mieści się autodrom, był kolosalny. Długie bez końca szeregi samochodów i autobusów ze znakami wszystkich prawie prowincji włoskich i zagranicy, tramwaje podmiejskie, liczne pociągi już od wczesnego ranka wysypywały tysiące widzów, tak, że kiedy o 9.35 dano sygnał do pierwszego startu, zarówno trybuny, jak miejsca popularne były nabite.

Jedenasty z rzędu „Grand Prix Włoch” posiadał w roku bieżącym następujący regulamin. Zawody otwarte dla samochodów wyścigowych bez ograniczeń w cylindrze rozgrywają się na obwodzie szosowym i torze wyścigowym autodromu, łącznej długości 10 km. w 50-u okrążeniach, to jest na dystansie 500 km. Wyścig kończy się z chwilą przybycia pierwszego do mety, najpóźniej w dziesięć minut po jego przybyciu zamyka się kontrola.

Dziewiętnaście wozów stanęło do startu: 10 Alfa Romeo, 5 Maserati, 3 Bugatti i jeden M. B. P. Po pierwszych już okrążeniach Nuvolari na Maserati i Fagioli na Alfa Romeo zajmują czołowe pozycje i widocznym jest, że bieg zakończy się pojedynkiem pomiędzy tymi dwoma asami, aczkolwiek bardzo wielu pokładało nadzieje w nowej gwiazdzie automobilizmu włoskiego: inż. Taruffi, prowadzącym Maserati. W samej rzeczy Taruffi początkowo dzielnie się sprawiał i nawet przez kilka okrążeń prowadził bieg, jednakże, wskutek dwukrotnego złamania się tylnego koła zmuszony został wycofać się z wozów.

W czterdziestym okrążeniu na czoło wysuwa się Chiron na Alfa Romeo, drugi jest Nuvolari, trzeci Fagioli, reszta zawodników w pewnej za nimi odległości. Prawie jednocześnie zatrzymują się Chiron i Nuvolari przy boksach zaopatrywania się, pierwszy dla zmiany świecy, drugi — tylnego koła. Fagioli zyskuje przez to pierwsze miejsce. Niebawem Chiron, któremu silnik zaczyna odmawiać posłuszeństwa, wycofuje się — rozpoczyna się decydująca walka pomiędzy Nuvolarim i Fagiolim, który powoli, lecz miarowo dogania przeciwnika, ustalając w międzyczasie nowy rekord okrążenia — 186,335 km/g. Przy 44-em okrążeniu już tylko 11 sekund dzieli rywali. Nuvolari orjentuje się w sytuacji i już

w dwóch okrążeniach zyskuje 7 sekund. Walka, wśród szalonego napięcia i entuzjazmu tłumu zbliża się ku końcowi, Nuvolari ciągle jest pierwszy. Już tylko dwa okrążenia; niestety, gumy na tylnych kołach są w strzępach, musi się zatrzymać dla ich zmiany. Aczkolwiek trzyczęści ośm tylko sekund trwała ta operacja, nic już jednak Fagiolem nie może odebrać zwycięstwa. Kończy on pierwszy, przebywając 500 km. w 2 g. 51'41" z przeciętną szybkością 174,470 km/g. i ustalając w ten sposób nowy rekord o 7,219 km. lepszy od zeszłorocznego Nuvolarięgo.

Zarówno Fagiolem, jak swemu benjaminkowi, Nuvolariemu, publiczność zgotowała niestychanie gorącą owację.

Następuje przerwa na śniadanie, w czasie której przepadał drobny deszczyk. Nie osłabia on jednak entuzjastycznego nastroju publiczności, która z zaciekawieniem oczekuje na rozpoczęcie drugiego wyścigu: Grand Prix Monzy.

Według regulaminu zawody te miały się rozegrać w trzech przedbiegach i rozgrywce; przedbiegi na dystansie 63 km., to jest 14 okrążeń toru wyścigowego, długiego na 4500 m., rozgrywka zaś w 22 okrążeniach na dystansie 99 kilometrów. Zawodnicy, którzy zajęli w przedbiegach pierwsze cztery miejsca są zakwalifikowani do rozgrywki. Zawody otwarte dla jednoosobowych samochodów wyścigowych, bez kwalifikacji według cylindrażu.

O godzinie 14-ej startuje pierwsza ekipa. Na autodromie wielkie jednak rozczarowanie, gdyż Nuvolari, wyczerpany porannym biegiem, nie stanął do biegu. Faworytami są Czaykowski na Bugatti i Trossi na amerykańskim wozie Düsenberg, który w samej rzeczy w pierwszych okrążeniach wykazuje dużą szybkość. W połowie jednak biegu wskutek uszkodzenia silnika, Trossi zmuszony jest wycofać się i

Czaykowski przychodzi pierwszy w 20'49" 1/5 (181,555 km/g.).

W czasie tego biegu w loży oficjalnej zjawiał się następca tronu, ks. Piemontu, owacyjnie witany przez publiczność.

Wielkie zainteresowanie wywołuje drugi przedbieg, stają w nim bowiem między innymi, Campari i Borzacchini: dwaj przyjaciele — rywale na dwóch rywalizujących markach: Alfa Romeo i Maserati. Na znak startera, a jest nim sekretarz generalny partji faszystowskiej gen. Starace, siedm wozów wyrusza z miejsca z piorunującą szybkością. Na czoło wysuwa się Campari, w niewielkiej za nim odległości Borzacchini, dalej hr. Castelbarco i Barbieri, na Alfa Romeo, dalej reszta. Wozy znikają w lasku, zakrywającym tor, czekamy ich pojawienia się. Upływa dłuższa, niż powinna być chwila, wreszcie wypadają z lasku zgrupowane trzy samochody, które zajęły po starcie trzy ostatnie miejsca... pierwszych czterech brak! Upływają chwile denerwującego oczekiwania, nikt jednak z pozostałych nie nadjeżdża. Stało się jasnym, że nastąpiła katastrofa. Ponury nastrój ogarnia tłumy, przestano się zupełnie interesować przebiegiem wyścigu... Niestety, służba informacyjna, dotychczas świetnie funkcjonująca, zupełnie zawodzi, z ust tylko do ust przebiega tragiczna wieść, że wskutek derapażu wozów na południowym łuku Campari zabity na miejscu, że Borzacchini bardzo ciężko, zaś Castelbarco lżej ranny, przewiezieni zostali do szpitala.

W międzyczasie, wśród ogólnego zubożenia na to, co się dzieje na torze, wyścig się kończy. Pierwszy przychodzi Balestrero (Alfa Romeo) w 22'22" 2/5, przeciętna szybkość 168,950 km/g.

Następuje długa przerwa, w czasie której dowiadujemy się, że Bor-

zachini w 20 minut po przywiezieniu go do szpitala, wyzionął ducha.

Rozpoczyna się trzeci przedbieg. Po pierwszych już okrążeniach zapoczątkowuje się walka o pierwsze miejsce pomiędzy Lehoux i Ghersi: obaj na Bugatti. W połowie biegu Ghersi derapuje na tymże miejscu, co jego nieszczęśliwi poprzednicy, — cudem wychodzi cało, lecz traci pozycję i Lehoux kończy pierwszy w 21'50"4/5 (przeciętna szybkość 173,023 km/g).

Nie możemy się doczekać epilogu Grand Prix — rozgrywki. Na torze, zamiast wyścigówek, ukazują się samochody osobowe, a w nich służba uzbrojona w wielkie miotły i kierują się na miejsce wypadku, wywołując poruszenie w publiczności, która wyczuwa, że coś niedobrego się dzieje. Wreszcie, po godzinnym prawie spóźnieniu, wozy wyjeżdżają na metę i ustawiają się do startu, lecz po chwili kierowców odwołują do gmachu dyrekcji, gdzie bawią pewien czas, powracają do swych wozów i na koniec startują.

Początkowo pierwszym jest Straight na Maserati, wkrótce jednak wysuwają się Czaykowski, a za nim, w niewielkiej odległości, Lehoux, obaj na Bugatti, od 5-go okrążenia zajmując dwa pierwsze miejsca. Po ósmym Lehoux ukazuje się sam i, przejeżdżając obok trybun, daje ręką jakieś znaki. W tejże chwili, z poza drzew, zakrywających fatalny południowy łuk ukazuje się czarny pióropusz dymu... Zrozumieliśmy gości Lehoux — nowa katastrofa — Czaykowski!

Mrok powoli zapada, zawodnicy prawie już pociemku kończą bieg, w czasie którego znowu derapuje wóz Molla, szczęśliwie bez złych skutków. Lehoux przychodzi pierwszy, zdobywając „Grand Prix Monzy”, przebywszy skrócony, wskutek zbliżającej się nocy, z 99 do 63 kilometrów dystans rozgrywki

w 21'17" (przeciętna szybkość 177,603 km/g.).

Olbrzymi tłum widzów, który z istic południowym temperamentem przyjmował rano udział w emocjonujących zawodach, rozchodzi się w milczeniu, przygnębiony krwawymi wynikami dnia.

Jakie były przyczyny tej potrójnej katastrofy?

Urzędowy komunikat, wydany nazajutrz z Rzymu (?), brzmi w dosłownym przekładzie, jak następuje:

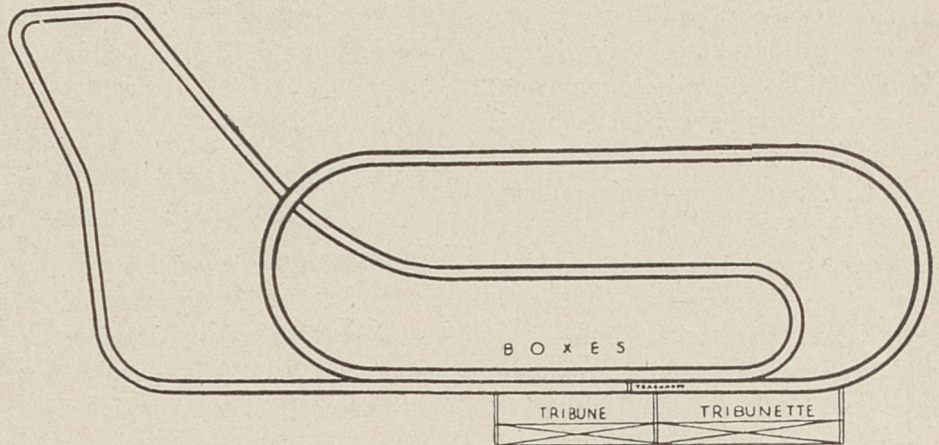
„Wszystkie trzy wypadki przypisać należy nadmiernej szybkości i jej konsekwencjom, wpływającym z niemożności utrzymania się na łuku, który pozwala na szybko-

miejsce, bez żadnej dla siebie szkody”.

Na wywody te trudno się jednak zgodzić, szczególnie naocznyemu świadkowi.

Pomijając już, że zarzut nieudolności prowadzenia samochodu, uczyniony poległym, tak wybitnym mistrzom kierownicy, nie można uważać za fair, fakty mówią same za siebie: przy treningach przed zawodami osiągnęto przeciętne znacznie wyższe, niż w czasie zawodów (przeszło 205 km/g.), jakże więc tu mówić o „nadmiernych” szybkościach?

I wilgoć nie mogła być powodem takiej konsekwentnej serji derapacji na tem samym miejscu toru



Plan Autodromu w Monzy.

ści do pewnego maximum, lecz nie na wszystkie szybkości. Jeszcze inny czynnik mógł się przyczynić do utrudnienia biegu, to jest wilgoć na torze, gdyż od czasu do czasu popadywał deszcz. Kilku widzów wysunęło przypuszczenie, że wypadki mogły być spowodowane rozlaniem się na torze oleju z karteru samochodu, który brał udział w poprzednich biegach. Jest to jednak wykluczone, gdyż wypadki wydarzyły się, aczkolwiek w pobliżu, jednakże o kilka metrów przed przestrzenią, na której olej był rozlany, a także wobec faktu, że inne wozy, biorące udział w zawodach przebiegły wielokrotnie to

Deszcz padał wprawdzie w nocy, lecz przestał przed 8-ą rano i lekko tylko pokropił przez parę minut na dwie godziny przed pierwszym wypadkiem.

Gdzież więc szukać przyczyny? Oto w trakcie pierwszego przedbiegu, na pierwszej połowie południowego łuku pękł karter u wozu Düsenberg i spora ilość oleju wylała się na tor. W chwilę potem nadbiega Moll, derapuje, trzy razy okręca się na torze, lecz wychodzi z tego cało. Tenże Moll w poprzednim okrążeniu osiągnął najlepszy czas dnia — 196,601 km., nie derapując! Najlepszy to chyba dowód, że nie charakter łuku a

zmiany w jego nawierzchu były przyczyną derapażu.

Co uczyniło powiadomione o wypadku kierownictwo biegów? Po pierwszym przebiegu poleciło zasypać piaskiem miejsce zalane olejem i przed rozpoczęciem drugiego wezwało pilotów, ostrzegając o niebezpieczeństwie i zalecając ostrożność.

Z opowiadań będących w pobliżu katastrofy i śladów na torze można w następujący sposób skonstruować przebieg pierwszej. Campari, po derapażu, wyrzucony na zewnętrzną krawędź toru, przez kilkadziesiąt metrów starał się po mistrzowsku wyprowadzić wóz, niestety uderzył o słupek przy torze, wyrzucił się i zginął na miejscu. Tuż za nim był w chwili katastrofy Borzacchini, który widocznie musiał gwałtownie zahamować; wóz, wyskoczywszy z toru, obrócił się o 180°; nieszczęśliwy pilot został wyrzucony z siedzenia podniesiono go w beznadziejnym już stanie i odwieziono do szpitala, gdzie niebawem skonał. Następne dwa wozy: Castelbarco i Barbieri spotkał ten sam los, co i poprzednie, pierwszy odniósł jednak lekką tylko ranę w szczękę, drugi wyszedł, cudem, cało.

Wspominaliśmy wyżej o nadmiernie długiej przerwie pomiędzy trzecim przebiegiem, a rozgrywką i o odwołaniu gotowych już do startu zawodników do dyrekcji autodromu. Jak się okazało, wezwano ich tam, aby ściągnąć od nich piśmienną deklarację, że stan toru jest im znany i że jadą na własną odpowiedzialność... Istotnie pierwsze dwa okrążenia wykazują mniejsze przeciętne, widoczna jest pewna oględność w jeździe, jednak żyłka sportowa wzięła widać górę nad ostrożnością, bo tempo w dalszych okrążeniach się przyspiesza. Do ósmego okrążenia wszystko idzie pomyślnie, gdy wtem na fatalnym łuku Czaykowski, derapu-

je, uderza o zewnętrzny murek i wyrzucony z wozu, zabija się na miejscu. Wóz wywraca się do góry kołami i zapala, płonąca benzyna zalewa cały tor; tuż za Czaykowskim jadącemu Lehoux udaje się prześlizgnąć przez płomienie pomiędzy stojącym w ogniu wozem i dolną krawędzią toru.

Do tego suchego, bez komentarzy, opisu przebiegu wypadków, dodajmy jeszcze tylko jedno. Nawet prasa włoska jednomyślnie nader oględna w sprawozdaniach z zawodów, przyznała, że tor na łuku był zalany olejem i cytowała fakt, że w obuwii z podszewkami gumowymi ślizgało się po nim, jak po lodzie.

Co powiedzieć o bolidach, wpadających na tak śliski łuk z szybkością około 200 km. na godzinę?

Sostituto.

XIX AUTOMOBILOWY WYŚCIG MIĘDZYNARODOWY NA SEMMERINGU (AUSTRJA).

Staraniem Oesterreichischer Automobil-Club odbył się w dniu 24 września 1933 roku, XIX Międzynarodowy Wyścig na wzniesieniu pod Semmering. Trasa wyścigu jest drogą państwową pomiędzy miejscowościami Schotwien — Semmering, której długość wynosi 10 km.

Na starcie stawiło się 11 samochodów wyścigowych, 16 sportowych i 13 „samochodów użytkowych”. Motocykli wystartowało sześćdziesiąt kilka.

Najlepszy czas dnia uzyskał Włoch hr. Premoli na kombinowanym wozie B. M. P. składającym się z podwozia Bugatti i 3 litrowego silnika Maserati. Czas zwycięzcy wynosił 6 min. 26,63 sek. Zwycięzcą kategorii sportowej był również Włoch, Tadini na 2,3 litrowej Alfa-Romeo w czasie 6.27.89, który tem samem ustanowił nowy rekord. **Padł również rekord pań, który ustanowiła M. L. Koźmiano-**

wa na 1,5litrowym Bugatti w czasie 7.38,42. Wyścig motocyklowy wygrał Czerny na A. J. S. w czasie 6.54,10. W kategorii wozów „użytkowych” zwyciężył Hoffman na Lancia Augusta.

Znany nasz kierowca, mistrz Polski **Jan Ripper uzyskał pierwsze miejsce w swojej klasie** na Bugatti 1.5 litr. zwyciężając doskonałego, znanego i u nas, francuskiego zawodnika Veyrona na 8-iu cylindrowej Bugatti. Koźmianowa sklasyfikowała się jako trzecia w swojej klasie, bijąc mistrza Węgier, L. Hartmana, który jechał na identycznym co ona wozie i była za zwycięzcą Ruschem na Alfa-Romeo o 21 sek.

Pogoda była fatalna, deszcz i gęsta mgła nie pozwalały na rozwinięcie właściwych szybkości. Temu też przypisać należy, że rekord Stucka nie został pobity. Organizacja bardzo dobra i sprężysta. Wyścigowi przyglądało się ponad 30 tysięcy widzów.

Nasza zwycięska zawodniczka p. M. L. Koźmianowa pisze o swym udziale w powyższej imprezie co następuje:

„Wyścig na Semmeringu był od dawna celem moich marzeń. W ostatnich dwóch latach impreza ta się nie odbywała, to też z radością powitałam zaproszenie do wzięcia udziału w tych zawodach. Mój pierwszy występ na międzynarodowym wyścigu w Austrii chciałam uświetnić użyciem polskiej spirytusowej mieszanki napędowej i polskich opon „Stomil”. Przyznaję, że miałam pewną treść, gdyż chociaż jeździłam już na polskiej mieszance spirytusowej, z okazji wyścigu o Grand Prix Lwowa, jednakże sposób jazdy w długodystansowym wyścigu, nakazującym szanowanie motoru t. j. nie wypychanie go na wyższe niż normalne obroty, jest inny, niż jazda na krótkim górskim wyścigu, w którym można sobie pozwolić, na pewne

ryzyko krótkotrwałego przeturowania motoru. Obawiałem się mianowicie, czy na posiadanej mieszance silnik wyda z siebie maksimum mocy. Już podczas trenowania na Semmeringu nabrałem otuchy, a sam wyścig nietylko obalił wszelkie moje wątpliwości, lecz przeciwnie, przekonał mnie o wysokiej jakości naszej mieszanki spirytusowej. Silnik wychodził piorunująco na obroty, dając z siebie całą swoją sprawność i tylko z powodu panującej podczas wyścigu gęstej mgły, musiałam często rezygnować z całej jego mocy.

W mojej konkurencji t. j. kategorii sportowej, klasie od 1500 cm będąc za zwycięzcą o 21 sekund, pokonałam o 11 sek. mistrza Węgier L. Hartmana, znanego z udziału w wyścigu w Monte-Carlo, któ-

ry jechał na identycznym co ja Bugattim. Po tych wynikach jestem najzupełniej przekonana, że nasza mieszanka spirytusowa, nie ustępuje, jeżeli nie przewyższa rozreklamowanych mieszanek zagranicznych.

Do jazdy turystycznej moim sportowym Austro-Daimlerem używam już od dłuższego czasu mieszanki benzynowo-spirytusowej z najlepszym skutkiem. Szkoda, że paliwo to nie jest jeszcze należycie rozpowszechnione, gdyż nieraz mam trudności z dostaniem tegoż. Opony Stomil okazały się również doskonałe.

Ponieważ nietylko p. Koźmianowa, lecz i inni automobiliści niejednokrotnie uskarżają się, że mają trudności z dostaniem mieszanki spirytusowo-benzynowej, przeto



podajemy do wiadomości zainteresowanych, że paliwo to sprzedają pompy uliczne nast. firm: Galicja, Karpaty, Polmin, Gazy Zieme, Drago.

STRONNICA PRAWNIKA

Henryk Gologórski

W dniu 2 sierpnia r. b., wobec zapowiedzenia apelacji doręczono obrońcy oskarżonego uzasadnienie wyroku na piśmie. W obszernych tych motywach czytamy:

„Sąd Okręgowy przy wydaniu wyroku skazującego w sprawie niniejszej miał na uwadze, że oskarżony Edw. Alb. nie przyznając się do winy, złożył wyjaśnienia, które nie są zgodne z prawdą i częściowo sprzeczne są z zeznaniami oskarżonego, złożonymi przez niego w śledztwie, albowiem oskarżony Alb. obecnie twierdzi, że jechał z szybkością około 30 klm. na godzinę, w śledztwie zaś oświadczył, iż jechał z szybkością około 50 klm. na godzinę, przyczem jest zdania, że przyczyną spowodowania katastrofy było wogóle rzekomo zatrzymanie się taksówki Nr..., prowadzonej przez szofera K., że jednakże z zeznań zbadanych w toku przewodu sądowego naocznych świadków tego zderzenia (tu na-

Z SALI SĄDOWEJ

(Dokończenie)

stępuje wymienienie tych świadków) niezbicie wynika, że zderzenie wozu strażackiego straży ogniowej z Piaseczna z taksówką Nr... w dniu krytycznym nastąpiło w tym momencie, kiedy taksówka Nr... jadąc wolno ul. Wilczą od Poznańskiej w stronę Kruczej przejechała ulicę Marszałkowską, bowiem była już na drugich szynach tramwajowych; że wóz strażacki jechał z nadmierną szybkością od 50 do 80 klm. na godzinę, przyczem jechał „serpentyną”, nie dając żadnych sygnałów na skrzyżowaniu ulic Wilczej i Marszałkowskiej; że osk. Alb. widocznie nie był w stanie trzeźwym, ponieważ nie zauważył przejeżdżającej przez ul. Marszałkowską taksówki Nr... i nie jechał stroną przepisową, jeśli zawadził lewym kołem i zderzakiem o taksówkę, będącą już na drugim torze szyn tramwajowych — bliżej do lewej strony jezdni i to zawadził już wte-

dy, gdy silnie skręcił w prawo, bo inaczej uderzyłby nie w tył taksówki, a w sam jej środek, jak to stwierdził św. Tw.; że świadkowie M. i Cz. stwierdzili, że od osób jadących wozem strażackim dawał się odczuć zapach alkoholu; że prowadzący wóz strażacki szofer Alb. musiał być dobrze pijany, kiedy, będąc wytrawnym i doświadczonym szoferem, jadąc ulicą Marszałkowską, tak kręcił wozem, że świadek Ch. doznał wrażenia, że musi niechybnie nastąpić katastrofa; że oskarżony Alb. był w stanie nietrzeźwym, świadczy o tem niezbicie fakt, iż natychmiast po katastrofie Alb. zbiegł, pozostawiając wóz na opatrność losu i dopiero po upływie 3—4 godzin zgłosił się na policję, twierdząc, że zmuszony był zaprowadzić „kogoś” do apteki, obecnie zaś, na rozprawie twierdzi, że zrobiło mu się niedobrze; że oskarżony Alb. prowadził wóz strażacki z nad-

Dzięki zastosowaniu
DO SAMOCHODÓW ŁOŻYSK

SKF

osiąga się szybkość i pewność biegu

ŁOŻYSKA KULKOWE i ROLKOWE, SP. AKC., WARSZAWA, ULICA WIERZBOWA Nr. 8.

SKF

ODDZIAŁY:

w Poznaniu, ulica Gwarna Nr. 20
w Katowicach, ulica Kościuszki 1a.
we Lwowie, ulica Sykstuska Nr. 2,
w Krakowie, ulica Długa Nr. 35,

mierną szybkością i zupełnie nie zdawał sobie sprawy z tego, że na tak ruchliwej arterji, jaką jest ulica Marszałkowska, szczególnie w tych punktach, gdzie ją tak często przecinają boczne ulice, należałoby zachować większą ostrożność i przytomność umysłu, aby nie spowodować katastrofy; że fakt nadmiernej szybkości, z jaką prowadził wóz osk. Alb. potwierdzają także skutki zderzenia: ujawnione uszkodzenia w taksówce Nr... jak zgięcie płołski i obu felg, połamanie piast, odrzucenie taksówki i przyciśnięcie jej do wozu tramwajowego Nr. 3 stojącego na przystanku, róg Wilczej i Marszałkowskiej; że wszyscy biegli jednogłośnie zaopiniowali, że oskarżony Alb. przekroczył § 38, 42 i 49 Rozporządzenia Min. Robót Publicznych z dn. 27 stycznia 1926 r., a ponadto § 51 Rozp. Komisarza Rządu m. Warszawy z dn. 15 maja 1925 r. gdyż jechał z szybkością 50—60 klm. na godzinę; że na podstawie wszystkich powyższych okoliczności sprawy niniejszej Sąd Okręgowy przyszedł do niezłomnego przekonania, że osk. Alb. bezwzględnie winien jest dokonania zarzuconego mu w akcie oskarżenia czynu przestępnego, przewidzianego w art. 230 § 1 K. K., zagrożonego karą więzienia do lat pięciu; że przechodząc do orzeczenia kary i mając na względzie uprzednią niekaralność oskarżonego z jednej strony, z drugiej zaś wykrętne tłumaczenie się oskarżonego, uważał za słuszną i współmierną karę dla oskarżonego Alb. jeden rok więzienia i reduku-

jąc karę powyższą na mocy amnestji do sześciu miesięcy”.

Przeciwko wyrokowi powyższemu założona została apelacja przez obrońcę oskarżonego; w wywodzie apelacji obrońca szczególnie podnosi okoliczności następujące:

„Sąd Okręgowy w wyroku swym nie wziął pod uwagę orzeczenia biegłych, które wyraźnie wskazuje, iż szofer rozbitej taksówki w dużej mierze przyczynił się do wypadku przez mylną ocenę szybkości wozu strażackiego, kierowanego przez oskarżonego oraz stwierdzenia przez biegłego, że wóz jadący ulicą główną (w danym wypadku Marszałkowską) miał pierwszeństwo przejazdu i nie potrzebował na skrzyżowaniach ulic zwalniać szybkości. Oparcie przez Sąd Okręgowy stwierdzenia szybkości na podstawie zeznań świadków, obserwujących wóz, z miejsca stałego, jest względne, gdyż najlepiej określić szybkość ruchu mogą jedynie jadący samochodem. Poza zeznaniami świadków powołanych przez Sąd jest jeszcze fakt, który niemal decydująco może ustalić szybkość jazdy wozu strażackiego, a mianowicie, iż wóz strażacki jechał, poczawszy od Dworca Wiedeńskiego za taksówką, która bezpośrednio przed wypadkiem skręciła w ul. Wilczą. Zupełnie niemożliwym byłoby przypuszczenie, iż taksówka mogła jechać w mieście z szybkością 50—80 klm. na godzinę. Faktu tego Sąd Okręgowy w swym uzasadnieniu zupełnie nie uwzględnił, natomiast cytuje zeznania świadka Ch. o szybkości, o jeździe „serpentyną” i o niedawaniu sygnałów, które to zeznania

nie są wiarogodne, gdyż świadek nie mógł dokładnie obserwować nadjeżdżającego wozu strażackiego, bowiem widok zasłaniała mu poprzedzająca wóz — taksówka. Taksówka ta właśnie była przyczyną główną wypadku, gdyż zasłaniała oskarżonemu pole widzenia z prawej strony. Jej kierowca uniknął zderzenia, gdyż mając przed sobą wolną przestrzeń, zauważył w porę wyjeżdżającą z Wilczej taksówkę i zdążył skrócić.

Sąd Okręgowy niesłusznie przypuszcza, że ostrożność jazdy jest szczególnie wskazana na ulicy Marszałkowskiej. Przeciwnie, ulica ta, jako jedna z głównych, szeroka, posiadająca ruch tramwajowy, daje każdemu kierowcy większe poczucie bezpieczeństwa i pewności jazdy, bowiem wozy nadjeżdżające z bocznych ulic winny dawać pierwszeństwo przejazdu i wjeżdżać dopiero po upewnieniu się, że niema przeszkód do przejazdu. Winnym spowodowania wypadku jest szofer rozbitej taksówki, który prawdopodobnie przypuszczał, że zdąży jeszcze przeciąć ulicę, jednakowoż na drugiej stronie zwolnił biegu i w ten sposób nastąpiło zderzenie. Na zasadzie wszystkich powyższych okoliczności, przemawiających za tem, że nie oskarżony był sprawcą wypadku, mam zaszczyt prosić Sąd Apelacyjny o uchylenie zaskarżonego wyroku i uniewinnienie Alb.”.

Rozprawa apelacyjna w ciekawej tej sprawie odbędzie się w końcu listopada i o wyniku jej nie omieszkamy poinformować czytelników.

Z ŻYCIA KLUBÓW.

AUTOMOBILKLUB POLSKI,

Wycieczka do Wiednia.

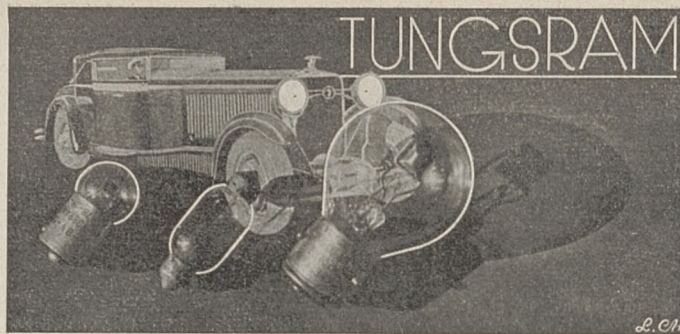
W związku z uroczystościami 250-lecia odsieczy Wiednia A. P. wspólnie ze Związkiem Zrzeszeń Technicznych zorganizował w dn. 9—18 września r. b. wycieczkę zagraniczną, w której wzięło udział 370 osób z pośród członków Stowarzyszeń Technicznych, A. P. oraz klubów afiliowanych.

Impreza ta była pierwszą tego rodzaju. Dziewięć, imponujących wyglądem, autobusów Państwowych Zakładów Inżynierji i trzydzieści cztery maszyny osobowe reprezentowały barwy Klubu w uroczystościach na Kahlenbergu, pokazując zagranicy, po raz pierwszy polskie autobusy i polski turystyka samochodowa.

Wycieczka wyruszyła z siedziby A. P. w Warszawie, dnia 9 września, o godz. 6 i drogą przez Piotrków, Częstochowę, Katowice zjechała na nocleg do miasteczka Wisła (Śląsk). Dnia następnego zespoły maszyn osobowych dotarły do miejsca przeznaczenia, t. j. Badenu i Hinterbrühl pod Wiedniem, a zespoły autobusowe z powodu trudności czechosłowackich władz granicznych musiały nocować w Brnie.

W czasie pobytu na ziemi austriackiej poza udziałem w uroczystościach 250-lecia odbyto wycieczkę na Semmering oraz zwiedzano malownicze okolice Wiednia i samo to „miasto moich marzeń”.

Wycieczka ta udowodniła jaskrawo że turystyka samochodowa daje nieporównanie więcej wrażeń od podobnych imprez kolejowych i że nawet po przebyciu przeszło 2.000 kilometrów sama jazda nie powoduje zmęczenia. Z drugiej strony, wykazała, że w przyszłych wycieczkach samochodowych (autobusowych i aucarowych) nie mogą brać udziału osoby traktujące wycieczkę jako możliwość wydostania się z kraju za paszportem ulgowym w celu załatwienia swoich spraw osobistych zagranicą. Tej



kategorji uczestników nie radzimy nigdy brać udziału w wycieczkach samochodowych.

Zresztą ta właśnie kategorja „turystów” — i na odbytej wycieczce miała stałe coś do powiedzenia, i do zarzucenia!

Uznanie uczestników—turystów za myśl urządzenia wycieczki daje podstawę do planowania nowych, a zdobyte doświadczenie wykluczy napewno w przyszłości jakiegokolwiek braku.

Z ramienia A. P. w kierownictwie występowali pp. inż. Zeydowski i Zabłocki oraz kpt. Haupt ze Śląskiego Klubu A. ze strony Zrzeszeń Technicznych natomiast p. inż. Wadzyński, z P. Z. Inż. p. mjr. Heins. Kierownictwo główne miał p. kpt. Cymer.

Pogoń za lisem.

W dniu 24 września r. b. Automobilklub Polski, przyjętym zwyczajem, zorganizował wesołą imprezę pod nazwą „pogoń za lisem”. W roku bieżącym lisem był znowu tradycyjnie p. Jan Maryański. O godz. 9-tej rano przy pięknej pogodzie wyruszyło grono zawodników w ilości 14-tu samochodów na poszukiwanie „lisa”, który, jak wiadomo było ukrył się na prawym brzegu Wisły Zręczne ukrycie się jednak „lisa” nie uchroniło go od wytopienia po świeżych papierowych śladach. Około godz. 11-ej rano pierwszy dopadł „lisa” ukrytego w lesie między Kobyłką a Zielonką, p. W. Żukowski na ADR. Wkrótce po nim przybył p. Klemens Potocki na Fiacie 508, a następnie p. Burger na ADR. i p. Przygodzki na Fiacie 508. W ka-

tegorji pań — pierwszą była p. Wanda Zielińska na Citroënie. Po wyżsi zawodnicy zostali nagrodzeni, zaś dla pozostałych „myśliwych” wynagrodzeniem za poniesione trudy był doskonale zaopatrzone bufet, przy którym honory „lisiej nory” czynił gospodarz Klubu p. Ryszard Bormann. Rekompensata ta widać poszła w smak zawodnikom, gdyż wesoła zabawa urozmaicona tańcami przeciągnęła się do późnej godziny popołudniowej. Zaznaczyć należy, że do „lisiej jamy” zjechało się poatem sporo gości, którzy woleli przybyć wprost na lisi festyn bez kluczenia po jego śladach. Tegoroczna „pogoń za lisem” należała tak jak i dawniejsze do bardzo udanych i wesołych imprez.

Poświęcenie kościoła automobilistów.

W dniu 5 listopada o godz. 10 m. 30 zostanie poświęcony kościół p. wezw. św. Krzysztofa patrona automobilistów i lotników w Leśnej Podkowie. W związku z tą uroczystością Automobilklub Polski organizuje wspólną wycieczkę automobilową do Leśnej Podkowy i prosi o wczesne zapisywanie uczestnictwa. Punkt zborny w niedzielę dnia 5 listopada o godz. 9-ej rano przed lokalem A. P. Na pamiątkę tej uroczystości wybitą została plakietka pamiątkowa ze św. Krzysztofem, którą nabywać będą mogli uczestnicy wycieczki do Leśnej Podkowy. Członkowie A. P. i zaproszeni przez nich goście, którzy nie posiadają własnych samochodów będą mogli skorzystać z bezpłatnego przejazdu do Leśnej Podkowy specjalnym pociągiem kolei elektrycznej.

NOWE HALE FABRYCZNE CITROËNA W PARYŻU ZOSTAŁY ZBUDOWANE W CIĄGU PIĘCIU MIESIĘCY.

Szybkość i precyzyjność wykonania robót przy budowie nowych hal warsztatowych na Javel, w Paryżu, jest nowym dowodem nowoczesnych i oryginalnych metod pracy Zakładów Citroën. 200 dni upłynęło od pierwszego uderzenia pogłębiarki do dnia inauguracji. 150 dni wystarczyło dla wzniesienia i urządzenia budynków.

Należało przede wszystkim zdemolować warsztaty na przestrzeni 30.000 metrów kw., przygotować plac na przestrzeni 55 000 metr. kw., wykopać 65.000 metr. sześć. ziemi i 15.000 metr. sześć. betonu pochodzącego ze starych fundamentów.

Następnie trzeba było wbić 1.800 pali przeznaczonych dla podtrzymania żelazo-betonowej budowl i zawieszonych nad nią żelaznego sklepienia.

W sumie dało to 1300 mtr. kw. nowych warsztatów, wraz z piętrami, przeznaczonych dla fabrykacji.

Zrealizowanie tych robót w ciągu kilku tygodni wydawało się nie-

możliwością. Roboty rozpoczęły się 15 marca od wywózki zdemolowanego materiału. 600 maszyn narzędziowych zostało przestawionych na inne miejsce, przyczem żadna z nich nie była unieruchomiona dłużej niż pół dnia.

Aby nie stworzyć zatoru w fabrykacji praca była zorganizowana w ten sposób: nim jeszcze powierzchnia całkowicie została uprzątnięta, zostały puszczone w ruch parowe pogłębiarki. Było ich siedem i każda uprzątała dziennie 300 metr. sześć. ziemi. W wielu miejscach trzeba było użyć dynamitu celem rozerwania skamieniałych części, tkwiących głęboko w ziemi.

W miarę tego jak postępowały roboty wiertnicze, kafary parowe umocowywały na głębokości 25 mtr. pale „Franki”.

Zasadnicza budowa rozpoczęła się w końcu kwietnia. Dla technika była ona wyrazem olbrzymiego wysiłku; dla profana — podziwu godnym widowiskiem.

Teren pokryty został szynami;



Widok Hali na wykończeniu w 5 miesięcy po rozpoczęciu robót t. j. w dn. 15 września 1933 r.

maszyny mieszały żwir, cement i wodę; oszalowania z drzewa pokryły miliony metr. kw.

Biorąc początek w głębi warsztatów roboty dosięgły w ciągu kilku dni brzegów bulwaru Javel. Wtedy rozpoczęto konstrukcje żelazne.

Nie upłynęło więcej ponad trzy miesiące do chwili wykończenia budowli, wzniesienia i znitowania 5.000 ton dźwigarów, wzniesienia hal mierzących po 300 metr. długości i 10 szerokości (w niektórych miejscach dochodziły one nawet do 158 metr.) i 25 metrów wysokości.

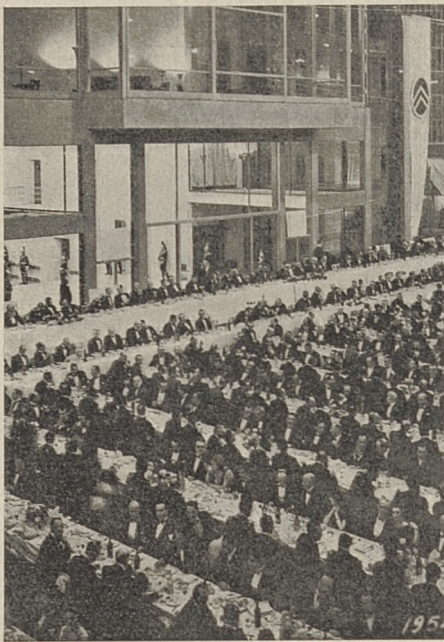
5.000 ton żelaza! Podczas gdy „Maison de France” w bloku Rockefellera w New-Yorku nie zużył nawet 2.000 ton!

Tutaj również nie było zamieszania, gdyż praca zorganizowana była w ten sposób, że nigdy więcej ponad 800 robotników nie znajdowało się przy pracy.

Około połowy czerwca rozpoczęto wykonanie dachów, kładąc 90.000 płyt z fibro-cementu dla izolacji termicznej dachu, i pokrywając je następnie 350.000 dachów-



Hala przy rozpoczęciu robót w dn. 25 marca 1933 r.



Fragment z bankietu na 6 tysięcy 500 osób.
Stół honorowy.

kami i 20.000 płytami ze szkła nie-
tłukącego się.

Po upływie pięciu miesięcy
wznosiły się ku niebu nowe Hale
Warsztatowe, całkowicie ukończo-
ne i tętniące pracą.

Tem większa jest zasługa tego
wyczynu, że nie należy zapominać,
iż w czasie gdy burzono i budowa-
no w samym sercu dawnych Zakła-
dów, te ostatnie prowizorycznie
amputowane, kontynuowały swo-
ją wytwórczość produkując 360 wo-
zów dziennie, potrzebnych dla za-
spokojenia potrzeb klientów.

W dniu wykończenia nowych
hal warsztatowych odbył się ol-
brzymi bankiet inauguracyjny, na
który p. André Citroën zaprosił
6.500 osób. Zaproszeni pomieścili
się wygodnie w jednej części no-
wych hal, a ustawienie stołów nie
wymagało przestawienia ani jed-
nej maszyny.

Pan Louis Serre, Minister Prze-
mysłu i Handlu, przewodnicząc uro-
czystości tej osobście, zmanifesto-
wał znaczenie wielkości dzieła któ-
rego szybkie ukończenie fetowano.

Z zewnątrz widać było, że wszy-
stko posiadało odpowiednie wymiary: fasada ostro oświetlona

wielką ilością reflektorów, świetl-
ny napis „Citroën” ułożony z
liter o 5-metrowej wysokości, które
wysoko i szeroka oświetlały niebo,
szeroka rampa prowadząca do
podziemnych garaży i do 120 szatni;
szeregi samochodów, ciągnących się
zwartym łańcuchem jeden za drugim
w zupełnym porządku, gdyż miejsce
dla każdego z nich było przewidzia-
ne i zarezerwowane.

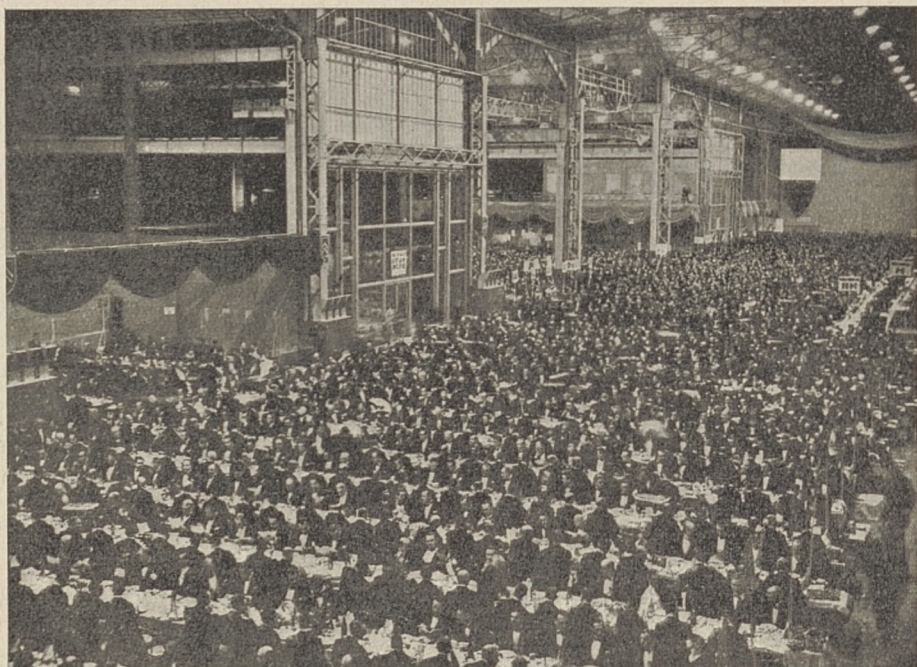
Przy wejściu do hali, w której
odbywał się bankiet, wrażenie
wielkości jeszcze się bardziej ut-
wierdzało i potęgowało. Niezli-
czona ilość stołów, poniżej dwóch
stołów honorowych, rozstawiona
była w olbrzymiej hali.

Przedewszystkiem rzucał się w
oczy charakter tego bankietu:
wchodząc miało się wrażenie przy-
bliżania do olbrzymiej flagi, sze-
rokiej na 250 metr. i dłuższej na
48 metr. — flagi o barwach naro-
dowych Francji. W rzeczywisto-
ści hala była podzielona na trzy
części, z których każda miała swój
kolor i w tym samym kolorze było
menu, kwiaty i almanachy, których
pierwsze odbitki otrzymali zapro-
szeni goście.

W części niebieskiej zajęło miej-

sce 1000 dostawców fabryki, wy-
branych z pomiędzy 5000-y. W czę-
ści białej urzędnicy, 800 przedsta-
wicieli zagranicznych i 2000 przed-
stawicieli francuskich. W części
czerwonej 300 młodych uczniów
szkół zawodowych, wszyscy człon-
kowie Ekspedycji Citroëna do
Środkowej Afryki i Środkowej Azji,
1500 robotników i pracowników,
zatrudnionych przeszło 10 lat w Zak-
ładach, delegaci różnych stowarzy-
szeń sportowych fabrycznych, i t. d.

Przy stole honorowym zajęło
miejsce 180 zaproszonych gości,
obok Ministra, p. Louis Serre i p.
André Citroën: — Gubernator woj-
skowy Paryża, Gen. Gouraud, p.
Louis Renault, Przewodniczący Ra-
dy Miejskiej m. Paryża — p. René
Fiquet, Prezes Federacji Samocho-
dowej — Baron Petiet, Prezes Au-
tomobilklubu Francji — Vicomte
de Rohan, Prezes Automobilklubu
Danji—Książę Axel-Duński, człon-
kowie Parlamentu, Rady Miejskiej
Paryża, podsekretarze stanu i wyżsi
funkcjonariusze Ministerstw, gene-
rałowie i wyżsi oficerowie i najzna-
komitsze osobistości ze świata nau-
kowego, finansjery, przemysłu i
handlu. (n.)



Widok Hali w czasie bankietu na 6500 osób. Delegacje zagraniczne.

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

Produkcja amerykańskiego przemysłu samochodowego w 1-em półroczu 1933. Została ogłoszona ostatnio statystyka produkcji amerykańskiego przemysłu samochodowego w 1-em półroczu 1933 r.

Wytwórczość grupy „General Motors Corporation”, razem 101.686 samochodów, zaś według marek:

| | |
|------------|---------|
| Chevrolet | 289.830 |
| Pontiac | 54.377 |
| Buick | 30.339 |
| Oldsmobile | 22.205 |
| Cadillac | 2.645 |
| La Salle | 2.290 |

Wytwórczość grupy Chrysler razem 205,125 samochodów, zaś według marek:

| | |
|----------|---------|
| Plymouth | 131.829 |
| Dodge | 45.038 |
| Chrysler | 16.737 |
| De Soto | 11.881 |

Wytwórczość grupy Ford razem 171.679 samochodów, zaś według marek:

| | |
|---------|---------|
| Ford | 170.282 |
| Lincoln | 1.397 |

Wytwórczość grupy Studebaker razem 22.559 samochodów, zaś według marek:

| | |
|--------------|--------|
| Rockne | 11.678 |
| Studebaker | 9.743 |
| Pierre-Arrow | 1.130 |

Wytwórczość grupy Hudson razem 22.375 samochodów, zaś według marek:

| | |
|--------|--------|
| Essex | 20.266 |
| Hudson | 2.109 |

Wytwórczość grupy Willys-Overland razem 10.660 samochodów, zaś według marek:

| | |
|-----------------|--------|
| Willys | 10.353 |
| Willys - Knight | 207 |

Wytwórczość zaś marek niezależnych wynosiła:

| | |
|----------------|-------|
| Nash | 6.869 |
| Graham - Paige | 6.265 |
| Packard | 5.555 |
| Hupmobile | 4.349 |
| Auburn | 3.579 |
| Austin | 2.518 |

| | |
|-------------|-------|
| Reo | 1.982 |
| Continental | 1.081 |
| Franklin | 828 |
| Marmon | 80 |

Wreszcie 34 pozostałe marki wyprodukowały łącznie 827 samochodów. W ten sposób łączna produkcja amerykańskiego przemysłu samochodowego w pierwszym półroczu 1933 wyniosła 868.025 samochodów, co stanowi zwiększenie produkcji w stosunku do tego samego okresu roku przeszłego o 14%. Zaznaczyć przy tem należy, iż General Motors zwiększyła swą produkcję o 17%.

| | |
|----------|--------|
| Chrysler | o 51% |
| Ford | o 10% |
| Austin | o 300% |

wszystkie zaś inne marki zmniejszyły swą produkcję nieraz powyżej nawet 3/4 ilości wyprodukowanej w r. 1932 („L'Auto”).

Podatki samochodowe w Niemczech.

Fachowa prasa niemiecka podkreśla spadek dochodów z opodatkowania samochodów, stwierdzając, że w lutym r. b. dochód z tego źródła wynosił tylko 10,5 miliona marek, podczas gdy w zeszłym roku w tym samym miesiącu przyniósł 11,1 miliona marek. Prasa podkreśla, że błędem jest mniemanie, jakoby ten spadek był objawem ogólnego złego stanu gospodarczego, i aby ten spadek zatrzymać, należy przeprowadzić znaczne zmniejszenie stawek podatkowych.

Przemysł samochodowy upadł znacznie więcej niż inne gałęzie przemysłu, a liczba osób zajętych w automobilizmie zmniejszyła się dwa razy więcej niż w innych gałęziach gospodarczych.

Do jakiego stopnia wzrosło w okresie od r. 1929 do 1932 ogólne obciążenie podatkowe, składające się z opłat skarbowych, nakłada-

nych na materiały pędne, oraz z opodatkowania pojazdów, świadczą następujące cyfry: od samochodu wagi 2,5 tonny, przebiegającego 25.000 klm. i rozchodującego 15 litrów paliwa na 100 km., płacono w r. 1929 — 559 marek, a w r. 1932 już 1102 marki; od samochodu ciężarowego 5-tonnowego, przebiegającego 40.000 km. i rozchodującego 40 litrów paliwa na 100 km., płacono w r. 1929 — 1740 marek, a w r. 1932 — 4116 marek, wreszcie od pociągu drogowego trzyosiowego, przebiegającego 60.000 km. i rozchodującego 70 litrów paliwa na 100 km. płacono w 1929 — 3690 marek, a w r. 1932 — 10.054 marek.

27 Paryski Salon Samochodowy.

W czasie od 5 do 15 października miał miejsce doroczny 27-my z rzędu Paryski Salon Samochodowy. Jak i w latach poprzednich Salon stał się najgłośniejszą w ciągu roku manifestacją przemysłu samochodowego. Bliższe szczegóły o Salonie i o wystawionych w nim modelach pomieścimy w następnym (12) numerze Auta.

Londyński salon samochodowy.

W dniu 10 października został otwarty w Olympia Hall w Londynie doroczny Salon Samochodowy. Omówimy go również w następnym (12-ym) numerze „Auta”.

Produkcja samochodów w Niemczech w maju r. b.

wyprodukowano w maju 1933 r.:

| | |
|--------------------------------------|--------|
| samochodów osobowych | 10.356 |
| samochodów ciężarowych i autobusów | 1.268 |
| Natomiast wyprodukowano w maju 1932: | |
| samochodów osobowych | 4.760 |
| samochodów ciężarowych i autobusów | 631 |
| Ogółem wyprodukowano: | |
| w maju 1933 r. | 11.624 |
| w maju 1932 r. | 5.391 |

NOWE ZWYCIĘSTWO CITROËNA

Poniżej podajemy wynik badań części składowych samochodu Citroën 8 CV, „Petite Rosalie”, który przebiegł pod kontrolą—300.000 klm. Wszystkie części porównano z samochodem Citroën 8 CV, wziętym bezpośrednio z fabrykacji seryjnej. Obecni byli następujący Członkowie Komisji: PP. Auclair, prezes Komitetu Mechanicznego Narodowego Instytutu Badań i Wynałazków, Desportes de la Fosse, generalny sekretarz Zjednoczonych Hut; Ch. Faroux, prezes Honorowy Stowarzyszenia Inżynierów automobilowych; Labbé, generalny Dyrektor Szkolnictwa Technicznego; Loisy, Dyrektor Szkoły Narodowej Sztuk i Rzemiosł; Petiet, prezes Narodowej Federacji Automobilowej; Jean Rey, z Instytutu, prezes Stowarzyszenia Inżynierów Prywatnych Francji.

Pan Cellier, dyrektor Laboratorium prób, zapoznał Członków Komisji z rezultatami osiągniętymi przez swój wydział, pod względem mechanicznym, chemicznym, i metalograficznym. Części składowe wozu Citroën 8 CV, „Petite Rosalie”, ustalone jako autentyczne przez A. C. F. (Automobilklub Francji), zostały porównane z częściami składowymi samochodu Citroën 8 CV, wziętego bez wyboru przez A. C. F. wprost z fabrykacji seryjnej.

Identyczność części jest absolutna. Taka sama mikrografia, jednokowe wymiary. Próba Brinella wykazała dla tej samej części: 190 przy wozie „Petite Rosalie” i 192 przy wozie seryjnym. Przy analizie chemicznej różnice składników są nieuchwytnie i bez znaczenia: jedyna różnica, zresztą bardzo niewielka, zauważona została w nieco innej zawartości chromu w wałach korbowych. PP. Leroy i Brull, inżynierowie Citroëna, ustalili, że

powodem tego było, iż materiały, z których sporządzone były wały korbowe, pochodziły od dwóch różnych dostawców, co można stwierdzić przeglądając książki zamówień. Zresztą, wracając do tych dwóch wałów korbowych, ustalono identyczność metalografii i próby na skręcenie i twardość, tak samo były identyczne.

Ciekawym jest fakt, że jeśli jakaś niewielka zresztą różnica dała się zauważyć, notowano ją zawsze na korzyść wozu seryjnego, wziętego do porównania z łańcucha montażowego, co dowodzi ile trudu zadają sobie Zakłady Citroën w badaniach nad udoskonaleniem jakości i techniki wozu.

Ogółem biorąc Członkowie Komisji byli zdziwieni brakiem śladów zniszczenia części metalowych, jak również małym stopniem zużycia wozu. Zarówno w wozie „Rosalie” jak i w samochodzie seryjnym, stosowano nitrację materiałów.

Należy zauważyć, że próba wytrzymałości przerwana została dobrowolnie, nie zaś z powodu jakiegokolwiek defektu, po przebyciu 300.000 klm. i „Petite Rosalie” znajduje się w stanie zdolnym do dalszego użytku.

Wynik badania pod wyżej opisaną kontrolą przysparza największy zaszczyt przemysłowi francuskiemu i firmie André Citroën.

(n.)

STOMIL
Sp. Akc.
Poznań

składy
konsygnacyjne
wszędzie

STOMIL
POLSKA OPONA
przoduje trwałością
i bezpieczeństwem jazdy

WYSOKA KOMPRESJA I JEJ WPŁYW NA DZIAŁANIE SILNIKA

Objętość mieszanki benzynowej nassanej do cylindra jest wielkością zmienną i zależną od każdorazowego położenia tłoka ponad którym się ona skupia. Ściślej rzecz biorąc, należałoby tu raczej mówić o objętości cylindra i komory wybuchowej, których mieszanka nigdy nie wypełnia szczelnie. Przytem stopień napelnienia tych organów zależy jest głównie od położenia przepustnicy karburatora, ilości obrotów silnika, kształtu głowicy, diagramu rozrządu i t. p. czynników.

Otóż gdy tłok w cylindrze dochodzi do dolnego punktu martwego, wytworzona ponad nim objętość osiąga swoje maximum (rys. 1 — na lewo), które oznaczamy przez V_{\max} gdy natomiast tłok znajdzie się w górnym punkcie martwym, owa objętość osiąga swą najmniejszą wartość, redukując się do objętości komory spalinyowej v (rys. 1 — na prawo). Zależność tę wyrazić możemy następującym równaniem:

$$V_y = \pi \frac{d^2}{4} h_x + v$$

gdzie V_y jest funkcją liniową zmiennego skoku h_x , $\pi = 3,14$, d — średnicą cylindra, a v — objętością komory wybuchowej.

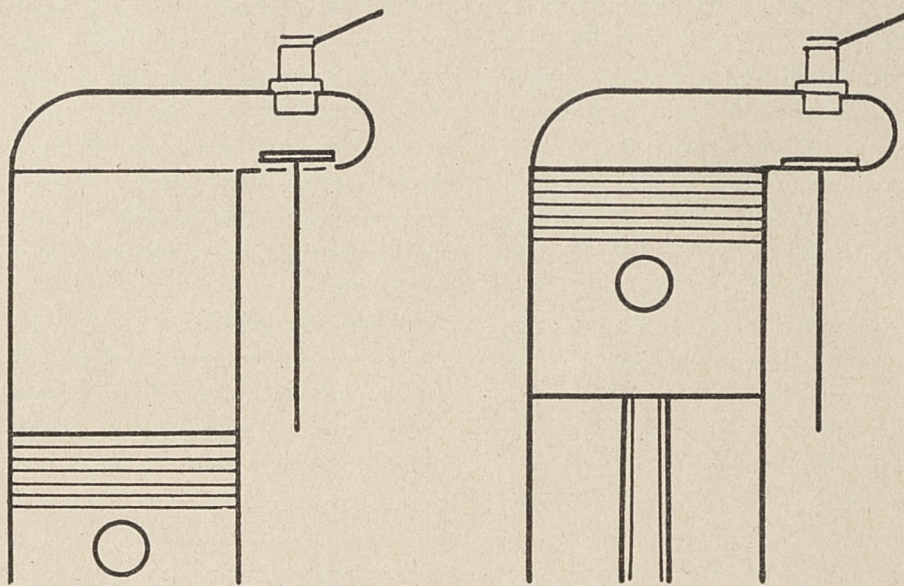
Gdy h_x osiąga pełną wartość skoku tłoka, wyrażenie $\pi \frac{d^2}{4} h_x$ przechodzi w objętość cylindra, którą oznaczmy przez a . Będziemy zatem mieli

$$V_{\max} = a + v$$

Gdy $\pi \frac{d^2}{4} h_x = 0$, co ma miejsce, gdy tłok znajduje się w górnym skrajnym położeniu, wówczas

$$V_y = V_{\min} = v$$

Stosunek



Rys. 1.

$$\frac{V_{\max}}{V_{\min}} = \frac{a + v}{v} = n$$

nazywamy stopniem sprężania, lub krótkokompresją (n jest zatem liczbą oderwaną).

Znając wymiary cylindrów danego silnika, z łatwością obliczyć możemy wartość a i wyznaczyć objętość komory spalinyowej, o ile stopień sprężania n jest nam znany —

$$\frac{a + v}{v} = n$$

$$a + v = vn$$

$$a = vn - v$$

$$a = v(n - 1)$$

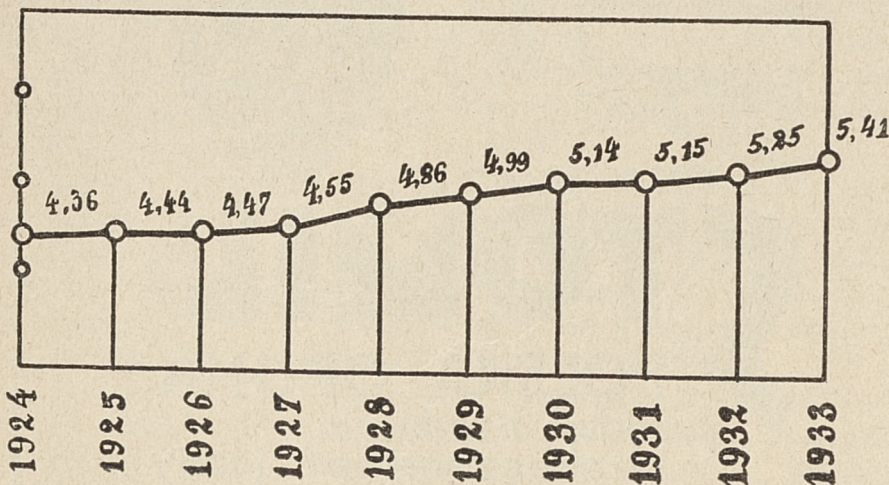
$$\frac{a}{v} = \frac{a}{n - 1}$$

Obserwując rozwój techniki samochodowej kilku ostatnich lat, spostrzegamy,

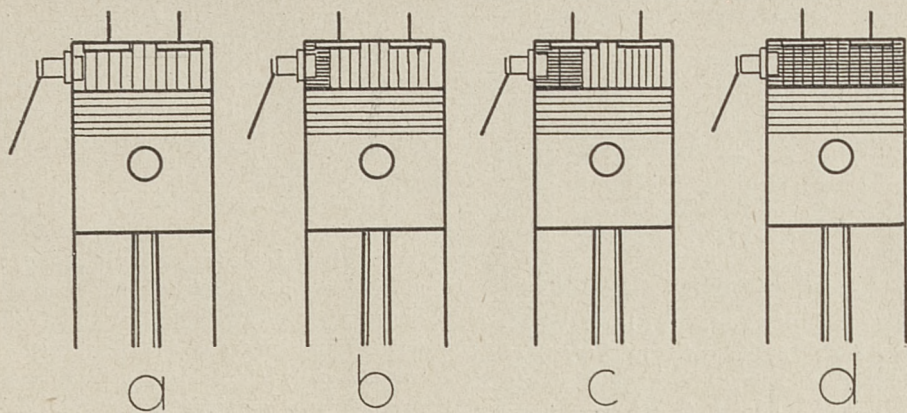
że wartość n wzrasta z roku na rok. Wzrost ten uzmysławia wykres przeciętnych kompresji w ciągu ostatnich dziesięciu lat, sporządzony na podstawie statystyki amerykańskiej (rys. 2). Gdy przed 10 laty kompresja 4,5 należała do rzadkości, dziś często osiąga ona 6, a nawet przekracza tę wartość, dochodząc do 6,5 (Graham).

Warto zastanowić się, jakie względy skłaniają konstruktorów do stałego zwiększania stopnia sprężania. Otóż im większe jest owe sprężenie, tem bardziej potęguje się ciśnienie średnie wywierane na tłok w czasie całego cyklu pracy, a wraz z niem i moc silnika wzrasta. Innymi słowy, wydajność mechaniczna silnika ulega zwiększeniu. Równocześnie jednak wzrasta jego wydajność termiczna, gdyż zwiększona kompresja sprzyja lepszemu spalaniu mieszanki wybuchowej, przez co zostaje ona kalorycznie lepiej wyzyskana. Praktycznie zysk ten tłumaczy się bądź to wzrostem mocy przy określonej konsumpcji paliwa, bądź też ekonomją tegoż dla danej mocy. Z tych kilku słów wniosioskować nietrudno jak bardzo dodatnio wpływa zwiększona kompresja na działanie silnika.

Po uzasadnieniu panującej tendencji wyłania się pytanie, jakie względy powstrzymują konstruktorów przed bezkarnym zwiększaniem kompresji, skoro korzyści, płynące z modyfikacji tej, są tak wielkie? Należy zaznaczyć na wstępie, że na przeszkodzie stają tu obecnie już nie tyle czynniki czysto konstrukcyjne, ile nie-



Rys. 2.



Rys. 3.

które właściwości chemiczne paliwa, dzięki którym powstają pewne, zgubnie na silnik wpływające, zjawiska. Pierwszem z nich jest zjawisko detonacji.

Zjawisko to, do niedawna mało znane i zbadane, wyjaśnia nam hipoteza inż. Ricardo, którą ostatnio potwierdziły skomplikowane badania, przeprowadzone w laboratorjach General Motors Corporation. Wyobraźmy sobie, że mieszanka skompresyjowana w komorze wybuchowej cylindra (rys. 3 — A) podzielona została na pewną liczbę warstw równoległych. Pod wpływem iskry każda z tych warstw zapalać się będzie kolejno, poczynając od tej, która sąsiaduje ze świecą. Gdy pierwsza warstwa się zapali, jej temperatura i objętość silnie wzrasta, powodując wzrost ciśnienia, które przenosząc się na warstwy sąsiadujące, zmniejsza niejako ich grubość (B). Podobne zjawisko powtórzy się w sposób bardziej zaakcentowany przy spalaniu drugiej warstwy (C). Normalnie zatem spalanie poszczególnych warstw odbywać się będzie stopniowo i stopniowo również wzrastać będzie ciśnienie całej masy skompresyjowanej. Detonacja ma miejsce wówczas, gdy pod wpływem zbyt wysokiego ciśnienia i temperatury warstw spalonych, wszystkie pozostałe warstwy raptownie zapłoną (D). Nastąpi wtedy silny wstrząs i charakterystyczny dla detonacji stuk.

Wstrząsy towarzyszące detonacji udziałają się przede wszystkim tłokowi, skąd przenoszą się na sworzeń tłokowy, korbówód i wał korbowy, powodując częściowe wypchnięcie smaru z panewek tych organów, lecz przy silniejszych wstrząsach zachodzi nawet możliwość odkształceń molekularnych korbowodu. Równocześnie daje się zauważyć zmniejszenie elastyczności silnika. Można to odczuć zwłaszcza przy sforsonowanym nieco silniku, który domaga się wtedy zbyt częstej zmiany biegów.

Przechodzimy do zjawiska samozapłonu. Zazwyczaj samozapłon powstaje przy kompresji wyższej od tej, która powoduje detonację. Wobec tego, że wybuch mie-

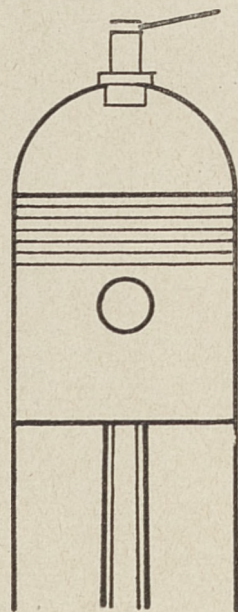
szanki następuje tu przed iskrzeniem świecy, możliwość detonacji jest w danym wypadku wykluczona. Niemniej jednak samozapłon, o ile nie jest cechą konstrukcyjną silnika (Diesel), jest wskaźnikiem wadliwego funkcjonowania tegoż. Najczęstszą przyczyną samozapłonu jest nadmiar nagromadzonego w silniku zapieku węglowego, który osadzając się na denku tłoka i ściankach komory spalinywej, powoduje sztuczne zmniejszenie jej objętości, a co zatem idzie zwiększoną i nieprzewidzianą przez konstruktora kompresję. Osadzające się wówczas w pobliżu ostrych krawędzi gniazd zaworowych, na brzegach tłoka i t. p. miejscach cząsteczki zapieku, mając skłonność do zarzenia się, zapalają sprężoną mieszankę przed pojawieniem się iskry. Pozatem przyczyną samozapłonu może być niekiedy przegrzanie silnika, albo też wadliwie działające lub nieodpowiednio dobrane świece, których elektrody nadmiernie rozgrzewają się.

Zarówno detonację, jak i samozapłon mają ujemny wpływ na działanie i żywot-

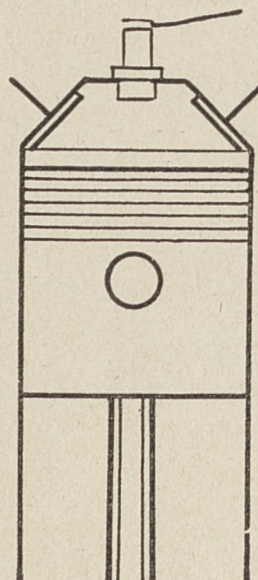
ność silnika. O ile jednak pierwsze zachodzić mogą w silniku działającym bez zarzutu naskutek np. użycia nieodpowiedniego paliwa, o tyle już samozapłon jest najczęściej wskaźnikiem jakiejś usterki w organizmie silnika.

Zadowolniejszy się opisem grosso modo detonacji i samozapłonu, które to zjawiska są dobrze wszystkim automobilistom znane, zastanówmy się jakimi drogami kroczy inwencja konstruktorów, celem ujarznienia tych wrogów wysokiej kompresji. W danym wypadku przychodzi im z pomocą chemja, albowiem rozwiązanie problemu, sprowadzone z czysto mechanicznego punktu widzenia, do opracowania odpowiedniego kształtu głowicy — nie jest kompletne. Dopiełniają je badania własności chemicznych paliwa i jego odporności na detonację, uwieńczone wynalezieniem mieszanek antideetonacyjnych.

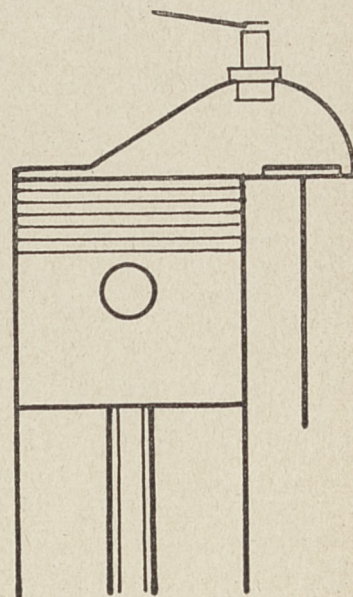
Przedewszystkiem więc kształt komory spalinywej ma tu wielkie znaczenie i wpływ bezpośredni na detonację. Doświadczenie uczy, że im bardziej jest ona zwarta i mniej w rysunku skomplikowana, tem bardziej wydajną jest ona termicznie, gdyż pozwala na takie zwiększenie kompresji, które przy innym jej kształcie powodowałoby już detonację. Z tego punktu widzenia silniki bezzaworowe, suwakowe dają najlepsze wyniki, umożliwiając zastosowanie najracjonalniejszej, bo półkulistej głowicy ze świecą po środku (rys. 4). Zbliżony do niej kształt daje się osiągnąć przy zaworach górnych nachylanych pod kątem 45° (rys. 5), oraz pionowych, przy których jest ona cylindryczna (rys. 3). Najgorszy natomiast kształt posiada głowica silnika z zaworami bocznymi (rys. 1).



Rys. 4.



Rys. 5.



Rys. 6.

Ulepszoną jej formę stanowi głowica Ricardo, która przy całej prostocie mechanizmu zaworów bocznych, stwarza niejako termiczny efekt głowicy sferycznej (rys. 6).

Bardzo wielkie znaczenie ma również sposób i intensywność, z jaką się odbywa chłodzenie głowicy. Skonstatowano, że przez odpowiednią konstrukcję koszulki wodnej w części, w której otacza ona głowicę, możliwe jest szybsze wypromieniowanie ciepła w pewnych określonych miejscach, przez co detonacja zostaje zaęganana.

Również materiał konstrukcyjny głowicy, o ile jest on dobrym przewodnikiem ciepła — sprzyja jej chłodzeniu. Tem też tłumaczy się ostatnio coraz częstsze stosowanie głowic aluminiowych. Tak np. przez zaopatrzenie nowej ósemki Forda w aluminiowe głowice, o odpowiednio zmodyfikowanych komorach spalinowych, osiągnięto kompresję 6,33, podczas gdy poprzedni model o głowicach żelaznych posiadał stopień sprężania 5,5.

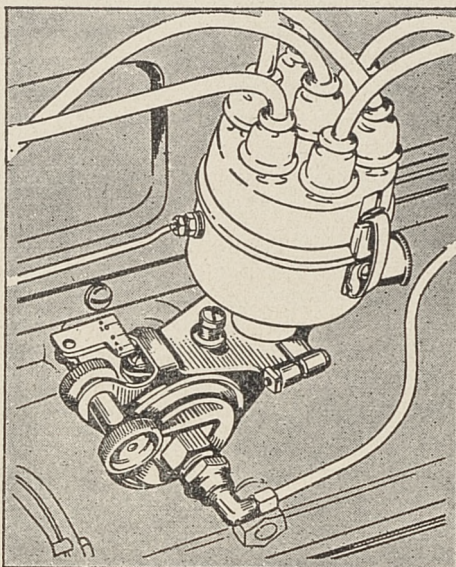
Pozatem nie bez pewnego wpływu na detonację pozostaje utrzymanie awansu zapalania w pewnych określonych granicach. Korzystnym z tego względu jest zapalenie z automatycznym przyspieszeniem zapłonu, lub tegoż przyspieszenia korektorem. W ostatnich modelach samochodu Chevrolet spotykamy się z przyrządem zwanym „Octan-selector”, który uzależnia przyspieszenie zapłonu od właściwości antydetonacyjnych paliwa (rys. 7).

Ponieważ, jak już zaznaczyliśmy, problem kompresji związany jest ściśle z własnościami chemicznymi materiału wybuchowego — przeto na zakończenie poświęcimy im słów kilka.

Wiadomo, że benzyna, która jest paliwem powszechnie w automobiliźnie stosowanym, składa się z dwóch węglowodo-



rów, jakimi są heptan i izooktan. Pierwszy z nich posiada własności wybitnie detonacyjne, natomiast drugi odznacza się największą odpornością na detonację ze wszystkich znanych węglowodorów. Wynika z tego, że wartość antydetonacyjna paliwa zależna będzie od proporcji w jakiej te dwa związki zostały zdozowane wolumetrycznie (objętościowo). Czyniąc np. mieszaninę z 70 części izooktanu i 30 części heptanu, uzyskamy paliwo o znacznej odporności na detonację. Każde inne



Rys. 7.

paliwo, równie na detonację odporne jak powyższa mieszanina, posiadać będzie współczynnik odporności = 70 oktanom. Wytrzymałość paliwa na wysokie kompresje wzrastać zatem będzie z liczbą oktanów, jaką mu przypisujemy.

Paliwo o wysokiej odporności na detonację, czyli t. zw. paliwo wyższego gatunku (po francusku: super-carburant) uzyskujemy przez odpowiednią domieszkę benzolu lub spirytusu. Zawartość 15—30% benzolu w benzynie nie tylko zwiększa, wartość antydetonacyjną paliwa, ale i również jego wydajność kaloryczną, dzięki czemu sprawność silnika pędzonego taką mieszkankę nieco wzrasta. Natomiast utrudnione jest tu nieco rozruszanie zimnego silnika, zwłaszcza zimą, gdyż w niskich temperaturach benzol paruje powolniej od benzyny.

Druga mieszanina antydetonacyjna, w skład której wchodzi 25% spirytusu posiada wprawdzie mniejszą od poprzedniej wydajność kaloryczną, lecz zato odznacza się inną wielką zaletą — zapobiega tworzeniu się osadu węglowego.

Istnieje jeszcze inna metoda uodopornienia paliwa na detonację. Polega ona na dodaniu do benzyny nieznacznej ilości substancji, która sama paliwem nie będąc, potrafi w bardzo wysokim stopniu zwiększyć jej własności antydetonacyjne. Długotrwałe badania naczelnego inżyniera G. M. C. Retteringa przy współpracy asystentów Midgleya i Boyda naprowadziły na odkrycie związku dobrze zresztą w chemii znanego pod mianem ołowiu tetraetylowego — $Pb(C_2H_5)_4$, który przy równej objętości jest 825 razy aktywniejszy od benzolu. Paliwo z domieszką tego związku w ilości $0,8\frac{0}{100}$ bardzo jest rozpowszechnione w Stanach Zjednoczonych, w Kanadzie i w Anglii.

Fr. I. Stykolt.

KRONIKA SPORTOWA

Pobicie rekordu światowego 24 godzin. Światowy rekord 24 godzin, który od września 1927 roku należał do marki Voisin i do kierowców Marchard'a Morel'a i Kiritow'a, został niespodziewanie pobity w drugiej połowie sierpnia r. b. w Kalifornji przez Jenkins'a na 12-cylindrowym Pierce-Arrow. Wyczyn ten został dokonany nie na autodromie, lecz na torze urządzonym w kotlinie wyschniętego jeziora w miejscowości Dry Lake (Suche Jezioro), niedaleko m. Salurdo. Tor posiadał obwód 10-u mil i został dla tej próby oświetlony latarniami elektry-

cznymi. Próba trwała 25 godzin i 24 minuty i w ciągu całego tego czasu prowadził wóz jeden tylko kierowca A. Jenkins. Zatrzymywał się on regularnie co 530 mil na dwie minuty dla nabrania benzyny i zmiany wszystkich opon. Takich zatrzymań było w ciągu całej próby 6. W ciągu ośmiu godzin szalała burza i padał ulewny deszcz. Jenkins oprócz rekordu światowego 24 godzin pobił również 13 rekordów światowych w granicach 1 doby. Jenkins przebył w czasie 24 godzin — 4550 km. (dawny rekord 4383 km.), z przeciętną szybkością 189 km.

580. A oto inne rekordy amerykańskiego kierowcy:

| | |
|------------------------|-------------|
| 3 godziny — przeciętna | 199 km. 500 |
| 6 godzin — | 197 km. 500 |
| 12 godzin — | 193 km. 900 |
| 200 mil — | 199 km. 350 |
| 500 km. — | 199 km. 500 |
| 500 mil — | 199 km. 550 |
| 1000 km. — | 193 km. 300 |
| 1000 mil — | 197 km. 900 |
| 2000 km. — | 196 km. 950 |
| 2000 mil — | 188 km. 300 |
| 3000 km. — | 186 km. 800 |
| 3000 mil — | 189 km. 800 |
| 4000 km. — | 189 km. 050 |

W dorocznym wyścigu górskim na zbo-
czu **Mont Ventoux** rozegranym w dniu
3 września najlepszy czas dnia osiągnął
startujący w kategorii wyścigowej powy-
żej 2 litrów **Whitney Straight** na Mase-
rati przebywając 21 km. 600 trasy w cią-
gu 14 m. 31 s. 2/5 (przeciętna 89 km. 245)
i bijąc tem samem o 41 sekund rekord
ogólny tej trasy należący do **Caraccioli**.
Klasyfikacja w kategoriach w tym wy-
ścigu była następująca: w kategorii tury-
stycznej 750 cm. 1-y **Real** na **Mathis** w
27 m. 56 s. 1/5. W kat. 3 litrów — 1-y
Vial na **Hotchkiss** w 20 m. 58 s. 4/5. W
kategorji sportowej 750 cm. 1-y **Onzarow**
na **Midget** w 21 m. 3 s. 2/5. W kat. 1.100
cm. — 1-y **Jourdan** na **Salmson** w 20 m.
23 s. 1/5. W kat. 1.500 cm.³ — 1-y **Rey**
na **Bugatti** w 17 m. 55 s. 4/5. W kat.
5.000 cm.³ — 1-y **Tadini** na **Alfa-Romeo**
w 15 m. 45 s. 1/5. W kat. powyżej 5.000
cm.³ — 1-y **Brackenbury** na **Bentley** w
19 m. 2/5. W kategorii wyścigowej do
1.100 cm.³. — 1-y **Lourquin** na **Amilcar** w
17 m. 5 s. 4/5. W kat. 1.500 cm.³ — 1-y
Mistral na **Bugatti** w 16 m. 57 s. 4/5 i
wreszcie w kat. powyżej 2 litrów — 1-y
Straight na **Maserati** w 144 m. 31 s. 3/5.
2-i **Lehoux** na **Bugatti** w 15 m. 8 s. 2/5.

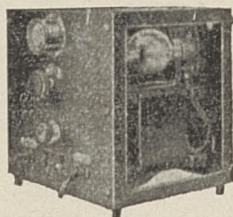
Wyścig o Grand Prix Hiszpanji. Po
dwuletniej przerwie został w tym roku
wznowiony wyścig o grand Prix Hiszpa-
nji. Jak i dawniej rozegrany on został na
torze **Lasarte** w **Saint-Sebastian**, który
posiada obwód 17 km. 315. Wyścig o
Grand Prix Hiszpanji, odbył się w tym
roku w 30 okrążeniach toru, t. j. na prze-
strzeni 519 km. 450. Na startie w dn. 24
września stanęło 14 zawodników, zreszła
tych samych co i we wszystkich innych
tegorocznych wielkich wyścigach między-
narodowych. Wśród bardzo licznej pu-
bliczności znajdował się prezydent rze-
czypospolitej Hiszpańskiej p. **Alcala Za-**
morra. Od drugiego okrążenia toru na
czoło, jak zwykle, wysunął się **Nuvolari**
na swojej **Maserati** i stale przyspieszając
i bijąc raz za razem rekord okrążenia
toru odsadzał się coraz bardziej od resz-
ty zawodników. Dopiero w 7 okrążeniu
Chiron na swojej jednomiejscówce **Alfa-**
Romeo zaczyna zbliżać się nieco do **Nu-**
volari'ego, sam doganiany również przez
Fagioli'ego. W bliskiej odległości za tym
ostatnim idzie **Taruffi**, **Varzi**, **Ftancelin**,
Lehoux, **Dreyfus**, **Zehender** i **Wimille**. Po-
rządek ten z niewielkimi zmianami na
dalszych miejscach utrzymuje się do 20
okrążenia. Teraz zaczyna padać deszcz
i tor staje się śliskim. Przepiętne szyb-
kości raptownie spadają, ale nie chroni
to kierowców od poślizgnięć. W krótkich
odstępach czasu następują trzy wypadki,

które cudem kończą się tylko poranie-
niem kierowców. Pierwszy w 21 okrąże-
niu poślizguje się **Nuvolari**, zatacza i ko-
ziółkuje. Na szczęście dla niego zostaje
on wyrzucony z siedzenia przed ostat-
niemi dwoma koziółkami, które rozbijają
wóz w drobne kawałki. Przewieziony do
szpitala **Nuvolari** okazuje się tylko lekko
rannym. Podobny wypadek spotyka za
chwilę **Frankl'a** i bezpośrednio za nim
Taruffi'ego, który kończy wyścig na drze-
wie. Obaj kierowcy wychodzą względnie
cało, gdyż tylko z potłuczeniami i za-
drapaniami. Teraz na pierwszym miejscu
wobec zniknięcia niepokonanego **Nu-**
volari'ego znajduje się **Chiron**, z niewielką
przewagą nad **Fagioli**'m. O trzecie miejsce
wre zacięta walka pomiędzy **Varzi**'m i
Lehoux. Temu ostatniemu udaje się w
27 okrążeniu wyprzedzić swego rywala
i porządek ten utrzymuje się już do koń-
ca wyścigu. **Grand Prix Hiszpanji** wygry-
wa więc **Louis Chiron** na **Alfa-Romeo**
w 3 g. 50 m. 57 s., z przeciętną 134 km.
092. Drugim jest **L. Fagioli** również na
Alfa-Romeo w 3 g. 55 m. 21 s. 8/10, 3-im
Lehoux na **Bugatti** w 4 g. 12 m. 49 s.,
4-ym **A. Varzi** na **Bugatti** w 4 g. 14 m.
14 s., 5-ym **Wimille** na **Alfa-Romeo** i
6-ym **R. Dreyfus** na **Bugatti**. Wyścig o
Grand Prix Hiszpanji zakończył serię
wielkich zawodów międzynarodowych i
stał się terenem nowego tryumfu **Chi-**
ron'a, który zaangażowany w końcu se-
zonu do stajni **Ferrari**'ego i otrzyma-
wszy do rąk doskonały wóz wykazał,
że należy w dalszym ciągu do elity kie-
rowców międzynarodowych. Sezon za-
kończony więc został jeneralnym tryum-
fem **Chirona**, o którym głucho było na
początku roku i porażką **Nuvolari**'ego,
który na swjej **Maserati** wydawał się
w tym roku w dalszym ciągu nie do po-
konania.

Tryumf Rippera na Semmeringu. W
dniu 24 września rozegrany został do-

roczny wyścig górski na przełęczy **Sem-**
meringu. Długość tej trasy wynosi, jak
wiadomo, 10 km. Najlepszy czas dnia o-
siągnął hr. **Premoli** na **B. M. P.** przy prze-
ciętej 93 km. 110. A oto klasyfikacja:
Sam. Sportowe 750 cm.³ 1-y **Robert Ma-**
yer na **M. G.** w 8 m. 4 s. 94/100. **Spor-**
towe 1100 cm.³. 1-y **Sorak** na **Amilcar**
w 9 m. 9 s. 84/100. **Sportowe** 1500 cm.³.
1-y **Ruesch** na **Alfa-Romeo** w 7 m. 17 s.
6/100. **Sportowe** 2 litry 1-y **Norton** na
Alfa-Romeo w 7 m. 54 s. 22/100. **Spor-**
towe 3 litry — 1-y **Tadini** na **Alfa-Ro-**
meo w 6 m. 27 s. 89/100. **Sportowe** po-
wyżej 3 litrów — 1-y **Masse** na **Talbot** w
8 m. 32 s. 32/100. **Samochody** wyścigowe
1100 cm.³. — 1-y **Riha** na **Amilcar** w 7 m.
5 s. 9/1. **Wyścigowe** 1500 cm.³. 1-y **Ripper**
na **Bugatti** w 7 m. 14 s. 82/100. **Wyścigowe**
2 litry — 1-y **Berionne** na **Maserati** w
7 m. 21 s. 4/100. **Wyścigowe** 3 litry —
1-y **Balestrero** na **Alfa-Romeo** w 6 m.
42 s. 23/100. **Wyścigowe** powyżej 3 li-
trów — 1-y hr. **Premoli** na **B. M. P.** w
6 m. 26 s. 63/100. Osiągnięcie przez **Rip-**
pera pierwszego miejsca w swojej bar-
dzo silnie obsadzonej kategorii na sta-
rym, zjeżdżonym samochodzie jest bardzo
pięknym sukcesem, który go już stawia
w rzędzie kierowców międzynaro-
dowych. Gdybyż to **Ripper** zdobył wreszcie
współczesną maszynę!

Wyścig górski na Monte Ceneri koło
Lugano, rozegrany został w dniu 24 wrze-
śnia na przestrzeni 10 km. z czego
5150 m. właściwego zbozca, zaś 4850 m.
na równinie. Najlepszy czas dnia osią-
gnął **Trossi** na **Alfa-Romeo** przebywając
trasę w 4 m. 26 s. 3/5, to znaczy z prze-
ciętną szybkością 135 km. 033. W kate-
gorji sportowej najlepszy wynik osiągnął
Bonetti również na **Alfa-Romeo** gdyż
4 m. 49 s. 3/5.



Wyrób francuski

ALS·THOM

PROSTOWNIKI „TUNGAR”
DO ŁADOWANIA
AKUMULATORÓW SAMOCHODOWYCH

KATOWICE,

DWORCOWA 16.

TEL. 22-29.

ŻĄDAJCIE KATALOGÓW G.

PRZEWODNIK AUTOMOBILISTY

Źródła zakupów, hotele, restauracje, garaże

| Firma i adres | Rabaty dla Członków A. P. i Klubów Afiliowanych, udzielane za okazaniem legitymacji członkowskiej na rok bieżący | Firma i adres | Rabaty dla Członków A. P. i Klubów Afiliowanych, udzielane za okazaniem legitymacji członkowskiej na rok bieżący |
|--|--|---|--|
| Pneumatyki MICHELIN Gen. Reprez. Jacques Hauvette Warszawa; Królewska 10 u wszystkich odsprzedawców. | Specjalne rabaty | Polska składnica „DOM I SPORT” Warszawa, Jerozolimskie 16 | 5% rab. |
| STOMIL Sp. Akc. Poznań Fabr. Opon i Detek Samochodowych Poznań, Wodna 14 Oddział w Warszawie, Trębacka 10 Przedstawicielstwo we wszystkich większych miastach Polski. | Specjalne rabaty | HOTEL ANGIELSKI Warszawa | Pokoje 10%, Restau- racja — 10% |
| Opony Samochodowe Jeneralna Reprez. „BERSON” J. Gerson i Ch. Tenenblum Łódź, Narutowicza 16 Warszawa, Szpitalna 12. | 10% od cennika | HOTEL BRISTOL Warszawa | Specjalne ceny Pokoje pojedyncze od 8 zł. do 20 zł. pokoje podwójne od 16 zł. do 30 zł. |
| Mechaniczne Warsztaty Samochodowe J. HERMAN Warszawa' Książęca 19. | 10% od cennika | HOTEL BRUHL Warszawa | Pokoje 20%, Reastau- racja — 10% |
| MOTOR-METAL Warszawa, Mokotowska 24 Tłoki, Bolce, Pierścienie, Wentyle. | 15% od cennika | HOTEL ROYAL Warszawa | Pokoje — 15%, przy większych zjazdach według umowy. Ga- raże bezpłatne |
| Warsztaty Elektrotechniki samochod. L. SEMPOLIŃSKI i E. BRAUN Warszawa, Pl. 3 Krzyży 8. | 20% na cenie robo- cizny | HOTEL VICTORIA Warszawa | Pokoje — 10% |
| Tow. KOMISPOL S. A. Warszawa, Krak. Przedm. 16 Artykuły sportu i podróży. | 5% od cennika | HOTEL BAZAR Poznań | Pokoje — 10% |
| „OLIMPIADA” Wytwórnia artykułów sportowych i gimnastycznych Warszawa, Warecka 5. | 10% — 15% od cen- nika | HOTEL CONTINENTAL Poznań | Pokoje — 10%, spec- jalne zniżki przy wy- cieczkach zbioro- wych |
| „S T A R T” Składnica Sportowa Warszawa Chmielna 26. | 5% — 10% od cennika | HOTEL FRANCUSKI Kraków | Pokoje — 10%, Resta- uracja — 10% |
| BRACIA NEUMAN Zakłady Przemysłowo-Handlowe Wyrobow skórzano-galanteryjnych i podróżnych Warszawa, Bielańska 8. | 10% od cennika | HOTEL SASKI Kraków | Pokoje — 10% |
| Żarówki Samochodowe TUNGSRAM Zjednocz. Fabr. Żarówek S. A. Warszawa, Nowowiejska 13 u wszystkich odsprzedawców. | specjalne rabaty | HOTEL BRISOL Lwów | Pokoje 25%, obiad zł. 1 80 |
| „SCINTILLA” Sp. z o. o. Warszawa, Bağatela 15. | 10% od cennika | HOTEL NEW-YORK Lwów | Pokoje 25%, obiad zł. 1.80 |
| I. KESTENBAUM Warszawa, Wilcza 29 Reprez. F-my Robert BOSCH. | 10% od cennika | HOTEL BRISTOL Zakopane | Pokoje — 15%, Resta- uracja — 15% |
| „AUTOTECHNIKA” Kraków, Bracka 5 Tłoki, Pierścienie, Wentyle „Simdural”. Łożyska kulkowe „S. R. O.”. Taśma hamulcza oryginalna angielska F e r o d o Ltd, Londyn. | 10% od cennika | GRAND HOTEL Łódź | Pokoje 20% |
| Pierwsza Polska Wytwórnia Niekrującego i Nierozpryskującego się Szkła „TRIPOL” Józef Radelicki Warszawa, Karolkowa 68. | 25% od ostatniego cen- nika | HOTEL POD BRUNATNYM JELENIEM Cieszyn | Pokoje 25%, zbiorowe wycieczki — 50% |
| „K A P E K A ” Krajowy Przemysł Karoserji S. A. Warszawa, Mireckiego 5. | 10-15% | HOTEL FRANCUSKI Gniezno | Pokoje — 20%, potrawy 10%, trunki 20% |
| | | HOTEL RITZ Białystok | Pokoje — 20% |
| | | HOTEL-PENSJONAT-KASYNO Kazimierz nad Wisłą | Pokoje — 10% |
| | | HOTEL KRAKOWSKI Piotrków. | Pokoje 15-30% |
| | | HOTEL RZYMSKI Radom. | Pokoje 20% |