

AUTO i TECHNIKA SAMOCHODOWA

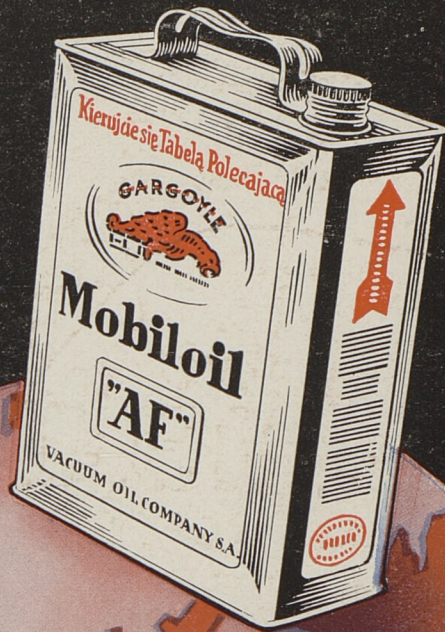


ATOS

NR 6

CZERWIEC 1937 R.

CENA 1 ZŁ



Stawę posiada
światową!

VACUUM OIL COMPANY S.A.

ATS AUTO i TECHNIKA SAMOCHODOWA

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILIOWANYCH
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

MIESIĘCZNIK

REDAKTOR NACZELNY – TADEUSZ GRABOWSKI

ZASTĘPCA RED. inż. ADAM MINCHEJMER

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

TREŚĆ Nr 6

Przemówienie v-min. J. Piaseckiego na zjeździe Klubów Automobilowych	301	„Nasze kłopoty”	334
Impreza wielkiego sportu — T. Grabowski	302	Sprawozdanie ze zjazdu delegatów Ligi Drogowej	335
Dzieje raidów międzynarodowych Automobilklubu Polski	304	Konkurs elegancji i piękności samochodów i motocykli	336
X-ty międzynarodowy raid A. P. 1937	306	Jak należy postępować po katastrofie — Dr. Michał-Grodzki	337
Mapka jazdy okružnej X raidu A. P.	308	Dziennikarze sportowi zwiedzają fabrykę Stomila	338
Polską pięćset-ósemką po drogach alpejskich — Dr. F. K. Pintowski	309	Patrolowy raid „Legii” — B. Andrzejewski	339
Samochody na Targach Poznańskich — inż. A. Mincheimer (wstęp red. T. Grabowskiego)	312	Pięć rekordów światowych Eryka Fernihough'a	343
W rytmie dwutaktu — Fr. J. Stykolt	321	Kronika motocyklowa	344
Badania materiałów w produkcji masowej części samochodowych — inż. E. Steczko	326	Prezentujemy Elitę Polskich Jeźdźców Automobilowych	345
Felieton sądowy — H. Gołogórski	332	Kronika krajowa	346
		Kronika zagraniczna	351
		Kronika klubowa	352

„STUDEBECKER” 7-mio osobowy, ośmiocylindrowy 120 HP o karoserii stalowej, lakierowany na ciemny granat w b. dobrym stanie, okazynie można nabyć. Oferty składać: Zarząd Miejski w Radomiu.

NAJTAŃSZA SZKOŁA SAMOCHODOWA
PRYLINSKI
WARSZAWA JEROZOLIMSKA 27

*Części
zamienne
akcesoria*

**DO WSZYSTKICH
SAMOCHODÓW**

..CENTRALA SAMOCHODOWA..

Warszawa, Jaśna 10.
tel. 2.39-69 i 6.05-09



A. STEINHAGEN i H. STRĄNSKI

FABRYKA POMOCNICZA DLA PRZEMYSŁU LOTNICZEGO I SAMOCHODOWEGO

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, ul. Zagłoby 9. — Telefony: 594-40, 658-90 i 643-42.

Poleca własnej fabrykacji

SILNIKI spalinowe dwusuwne moey do 30 KM. CZĘŚCI silników lotniczych, samochodowych i motocyklowych. CZĘŚCI i narzędzia do płatowców. Mechanizmy i przyrządy precyzyjne specjalne.

WARSZTAT SPAWANIA

FRANCISZEK DANIEL

SPECJALISTA SPAWANIA CZĘŚCI SAMOCHODOWYCH

KATOWICE II., ULICA PADEREWSKIEGO 5. TELEFON NR. 318-79

WYKONUJE WSZELKIE PRACE WCHODZĄCE W ZAKRES SPAWANIA CYLINDRÓW, KARTERÓW ALUMINIOWYCH, GŁOWIC, SKRZYNEK BIEGÓW, DYFERENCJAŁÓW, NADSPAWANIE GNIAZDEK ZAWOROWYCH, WSZELKIEGO RODZAJU STALI ORAZ INNE CZĘŚCI SAMOCHODOWE ZA FACHOWE WYKONANIE GWARANTUJĘ

WATE do wyściełania SAMOCHODÓW

poleca FABRYKA WATY:

„PEWU” PRZEMYSŁ WŁÓKIENNICZY S. Z. O. O.

BYDGOSZCZ, Gdańska 67, Telefon 13-52

(Firma Chrześcijańska)

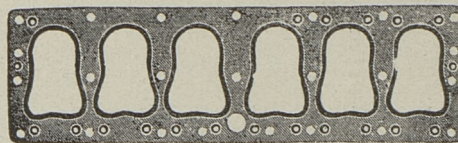
WARSZAWSKA FABRYKA USZCZELNIEŃ

JAN CZYŻ

wł. JAN CZYŻ i F. STELMOWSKI Spółka jawna

Warszawa, Skierniewicka 5. Telef. 212-88.

WSZELKIE USZCZELKI DO SAMOCHODÓW, SAMOLOTÓW, RÓŻNYCH SILNIKÓW SPALINOWYCH ORAZ DLA KOLEJNICTWA MARYNARKI WODNEJ i PRZEMYSŁU.



201x3

FABRYKA PRZETWORÓW CHEMICZNYCH

„RENA”

ARTYKUŁY SAMOCHODOWE, MOTOCYKLOWE i LOTNICZE

Warszawa, Wronia 23-a

Tel. 273-16 i 529-05

Klej do dętek, Płyn do hydraulicznych hamulców, Pasta do uszczelnień, Płyn do usuwania rdzy, Zmywacz do lakierów, Pasty do czyszczenia i polerowania, Guma do reparacji dętek, Reparaturki samochodowe i motocyklowe, Mydło dla szoferów.

MARKA FABRYCZNA „FIN”

125x4

WARSZTATY SAMOCHODOWO-MECHANICZNE CZ. KOZIKOWSKI I ST. MARCZUK

WARSZAWA, WALICÓW 26, TEL. 268-47

Wykonujemy wszelkiego rodzaju naprawy oraz dorabianie części, szlifowanie bloków i t. d. Wszelkie roboty są wykonywane przez fachowców pod kierow. b. długoletniego instruktora P. Z. Inż. Posługujemy się najnowszego typu obrabiarkami i przyrządami. Gwarantujemy jakościowo i terminowo.

241x3

WYTWÓRNIA AKCESORJI LOTNICZO-SAMOCHODOWYCH INŻ. T. MIKOŁAJEWSKI

Warszawa, ul. Kazimierzowska 63. Telefon 9-15-14.

Iskrowniki w kole zamachowym. Cewki zapłonowe. Stacyjki rozdzielcze. Przelączniki, gniazdka i wtyczki lamp ręcznych. Filtry powietrzne i oliwne.

H. CEGIELSKI SPÓŁKA AKCYJNA

Telefon Nr. 70-56

Adres telegraficzny „HACEGIELSKI”

W POZNANIU

Fabryka Parowozów – Wagonów – Lokomobil Parowych Przewoźnych i Stacyjnych – Walców Szosowych – Konstrukcji Żelaznych – Zbiorników – Urządzeń Transportowych – Kompletnych Instalacji dla cukrowni, Gorzelni, Syropiarni i Przemysłu Chemicznego – Maszyn Rolniczych – Urządzeń Chłodniczych dla Drobного Przemysłu – Narzędzi Wszelkiego Rodzaju

Fabryka zbudowała w Polsce poza normalnymi robotami:

Największy kocioł parowy o powierzchni ogrz. 1.200 m² i wydajności 60.000 kg. godz. pary – Największy zbiornik o pojemności 30.000 m³. – Największą piecownię komorową dla gazowni. – Największą konstrukcję żelazną masztów antenowych o wysokości 100 mtr.

CENNIKI I OFERTY NA ŻĄDANIE

ZWYCIĘZCY

Zjazdu Gwiazdzistego w Poznaniu (2 V. 37),
Wyścigu o Złoty Kask w Poznaniu (2 V. 37),
VII Raidu motocyklowego szlakiem Marszałka (7-9 V. 37)

STOSOWALI **Świece**

B O S C H

Jen. Przedstawicielstwo

BE-TE-HA

Warszawa, Marszałkowska 17 tel. 554.60

POMIAR GAZÓW i PŁYNÓW

z zastosowaniem przyrządów pomiarowych

POLSKIEJ FABRYKI
Wodomierzy i Gazomierzy

d a w n i e j

„GAZOMIERZ” Sp. Akc.
Toruń, Bydgoska 108/110.

U W A G A

Program produkcji:
wodomierze, benzyno-
mierze, olejomierze,
przepływomierze Ven-
tur’iego, przyrządy re-
jestrujące, gazomierze
w osłonach żeliwnych
i normalne, reduktory
ciśnien⁷, przyrządy re-
jestrujące do gazu —



SPRĘŻYNY

DO WSZELKICH CEŁÓW

ZAŁ. W R. 1924

PIERWSZA KRAJOWA
WYTWÓRNIA
SPRĘŻYN

„SPIRAL”

WARSZAWA · ŻYTNIA 20
telefony 636-39-606-98

6-11 CZERWCA

X MIĘDZYNARODOWY RAID AUTOMOBILKLUBU POLSKI

START - niedziela 6-go czerwca

o godz. 10-ej rano z pl. Józefa Piłsudskiego w Warszawie

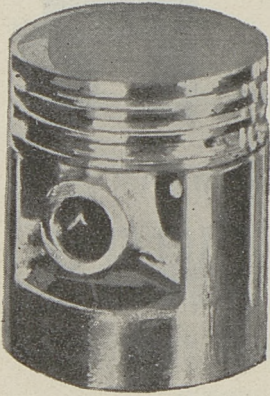
PRÓBA SZYBKOŚCI GÓRSKIEJ POD RÓWNICĄ NA ŚLĄSKU

Czwartek, 10-go czerwca godzina 8 rano

PRÓBA SZYBKOŚCI PŁASKIEJ

na 20-ym kilometrze szosy Warszawa-Modlin (pod Łomiankami)

Piątek 11-go czerwca o godz. 16 po południu.



Nr. patentu 51 638

**WYTWÓRNIA GILZ CYLINDROWYCH I TŁOKÓW
PATENTOWANYCH DO WSZELKICH MOTORÓW**

„AUTOREMONT“

WŁAŚCICIEL: TEODOR JASIŃSKI

WARSZTAT REPERACJI SILNIKÓW SPALINOWYCH

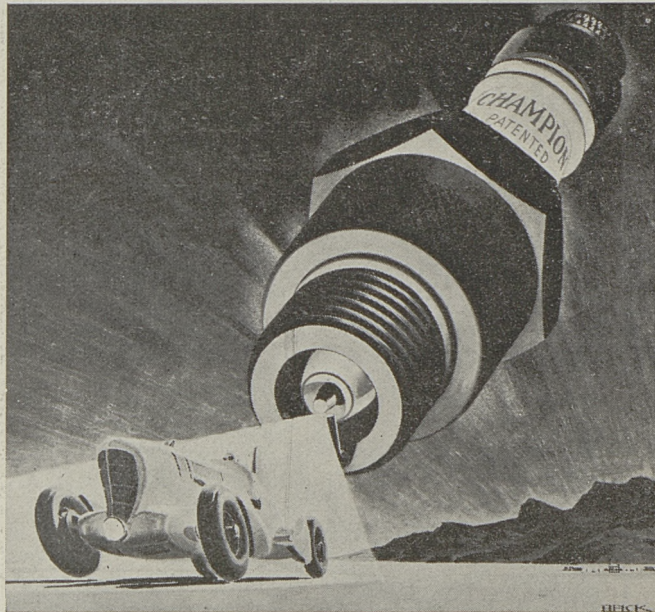
KATOWICE, ULICA SOKOLSKA 4. TELEFON NR. 333-53

SPECJALNOŚĆ:

Szlifowanie cylindrów, tłoków, wałów korbowych na specjalnych amerykańskich maszynach.

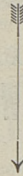
Natryskiwanie panewek.

Cementacje.



OSZCZĘDNA PRACA MOTORU

ZALEŻY OD **ŚWIECY**



ŚWIECA

CHAMPION

DA NAJWIĘKSZĄ OSZCZĘDNOŚĆ

GENERALNE
PRZEDSTAWICIELSTWO

MOTOR-STOCK

FILIA I

PLAC NAPOLEONA Nr 3

Telefon 2-59-14

CENTRALA

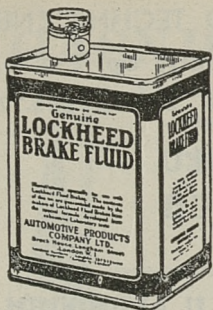
SENATORSKA Nr 33

WARSZAWA, TEL. 5-43-34

FILIA II

SENATORSKA Nr 33

Telefon 5-43-34



TYLKO ORYGINALNE:

płyn, tłoczki i części zamienne

„LOCKHEED”

gwarantują niezawodne hamowanie

PRZY UŻYCIU INNYCH WYROBÓW GWARANCJA ODPADA



AUTOMOTIVE PRODUCTS COMPANY Ltd, London. ALFRED TEVES G.m.b.H., Frankfurt n. M.

Generalne reprezentacje na Polskę: Ferd. Rauch Spadk. Łódź, ulica Pierackiego 5

INŻ. KAZIMIERZ SZYMAŃSKI

Budowa Magaz. Mat. Pędn.
Stacji benzynowych
ulicznych, lotniskowych, ga-
razowych.

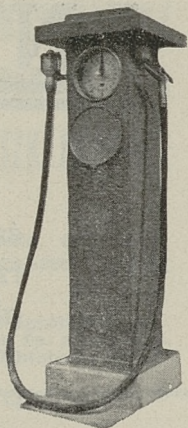
Urządzenia do sporządzania
mieszanek.

Fabrykacja:

Przepływomierzy precyzyj-
nych do paliw płynnych syst.
Hefa-IKS

Pomp do benzyny, smarów
oraz wszelkich armatur i
akcesorii do paliw płynnych.

Warszawa, Białobrzaska 33.
Tel. 810.58, 729.28.



SPÓŁKA WYTWÓRCZA

POLSKICH RYMARZY i SIODLARZY

FABRYKA: WARSZAWA, DŁUGA 50. TEL. 11-74-15 i 11-74-55.

poleca

S I O D Ł A
U P R Z A Ż
K U F R Y
W A L I Z Y
T O R B Y

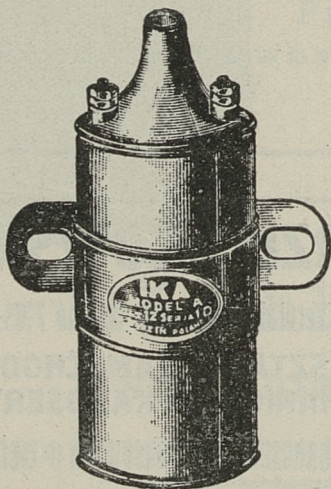


P R Z Y B O R Y
M Y S L I W S K I E
P O D R Ó Ż N E
S P O R T O W E
G A L A N T E R J A

SKLEPY WŁASNE:

WARSZAWA, Ś-TO KRZYSKA 15.
TEL. 634-62. — — — — —
POZNAŃ, UL. PODGÓRNA 14.

P E W N E
T R W A Ł E
G W A R A N T O W A N E
CEWKI ZAPŁONOWE
„I K A”



Wyrób krajowy

DOM TECHNICZNO - SAMOCHODOWY
I. KESTENBAUM
WILCZA 29. WARSZAWA TEL. 8-70-87

Pierwsza fabryka lakierów nitrocelulozowych w Polsce
POLSKA FABRYKA LAKIERÓW

I. C. KOCH sp. z ogr. odpow.
WARSZAWA, PIASKOWA 6

Zarząd i fabryka: Tel. 11-02-40, Biuro: 11-51-27

WYRABIA WSZELKIE LAKIERY NITROCELULOZOWE
DLA AUTOMOBILIZMU I LOTNICTWA

Chromownia p. f. A. KUMMER, Sp. z o. o.

Chromowanie, Niklowanie, Miedzio-
wanie, Kadmowanie i Srebrzenie

SPECJALNOŚĆ: Chromowanie wielowarstwowe części ze-
laznych — znane wszędzie jako najlepsze

Warszawa, ul. Stępińska Nr 18, telefon 8-48-09

AKUMULATORY
SAMOCHODOWE



P I E R W S Z A
K R A J O W A F A B R Y K A
A K U M U L A T O R Ó W

„ERGS”

W A R S Z A W A
Waliców 28. tel. 210-27

..POLTHAP..

WARSZAWA, UL. PAŃSKA 83 (DOM WŁASNY), TEL. 209-17, 209-27, 530-65, 695-77

POLSKIE TOWARZYSTWO TECHNICZNE
DLA HANDLU i PRZEMYSŁU, Sp. z o. o.

**WSZELKIE NOWOCZESNE OBRABIARKI DLA PRZEMYSŁU
SAMOCHODOWEGO, LOTNICZEGO I INNYCH**

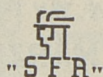
METALE:

**PÓLFABRYKATY Z MOSIĄDZU, MIEDZI, NIKLU, MONELU, ALUMINIUM,
ALUPOŁONU, ANTIKORODALU i t. p.**

USZLACZETNIONE STOPY: ALUPOŁON i ANTIKORODAL.

SUROWCE: MIEDŹ, CYNA, ALUMINIUM, ANTYMON, NIKIEL, OŁÓW i t. p.

234



SANOCKA FABRYKA AKUMULATORÓW

S. A. W SANOKU

Najbardziej nowoczesna krajowa wytwórnia akumulatorów, urządzona według najwyższych wymogów wiedzy i techniki dostarcza akumulatory ołowiane i ich części we wszystkich rodzajach i wielkościach, a to:

Akumulatory do samochodów i motocykli marki „Varta“ z patentowanymi przekładkami izolacyjnymi z gumy mikro-porowatej i akumulatory do radia, central telefonicznych marki „Varta“.

Akumulatory do wózków i lokomotyw elektrycznych, wozów motorowych, dźwigów, samolotów i t. d. ze specjalnymi płytami.

Akumulatory do oświetlenia wagonów.

Akumulatory do telefonów, telegrafów.

Akumulatory do wszelkich celów elektrotechnicznych, jak również wszystkie części zapasowe: naczyń, bloki szklane i ebonitowe, pokrywy, części wymienne z ołowiu, kwas siarkowy i t.p.

ANTIPLYLIN

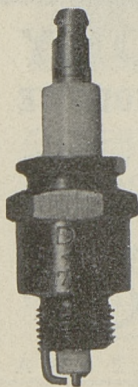
środek do zwalczania kurzu na drogach bitych, alejach parkowych, placach ćwiczeń, placach publicznych, terenach wystawowych, boiskach sportowych i szkolnych, welodromach i kortach tenisowych

ZAKŁADY SOLVAY W POLSCE

T. z. o. p.

Warszawa I, ul. Czackiego 14

Telefon 208-97



Wytwórnia Wyrobów Elektro-Ceramicznych

Otton DANIEL

Dziedzice — ul. Kolejowa 228

Poleca swoje **pierwsze całkowicie** w kraju wyrabiane świece zapłonowe marki „DBN“ najwyższej jakości do wszelkich pojazdów mechanicznych nisko- i **wysokotururowych.**

100x5

W. KRZECZKOWSKI i S^{KA}

Sp. z o. o.

Warszawa, Czerniakowska 199, telefon 7-03-08 i 7-03-09

**WARSZTATY SAMOCHODOWE
MECHANICZNE I KAROSERYJNE**

BUDOWA KAROSERII AUTOBUSOWYCH I CIĘŻAROWYCH

STACJA OBSŁUGI

oraz

**WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ
ORYGINALNYCH CZĘŚCI CITROËN**

GAŚNICE RĘCZNE

SAMOCODOWE I GARAŻOWE
oraz INNYCH TYPOW

SKUTECZNE
NIEZAWODNE
BEZPIECZNE
TRWAŁE

poleca firma

MI-RA

ZJEDNOCZONE WYTWÓRNIE GAŚNICZE

Warszawa, ul. Wspólna 3a



**NOWOCZESNE
BUDOWNICTWO
SZKLARNIOWE**

WERANDY, OGRODY ZIMOWE, CIEPLARNIE, ORANŻERIE,
SZKLARNIE, INSPEKTY I T.P. URZĄDZENIA

budują na dogodnych warunkach

Zakłady Przemysłu Ogrodniczego
H Ö N T S C H i S-ka Sp. z ogr. odp.
Poznań — Rataje 5

Na całym świecie

znany jest preparat koloidowo-grafitowy AUTO-KOLLAG jako przodujący produkt dodawany do smarów dla motorów spalinowych. Ze wszystkich stron świata nadchodzą codziennie słowa uznania dla preparatu AUTO-KOLLAG. Każdy kierowca, który raz jeden użył AUTO-KOLLAG, stosuje go stale. Wie on dobrze o tym, że przez stosowanie AUTO-KOLLAG bieg motoru staje się nadzwyczaj lekki skutkiem zmniejszenia się wewnętrznego tarcia. Tworząca się warstwa grafitu nie dopuszcza do zużycia i ścierania. Gładkość powierzchni powoduje lepsze uszczelnienie a tym samym lepszą kompresję a przez to znaczne powiększenie wydajności motoru. Również i pogarszanie się oliwy zostaje wstrzymane, tak, że taka sama ilość oliwy wystarczy na dłuższy czas jazdy, przez co osiąga się poważne oszczędności na materiale oraz kosztach ruchu — fakt, który interesuje każdego kierowcę. Kierowcy całego świata przekładają AUTO-KOLLAG nad inne preparaty koloidowo-grafitowe. Zapewnijcie sobie także i wy korzyści płynące z AUTO-KOLLAG'U dodając go przy każdej zmianie oliwy.



OSTRZEGAMY PRZED NAŚLADOWNICTWAMI.

WSZĘDZIE DO NABYCIA.

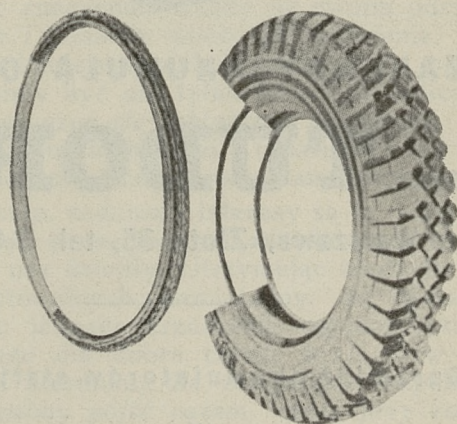
NA ŻĄDANIE UDZIELAMY INFORMACJI O PUNKTACH SPRZEDAŻY. GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO I SKŁADY HURTOWE DOM PRZEMYSŁOWO-HANDLOWY WILLIAM KOESCHE, WARSZAWA, JEROZOLIMSKA 24, TELEFON 649-25.



Sprężyny specjalne dla siedzeń automobilowych

Pierwszorzędna jakość wykonania!

Drutówki →
gwarantowane,
zapewniające trwałość opony



Produkcja z własnego surowca

adres telegr. »Metal«

R A D O M S K O

telefony: 22, 92

SAMOCHODY WODNE

Szybkobieżne, luksusowe, amerykańskie łodzie motorowe
 „CENTURY BOAT“ szybkość do 100 km.
 Wykonanie komfortowe. ≡ Dostawa natychmiastowa.
CENY OD 5 000.- ZŁ.

Inż. C. Kołodziejski
 Warszawa, Szopena 15. Telefon 825-36
 Własna przystań na Wiśle dla obsługi i garażowania

ROK ZAŁOŻENIA 1826

EDWARD ZIPSER i SYN

FABRYKA SUKNA I TOWARÓW WEŁNIANYCH
 BIELSKO, ŚLĄSK, TELEFONY: 1219, 1217

poleca:

Materiały do obicia wnętrza samochodów w deseniach fantastycznych i kolorach jednolitych.

Prosimy żądać oferty!

99x5

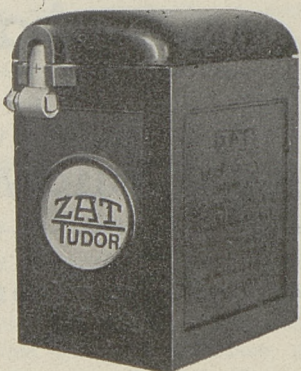
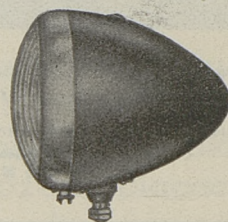


TYSIĄCE LUDZI

ZWIEDZAJĄC NASZE STOISKO NA
 TARGACH POZNAŃSKICH
 PODZIWIĄŁO NASZ SPRZĘT
 OŚWIETLENIOWY I SYGNALIZACYJNY
 DO SAMOCHODÓW I
 MOTOCYKLI

A. MARCINIAK

Spółka Akcyjna WARSZAWA
 FABRYKA
 ul. Wronia 23. Tel. 6-14-81
 SKLEP FABRYCZNY
 ul. Bracka 4. Tel. 960-55



ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SYST. TUDOR S. A.

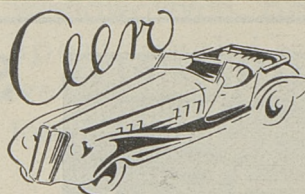
Warszawa, Złota 35, tel. 5-62-60

Sprzedaż akumulatorów starterowych

na Warszawę
 w firmie

.MAGNET. Z. POPŁAWSKI, ZŁOTA 5

TYP
 „30” HP.



TYP
 „50” HP.

IDEALNE NA NASZE DROGI

2 cyl, pojemność silnika 1 litr,	4 cyl, pojemność silnika 2 litry,
spala 8 litr. na 100 km,	spala 12 litrów na 100 km,
szybkość około 120 km/godz.	szybkość około 140 km/godz.

NAPĘD PRZEDNI, NIEZALEŻNE ZAWIESZENIE WSZYSTKICH
 4-CH KOŁ, ODLEGŁOŚĆ NAJNIŻSZEGO PUNKTU OD ZIEMI 21 cm

CENY OD 5.700 ZŁ.

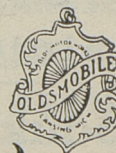
GENERALNA REPREZENTACJA NA POLSKĘ
SAMOCHODY AERO Sp. z o. o.
 WARSZAWA, 6-go SIERPNIA 20, TEL. 8-44-11.



OBFITE ZAPASY
 ORYGINALNYCH
CZĘŚCI
 ZAMIENNYCH



UDOSKONALONA
STACJA
OBŚLUGI



„Eligor”

TARGOWA 30 TEL. 10. 25-04
 WARSZAWA



W czasie Zjazdu Klubów Automobilowych z terenu całej Polski, jaki odbył się w dniu 23 maja r. b. w Warszawie, w celu ostatecznego uzgodnienia i przyjęcia nowego statutu, Prezes Automobilklubu Polski, wiceminister Komunikacji inż. Julian Piasecki, otwierając obrady Zjazdu, wygłosił następujące przemówienie, mające — do pewnego stopnia — znaczenie przemówienia programowego dla Klubów Automobilowych.

Proszę Panów, zebraliśmy się tutaj, aby zaakceptować ostatecznie formę organizacji zrzeszonego automobilizmu, aby uchwalić szereg paragrafów i punktów nowego statutu.

Rozmowy w tej sprawie ciągną się pomiędzy poszczególnymi klubami już od bardzo dawna. Nie będę tutaj analizował dlaczego porozumienie nie przyszło łatwo i szybko. Istniały widocznie poważne życiowe przyczyny, dla których trzeba było głębię organizacyjną przeorać raz, drugi i trzeci.

Wysiłek ten z pewnością nie poszedł na marne, gdyż porozumienia, które się osiąga w kilka minut, zazwyczaj nie należą ani do najlepszych, ani do najtrwalszych.

Musimy uważać etap ten za *zamknięty* i do *niego już nie wracać*.

Jak panom wiadomo celem naszym było stworzenie jednej, silnej, zwartej i sprawnej organizacji, rządzącej się jednolitymi formami. Wspólne nam wszystkim interesy poruczyliśmy wspólnemu ciału, jakim jest Rada Klubów Automobilowych. Zostawiamy Klubom Terytorialnym zupełną samodzielność w ich sprawach wewnętrznych, zostawiamy ich stan posiadania i zakres działalności. Wchodzimy w nowy okres pracy, nie odbierając nikomu jego praw dotychczasowych, nadajemy im tylko jednolite formy zewnętrzne.

Paragrafy statutów są tylko — proszę Panów — martwą literą, są *jedynie formą*, ich zadanie to tylko — że się tak wyrażę — stworzenie podstawy wyjściowej do pracy i czynów, którymi legitymować się będziemy przed społeczeństwem. Formy są gotowe, może nie idealnie dobre, ale wypracowane troskliwie, odpowiadające zapewne obecnym stosunkom i układowi sił. I te gotowe formy czekają na Panów *pracę*, czekają na Panów *czynny*.

Wszyscy wiemy równie dobrze, ile mamy, na odcinku nas specjalnie interesującym, do odrobienia, jak wielkie przeszkody mamy do zwalczania. Przeszkód tych nie pokonamy jałowymi sporami ani waśniami i nie pokonamy rozproszonymi wypadami, ani odruchami jednostek i małych zespołów, bo pokonać je można tylko i jedynie harmonijną współpracą, ramię przy ramieniu, zgodnym wysiłkiem wszystkich dla wspólnego i wielkiego celu, jakim jest — *motoryzacja Polski*.

Zadań do rozwiązania leży przed nami — proszę Panów — bardzo wiele i zadań bardzo różnorodnych. Na pierwszym miejscu postawił bym w chwili obecnej potrzebę wytworzenia wśród najszerszych warstw społeczeństwa *rozumienia zadań i celów motoryzacji* — stworzenie w społeczeństwie — jak się to mówi popularnie — *właściwego klimatu dla rozwoju motoryzacji*. Albowiem mimo, iż sytuacja w ciągu ostatnich dwu lat naogół bardzo się poprawiła, obojętność, lub nawet niechęć w stosunku do pojazdu motorowego, w poszczególnych kręgach społeczeństwa, jest jeszcze ciągle bardzo duża.

Poza tym naczelnym zadaniem, czeka nas sze-

reg innych zagadnień, jak współdziałanie w uprządkowaniu ruchu na drogach, inicjatywa i pomoc w zakładaniu racjonalnych stacji obsługi, pomoc w rozwiązaniu zagadnienia garażowego, dalej — organizowanie pomocy technicznej dla członków Automobilklubów, rozwoju sportu i turystyki samochodowej i t. p.

Automobilkluby są dzisiaj dla tworzącej się społeczności motorowej w Polsce jakby *ojcami* formującej się rodziny. Nie wolno im myśleć tylko o sobie i tylko o własnych interesach w chwili, gdy *każdy* obywatel posiadający pojazd motorowy lub zamierzający taki pojazd nabyć, potrzebuje takiej właśnie ojcowskiej opieki. Naszym obowiązkiem — tę opiekę dać, a satysfakcją dla nas będzie — właściwa i życzliwa ocena pracy przez społeczeństwo.

Kiedy przed laty zakładano Automobilkluby w Polsce ich myślą przewodnią było niewątpliwie — poza krzewieniem sportu samochodowego — życie ściśle klubowe. Dziś jest inaczej — powszechność użycia pojazdu motorowego, względnie dążenie do osiągnięcia tej powszechności nakłada na Automobilkluby inne obowiązki — *kluby automobilowe przekształcają się w instytucje użyteczności publicznej*, które mają za zadanie współpracować z organami władz państwowych. Im szybciej, im gruntowniej nastąpi to przeobrażenie, tym lepiej dla rozwoju motoryzacji w Polsce, tym lepiej dla rozwoju klubów.

Oczywiście zwiększone obowiązki wyrównywać się będą większymi uprawnieniami, które zostaną nabyte bądź siłą faktów i życia, bądź też nadane przez właściwe władze.

*

Proszę Panów, jesteśmy członkami jednej rodziny zrzeszonego automobilizmu, czujemy i myślimy, względnie powinniśmy myśleć i czuć, w sprawach automobilizmem związanych *jednakowo*. To, że życie rozmieściło nas w różnych punktach naszej Ojczyzny — niema dla sprawy większego znaczenia. Każdy na swoim odcinku ma ważne i doniosłe dzieło do spełnienia. Niezależnie od miejsca, w którym żyjemy i pracujemy musimy być nie tylko formalnie zaliczeni, ale również *czuć się faktycznie* członkami jednej rodziny automobilowej. To da nam siłę i przężność, to da nam inne, lepsze, samopoczucie.

Nasze cele, zadania i interesy są w całej Polsce te same, niema żadnych zasadniczych spraw, które by nas dzieliły. Utrzymując tradycje klubów terytorialnych, pamiętajmy, że jesteśmy członkami jednego zrzeszenia ogólnopolskiego, działającego dla dobra całego kraju. I w tym wspólnym kierunku, dla osiągnięcia wspólnych celów, *musimy pójść razem, ramię przy ramieniu, zwarci w dobrze zorganizowanych i dobrze rozumiejących się wzajemnie, karnych szeregach*. Jeden za wszystkich wszyscy za jednego — ta dewiza winna być dewizą zrzeszonego polskiego automobilizmu, któremu dana jest dziś

trudna i ciężka, ale zaszczytna rola pionierów właściwej motoryzacji Polski.

Kończę już moje przemówienie i apeluję do Panów, abyście zechcieli zaszczyścić i propagować w ośrodkach, w których pracujecie i działacie, *ideę wspólnoty zrzeszonego automobilizmu*. Niech nas wszystko łączy, a nic nie dzieli, niech członek jakiegokolwiek klubu czuje się na terytorium innego klubu, jak u siebie w domu, tradycyjnych barw klubowych używajmy dla naszych spraw wewnętrznych, dla naszego rozpoznania — na zewnątrz miejmy dla wszystkich jeden znak tylko i jeden sztandar obejmujący całą Rzeczypospolitą, a znakiem tym: *zrzeszony automobilizm polski!*

Na Zjazd Międzyklubowy przybyli delegaci: 1) Automobilklubu Polski (prezes wicemin. J. Piasecki, wiceprezes dyr. J. Regulski, inż. M. Rappe) oraz Automobilklubów Terytorialnych — 2) Automobilklubu Kieleckiego (pp. wicepr. inż. Kazimierz Krug, sekr. St. Tomicki), 3) Automobilklubu Lubelskiego (pp. adw. Tadeusz Głuchowski, inż. Zbysław Ciołkosz), 4) Automobilklubu Śląskiego (pp.

Prezes marszałek Konstanty Wolny, dr. Donat Chroll Frolewicz), 5) Automobilklubu Wielkopolski (pp. wiceprezes adw. Michał Howorka, dyr. J. Antczak, mjr., J. Augustynowski), 6) Automobilklubu Gdynińskiego (Vice-Prezes p. dr. J. Zwolski), 7) Krakowskiego Klubu Automobilowego (p. Kaz. Braun), 8) Łódzkiego Automobil-Klubu (pp. prezes dr. Eugeniusz Schicht, Stefan Osser, adw. E. Montlak, Vice-Prezes Karol Kauczyński), 9) Małopolskiego Klubu Automobilowego (pp. J. Gajl, dyr. Al. Wygard, Vice-Prezes Mieczysław Teodorowicz), 10) Pomorskiego Automobilklubu (p. mjr. Zawadil), 11) Wołyńskiego Klubu Automobilowego (p. rtm. M. Grigoriew).

Reprezentowanych było 11 klubów z terenu całej Polski, brak było jedynie delegatów Wileńskiego Automobilklubu.

W czasie kilkunastogodzinnych obrad uzgodniono ostatecznie poszczególne punkty nowego statutu Automobilklubu Polski i jednogłośnie przyjęto projekt omawianego statutu.

Następnie Zjazd Międzyklubowy zajął się sprawą kalendarza sportowego na sezon bieżący. Uzgodnione zostały poszczególne terminy, które podajemy w dziale informacyjnym.

Impreza wielkiego sportu

Sport automobilowy — to sprawdzian technicznej wartości maszyny, umiejętności i harbu kierowcy, — to ważny element propagandy motoryzacji, mającej tak doniosłe znaczenie z punktu widzenia gotowości wojennej Kraju.

Juljan Piasecki

Stoimy w przededniu X-go Międzynarodowego Raidu A. P. 1937, który rozpoczyna się w dniu 6-go czerwca r. b. Jest to impreza, którą można i trzeba zaliczyć do imprez t. zw. wielkiego sportu. Określenie to nie jest bynajmniej tylko szyldem bez treści.

Co to znaczy impreza wielkiego sportu?

Pod nazwą tą rozumiemy imprezy sportowe, których skala sięga szerzej, poza kręgi osób interesujących się specjalnie daną gałęzią sportu, poza sfery t. zw. wtajemniczonych i stojących najbliżej tej grupy.

Imprezy t. zw. wielkiego sportu łączą się zazwyczaj (nie zawsze) z przydatnością użytkową danej gałęzi sportu, czasami opierają swą „wielkość” o masy uprawiające ów sport. Tak więc wielkie raidy kolarskie jak Tour de France, lub Giro d'Italia są typowymi imprezami wielkiego sportu — budzą zainteresowanie nie tylko wśród bardzo licznych we Francji i Włoszech rzesz osób czynnie uprawiających sport czy turystykę kolarską w większej lub mniejszej skali, lecz nadto, dzięki swej atrakcyjności, której głównym źródłem jest *znacznie wyższy od przeciętnych wy-*

silek zawodników, stanowią znakomity środek dla propagandy roweru, jako podręcznego środka komunikacji.

Dopuszczanie do zawodów konkurentów zagranicznych oczywiście znakomicie wzmacnia atrakcyjność imprezy, budzi ambicje narodowe, jeden z ważniejszych czynników kształcenia woli i hartu, zarówno u zawodników, jak i w szerokich rzeszach interesujących się imprezą.

Takimi imprezami jak Tour de France lub Giro d'Italia interesują się niemal wszyscy, cały kraj — zarówno robotnicy, jak mieszczenie oraz inteligencja.

Ale impreza wielkiego sportu najczęściej gra nie tylko na elementach czysto sportowych. Ważne miejsce nieradko zajmuje również sprzęt, wartość którego jakże często decyduje o zwycięstwie.

Obserwacje poczynione podczas raidu, który z reguły jest próbą znacznie bardziej intensywną, niż codzienne użytkowanie roweru, motocyklu bądź samochodu, zostaje skrzętnie zużytkowane przez wytwórców i konstruktorów.

Tym wszystkim warunkom odpowiada mniej więcej X-ty Międzynarodowy Raid A. P. 1937. Sportem samochodowym interesuje się nie tylko szczupłe grono wybitnych specjalistów tej gałęzi sportu, ale także większość osób posiadających pojazdy motorowe lub zamierzających je nabyć.

Nie dość na tym — wielką imprezą samochodową interesują się nadto ci wszyscy, którzy, jeśli nie rozumieją, to wyczuwają przynajmniej wspaniałe zalety i wartość tak nowoczesnego środka komunikacji jakim jest samochód.

Międzynarodowy Raid A. P. 1937 to pierwsze, po pięciu latach martwoży, wyjście samochodu w teren w skali, jak na nasze stosunki b. dużej, gdyż regulamin stawia b. ciężkie warunki zarówno kierowcy, jak i maszynie. Większe miasta polskie, które przeważnie już zrobiły pierwszy krok motoryzacyjny, zademonstrują swą zdobycz w szerokim terenie.

Nie należy zapominać o zadaniu propagandy motoru, jaki ma spełnić raid. Czy je spełni? Miejmy nadzieję że tak.

Osią propagandy motoryzacyjnej winny być imprezy o dużym efekcie wrażeniowym, które mogłyby zainteresować, porwać i przyciągnąć młodzież. A młodzież zawsze miała, ma i mieć będzie *kult dla wysiłków nie przeciętnych*, nie codziennych. Tegoroczny Raid A. P., dzięki swym b. ciężkim warunkom posiada te cechy atrakcyjne, które przyciągają młodzież.

Polska stoi niestety ciągle jeszcze na tak niskim poziomie uprzemysłowienia, że trzeba najróżnorodniejszymi środkami propagować twory nowoczesnej techniki. Tę propagandę spełnia poważny raid sportowy. Od kierowcy który uczy się włączyć samochodem w terenie, przez szerokie masy ludności, którym korowód samochodów raidowych głęboko wżera się w pamięć, do małych dzieci wiejskich, bądź uczniów, pochłaniających oczyma potężne maszyny — wszyscy oswajają się z tym cudownym instrumentem, nieodzownym we współczesnej organizacji społecznej.

Wszyscy, którzy bezpośrednio lub pośrednio biorą udział w zawodach automobilowych, oraz ci, którzy im się przyglądają, uczą się sposobu użytkowania samochodu, marzą o posiadaniu wozu. W rezultacie pewna część osób zdobytych dla automobilizmu dochodzi do posiadania samochodu dla siebie.

Tylko przez wytrwałą propagandę wśród szerokich mas powoli nastąpić może gruntowne zmotoryzowanie kraju. Raid uznać trzeba za jedno z ogniw tej propagandy.

Taka jest charakterystyka i znaczenie X-go Raidu A. P. 1937, w krótkim zawarta szkicu, takie jest znaczenie sportu automobilowego, które tak pięknie i wyczerpująco, choć w jednym tylko zdaniu zawarł Prezes A. P. wiceminister komunikacji inż. Julian Piasecki:

„sport automobilowy — to sprawdzian technicznej wartości maszyny, umiejętności i hartu kierowcy — to ważny czynnik propagandy motoryzacji, mającej tak doniosłe znaczenie z punktu widzenia gotowości wojennej kraju”.

T. Grabowski.

6 — 11 C Z E R W C A

X MIĘDZYNARODOWY RAID AUTOMOBILKLUBU POLSKI

START — niedziela 6-go czerwca

o godz. 10-ej rano z pl. Józefa Piłsudskiego w Warszawie

PRÓBA SZYBKOŚCI GÓRSKIEJ POD RÓWNIĄ NA ŚLĄSKU

Czwartek, 10-go czerwca godzina 8 rano

PRÓBA SZYBKOŚCI PŁASKIEJ

na 20-ym kilometrze szosy Warszawa—Modlin (pod Łomiankami)

Piątek 11-go czerwca o godz. 16 po południu.

Dzieje Raidów Międzynarodowych Automobilklubu Polski

Pierwszy raid samochodowy na ziemiach polskich zorganizowany został jeszcze przed wojną, a mianowicie w dniach 4 i 5 lipca 1913 roku na trasie: Warszawa — Błonie — Zgierz — Łódź — Piotrków — Radom — Puławy — Lublin — Garwolin — Żegrze. Dystans wynosił około 600 klm. W raidzie tym wzięło udział 16 samochodów.

Pierwszy powojenny konkurs turystyczny Automobilklubu Polski, zorganizowany w dniach 23—25 lipca 1921 roku, posiadał regulamin, który nie nastęczał zawodnikom specjalnych trudności, gdyż był dostosowany do bardzo jeszcze podówczas słabego rozwoju automobilizmu w Polsce.

Raid rozegrano na przestrzeni około 600 klm. Trasa prowadziła z Warszawy do Białowieży i z powrotem Startowało zaledwie 6 samochodów. Pierwszą nagrodę zdobył Heyne na sam. Dodge, drugą Miciński na sam. Steyr, trzecią Zagórski na sam. Hudson i czwartą Słupski na sam. Cadillac.

Konkurs ten nie wzbudził na ogół zbyt wielkiego zainteresowania. Niemniej jednak pierwszy krok, w niesłychanie wówczas trudnych warunkach, został zrobiony, a należy z zadowoleniem stwierdzić, że odtąd polskie raidy międzynarodowe weszły na drogę dalszego rozwoju — każdy rok przynosił postęp pod każdym względem.

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

Austriaccy kierowcy okazali się bezkonkurencyjnymi w porównaniu z naszymi automobilistami. Lorenz na sam. Steyr zdobył pierwsze miejsce w klasyfikacji raidu, Siercke na sam. tejsze marki drugie miejsce, a dopiero rzecia nagroda przypadła Grabowskiemu na sam. Fiat i czwarta Liefeldtowi na sam. Opel.

W roku 1923 III Raid odbył się między 15 a 22 czerwca. Był to pierwszy wielki raid okrężny, a mianowicie długość drogi wynosiła przeszło 2060 km a szlak szedł z Warszawy przez Cieszyn, Zakopane, Stryj, Kołomyje, Lwów z powrotem do Warszawy.

Zgłoszono do raidu 16 samochodów, w czym trzy prowadzone przez kierowców zagranicznych.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji zajęli ex aequo Liefeldt na sam. Austro-Daimler i czeski kierowca Siroucek na sam. Praga. Obaj oni przebyli cały dystans bez punktów karnych. Dalsze miejsca zajęli: 2. ex aequo Mrajski (Dodge) i Ludwig (Austro-Daimler), 3. Janssens (Minerwa), 4. Grabowski (Fiat), 5. Winnicki (Austro-Daimler).

Czwarty Raid rozegrany w dniach 7—12 lipca 1924 roku, zgromadził na starcie 24 samochody, w czym 6 prowadzonych przez kierowców zagranicznych. Dystans został powiększony do 2500 klm., a szlak prowadził z Warszawy przez Zamość, Zakopane, Kraków, Poznań, Puck, z powrotem do Warszawy.

20 samochodów ukończyły konkurs, przy czym ani jeden bez punktów karnych.

Zwyciężył po raz drugi Liefeldt na sam. Austro-Daimler, który dostał jeden tylko karny punkt. Dalsza klasyfikacja wypadła jak poniżej: 2. Betaque (Austro-Daimler), 3. Vermirowski (Tatra), 4. ex aequo Derdak (Austro-Daimler), Janssens (Minerwa) i Dzierliński (O. M.), 5) ex aequo Zeydowski (Minerwa) i Mittermüller (Tatra).

Funkcje Komandora pełnił na Raidzie inż. Heyne na sam. Laurin Klement.

Piąty Raid Międzynarodowy A. P., który odbył się między 4 a 11 lipca 1925 roku stawił zawodnikom nadzwyczaj trudne wymagania. Dystans 3680 klm. podzielony został na siedem etapów. Szlak Raidu szedł z Warszawy, przez Wilno, Słonim, Tarnopol, Lwów, Morskie Oko, Kraków, Warszawę, Płock, Gdańsk, Bydgoszcz, Poznań z powrotem do Warszawy, a zatem prowadził niemal naokoło Polski, po wszelkich drogach, nie wyłączając dróg gruntowych.

Do startu stanęło 17 samochodów. Pomiedzy konkurentami znaleźliśmy po raz pierwszy samochody polskiej konstrukcji: dwa Ralf Stetysz i jeden C. W. S. Dwa samochody prowadzone były przez kierowców zagranicznych.

Wyniki Raidu były następujące: 1. Betaque (Austro-Daimler), 2. Liefeldt (Austro-Daimler), 3. Almay (Steyr), 4. Dzierliński (Citroen), 5. Koch (Rochet Schneider).

Komandorem Raidu był ponownie inż. Heyne na sam. Laurin Klement.

W roku 1926 Raid Międzynarodowy, zaprojektowany jako impreza polsko-czechosłowacka, nie doszedł do skutku z powodu wypadków politycznych.

Szesty z rzędu raid, rozegrany między 5 i 10 czerwca 1927 roku, odbył się pod znakiem współpracy Klubów Afiliowanych. Trasa jego wiodła w sześciu etapach przez siedziby wszystkich Klubów, idąc z Warszawy przez Bydgoszcz, Gdynię, Poznań, Katowice i Zakopane do Lwowa. Długość drogi wynosiła 2403 klm.

Startowały 24 samochody, z których dwa prowadzone były przez kierowców zagranicznych.

Ostateczna klasyfikacja Raidu wypadła następująco: 1. Szwarcsztajn (Austro-Daimler), 2. Liefeldt (Austro-Daimler), 3. Ripper (Lancia), 4. Hahn (Chrysler).

Komandorem był p. Janusz Regulski na sam. Bugatti.

VII Raid Międzynarodowy zorganizowany został jako Raid „uzdrowski”, gdyż trasa jego prowadziła (sześć etapów) na przestrzeni 3018 klm., przez wszystkie większe polskie miejscowości kuracyjne. Konkurs odbył się w dniach 17—24 czerwca 1928 roku, na trasie: Warszawa, Druskieniki, Łuck, Jaremcze, Truskawiec, Krynica, Busk, Warszawa. Na niektórych odcinkach powyższej trasy konkurenci przejeżdżać musieli przez ciężkie drogi gruntowe. Uczestniczyło w Raidzie 28 samochodów, w czym sześć prowadzonych było przez kierowców zagranicznych.

Ostateczne rezultaty Raidu wypadły, jak następuje: 1. Illiano (Fiat), 2. Schönfeld (Steyr), 3. Liefeldt (Austro-Daimler), 4. Rahnenfeld (Fiat), 5. Perczyński (Fiat).

Komandorem był p. Janusz Regulski na sam. Austro-Daimler.

VIII Międzynarodowy Raid A. P. zorganizowany został jako raid „zagraniczny”, gdyż trasa jego częściowo prowadziła przez Czechosłowację i Niemcy. Impreza ta odbyła się w dn. 16—23 czerwca 1929, na trasie: Warszawa, Lwów, Nowy Sącz, Opawa, Praha (Liegnitz) Poznań (w czasie tego etapu raid przejechał przez terytorium niemieckie) Gdynia, Grudziądz, Warszawa.

Uczestniczyło w raidzie 25 maszyn, w czym dziesięć prowadzonych przez kierowców zagranicznych.

Ostateczne rezultaty raidu wypadły jak następuje: 1. Adam hr. Potocki (Austro-Daimler), 2. Stanisław Szwarcsztajn (Bugatti), 3. Edward Zawidowski (Austro-Daimler), 4. Władysław Strakacz (Austro-Daimler), 5. Josef Vermirowski (Tatra).

Komandorem był p. Janusz Regulski, Prezes Komisji Sportowej A. P., na sam. Austro-Daimler.

Następny IX Międzynarodowy Raid A. P. odbył w dn. 22—29 czerwca 1930 r. stanowił nowość pod względem klasyfikacji samochodów. Komisja Sportowa A. P. uznając, że dotychczasowy podział samochodów według pojemności silnika nie jest właściwie miarodajnym, postanowiła oprzeć klasyfikację na zasadzie ceny samochodu, jako wskaźnika miarodajnego dla jaknajszerszej publiczności.

Podział ten okazał się w praktyce bardzo racjonalny i wyniki raidu potwierdziły słuszność opinii Komisji Sportowej A. P. Dlatego też postanowiono te same zasady klasyfikacji zatrzymać i na r. 1931.

Trasa Międzynarodowego Raidu A. P. prowadziła przez: Warszawę, Wilno, Nieśwież, Kowel, Lwów, Przemyśl, Tyrawę Woł., Tarnów, Kraków, Bielsko, Katowice, Piotrków, Łódź, Grudziądz, Rypin, Łąck, Sochaczew, Grójec do Warszawy.

Uczestniczyły 24 samochody, z których 4 prowadzone były przez kierowców zagranicznych.

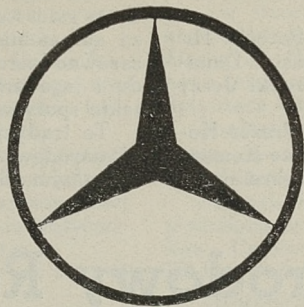
Ostateczne rezultaty raidu są następujące:

W kategorii samochodów popularnych: 1) Bitny Szlachta Michał (Ford), 2) Dzierliński Euzebiusz (Citroen), 3) Kurec Włodzimierz (Ford), 4) Widawski Jerzy (Citroen).

W kategorii samochodów turystycznych: 1) Rahnenfeld Zygmunt (Fiat), 2) Krzczkowski Waclaw (Hudson), 3)

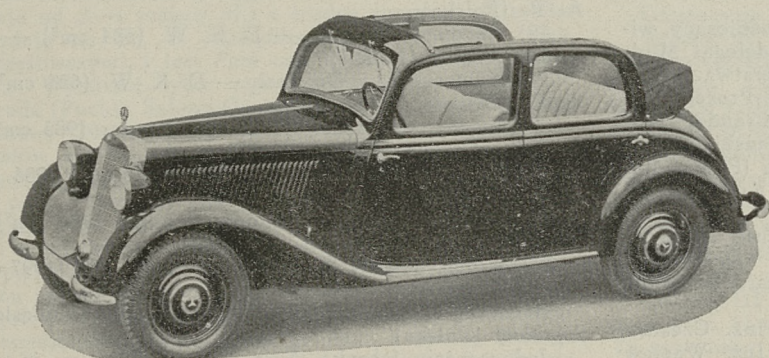
Najtrwalsze – Najlepiej zawieszono – Najpiękniejsze

Światowej
Sławy



Samochody

MERCEDES – BENZ

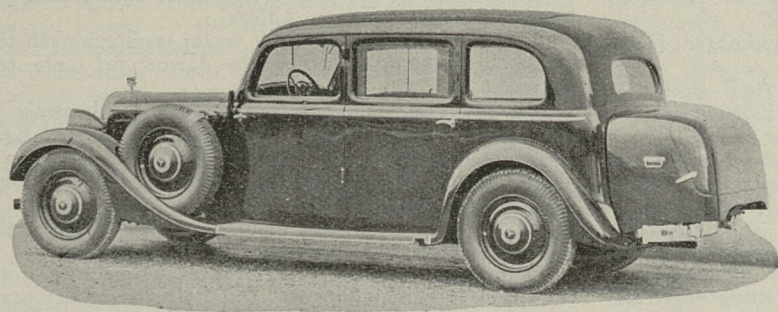
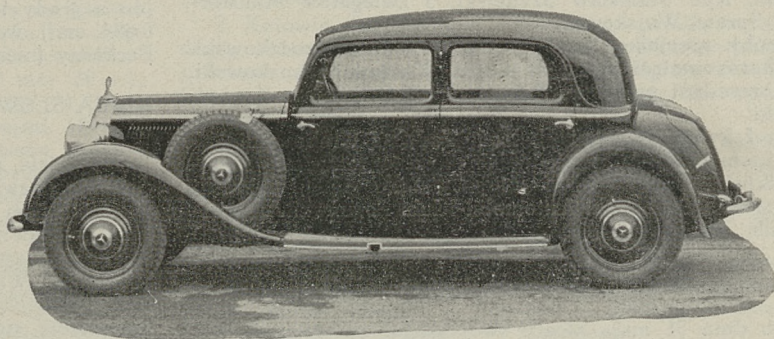


Typ 170 V.

2-u drzwiowa Kareta	zł. 9.950
4-ro „ „	zł. 10.500
4-ro „ Cabrio-Lim.	zł. 10.850
Cabriolet	zł. 12.800

Typ 230.

5-cio osobowa kareta N. 2-u drzwiowa . .	zł. 14.850
5-cio osobowa kareta Lux 4-o drzwiowa .	zł. 16.850
6-7 osobowa Pulman- Limuzyna z separa- cją	zł. 18.500
5-cio osobowy Cabrio- let.	zł. 21.500



Typ 320.

6-7 osob. Pulman-Li- muzyna	zł. 31.500
Cabriolet	zł. 33.500

PODWOZIA: CIĘŻAROWE, AUTOBUSOWE I SPECJALNE – SILNIKI DIESEL

„SPÓŁKA MOTORYZACYJNA”

CENTRALA WARSZAWA, Hotel Bristol, Krakowskie Przedm. 42, tel. 2-44-13, 3-04-13.

STACJA OBSŁUGI, Dobra 69. Tel. 206-99.

ODDZIAŁ W KRAKOWIE, ul. Dunajewskiego 3. STACJA OBSŁUGI, Kazimierza Wielkiego 21.

AGENTURA W CZĘSTOCHOWIE, ul. Panny Marii 18.

STACJE OBSŁUGI: we Lwowie – Piekarska 13, oraz we wszystkich większych miastach.

Rychter Witold (Hudson), 4) Krawczyk Kazimierz (De Soto), 5) Hahn Stanisław (Hudson).

W kategorii samochodów luksusowych: 1) Potocki Hr. Adam (Austro-Daimler), 2) Liefeldt Henryk (Austro-Daimler), 3) Potocki Hr. Maurycy (Voisin), 4) Zochowski Jerzy (Delage), 5) Kwiatkowski Adam (Lancia).

Komandorem raidu był p. Janusz Regulski, Prezes Komisji Sportowej A. P. (sam. Austro-Daimler), Vice-Komandorem p. Stanisław Szydelski (sam. Citroen) i Sekretarzem p. Janusz Sękowski.

X-y Międzynarodowy Raid A. P. 1937

SKŁAD JURY, KIEROWNICTWA RAIDU I KOMISJI TECHNICZNEJ

Poniżej zamieszczamy skład personalny jury, kierownictwa raidu i komisji technicznej X Międz. Raidu A. P. 1937.

Gremium komisarzy sportowych: Przewodniczący wice-min. inż. Julian Piasecki (Prezes A. P.), delegat Ministerstwa Spraw Wojskowych, Delegat Ministerstwa Komunikacji, Vice-Prezes A. P. Stefan Fuchs, Vice-Prezes A. P. Janusz Regulski (Komandor raidu), Aleksander Seńkowski (Wice-Komandor raidu), Jan Maryański (Wice-Komandor raidu), Inż. Czesław Zakrzewski (Przewodniczący Komisji Technicznej), Inż. Waclaw Krzeczkowski (Szef Prób Specjalnych).

Kierownictwo Raidu: Komandor — Janusz Regulski, Vice Komandor — Aleksander Seńkowski, Vice-Komandor Jan Maryański, Gospodarz raidu — Ryszard Bormann, Sekretarz raidu — Stefan Zabłocki.

Komisja techniczna: Przewodniczący — Inż. Czesław Zakrzewski, zastępca przewodniczącego — Inż. Waclaw Krzeczkowski, Inż. Kazimierz Studziński, Mjr. Stefan Sztukowski, Kpt. Stanisław Szydelski, 3 Delegatów Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Próby specjalne: Szef — Inż. Waclaw Krzeczkowski. **Charonometryści:** Szef — Inż. Waclaw Krzeczkowski. **Komendant parku w Warszawie:** Inż. Waclaw Krzeczkowski.

Szef kwatery prasowej: Red. Tadeusz Grabowski. Automobilklub współpracujący w organizacji: Automobilklub Śląski, Automobilklub Wielkopolski, Gdynski Automobilklub, Łódzki Automobil-Klub, Pomorski Automobilklub, Automobilklub Kielecki.

LISTA ZGŁOSZEŃ

Do dnia 31 maja złożyli swój udział następujący kierowcy.

- 1) Borowik Lucjan — Buick (4040 cm³) — Automobilklub Polski (Polska).
- 2) Sporny Eugeniusz — Graham Superharger (3263 cm³) — A. Wielk. (Polska).
- 3) Nowak Jerzy — Ford (3622 cm³) — A. P. (Polska).
- 4) Mazurek Aleksander — Chevrolet (3540 cm³) — A. P. (Polska).
- 5) Rychter Witold — Chevrolet (3540 cm³) — A. P. (Polska).
- 6) Orssich Graf Peter — Adler Trumpf (1679 cm³) — D. D. A. C. (Niemcy).
- 7) Sauerwein Rudolf — Adler Trumpf (1679 cm³) — D. D. A. C. (Niemcy).
- 8) Ripper Jan — Adler Trumpf (1679 cm³) — Krak. Klub. Autom. (Polska).
- 9) Rauch Hans — Mercedes-Benz (1697 cm³) — O. N. S. (Niemcy).
- 11) Kraus Wolfgang — Mercedes-Benz (1697 cm³) — O. N. S. (Niemcy).
- 12) Siemiątkowski Urban — Polski Fiat 508 (995 cm³) — A. P. (Polska).
- 13) Grętkiewicz Franciszek — Fiat 1500 (1493 cm³) — P. Touring Klub Łódź (Polska).
- 14) Von Guillaume Paul — Adler Trumpf (1679 cm³) — D. D. A. C. (Niemcy).
- 13) Grętkiewicz Franciszek — Fiat 1500 (1493 cm³) — P. Touring Klub Łódź — (Polska).
- 14) Von Guillaume Paul — Adler Trumpf (1679 cm³) — D. D. A. C. (Niemcy).

Tak więc w roku 1931-ym odbył się ostatni międzynarodowy raid Automobilklubu Polski, ostatnia poważna impreza automobilowa, mająca za zadanie zbadanie sprawności zarówno kierowców, jak i przede wszystkim wartości pojazdu i jego przydatności do pracy w typowych warunkach, jakie spotykamy w Polsce.

Te tradycje lat dawnych wskrzesza tegoroczny X Międzynarodowy Raid A. P. 1937, jednocześnie odpowiadając aktualnym potrzebom prób wozu i kierowcy.

15) Kawala Franciszek — Fiat 527 (2516 cm³) — A. P. (Polska).

16) Bellen Emeryk — Fiat 1500 (1493 cm³) — Łódzki A. K. (Jugosławia).

17) Marek Tadeusz — Opel Olimpia (1279 cm³) — A. P. (Polska).

18) Paczesny Tadeusz — D. K. W. (684 cm³) — niestowarzyszony (Polska).

19) Kołaczkowski Wojciech — D. K. W. (684 cm³) — A. P. (Polska).

20) Szachowski Michał — Skoda Popular (986 cm³) — niestowarzyszony (Polska).

21) Prądzyński Stanisław — Skoda Popular (986 cm³) — A. P. (Polska).

22) Dąbrowski Jan — Skoda Popular (986 cm³) — niestowarzyszony (Polska).

23) Woiciechowski Włodzimierz — Aero „50” (1997 cm³) dwutakt — niestowarzyszony (Czechosłowacja).

24) Strenger Jerzy — D. K. W. (684 cm³) — niestowarzyszony (Polska).

Jednocześnie fabryka Auto Union, która m. in. produkuje wozy D. K. W., nadesłała zgłoszenie zespołu D.K.W. (do nagrody teamowej). W skład zespołu D. K. W. (litraż 0,684 cm³) wchodzi kierowcy: por. Kołaczkowski (AP), Paczesny (niestow.) i Strenger (niestow.)

KILKA SŁÓW O KIEROWCACH W X MIĘDZ. RAIDZIE A. P. 1937.

Na liście zgłoszeń, która obejmuje 24-ch kierowców widnieją nazwiska siedmiu kierowców zagranicznych i 17-u Polaków. Kim są kierowcy Polscy wiemy mniej więcej. Do tary gwardii raidowców, którzy pokazali już nieraz, że sporo umieją startując w raidach przed rokiem 1931-ym, zaliczyć należy pp. Witolda Rychtera, Aleks. Mazurka (z Warszawy) i Jana Rippera (z Krakowa), znanego publiczności, interesującej się automobilizmem, równie dobrze, jak jego „wielokrotnie już wysłużona” wyścigowa Bugatti, oblekająca się tylko w coraz to inny kolor. Tym razem p. Jan Ripper dosiędzie małego Adlera.

Tak więc trzech kierowców wyżej wymienionych to najstarsza zasłużona gwardia, ale dawno już „nie sprawdzana”.

Przepraszam, jeden z tej gwardii p. Mazurek został „sprawdzony” w tegorocznym Rallye M. Carlo. Egzamin po kilku latach przerwy wypadł wcale dobrze — p. Mazurek zajął najlepsze miejsce spośród pięciu Polaków, startujących w raidzie do M. Carlo.

Drużą grupą, którą wydzielić można z listy zgłoszonych kierowców do X Międz. Raidu A. P. 1937 — to są t. zw. „montecarliści” — pp. Mazurek, ambitny i uparty choć z małą rutyną Borowik (miał bardzo udany przejazd w r. b. z Umea — Szwecja do M. Carlo, zawiódł, a raczej zawiódł mało zrywna Tatra na próbach technicznych), nie mniej ambitny, ale posiadający znacznie większe doświadczenie — Jerzy Nowak (posiadacz m. in. najlepszego miejsca z kierowców polskich w Rallye M. Carlo). Listę montecarlistów zamyka p. T. Marek, który z Polskiego Fiata (jechał na nim z Palermo do M. Carlo w r. b.) „przesiadł się” na Olimpię oraz p. Bellen. P. Bellen jest obywatelem Jugosławii od kilku lat zamieszkałym w Łodzi. W r. b. startował z Warszawy do M. Carlo i trasę przejechał doskonale. P. Bellen startuje w barwach Łódzkiego Automobil-Klubu.

Z pięciu kierowców polskich, którzy w r. b. startowali w jeździe do M. Carlo brak tylko dyr. Śwadka z Tarnowskich Gór.

Siedmiu kierowców wyżej wymienionych posiada skroniej lub obficie, ale w każdym razie zapisane wyczynami karty w większych imprezach automobilowych.

Z młodszej generacji na uwagę zasługuje p. Urban Siemiątkowski, który w imprezach mniejszego kalibru wykazał niewątpliwie talent oraz por. Kołaczkowski kierowca jeszcze bez ruiny, ale b. dokładny i uparty.

Wreszcie wspomnieć trzeba o trójce „motocyklistów” startujących na małych Skodach (Skoda — Popular) — pp. Prądyński, Szachowski i Dąbrowski. Wszyscy trzej posiadają rutynę zawodniczą, upór i... niewielkie doświadczenie automobilowe. Zobaczmy jak się popiszą.

O innych kierowcach polskich narazie bliższych danych nie mamy.

Siedmiu kierowców zagranicznych to niewątpliwie pierwsza klasa europejska kierowców długotransowych (nie należy ich porównywać z kierowcami wyścigowymi jak Caracciola i t. p.). Zresztą co tu dużo mówić — są to kierowcy fabryczni, a jest rzeczą jasną, że fabryka byle kogo na tak kosztowną (przygotowanie i start jednego wozu kosztuje od 3—4 tysięcy zł.) i trudną imprezę nie pošle.

Wydaje mi się, że najwybitniejszym (a może tylko najszcześniejszym!...) jest *Paul von Guilleaume*, szef teamu Adlera. Wymienił tylko jego sukcesy z r. 1935-go. — 1 nagroda (Puchar Salonu Genewskiego) w Rallye Międzyn. do Genewy (20—30 marzec 36 r.), 3 nagroda w wyścigu samochodów sportowych w Vila Real (Portugalia), zdobycie pucharu króla Belgii w jeździe 24 godzinnej (24 lipiec 36 r.) po raz pierwszy zdobył puchar króla Belgów w roku 1934-ym). Poza tym P. von Guilleaume zdobył puchar alpejski w międzynarod. raidzie Alpejskim (19—26. III. 36 r.) oraz pierwsze miejsce w teamie w raidzie Bodensee — Balaton (non stop).

Myślę że tych kilka zwycięstw dostatecznie charakteryzuje umiejętności tego... starszego pana z łysiną, którego z wyglądu ocenić można na strzelca kurkowego lub gracza w kręgle, a nie na automobilistę tej klasy.

Koledzy P. von Guilleauma z teamu Adlera mają również piękną karierę sportową. *Hr. Orssich* chyba nie ustępuje P. von Guilleaume. Zwycięstwo w raidzie kwalifikacyjnym trzech państw związkowych (16—17 maj 36 r.), 1-sze miejsce w jeździe o wielką nagrodę Belgii (4 lipiec 36 r.), zwycięstwo w raidzie o Puchar Alpejski (19—26 sierpn. 36 r.) współpraca w zwycięstwie teamu Adlera w raidzie Bodensee — Balaton, wreszcie zdobycie rekordu szybkości wozów turystycznych (bez kompresorów) w wyścigu górskim Dreihotterberg — Harmahatorhağy — mówią same za siebie.

Rudolf Sauerwein — to trzeci kierowca Adlera. W jego zdobyciach ostatniego roku na pierwszym planie wymienić trzeba pierwszą nagrodę w raidzie międzyn. do Genewy (w najmniejszej kategorii), II nagrodę w wyścigu wozów sportowych Vila Real (Portug.), zwycięstwo w 24-o godzinnej jeździe o puchar króla Belgii, wreszcie zdobycie pucharu Alpejskiego (team) — 19—26 sierpnia 36 r.)

Trójka Mercedes-Benz — *Wolfgang Kraus* (szef teamu), *Friedrich Schneider* i *Hans Rauch* od wielu lat bierze udział w imprezach wielkiej turystyki samochodowej w barwach swej fabryki zarówno na terenie Rzeszy, jak i zagranicą. Najwybitniejszym z tej trójki jest *W. Kraus*, niezwykle wytrzymały i uparty kierowca długotransowy. M. in. Kraus wygrał ciężką jazdę 2.000 km w r. 1926-ym. Kraus jest specjalistą od jazdy w ciężkim terenie. Niewiele ustępuje mu *Schneider*. Najmniej znanym jest *Rauch*. Jako obserwator raidu przyjedzie zapewne kierownik działu sportowego fabryki Mercedes-Benz — książę Urach.

Najmniej wiemy o kierowcy czechosłowackim — *Woicichowsky* który na swym Aero 1,997 cm³ — dwutakt 4 cyl. będzie groźnym konkurentem, ze względu na szybkość tego wozu, dla samochodów idących w V-jej kategorii.

NOWA MARSZRUTA X MIĘDZYNARODOWEGO RAIDU AUTOMOBILKLUBU POLSKI.

W marcowym (trzecim) zeszytzie *Auta* i *Techniki Samochodowej* podaliśmy w artykule p. W. Rychtera szczegóły dotyczące X Międzynarodowego Raidu organizowanego przez Automobilklub Polski w dniach od 6 do 11 czerwca bieżącego roku.

Wspomniany artykuł zawierał szczegółowy opis trasy, kilometrą i czas jazdy na poszczególnych pól etapach.

Jednak w międzyczasie z powodu znacznego pogorszenia się stanu niektórych dróg zaszła konieczność zmiany marszruty pól etapu III „A” (Warszawa — Równica na Śląsku) i III „B” (Równica — Warszawa). Oczywiście wraz ze zmianą marszruty musiały się zmienić dane cyfrowe dotyczące danych pól etapów.

Poniżej więc podajemy nową marszrutę i nowe, obowiązujące na raidzie dane cyfrowe. Mapkę zaś ostatecznie ustalonych tras zamieszczamy na stronicie

Początkowo projektowano, aby w celu urozmaicenia zawodnikom jazdy, raid podążył do Równicy drogą na Piotrków, Częstochowę, Katowice, a powrócił przez Kraków, Kielce, Radom.

Okazało się jednak, iż stan dróg na odcinku Kraków — Radom jest zdecydowanie zły i, że trzeba raid skierować innymi drogami. Ponieważ, jednak było trudno znaleźć dobre, jednolite, połączenie Śląsk — Warszawa (poza wymienioną trasą pól etapu „A”) postanowiono, że zawodnicy w drodze powrotnej z Równicy częściowo pojedą tą samą trasą, a częściowo drogami okrężnymi.

Ostatecznie marszrutę przedstawiają się natępująco:

Pół etap III „A” — start z Warszawy w środę dnia 9 czerwca o godzinie 21-ej. Trasa: Raszyn, Mszczonów, Rawa, Lubochnia, Tomaszów, Piotrków, Bełchatów, Szczeców, Brzeźnica, Łobodno, Kłobuck, Częstochowa, Herby, Sońnica, Zyglinek, Świerklaniec, Szarlej, Brzoźowice, Chorzów, Katowice, Mikołów, Łaziska, Zory, Pawłowice, Skoczów, Ustronie, Miwołów, Łaziska, Zory, Pawłowice, Skoczów, Ustroń, Polana — Równica.

Długość trasy wynosi 428 kilometrów. Minimalny czas przejazdu 6 godzin i 7 minut; czas maksymalny 9 i pół godzin.

Pół etap III „B” — start z Równicy w czwartek 10 czerwca o godz. 11-ej rano. Trasa: Polana, Ustroń do Skoczowa. Tu zawodnicy skręcają i pojedą „nową” drogą przez Pszczyne, Bielsko, powracając na „starą” trasę już w Mikołowie przed Katowicami.

Z Katowic do Piotrkowa zawodnicy pojedą tą samą drogą, którą jechali na Śląsk. Dopiero w Piotrkowie trasa pól etapu „B” skręca na Łódź i przez Zgierz, Stryków, Głowno prowadzi do Łowicza, skąd już prosto, jak wystrzelił przez Sochaczew do stolicy.

Ogółem zawodnicy przejadą na tym pól etapie 480 kilometrów. Minimalny czas przejazdu wynosi 6 godzin i 50 minut. Maksymalny zaś 10 godzin i 40 minut.

Globalny kilometrą trzeciego etapu wskutek zmian marszruty powiększył się o 83 kilometry.

Należy zaznaczyć, że trasa pól etapu III „B” przechodzi w części przez drogi o nawierzchni zmodernizowanej. Są to odcinki Równica — Skoczów — Bielsko — Pszczyne — Mikołów oraz Łomża — Warszawa.

Również została częściowo zmieniona marszruta pól etapu „A” w etapie 1-szym. Poprzednio wytyczona trasa prowadziła z Warszawy do Gdyni przez Modlin, Płońsk, Sierpc, Brodnicę, Jabłonowo, Radzyń, Grudziądz, Grupę, Nowe, Skurcz, Starogard, Skarszewy, N. Karczmę, Kościerzynę, Egertowo, Żukowo, Karczemki — do Gdyni.

Jednak zły stan dróg w okolicy Kościerzyny spowodował, iż zdecydowano trasę tego pól etapu nieco skrócić i „wyprostować”, kierując raid z Nowej Karczmy wprost na Egertowo, a nie jak poprzednio — okólną drogą przez Kościerzynę. W ten sposób długość trasy pól etapu I „A” zmalała o 21 kilometrów i wynosi obecnie 404 kilometry.

Minimalny czas jazdy z Warszawy do Gdyni wynosić ma 5 godzin i 47 minut, a maksymalny 8 godzin i 58 minut.

Trasa pól etapu I „B” pozostaje bez zmian, wprowadzono jedynie minimalne poprawki dotyczące obliczeń długości trasy (i oczywiście czasów przejazdu) — długość trasy pól etapu I „B” wynosi wg ostatecznych obliczeń 553 km. (a nie 552), w związku z czym przedłużono czas przejazdu o 1 minutę (minimalny czas jazdy 7 g. 54 m., maksymalny — 12 g. 17 m.).

Również przedłużono o 1 minutę czasy przejazdu na trasie Warszawa—Augustów (minim. czas przejazdu 3 g. 26 m., maksymalny — 5 g. 20 m.). Czas przejazdu pól etapu II „B” (Augustów—Warszawa 567 km.), pozostaje bez zmian (minimalny 8 g. 06 m., maksymalny 12 g. 36 m.).

Nową, poprawioną mapkę jazdy okrojonej zamieszczamy na str. 308-ej.

Dr. F. Kwiryn Pintowski

Polską pięćset-ósemką na drogach alpejskich

Kupując na wiosnę limuzynkę „Junak” miałem na myśli wycieczkę miesięczną w Alpy austriackie. Rozumowałem — jak się później okazało trafnie, — że ten zwinnie, a ekonomiczny wózek da mi pełną swobodę ruchu, możliwość szybkiego przeczucia się z miejsca na miejsce, uniknięcia postojów w dużych, a kosztownych hotelach i emocje sportu automobilowego.

Obliczyłem, że podróż pięćsetósemką w dwie osoby wypadnie taniej, niż koleją, a to przez omiśnięcie szlaków naszpikowanych „renomowanymi” atrakcjami dla turystów, podróżujących z Baedekerem w rękę.

Liczyłem również na to, że podróż własnym samochodem pozwoli mi poznać niezmiernie ciekawą prowincję austriacką, trudniej dostępną przy podróżowaniu koleją, lub autobusem.

Z grubsza nakreślona trasa naszej wycieczki biegła z Warszawy przez Słowacyznę do Wiednia, stamtąd przez Styrię do jezior Karyńskich, dalej w Alpy Solnoogrodu i przez Tyrol do Przedarlantii. Powrót przez Styrię i Morawy. Ogółem około 3 tysięcy kilometrów po dobrych drogach wśród pięknych widoków.

W dniu wyjazdu z Warszawy licznik naszego Fiatka rejestrował 3 000 km, t. zn., że silnik jeszcze nie zupełnie był dotarty.

Załadowaliśmy spory багаż, jakiego z uwagi na koszty i ambaras nie odważyłbym się zabrać w podróż koleją i ruszyliśmy dobrą drogą na Tomaszów-Piotrków ku Częstochowie.

PRÓBA WYTRZYMAŁOŚCI RESORÓW.

Po doskonałej szosie Tomaszów-Piotrków, nasz wózek przebył próbę wytrzymałości resorów na wybojach odcinka z Radomska do Częstochowy. Krótki wypoczynek z wstąpieniem na Jasną Górę i decydujemy sprzeniewierzyć się powszechnie zalecaney marszrucie przez Siewierz-Będzin na rzecz objazdu na Herby Śląskie-Katowice.

Już zaraz za Częstochową błogosławiliśmy ten pomysł, gdyż miast wlec się drogą zrujnowaną i botnistą, ciągnęliśmy swobodnie sześćdziesiątkę, by za Herbami wpaść na doskonałą szosę śląską, która później przechodzi w asfaltówkę.

Nie zatrzymując się w stolicy Śląska, dążymy przez Bielsko na Cieszyn, gdzie stajemy na noc, tradycyjnie „Pod Jeleniem”. Samochód lokuję w doskonale prowadzonym garażu inżyniera Sylwestra, tuż za stacją kolejową. Garaż ten mogę wszystkim śmiało polecić, gdyż korzystałem z niego kilkakrotnie i zawsze byłem ujęty uprzejmością i europejską fachową obsługą.

Nazajutrz ruszamy ku czeskiej granicy z pewną treścią, gdyż odtąd aż do pagórków Karyntii obowiązywać nas będzie ruch lewostronny, do któ-

rego muszę przywyknąć, by swobodnie prowadzić maszynę, działając odruchami.

Odprawa celna trwa niecałe pół godziny. Kupujemy czeską mapę samochodową i po kilku minutach kręcenia się ulicami czeskiego Cieszyna, rozwijamy siedemdziesiątkę na wspaniałej drodze do Jabłonkowa. Lekko przygniony horyzont i chłód słonecznego poranku wróżą trwałą pogodę. Subtelnym zapachem igliwia wita nas dolina Łomny. Droga staje się bardziej kręta, rośnie jej nachylenie, lecz nie w tym stopniu, żebym musiał zmieniać bieg bezpośredni na trzeci. W dali widnieje Przełęcz Jabłonkowska, skąd widok na południe na Słowacyznę.

Zatrzymujemy się, by spożyć śniadanie z plecaka. Mijają nas liczne auta, motocykle i rowery. Prawda — przecież to niedziela — młode pokolenie wyrusza tłumnie na wycieczki.

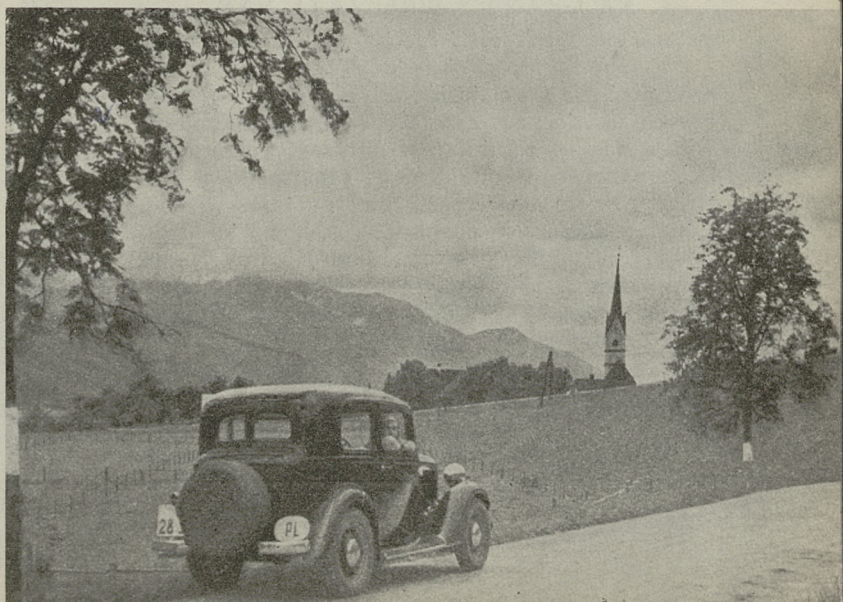
WSPANIAŁE SZOSY BUDZĄ ZAZDROSNE WESTCHNIENIA

Ruszamy po kwadransie i my w dalszą drogę. Teraz droga opuszcza się w dolinę Orawy ku Čačy. Okolice nie różni się prawie niczym od otoczenia naszej Piwnicznej czy Zwardonia. Jedyne wspaniała szosa budzi zazdrosne westchnienia...

Tymczasem dolina się rozwiera i w dali rozpościera się równina z pasmem gór na nieboskłonie. To podnóże Fatry, u stóp którego leży słowackie miasteczko Žilina.

Stąd droga prowadzi nad rwącym Wagiem, ponad którym romantycznie piętrzą się ruiny zamczków średniowiecznych. Widoki częściowo przepadają dla mnie, jako kierowcy, gdyż pierwsze godziny lewostronnej jazdy z konieczności absorbują więcej niż zwykle moją uwagę, przykuwając wzrok do szosy. Toteż dla widoków i zdjęć musimy osobno przystawać.

Za Trenczynem okolice przechodzi w lekką falę, za Piszczanami staje się prawie płaska.



Typowy krajobraz Styrii.



WIEDŃ — MIASTO LUDZI BEZ ŻÓŁCI.

Po pół godzinie takiej jazdy zwiększony ruch na szosie i liczne skrzyżowania zapowiadają bliskość miasta. Na horyzoncie wzgórze, bliżej dymy z kominów fabrycznych. Z poza fal terenu wylania się Wiedeń.

Zwalniamy tempo do czterdziestu: przedmieście czyste i ruchliwe. Brzuchaty policjant objaśnia nas jak mamy jechać na Schubertring. Odczuwam niepewność przy ruchu lewostronnym w ulicach, bliżej centrum miasta. Najgorsze, to skrzyżowania głównych arteryj. W pewnym momencie policjant „od ruchu” załamuje rozpaczliwie ręce, widząc, jak pogwałciłem przepis o zatrzymaniu się przed linią dla przechodniów. Dalej nieco jeden z przechodniów, śmiejąc się, tłumaczy mi coś z żywą gestykulacją.

Brak znajomości lokalnych prawideł ruchu ulicznego i ciągłe zwracanie uwagi „na odwrót” doprowadzają mnie do wjazdu do przeciwnej strony w uliczkę o ruchu jednokierunkowym. Śmiejęmy się wespół z przechodniami, bo przecież to Wiedeń, miasto ludzi bez żółci, znających dobry humor i dobrotliwy uśmiech pobłażania.

Podchodzę do policjanta i proszę o „5 minut nauki o ruchu ulicznym i znakach”. Po tej krótkiej lekcji nabieram odwagi, daję gaz i, ku przerażeniu żony, wjeżdżam z całym tupetem w Kärntnerstrasse, gdzie mamy odszukać znajomych.

Sprawunki, wizyta u przyjaciół i, zgodnie z planem, wyjazd przed wieczorem na szosę, prowadzącą na południe.

Szybko kończą się fabryczne przedmieścia Wiednia, na zachód ucieka tor kolei elektrycznej do Baden-Baden, a my pędzimy czarną, asfaltową, szosą ku siwiejącym w dali górcom. Wiener Neustadt, banalne, nie ciekawe miasto. Droga skręca na półn-zachód. Jeszcze 20 km i miłe miasteczko Neunkirchen, gdzie stajemy na noc w gospodzie nad potokiem.

Upalna noc nie pozwala nam w pełni wypocząć. Gorący poranek daje mi się we znaki, kiedy w braku węża myję samochód wodą z potoku. Potem jeszcze zastrzyk smaru we wszystkie miejsca cierne podwozia, podciągnięcia hamulca ręcznego, uzupełnienie wody i start ku serpentynom Semmeringu.

Skwar zapowiada nam bliskość równin naddunajskich. Ku południowemu zachodowi rysują się charakterystycznym ostrym profilem zalesione wzgórza, u stóp których ku wybrzeżom Dunaju rozpościera się stolica Słowaczyny, Bratislava. Tu zatrzymujemy się na nocleg.

Korzystając z pięknego wieczoru, odbywamy przechadzkę po starym mieście, wspinając się stromymi uliczkami, które przypominają malownicze wileńskie „zaułki”. Wracamy potem nad Dunaj, nad którego wybrzeżem podziwiamy ruch publiczności w kawiarniach i parkach.

Nazajutrz stwierdzam z przyjemnością, że nasz Fiat nie wymaga zwykłej porannej toalety, tak jest czysty — zawdzięczając dobrym słowackim szosom o nawierzchni twardej.

Przejeżdżamy wielki żelazny most na Dunaju i zatrzymujemy się na prawym brzegu dla widoku na Bratislavę. W ukośnych promieniach słońca wczesnego poranka rysuje się miasto i ruiny starożytnego zamczyska królów węgierskich na tle głębokiej zieleni wzgórz. Byстрыm nurtem płynie ku równinom Węgier Dunaj, ujęty poza miastem w ramę lasów liściastych. Zdała słyhać hałas kranów portowych na przeciwległym brzegu. Rozpoczyna się praca nad wielką rzeką. Czas więc i na nas: a zatem — w drogę!

NA GRANICY WRĘCZAJĄ NAM BEZPŁATNIE MAPE AUSTRII

W pięć minut po starcie zatrzymuje nas granica czesko-austriacka. Z właściwą im uprzejmością witają nas — salutując — strażnicy austriaccy. „Czy państwo już mają mapę samochodową Austrii?” — oto pierwsze niemal pytanie. „A oto i ona — dajemy ją bezpłatnie, gdyż po to tu jesteśmy, by służyć turystom i podróżnym”. Kupujemy benzynę i żegnani (gute Reise und schönes Wetter!) przez austriackich „cerberów”, ruszamy świetną betonową autostradą do Wiednia.

Bez wysiłku nasz „Junak” wyciąga 75—80 km, przy czym trzyma się jezdni wspaniale, niczym jakaś rasowa 60-konka europejska. Prowadzę go lekko, zupełnie bez zmęczenia i odczuwam to zaufanie, jakie daje zupełnie pewna maszyna.



POD GROZĄ NADCIĄGAJĄCEJ BURZY.

Mija południe, lecz upał nie spada. Z za gór wypełzają chmury, które dają nam wiele do myślenia. Niewątpliwie będzie burza.

Ubieramy się i wracamy na szosę. Jeszcze kilkanaście kilometrów do Kapfenbergu, gdzie czeka na nas poczta z domu. A potem mamy poszukać sobie noclegu nie według mapy, a podług „smaku” zatrzymując się — zgodnie z naszą tradycją — tam, gdzie nam się najlepiej podoba otoczenie.

Mijają błyskawicznie kilometry. Na poczcie w Kapfenbergu pracuje urzędnik z płową czupryną, opalony, w styryjskich skórzanych spodenkach wyżej kolan. Mówi dialektem i jest myślami gdzieś daleko od swego biurka, to też trzeba mu wszystko powtarzać po trzy razy. Czytamy listy z kraju.

Po skończeniu lektury rozglądamy się po okolicy. Na zachód wąska droga wpada między strome, lasem porośnięte wzgórza. Bez namysłu decydujemy się nią jechać. Porywisty wicher wiecie w nas tumany białego pyłu. Błyska się i słychać grzmoty. Spieszmy się!

Droga wiję się tuż-tuż nad górskim potokiem przez dolinę, która przypomina naszą tatrzańską Chochołowską w średniej partii. Coraz wężiej, coraz bardziej kręto.

Padają rzadko duże krople. Tymczasem jechać prędko nie sposób, bo zakręty kryte, a droga najwyższej na dwa pojazdy.

Licznik notuje dziesiąty kilometr od Kapfenbergu, a dolina wciąż się zwęża. Nie wygląda na to, byśmy rychło natrafili na wioskę z oberżą.

Grzmot i nagle ulewa. Wiatr niesie naukos strumienie deszczu. W tym nastroju krajobraz staje się groźny i ponury. Wałą pioruny, a echo potęguje grzmoty. Licznik wskazuje 12-ty kilometr.

Nagle zakręt, potem jakby skalna brama — cieśnina, na wprost zameczek, drugi zakręt — i oto wjeżdżamy na mały placyk przed oberżą, nad którą na pionowej skale ponad lasem sterczą ruiny zamczyska.

Niesamowicie piękna jest ta nagle niespodzianka wśród grozy burzy w górskim wąwozie. Tu więc zostajemy dziś na noc.

(d. c. n.)



CZWARTYM BIEGIEM NA SERPENTYNACH SEMMERINGU.

Zaraz za Gloggnitz odczuwamy różnicę powietrza, a na Semmeringu kładziemy się na zboczu górskim, by nie tylko nacieszyć się widokiem wzgórz lesistych, lecz i zaczerpnąć pełną piersią powietrza, „perfumowanego” świeżo skoszonym sianem.

Na Semmering wjechałem czwartym biegiem, przy czym trzeciego używałem tylko na niektórych zakrętach serpentyn. Swoją drogą, pomocną mi tu była wspaniała asfaltowa nawierzchnia i szerokość szosy, dająca możliwość jazdy bez utraty szybkości na mniejszych zakrętach.

Spotykamy dużo samochodów zagranicznych, w tym sporo rejestrowanych w Holandii i Anglii. Duży tu również ruch motocyklowy i rowerowy.

Nie spotkaliśmy natomiast od Wiednia ani jednego pojazdu konnego, gdyż nawet produkty wiejskie podróżują do miast i miasteczek na samochodach. To prowiantowanie odbywa się częściowo nocą, podobnie zresztą jak i u nas. Któż z automobilistów nie zna tych sznurów wozów dwukonnych, ładowanych „pod niebo”, a jadących samym środkiem szosy ku Warszawie? Śpiący z reguły woźnica jest cudownie obojętny na sygnały, a konie człapią sobie spokojnie w odstępach zaprzęg od zaprzęgu o dwa łokcie. Tu podobnych rzeczy nie widziałem, chociaż Austria należy do najstłabiej „zmotoryzowanych” krajów Europy, a jej ludność wiejska jest raczej biedna.

Za Müzzuschlag kawałek po płaskim, po czym znów wzgórze. Skręcamy w drogę polną (oby tak dobre były u nas wszystkie główne szosy!) i stawiam Fiatka na miedzy wśród żyta. Teraz służy on nam za kabinę kąpielową. W kostiumach biegniemy nad rzeczkę. Kąpiel w górskiej wodzie pobudza apetyt. Znikają zapasy chleba, sera i owoców. Siestę kończy odpoczynek w cieniu drzew.



Samochody na Targach Poznańskich

Tegoroczny Salon Samochodowy na Targach Poznańskich był wydarzeniem dostatecznie ważnym, aby się nim zająć nie tylko z punktu widzenia techniki wystawionych samochodów. Przy zwiedzaniu Targów Poznańskich nasunął mi się szereg uwag, którymi chciałbym się podzielić z Czytelnikami.

A więc: tegoroczne Targi Poznańskie jako całość robiły wrażenie Targów mniej bogatych w treść niż np. Targi z roku ubiegłego.

W przeciwieństwie do całości Targów z roku ubiegłego, które prezentowały się bardziej interesująco, niż Targi tegoroczne, tegoroczny salon samochodowy był znacznie bogatszy i ciekawszy, niż salon samochodowy na Targach zeszłorocznych.

Salon samochodowy z r. b. był bodajże najestetyczniej urządzonym i najbogatszym w istotną treść handlową pawilonem Targów.

Uwagę zwiedzającego salon samochodowy zwracała duża ilość różnorodnych typów różnych marek. Kandydat na nabywcę samochodu mógł dobrać sobie z łatwością samochód odpowiedni dla jego potrzeb i gustu. Nie mógł sobie natomiast, przeciętnie dobrze sytuowany obywatel, dobrać wozu właściwego dla jego kieszeni. Duża gamma wozów małych, dobrych na miasto lub gładkie drogi, może zaspokoić jedynie b. ograniczoną liczbę amatorów samochodu, amatorów rozporządzających pięcioma tysiącami złotych i dość skromnymi wymaganiami w stosunku do użytkowości pojazdu mechanicznego.

Salon Poznański unaoocnił wyraźnie jak drogie, jak bardzo jeszcze drogie są w Polsce samochody kategorii średniej, te wozy, które zarówno dla naszego, jak i dla każdego kraju mają znaczenie największe, zarówno z punktu widzenia obrony, jak również od strony użytkowej — długie jeszcze lata nasze drogi będą wymagały wozu mocnego, o podwoziu specjalnie przystosowanym do wyjątkowo ciężkich warunków pracy.

Tylko taki typ samochodu można traktować, jako wóz komunikacji międzymiastowej, typ wozu, który był, jest i będzie, obok samochodu ciężarowego, trzonem właściwej motoryzacji społeczeństwa. Tymczasem dzisiaj wóz tego typu „rozpoczyna się” w Polsce od 9.000 złotych. Takiej kwoty rynek polski nie jest w stanie znieść.

Mimowoli nasuwa się myśl, jak bardzo potrzebne jest właściwie rozwiązane — to znaczy przystosowane należyście do pracy w naszych ciężkich warunkach — polskie podwozie samochodu osobowego, typu średniego.

Koncepcja ta, w kierunku której pomału przesuwa się polska myśl motoryzacyjna (pierwszy etap: mocne polskie podwozie i dobry obcy silnik), nie jest nowością — tak myślano przed kilkunastu laty (Stetysz). Jednakże z wła-

ściwym rozwiązaniem tego problemu, w tempie należytym, jakoś nikt się nie kwapi.

Wśród wystawców zwracały uwagę przede wszystkim niektóre typy wozów francuskich i niemieckich, będące swego rodzaju nowością na naszym rynku. Jest to skutek zawartych umów handlowych i traktatów.

A więc w dziale wozów francuskich dość bogata stawka, zupełnie ostatnio w Polsce nie widywanych, Renault'ów i Peugeot'ów. Wozy te z ich starym rozwiązaniem podwozia, dostatecznie dobrego w idealnych warunkach drogowych, wydają się w naszych warunkach anachronizmem już nie do zniesienia. Warunki, w jakich te wozy pracują na Zachodzie Europy, umożliwiając produkcowanie takich typów ku pomyślności kasowej koncernów, amortyzujących w dalszym ciągu, już dawno zamortyzowane maszyny.

Niemcy uderzyli na Poznań silniej, niż gdziekolwiek dotychczas w Polsce. Ma to zapewne znaczenie nie tylko handlowe, ale niewątpliwie ze sprawą handlową się wiąże.

Poza znanymi od kilku lat na naszym terenie firmami jak Mercedes, Auto-Union i bardzo skromnie pokazywanymi i nieumiejętnie dotychczas propagowanymi Adlerami (posiadającymi bardzo ciekawe i wartościowe typy samochodów) pokazano nam sui generis nowocść na naszym terenie — świetne B. M. W., Hansę, no i wreszcie bogatszą nieco gamę wozów Adlera, a w dziale wozów ciężarowych bardzo interesujące podwozia Heinschla.

A propos Adlera — jest rzeczą ciekawą, że typ 2,5 litrowy — rewelacja tegorocznego salonu w Berlinie był... schowany na placyku przed dworcem kolejowym, nie stał w hali wystawowej. Czyżby Niemcy uważali ten typ za zbyt nowoczesny i zbyt wartościowy dla Polski?

Jest rzeczą bardzo charakterystyczną, że Niemcy — obywatele polscy, mając do wyboru wozy typu, gatunku i wartości równorzędnej, wybierali z reguły wozy niemieckie, mimo że ceny tych wozów (chodź zważszcza o typy wozów o większym litrażu), były nieraz dwukrotnie wyższe od cen samochodów wytwarzanych w innych krajach, wozów, powtarzam, w przybliżeniu równorzędnych wybranym jednostkom fabrykacji niemieckiej.

Pocieszającym jest fakt, że — jak mnie informują — ilość transakcji zawartych na tegorocznych Targach była znacznie większa, niż w roku ubiegłym, gdyż osiągnęła liczbę ok 280-ciu transakcji sprzedażnych, przy czym niektóre modele sprzedano aż 29-c razy. Jest to wynik, jak na nasze skromne możliwości, b. poważny.

Fakt ten znaczy, że mimo wszystko co się mówi, postępuje naprzód zarówno ogólna poprawa gospodarcza, jak i dość ściśle z nią związana poprawa na rynku motoryzacyjnym.

T. Grabowski

Przez kilka numerów z rzędu „karmiliśmy” naszych Czytelników opisami całej serii zagranicznych Salonów Samochodowych — dziś zaś służymy im wreszcie opisem naszego polskiego Salonu Samochodowego, na miano którego w znacznej mierze zasługuje wchodzący już w tradycję dział samochodowy Targów Poznańskich, które odbyły się w tym roku w okresie od 2-go do 9-go maja.

Oczywiście ten Polski Salon Samochodowy nie ma ani tego znaczenia, ani tego charakteru, co zagraniczne, bowiem dużo słabszy jest nasz własny dorobek w dziedzinie produkcji samochodowej, niemniej jednak dział samochodowy Targów Poznańskich ma jedyne w swoim rodzaju na naszym terenie znaczenie, ponieważ z jednej strony jest doskonałym sprawdzianem stanu ożywienia na naszym rynku samochodowym, z drugiej zaś stro-

ny poważną imprezą handlową, pozwalającą publiczności na przegląd całości samochodów dostępnych na naszym rynku.

Na wstępie opisów zagranicznych Salonów Samochodowych umieszcza się zazwyczaj zestawienie ilości reprezentowanych na nim marek i wytwórni — uczynimy więc to i dla działu samochodowego Targów Poznańskich: mianowicie wystawione tam było 110 samochodów i podwozi 22 różnych marek. Są to liczby jak na nasze stosunki zupełnie poważne, świadczące zarówno o znacznej poprawie koniunktury na naszym rynku samochodowym, jak i o szerokiej skali typów wozów, jakie ma do wyboru polski automobilista.

W sprawozdaniu naszym z działu samochodowego Targów Poznańskich naszkicujemy pokrótce

ważniejsze cechy techniczne wystawionych tam wozów, by tym, którzy nie mieli okazji udać się w tym okresie do Poznania dać możliwość zapoznać się w ogólnym zarysie z rodzajami samochodów, które obecnie dostępne są na naszym rynku. Zamieszczona tabela, zawierająca krótkie dane cyfrowe, dotyczące właściwości technicznych poszczególnych typów, jak również i ceny podane na podstawie uzyskanych przez nas na Targach informacji, stanowi niejako streszczenie tych opisów i może niejednemu posłużyć do ostatecznego zdecydowania się na kupno takiego, czy innego wozu, któryby mógł jaknajbardziej odpowiadać przewidywanym potrzebom, no i oczywiście zasobności kieszeni.

Zacniemy nasz opis od wozów „Polskiego Fiata” których krajowa produkcja z roku na rok coraz bardziej się ugruntowuje i zaczyna poszukiwać coraz dalszych możliwości przystosowywania się do naszych warunków drogowych.

W roku bieżącym popularna mała 508-ka wykonywana jest w dwóch odmianach, jako karetką dwudrzwiowa taka sama, jak i w roku ubiegłym, ale w cenie obniżonej do 4950 złotych oraz jako karetką czterodrzwiową, bez środkowego słupka, co znacznie ułatwia dostęp do wnętrza. Cena tej karetki mimo, że wykonanie jej nosi bardziej specjalny charakter, jest również niższa od zeszłorocznej ceny karetki dwudrzwiowej i wynosi 5300 złotych. Nowością techniczną tegorocznej serii 508-mek jest zastosowanie zamiast sworzni i brązowych tulei resorowych-gumowych „silent-bloków”, nie wymagających smarowania i niewyrabiających się tak, jak sworznie i tuleje przy jeździe po naszych wyboistych drogach.

Z innych wozów krajowej produkcji widzieliśmy w Poznaniu znane już z poprzednich opisów duże osobowe wozy typu 518 oraz całą serię, doskonale przez jedną z łódzkich wytwórni nadwoziowych skarosowanych ciężarowych wozów — furgonów na podwoziach 508, 518, 618 oraz 621 R.

Ostatnie z tych podwozi zawiera szereg technicznych przeróbek w stosunku do pierwszej serii, a mianowicie zwiększony o 200 mm rozstaw osi, przedłużoną ramę oraz zębatą przekładnię tylnego mostu, zastępującą dawną przekładnię ślimakową.

Grupę wozów Fiatowskich, montowanych w kraju z nadesłanych z Włoch zespołów i części, re-

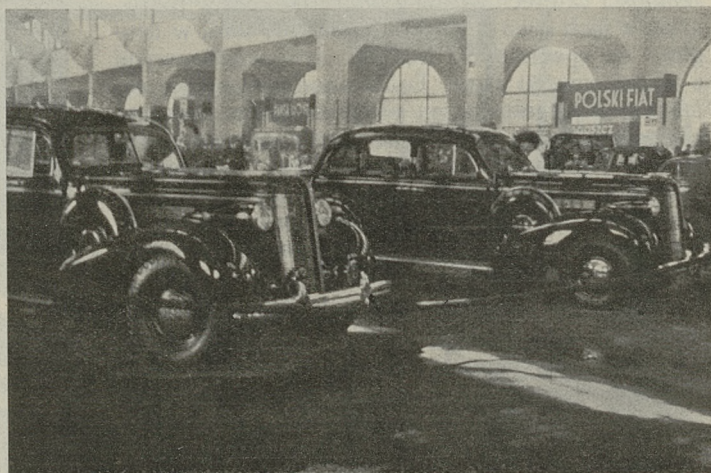
prezentowały małe 500-ki i rasowe 1500-ki, znane już dobrze Czytelnikom z opisów w poprzednich numerach ATS.

Bardzo ładnie prezentowały się dwa kabriolety na podwoziach 1500 karosowane przez włoską firmę Viotti.

Drugim najpoważniejszym stoiskiem działu samochodowego Targów Poznańskich było stoisko montowni Lilpopa, na którym pokazane były okazy całego tegorocznego programu montażowego.

Chevrolety reprezentują w danej chwili u nas grupę najtańszych dużych wozów. Swoim 85-cio konnym silnikiem o pojemności $3\frac{1}{2}$ litra przewyższają pod względem mocy wszystkie reprezentowane na naszym rynku europejskie samochody, ceną zaś kwalifikują się niemal do grupy tanich popularnych wozów, mimo, że swymi rozmiarami, wyglądem i wyposażeniem współzawodniczą doskonale ze znacznie droższymi europejkami.

Chevrolet będący w Ameryce najtańszym „po-



Wielkie montowane w kraju Buicki „Limited” i „Special”.

popularnym” wozem w wykonaniu jako model „Master” posiada standartowej budowy sztywną przednią i tylną oś, trójbiegową skrzynkę biegów z synchronizacją trzeciego i drugiego cichego biegu. W wykonaniu, jako „Master De Luxe” posiada Chevrolet niezależne zawieszenie przednich kół, konstrukcji Dubonnet’a, którą niejednokrotnie opisywaliśmy już na łamach ATS-u.

Obszerne nadwozie Chevroleta jest wygodne, wykonanie poszczególnych drobiazgów, jak klamki, uchwyty, kierownica i t. p. jest możliwie jaknajprostsze i najtańsze.

Wystawione w Poznaniu podwozia półciężarowe o nośności $\frac{3}{4}$ tonn (cena 4900 złotych), ciężarowe trzytonnowe (cena 8.500 zł.) oraz autobusowe (cena 10.900 zł.), pozwalały na bardzo ciekawy wgląd w ich konstrukcję oraz sposób wykonania.

Uderzająca jest wprost niesłychana prostota, a często nieraz prymitywizm budowy i wykonania niektórych elementów i mechanizmów, na które by sobie żaden europejski konstruktor nie pozwolił. Amerykanie jednak, rozporządzają materiałami o niesłychanie wysokiej jakości, niedoścignionej na naszych rynkach, a z drugiej strony taniość obiektu oraz doskonała organizacja obsługi i łat-



Nowoczesne Fiaty „500” i „1500”.

wość zaopatrzenia w części zamienne upoważniają amerykańskich konstruktorów do takiej budowy, przy której zasadniczo już się nie liczy na możliwość wymiany poszczególnych zepsutych części, ale raczej na wymianę całego zespołu.

Ciekawe bardzo były dwa duże oryginalne amerykańskie autobusy Chevroleta. Były one do Polski przystane na próbę. Trudno było przy przewidywanym przeglądzie wnikać w szczegóły technicznego wykonania, demonstrowano natomiast w ostatnich dniach Targów, poza terenem hali, duże podwozie ciężarowe GMC Koncernu General Motors montowane w Warszawie w montowni Lilpopa; wykazywało ono bardzo staranną konstrukcję i wysoki poziom techniczny.

Dwa piękne Buicki „Special 37—40” i „Limited 37—90” reprezentowały niewątpliwie bardzo wysoki techniczny i estetyczny poziom amerykańskich samochodów. Składają się na to wspaniałe ośmio-cylindrowe, górno-zaworowe silniki o pojemności czterech litrów i mocy 100 koni w pierwszym z nich oraz 5,2 litra i mocy 130 koni w drugim, ze specjalnymi tłokami trójszczelinowymi z aluminiowego stopu LoEx anodyzowanego, samoczynnie regulowanym podgrzewaniem mieszanki, samoczynnym rozruchem, wentylowanym sprzęgłem dwutarczowym, całkowicie cichobieżną skrzynką biegów, niezależnym zawieszeniem i sterowaniem przednich kół z zastosowaniem spiralnych sprężyn oraz dzielonych drążków kierowniczych, hydraulicznych hamulców i t. p.

Nadwozia Buicków posiadają bardzo ładnie ukształtowaną, zdecydowanie do przodu wysuniętą, maskę oraz pancierz chłodnicy o modnych obecnie poziomych szczelinach, ładnie oprofilowane aerodynamiczne latarnie, przednie błotniki w kształcie owiewek, ładnie ukształtowaną wąską karetkę z łagodnie pochylonym przodem oraz pochylonym, przechodzącym w kufer, tyłem.

Szczegóły wyposażenia nadwozia, jak klamki, dźwignie, uchwyty, kierownica, zespół wskaźników doskonale wykonane o ładnych kształtach, głośnik radiowy estetycznie umieszczony na desce rozdzielczej, zapalniczki, popielniczki, samo urządzenie i obicie siedzeń — wszystko to składa się na bardzo estetyczną i miłą całość.

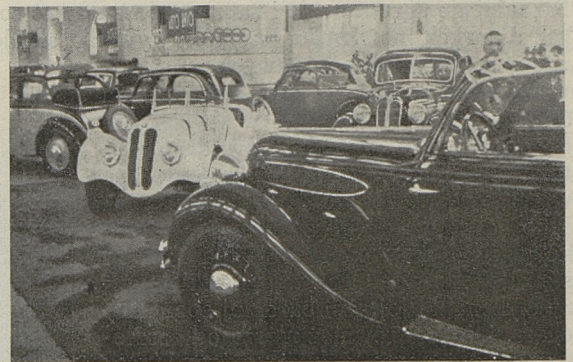
Wozy te oczywiście są droższe, kosztują bowiem 13.300 zł., bądź 19.800 zł., bezwzględnie jednak biją tanioczną i jakością wszystkich europejskich współzawodników.

Wchodzące w program montażu Lilpopa „Olym-

pie” Opla nie wymagają opisu, ponieważ znane są dobrze czytelnikom ATS.

Z tego samego powodu pominiemy również dokładniejsze opisy i innych wozów niemieckich, które zresztą stanowiły większość eksponatów na Targach. Poza Stoewerem, Hanomagiem oraz Audi reprezentowany był w Poznaniu w zakresie wozów osobowych cały niemiecki przemysł samochodowy z całkowitym swym programem produkcyjnym. I jeżeli nawet nie wszystkie modele wystawione były w Poznaniu, to niemal wszystkie podane były w katalogach i listach cen.

Z ciekawszych nowości wystawione były na Targach — cała seria nowych sześciocylindrowych BMW, nie wyłączając świetnego sportowego wozu 328, Wanderer W 24, Hansa 2000 zarówno skaro-



BMW — sportowy 328 i kabriolet 326.

sowana, jak również i samo podwozie, zmieniony Mercedes 170 oraz nowy Mercedes 230.

Poza terenem Targów w objazdach demonstrowany był Mercedes 260 D, z silnikiem Diesla, w przedstawicielstwie zaś Adlera stał nowy model 2,5 litra.

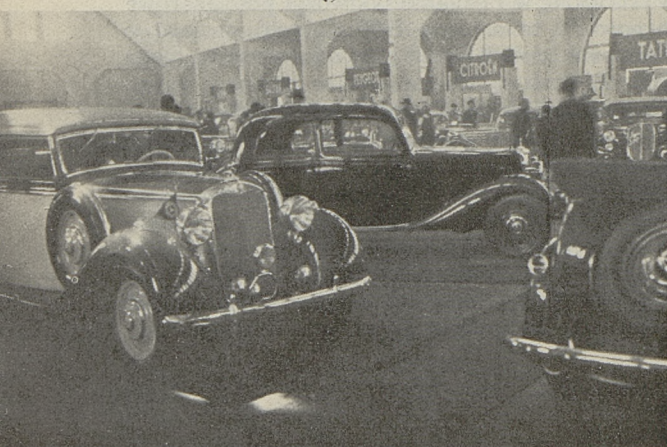
Do nowych niemieckich wozów należałoby też zaliczyć modele popularnego Forda „Eifel” o zmodernizowanym nadwoziu.

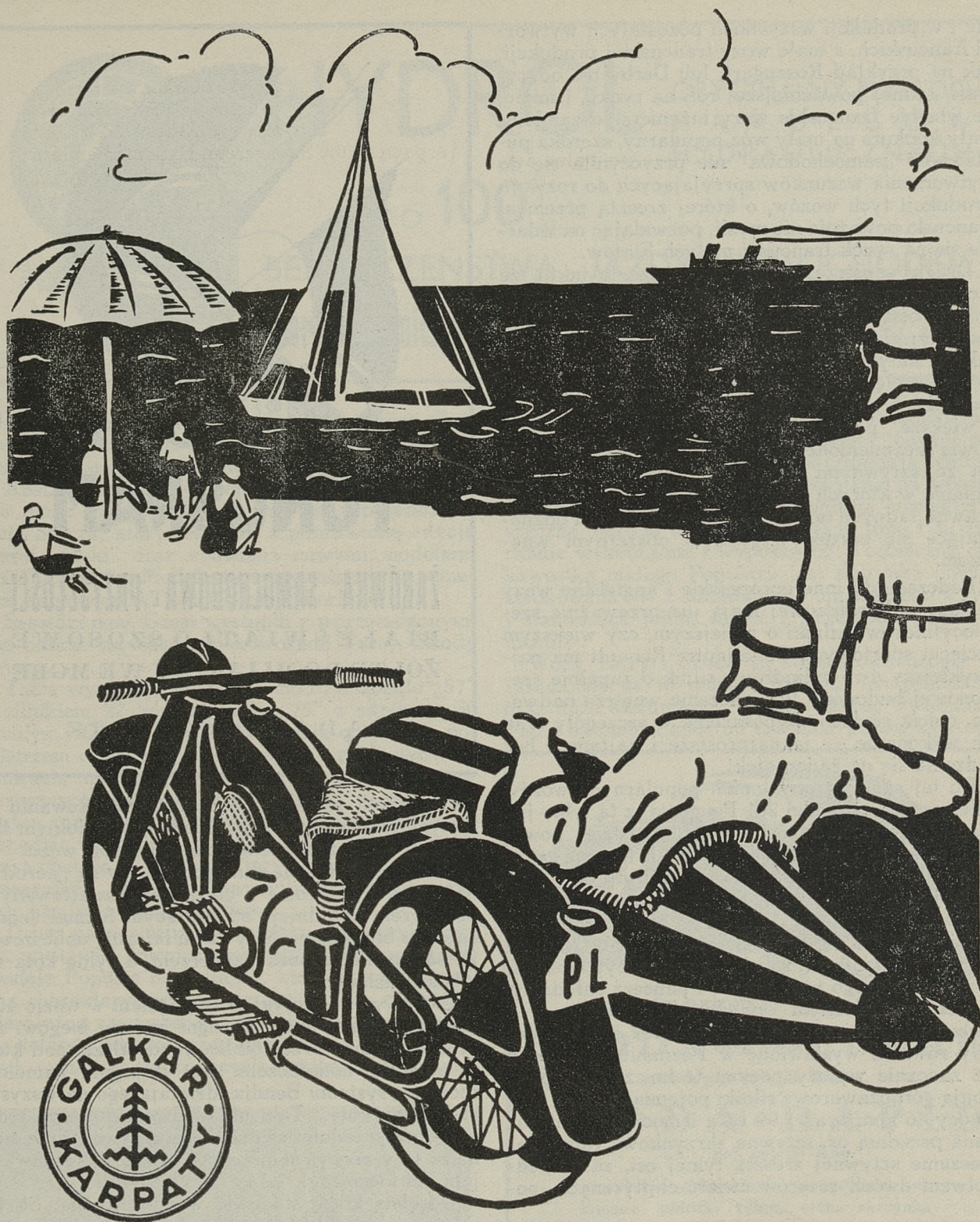
Ciekawy był zespół trzech dużych ciężarowych i autobusowych podwozi Henschla z silnikami Diesla o mocy 70, 95 i 100 K. M., reprezentujących wysoki poziom techniczny dużych niemieckich podwozi ciężarowych. Wiele ciekawych szczegółów budowy tych podwozi opisywanych było w jednym z poprzednich numerów ATS-u.

Przemysł francuski reprezentowany był na Targach Poznańskich przez trzy swe najpoważniejsze wytwórnie: Renault, Peugeot i Citroën. Najtańszym wozem średniej klasy był na Targach właśnie półtoralitrowy Renault „Celtaquat” w cenie 6450 złotych — fakt ten jednak nie powinien nas dziwić, skoro uprzedzimy sobie, że w obecnej chwili wozy Renault są najtańsze w swych klasach z pośród wszystkich produkowanych na kontynencie europejskim.

Zwrócić tu można uwagę na dwa ciekawe ogólne spostrzeżenia: francuskie wozy „popularne” to właśnie samochody z silnikami o mocy 35 do 40 koni, które na innych rynkach europejskich zaliczane są przeważnie do wozów średniej klasy. Fakt ten widzimy nie tylko w produkcji Renault,

Na stoisku Mercedesa — model 230 i 170.





W całej Polsce od gór do Bałtyku otrzymacie – przy
błękitnych stacjach benzynowych firmy »KARPATY«
– jednolity materiał pędny i oleje samochodowe

G A L K A R - L U X

ale i w produkcji wszystkich pozostałych wytwórni francuskich, a małe wozy francuskiej produkcji, jak na przykład Rosengart, lub Derby nie odgrywają żadnej poważniejszej roli na rynku, i mimo, że właśnie francuskie sfery inżynierskie zainicjowały konkurs na mały wóz popularny, szeroka publiczność „samochodowa” nie przyczyniła się do wytworzenia warunków sprzyjających do rozwoju produkcji tych wozów, o której zresztą przemysł francuski poważnie nie myśli, pozwalając na wdarcie się na rynek francuski małych Fiatów.

Drugie spostrzeżenie to stwierdzenie faktu, że stosunkowa taniość tych francuskich popularnych wozów osiągnięta zostaje dzięki temu, że poziom techniczny, jak i wykonanie znacznie ustępują w jakości innym wozom europejskim z tej samej klasy pod względem mocy i rozmiarów, Wozy Renault, nie tylko wystawione w Poznaniu Celtaqautre ale i większe, pod względem konstrukcyjnym stanowią niezmiennione modele z przed pięciu, sześciu lat ze sztywnymi przednimi i tylnymi osiami, zmianie w których uległy jedynie nadwozia, o naprawdę ładnych nowoczesnych kształtach i odznaczające się bardzo wygodnym obszernym wnętrzem.

Podczas gdy inne europejskie i angielskie wozy z klasy półtoralitrowej mają już przeważnie sześciocylindrowe silniki o mniejszym, czy większym zacięciu sportowym, Celtaqautre Renault ma najzwyczajniejszy 4-ro cylindrowy silnik o zupełnie szablonowej budowie. Wykończenie wnętrza nadwozia, obicia siedzeń, wyposażenie w szczegóły oraz ich wykonanie — jaknajprostsze i najtańsze bez sadzenia się na żaden efekt.

Do tej samej grupy tanich popularnych wozów należą również model 201 Peugeotota, z tą tylko już różnicą, że posiada on niektóre bardziej nowoczesne szczegóły konstrukcyjne, jak łamaną przednią oś specjalnej konstrukcji tej firmy oraz specjalnej budowy nowoczesną sztywną skrzynkową ramę. Silnik czterocylindrowy, bocznozaworowy o pojemności 1,46 litra i mocy 35 K. M. Nadwozie w wykonaniu na rok bieżący niezbyt szczęśliwie łączy starego typu maskę i pancerz chłodnicy, z „aerodynamicznym” odwołkiem karetki.

Dwa większe modele Peugeotota 302 i 402, które były również wystawione w Poznaniu, posiadają już znacznie wyższy poziom techniczny budowy, i mają górnozaworowe silniki pojemności 1,76 litra i mocy 46 koni oraz 1,99 litra i mocy 55 koni, łamana przednią oś, sztywną skrzynkową ramę, zawieszenie sztywnej zresztą tylnej osi, za pośrednictwem dwóch resorów ćwierć-eliptycznych, po-



**Bicolor
TUNGSRAM**

ŻARÓWKA SAMOCHODOWA PRZYSZŁOŚCI
BIAŁE ŚWIATŁO SZOSOWE
ŻÓLTE DO MIJANIA I WEMGLE

ŻĄDAĆ WSZĘDZIE

zwalających przy równoczesnym zastosowaniu w tylnym moście przekładni ślimakowej z dolnym ślimakiem — na znaczne obniżenie podłogi wozu.

Charakterystyczne dla tych wozów są „aerodynamiczne” nadwozia z ciekawie ukształtowanym pancerzem chłodnicy, stanowiącym niemal jedną całość z błotnikami, przy czym latarnie umieszczone są wewnątrz poza pancerzem, a tylne koła są z boku zasłonięte.

Ciekawym na przykład szczegółem w wozie 402 jest taka konstrukcja dźwigni zmiany biegów, że przechodzi ona przez tablicę rozdzielczą, pod którą również umieszczona jest dźwignia hamulca ręcznego systemu Bendix, działającego na wszystkie cztery koła. Taki układ dźwigni pozwala na to, że na przednim siedzeniu mogą swobodnie siedzieć trzy osoby, nieprzeszkadzając sobie nawzajem ani kierowcy.

Odrębną klasę stanowią wozy Citroëna. Są to właściwie modele też z przed kilku lat, tylko że jeszcze na długie lata przewyższają one będą swą budową ogół „nowoczesnych” wozów. Składają się na to takie szczegóły jak przedni napęd kół, niezależne zawieszenie i uresorowanie kół przy pomocy drążków skrętnych oraz samoniosące całkowicie stalowe nadwozia o wybitnie modernistycznej linii, niskie, niemal „włokące brzuchem” po ziemi, ale bardzo wygodne i obszerne wewnątrz, dzięki całkowitemu wykorzystaniu zajętej nadwoziem przestrzeni.

W Poznaniu wystawione były oba modele z przednim napędem: mniejsza „7-ka” z 35 konnym



Oblicze Citroëna i Peugeotota 402.



HYDROL

ORYGINALNY PŁYN DO
HAMULCÓW
HYDRAULICZNYCH

TO 100%

BEZPIECZEŃSTWA JAZDY SAMOCHODEM

Fabryka Chemiczna „ORIZA” W. URBAŃSKI i S-ka Warszawa, Nowy Świat 12
Tel. 9-10-08

silnikiem oraz długa „11-ka” z 42 konnym silnikiem. Czterocylindrowe silniki tych wozów są górnozaworowe i posiadają wymienne żeliwne tuleje.

Austriacki przemysł reprezentowany był godnie przez swego jedyne go już teraz przedstawiciela Steyra, który wystąpił z poprawioną edycją małej „50-ki” oraz z dwoma nowymi modelami „200” i „220”. Modele te opisywaliśmy w numerze marcowym ATS-u (Salon w Berlinie).

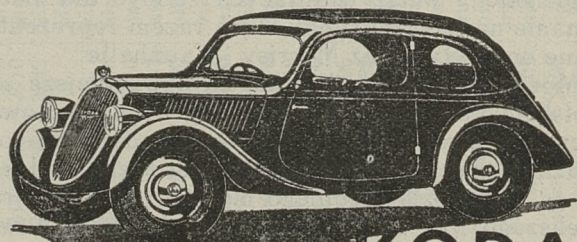
Sąsiedzi nasi, Czesi wystąpili z wprowadzonymi już dobrze na nasz rynek wozami Tatry, Skody i Aero.

Tatra wystawiła znane już dobrze modele „57” z silnikiem 22 konnym oraz „75” z silnikiem 30 konnym. Oba te modele posiadają chłodzone powietrzem czterocylindrowe silniki o poziomych cylindrach, niezależnie zawieszzone na dwóch poprzecznych resorach przednie koła, rurową centralną ramę, łamaną tylną oś o bezprzegubowym napędzie wahliwych półosi. „75”-ki wyposażone są obecnie w „nadbiegi” czyli przekładnie przyspieszające. Zmodernizowane linie nadwozi znane są u nas już z roku ubiegłego.

Druga najpoważniejsza, czeska, wytwórnia Skoda, wystawiła również znane już u nas poprzednio modele Popular oraz Rapid, których wspólną cechą charakterystyczną są rurowe ramy centralne, niezależne zawieszenie przednich kół przy pomocy dolnego poprzecznego resoru oraz górnych kutyh wahaczy, stanowiących ramiona amortyzato-

rów oraz łamane tylne osie bardzo racjonalnej konstrukcji, uresorowane przy pomocy jednego poprzecznego resoru. Podwozia te posiadają centralne smarowanie, co się rzadko spotyka na wozach małych. Nadwozia Skody posiadają charakterystyczne, bardzo udane nowoczesne linie i są starannie wykończone i wyposażone. Techniczną ciekawostką małego Popularu jest skrzynka biegów zablokowana nie z silnikiem ale umieszczona z tyłu i stanowiąca jedną całość z przekładnią tylnego mostu.

Wozy Tatry i Skody są stosunkowo drogie — składa się na to niezbyt rozległa ich produkcja oraz duża staranność i wysoka jakość wykonania. Tanie natomiast spośród czeskich wozów są Aero,



SKODA

NAJNOWSZE MODELE

SKODA-POPULAR

1 l. poj. cyl. 22 KM.

SKODA-RAPID

1,4 l. poj. cyl. 31 KM.

niezależne zawieszenie wszystkich kół,
łamane półoski tylne, cicha skrzynka
biegów, azotowane tuleje cylindrów, idealne resorowanie, wytworne karoserie.

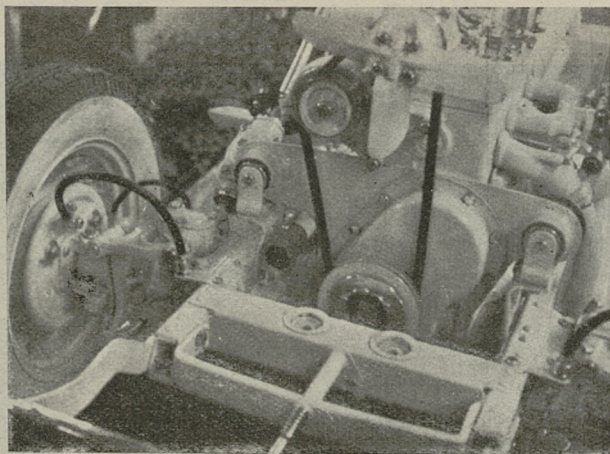
Pierwszorządny materiał, precyzyjne wykonanie, wytrzymała konstrukcja, solidne i bogate wykończenie nadwozi.

POLSKIE TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW SKODY Sp. z o. o.

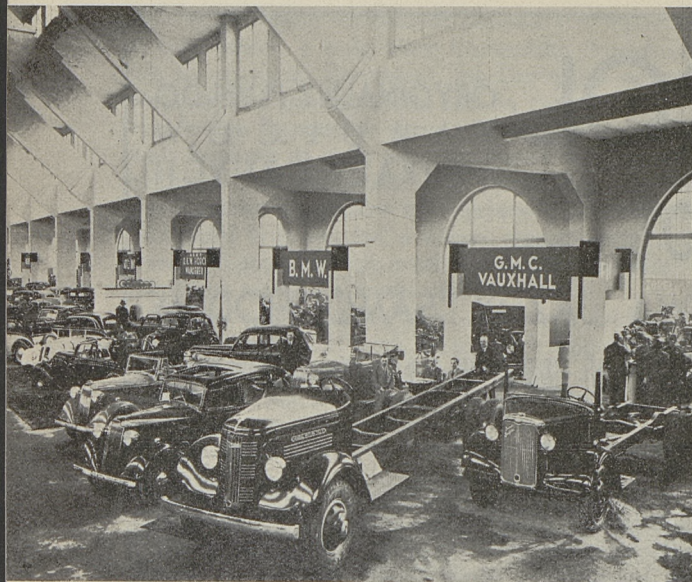
WARSZAWA, ŻŁOTA 68. TEL. 205-70.

PRZEDSTAWICIELSTWA:

WARSZAWA, KRAKÓW, KATOWICE, POZNAŃ,
ŁÓDŹ, LWÓW, TORUŃ, GDYNIA OSTRÓW WPL.



Przód połwozia Skoda-Rapid.



Stoisko G M C — na pierwszym planie podwozie o nośności 6.5 ton.

odznaczające się nie tylko oryginalną linią — są bardzo niskie — ale i ciekawym rozwiązaniem konstrukcyjnym: posiadają one dwucylindrowe 30-to konne lub czterocylindrowe 50-cio konne dwutaktowe silniki, napęd przedni oraz bezramową budowę całości. W rozwiązaniu szczegółów i całości wozy te są bardzo proste, nie pozbawione jednak efektu.

Nie zabrakło na Targach Poznańskich i wozów angielskich, wciąż usiłujących zdobyć dla siebie uznanie na naszym rynku. Tym razem reprezentowane one były przez Morrisy i Vauxhalle.

Morris — to obok Austina najpoważniejsza angielska wytwórnia wozów popularnych, zachowujących w swej budowie typowe standartowe rozwiązania, jak na przykład sztywna przednia i tylna oś. Nadwozia średniego modelu „10 HP” oraz większego „14 HP” nabrały już bardziej nowoczesnych kształtów z pochylonymi tyłami, mała natomiast „8-ka” pozostała przy swych dawnych standartowych kształtach i jest nawet pozbawiona kufra.

Vauxhall — wóz średniej klasy z silnikiem 1,5 litrowym — jest wyrobem angielskiego oddziału General Motors i stanowi na rynku brytyjskim odpowiednik mniejszych wozów Opla w Niemczech. Posiada on sześciocylindrowy górnozaworcowy silnik oraz niezależne zawieszenie przednich kół układu Dubonnet'a, znane go już nam z wozów Chevrolet, Opel czy też Fiat 1500.

Nadwozia Vauxhall — posiadają zupełnie miłe, nowoczesne, zewnętrzne kształty, typową zaś w nich angielską cechę, jest bardzo staranne i luksusowe wykończenie wnętrza. Wybicie, więc np. karot wykonane jest wysokogatunkową skórą, co rzadko spotyka się na wozach kontynentalnych, kształty zaś obszyć, szamerunków, oparcie, klamki oraz akcesorii są niepozbawione swoistej estetyki.

Stoisko polskiej fabryki opon samochodowych Stomil na Targach Poznańskich.

Na stoisku Vauxhall'a powszechną uwagę zwracała ładna karetka czterodrzwiowa z rozsuwanym dachem i obszernym kufrem, mieszczącym aż sześć walizek różnych wymiarów. Wnętrze tego wozu wentylowane jest systemem Fischer'a.

Poza tym ciekawe są w tych wozach tylne restry, których każde pióro zakończone jest obracalnymi rolkami zmniejszającymi znacznie wzajemne tarcie piór.

W niektórych modelach sportowych firma Vauxhall daje wybitnie luksusowe wykończenie stosując np. składane stoliki chowane w oparciach przednich siedzeń, wygodne podparcia pod ręce wykonane z gąbki i t. p.

Model Tickford ma budę podnoszoną przy pomocy korby. Inne modele jak np. „Wingham” (karbiolet) mają budę zamykaną jednym ruchem ręki i to z siedzenia kierowcy — bez potrzeby opuszczania wozu.

Wyposażenie Vauxhall'i est starannie obmyślane — wycieraczki napędzane mechanicznie (jak w Oplu), kierunkowskazy automatycznie opadające, cała zaś instalacja elektryczna zasilana 12 woltową dynamomaszyną, zaopatrzona jest w staćcykę bezpiecznikową (sześć bezpieczników).

Ciekawe, że Vauxhall nie stosuje zegara oliwnego lecz żółtą lampkę sygnalizującą uszkodzenie instalacji olejowej. Podobna lampka kontroluje działanie dynamomaszyny.

Wśród stoisk przemysłu pomocniczego ogólną uwagę zwracało jak zawsze b. estetycznie, choć prosto urządzone stoisko polskiej fabryki opon i dętek samochodowych t. j. Stomil, która — jak mieliśmy możność się przekonać — produkuje obecnie już wszystkie typy opon, używane zarówno na wozach starej konstrukcji jak również na samochodach konstrukcji najnowszych. Bardzo interesująco wypadło, umieszczone na innym stoisku, podwozie specjalnej oryginalnej konstrukcji, umożliwiającej przestawienie wozów konnych i kół na obręczach żelaznych na kołach ogumione oponami samochodowymi.

Pionierską pracę Stomila i w tej dziedzinie należy podkreślić i gorąco poprzeć, z uwagi na ogromne straty jakie co roku ponosi państwo, gminy miejskie i t. p. wskutek niszczenia nawierzchni drogowych.

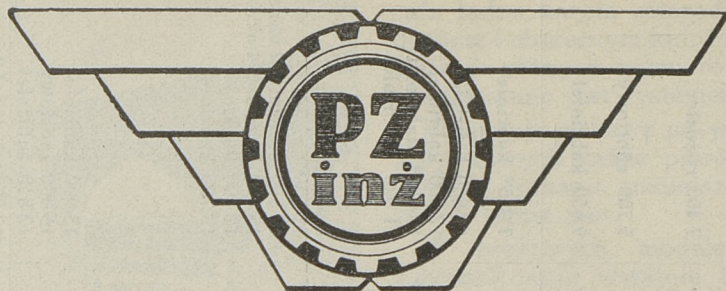
Inż. A. Minchejmer,
Koło Inż. Samoch. S. I. M. P.



Charakterystyka i ceny samochodów wystawionych na Targach Poznańskich.

Kategoria	Marka	Model	Silnik			Podwozie			Cechy specjalne			Ceny wozów w zł.		
			Ilość cylindr.	Pojemność ccm ³	Moc KM	Rozstaw koł mm	Rozstaw osi mm	Oś przedn.	Tylny most	Karetka zwykła	Karetka specjalna	Kabriolet-muzyna	Nadwozia specjalne	
Samochody naj- mniejsze — do 1 litra	Fiat	500	4	569	13	1110/1080	2000	niez.	szt.	3.800	—	—	4 500 kabriolet	
	DKW	Reichsklasse	2	580 (dwut.)	18	1150/1250	2610	niez.	szt.	4.850	—	—	—	
	DKW	Meisterklasse	2	684 (dwut.)	20	1150/1250	2610	niez.	szt.	5.900	5 900	—	—	
	Morris	8HP	4	918	23,5	1143	2285	szt.	szt.	4.950	—	—	—	
	Steyr	50	4	978	22	1250	2250	niez.	łam.	6.400	—	—	—	
	Skoda	Popular	4	995	22	1050/1100	2430	niez.	łam.	5.900	5 900	—	5 900 sportowy	
	Polski Fiat	508 III	4	995	24	1200	2300	szt.	szt.	4.950	5.300	—	—	
	Adler	Trumpf Junior	4	995	25	1210	2630	niez.	niez.	7.200	7.800*	6 950	7 850 kabriolet	
	Hansa	1100	4	1 088	28,5	1280/1320	2700	niez.	łam.	7.350	—	7 350*	10 500 kabriolet	
	Ford	Eifel	4	1 157	34	1143	2286	szt.	szt.	5.800	—	6 400	6 400	
Tatra	57	4	1 160	22	1200	2550	niez.	łam.	7.900	—	7 900	7 400 roadster		
Opel	Olympia	4	1 279	29	1092/1168	2370	niez.	szt.	5.600	—	5 750	—		
Morris	10 HP	4	1 292	30	1270	2525	szt.	szt.	6.800	7.150*	—	—		
Aero	30	2	999 (dwut.)	30	1180	2500	niez.	niez.	2.700	—	—	5 700 sportowy		
Samochody mate- — od 1 do 1,5 litra	Skoda	Rapid	" 4	1 380	31	1170/1220	2650	niez.	niez.	6.350	—	8 400	9 650 kabriolet	
	DKW	Sonderklasse	4	1 047 (dwut.)	32	1300/1320	2600	niez.	łam.	8.600	—	—	—	
	Renault	Celtaquatre	4	1 463	35	1300	2710	szt.	szt.	6.450	—	—	—	
	Peugeot	201	4	1 465	35	1240	2590	łam.	szt.	7.385	7.455*	—	7 955* kabriolet	
	Fiat	1500	6	1 493	45	1304/1344	2800	niez.	szt.	9.250	—	—	—	
	Steyr	200	4	1 498	35	1340	2600	niez.	łam.	10.500	—	—	11 800 kabriolet	
	Vauxhall	DY-Light 12	6	1 531	36	1270	2566	niez.	szt.	9.500	—	11 800	12 500 kabriolet	
	Hansa	1700	6	1 634	41	1280/1320	2870	niez.	łam.	9.500*	—	9 500*	12 000* kabriolet	
	Adler	Trumpf	4	1 645	38	1300	2920	niez.	niez.	10.500	—	—	11 800 kabriolet	
	Tatra	75	4	1 690	30	1250	2700	niez.	łam.	11.600	—	11 800	—	
Samochody średnie — od 1,5 do 2 l.	Citroën	751	" 4	1 692	35	1314/1324	3200	niez.	łam.	13.300	—	—	8 900 Roadster	
	Mercedes	170 V	4	1 697	38	1320/1310	2910	niez.	niez.	7.850	10.500	9 500	11 500 torpedo	
	"	"	"	"	"	"	"	niez.	łam.	—	—	10 850*	12 800 kabriolet 2 okna	
	"	"	"	"	"	"	"	niez.	łam.	—	—	—	15 000 kabriolet 4 okna	
	Wanderer	W 24	" 4	1 755	42	1300/1330	2600	niez.	łam.	10.300	—	—	12 200 kabriolet	
	Peugeot	302	4	1 760	46	1280	2880	łam.	szt.	9.725	—	—	10 795 kabriolet	
	Morris	14 HP	6	1 818	43	1422	2667	szt.	szt.	9.950	—	—	—	
	B.M.W.	319	6	1 911	45	1153/1220	2400	niez.	szt.	10.100	—	—	—	
	Citroën	11	4	1 911	42	1434/1444	3275	niez.	szt.	11.800	—	—	—	
	Polski Fiat	518 L	4	1 944	45	1390/1410	3000	szt.	szt.	9.650	—	11 400*	—	
Hansa	2000	6	1 962	50	1300/1340	2870	niez.	łam.	11.250	—	—	15 000 kabriolet		
B.M.W.	326	6	1 971	50	1300/1400	2870	niez.	szt.	13.500	—	—	16 000 sportowy		
B.M.W.	328	6	1 971	80	1153/1220	2400	niez.	szt.	10.900	11.350	—	12 800 kabriolet		
Peugeot	402	4	1 991	55	1350	3150	łam.	szt.	10.900	—	—	—		
Samochody węg- — od 2 do 3 l.	Mercedes	230 N	6	2 229	55	1370/1390	2700	niez.	łam.	13.750*	14.000*	—	17 950* kabriolet	
	"	230	" 6	"	"	"	3050	niez.	łam.	16.850	18.500	—	21 000 kabriolet	
	Steyr	220	4	2 260	55	1340	2840	niez.	łam.	18.000*	—	—	19 500 kabriolet	
	Renault	Primaquatre	4	2 383	45	1454	2860	szt.	szt.	8.900*	—	—	—	
	Renault	Vivaquatre	4	2 383	45	1454	2960	szt.	szt.	10.900*	—	—	—	
	Mercedes	260 D	4	2 545	45	1370/1390	3050	niez.	łam.	25.000*	26.000*	—	29 000* kabriolet	
	Wanderer	W 23	6	2 632	62	1420/1450	2900	niez.	szt.	15.900	—	—	—	
	Wanderer	W 26	6	2 632	62	1420/1450	3150	niez.	niez.	18.000	—	—	—	
	Adler	Diplomat	6	2 916	65	1420	3205	niez.	szt.	26.000*	—	—	26 300* kabriolet	
	Mercedes	320	6	3 208	78	1460/1480	3300	niez.	łam.	30.000*	31.500*	—	33 500* kabriolet	
Chevrolet	Master 6	6	3 548	85	1432/1462	2851	szt.	szt.	7.600	—	—	—		
Chevrolet	Master De luxe	6	3 548	85	1432/1462	2851	niez.	szt.	10.100	—	—	—		
Buick	Special 37.40	8	4 065	100	1475/1499	3099	niez.	szt.	13.300	—	—	—		
Buick	Limited 37-90	8	5 248	130	1510/1588	3505	niez.	szt.	19.800	—	—	—		

* wozy, które nie były wystawione na Targach Poznańskich.



JUŻ W SEZONIE 1937 R.
w najcięższych próbach i raidach

- 1) Pościg za czołgiem
- 2) Raid Szlakiem Marsz. Piłsudskiego
- 3) Raid przez góry Ś-to Krzyskie

wszystkie czołowe nagrody

w swojej i ogólnej klasyfikacji

z d o b y ł y

KRAJOWE MOTOCYKLE

„SOKÓŁ”

ponieważ są to jedyne maszyny
zbudowane na polskie warunki i drogi

P R O D U K T

PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW
INŻYNIERII

Warszawa, ul. Terespolska Nr. 34/36. Telefon 548-10

DZIAŁ TECHNICZNY.

Fr. J. Stykolt

W rytmie dwutaktu

(Na marginesie wizyty w wytwórni silników dwutaktowych)

W czasie mego ostatniego pobytu w Anglii z okazji Salonu Londyńskiego nadarzyła mi się sposobność zwiedzenia największej i jednej z najstarszych fabryk silników dwutaktowych, jaką jest The Villiers Engineering Company Ltd. w Wolverhampton. Zakłady założone zostały w r. 1898 i w pierwszym okresie swego istnienia, t. j. do roku 1904 trudniły się jedynie produkcją pedałów rowerowych. W roku 1904 fabryka przechodzi na produkcję wolnobiegów, którą kontynuuje po dzień dzisiejszy, ustalając na tym polu rekord nie tylko jakości, ale i ilości w produkcji światowej.

Dopiero w r. 1912 poraz pierwszy przekroczone zostały wąskie, bądź co bądź, ramy dostaw dla przemysłu rowerowego. W roku tym wyprodukowano pierwszy mały jednocylindrowy silnik czterotaktowy, połączony z dwu-biegową przekładnią, który w owe czasy stanowił konstrukcję prawdziwie postępową. Jeszcze w tymże roku zdecydowano o produkcji silnika dwutaktowego uszczelnionej budowy, która wnet ruszyła z miejsca.

Od tego czasu środek ciężkości całej działalności fabryki przesunięty został na budowę silników dwutaktowych i od skromnych początków, kiedy to walczyć należało z przesadami i upornym konserwatyzmem klienteli, dla której słowo dwutakt stanowiło wówczas synonim tandety, produkcja ich rozrosła się obecnie do ilości przeszło 1000 sztuk na tydzień. W okresie swej 25-letniej pracy fabryka dostarczyła licznym odbiorcom, rozrzuconym po całym świecie, około 300.000 silników, z których lwią część stanowi wyposażenie standardowe liczących marek motocykli angielskich i zagranicznych.

Na Rys. 1 przedstawiony jest widok wielkiej hali obrabiarek automatycznych, stanowiące wraz z ogólną halą maszyn dwie największe sekcje fabryki, w których ustawione zostały prasy, szlifierki, automatyczne tokarki i inne maszyny obróbkowe, specjalnie skonstruowane i przystosowane do produkcji składowych części silnika, aż do najmniejszej śrubki i zawleczeni włącznie. Oczywiście wszystkie te części, w trakcie przechodzenia poprzez poszczególne fazy produkcji i montażów, poddawane są surowej kontroli sprawdzianowej.

Oddzielną zupełnie sekcję fabryki stanowi odlewnia, mieszcząca się w starym budynku fabrycznym i w której wszelkie odlewy żeliwne, aluminiowe i brązowe dokonywane są niemal że z dokładnością części obrabianych mechanicznie. Dziesięć potężnych młotów, zasilanych parą z kotłów opalanych ropą naftową, znajduje pomieszczenie w „Stamp Shop”. Tutaj poszczególne organy odlewane lub fasonowane są z surowca pod postacią prętów stalowych, płyt i t. p. skąd po dalszej obróbce przechodzą do hartowni.

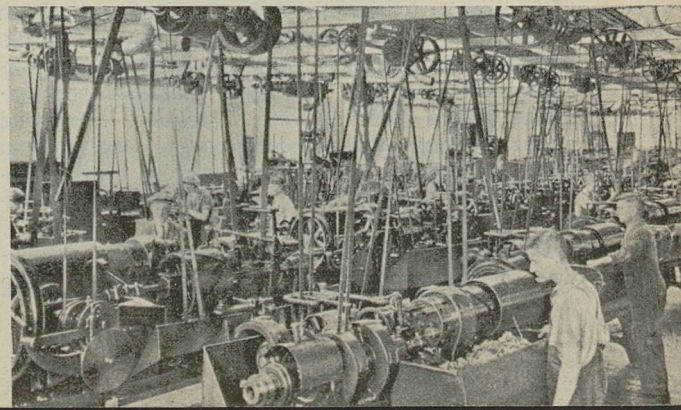
Przed dziesięciu mniej więcej laty fabryka zapoczątkowała produkcję karburatorów własnego typu specjalnie dostosowanych do potrzeb małych silników dwutaktowych. Dla zadośćuczynienia wzrastającym stale wymogom produkcji wybudowa-

wano i wyekwipowano w liczne obrabiarki halę wyobrażoną na Rys. 1, która uruchomiona została dopiero przed kilku laty, stanowiąc jeden z ostatnich dorobków fabryki. Ponieważ na ustawionych tu oraz w ogólnej hali maszyn obrabiarkach praca odbywa się jedynie seryjnie, wszelkie roboty specjalne, jak np. przygotowanie matryc dla pras, form odlewniczych i t. p. odbywają się w oddzielnym warsztacie oraz bogato wyposażonej narzędziowni.

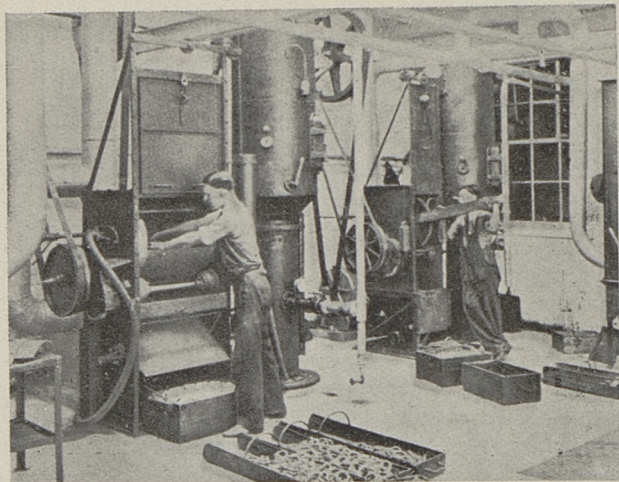
Specjalna uwaga zwrócona jest nie tylko na jakość, ale i wygląd poszczególnych organów silnika, które z tego tytułu wykańczane są z niezwykłą troskliwością. Niektóre z miedzianych lub mosiężnych części są chromowane matowo, inne z nich podlegają dodatkowemu polerowaniu. Również i te czynności odbywają się w specjalnych warsztatach, zgrupowanych wraz z innymi oddziałami jak hartownia, montownia i t. p. wokół omawianych dwóch głównych hal maszynowych. W jednym z nich ustawiona jest aparatura systemu Tilghmana (Rys. 2), która eliminuje dawną prymitywną metodę oczyszczania powierzchni odlewów piaskiem (sand blasting).

Istotą tego urządzenia stanowi poziomy cylinder wprawiany w ruch obrotowy przez cztery obciążone gumą wałki, trące o jego powierzchnię. Po napełnieniu cylindra częściami składowymi silnika, przeznaczonymi do oczyszczenia i zamknięciu drzwiczek włazowych zaczyna on szybko wirować i jednocześnie zawartość jego poddana zostaje działaniu silnych strumieni drobnego śrutu. Ponieważ cylinder utworzony jest z perforowanych płyt stalowych, śrut zmieszany z cząsteczkami metalu przedostaje się do umieszczonego poniżej sita, skąd wessany zostaje przy pomocy wentylatora do oddzielnej komory, w której z kolei wiry powietrzne oddzielają go od zanieczyszczeń. Oczyszczony śrut wraca z powrotem do cylindra, doprowadzony doń rurami pod wysokim ciśnieniem sprężonego powietrza.

Wyprodukowane w poszczególnych oddziałach fabryki części przesłane zostają do magazynu. Zabrane następnie w większe partie, wędrują zresztą do montowni, gdzie, zadowolając wielkiej precyzji i doskonałemu wzajemnemu pasowaniu ich, z łatwością zestawiane są w gotowe silniki.



Rys. 1. Ogólna hala maszyn wytwórni Villiers'a.



Rys. 2. Aparatura Tilghmana.

Badanie każdego silnika na stacji probierczej, wzorowanej na tego rodzaju urządzeniach w fabrykach samochodowych, stanowi końcowy etap jego produkcji.

Program produkcji Villiersa jest bardzo rozległy, gdyż poza silnikami motocyklowymi, które pod względem ilości znajdują się na pierwszym miejscu, obejmuje on cały szereg silników o najróżnorodniejszym przeznaczeniu, chłodzonych powietrzem lub wodą. Znajdują one zastosowanie jako źródła napędu pomp, wentylatorów, kompresorów powietrznych, generatorów światła, pił mechanicznych i t. p. Stosowane są również z powodzeniem w rolnictwie i ogrodnictwie; poza tym używane są jako rozruszniki większych silników spalinowych.

Wspólne cechy wszystkich silników dotyczą własnych karburatorów i magnet w kołach zamachowych. Większość posiada odejmowalne głowice aluminiowe, wszystkie natomiast są jednocylindrowe pojemności od 100 do 350 cm³, dwutaktowe typu trójkanałowego. Smarowanie odbywa się albo przez karburator, t. j. przez domieszkę w określonym stosunku oliwy do benzyny, albo też jest automatyczne. W ostatnim wypadku rozprowadzanie oliwy do poszczególnych punktów następuje dzięki zmianom ciśnienia w karterze silnika, który pracuje jako pompa. Teoretycznie system ten posiada przewagę nad pompą mechaniczną, jako że ilość dostarczanego smaru wzrasta tu wraz z obciążeniem silnika, a nie jego obrotami.

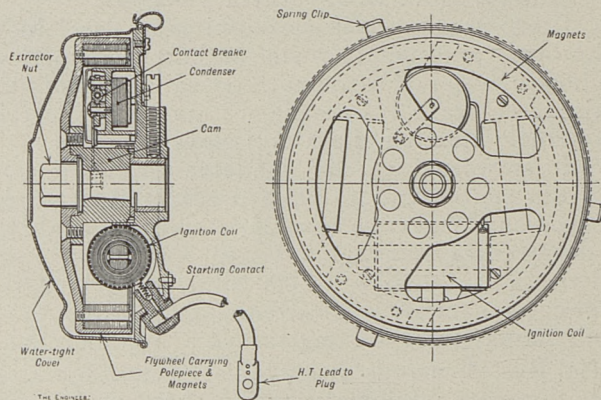
Przed przejściem do opisu szczegółów budowy najciekawszych konstrukcji silnikowych, poświęcimy słów kilka patentowanemu magneto w kole zamachowym, które stanowi składową część wszystkich silników Villiersa i stosowane jest w silnikach przemysłowych i łódkowych wielu innych marek. W pierwszych latach produkcji rolę aparatów zapłonowych spełniały oddzielne magneta, sprowadzane w owe czasy głównie z Niemiec. Ponieważ podczas wojny fabryka została odcięta od importu tych najbardziej żywotnych organów silnika, postanowiono przystąpić do budowy magneta własnego typu.

Pomysł wyzyskania w tym celu koła zamachowego okazał się bardzo szczęśliwy, gdyż nie tylko

uzyskano w ten sposób konstrukcję niezwykle zwartą i solidną, lecz również uproszczenie samego silnika, spowodowane nieobecnością jakiegokolwiek przekładni trybowej czy łańcuchowej, było znaczne.

Po długich eksperymentach magneto tego typu wprowadzone zostało w r. 1919, znajdując zastosowanie po dzień dzisiejszy we wszystkich bez wyjątku silnikach Villiersa (Rys. 3). Składa się ono z dwóch zasadniczych części — nieruchomej okrągłej tarczy aluminiowej oraz wirującego brązowego koła zamachowego. Ścisłej rzecz biorąc, aluminiowa tarcza nie jest całkowicie unieruchomiona, gdyż będąc osadzona na przedłużeniu łożyska wału korbowego, daje się przekręcać odrobinie o pewien kąt, celem regulacji punktu zapłonu. Stanowi ona podstawę do której umocowana jest cewka z rdzeniem swoistej budowy, kondensator oraz przerywacz. Ponieważ wszystkie te organy są nieruchome, nie podlegają one destrukcyjnemu działaniu sił odśrodkowych, które powstają w magnecie o wirującej armaturze. Poza tym w konstrukcji tej odpada szcztotka węglowa, kolektor oraz delikatne łożyska.

Trójramienne koło zamachowe szczelnie zabezpieczone jest aluminiową pokrywą, po usunięciu której możliwą staje się kontrola działania prze-

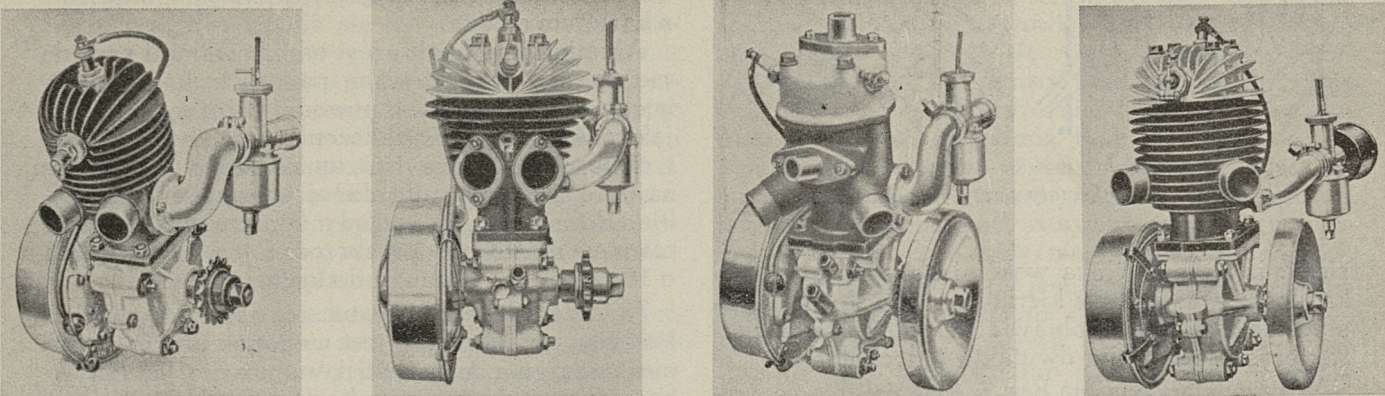


Rys. 3. Magneto w kole zamachowym.

rywacza w czasie pracy silnika. Styki przerywacza rozwierane są noskiem zmontowanym na czopie wału korbowego. Dwa półokrągłe magnesy przymocowane są przy pomocy nasad biegunowych do obręczy koła zamachowego. Dzięki swej specyficznej konstrukcji, magneto daje silną iskrę zarówno przy starcie, jak i w czasie zmian obrotów i obciążenia silnika.

Dużej wagi zaletę magneta tego typu stanowi możliwość wyzyskania jego prądu dla oświetlenia. Budowane są w tym celu przez fabrykę dwa rodzaje instalacji elektrycznych: Instalacja uproszczona złożona jest z lampy przedniej i tylnej i suchej baterii, która dostarcza prądu w czasie postoju motocykla. Instalacja normalna przewiduje poza lampami silniejsze magneto, prostownik Westinghousa oraz ładowany za pośrednictwem niego 6-voltowy akumulator Exide.

Z budowanych obecnie przez fabrykę kilkunastu typów silników motocyklowych, przedstawione są na Rys. 5 następujące modele: (od lewej ku prawej) 150 cm³. 200 cm³ w wydaniu super sport,



Rys. 4. Typowe silniki motocyklowe Villiers'a.

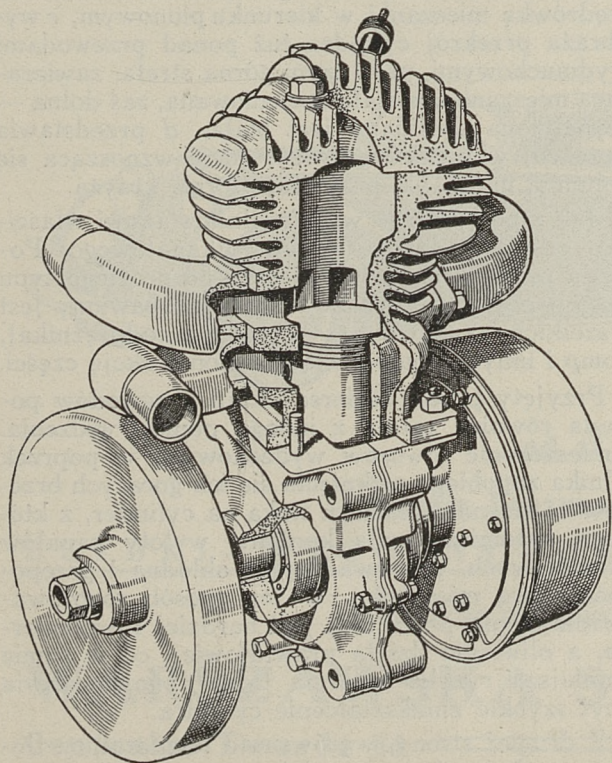
250 cm³ chłodzony wodą i 350 cm³ przeznaczony do jazdy solo lub z przyczepką. Jako dwie najbardziej charakterystyczne konstrukcje uważać należy silnik ćwierćlitrowy chłodzony powietrzem (Rys. 5) oraz model pojemności 125 cm³, zblokowany z trój-stopniową skrzynką biegów (Rys. 7), których opisowi poświęcimy nieco więcej miejsca.

Każdy, komu znana jest choćby powierzchownie teoria silników dwutaktowych, wiedzieć powinien, że gdyby w klasycznej konstrukcji trój-kanalowej uniknąć się dało, bez wzrostu konsumpcji paliwa, odchylacza t. j. nadlewu na tłoku, rozdzielającego spaliny od świeżej mieszanki — korzyści z tej modyfikacji płynące byłyby znaczne.

W silniku takim będziemy mieli przede wszystkim zmniejszoną powierzchnię komory wybuchowej, gwarantującą lepszą jego wydajność termiczną. Sam zaś tłok, pozbawiony odchylacza, będzie lżejszy, umożliwiając tym samym większe

szybkości obrotowe przy niezwiększonym obciążeniu łożysk. Dzięki prostej formie obróbka jego będzie łatwiejsza i dokładniejsza, jak również dokładniejszy będzie rozrząd gazów przy współdziałaniu płaskiego denka tłoka.

Zniknie również anormalne i zbyt szybkie odkształcenie się tłoka wskutek nierównomiernego rozszerzania się metalu, spowodowanego obecnością odchylacza. Poza tym płaskie denko zapewnia tłokowi lepsze prowadzenie w cylindrze, odchylacz bowiem, będący niewypośrodkowaną masą metalu w stosunku do osi sworznia tłokowego, powoduje pod wpływem sił bezwładności pochylanie

Rys. 5. Silnik pojemności 250 cm³.

DURALUMINIUM

DURALINOX

ALMASILIUM

I INNE STOPY ALUMINIUM

CZYNIĄ

L Ź E J S Z Y M
S A M O C H Ó D

CZĘŚCI ŁANE, KUTE, SZTANCOWANE
BLACHY, TAŚMY, RURY, PRĘTY, PROFILE,
CZĘŚCI WYTŁACZANE i t. p.

ŻĄDAJCIE
WSZELKICH INFORMACJI

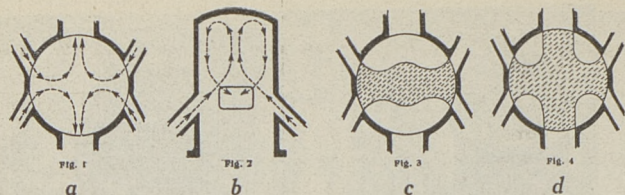
w

SOCIETE DU DURALUMIN
23-bis, rue de Balzac, Paris VIII

PRZEDSTAWICIEL NA POLSKĘ

GEORGES PICANDET

WARSZAWA, ul. GÓRSKIEGO 5, tel. 2-96-00

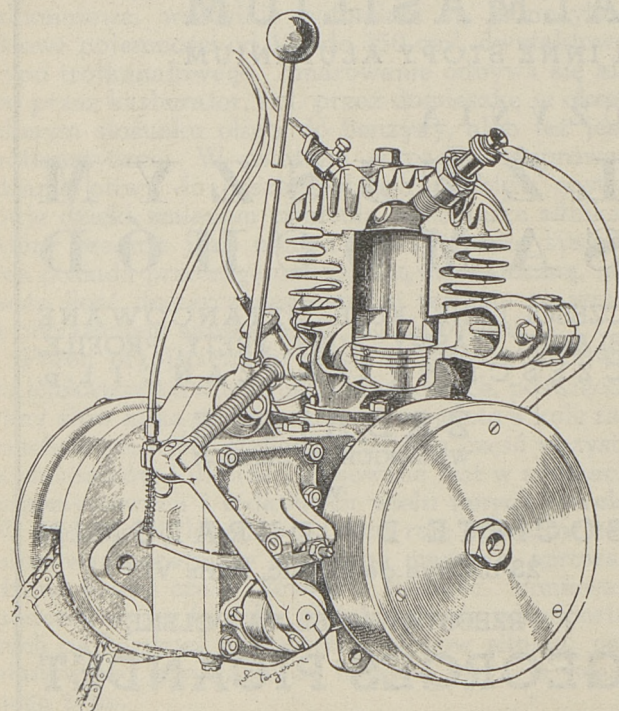


Rys. 6. Schematy przepływu gazów.

się, t. j. wahanie tłoka wokół jego sworznia, przy każdorazowej zmianie kierunku ruchu tłoka. Akustycznie zjawisko to objawia się pod postacią charakterystycznego dla dwutaktu grzechotania.

W przedstawionej na Rys. 5 ćwierć-litrowce, wypuszczonej na rynek w r. 1935, jako dojrzały owoc dwuletnich eksperymentów laboratoryjnych, taki płaski tłok znalazł właśnie zastosowanie. Równocześnie jednak, celem zapobieżenia mieszanii się mieszanki spalinami, należało całą kanalizację rozrządczą silnika poddać radykalnej przeróbce. Niewielkie są natomiast, w porównaniu z poprzednim wydaniem tego silnika, modyfikacje dolnej części silnika, t. j. wału korbowego i jego karteru. Wzmocniono jedynie łożyska kulkowe wału, przedłużone brązowo-fosforowymi tulejami uszczelniającymi karter, oraz zmieniono nieco jego kontur w miejscu ześrubowania z cylindrem.

Cylinder zaopatrzony jest w cztery odlane z nim kanały przelotowe, rozmieszczone parami po jego stronach przeciwnych. Każda para zaczyna się wspólnym przewodem w miejscu złączenia z karterem i dopiero w miarę wznoszenia rozgałęzia się na dwie odnogi, które się następnie znów zbiegają, przebijając cylinder w bliskiej od siebie odległości. Między tymi dwiema parami kanałów znajdują się w położeniu diametralnie przeciwnym 2 otwory wydechowe, z których jeden dobrze widoczny jest na Rys. 5. Nieco niżej zauważyć możemy ot-



Rys. 7. Silnik pojemności 125 cm³ zblokowany z przeładnią 3-biegową.

wór wlotowy, posiadający oczywiście połączenie z karterem silnika.

Aluminiowa głowica jest odejmowalna i posiada racjonalnie ukształtowaną półkulistą komorę wybuchową. Z tego też powodu położenie świecy, jak to wykazały doświadczenia, może być dowolne i dlatego może ona być umieszczona w miejscu najporęczniejszym dla danej konstrukcji motocykla. Poza tym dla wygody konstruktora istnieje również możliwość przekręcenia całego cylindra o 180 stopni w stosunku do karteru.

Zadaniem charakterystycznie ukształtowanych kanałów przelotowych jest niedopuszczanie do zanieczyszczenia mieszanki i wzmoczenie jej aktywności przy opróżnianiu komory wybuchowej ze spalin. Celem lepszego zrozumienia ich roli, oprzymy się na analogii dwuramiennego palnika acetylenowego, którego dwa strumienie gazu, skierowane pod kątem przeciw sobie, zlewają się w jedną pionową kolumnę. W silniku naszym dwie takie idące w górę kolumny, pochodzące z przeciwnych par rur przelotowych, zbiegają się ponad otworami wydechowymi, tworząc kolumnę o przekroju krzyżowym, płynącą środkiem cylindra.

W międzyczasie spaliny, przesunięte przez tę kolumnę świeżej mieszanki, przeciskają się w dół między ramionami krzyża, kierując się ku rurom wydechowym. W chwili zetknięcia się ładunku mieszanki ze ścianką głowicy, następuje ponowne rozbitcie go na dwa strumienie, które zawracając w dół, wypychają resztki spalin z cylindra. Równocześnie zaczyna się kompresja, gdyż tłok zdążył już w tym czasie zamknąć wszystkie kanały.

Dla lepszej przejrzystości proces przepływu gazów przedstawiliśmy schematycznie na Rys. 6-a pokazując jak strumienie mieszanki, płynącej z rur przelotowych, spotykają się i rozchodzą w poprzek planu poziomego cylindra, b objaśnia wędrowkę mieszanki w kierunku pionowym, c wyobraża przekrój cylindra tuż ponad przewodami wydechowymi, przy czym górna strefa, zawierająca mieszankę, została zacieniowana, zaś dolna — wypełniona spalinami jest biała, d przedstawia przekrój w pobliżu głowicy, gdzie wznosząca się kolumna mieszanki przyjmuje formę krzyża.

Jak z powyższego widać, silnik stanowi właściwie odmianę dwutaktowca trójkanałowego. Posiada przytem nie większą od tego prostego typu ilość pracujących organów, gdyż pozbawiony jest wszelkich zaworów (z wyjątkiem odpędnika), pomp i innych komplikujących konstrukcję części.

Przyjęty przez Villiersa układ przewodów posiada również zalety z innego punktu widzenia. Umieszczenie otworów wydechowych w poprzek silnika zapobiega zetknięciu się ich gorących brzegów ze stronami nacisku tłoka na cylinder, z którymi natomiast mają kontakt wyloty kanałów przelotowych, doprowadzające chłodną i przepojoną oliwą mieszankę. W ten sposób rozprzodzenie ciepła przez tłok jest bardziej równomierne, a oliwienie działa prawidłowiej, co w sumie zmniejsza ryzyko zatarcia tłoka i uniemożliwia zbyt szybkie zniekształcenie cylindra.

Z drugiej strony, wyrównanie temperatury tłoka w połączeniu ze zmniejszonym promieniowaniem ciepła poprzez jego płaską głowicę zmniej-

sza tendencję do zlepiania się pierścieni uszczelniających. Przyczynia się do tego również patentowany pierścień inercyjny (inertia ring), umieszczony ponad górnym pierścieniem uszczelniającym. Nie dotyka on ścianek cylindra, posiadając znaczny luz pionowy i boczny, dzięki któremu może się swobodnie przesuwac w swym rowku. Ruchy te zapobiegają tworzeniu się cienkiej warstwy oliwy ponad górnym pierścieniem uszczelniającym, która łatwo ulega zwięgleniu, powodując właśnie jego zlepianie.

Należy zaznaczyć, że silnik ten o wymiarach 63×80 mm rozwija moc 12 KM. przy 5000 obr./min., posiadając najlepszy moment obrotowy przy 300 obrotów. Co do zużycia paliwa, to jest ono mniejsze od poprzednich modeli tej samej pojemności.

Na opisanych wyżej zasadach oparta jest również konstrukcja silnika pojemności 125 cm³ (Rys. 7), który także zaopatrzony został w tłok o płaskim denku, przy identycznym układzie przewodów rozrządu. Typ ten budowany jest głównie dla potrzeb rynku wewnętrznego, gdyż lekkie motocykle, t. zw. „velomoteurs”, dla których jest on przeznaczony, nigdzie się tak dobrze nie spisują, jak na gładkich asfaltach ulic i dróg angielskich.

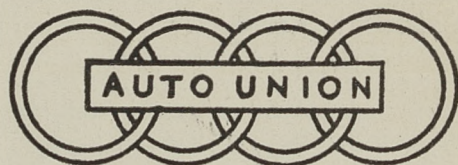
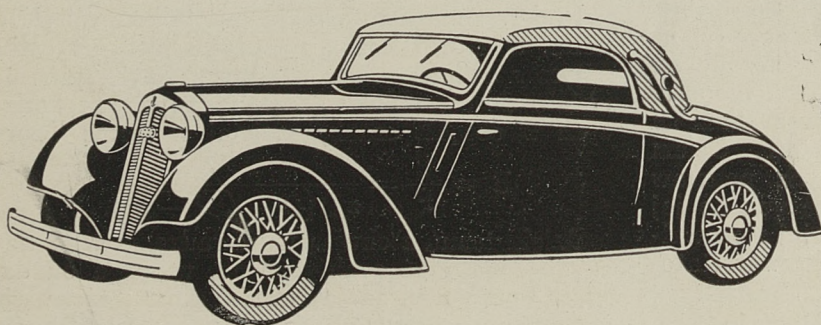
Pochylony do przodu cylinder może być również dla wygody konstruktora przekrecony o 180

stopni, przytem obrót ten dokonany być może łącznie z aluminiową głowicą lub bez niej. W ten sam sposób uzyskuje się również pionową pozycję cylindra, o ile wpasowanie silnika do ramy tego wymaga. Silnik wyróżnia się, jak na swe wymiary, wyjątkowo solidną budową i tak np. aż trzy łożyska kulkowe użyte są dla podparcia jego wału korbowego — dwa po stronie napędowej i jedno od strony koła zamachowego, wyposażonego oczywiście w małe magneto typu Villiersa.

Karter silnika odlany jest wspólnie ze skrzynką biegów, do której dostać się można po odjęciu bocznej pokrywy. Lewarek przekładniowy umieszczony jest bezpośrednio na skrzynce i obsługuje 3 biegi pozostające w stałym zazębieniu. Jednotarczowe sprzęgło wyłożone jest korkiem, a napęd skrzynki odbywa się za pośrednictwem krótkiego łańcuszka, zawartego w karterze wypełnionego oliwą.

Silnik o wymiarach 50×62 mm rozwija moc 4 KM. Maximalna szybkość, do jakiej jest przystosowany, wynosi około 65 km, przy zużyciu około 2½ litra benzyny na 100 km. Waga kompletnego zespołu silnikowo-napędowego wraz z akcesoriami nie przekracza 18 kg. Na ostatniej Olympii fabryka wystawiła również obok tego silnika jego pomniejszenie pojemności 100 cm³.

Fr. J. Stykolt.



D.K.W.

od zł **4.800**

zużycie benzyny 6½ ltr. na 100 Km.

S Z Y B K I — W Y G O D N Y — O S Z C Z Ę D N Y — N O W O C Z E S N Y

JENERALNE PRZEDST. KONCERNU AUTO-UNION

WARSZAWSKA SP. SAMOCHODOWA

Centrala: Twarda 64

Sprzedaż: Mazowiecka 11

Inż. Edward Steczko

Badania materiałów w produkcji masowej części samochodowych

Jednym z podstawowych fragmentów w ocenie materiałów stalowych tak na terenie warsztatu wytwórczego o masowej produkcji, jak i w dziedzinie wszelkiego rodzaju ekspertyz jest pomiar twardości. Niestety należy stwierdzić, że rzadko w którym zakładzie znajduje się pomiar twardości na właściwym poziomie. Musimy pamiętać o tym, że zadanie technika warsztatowca nie kończy się z chwilą, gdy dany przyrząd czy maszyna zostały ustawione, ale że od tego momentu właśnie rozpoczyna się ustalanie granic, w którym dana metoda może być stosowana, — przy wciąż zmieniających się warunkach i napływających do produkcji materiałach. Sprawa ta jest tym bardziej ważna w dobie obecnej, na skutek coraz większego przenikania nowoczesnych metod kontroli fabrykacji do ustrojów fabrycznych i ze względu na coraz większe spopularyzowanie tych metod w sferach mniej lub więcej powołanych do posługiwania się tymi metodami.

Pragnęlibyśmy jednak równocześnie podkreślić konieczność tej modernizacji kontroli. Musimy mieć na uwadze, że dzisiejsze śmiałe pomysły konstrukcyjne w ich różnych przejawach zostały umożliwione przede wszystkim dzięki ogromnej pracy i postępowi jakie uczyniła w ostatnich dziesięciokilku lat metalurgia wraz ze swoim aparatem badawczym, wiedzą metaloznawczą, otwierając widoki na pole zasłane szeroką skalą różnorodnych materiałów metalowych o bardzo subtelnym cieniowaniu ich własności. W tym oświetleniu nowoczesne metody kontroli materiału przestają być przypadkowymi i raczej wchodzi w całość kształt działalności wytwórczej jako jedna z gwarancji przy realizowaniu zamierzeń konstruktora.

Ażeby granice stosowalności metody ustalić, należy w pierwszym rzędzie opanować zasady, na których dana metoda się opiera i z których się wywodzi, jeżeli mamy uniknąć grubych nieporozumień, mogących odbić się przede wszystkim na sprawności działania naszego warsztatu. Celem artykułu jest wyłożenie zasadniczych podstaw próby twardości oraz aparatów służących do jej wykonywania oraz ustalenie zakresu jej stosowalności w różnych warunkach praktyki warsztatowej.

Według definicji Hertza (1882 r.) twardość różni się ciśnieniu, które musi panować w środku kulistej powierzchni, ażeby w danym punkcie ciała badanego naprężenia osiągały granicę sprężystości. Ciśnienie w środku równa się $\frac{3}{2}$ wartości ciśnienia średniego p_m , które otrzymuje się, dzieląc nacisk przez powierzchnię odcisku. Jeżeli minimalne niezbędne ciśnienie wynosi p_m wtedy twardość według Hertza równa się $\frac{3}{2} p_m$.

Mamy: $p_m = \frac{4P}{d^2 \pi}$, gdzie P jest sumą wszyst-

kich elementarnych ciśnień, działających w obrębie odcisku, d — średnicą odcisku. Wychodzimy od zjawiska ściskania 2-ech kul o promieniach

ρ_1 i ρ_2 siłą P , to aż do granicy sprężystości stosuje się następujący wzór:

$$\left(\frac{d}{2}\right)^3 = \frac{3}{2} \cdot \frac{1 - \mu^2}{E} \cdot \frac{P}{\frac{1}{\rho_1} + \frac{1}{\rho_2}} \quad \text{względnie, gdy}$$

oznaczymy przez $C = \frac{1}{\pi} \left(\frac{2}{3} \cdot \frac{E}{1 - \mu^2} \right)^{2/3}$, wtedy

$$p_m = C \left[P \left(\frac{1}{\rho_1} + \frac{1}{\rho_2} \right)^2 \right]^{1/3}$$

Jeżeli $\rho_1 = \rho$ (kula), a $\rho_2 = \infty$ (płaszczyzna), wtedy $p_m = C \left(\frac{P}{\rho^2} \right)^{1/3}$.

W powyższych wzorach znaczenie symboli jest następujące: współczynnik Poissona μ równa się stosunkowi względnego skrócenia do względnego wydłużenia przy rozciąganiu (0,2 — 0,5); E — moduł sprężystości według prawa Hooke'a.

W interpretacji geometrycznej, stanowiącej pewne uproszczenie wyżej przedstawionych zależności, stałe fizyczne zastępujemy współczynnikami empirycznymi, uwzględniającymi własności sprężyste materiału. Według Meyera (1908) obciążenie P jest zależne od średnicy odcisku d , a mianowicie $P = a \cdot d^n$ gdzie a i n są stałe materiału badanego. Jeżeli wartość P wstawimy do równania na p_m to otrzymujemy:

$$p_m = 4 a d^{n-2}$$

a więc tylko dla wypadku skrajnego, gdyby $n=2$, twardość nie zależałaby od obciążenia, co jednak nigdy nie zachodzi, gdyż stale stwierdzić można $n > 2$.

Praktyczne zastosowanie ma tylko próba Brinella, w której liczba twardości jest już całkowitym sprowadzeniem własności fizycznych materiału do stosunków geometrycznych, zachodzących w obrębie czaszy kulistej w formę wzoru:

$$B = \frac{P}{F} = \frac{2P}{\pi D(D - \sqrt{D^2 - d^2})}$$

Dzięki temu, z chwilą wprowadzenia tego wzoru do zagadnień praktycznych, wymaga on dalszych ograniczeń zastosowania, gdyż jeszcze więcej odchyła się on od własności sprężystych różnych materiałów, zachodzących w praktyce.

Podawanie twardości w formie wzoru Brinella

$B = \frac{P}{F}$ jest więc ogromnym uproszczeniem, które

jednak kryje w sobie niebezpieczeństwo dla niewtajemniczonych w zachodzące tu zależności. Siła P zależy od stosunku średnicy odcisku do średnicy kulki, który może być uważany za charakterystykę kształtu czaszy kulistej. W ten sposób mamy jednoznacznie zdefiniowany zakres stosowania próby twardości według metody Brinella. Ponadto liczby twardości są porównywalne tylko wtedy, gdy jednocześnie zachodzi podo-

bieństwo geometryczne kształtu odcisku, a zatem, gdy w obu wypadkach porównywanych zaistnieją te same warunki w reakcji materiału przeciwko obciążeniom odkształcającym.

Przy założeniu podobnego kształtu czaszy kulistej wolno nam porównać otrzymane liczby twardości dla różnych materiałów i na tym zasadzić się drugi wniosek dla praktyki: potrzeby wprowadzenia różnych warunków próby twardości dla różnych materiałów w tym celu, ażeby wypełnić warunek podobieństwa kształtu. Stale, mosiądze, brązy i lekkie stopy wymagają każde z nich innej dyscypliny pomiarowej, ujętej stosunkiem $\frac{P}{D}$, gdzie D. jest średnicą kulki. Stosunek ten jest zatem ostatecznym ograniczeniem wprowadzonym dla różnych materiałów w celu umożliwienia porównywania liczb twardości.

Postaramy się potem na kilku przykładach zilustrować doniosłość tych zasad (występujących zresztą w tej samej co powyżej, lub nieco zmienionej formie) dla działalności warsztatowej i sprawności poszczególnych organów warsztatu. Jest to ważne szczególnie w tych wytwórniach, w których konstruktor często korzysta ze spostrzeżeń warsztatowych w tej dziedzinie. Niejednokrotnie mieliśmy możność przekonać się o niedostatecznym wykwalfikowaniu personelu warsztatowego, gdy ten ostatni informował członka biura konstrukcyjnego o wytrzymałości materiału, obliczając ją z twardości warstwy cementowej wprost z tabel przeliczeniowych.

Należy podkreślić, że ilość tabel przeliczeniowych, wydawanych przez różne firmy jest teraz tak obfita, a potrzeba wyposażenia personelu w zmysł krytyczny jest tak paląca, że nikt wczuwający się w sytuację nie wątpi o ważności oddania kierownictwa nad kontrolą twardości jednostkom wykwalfikowanym. Nie wystarczy bowiem dostarczenie tabel, lecz zadaniem kierownictwa będzie położenie linii granicznej, gdzie i jakie przeliczenie będzie na właściwym miejscu.

Nie mamy wątpliwości, że szczególny nacisk musi być położony na twardość powierzchni cementowanych. Rozpatrzmy z kolei, jaką rolę kierownictwo miałoby do spełnienia w tej dziedzinie. O ile konstruktor nie jest w zbyt ścisłym kontakcie z warsztatowcem, a szczególnie, gdy ten ostatni nie posiada dostatecznego krytycyzmu, zbyt pochopnie umieści na rysunku warsztatowym pewnej części cementowanej „Rc=62”. Jednak z drugiej strony wiemy, że twardość Rockwella nie jest żadną stałą wartością, że natomiast jest funkcją głębokości warstwy cementacyjnej. Innych słów używając powiemy, że jednostki Rockwella mogą być użyte od pewnej głębokości granicznej cementacji wzwyż. Źródło tego tkwi po 1-sze: w charakterze samej warstwy cementowanej, w której strefy, cementytowa, perlityczna względnie pod-eutektoidalna kształtują się według określonych reguł i każda z nich ma, że tak powiemy przyrodzoną twardość; po 2-gie: że każda próba twardości połączona jest z odkształceniem strefy sąsiadującej z powierzchnią materiału, że zatem w odkształceniu biorą udział warstwy i głębiej położone, i że wreszcie liczyć się musimy z prze-

biciem najtwardszej powłoki przez przyrząd, jeśli nie ma ona dostatecznej grubości. Nastawienie aparatu na stałe warunki może mścić się na ogólnej ocenie kontroli warsztatowej.

Spośród przyrządów pomiarowych prawo obywatelstwa na warsztacie zdobyły sobie różne aparaty, co zależne jest od warunków lokalnych. Przy tym stale musimy mieć na uwadze przeznaczenie i granice stosowalności danego przyrządu. Stosując różne przyrządy w obrębie tego samego warsztatu będziemy zniewoleni do zdania sobie sprawy z wzajemnych zależności jednostek (liczb) twardości, uzyskiwanych różnymi aparatami. Liczby podawane przez firmy mają zwykle charakter orientacyjny i katalogowy, nic przeto dziwnego, że za ustawieniem przyrządu w warsztacie, czy w laboratorium podąży przekontrolowanie tych liczb i porównanie ich z innymi naszymi przyrządami. Należy to zawsze uczynić w imię dokładności i w celu uniknięcia niespodzianek, gdy odnośny przyrząd wejdzie już w stały ruch warsztatowy. Przekonujemy się bowiem wkrótce, że tabela którejsmy na początku zawieźli wymaga poważnych poprawek.

Przekontrolowanie liczb twardości należy przeprowadzić na materiałach jednorodnych pod względem składu chemicznego (likwacje) i obróbki cieplnej.

W całym zbiorze aparatów daje się przeprowadzić podział na dwie kategorie; są to: aparaty o charakterze laboratoryjnym i ruchowym. Podział ten jest zupełnie dowolny, lecz oparty na danych praktycznych. Umyslnie pomijamy tutaj klasyfikację według nazw firm, a zatrzymamy się na istotnych cechach aparatów w tym celu, aby nie zaprzętać uwagi mało znaczącymi szczegółami i nie umniejszać charakteru dydaktycznego niniejszego artykułu. Wspomnieć wypada o próbach, jakie były czynione w kierunku uniezależnienia się w próbie Brinella od wpływu kształtu odcisku na wynik próby. Między innymi wykonał je Ludwik, który zastąpił kulkę stożkiem o kącie wierzchołkowym 90°. Jeszcze dalej w tym kierunku poszła firma Vickers, stosując w swych aparatach ostrosłup prosty o kącie wierzchołkowym między przeciwległymi ścianami 136° (względnie 140°, jak u Firtha), uniezależniając dokładność otrzymanej liczby twardości od obciążenia i od rodzaju materiału, wskutek czego cały pomiar sprowadza się tylko do przekątni odcisku.

Bezspornie nad wszystkimi aparatami górują te, które zaopatrzone są w przyrządy czujnikowe, przy czym pomiar ogromnie się upraszcza i można powiedzieć, staje się automatyczny. Pierwszeństwo ze względu na potrzeby warsztatu należy się w tej klasie przyrządowi „Rockwella” i jego odmianie durometrowej „Alfa”, które są aparatami nawskroś warsztatowymi, używanymi do kontroli twardości części cementowanych. Aparat Rockwella nazwać by można różnicowym w przeciwstawieniu do durometru, gdyż liczba twardości Rc jest funkcją różnicy głębokości odcisku i pewnej stałej wartości, wskutek czego obie skale Rockwella i durometru „Alfa” biegną sobie niejako naprzeciwko, i w durometrze liczby twardości na skali czujnika zmniejszają się w kierunku twardości większej i naodwrot.

O ile „Rockwell” przoduje na warsztacie, to w laboratorium panuje niepodzielnie „Vickers”. Poza tym jest on przyrządem uniwersalnym nadającym się nawet do badań precyzyjnych — naukowych, zakres jego zastosowania jest nieograniczony. Niezależność jego wskazań od licznych czynników, odgrywających rolę przy wskazaniach innych skomplikowanych przyrządów wysuwa go na czoło zagadnień związanych z pomiarami twardości.

Z ogólnego punktu widzenia liczba twardości znajduje swą pełną wymowę w trzech dziedzinach życia warsztatu wytwórczego, a mianowicie: w odbiorze półfabrykatów, w kontroli warsztatowej i w ekspertyzie metalograficznej. Podczas, gdy terenem pierwszej z nich jest odbiór zewnętrzny, a drugiej — oddział warsztatowy (w szczególności jego dział obróbki termicznej), to ekspertyza w całości należy do laboratorium fabrycznego. W tym ostatnim schodzą się jednak ponadto drogi, którymi kroczą pierwsze dwa wymienione i jest ono niejako ich nadbudową. Ostatnią uwagę zaraz udowodnimy w dalszym ciągu.

Dotychczas często jeszcze można widzieć przykłady zastawiania ekspertyzy jej własnemu losowi, a odnośne koła uważają, że sprawa materiału w warsztacie o masowym wytwarzaniu nie potrzebuje zorganizowanej działalności. Skutek tego jest taki, że poszczególne zagadnienia w każdym oddziale fabryki są interpretowane na najrozmaitsze sposoby, stwarzając w ten sposób chaos, z którego nieraz trudno jest znaleźć właściwą drogę wyjścia. Przykład najlepiej zilustruje naszą myśl. Przemysł samochodowy zużywa cały szereg różnych materiałów o najróżnorodniejszych własnościach; zdawałoby się, że wobec tej różnorodności tembardziej postaramy się znaleźć jakiś wspólny język, który byłby dla wszystkich zrozumiały, a w każdym razie ułatwiłby pracę przy wydawaniu opinii o danej części konstrukcyjnej.

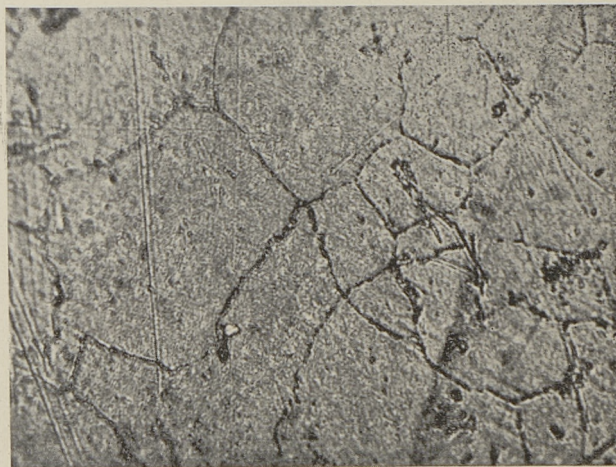
Przytoczymy schemat ekspertyzy metaloznawczej w wypadku stwierdzenia, że dana część po obróbce termicznej przez cementację nawęglającą jest miękka na powierzchni pracującej. Organ przeznaczony do zaopiniowania przyczyn uświadamia sobie najpierw wszystkie możliwe czynniki, które wchodzi w skład procesu cementacji. Pierwotnie materiał był przyjęty drogą normalnego odbioru i wykazał dobre własności. Po wykonaniu partii z tego materiału okazuje się ona niezdatna do użytku wskutek występowania „miękkich plam”. Jak postąpić należy i czy pozwolić na dowolną interpretację każdego z czynników produkcyjnych, których zdania zwykle różnią się między sobą biegunowo? — Odpowiedź na to da nam rozpatrzenie poniższego schematu. Czynniki, powodujące niedostateczną twardość po cementacji względnie występowania „miękkich plam” są następujące:

- 1) zły proszek cementacyjny,
- 2) warunki fizyczne cementacji (temperatura, czas, ułożenie części w skrzynce cementacyjnej, niedostateczne czyszczenie z tłuszczu przed oddaniem do cementacji),

- 3) wady hartowania (tworzenie się pęcherzy pary wodnej, niedostateczna temperatura hartowania, niedostateczna szybkość chłodzenia),
- 4) nieprzydatność materiału do cementacji (tutaj muszą być rozpatrzone warunki i wyniki próby Ehna, którą w tym wypadku należy uważać za próbę technologiczną, w dalszej fazie oznaczenie zanieczyszczeń zwykłych w postaci likwatów pochodzenia hutniczego, wreszcie zawartość tlenu. Te ostatnie dane pozwolą nam głębiej wniknąć w zagadnienie i jednoznacznie ustalić ewentualne przyczyny złego rezultatu zabiegu warsztatowego).

Laboratorium musi z całego zbioru możliwych czynników przez kolejne eliminowanie poszczególnych z nich dojść ostatecznie do ostatniego, którego nie dało się oznaczyć drogą badań bezpośrednich, a więc na przykład w omawianym przykładzie: zanieczyszczenie tłuszczem partii przed załadowaniem do skrzynki cementacyjnej.

Jeżeli raz zaszła potrzeba istnienia takiego bezstronnego opiniodawczego organu, który jednoczy w sobie możliwe środki ekspertyzy metalograficznej i w którym zbiegają się drogi odnośnych działów, biorących czynny udział w produkcji, to tym bardziej pomiar twardości, jako jeden z podstawowych narzędzi ekspertyzy i kontroli musi leżeć w kompetencji laboratorium. Jako syntezę poczynionych powyżej spostrzeżeń wypowiemy: że aparaty i przyrządy metalograficzne, którymi posługuje się warsztat winny być dozorowane przez laboratorium fabryczne, jako jedyny kompetentny organ w uzgadnianiu i w zogniskowaniu subiektywnych poglądów bezpośrednich organów wytwórczych.



Rys. 1. Siatka cementytowa w warstwie nawęglonej stali chromo-niklowej cementowanej w niewłaściwej temperaturze powodująca nieznaczne obniżenie twardości powierzchniowej (trawiono pikrynanem sodowym).

W nawiązaniu do jednej z uwag wypowiedzianych we wstępie niniejszego artykułu z punktu widzenia oceny materiału stalowego należy odróżnić jego własności technologiczne, od własności wytrzymałościowych, i na tym odcinku rola laboratorium zostaje uwypuklona.

Opinia, gdzie i jaki gatunek stali powinien być zastosowany ze względu tak na wymagania konstrukcyjne, a więc wytrzymałościowe, jak i ze

względem na możliwości fabrykacyjne odnośnej jednostki przetwórczej półfabrykatu wraz w warunkami obróbkowymi warsztatu (własności technologiczne) tworzą kompleks, którego jednoznaczne rozwiązanie bez uciekania się do nowoczesnych metod kontroli metaloznawczej jest niemożliwe.

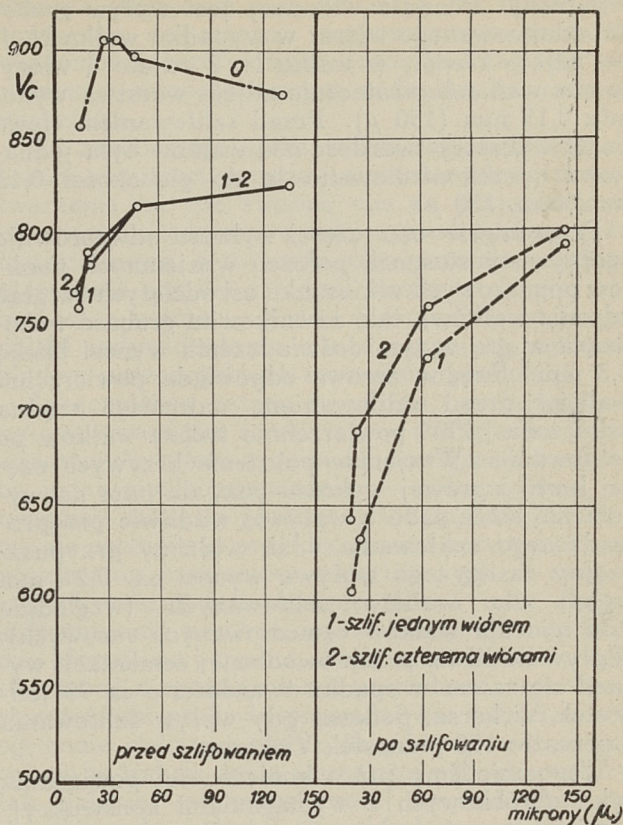
Uporządkowanie spraw materiałowych na terenie młodej wytwórni o nieustalonych jeszcze normach wytwarzania wyobrażamy sobie następująco:

- 1) ustalenie warunków technicznych materiałowych ze względu na wymagania konstrukcyjne danej części (Biuro studiów),
- 2) określenie gatunku tworzywa odpowiadającego wymaganiom wytrzymałościowym ustalonym w punkcie 1-szym,
- 3) uzgodnienie względnie przystosowanie cykli operacyjnych obróbki względem wymagań ustalonych w punkcie 1-ym i 2-im.

To jest schemat działalności w wypadku przystępowania do nowej produkcji, przy czym, jak widać szczególną rolę laboratoryjną ma do spełnienia w ostatnich dwóch punktach schematu, czego już nie potrzebujemy powtórnie uzasadniać.

W skład zespołów podwozia, silnika, czy nadwozia wchodzi ogromna ilość różnych części, że scharakteryzowanie ich wymagałoby specjalnego opisu. Obchodzi nas w tym wypadku tylko stan półfabrykatu, czy części gotowej ze względu na rodzaj obróbki termicznej i stan ich czystości, a więc własność związana z „narodzeniem metalu”. Każda z tych części wykonywa inną pracę i narażona jest na przenoszenie różnych obciążeń, nic przeto dziwnego, że każda wymaga innego traktowania.

Równomierność materiałów winna być brana pod uwagę ze względu na łatwość operowania ustalonymi cyklami obróbki. W przeciwnym razie powstanie braków jest na porządku dziennym i byłoby połączone z ogromnymi stratami materialnymi, gdyby nie można było w poszczególnym wypadku poprawienia, względnie zmienienia cyklu operacyjnego. Braki rozpatrywane z tego stanowiska mogą być różnego rodzaju, jednak to znów wymagałoby wkroczenia laboratorium, jako organu opiniującego. Kształt części konstrukcyjnej odgrywa również ważną rolę i związana z nią wartość naprężeń wewnętrznych w ostatecznym wyrobie. Naprężenia, szczególnie w częściach drobnych o kształcie skomplikowanym, względnie nawet dużych obiektów, lecz o stosunkowo małym przekroju poprzecznym do ich długości (wałki, osie) są bardzo niebezpieczne. Szczególnie te części są czułe na powstanie naprężeń, tym bardziej, gdy przed zastosowaniem ostatecznej obróbki materiał już miał naprężenie nabyte drogą pierwotnej obróbki w kuźniach, odlewniach, czy walcowniach. Stan obróbki termicznej półfabrykatu wybija się tu na pierwsze miejsce. Zwykle części te wymagają jeszcze prostowania przed założeniem na maszynę, co zwiększa pierwotne naprężenia, obróbka termiczna ostateczna (cementowanie, czy hartowanie, albo oba te zabiegi razem) wraz z powstającą za nim koniecznością powtórnego prostowania dodaje im bodźca. Ostateczny efekt jest zgóry przesądzony. Pęknięcia w czasie obróbki, czy w czasie pracy danej części są ni-



Rys. 2.

czym innym, jak tylko prostym następstwem nieracjonalnego ujęcia pierwotnych warunków technicznych półfabrykatu. Dziedzina naprężeń wewnętrznych w dzisiejszym stanie wiedzy jest już zupełnie opanowana, umiemy określać bezwzględnie ich wartość i ich rozłożenie, względnie skupienie na przekroju badanego obiektu.

Próby technologiczne w ocenie materiałów konstrukcyjnych tylko w pewnych nielicznych wypadkach dają pojęcie o tym, jak zachowują się one w pracy odnośnego zespołu. Części podlegające cyklicznym naprężeniom w czasie pracy powinny być badane przez próby technologiczne, lecz w ujęciu nowoczesnym, przez co rozumiemy próbę na zmęczenie. Oznaczenie położenia granicy zmęczenia w warunkach podobnych do tych, jakie materiał napotka po wmontowaniu go w zespół konstrukcyjny powinno być wykonywane systematycznie a szczególnie przy przechodzeniu z jednego materiału na drugi.

Załączony wykres (rysunek 2-gi) przedstawia wyniki otrzymane przy pomocy aparatu Vickersa na częściach reklamowanych z powodu niskiej twardości powierzchniowej, którą oddział reklamujący stwierdził po ostatecznej obróbce. Odnośne badania ujawniły wprawdzie błąd obróbki termicznej, polegający na niewłaściwym potraktowaniu wałków 1-go i 2-go (stal chromo-niklowa), cementowanych w identycznych warunkach z wałkiem „0” (stal węglista) i to znalazło swój wyraz w rozbieżności krzywych „0” i „1—2” (lewa część wykresu). Jednakowoż równocześnie stwierdzono, że daleko silniejszy wpływ wywarło wadliwe szlifowanie, co znów uwydatniło się w silnym pochyleniu krzywych twardości po zeszlifowaniu z wałków warstwy grubości 0,15 mm (prawa część

wykresu). Ponadto widoczny jest wpływ grubości zdejmowanego wióra: w wypadku wałka N. 1. — zdjęto 1 wiór, w wałku N. 2 zdjęto 4 wióry; w obu wałkach ostatecznie zdjęta warstwa wynosiła 0,15 mm (150 μ). Przed szlifowaniem (lewa część wykresu) twardość obu wałków była jednakowa (przekontrolowano ją do głębokości 0,13 mm, t zn. 130 μ).

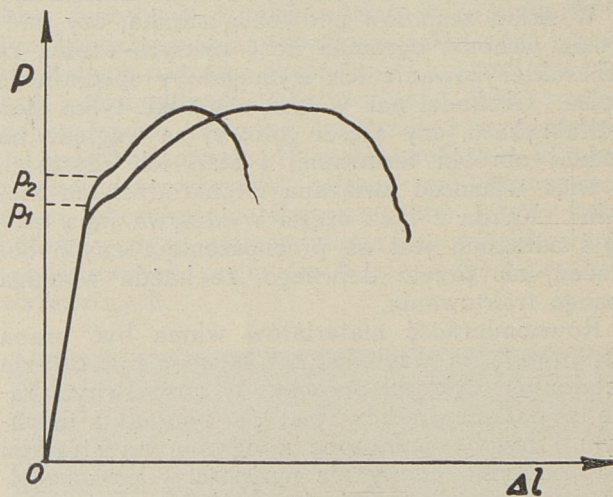
Przesunięcie obu części wykresu odwzorowuje rzeczywisty stosunek położenia wzajemnych punktów pomiarowych w kierunku osi odciętych (w głąb rdzenia wałków), tak, że całkowita grubość wchodząca w grę w tym doświadczeniu wynosi blisko 0,3 mm. Rzędna zerowa odpowiada powierzchni wałków przed szlifowaniem, natomiast rzędna oznaczona „150” powierzchnię tychże wałków po szlifowaniu. Wzajemne położenie krzywych części lewej i prawej wykresu pozwala nam na wyrobienie sobie sądu o wpływie wadliwie przeprowadzonego szlifowania. Jak widzimy przypuszczalny zasięg tego wpływu wynosi ca. 0,21 mm wgłąb dla wałków szlifowanych (względnie 0,36 mm dla wałków cementowanych surowych). Wpływ wadliwie przeprowadzonej cementacji wyraził się zatem w spadku twardości o ca 75 jednostek Vickersa, podczas gdy wpływ szlifowania o przeszło 150 jednostek Vickersa.

Wspomnieliśmy już o konieczności powiązania cykli obróbkowych z wymaganiami konstrukcyjnymi i własnościami tworzywa. Przyjęcie właściwej postawy względem tych własności jest pierwszorzędną wagą. Operujemy zdawna już utartymi pojęciami w zakresie tak wytrzymałości tworzyw jak i metaloznawstwa, jednak nie umiemy z nich korzystać. Znaleźć im właściwe miejsce, nadać im swoiste znaczenie w każdym poszczególnym zagadnieniu, wyłaniającym się w wytwarzaniu masowym jest pierwszym wskazaniem przy uzgadnianiu wszelkich wymagań danego zespołu konstrukcyjnego. Stosowanie tych własności nie może być dorywcze i chcielibyśmy przestrzec przed zbyt obiecującymi rezultatami, gdyż wszelka zmiana w zakresie materiału konstrukcyjnego winna być uprzednio dokładnie zbadana i poparta odpowiednim doświadczeniem laboratoryjnym lub warsztatowym a w szczególnym wypadku, montażowym. Wnioski, wydające się w pierwszej fazie zupełnie proste i naturalne, jako wynikające z pewnych przesłanek podstawowych mogą nieznaleźć swego potwierdzenia po wprowadzeniu zmian w życie. Źródło tego tkwi, jak to już nieraz mieliśmy okazję podkreślić, po 1-sze: w nieuwzględnieniu wszystkich czynników wchodzących w grę przed skutecznieniem zmiany, a więc w nieznanomości materiału i po 2-gie: w braku przekontrolowania wniosków, które napozór wydały się być słusznymi.

Jaki może być związek różnorodnych własności tworzywa z wymaganiami konstruktora? Z tym pytaniem spotkać się mogą w pierwszym rzędzie ludzie, bezpośrednio zainteresowani wykonaniem produkcji.

W warunkach warsztatowych przyjęto oceniać wytrzymałość na podstawie liczby twardości, posługując się odpowiednim współczynnikiem. Ale, — czy wytrzymałość jest ostatecznym kryterium w ocenie materiału? — Jednym z licznych na to

przykładów jest wielokrotnie stwierdzone t. zw. „wyciąganie się” śrub w czasie montażu. Zwykle próbujemy zwalić winę tego na niedostateczną wytrzymałość materiału. Jednak przeprowadzona próba twardości wykazuje naprzekór wytrzymałość wystarczającą i przepisową. Widocznie pominięto przy ocenie zjawiska inną ciekawszą dla danego wypadku własność materiału. Wydaje się nią być granica plastyczności. Jeżeli zastosowanym na śruby tworzywem bywa stal chromo-niklowa o zawartości 3% Ni, to rozumowanie nasze najprawdopodobniej będzie miało następujący przebieg: Mając na uwadze fakt zwiększania ciągliwości stali przez nikiel i przestudiowawszy podstawowy wykres rozrywania stali na maszynie Amstera wnioskujemy w pojęciu ciągliwości. Skojarzenie wydłużenia procentowego i ciągliwości z jednej, a położenia granicy plastyczności z drugiej strony pozwala nam na zbudowanie logicznej konstrukcji, że chcąc zapobiec „wyciąganiu się” śruby, należy podnieść granicę plastyczności, a więc zmniejszyć ciągliwość, a zatem i wydłużenie przez zmniejszenie zawartości niklu (porównać rys. 3). Przed tego rodzaju wnioskami chcieli-



Rys. 3.

byśmy przestrzec, gdyż, abstrahując nawet od ewentualnych strat w formie kosztów nakładowych związanych ze zmianami, wprowadzając one do zakładu zamęt materiałowy i dezorientację, oraz mogą być powodem rozczarowania. Przypuszczenia oparte na podobnym rozumowaniu muszą być w warunkach warsztatowych poparte doświadczeniem, jedynie pozwalającym na opanowanie kompleksu czynników. Opieranie się wyłącznie na przesłankach logicznych, jak to w powyższym przykładzie opisano może być zawsze połączone z grubym błędem, gdyż nie pozwala uchwycić wpływu kilku czynników równocześnie.

Z kryterium wytrzymałości w jego najprostszej postaci spotkać się możemy nader rzadko, a szczególnie w zespołach samochodowych. Nie spotkał się z takim wypadkiem, żeby wnikięcie w układ sił, działających na pewien element w czasie jego pracy, czy też ze względu na plany operacyjne zezwalało na zastosowanie prostego wzoru na wytrzymałość materiału.

Ciekawy przykład, który wydaje się nam w sposób dostateczny usprawiedliwiać konieczność re-

wizji materiałów na części samochodowe stanowi cały szereg różnego rodzaju dźwigni (ramiona dźwigni kierownicy, dźwignia pedału, hamulca nożnego i wiele innych) podlegających t. zw. „krempowaniu” (wyginaniu) w warunkach zimnej obróbki. Sądzimy że tu raczej pojęcie granicy plastyczności znalazłoby swój pełny wyraz. Jednak równoległe z tym powinny iść badania mikroskopowe, w których znajdujemy potwierdzenie a nawet uzasadnienie, że nasze przypuszczenia odpowiadają prawdzie. Wzajemne rozłożenie składników strukturalnych w danym elemencie konstrukcyjnym, względnie na jego przekroju nieraz bywa jedynym drogowskazem, w jakim kierunku mają iść zmiany, względnie poprawienie tych tak ważnych własności wytrzymałościowych z uwagi na oba momenty: moment konstrukcyjny i moment warsztatowo-operacyjny.

Uważamy, że położenie granicy sprężystości odgrywa pierwszorzędną rolę w różnych zespołach o pasowaniu włączanym, względnie dokładnym (oprawy łożysk rolkowych wraz z łożyskami, wieńce zębate starteru na kole zamachowym silnika i wiele innych). Zagadnienie to jest tylko jednym z licznych przykładów ilustrujących w jakim kierunku należy iść z rewizją obróbki termicznej i rodzajem stosowanej stali. Czy zastosować pojedyncze hartowanie, czy podwójne (rdzenia i warstwy cementacyjnej) z uwzględnieniem wzajemnego oddziaływania własności rdzeniowych i warstwy utwardzonej, wypośrodkowanie najbardziej odpowiedniego składu chemicznego stali w każdym pojedynczym wypadku (co zależy od konstrukcji) ze względu na wymagania obróbki

stwarza wdzięczne pole działania dla metalurga, oczywiście dostatecznie wyposażonego w zasób wiadomości teoretycznych, ażeby podołać tym tak różnym i wszechstronnym zadaniom w ramach warsztatu.

Na zakończenie niech wolno nam będzie podkreślić, że nawet w razie już ustalonych norm wytwarzania nic nie zwalnia nas na przyszłość od obowiązku śledzenia wyników produkcji na polu materiałowym, a to wiąże się z potrzebą ciągłego ulepszania wyrobu z jednej strony, z drugiej natomiast z potrzebą stałej ingerencji metalurga, dzięki indywidualnym, nie dającym się uniknąć błędom poszczególnych czynników produkcji.

Zobaczyliśmy zatem, że można, wychodząc od pojęcia twardości i roli jej w warsztacie, dojść wreszcie do splotu zagadnień, powiązanych ze sobą jedną myślą przewodnią, — zobaczyliśmy, że twardość określa granice metodom, którymi mamy się posługiwać przy dociekaniu przyczyn i rozwiązywaniu problemów materiałowych, a zwięzając ich zakres jednocześnie skraca nam drogę, którą musimy przebyć, wyświetlając sprawy bardzo kłopotliwe i trudne. Połączenie wyników ścisłej teorii z wymaganiami, potrzebami, oraz spostrzeżeniami praktyki prowadzi nas po ścieżkach ogromnie ciekawej nieraz ekspertyzy, wyłaniającej się w trakcie życia warsztatowego, ekspertyzy tak dalekiej od przestarzałej empirii. Ponadto doszliśmy do wniosku, że zakład roszczący sobie prawo do miana nowoczesnego nie może zaniedbywać tak ważnych spraw materiałowych, dla których problem twardości jest zaczątkiem wciąż nowych problemów, składających się w sumie na różnobarwną tkaninę życia warsztatowego.



Felieton sądowy

Nie trzeba siadać na brzeżku...

Przedmiotem rozważań Sądu Apelacyjnego w Warszawie była ostatnio sprawa niezwykle ciekawa z punktu widzenia zarówno prawnego, jak samochodowego, jak wreszcie ze względu na zbieg okoliczności.

W blaskach sierpniowego słońca roku (szczęśliwie) ubiegłego na dworzec Wileński w Warszawie wtoczył się pociąg i z ciężkim sapaniem wyrzucił z siebie kłębówisko pary, wody i ludzi. Między tą ostatnią kategorią balastu kolejowego toczyła się też (na własnych nogach) pani Kunegunda Pieczunajtis z Rudzimyszek.

Tu spyta niedojedn Czytelnik: co to za jedna, ta jakaś pani Pieczunajtis z Rudzimyszek?

Ludzie, jak wam nie wstyd? Nie wiedzieć, kim jest Kunegunda Pieczunajtis z zaśęjanka Rudzimyski! Taż wie o tym cała parafia rudzimyska, a w Warszawie nie wiedzą?! Uh, te warszawiuki, jakież ony niewiedzące! A najgorszy chyba ze wszystkich to ten szofer taksówki („Antoni Węgielski jestem, a zwyczajnie Antek Węgielszczak”). Spojrzał na osobę kpiąco — drwiąco, tak — wiecie po warszawsku i wycedził do licznika: — a to ci mebel... Pyskował andrus, bo to nie był żaden mebel, tylko ciocia, kochana ciocia, przybywająca we własnej osobie na chrzciny siostrzeńca do Warszawy! A siostrzan, choć on taki maluczki, a już „osoba”: jego tatko w izbie skarbowej za woźnego! Wszystko tam przez jego ręce przechodzi. Choćby ty miał sprawę urzędową, nie wiedzieć jak ważną, a jemu się nie opowiesz, no i nie przymówisz, a nie spodobasz — tak i nie nie poradzisz — choć ty siadłszy płacz...

I rzekła ciocia Kunegunda do Antosia Węgielszczaka:

— A pojedź ty, serdenko, na ulica,... czekej, czekej, jakże ona się nazywa, jakże ona się nazywa? zabaczyłam, no! a bodej cia wołki zajeli! jakże ona się nazywa? musi na niej Żydzi mieszkać, bo po żydowsku się nazywa.

— Po żydowsku?... Zamenhofa? —

— Nni...

— Traugutta? —

— Takóż nie...

— Maryństat? —

— Coś nie tak.

— To już nie wiem! A może pani masz jeteres tak trochę dalej, do Kaczego Dołu, nie do Warszawy? —

— A coże ty czlecze doruż, nie mnie stroisz? Gdzież ja tu mam torba moja? czekej, czekej, tu gdzieś list mam z ich adresem... No, widzisz, kochanieńki, ja zaraz mówiła, że ta ulica po żydowsku się nazywa: Jeruzalemska Aleja.

— No to znakiem tego jedziem, czy nie jedziem?!

— Czekejże, czekej, mileńki, coż ja tu pocznę, nieboga! Przywiozła ja trocha wędlin, żeby nie mówili, że ciotka z golemi rękami przyjechała, no tak trzebaż to wszystko poukładać. Ot ta szynka peklowana (pyszności!) takóż comber i połędwiczka gotowana — pokładniem ich na tych dwóch przednich siadankach, a té cztery gęsi (popatrz, popatrz, jakie one tłuste, palce lizać!) żeby się nie uszkodziły, niech będą na tym dużym siadaniu; a kielbasa? tak gdzież ja ją nieboga podzieję?!

— Te kiche to możesz pani tu do mnie dać, to się jom na licznik powiesz i będzie fest. No, a pani sama gdzie się podziejiesz?

— Ja tu już na tem dużym siadaniu z temi gęsmi usiądę; na brzeżku jakoś tu się pomieszczę.

— Jak se tam pani chcesz, ale jak się tak siedzi kawałkiem (?), to można se co zbić... No to już daj pani tu te litewskie kiche i jedziem!

Anielsko cierpliwe sprężyny w siedzeniach warszawskiej taksówki jęknięły pod ciężarem litewskiej wędliniarni. Ale gdy do wędrującej masarni przysiadła się ciocia Kunegunda — nieszczęsne sprężyny oniemiały z rozpacz. Jeden tylko silnik — jako, że rodzaju męskiego i siła jego symbolem — wściekle zaczął warczyć.

Po dłuższych drgawkach, dziwnie przypominających chorobę epileptyków, gruchot warszawski ruszył z kopyta. Nawet zimne kamienie warszawskie z przejęcia zamigotały szklanymi żrenicami okien, nie mogąc znieść okropnego widoku i „padliny taksówkowej”, zbiegłej z cmentarzyska samochodowego. Nieboszczyk Mickiewicz, co to na Krakowskim stoi, skoczył na kolumnę granitową, jak zobaczył,

że ten latający karawan wiezie ciocię Kunegundę z jego rodzinnych

pagórków leśnych i łąk zielonych szeroko nad błękitnym Niemnem rozciągnionych ze strachu i przejęcia aż za serce — biedny — się złapał i krzyknął tylko:

W imie Ojca, Syna, Ducha!

Zostawże nas w pokoju,

A kysz, a kysz!

Po dłuższej, ogólno-kształcającej podróży okrężnej po ulicach Warszawy ciocia Kunegunda zajęchała szczęśliwie w ulicę „nową” Ogrodu Saskiego. Było cioci coprawda niewygodnie, ale jestem ciekaw, komu byłoby wygodnie siedzieć... półgębkiem, w otoczeniu kilku tłustych, świeżo oskubanych gęsi, arogancko rozpychających się na „wytwornych poduszkach stołecznej limuzyny”!...

Jeśli cioci Kunegundzie było tylko niewygodnie, to z kierowcą nieszczęsnego samochodu działa się rzeczy zartważające. Spłoty litewskiej kiełbasy, uwodzicielsko kołysząc się na liczniku i podniecając zmysły Antka wyrafinowanym zapachem czosnku, rozpałyły w duszy młodzieńca piękielne żądze. Cóż z tego, że „zimne, bezduszne przepisy” o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych żądają od kierowcy skupienia całej uwagi w kierunku bezpieczeństwa ruchu, skoro ustawodawca, jak zwykle, nie licząc się z duszą ludzką, nie przewidział nadziemskiego czaru kiełbasy z czosnkiem. I stało się nieszczęście — oczywiście z winy... ustawodawcy.

Ulicą Królewską sunęła wojskowa maszyna półciężarowa, kierując się ku skrzyżowaniu Marszałkowskiej z Królewską. Posterunkowy, pełniący służbę na wysepce przed Ogrodem Saskim, widząc naraz obie idące na siebie niemal pod kątem prostym maszyny, a powodując się niewątpliwe sympatiami militarystycznymi, dał pierwszeństwo przejazdu maszynie wojskowej. Prawda, że Królewska w stosunku do „nowej” posiada charakter ulicy głównej, prawda i to, że na Królewskiej leżą szyny tramwajowe, a jednak Antoni Węgielski czyniła duszy ujrzał, że „policjant” robi mu na złość i to w obecności cioci Kunegundy oraz litewskiej kiełbasy z czosnkiem. Jasne więc, że całą winę za to, co się za chwilę stało, ponosi posterunkowy. A stało się niedobrze, bo pan Antoni Węgielski, nie bacząc na sygnał „stój!” dał nura z wylotu Saskiego Ogrodu i nagle... szczęk! trzask! łomot! brzęk!

Krzyki, wrzaski i ryki poprzedziły złowróżną ciszę...

* * *

Jeden epilog — *karny* — tej historii rozegrał się swego czasu przed sędzią Grabińskim w sądzie dla spraw samochodowych, gdzie oskarżony kierowca bronił się okolicznością, że po pierwsze posterunkowy błędnie dał sygnał „stój!”, gdyż taksówka znajdowała się już na placu przed wysepką, a po drugie, że zderzenie samo w sobie nie było silne i w normalnym wypadku nie spowodowałoby żadnych ujemynych następstw, gdyby nie fakt, (który poszkodowana w zeznaniu swym potwierdziła, że pasażerka siedziała na samym brzegu siedzenia i wskutek wstrząsu, wywołanego zderzeniem, padła całym ciężarem ciała naprzód, uderzając szczęką o ramę drzwi (ekspertyza lekarska stwierdziła, że poszkodowana odniosła dość poważne obrażenia, mianowicie powikłane złamanie szczęki).

Wyrokiem sądu I instancji oskarżony uznany został winnym nieumyślnego spowodowania u poszkodowanej poważnych uszkodzeń ciała i na mocy art. 236 § 2 K. skazany został na karę 2 miesięcy więzienia. (Sąd Odwoławczy, do którego oskarżony zaapelował, postanowił wykonanie kary zawiesić na okres lat trzech).

* * *

Epilog drugi — *cywilny* — rozegrał się w Sądzie Okręgowym i Sądzie Apelacyjnym w Warszawie i doprowadził do rozwiązania kilku kwestyj prawnych o dużym znaczeniu praktycznym w naszych stosunkach samochodowych.

Oto poszkodowana w wypadku wystąpiła z żądaniem zasądzenia solidarnie od kierowcy taksówki i od jej właściciela złotych tysiąca trzystu — tytułem odszkodowania za koszty leczenia, poniesione w związku z wypadkiem.

Na rozprawie przed Sądem Okręgowym świadkowie ustalili: że kierowca taksówki jechał wprost w Marszałkowską, mimo sygnału „stój!”, danego przez pełniącego tam służbę posterunkowego i że pierwszeństwo przejazdu służyło maszynie wojskowej, jako jadącej ulicą główną.

Ponadto zeznaniem poszkodowanej ustalone zostało, iż siedziała ona na brzegu głównego siedzenia, gdyż siedzenie to było w znacznym stopniu zajęte przez przewożone przez nią paczki.

Orzeczenie lekarza-biegłego miało również poważny wpływ na wynik sprawy: lekarz-biegły stwierdził mianowicie, że odniesione przez poszkodowaną powikłania złamania szczęki nie byłyby nastąpiły, gdyby poszkodowana siedziała głębiej, bo w tym wypadku poduszki ochroniłyby ją bądź całkowicie od uszkodzeń cielesnych, bądź uszkodzenia te byłyby znacznie mniejsze (bardzo śmiałe orzeczenie!!).

Pełnomocnik powódki popierał powództwo w całej rozciągłości, domagając się zasądzenia sumy odszkodowania z kosztami procesowymi. W uzasadnieniu swych żądań adwokat J. powołał się na przepis art. 153 Kod. Zobowiązań, stanowiący, iż właściciele mechanicznych środków komunikacji, poruszanych zapomocą sił przyrody, odpowiadają za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu; od tej odpowiedzialności mogą uwolnić się wówczas, gdy udowodnią, że szkoda powstała wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za której czynu nie ponoszą odpowiedzialności, albo wskutek siły wyższej.

Wobec tego, że w sprawie niniejszej wina kierowcy w spowodowaniu samego zderzenia jest dowiedziona zarówno



ASPIRYNE
produkt wyrobiany
w Polsce

zeznaniami świadków, jak i prawomocnym wyrokiem skazującym sądów karnych, żądał pełnomocnik powódki zasądzenia sumy 1.300 zł. zgodnie z konkluzją pozwu.

W odpowiedzi pełnomocnik pozwanego zaczął od stwierdzenia, że ewentualne uznanie przez Sąd winy kierowcy, co do wywołania samego wypadku, nie przesądza jeszcze kwestii odszkodowania, przynajmniej co do jego wysokości. Bo, wiem, skoro zgodnie z rt. 159 § 1 Kod. Zob. „wysokość odszkodowania będzie ustalona z uwzględnieniem wszelkich zachodzących okoliczności”, a zgodnie z § 2 tegoż artykułu — „jeżeli poszkodowany przyczynił się do wyrządzenia szkody, odszkodownie ulega odpowiedniemu zmniejszeniu”, to niewątpliwie trudno wyobrazić sobie wypadek bardziej klasyczny, gdzieby współwina poszkodowanego (w kwestii samej szkody, nie zaś w kwestii spowodowania wypadku) była bardziej oczywista.



NOWE OPONY— O RUCHOMYCH WARSTEWKACH GUMY W PROTEKTORZE t. zw. PRZECIWSLIZGI „A.D”

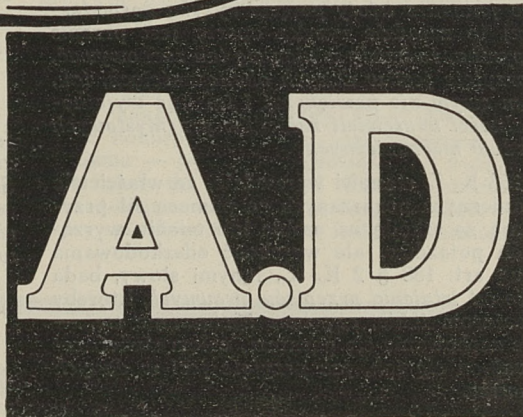
M A R K I

Englebert

ZDOBYŁY POPULARNOŚĆ
I SŁAWĘ WŚRÓD CAŁEGO
ŚWIATA SPORTOWEGO EUROPY

WSZYSTKIE WYŚCIGI I RAIDY
SAMOCHODOWE ODBYWAJĄ
SIĘ DZIŚ JUŻ WYŁĄCZNIE NA
P Z E C I W Ś L I Z G A C H

Z A I N T E R E S U J C I E S I Ę
N A T Y C H M I A S T O P O N A M I „A.D”



S P R Z E D A Ź W C A Ł E J P O L S C E I G D A Ń S K U
ENGLEBERT, WARSZAWA KRAK. PRZEDM. 5.

Obronca powoływał się na opinię biegłego-lekarza, który stwierdził, że przebieg choroby byłby znacznie łagodniejszy, gdyby poszkodowana siedziała głębiej w samochodzie. Z tych względów obronca pozwana wnosił o zasądzenie na rzecz powódki jedynie drobnej kwoty, jako ekwiwalentu raczej za cierpienia moralne, natomiast domagał się zastosowania art. 158 § 2 Kod. Zob. i oddalenia roszczeń w znacznej części.

Pełnomocnik powódki zareplikował na to argumentem, mającym niewątpliwie wiele słuszności, że o „przyczynieniu się poszkodowanego do wyrządzenia szkody” w rozumieniu powołanego przepisu można mówić tylko wówczas, gdy w określonej sytuacji istnieje obowiązek konkretnego zachowania się, to znaczy obowiązek czynienia względnie nieczynienia. Np. właściciel psa wypuścić wprawdzie zwierzę na ulicę bez kagańca, ale to nie zmienia obowiązku wszystkich przechodniów co do niedrażnienia zwierząt (obowiązek nieczynienia względnie zaniechania). Jeśli więc któryś z przechodniów, podrażniwszy psa, zostanie przez niego następnie pogryziony, to wprawdzie właściciel zwierzęcia będzie odpowiadał cywilnie (i karnie) za wypuszczenie psa bez kagańca, niemniej jednak odszkodowanie ulegnie odpowiedniemu zmniejszeniu.

W omawianej sprawie nie można mówić o „przyczynieniu się poszkodowanego do wyrządzenia szkody” z tej przyczyny, że nie istnieje żaden konkretny obowiązek ustawowy odnośnie takiego czy innego zachowania się pasażerów pojazdu mechanicznego. Gdyby, teoretycznie biorąc, pasażer usiadł na podłodze taksówki lub nawet na dachu pojazdu, a kierowca milcząco to aprobował, to następnie w razie jakiegoś wypadku nie będzie mógł kierowca powołać się na „współwinę” pasażera w wyrządzeniu szkody, gdyż nie ma takiego przepisu ustawy, któryby zabraniał pasażerowi jechać na podłodze czy na dachu pojazdu.

Z tych względów w sprawie niniejszej nie można mówić o zastosowaniu art. 158 § 2 Kod. Zob.

Sąd Okręgowy zgodził się z wywodami pełnomocnika powódki i całą żadaną kwotę zasądził. W uzasadnieniu wyroku Sąd podkreślił, że wina kierowcy w wywołaniu wypadku nie ulega wątpliwości, tak więc powództwo co do zasady wydaje się być bezspornym. Jeśli chodzi o wysokość odszkodowania, to Sąd stanął na stanowisku, że art. 158 § 2 Kod. Zob. nie będzie miał zastosowania, gdyż nie ma konkretnego przepisu ustawy, któryby zabraniał pasażerowi pojazdu mechanicznego siedzieć na brzegu siedzenia, czy w jakiegokolwiek innej pozycji.

Od wyroku tego pozwany odwołał się do Sądu Apelacyjnego w Warszawie, który zajął stanowisko całkowicie odmienne od motywów, jakimi kierował się przy wydaniu wyroku Sąd Okręgowy. Sąd Apelacyjny uznał mianowicie, że *aczkolwiek nie ma przepisu prawnego, któryby nakazywał pasażerowi pojazdu mechanicznego przybranie takiej czy innej pozycji, to jednak z istoty pojęcia ryzyka gospodarczego (na której to zasadzie ryzyka oparty jest przepis art. 153 K. Z.) wynika, że każdy winien się tak zachowywać, jak normalnie przyjęte jest w danych okolicznościach, tak, aby zachowaniem swym nie powiększał i tak już wyjątkowoje odpowiedzialności właścicieli zakładów przemysłowych względnie pojazdów mechanicznych.*

Zasada art. 153 K. Z. stanowi wprawdzie, że właściciele pojazdów mechanicznych poruszanych za pomocą sił przyrody, odpowiadają za szkodę na osobie lub mieniu wyrządzoną przez ruch pojazdów, ale wysokość odszkodowania ustala się według art. 158 § 2 K. K., innymi słowy, bada się — *niezależnie od istnienia przepisów prawnych, któreby nakazywały pasażerom takie, czy inne zachowanie się, — obiektywne dane zachowania się pasażera, celem stwierdzenia, czy zachował on się tak, jak przyjęte jest w danych stosunkach za normę.*

Z tych założeń wychodząc, Sąd uznał, że poszkodowana przyczyniła się do wyrządzenia szkody i stosownie do tego zasądził na rzecz powódki jedynie część żądanych przez nią kwot.

Henryk Gołogórski, adwokat.

NASZE KŁOPOTY

Labirynty dróg bez nitki Ariadny...

„...Odbyłem ostatnio dłuższą turę po Polsce. W większości miast i miasteczek, przez które przejeżdżałem trzeba było krążyć labiryntem ulic i zaułków, bądź szukając wylotu z miasta, bądź objeżdżając rozkopane, główne ulice...

Nigdzie nie spotkałem wyraźnie zaznaczonego objazdu, nigdzie też nie umiano mnie poinformować jasno i wyraźnie, jak np. dojechać do szosy krakowskiej lub lwowskiej.

Oto przykład: wjeżdżamy do miasta. Główna ulica rozkopana. Przed barierą stoi „kierunkowy” z chorągiewką i krzyczy z niezwykłą gorliwością: „stoić — objazd na prawo!”. Pięknie, skręcam w prawo. Ale przecież nie znam tego miasta i nie wiem jak jechać, ażeby dobrać do dalszego ciągu szosy, którą jechałem. Więc pytam o drogę.

Tubylcy odpowiadają uprzejmie, ale niewiarogodnie za uile: „pojedzie pan prosto do baszty, potem pan skręci na Pipsztyńską, dojedzie pan do Starozakonnej i skręci na Brawurową, z Brawurowej już łatwo trafić do Dziwnej, a potem pokażę”.

Jadę w myśl wskazówek, okazuje się, że Dziwna jest... ślepa!

Coś tam wóz, ale to nie rozwiązuje zagadnienia. Muszę wrócić do posterunku policji.

Tu mi mówią, że przecież można było jechać nie przez Brawurową, ale przez Cichej...

Masz ci los, skądże mogłem o tym wiedzieć. Szukam „Cichej”.

Przechodnie twierdzą, że do „Cichej” można dojechać li tylko „Brawurową”.

Cóż u licha? Wałę do Brawurowej. Tu stoi drugi samochód szukający również Cichej. Jedziemy razem (jest nam w towarzystwie raźniej).

Na Cichej niema żywej duży. Święto — czas nabożeństwa, a mniejszości nie zamieszkuje witać tej wspaniałej trzyrynsztokowej (trzeci rynsztok idzie środkiem) ulicy.

Opuszczamy auta i dzwoniemy do jakiegoś domostwa: „jak dojechać do szosy lwowskiej?” — pytamy. — „Do szosy lwowskiej?” dziwi się miła pani w różowej bluzce, — „tędy nigdy nikt nie jeździ. Pojadą panowie spowrotem do Starozakonnej, potem Pipsztyńską do Brawurowej...”

Pół godziny trwały te manewry w uliczkach, zanim wyjechaliśmy na szosę. Oczywiście krążyliśmy w kółko, oczywiście dla kogoś, kto był choć raz jeden w tym mieście objechanie rozkopanej ulicy jest kwestią dwu poruszeń kierownicą. Ale „obcy”, spieszący się i zmęczony, kierowca musi się dobrze napocić zanim wybrnie z labiryntu uliczek.

Wiem, że miasta nasze są ubogie. Ale czyż ustawienie kilku wkaźników zbitych z desek i malowanych olejno kosztuje tak wiele? Miasta w tym kierunku nie wykazują zwykle żadnej inicjatywy! Aby ustawić tablice trzeba aż „nacisku z góry”, protekcji (!), wpływow, konferencji!

Przez niektóre miejscowości przejeżdża się bez „zakąnienia”. Ale tych jest znikoma ilość! Bo jeśli nawet znaki są ustawione to jakoś tak bez kropli inteligencji! Słup, czy wkaźnik ścienny ukrywa się starannie. W nocy rozpacz bierze — pytać nie ma kogo, a jeśli auto nie posiada bocznego reflektora, trzeba biegać po ulicy z latarką w rękę w poszukiwaniu znaku!

Może odpowiedni okólnik odpowiedniego ministerstwa zmusi zarządy miast i miasteczek do poustawiania wkaźników?

Kiedyś, „na rozkaz”, cała Polska pokryła się drewnianymi budyneczkami o szczytnym przeznaczeniu... Dziś my automobiliści gorąco prosimy o rozkaz „w przedmiocie ustawienia wkaźników na terenie miast, wsi i osad — przy głównych szlakach dróg bitych”.

Spółeczeństwo woła:

Budżet państwa nie jest zrównoważony bez odpowiednich kredytów na budowę dróg!

W dniu 13-ym maja rb. odbył się w Warszawie Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej w obecności prezesa Rady Ligi p. ministra Bobkowskiego. Po wysłuchaniu sprawozdań z działalności Zarządu Głównego, sprawozdania rachunkowego i Komisji Rewizyjnej oraz sprawozdań Okręgów i Oddziałów, Walny Zjazd udzielił absolutorium Zarządowi i wyraził podziękowanie prezesowi Rady p. ministrowi inż. Bobkowskiemu, prezesowi Zarządu p. Tyszkiewiczowi oraz Zarządowi Głównemu i Radzie Głównej za dotychczasową pracę na rzecz Ligi Drogowej.

Prezesa Rady Głównej został ponownie obrany p. minister Bobkowski. Na zakończenie Zjazdu przyjęto szereg rezolucyj, wśród których wymieniamy rezolucje najważniejsze.

1) Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej obradujący w Warszawie stwierdza, że dotychczasowy stan gospodarki drogowej w Polsce nie jest normalny, gdyż w budżetach Państwa nie są przewidywane stałe źródła pokrycia kosztów budowy i utrzymania dróg państwowych.

W szczególności w odniesieniu do utrzymania dróg źródłem tym winien być zwyczajny budżet Państwa jako jedyne, normalne, źródło pokrycia amortyzacji majątku narodowego, jakimi są drogi państwowe.

Bez zapewnienia w budżecie zwyczajnym odpowiednich kredytów na utrzymanie dróg, budżet państwowy nie może być uważany za zrównoważony.

Poza tym, zapewnienie drogom państwowym stałych funduszy w budżecie Państwa jest podstawą do zdrowej, planowej i oszczędnej gospodarki.

Na budowę i utrzymanie dróg państwowych i subwencjonowanie inwestycji drogowych samorządów powinny być przewidziane stałe, coroczne, dotacje dla Państwowego Funduszu Drogowego w budżecie zwyczajnym i nadzwyczajnym (inwestycyjnym) Państwa.

Na utrzymanie dróg państwowych winno być przewidziane w budżecie zwyczajnym Państwa co najmniej 2,5 proc. globalnej sumy budżetu Państwa, niezależnie od kredytów preliminowanych z dochodów Państwowego Funduszu Drogowego w tym budżecie.

Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej zwraca uwagę, że dotychczasowe pokrywanie kosztów konserwacji dróg państwowych z budżetów inwestycyjnych jest nienormalne i nie powinno mieć miejsca. Kredyty zaś z dochodów Państwowego Funduszu Drogowego, jako opłaty od pojazdów mechanicznych winny iść całkowicie na dostosowanie tych dróg do ruchu mechanicznego.

Obecnie, gdy wpływy od pojazdów mechanicznych na P. F. D. są jeszcze zbyt małe, budowa nowych dróg oraz budowa nawierzchni ulepszonych powinna być finansowana z budżetu nadzwyczajnego Państwa, poza tym na roboty drogowe inwestycyjne winna być przeznaczona większa część kredytów z Funduszu Pracy.

Kredyty na budowę, ulepszenie i utrzymanie dróg państwowych winny wynosić co najmniej 7 proc. globalnego budżetu zwyczajnego Państwa.

2) Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej konstatując, że samorządowe opłaty drogowe są wnoszone przez ludność z całym zrozumieniem konieczności odbudowy sieci drogowej, z całym naciskiem zwraca uwagę na to,

że pod żadnym pozorem nie należy dopuszczać, aby sumy uzyskiwane z opłat i dopłat drogowych były używane na inne cele, niezwiązane z utrzymaniem i budową dróg.

3) Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej stwierdza, że gminy mając jako jedyny środek utrzymania swoich dróg świadczenia w naturze, nie mogą bez odpowiednich zapomóg ze strony Państwa względnie samorządów powiatowych całkowicie świadczenia w naturze wyzyskać i racjonalnie je wykorzystać, nie mając środków pieniężnych na dozór techniczny, robociznę fachową względnie na materiał kamienny.

Tymczasem kategoria dróg gminnych, do których jest zaliczonych przeszło 250.000 km dróg jest niezmiernie ważna dla rolnictwa i dla szerszego rozwoju motoryzacji. Podniesienie stanu tych dróg jest konieczne i dla tego należy gminom dostarczyć odpowiednich środków finansowych.

W tym celu należy:

a) umożliwić gminom częściową zamianę świadczeń w naturze na gotówkę;

b) zobowiązać powiatowe związki samorządowe do udzielania zapomóg na budowę dróg gminnych w wysokości nie mniejszej jak 10 proc. wpływów z opłat drogowych z tym, że samorządowe związki będą mogły w tym celu podnieść o tę wysokość istniejące opłaty.

Walny Zjazd z uznaniem podkreśla, że w budżecie Ministerstwa Komunikacji uwzględniono w roku obecnym pozycję na zapomogi gminom, które racjonalnie wykorzystują świadczenia w naturze. Jednak zapomogi te wynoszące w roku obecnym sumę zł. 500.000 muszą być na przyszłość wydatnie podwyższone.

4) Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej uważa, że przy ustalaniu granic obciążenia świadczeniami drogowymi winny być uwzględniane specyficzne warunki, jakie istnieją na terenie poszczególnych powiatów. Granice norm świadczeń drogowych ustalone przez Wydziały Wojewódzkie winny być dla poszczególnych powiatów różne i dostosowane do warunków lokalnych.

Powyższe rezolucje postanowiono przedłożyć odpowiednim władzom.

*

Następnie Walny Zjazd Delegatów Ligi Drogowej zalecił przysłać Zarządowi Głównemu dalsze dokładne i wszechstronne przestudiowanie, przy szerokim udziale zainteresowanych czynników społecznych, rządowego projektu ustawy o budowie i utrzymaniu dróg publicznych, gdyż ustawa ta ma zasadnicze znaczenie dla przyszłości gospodarki drogowej w Polsce oraz zbadanie projektowanej noweli do ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym.

Na zakończenie Walny Zjazd Delegatów postanowił nadać honorową odznakę Ligi Drogowej Janowi hr. Potockiemu — twórcy i organizatorowi Świąt Pracy na drogach oraz dr. Romanowi Gąsiorowskiemu — staroście powiatowemu w Lesku, którego inicjatywie i wytrwałej pracy zawdzięcza powiat leski podniesienie stanu dróg.

**Czekamy na obniżkę ceny benzyny —
będziemy jeździli więcej i dalej!**

Konkurs elegancji i piękności samochodów i motocykli

W niedzielę 23 maja Automobilklub Polski przy współpracy Pol. Zw. Motocyklowego zorganizował na terenach parku Paderewskiego doroczny pokaz i konkurs elegancji i piękności samochodów i motocykli.

Do konkursu piękności samochodów zapisało się 82 wozy, z czego udział w konkursie wzięło 79 pojazdów.

Konkurs motocykli obsadzony był znacznie słabiej — udział wzięło zaledwie 13 pojazdów, z tym 3 z wózkami.



Grupa Jury, organizatorów i gości konkursu piękności — od lewej Prezes A. P. — wicem. Piasecki, wiceprezes A. P. dyr. J. Regulski, p. Kraczkiewicz, sekretarz p. St. Zabłocki, p. nac. Budzyński, p. Pronaszko.

Po pokazie, który obserwoowało kilka tysięcy osób od rana do godz 13, rozpoczął się konkurs piękności. Najróżniejsze typy wozów (reprezentowanych były 14 firm), defilowały przed jury Automobilklubu Polski, któremu przewodniczył prezes A. P., wiceminister Piasecki, a zasiadali — prezes Polskiego Związku Motocyklowego gen. Burhardt-Bukacki, prezes Komisji Sportowej A. P. dyr. Regulski, wiceprezes A. P. dyr. Fuchs, sędzia Grabiński, inż. Al. Senkowski, dyr. Antczak (Automobilklub Wielkopolski) i dyr. Kauczyński (Łódzki Automobil-Klub).

Wiele samochodów raziło niezbyt harmonijnymi liniami, nie brak było jednak okazów — i to nie rzadko wśród egzemplarzy tanich, popularnych wozów o karoseriach b. „smacznych”, miłych dla oka.

Część wozów udekorowana była kwiatami i, zalotnymi buziami pań.

Po defiladzie i kilku „powtórkach”, zarządzonych dla rozwiania wątpliwości jury, ogłoszono wyniki konkursu.

Nagrody Grand Prix, będącej wyróżnieniem specjalnym nie przyznano nikomu, nagradzając równorzędnie 7 wozów: Nr. 1 — Steyr (czarny kabriolet) p. Wolfowej, Nr. 16 — Citroën (zielony roadster-sport) p. Stankiewiczowej, Nr. 28 — Triumph Gloria (mleczny kabriolet) p. Skępskiej, Nr. 44 — Adler Trumpf (czarny kabriolet) — firmowy, Nr. 61 — Nash (kremowy kabriolet) p. N. Feniksztejna, Nr. 64 — Mercedes Benz (kabriolet w kolorze kości słoniowej) — firmowy, Nr. 74 — Skoda Popular (roadster — sport zielono-żółty) — firmowy.

Poza tym wyróżniono Nr. Nr. 8 (ster, kabriolet czarny), 35 Hansa — czarna limuzyna), 41 (Fiat 1500 — karetka ciemna p. Gawła), 52 (Vauxhall — kabriolet jasnoniebieski), 65 (Ford Eifel — kabriolet granatowy) i 79 (Polski Fiat — ciężarówka-furgon karosowana w kraju).

Jak widać z wyszczególnienia, specjalną łaską w oczach jury cieszyły się karbiolety, rodzaj wozu niewątpliwie najefektowniejszy i... najłatwiejszy do ładnego skarosowania.

Myszę, że decyzja jury nie przyznania Grand Prix była słuszna, gdyż wozu wybijającego się wyraźnie ponad inne nie było. Sądzę, że „najbliżej” Grand Prix był jednak rzeczywiście piękny, smukły, bardzo szlachetny w linii Steyr (Nr. 1) p. Wolfowej.

Nie wiele ustępował mu w linii sportowy zielonkawy Citroën p. Stankiewiczowej, która poza nagrodą w konkursie ogólnym otrzymała pierwszą nagrodę w konkursie pań („najładniejsza całość” — pani i samochód) — śliczny talerz srebrny (dar firmy Vacuum Oil Comp.).

Ładny był także kremowy roadster Nash.

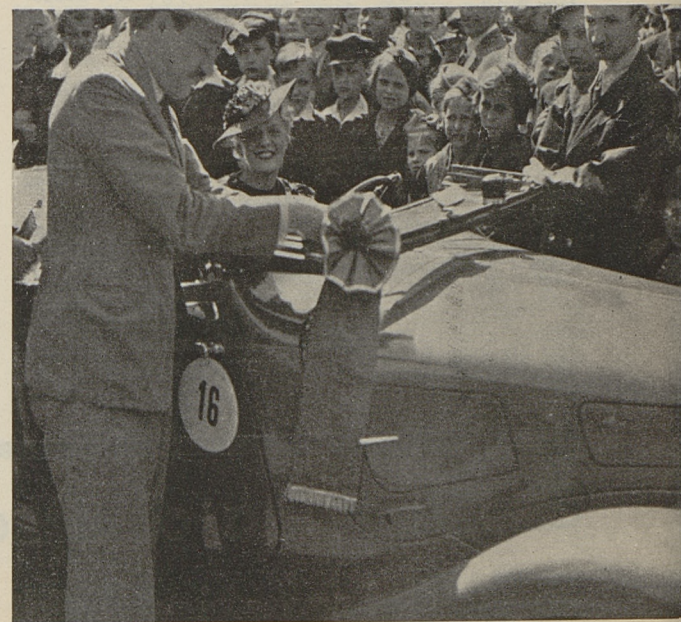
Drużynowo — jeśli tak można kwalifikować — najładniej prezentowała się grupa Citroën (12 wozów) przed Steyrem i Skodą.

W dziale motocykli pierwsze miejsce i nagrodę Grand Prix przyznano Nr. 1 — motocykl z wózkiem typu Sokół 600 (całkowicie wyprodukowany w kraju przez P. Z. Inż.). Typ rzeczywiście bardzo udany. Motocykl prowadził p. Kostrzewski.

Poza tym nagrodzono w dziale motocykli z wózkami Nr. 9 — Zündapp (b. ładny wózek) p. Bauma i Nr. 8 — BMW. p. Byka a w dziale motocykli solowych Nr. 5 — Excelsior i Nr. 7 — Norton.

Nagrodzone i wyróżnione wozy defilowały następnie po parku i po mieście dumnie powiewając amarantowymi szarfami.

g.



Prezes A. P. wicem. Piasecki dekoruje wóz pani Stankiewiczowej.

Działać szybko, ale z planem

Jak należy postępować po katastrofie

Z postępującą mechanizacją życia wzrasta bardzo szybko ilość okaleczeń, spowodowanych maszynami, w których środki lokomocji odgrywają pierwszorzędną rolę. Umysł ludzki szuka jednak bezustannie środków zaradczych, aby,



Nie tracić głowy..

jeśli nie całkowicie umożliwić, to przynajmniej złagodzić skutki nieszczęśliwych wypadków.

W dziedzinie automobilizmu liczba wypadków samochodowych wynosi corocznie tysiąc, cyfra okaleczeń, zniekształceń i blizn pozostających po katastrofach, dochodzi do kilkunastu tysięcy, licząc skromnie po 2—3 blizny na każdego okaleczonego.

Nie jest zadaniem tego rozważania wyświetlić przyczyny wypadków samochodowych, w których zapewne niedoświadczenie kierowcy, nierozważna i szybka jazda, nadużycie alkoholu, jak i zużycie materiału samochodowego odgrywają wielką rolę. Natomiast wyjaśnić trzeba przyczyny licznych obrażeń i zniekształceń oraz podać wskazówki, jak należałoby im zapobiec i zmniejszyć ich niebezpieczeństwa.

Dla należytej oceny tego zagadnienia, należy sobie wyobrazić, co w strasznych chwilach katastrofy samochodowej dzieje się w czasie zaledwie kilku sekund lub minut na szosach, odległych nieraz o dziesiątki kilometrów od większych osiedli ludzkich.

Zwykle z nieznaney i często niewyjaśnionej przyczyny kierowca traci panowanie nad maszyną i uderza w drzewo lub kamień. Łamie się karoseria. W najstraszliwszym wypadku następuje eksplozja zbiornika benzyny, okropne okrzyki rozdierają powietrze, słup ognia strzela w górę i obejmuje maszynę i pasażerów w okamgnieniu. Pozostaje kupa dymiących zgłiszcz, żelaza, strasznie poparzone ciała ludzkie i — trupy trudne do zidentyfikowania.

W takich wypadkach wszelka pomoc jest utrudniona i rzadko udaje się kogoś z pasażerów wydobyć z płomieni żywcem. Jeśli ktoś cudem życie ocali, to odnosi zwykle tak straszne poparzenia i okaleczenia, że leczyć się musi długie miesiące w szpitalu. Potworne blizny pozostałe na zawsze, są świadkami dawno minionej już katastrofy. Blizny te jednak rokują dzisiaj już większe nadzieje naprawy, niż 10 lat temu, o ile leczone są według zasad nowoczesnej chirurgii plastycznej.

Daleko mniejsze są skutki lżejszych katastrof, jednak jeden objaw jest wszystkim wspólny, mianowicie: Wszyscy jadący w chwili wypadku tracą głowy, powstaje zamieszanie i chaos, trudne do opanowania, każdy myśli tylko o sobie i nikt nie troszczy się o towarzyszy. Wśród zgłielku, krzyków i niepotrzebnego wołania o pomoc traci się najcenniejsze chwile. Gdyby jednak każdy był przygotowany i istniał pewien plan rozważnego postępowania skutki katastrofy byłyby daleko mniejsze.

Otóż zasady tego postępowania: nie należy tracić głowy, trzeba zachować zimną krew i ratować kogo się da. Wydobyć jaknajprędzej pasażerów z samochodu, ułożyć sterylizowane bandaże. Jeśli krwawi ramię lub noga strumieniem silnym, podwiązać kończynę gumowym wężem powyżej okaleczenia i założyć na ranę bandaż, który mocno należy przywiązać opaską. Wielkie rany twarzy należy przykryć sterylizowaną gazą i obandażować prowizorycznie. Po szybkim załatwieniu tych czynności wezwać należy lekarza. Pierwszy samochód przejeżdżający zapewne nie odmówi pomocy.

Ciężko rannych odwieść należy natychmiast do najbliższego szpitala, lub o ile lekarz przybywa na miejsce wypadku, pozostawić do dalszej decyzji lekarza, który rozstrzygnie, czy można wysłać rannego w dalszą drogę do miejsca zamieszkania czy należy odesłać go do najbliższego szpitala. Takie są zasady działania rozważnego.

Przezorni automobilści notują na odwrotnej stronie swego prawa jazdy lub dowodu osobistego kilka znamienych i lakonicznych słów, mianowicie: „W razie wypadku zawiadomić.....” (adres osobisty lub rodziny, którą należy zawiadomić). Nikt jednak nie zapisuje adresu lekarza chirurga, którego wezwać należy do wypadku. Cena ta notatka skierowałaby akcję ratowniczą we właściwym kierunku, oszczędziłaby dużo czasu w chwilach, kiedy każda minuta jest ceną dla ratowania życia i zdrowia ofiar katastrofy.

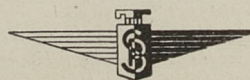


P Ł Y N D O H A M U L C Ó W
H Y D R A U L I C Z N Y C H
H A M O L

O R A Z

WSZELKIE ARTYKUŁY CHEMICZNE DLA AUTOMOBILISTY
I PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO

FABRYKA
P. SKOWROŃSKI



CHEMICZNA
inż. St. JANKOWSKI i S-ka

Telefon 10-02-82

WARSZAWA 4

ul. Konopacka 19

Poza tym zaopatrzyć trzeba każdy samochód w najpotrzebniejszy materiał ratowniczy. Zwykle bowiem daleko jest do apteki, szpitala, lekarza i, zanim pomoc nadejdzie, może być zapóźno. Każdy samochód posiadać winien ekwipunek sanitarny, składający się z torby, napełnionej obficie sterylizowanymi bandażami, gazą, watą, ligniną, jedną bulteką 5% jodiny (100 gr.) i 3 gumowych opasek systemu Esmarcha do podwiązania krwawiących kończyn.

Przy dalszym leczeniu rannych chodzi o rzecz zasadniczą mianowicie: od sposobu pierwszego opatrzenia ran, szczególnie okaleczeń twarzy należy późniejszy jej wygląd. Dzisiaj istnieją już w Polsce prawie we wszystkich większych miastach dobrze urządzone szpitale z oddziałami chirurgicznymi. Na ogół jednak chirurdzy na prowincji dotąd mało przejmują się zasadami chirurgii estetycznej. Najczęściej po zwykłym zeszyciu ran okaleczony musi poddać się po kilku tygodniach drugiej operacji, usuwającej szpetne blizny. Należyte jednak zwrócenie uwagi na zasady chirurgii kosmetycznej i plastycznej przy pierwszym zabiegu oszczędziłoby niejednokrotnie drugą operację. W wątpliwych wypadkach można nawet poczekać kilka godzin na zajodnowaniu rany i założeniu prowizorycznego opatrunku do chwili przybycia chirurga obeznanego z prawidłami chirurgii kosmetycznej. — Jeśli to będzie niemożliwym, wystarczy założenie kilku szwów prowizorycznych i skierowanie rannego do chirurga specjalisty.

Wreszcie należy pamiętać o zastrzyku surowicy przeciwżółciwej, jeśli rany zabrudzone są ziemią lub strzępami zakurzonego ubrania. Zastrzyk ten ochroni prawie zawsze przed straszną chorobą, często kończącą się śmiertelnie.

Niepodobna w ramach krótkiego artykułu, wyczerpać tematu całkowicie, chodziło jednak o poruszenie sprawy, która od dawna domaga się załatwienia — celem zabezpieczenia automobilistów przed skutkami katastrof samochodowych.

Należy zatem pamiętać o: 1) zaopatrzeniu w ubrania azbestowe osób najbardziej narażonych na poparzenia, 2) usunięciu niebezpiecznego szkła z szyb i okien samochodu i zamienić je na materiał niełamiący się, gdyż największa część zniekształceń twarzy bywa spowodowaną odłamkami szkła, 3) zanotować na dowodzie osobistym lub prawie jazdy adresu rodziny i lekarza, 4) zaopatrzeniu samochodu w torbę sanitarną wielkości 30×20 ze sterylizowaną gazą, watą i t. d., 5) pouczeniu przed każdym wyjazdem towarzyszących o zachowaniu się w razie wypadku, o miejscu umieszczenia materiału opatrunkowego i o sposobach zakładania opaski tamującej krwawienie (Esmarcha). Jest to szczegół bardzo ważny, który uratował życie już wielu ludziom po okaleczeniach; między innymi byłby uratował życie ś. p. ministrowi Barthou, ciężko rannemu w ramię podczas zamachu na króla Aleksandra — gdyby został wówczas zastosowany.

Przy należytych przygotowaniach, zniekształcenia wskutek nieszczęśliwych wypadków mogą być zredukowane do minimum. Sprawą czynników decydujących jest organizacja pogotowia samochodowego, na większych trasach z żywym ruchem samochodowym, na wzór istniejących w państwach zach. Europy. Zadaniem tego pogotowia będzie niesienie niezwłocznej pomocy w razie wypadku.

Dr. Michałek-Grodzki
chirurg-plastyk.

Dziennikarze sportowi zwiedzają fabrykę Stomila



Z okazji dorocznego zjazdu dziennikarzy sportowych zrzeszonych w Związku Dz. Sport. R. P., który odbył się w okresie Targów w Poznaniu, dyrekcja wytwórni opon i dętek samochodowych, motocyklowych i rowerowych — Stomil, zaprosiła przybyłych z całego kraju dziennikarzy na teren fabryki, zapoznając przedstawicieli prasy z arcyciekawymi sposobami produkcji dętek i opon, artykułów tak bardzo ważnych dla właściwego rozwoju motoryzacji i obrony kraju.

Dziennikarze sportowi żywo interesowali się najnowocześniejszymi sposobami produkcji opon, zaprowadzonymi ostatnio przez Stomil, wypytyując się o szczegóły sposobów produkcji, kontroli, organizacji fabryki i t. p.

Po obejrzeniu fabryki opon, zwiedzono urządzenia sportowe — wielki stadion z torem kolarskim, boiskiem piłkarskim, boiskiem do gier sportowych, bieżnią l. atletyczną i t. p., oraz pływalnię, dowcipnie urządzoną na zbiorniku wody, niezbędnej dla maszyn.

Rewia fabrycznych drużyn sportowych Stomila wypadła

rzeczywiście imponująco. Zaznaczyć należy, że większość robotników Stomila posiada własne rowery, a część — motocykle.

Należy się cieszyć, że właśnie fabryka pracująca dla motoryzacji kraju rozwiązała w sposób wzorowy sprawę wypoczynku dla swych robotników, zapoznając ich praktycznie z dobrodziejstwami, jakie daje kultura fizyczna i sport, właściwie ujęty. Zadowolone twarze, tryskające zdrowiem i energią postacie robotników są z pewnością najlepszą nagrodą dla dyrekcji fabryki, za wysiłki, które poniosła dla dobra swych pracowników.

Fotografia powyższa przedstawia grupę dziennikarzy sportowych reprezentujących wszystkie okręgi Rzplitej na fabrycznym boisku sportowym Stomila. Po środku stoją kierownik Okr. Ośr. Wych. Fiz. i P. W. D. O. K. VII — ppłk. Sobolewski, prezes Zw. Dz. Sport. R. P. — red. W. Sikorski, dyrektor f-y Stomil — dr. Piotrowski, prezes Oddziału Poznańskiego Z. D. S. R. P. — red. Świdziński.

Patrolowy raid „Legii“**Najcięższa na świecie motocyklowa próba szosowa**

Patrolowe raidy Legii organizowane od roku 1930-go stały się z czasem tradycyjnymi, ogólnopolskimi, próbami sprawności kierowców motocyklowych — w pierwszym rzędzie kierowców wojskowych.

Już zeszłoroczny raid patrolowy można było uważać za impregnię zakrojoną na miarę europejską. Trasa miała około 1500 km. długości, które trzeba było przebyć w trzech etapach. Startowało 63 zawodników — ukończyło raid czterdziestu dwóch. Impreza ta jednak niewiadomo dlaczego nie wywołała w społeczeństwie większego zainteresowania.

W roku bieżącym, dzięki współpracy wojska, wojskowych klubów sportowych i „Strzelca” można było znacznie powiększyć trasę i postawić organizację raidu na jeszcze wyższym poziomie.

Ze względu na doniosły, militarny, charakter tej imprezy protektorat na raidem objął Gen. Insp. Sił Zbrojnych Marszałek Edward Smigły-Rydz.

(Należy również podkreślić, że kierownictwo raidu zrobiło zasadniczy „wyłom w tradycji” i... zaprosiło na tą niezwykle emocjonującą imprezę przedstawicieli prasy i radia.

W ten sposób mogliśmy „łapać na piórno” i publikować co ciekawsze, osobiście zaobserwowane, momenty).

**NORMALNIE W SZEŚĆ TYGODNI — NA RAIDZIE
W CZTERY DNI**

Start i meta raidu znajdowały się w stolicy, trasa zaś przechodziła przez następujące miasta:

1-go dnia: Z Warszawy przez Radom — Kielce — Kraków do Żurawicy k/Przemysła (584 km. — czas jazdy dla motocykli silniejszych około 13 godz.).

2 dnia: Żurawica — Lwów — Kowel — Brześć n/Bugiem (518 km. — czas jazdy 13 godzin 2 minut).

3 dnia: Brześć n/Bugiem — Słonim — Lida — Wilno (361 km. — czas jazdy 9 godzin).

4 dnia: Wilno — Grodno — Białystok — Warszawa (451 km. czas jazdy — 11 godzin 47 minut).

Ogółem więc zawodnicy musieli w ciągu czterech dni spędzić przy kierownicy od 43-u do 48 godzin (w zależności od typu maszyn) i przebyć 1914 km po przeważnie bardzo złych drogach.

Jak duży był to wysiłek, możemy sobie łatwo uprzytomnić porównując go, z normalną, przeciętną, eksploatacją motocykla, która w naszych warunkach nie przekracza w sezonie 1500 km jazdy miesięcznie i to jazdy rozparcelowanej na nieznaczne „dawki” i odbywanej o ile możliwości po lepszych drogach.

Właściwy raid patrolowy odbył się na odcinku Warszawa — Kraków, dalej zawodnicy jechali już indywidualnie, ale klasyfikacja była podwójna: wyniki poszczególnych kierowców automatycznie zaliczano na rachunek patrolu, do którego należał dany zawodnik.

**SENSACJE NA STARCIE: „SOKOŁY 600” I MALENKIE
SETKI — „DKW—RT3”**

Na start zjawili się 129 maszyn. Ogólne zainteresowanie wzbudziły dość licznie zgłoszone „Sokoły 600” (z wózkami i bez) i dwie małe „setki” „DKW—RT3”.

Na Sokołach jechali między innymi tacy mistrzowie kierownicy, jak: Docha i Jakubowski. Na setkach „DKW”: Kozakowski i Chrostowski. Na szybkim Rudge’u — doskonały kierowca por. Nahorski. Zacięty Michałkiewicz na „BSA” z wózkiem, w którym tkwił dzielnie, nieletni, świetnie sprawujący się pasażer, znany mi już z wiosennego raidu P. K. M’u.

Wojkowi startowali wyłącznie na bojowych „M 111” z litrowym silnikiem i ciężkim wózkiem.

STO TRZYDZIESTY ZAWODNIK GONI RAID!

Start nastąpił z placu Józefa Piłsudskiego o 5-ej rano. Startowano patrolami po 3 maszyny, w odstępach dwu minutowych. Gdy już ostatni zawodnik opuszczał Warszawę, na Dworzec Główny zajeżdżał pociąg wileński wiozący... spóźnionego raidowca p. Maksimowicza.

Start i meta raidu na placu Józefa Piłsudskiego w W-wie

P. Maksimowicz wyszedłszy z pociągu czempredzej pomknął na plac startowy, dosiadł swego starowego Gilleta i... dogonił raid, nie żałony zupełnie balastem punktów karanych, jakie mu z miejsca za spóźnienie zaaplikowano.

BIAŁE, NIEUNIKNIONE, NIEBEZPIECZEŃSTWO

Po asfalcie, do Radomia raid „posuwał” — swobodnie. Kwękały tylko te maszyny, które były zupełnie nie przygotowane do jazdy.

Ale już za Radomiem zaczęła się męka. Rozjeżdżona, „dołkowała”, nawierzchnia, podrzucała zawodników bez przerwy. Nie było mowy o „wybieraniu lepszej drogi”, bowiem cała szerokość szosy Radom — Kraków jest wszędzie jednakowo starannie tak zw. „zębem czasu”, zniszczona...

Prócz tego, po przejeździe pierwszego zawodnika, szosa zaczęła „parować” białym, drobnutkiem pyłem wapiennym. Następni raidowcy zasilili tą białą chmurę nowymi dawkami pyłu. Trzeba było jechać miejscami na oślep, wciąż oczekując najgorszej niespodzianki w postaci raptem zjawiającego się w polu widzenia dyszla, nieprawidłowo jadącej, fury.

W kurzu tym omal nie rozbił się Jakubowski, któremu wyskoczyło na drogę dziecko. Gwałtowne zahamowanie skończyło się upadkiem Jakubowskiego, oberwaniem pedału i porysowaniem zbiornika paliwa. Mogło być dużo gorzej.

Przeklęty, duszący kurz i wyczerpujące siły wyboje przesładowały zawodników, aż za Lwów, dopiero na kresach wschodnich, gdy wjechano na lepsze drogi, ustało trzęsienie i zmniejszyły się chmury kurzawy.

**PIERWSZY ETAP ZMÓĞŁ CZTERDZIESTU
ZAWODNIKÓW**

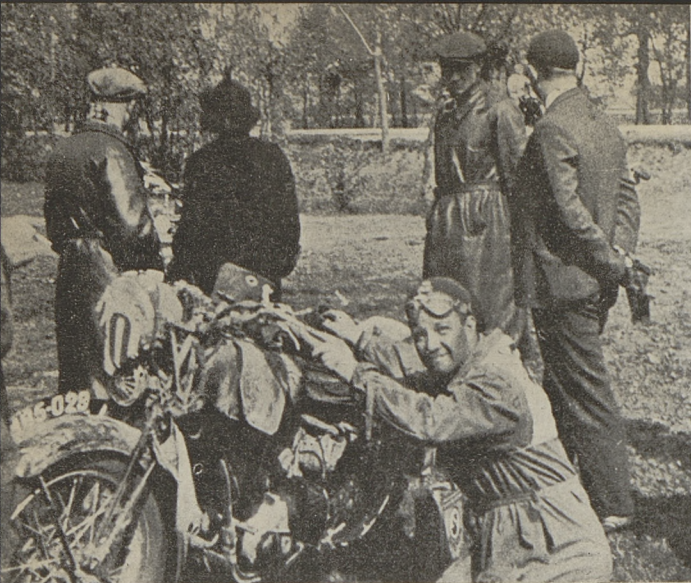
Nie wszyscy zawodnicy mieli dość pieniędzy na staranne przygotowanie swych maszyn, nie wszyscy przeszli odpowiedni trening. To też na pierwszym, wyjątkowo „złośliwym” etapie, wycofał się cały szereg uczestników.

Szczególnej wyczerpująca okazała się kręta, podgórska, droga Kraków — Przemyśl. Często i trudne wiraze były tym trudniejsze do wzięcia, iż kurz utrudniał orientację, a wyboje wyrzucały niespodziewanie z siodła. Tak „solówkarze”, jak i kierowcy motocykli z wózkami mieli na tym odcinku ciężką „szkołę”.

Najgorzej jednak czuli się ci, którzy mieszkając w dolinach przejeżdżili swą „karierę” wyłącznie na płaskich drogach. Brak pieniędzy i brak dobrych dróg nie pozwalał im na odbywanie kosztownych i niszczących przecież maszynę, wycieczek w podgórskie okolice.

Teraz, na raidzie patrolowym, dały się odczuć skutki uwiadu naszej jednostronnej turystyki motorowej. Na etapie Warszawa — Przemyśl „wsiało” definitywnie czterdziestu kilku zawodników — wsiało bądź z powodu złego stanu maszyn, bądź z powodu braku treningu.





Jakubowski pieści maszynę przed próbą szybkości...

jeśli pojedziesz dalej bez okularów, niewątpliwie stracisz wzrok, byłby to zresztą ciekawy, aktualny wypadek..."

(A propos „wypadek”: jeden z wojskowych motocykli wywrócił się przed Przemysłem tak nieszczęśliwie, że kierowca uległ ciężkim ogólnym obrażeniom i złamaniu obojczyka).

Mimo piekielnego zmęczenia kierowcy, przed zdaniem maszyn do parku, poddawali je drobiazgowemu przeglądowi, który był konieczny ze względu chociażby na bezpieczeństwo jazdy w dniu następnym...

Jakubowski nawet twierdził zdecydowanie, że o jego zwycięstwie zadecydowały w dużym stopniu właśnie *staranne przeglądy* maszyny na etapach. Czyścił on co wieczór wszystkie filtry, zmieniał świece na nowe (co w dużym stopniu ułatwiało surowo punktowany start maszyny) zmieniał dwukrotnie oliwę, przeczyścił nawet bak na benzynę, no i jak najstaranniej oglądał opony, które zawsze mogą kryć krótkie, ale przecież w końcu przebijające dętkę, gwoździe. Dzięki oglądaniu opon, cały szereg zawodników wykrył obecność gwoździ i unikał przykrości z klejeniem dętek na trasie — co zawsze zmusza do niebezpiecznego nadrabiania straty czasu.

NIECO O ZBĘDNEJ „ARYTMETYCE NAWIGACYJNEJ”

W Żurawicy pod Przemysłem, siedzibie batalionu pancernego, kończył się pierwszy etap. Oczywiście pierwszy zawodnik jaki się zjawił na mecie był wojskowym jadącym na silnej maszynie M 111, dzięki której miał, aż 48 minut nadrobionego czasu i mógł sobie przed oddaniem karty drogowej spokojnie przejrzeć zmęczony motocykl i przekroczyć metę bez punktów karnych. Ale... zgubiła go „arytmetyka nawigacyjna”, która polegała na dokonywaniu koniecznych i denerwujących obliczeń czasu przyjazdu na poszczególne punkty lub metę. Obliczenia te musiał dokonywać każdy zawodnik osobno (gdyż każdy, miał inne czasy startu).

Otóż, ów kapitan pomylił się w dodawaniu o całą godzinę i będąc przekonany, że jest późniejszym — czempionem oddał swą kartę nietylko marnując zapas czasu, ale w dodatku „zarabiając” jeszcze 96 punktów karnych...

Inni zawodnicy, jak słyszałem, również narzekali na konieczność obliczania czasu, który raczej powinien być odrazu wpisywany przez kierownictwo, do każdej karty drogowej.

Stare wygi szosowe (wybaczcie mi Mistrzowie!), jak Docha, Jakubowski, Nahorski i inni wypowiadali sobie „czas” na karteczkach, które poumieszczali za specjalnymi osłonami celuloidowymi i tak regulowali według nich szybkość, aby mieć wciąż nieco zapasu na ewentualne „klejenie” kiszek. Przemysłny Jakubowski wziął nawet w celu pewniejszej „nawigacji” aż dwa zegarki...

Powszechną sensację wzbudził w Żurawicy porucznik Romański, który przyjechał bez... osi przedniego koła! Trudno wyłomaczyć dlaczego koło nie „odmaszerowało” dość, że było tak a nie inaczej i, że załoga motocykla dojechała cała i zdrowa.

BĄBLE NA RĘKACH I TOALETA MASZYN

Wszyscy bez wyjątku zawodnicy, którzy dobrnęli do Żurawicy, kleli drogi na czym świat stoi. Rzeczywiście te kilkaset kilometrów wyboi miało w sobie coś koszmarnego! Na dłoniach kurczowo trzymających wciąż wyrwijającą się kierownicę, potworzyły się bąble — pięć bąbli na jednej dłoni nie było rekordem. Taką obolałą dłonią trudno manewrować — gdy przyszło zmieniać dętkę lub co gorsza kleić, niektórzy byli bliscy załamania się psychicznego! A dętki klejono na pierwszym etapie masami — tyle gwoździ kryło się w zdradliwym pyłe przydrożnym.

Prócz tego dokuczala kierowcom zła widoczność przez okulary, pył bowiem pokrywał szybki i zmuszał do nadmiernego wyęzania wzroku. Więc byli tacy, którzy... popodnosili okulary i przyjechali do Żurawicy z tak przekrwionymi białkami, że nieletnie dzieci zgromadzone u mety, dostawały konwulsji ze strachu, a obecny lekarz zacierał ręce i hojnie udzielał ponurych prognoz:

„— zapalenie spojówek zupełnie pewne, mój drogi, —

HISTORIA Z RURKA

Drugi etap Żurawica — Brześć n/B. prowadził z początku przez fatalne drogi Małopolskie, które zdążyły jeszcze „na pożegnanie” porządnie dać się raidowi we znaki!

Klasycznym przykładem „ważnej magistrali ostatniego rzędu” jest odcinek Gródek — Lwów, na którym cokolwiek naszykowany materiał na naprawę, ale doły są tak straszne, że jak twierdzą niektórzy „trzeba było podwiązać sobie szczękę, żeby zęby wzajemnie się nie pokruszyły”.

Smutnie „wsiałk” w Złoczowie Nahorski (Rudge), któremu pierścienie zrobiły kawał i silnik po postoju nie dał się już zapuścić!

Natomiast tragikomiczną przygodę z rurką od zbiornika benzyny miał jeden z „solówkarzy”, który w pewnym momencie skonstatował, że rurka „puszcza”. Wypadek zdarzył się akurat koło jakiejś osady czy miasteczka. Usłużny policjant rozesał dzieci za miejscowym kowalem, który załatwiał przewód tak starannie, że benzyna wogóle przestała ciec...

Jednak zacięty motocyklista nie dał się wygrać i po krótkiej naradzie z przedstawicielem władzy, zdecydowano, że rurkę można zastąpić gumowym węzłem używanym do pewnych, popularnych zabiegów lekarskich... Myśl ta wprowadzona momentalnie w czyn, umożliwiła pechowemu zawodnikowi kontynuowanie raidu.

JAZDA PO BEZDROŻACH

W momencie startu z Brześcia wszyscy kierowcy bez wyjątku myśleli o jednym: o jaknajszyszym pokonaniu „terentu” ciągnącego się na trasie przez przeszło pięćdziesiąt kilometrów. „Teren” składał się z dwu odcinków: piaszczystego i glinastego, przy czym ten ostatni dla rozmaitości był sfalowany pagórkami — na szczęście wzniesienia miały dogodny wjazd, a więcej strome zjazdy. Gdyby raid szedł w odwrotnym kierunku sprawa sforsowania tych pagórków przedstawiałaby się nieco gorzej...

Teren okazał się nie taki bardzo straszny, jak się o nim mówiło. O tym jednak, że nie był łatwy do przebycia może świadczyć fakt, iż wszystkie prawie samochody kierownictwa raidu posiadające bądź co bądź 80-cio konne silniki, grzęzły na tych odcinkach i wręcz odmawiały posłuszeństwa wymagając nawet popychania... Dobrze natomiast szły przez piasek polskie „Sokoły”, którym zupełnie wystarczył drugi bieg.

W glinie (na odcinku za Zdzięciołem) koła motocykli zdradzały chęć „bukowania”, ale i tam jakoś się wszyscy przepchali — nie wyłączając małych, dzielnych, setek „DKW” budzących wszędzie po drodze szczyry podziw u publiczności.

MICHAŁKIEWICZ SZUKA SPRĘŻYNY

W Wilnie późnym wieczorem, gdy już wszyscy zawodnicy spali, idąc do miasta spotkałem Michałkiewicza, który

Preparat do górnego smarowania REDeX zmniejsza zużycie paliwa i oleju.

wracał z jakiejś tajemniczej wyprawy — okazało się, że „biegał” po mieście w poszukiwaniu sprężyny do zaworu.

O 5-ej rano gdy szedłem na start spotkałem znów Michałkiewicza, kroczącego z nosem na kwintę — sprężyny widać, jak Wilno długie i szerokie — nie było. Ale dzielny zawodnik nie tracił do ostatniej chwili nadziei i pomyślał się kręcił w poszukiwaniu ratunku, aż ktoś z usługowych kolegów nie pożyczył mu „rodzonej” sprężyny o zbliżonym wymiarze.

ZGRZYTLIWY START

Start w Wilnie odbywał się z chytręgo mostu nad Wilią. (o tyle chytręgo, że leżącego na wzniesieniu i przez to ułatwiającego start zmęczonym maszynom).

Spracowane, czasem wręcz zdezelowane, maszyny trzeba było uruchamiać z wielkim nakładem pracy. Szereg motocykli miał popsute skrzynki biegów i rozregulowane sprzęgła, co przy ruszaniu z miejsca wywoływało straszne wycia i zgrzyty. Z przykrością muszę też stwierdzić, że cały szereg maszyn wystartował fikcyjnie, to znaczy — bez uruchomienia silnika i dopiero po przepchnięciu motocykla przez linię startu, załoga zabierała się do „generalnego remontu”, bez którego trudno było wogóle marzyć o ruszeniu w dalszą drogę!

ŻELAZNY UPÓR JANA MAKSYMOWICZA

Gdy już wszyscy zawodnicy wynieśli się wreszcie z hałasem z uspiętego Wilna, paradowałem głodny po głównej ulicy, myśląc wyłącznie o upragnionym momencie otwarcia podwoi Sztrala, za, którymi przecież, przyjemnie byłoby skosztować skromną białą kawę z pachnącą bułeczką. Zanim to jednak nastąpiło, danem mi było oglądać bardzo charakterystyczny, dla polskich stosunków, obrazek... Na pewnym rogu ujrzałem grupę ludzi otaczających krzątającego się koło maszyny raidowca. Podeszedłem bliżej i skonstatowałem, że jest to Jan Maksimowicz ze swoją staruszką „Gillet” (ten sam, który gonił raid i którego brat jadąc

brawurowo na „BSA” „Special” — uległ poprzedniego dnia ciężkiemu wypadkowi złamania kości udowej).

Maksimowicz kończył akurat nie wiem już, który skolei „remont”. Zdaje się, że w tym wypadku chodziło mu głównie o naprawę dętki — jakkolwiek na ziemi leżały wszystkie narzędzia i szereg porozkręcanych „co mniejszych” części, zdradzających, że kierowca przy okazji naprawiał co się dało.

Spostrzegłem, że kierownica Gilleta „chodzi” na wszystkie strony, że linka od dekompresora jest zupełnie urwana, że pod popychaczem tkwi „pomocnicza” (!) szmatka... Cały motocykl robił niesamowite wrażenie!

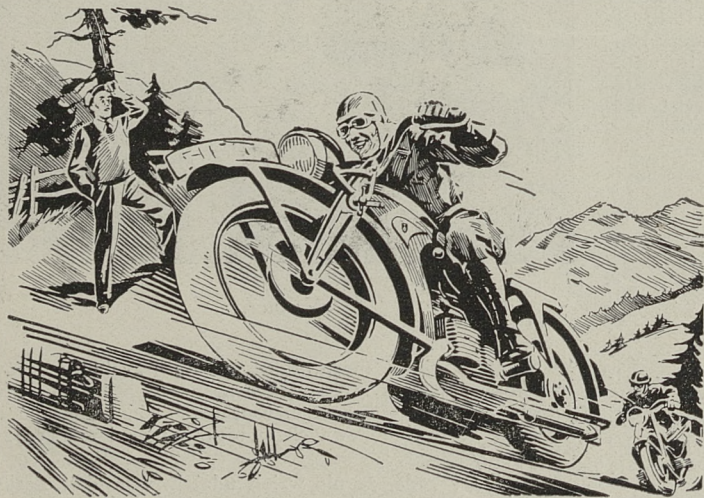
A jednak kierowca trwał na posterunku! Nie wątpił, że osiągnie cel — gorączkowo powpychał narzędzia za pazuchę, za cholewy butów i do kieszeni, „kopnął” energicznie motor i pomknął w dół zdziwionej hałasem ulicy.

...Tak, to był symbol „polskiej motoryzacji”: fanatyk-kierowca i o żelaznym zdrowiu i niezwykłym uporze oraz dogorywająca maszyna, zamęczona na wybojach i sto razy reperowana!

Zapytuję: czy zagranicą startował by kto w tak ciężkiej imprezie na podobnym gracie? I czy doceni ktoś odwagę i zapał p. Maksimowicza narażającego życie na trzęsącej się



To się nazywa sprawność!



Z Ü N D Ä P P G e s . m . b . H . N Ü R N B E R G

PRZEDSTAWICIELSTWA W POLSCE:

Polska Spółka Motocyklowa, Warszawa, Senatorska 28
Centrala Motocykli, Katowice, ul. Wojewódzka 50
Butowski i S-ka, Bydgoszcz, ul. Gdańska 24
K. Falkiewicz, Poznań, Dąbrowskiego 25
Towarzystwo Handlowe „Irwing”, Kraków, Grodzka 60
Scott & Pawłowski, Lwów, Akademicka 5
„Motor” Inh. Joh. v. Grabla, Gdańsk, Samtgasse 8



Gillet? Zdaje mi się, że jego wyczyn jest równie wielki, jak zajęcie jednego z pierwszych pięciu miejsc na nowej, pewnej maszynie!

Dodać zresztą trzeba, że podobnych zapaleńców rozporządzających przestarzałymi maszynami startowało w raidzie patrolowym kilkunastu.

OSTATNIE EMOCJE — PRÓBA SZYBKOŚCI

Wyjechałem z Wilna daleko za raidem, po drodze do Warszawy spotkałem jedynie „skonany”, tkwiący przy szosie, motocykl M 111 porucznika Romańskiego. Biedak z powodu pęknięcia ramy musiał zrezygnować z niezłego nawet miejsca (miał zdaje się tylko 105 punktów karnych!).

Poza tym nie zaszło w czasie mojej podróży nic godnego uwagi — jakkolwiek warto by było wspomnieć o niesłychanie nikłej ilości znaków drogowych na terenie Grodna i Białegostoku oraz o fatalnym stanie bruku w obu tych miastach (te dwa momenty znakomicie zmniejszają średnią na odcinku Wilno — Warszawa).

Gdy w Białymstoku tankowaliśmy benzynę, właściciel pomp, uskarżał się nam, że Zarząd miejski, mimo, iż zarabia na pompie 600 złotych rocznie — nie chciał wstawić 10 kamieni, które by załatały fatalne wyboje przed stacją benzynową (poprzednie kamienie ktoś skradł w nocy!). Ostatecznie, po długich molestowaniach, zarząd miejski w Białymstoku osądził, iż stać go na dokonanie reperacji bruku, ale jednak nie w tak dużych rozmiarach — wstawiono ostatecznie pięć kamieni, polecając właścicielowi pompy, aby resztę brakujących „głazów” umieścił w odpowiednim miejscu osobiście...

Próba szybkości odbyła się na dystansie 20 km. na odcinku Wyszków — Radzymin, posiadającym, jak wiadomo nawierzchnię nowoczesną. Szybkości minimalne były ściśle określone dla każdej kategorii motocykli. Najniższa — wynosiła 55 km. na godzinę (dla kategorii do 250 cm³) — najwyższa 76 km. na godzinę. Szybkość maksymalna nie była określona, ale kierowcy musieli jechać bardzo uważnie i raczej trzymać się dolnej granicy — gdyż za zatarcie maszyny groziło wyeliminowanie. Start do tej próby odbył się z miejsca.

Do próby stanęło 57 maszyn.

Najpewniejsze
CEWKI
SYGNAŁY
SWEL · K. Zakalski
 WARSZAWA · AL. 3 MAJA 12 · TEL. 230-19.

Józef Docha — najpopularniejszy motocyklowy kierowca polski opowiada przed próbą szybkości o swych wrażeniach z raidu

KILKA WNIOSKÓW

Trudności w jakich odbył się tegoroczny raid patrolowy, były nieraz większe niż te, jakie mieli do przebrnięcia zawodnicy na zeszłorocznych zawodach „Six Day's” w Niemczech. Kilkaset kilometrów drogi z wybojami, kurz i górskie serpentyny, były dla polskich zawodników równie trudne do przebycia, jak liczne terenowe i górskie odcinki na „Six Day's”.

Utrzymanie przeciętnej, wynoszącej na raidzie patrolowym od 30 do 45 km. na godzinę — było z pewnością trudniejsze niż utrzymanie tejże samej szybkości na bądź co bądź niekurzących, pozbawionych wyboi, „terowanych” nawet drogach niemieckich! Poza tym, trzeba podkreślić, że trasa zawodów „Six Day's” była zamknięta i pilnie strzeżona, podczas gdy uczestnicy raidu patrolowego narażeni byli na niesłychanie groźne awarie z niezdiscyplinowanymi wozami, rowerzystami i t. p.

Nie mam zamiaru zresztą nikogo przekonywać, że raid patrolowy jest trudniejszy od „Six Day's”. W gruncie rzeczy są to imprezy o odmiennych założeniach. Jednak wydaje mi się, że raid patrolowy, jako wielka impreza szosowa rozgrywana na fatalnych drogach, w ciężkich, wyżej opisanych warunkach — może być śmiało zaliczony do imprez decydujących o celowości danych konstrukcji motocyklowych i stopniu wyszkolenia zawodników. W tegorocznym kalendarzu imprez motocyklowych na terenie całej Europy nie widzę imprezy szosowej równie ciężkiej, jak nasz, rozegrany już raid patrolowy...

Raid patrolowy wykazał wszem wobec, że „Sokoły 600” dają sobie radę z naszymi drogami. Również przekonali się wreszcie, tak liczni w Polsce wrogowie małych motocykli,



Na mecie.

że małe „setki” mogą oddać wielkie przysługi i dorównać kilku najcięższym maszynom na przestrzeni tysięcy kilometrów! Może wreszcie nieusprawiedliwiona niechęć do tych oszczędnych i pewnych motocykli ustąpi miejsca zachwyty?

Wielka szkoda, że nie wzięli udziału w raidzie doskonałi kierowcy śląscy i poznańscy, stale uchylający się od udziału w imprezach organizowanych poza ziemiami zachodnimi, bądź południowo-zachodnimi.

Organizacja tegorocznego raidu nie pozostawiała nic do życzenia... Natomiast należy „napiętnować” ponture przyjęcie, jakie zgotowała raidowcom... Warszawa, która zainteresowała się „niedwuznacznie więcej” biegiem kolarskim, aniżeli finiszem morderczej imprezy motorowej! Fakt ten przypisać należy przede wszystkim brakowi racjonalnej propagandy tej niezmiernie trudnej i bardzo interesującej imprezy.

W roku przyszłym trasa raidu patrolowego przejdzie

przez Kraków, Katowice, Wilno, Gdynię i Warszawę i będzie miała 3000 km. długości.

WYNIKI RAIDU

Dopiero w dniu 18 maja komisja sędziowska ukończyła obliczenia wyników raidu. Okazało się, że z pośród 130 maszyn, które wystartowały z Warszawy, ukończyło raid zgodnie z regulaminem zaledwie — 68!

Najwięcej przetrzebione zostały zastępy „solówka-rzy”, których wystartowało 67-iu, a dojechało **zaledwie — dwunastu!** Należy też podkreślić, że ci, którzy dojechali w zdecydowanej większości rozporządzali nowymi, doskonale utrzymanymi maszynami. „Posianych” po trasie 55-ć motocykli — to przeważnie maszyny dokładnie już „przechodzone” i nie nadające się do ciężkich zadań.

W klasyfikacji patrolowej pierwsze miejsce zajął patrol Nr. 41 WKS „Legia” w składzie por. Łętowski, kpr. Sobolewski i kapr. Giza. Patrol ten „uzbierał” ogółem najskromniejszą ilość punktów karnych (—220 i dzięki temu kandyduje do wieczystej nagrody imienia I Marszałka Polski J. Piłsudskiego.

Drugie miejsce zajął zajął patrol Nr. 17 (—337 pkt. karnych) WKS Lublin w składzie por. Bejgrowicz p. Hawryluk i plut. Bocheński. Patrol ten kandyduje do nagrody przechodniej imienia Marszałka Śmigłego-Rydza.

Trzecie miejsce zajął patrol Nr. 9 (WKS Lwów), czwarte patrol Nr. 15 (WKS — Poznań).

W klasyfikacji indywidualnej pierwsze miejsce zajął Józef Jakubowski (PKM — Warszawa).

Dobra technika jazdy, spokój, łut szczęścia i nowy „Sokół” pozwoliły p. Jakubowskiemu uniknąć punktów karnych. Na próbie szybkości „wyrobił” on 21,60 pkt. dodatknych. (Zdaje się nie ulegać najmniejszej wątpliwości, że p. Jakubowski otrzyma cenną nagrodę w postaci „Sokoła” ofiarowanej przez P. Z. Inż.

Na drugim miejscu znalazł się p. Kubiak (również z P. K. M.), także na motocyklu „Sokół 600”. Pan Kubiak wyszedł z raidu nie tak czysto jak jego kolega klubowy Jakubowski — ale ostatecznie, z wrodzonym sobie temperamentem dodał gazu na próbie szybkości i osiągnął tak doskonale czas, że nadrobił utracone w raidzie 10 punktów.

Należy podkreślić, że p. Kubiak osiągnął najlepszy czas dnia w swojej kategorii.

Trzecie miejsce zajął p. Józef Docha (z W. K. S. „Legia”). Pan Docha zajął na próbie szybkości 2-gie miejsce.

Czwartym z kolei w klasyfikacji indywidualnej jest młody i ambitny kierowca p. Mieczysław Szczawiński z W. K. S. Legia, który startował na pięknym Nortone.

W kategorii motocykli z przyczepkami najlepsze wyniki osiągnął kpt. Janusz Francki z W. K. S. Lwów, który miał 500 pkt. dodatknych i 21,60 pkt. na próbie szybkości. Kpt. Francki jest kandydatem do nagrody ofiarowanej przez Dow. Broni Pancerniej (nagrodę stanowi motocykl „Sokół 600”).

Następne miejsca zajęli 2) st. sierż. Wiśniewski z WKS Łódź, 3) st. m. w. Krzywicz z WKS Legia, 4) kpr. Giza z WKS Legia.

B. Andrzejowski

VII RAJD

Szlakiem Marszałka J. Piłsudskiego

NA MOTOCYKLU DKW

MODEL RT 3 W CENIE ZŁ. 865. —
W 4 DNI — 2000 KILOMETROW

Parę ciekawych cyfr:

Wytrzymałość !!

Zgłoszonych do rajdu	146	motocykli
Na starcie	129	„
Na mecie	57	„

2 (seiki) D.K.W. startowały
2 „ „ „ „ zwyciężyły
I i II miejsce w klasie 250 ccm.

Oszczędność !!

Koszt przejazdu całej trasy
t. zn. 2000 klm. wyniósł:

benzyny 34	litr.	—	zł. 20.40
oliwy	1 1/3	„	—
razem			—

Czy mogą być lepsze dowody, że motocykl DKW jest wytrzymały i rewelacyjnie oszczędny?

Generalne przedstawicielstwo na Polskę
Warszawska Spółka Samochodowa

Centrala TWARDA 64

Sprzedaż MAZOWIECKA 11

5 REKORDÓW ŚWIATOWYCH ERYKA FERNIHOUGH'A

Eryk Fernihough ustanowił ostatnio szereg światowych rekordów szybkości na motocyklu.

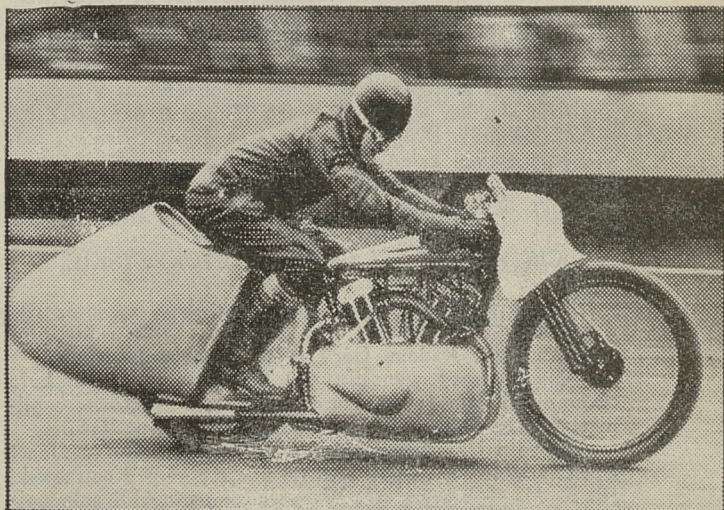
Na solowce z lotnego startu na dystansie: 1 kilometra osiągnął Fernihough 273,24 km/godz., zaś na dystansie 1 mili 270,963 km/godz.

Na jednej mili bez rozbiegu osiągnął on szybkość 176,256 km/g.

Poza tym Fernihough startował na motocyklu z wózkiem i ustanowił następujące rekordy: kilometr z rozbiegiem — 220,665 km/godz., (dotąd, rekord Hennego wynosił 207 km/godz.) oraz mila z rozbiegiem — 217 km/godz.) dotąd Henne miał 206 km/godz.).

Motocykl Fernihough'a miał silnik JAP 1000 cm³ OHV i kompresor Zollera.

Należy zaznaczyć, że „Ferni” bił rekordy bez aerodynamicznej obudowy motocykla i osobiście przygotował maszynę do bicia rekordów.



KRONIKA MOTOCYKLOWA.

UROCZYSTOŚCI MOTOROWE I SENSACYJNY WYŚCIG NA ŻUŻLU W WIELKICH HAJDUKACH.

W dn. 23 maja odbyły się w Wielkich Hajdukach międzynarodowe wyścigi motocyklowe na torze żużlowym. Wyścigi zorganizowała z okazji swego 5-ciolecia motocyklowa sekcja Kolejowego Przystosowania Wojskowego w Katowicach. Protoktorat nad zawodami objął dyr. Kolei Państwowych inż. Wyleżyński.

Wyścigi zostały poprzedzone raportem stu motocyklistów, przy którym obecny był wiceprezes Pol. Zw. Motocyklowego płk. Wyrwiński, sekretarz P. Z. M. kpt. Krupiński oraz p. Józef Docha.

Po raporcie nastąpiła defilada i nabożeństwo w kościele na Zawadziu. W południe odbył się wspólny obiad w Domu Ludowym.

O godzinie 15-ej popołudniu odbyły się wyścigi. Spośród zgłoszonych zawodników zagranicznych stawili się dwaj Niemcy Rumrich i Busse oraz Austriak Schiffermüller.

Na stadionie udekorowanym sztandarami tych państw, których przedstawiciele brali udział w zawodach, zebrało się około 20 tysięcy publiczności, co jak na polskie stunki jest liczbą imponującą.

Przed wyścigami, na tor wjechali członkowie sekcji motocyklowej Kolejowego P. W., którzy w pełnym rynsztunku bojowym (co zrobiło bardzo silne wrażenie) przedfilowali przed publicznością.

Wyścigi rozpoczął bieg maszyn sportowych z silnikami o pojemności ponad 350 cm³. Wyniki były następujące: I-y przedbieg: 1) Hennek — K. P. W. Katowice w czasie 1.47,9; 2) Bittner — Chorzów 1.54,5.

II-gi przedbieg: 1) Witkowski — Bydgoszcz, 2) Bański — Katowice, 3) Szydłowski — Grudziądz.

Finał: 1) Hennek 2,19 minut, 2) Bański — Katowice 32 minuty, 3) Witkowski zeszloroczny mistrz polski.

Finał był o tyle nieciekawym, że Hennek prowadził przez cały czas od początku do końca (bieg ten był rozegrany na przestrzni 4-ch okrążeń).

Wyścig maszyn wyścigowych specjalnych, z silnikami o pojemności do 350 cm³ odbył się również z dwoma przedbiegami:

I-y przedbieg: 1) Hennek, 2) Busse, 3) Breslauer. Hennek otrzymał 100 metrów handicap'u i wygrał o długość maszyny. II-i przedbieg zwyciężył Brudny przed Wylem. W finale (5 okrążeń) pierwsze miejsce zajął Busse, osiągając czas 1.44,1.

Wyścig maszyn specjalnych (z silnikami ponad 350 cm³) o nagrodę honorową dyr. inż. Wyleżyńskiego odbył się w pięciu biegach po 4-y okrążenia. Każdy zawodnik startował 3 razy „na punkty” t. znaczy że np. za I-e miejsce otrzymuje się 4 punkty, za drugie 3 i t. d.

W ogólnej punktacji pierwsze miejsce zajął Rumrich (Niemcy) otrzymując 12 punktów. Drugi był również Niemiec — Busse z 9 punktami. Pozostałych 3-ch zawodników miało po 7 punktów, wobec czego odbyła się eliminacja, w której zwyciężył Schiffermüller (Austria) zajmując trzecie miejsce w klasyfikacji zasadniczej. Czwartym był ostatecznie Bathelt (Polska) i piątym Breslauer (Polska). W wyścigu tym wyrzucił się Busse na jednym z zakrętów.

Wyścig o najlepszy czas dnia (1 okrążenie) z indywidualnym startem wygrał Rumrich (Niemcy) okrążając tor w 22,2 sekundy. Drugie miejsce zajął Busse (Niemcy) mając czas gorszy zaledwie o jedną dziesiątą sekundy. Dopiero rzecie miejsce zajął Polak Bathelt z Bielska. Czwartym był Schiffermüller (Austria).

CIĘŻKI RAID W GÓRY ŚWIĘTOKRZYSKIE.

Stołeczny Klub Motocyklowy „Strzelec” zorganizował dwudniowy raid w Góry Ś-to Krzyskie. Trasa raidu prowadziła przez Radom, Góry Ś-to Krzyskie do Kielc.

Długość trasy wynosiła 450 kilometrów, w tym było około 40 kilometrów bardzo ciężkiej drogi gruntowej o gliniastym, rozmiękłym po całonocnym deszczu podłożu.

W ogólnej klasyfikacji pierwsze miejsce zajął p. Józef Docha z W. K. S. „Legii”, drugie miejsce — p. Kostrzewski (P. K. M. — Warszawa). W kategorii motocykli solo naj-

lepszy był p. Kubiak (P. K. M.). Wszyscy trzej startowali na Sokołach „600”.

Ogółem w raidzie S-to Krzyskim brało udział 19-tu zawodników.

MIĘDZYKRAJOWE WYŚCIGI NA ULICACH POZNANIA.

W dniu 2-go maja poznański klub motocyklowy „Unia” zorganizował wyścig uliczny, w którym wziął udział szereg znanych kierowców zagranicznych z Schumanem i Linkiem na czele.

Trasa wyścigu składała się z 10 okrążeń po 2 km.

Do biegu pierwszego (dla motocykli z silnikiem do 600 cm³ pojemności) stanęło 8 zawodników. Zwyciężył Mieloch na Nortonie (Kl. Motocykl. w Ostrow.) w czasie 17 minut 42,4 sek.

Drugie miejsce zajął Ostapowicz (K. M. Z. S. — Gdynia) na „Rugde”.

W biegu dla motocykli z silnikami o pojemności 350 cm³ startowało również 8 zawodników. Najlepszy czas uzyskał Breslauer (Katowice) na Velocette, który po zaciętej walce zwyciężył Linka jadącego na Nortonie. Czas Breslauera: 16 min. 47,5 sek. Trzecim był Dąbrowski (K. M. Z. S. — Gdynia) młody i dobrze zapowiadający się zawodnik, który startował na motocyklu „Velocette”.

Bieg dla maszyn z silnikiem o pojemności do 250 cm³ zgromadził na starcie tylko 4 zawodników. Zwyciężył dość niespodziewanie Weil z Poznania na „Rugde” osiągając niezły czas 18 min. 01 sek. Drugie miejsce zajął Ziółkowski na DKW, trzecie Śmięgielski (Gedania — Gdańsk) na Arielu.

Bardzo efektywną jazdę na motocyklu z wózkiem z demonstrował Schuman, który zwyciężył bezapelacyjnie polskich kierowców Olejniczaka i Kowalskiego.

W biegu o „Złoty Kask” startowali pierwsi trzej zawodnicy z każdej kategorii. Po zaciętej walce zwycięstwo odniósł Breslauer w czasie 16 minut 47 sekund.

Następne miejsca zajęli 2) Link (Wiedeń), 3) Mieloch (Ostrów), 4) Ziółkowski (Poznań).

Do biegu z wyrównaniem o nagrodę gen. dyw. Burhardt-Bukackiego zakwalifikowało się 4 zawodników, jednak na starcie zjawili się tylko dwaj: Breslauer i Link. Dąbrowskiemu i Śmięgielskiemu maszyny odmówiły posłuszeństwa.

Bieg ten wygrał Link — Breslauer wskutek defektu maszyny wycofał się po 7-ym okrążeniu.

ULUBIONE ZAWODY ANGLIKÓW



Pokonywanie stromych wzniesień to najbardziej emocjonujące imprezy motocyklowe — organizuje się je masami na terenie całej Anglii.

Czasy dawne—sukcesy, które trwają..

Przedstawiamy Elitę Polskich Jeźdźców Automobilowych

Kontynuując, rozpoczęte w kwietniu r. b. odświeżanie wspomnień, związanych z powstaniem „Elity Polskich Jeźdźców Automobilowych“, utworzonej przez Komisję Sportową Automobilklubu Polski w roku 1928-ym, przedstawiamy obecnie trzeciego z kolei członka „Elity“ — inż. Henryka Liefeldta.

Inż. Liefeldt jest bodajże najwybitniejszą postacią polskiego sportu automobilowego. Kierowca wielkiego talentu i, tak rzadko idącej w parze z talentem — wielkiej pracowitości, zapisał się głęboko, rytymi zgłoskami w historii polskiego automobilizmu.

Nazwisko inż. Liefeldta, w okresie jego aktywnej pracy sportowej, znane było, jak Polska długa i szeroka. Żadne

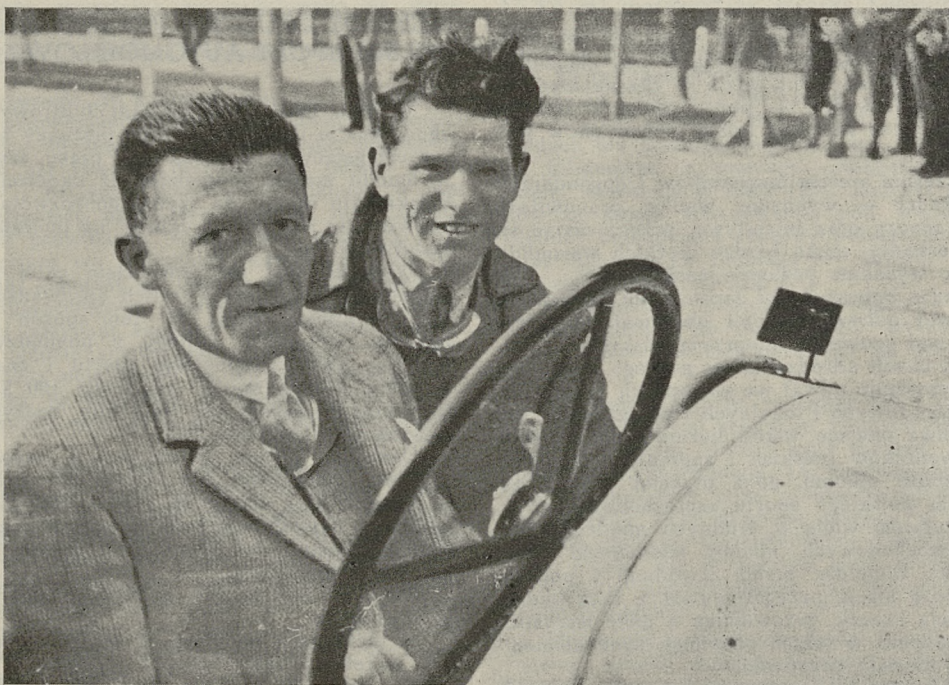
trudy nie potrafiły zmóc żelaznej energii, wielkiej ambicji i twardego uporu Liefeldta, aż przewlekła choroba nadszerpnęła jego siły fizyczne.

Nazwisko i praca sportowa inż. Liefelta winna być sztandarem dla młodej generacji sportowców samochodowych, która — miejmy nadzieję — w okresie koniunktury motoryzacyjnej, z każdym rokiem zwiększać będzie swe kadry.

Kim był inż. Liefeldt dla polskiego automobilizmu najlepiej wiedzą, jego przyjaciele i koledzy. Im więc oddajemy głos w scharakteryzowaniu tej nieprzeciętnej postaci nie tylko na arenie automobilowej, ale również na terenie całego sportu polskiego. (red.)

INŻ HENRYK LIEFELDT

Pierwszy Mistrz Polski w Jeździe Automobilowej.



GRUNTOWNY ZNAWCA SAMOCHODU, SPORTSMEN WIELKIEGO KALIBRU

Znawca i długoletni prezes Komisji Sportowej Automobilklubu Polski — dyr. Janusz Regulski, uproszony przez redakcję A. T. S'u o scharakteryzowanie osoby inż. Liefeldta, w ten sposób określił tę nieprzeciętną postać na terenie sportu automobilowego:

— Liefeldt to 100%-wy sportowiec automobilowy. Łączył on zawsze w sobie nietylko walory znakomitego praktyka i teoretyka kierownicy — jednego z najlepszych znawców samochodu w Polsce — lecz również i wyjątkowo wartościowego i uczynnego kolegi i miłego kompana w sporcie.

— Liefeldt przeżywał swoje wzruszenia sportowe z niesłychaną mocą, głębiej, niż to się zdarza widzieć u kogokolwiek. Myślę, że mam prawo czynić porównania, gdyż widziałem w swoim życiu już setki automobilistów.

— Mówiąc o zdolnościach technicznych zaznaczyć muszę, że nikt jak Liefeldt nie potrafił tak troskliwie przygotować siebie i wozu do zawodów.

— Liefeldt był kłębkim nerwów do chwili ruszenia ze startu. Bezpośrednio po starcie był już zimny i opanowany — jak głaz.

— Liefeldt miał w sobie upór walki — zaletę, której Polakom — na nieszczęście — brak. Szedł twardo, z uporem na zwycięstwo dobrze opracowane i z całą troskliwością przygotowane.

— Upór i twardość, z jaką walczył o zwycięstwo, nie przeszkadzały mu jednak być w stosunku do towarzyszy uczynnym i gotowym zawsze do pomocy, a w stosunku do kierownictwa zawsze subordynowanym.

— Uważam za olbrzymią szkodę dla organizacji automobilizmu i sportu samochodowego, że zdrowie nie pozwała obecnie inż. Liefeldtowi na dalszą pracę w tak gorąco przez niego umiłowanej dziedzinie.

Janusz Regulski.

MOTOCYKLISTA, AUTOMOBILISTA, LOTNIK

Osoba Henryka Liefeldta wiąże się nierozdzielnie ze „złotym“ okresem automobilizmu i sportu samochodowego w Polsce. Nazwisko jego było i pozostanie nadal synonimem znanstwa techniki samochodowej, ambicji sportowych i doskonałości jazdy. Inteligentny, pracowity, energiczny z natury — poświęcił całe swe życie umiłowanym przez siebie lotnictwu i automobilizmowi.

Po okresie wojny światowej zakłada własne zakłady samochodowe, które z biegiem czasu dostosowując się do aktualnych warunków, przeistacza w wytwórnice pracującą dla potrzeb naszego lotnictwa. Kierowany ambicją twórczą, kosztem dużych wysiłków materialnych, buduje udany prototyp lekkiego silnika lotniczego, wypuszcza serię przenośnych pomp strażackich z silnikiem spalinywym własnej konstrukcji, pracuje stale nad udoskonaleniem metod produkcji precyzyjnych części zespołowych silników lotniczych i samochodowych.

Liefeldt posiadał trzy pasje, którym się oddał w niewolę, bez reszty — automobilizm, lotnictwo i kolekcjonowanie dzieł sztuki.

To paradoksalne skojarzenie najpostępowszej techniki i ruchu ze spokojną, przemawiającą zastygłymi już walarami sztuką, jest dowodem bogactwa natury i dużej skali odczuć Liefeldta. Wrażliwość ta znajduje wyraz w stylu Liefeldta, jako sportowca samochodowego: jeździ doskonale i zawsze estetycznie, ładnie.

Obdarzony wybitnym talentem do sportu motorowego, już jako student w czasach przedwojennych, przyjmując z dużym powodzeniem udział w licznych wyścigach motocyklowych w Anglii.

W listopadzie 1918-go roku w przebraniu ordynansa przemycił się z Warszawy zajętej przez Niemców do kordonu austriackiego w celu przejścia na terenie Małopolski spuszczony materiał lotniczego po armii austriackiej.

Z końcem 1918-roku formuje, pod względem technicznym, pierwszą polską eskadrę lotniczą t. zw. „łącznikową”, z którą wyjeżdża na front, gdzie w charakterze obserwatora dowódcy eskadry — por. Zygmunta Hergeta bierze czynny udział w licznych lotach bojowych w grupie polskiej.

Będąc jednocześnie szefem mechaników i gospodarzem technicznym eskadry — wykazuje wielką pracowitość, dużą znajomość rzeczy oraz inicjatywę, przyczyniając się do postawienia eskadry, mimo bardzo ciężkich warunków zaopatrzenia, na wysokim poziomie technicznym.

Podczas wojny z bolszewikami zapisuje się do eskadry lotniczej, w której odbywa, w roli obserwatora, szereg lotów bojowych nad pozycjami nieprzyjacielskimi.

Po wojnie, od chwili odrodzenia się naszego sportu samochodowego, przyjmuje udział we wszystkich prawie imprezach międzynarodowych i lokalnych i od początku wybija się na czołowe miejsce wśród licznej rzeszy doskonałych współzawodników polskich i zagranicznych. Miejsca tego nie ustąpił nikomu, gdyż przestał jeździć dopiero z upadkiem polskiego sportu samochodowego.

Byłem uczestnikiem wielu b. trudnych międzynarodowych raidów samochodowych, miałem sposobność obserwowania z bliska Liefeldta przed zawodami i podczas zawodów. Maszynę swoją przygotowywał z całą pedanterią i znajomością rzeczy, przewidując z góry wszystkie ewentualności i warunki w jakich poszczególne elementy samochodu będą musiały pracować.

Jazdę jego wyróżniały: doskonale opanowanie tech-

niki prowadzenia, zmysł orientacyjny, szybkość refleksów, odwaga i specjalna inteligencja „techniczna”, która pozwalała mu na wykorzystywanie do ostatnich granic wytrzymałości mechanizmu samochodowego bez narażenia jakiegokolwiek części na uszkodzenie. Bardzo ambitny i wrażliwy na zwycięstwa — był w stosunku do innych zawodników więcej niż koleżeńskim i często, wbrew swoim interesom, udzielał rad i pomocy konkurentom.

Wszyscy pamiętamy z licznych raidów i wyścigów samochodowych miłą, uśmiechniętą, czasem zatroskaną iwarz polskiego „primasa” na ładnym, rasowym Daimlerze, w „wiecznej” angielskiej kurcie sportowej, z gołą głową i nieodzownym w rękę termosem z czarną kawą, którą mistrz uwielbia i bez której wygranę raidu „w cuglach” byłoby dla niego nie do pomyślenia.

Po kilkuletniej przerwie, spowodowanej złą koniunkturą, polski sport samochodowy w roku bieżącym odżyje i przypuszczamy, że już na długi okres czasu.

Liefeldt, na skutek pogorszenia się stanu zdrowia, był zmuszony do wyjazdu na pewien czas do Egiptu. Przed kilkunastu dniami powrócił do kraju na stałe i jeżeli siły nie pozwolą mu na ujęcie w mistrzowskie ręce kierownicy, to w każdym razie będzie nadal duszą i nerwem tego ciekawego sportu, służąc wszystkim swym bogatym doświadczeniem, wiedzą i dobrą radą.

Ryszard Herget.

LIEFELDT OBUDZIŁ I PCHNAŁ NAPRZÓD POLSKI SPORT AUTOMOBILOWY

W roku 1927 nabył Liefeldt 3 litrowy sportowy samochód Austro-Daimler. Był to pierwszy samochód w Polsce osiągnący, b. dużą na owe czasy, szybkość 160 km/g.

Śmiało można powiedzieć, iż nadejście tego wozu do Polski dało impuls do szybszego rozwoju sportu automobilowego w następnych latach aż do załamania się automobilizmu).

Wóz ten stał się protoplastą całej plejady dalszych Daimlerów a potem Bugattich sprowadzonych przez ambitnych konkurentów. W ten sposób położył Liefeldt bodajże największe zasługi, z pomiędzy naszych sportowców, nad dzwignięciem sportu i znacznym przekroczeniem „osłego mostu” szybkości 100 km/godz., w okolicy której wahały się wyczyny naszych dawniejszych samochodów (do roku 1927).

Osobiście miałem to szczęście i przywilej, iż towarzyszyłem Liefeldtowi we wszystkich prawie imprezach, w których brał udział na tym wozie. Czasy owe wspominał z największym sentymentem. Jazda z Liefeldtem była prawdziwą przyjemnością i dawała masę satysfakcji dla jego towarzysza.

Liefeldt wykazywał najwyższe przymioty kierowcy wyścigowego:

1) techniczną umiejętność jazdy, chłodne wykorzystanie wszelkich sprzyjających warunków, aż do pełnych 100%, jednakże bez zawiadackiego ryzykanctwa;

2) olbrzymią rutynę imprezową (jeszcze z czasów motocyklowych);

3) nadzwyczajne opanowanie sprzętu pod względem obsługi i przygotowania, lecz i co więcej — pełne wycucie, a nawet twórcze zrozumienie konstrukcji wozu;

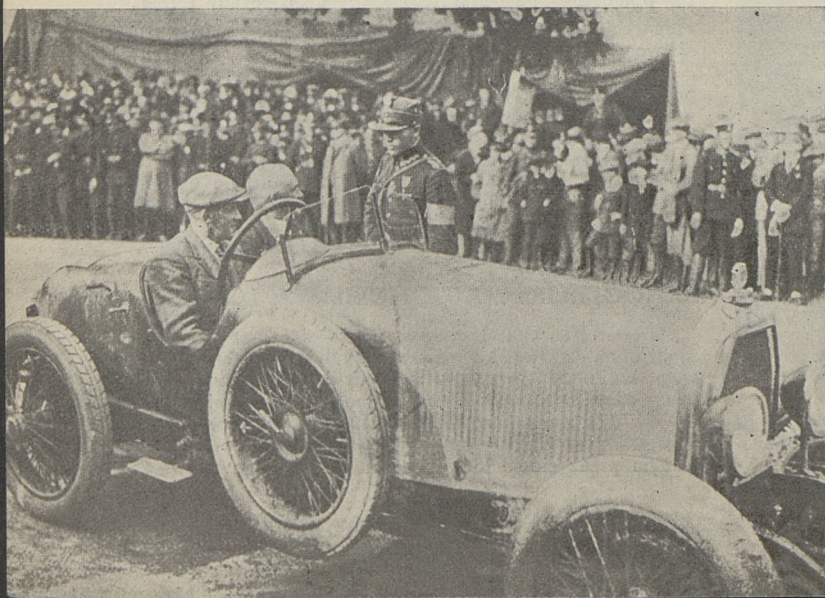
4) zalety osobiste ze sławną jego dewizą na czele „keep smiling”, którą nieraz pocieszał zmartwionego towarzysza.

Naprawdę możemy gorzko żałować, że upadek naszego automobilizmu nie pozwolił Liefeldtowi na wypłynięcie na arenę najważniejszego sportu międzynarodowego, pomimo b. szczęśliwych początków w tym kierunku.

Możemy też bez najmniejszej przesady powiedzieć, iż automobilizm polski zmarnował tu szansę, która nie tak prędko się powtórzy, co gorzej, szansę, której z powodu naszej biedy, może już w ogóle nie będziemy mieli.

Aleksander Seńkowski.

Inż. Liefeldt na Austro-Daimlerze przed wyścigiem płaskim we Luowie w r. 1928-ym, na którym tryumfował osiągając szybkość 140 km/godz.



MAJĄTEK I DOCHODY SĄ ZAGROŻONE

odpowiedzialnością cywilną za szkody
wyrządzone w związku z prowadzeniem
samochodu

Przed skutkami tej odpowiedzialności chroni polisa
Polskiego Towarzystwa Ubezpieczeń PATRIA S. A.
Warszawa, Plac Napoleona 3, telefon 506-93

KARIERA SPORTOWA PIERWSZEGO MISTRZA POLSKI INŻ. HENRYKA LIEFELDTA

Nazwisko inż. Henryka Liefeldta związane jest nierozłącznie z historią pierwszych lat sportu motorowego w Polsce. W czasach, gdy sport samochodowy stawał u nas pierwsze nieśmiałe kroki, mieliśmy w osobie inż. Liefeldta jedyne go zawodnika automobilowego na europejską miarę, który służył przykładem i wzorem tworzącej się dopiero grupce polskich kierowców raidowych i wyścigowych.

Nic zatem dziwnego, że z osobą Henryka Liefeldta łączy się pojęcie pierwszeństwa, nie tylko z uwagi na imponującą liczbę jego zwycięstw w różnorodnych imprezach automobilowych, ale również dla tego, że pewne kategorie wyczynów i osiągnięć sportowych znalazły w nim pierwszego wykonawcę na naszym terenie. Inż. Liefeldt pierwszy dosiadł prawdziwej wyścigowej maszyny, był pierwszym zwycięzcą we wszystkich niemal polskich raidach i wyścigach, pierwszy z Polaków potrafił skutecznie stawić czoła rutynowanym zawodnikom zagranicznym, a wreszcie jemu przypadł słusznie tytuł Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej. Dlatego bez żadnej przesady można powiedzieć, że kariera sportowa inż. Henryka Liefeldta to wiązanka wyczynów, które służyć mogą za drogowskaz późniejszej generacji kierowców polskich.

Jak większość kierowców wyścigowych, inż. Liefeldt jeździł początkowo na motocyklach i to nie w Polsce, lecz w Anglii. Było to jeszcze przed wojną. W pierwszych zawodach brał udział w roku 1912 na motocyklu Rudge. Już w roku następnym odniósł inż. Liefeldt pierwsze w swym życiu zwycięstwo, wygrywając w Belgii zawody Coupe de la Meuse. Później brał jeszcze udział w zawodach Liege — Paryż — Liege, a w Anglii w London — Lands End Trial i Colmore Cup Trial, nie licząc kilku pomniejszych imprez.

W kraju inż. Henryk Liefeldt uczestniczył po raz pierwszy w raidzie z Warszawy do Morskiego Oka w roku 1922, na samochodzie Opel, zdobywając czwartą nagrodę. W tym samym roku na jesieni osiągnął najlepszy czas dnia w pierwszych polskich wyścigach samochodowych w Strudze pod Warszawą, jadąc na samochodzie Hispano Suiza.

Począwszy od roku 1923 nazwisko inż. Henryka Liefeldta łączy się z chlubnie znaną na terenie naszego życia sportowego marką Austro Daimler. Na wozach austriackiej firmy znakomity kierowca zdobył pierwsze miejsca w następujących polskich imprezach automobilowych: rok 1923: raid międzynarodowy A. P.; rok 1924: raid międzynarodowy A. P.; rok 1926: wyścig płaski we Lwowie (szybkość 127 klm/g.), wyścigi okrężne w Poznaniu; rok 1927: wyścig płaski w Łodzi (szybkość 127 klm/g.), wyścig płaski we Lwowie 20 km i 5 km (szybkość 130 i 156 klm/g.), pierwszy wyścig tatrzański; rok 1928: wyścig płaski we Lwowie (szybkość 140 klm/g.); rok 1930: wyścig płaski w Łodzi (szybkość 164 klm/g.), wyścig płaski w Katowicach (szybkość 156 klm/g.), pierwsze wyścigi okrężne we Lwowie; rok 1931: wyścig o Puchar Bałtyku (szybkość 137 klm/g.).

Jak widzimy, w karierze sportowej inż. Henryka Liefeldta przeważają zwycięstwa w wyścigach, przy czym

temperamentowi jego odpowiadały najlepiej wyścigi płaskie, w których można rozwinąć całkowitą szybkość samochodu. Dla tego też wyłączną domeną znakomitego kierowcy był polski rekord bezwzględnej szybkości na przestrzeni jednego kilometra ze startem z miejsca i z rozbiegu. Nie było nigdy w Polsce kierowcy ani samochodu, któryby mógł w tej dziedzinie zagrozić Liefeldtowi.

Po raz pierwszy inż. Henryk Liefeldt pobił polski rekord szybkości w roku 1926 we Lwowie, osiągając na kilometrze z rozbiegu szybkość 151,713 klm/g. Wkrótce po tym, na próbach szybkości pod Wyszkowem, polepszył ten wynik do cyfry 152,996 klm/g., a na kilometrze z miejsca osiągnął szybkość 98,441 klm/g. W roku 1928, na zawodach we Lwowie, poprawił inż. Liefeldt rekord polski na kilometrze z rozbiegu, osiągając szybkość 170,11 klm/g. Wreszcie w roku 1931, podczas prób bicia rekordów na szosie Wilanowskiej pod Warszawą, ustalił inż. Liefeldt następujące rekordy polskie, dotychczas nie pobite: kilometr z rozbiegu — 184,673 klm/g.; kilometr z miejsca — 127,779 klm/g.

W momencie ustanawiania, rekordy powyższe były bardzo zbliżone do ówczesnych wyczynów, osiąganych przez kierowców zagranicznych na terenie międzynarodowym.

Nie rozporządzając, podobnie jak i inni kierowcy polscy, dostatecznymi środkami finansowymi ani technicznymi, inż. Liefeldt rzadko miał możność występowania na arenie międzynarodowej. Do najcenniejszych jego sukcesów, odniesionych poza granicami Polski, należy zwycięstwo w roku 1930 drugiego miejsca w czeskim wyścigu górskim Zbraslav-Liloviste, gdzie pierwszym był niepokonany Stuck, zaś w pobitym polu pozostały takie sławy europejskie automobilizmu, jak Caracciola, Arco, Hartmann, Burggaller i inni.

W uznaniu licznych zwycięstw i zasług, położonych dla rozwoju sportu samochodowego w Polsce, inż. Henryk Liefeldt otrzymał w roku 1927 tytuł Pierwszego Mistrza Polski w jeździe automobilowej. Tytuł ten zdobył on również w roku 1928.

Marian Krynicki.

Czy masz na samochodzie

znak-godło Twego Klubu

czym stwierdzasz swą przynależność do Naczelnej Organizacji Automobilowej w Polsce?

Informacje w Sekretariatach Automobilklubu Polskiego i Klubów Terytorialnych.

KRONIKA KRAJOWA.

RUCH KOŁOWY

Nowy okólnik P. Premiera w sprawie anarchii na drogach.

We wrześniu ubiegłego roku zostały wydane zarządzenia porządkowe, które miały zapobiec klęsce anarchii szerzącej się od lat na polskich drogach.

Niestety, Zarządzenia jesienne z powodu braku odpowiedniego aparatu wykonawczego nie mogły być skuteczne. W dalszym ciągu użytkownicy dróg przekraczają najbardziej kardynalne przepisy o ruchu kołowym i w dalszym ciągu automobilści względnie motocykliści są narażeni na niezliczone i groźne niebezpieczeństwa.

W związku z tym p. premier gen. Sławoj Składkowski (jako minister spr. wewn.) wydał ostatnio do wszystkich wojewodów i starostów następujący okólnik:

„Pomimo mego zarządzenia z dn. 17 września r. ub. wykroczenia przeciwko przepisom o ruchu na drogach trwają w dalszym ciągu i nie są dość energicznie zwalczane. Oprócz wykroczeń, popełnianych przez używających drogi, którzy z reguły przepisów o ruchu nie przestrzegają powodując tym ciągłe wypadki, szczególnie częste są wybryki nieletnich, którzy przejeżdżających, zwłaszcza samochodami obrzucają kamieniami, rozsypując szkło, gwoździe i t. p. powodując niebezpieczeństwo dla zdrowia jadących oraz uszkodzenia pojazdów.

Ten stan rzeczy bezwzględnie nadal tolerowany być nie może, przypominając zatem zarządzenie moje z dn. 17 września r. ub. i przytoczone w nim zarządzenia poprzednie, polecam z całym naciskiem przystąpić do energicznej walki z anarchią na drogach publicznych. W stosunku do wykroczących należy z całą surowością stosować kary przewidziane w ustawie o przepisach porządkowych na drogach publicznych, szczególnie w tych przypadkach, gdy przepisy przekraczane są świadomie.

O ile chodzi o wybryki nieletnich, należy pociągnąć do odpowiedzialności za brak dozoru ich rodziców czy opiekunów. Przypominam również o przepisach porządkowych na drogach publicznych o odpowiedzialności majątkowej rodziców i służbobawców za nieletnie dzieci i służbę do lat 14, oraz o odpowiedzialności wsi, osad i miast, na których terenie dokonano szkody przez niewykrytych sprawców spośród ludności miejscowej”.

W zakończeniu minister poleca, aby szczególny nacisk położyć na szybkie załatwianie spraw karnych przy wykroczeniach przeciwko przepisom o ruchu. Sprawy takie winny być załatwiane bez żadnej zwłoki i traktowane jako bardzo pilne.

Przeszło milion nowych tabliczek rowerowych zamawia Fundusz Drogowy.

Państwowy Fundusz Drogowy ogłosił przetarg na dostawę 1.050 tys. tabliczek rowerowych z blachy żelaznej z literami i numerami.

Tabliczki będą malowane na kolor czarny, litery, cyfry i obwódki — na kolor żółty. Termin dostawy uływa w dniu 1 grudnia r. 1937.

W przyszłym roku wszystkie rowery w Polsce będą zaopatrzone w nowe tabliczki. Z liczby zamówionych tabliczek wynika, że Fundusz Drogowy przewiduje możliwość wzrostu liczby rowerów do miliona sztuk.

Akcja ogumowania wozów warszawskich.

Z pośród 4 tysięcy pojazdów kołowych zarejestrowanych na terenie m. st. Warszawy zaledwie 800 posiada koła ogumione.

Pozostałe wozy, niszczone swymi wąskimi obręczami kosztowne bruki i szyny tramwajowe, na które wydaje się rok rocznie ogromne sumy. O hałasie, jaki te wozy powodują nie trzeba chyba obszerniej wspominać.

Władze miejskie w Warszawie postanowiły ostatnio przeprowadzić szerszą propagandę zmierzającą do przekonania użytkowników ulic miejskich o konieczności stosowania kół ogumionych.

W organizacji tygodnia propagandy, który odbędzie się

w dniach od 30.V do 7.VI wezmą udział między innymi Automobilklub Polski, Touring Klub, Liga Drogowa i szereg zainteresowanych firm przemysłowych.

Program tygodnia przewiduje m. innymi pochód pojazdów ogumionych, pokaz, propagandę hasel przy pomocy prasy, plakatów, radia i t. p.

Należy zaznaczyć, że wozy ogumione korzystają obecnie w Warszawie z 50 procentowej ulgi podatkowej.

DROGI

1100 km nowych dróg przybędzie w roku bieżącym.

Ministerstwo Komunikacji opublikowało już ostateczne dane dotyczące rozmiaru prac drogowych, finansowanych przez Państwo.

Jak wynika z oficjalnego komunikatu, nowe drogi państwowe zostaną wybudowane w większości we wschodnich województwach, gdzie powstanie 90 km dróg z twardą nawierzchnią. Ogółem Państwo wybuduje 110 kilometrów nowych dróg twardych.

Samorządy przy pomocy finansowej państwa (wynoszącej 30 do 40 procent kosztów budowy) wybudują około 190 km dróg, w tym 80 km dróg na Kresach Wschodnich.

Gminy przy pomocy świadczeń w naturze i finansowej państwa (ok. 30—40% kosztów budowy) oraz samorządów powiatowych wybudują 200 km dróg gruntowych.

Ogółem więc tegoroczny program budowy dróg przewiduje powiększenie sieci o 300 kilometrów dróg z nawierzchnią twardą i o 200 km dróg gruntowych.

Niezależnie od tego samorządy, wyłącznie przy pomocy własnych środków finansowych i świadczeń, wybudują ponad 600 km dróg.

Łączny więc przyrost sieci drogowej wyniesie 1100 kilometrów dróg, w tym około 200 kilometrów dróg gruntowych.

Prace modernizacyjne zostaną dokonane na przestrzeni 230 kilometrów dróg. Modernizowane będą oczywiście odcinki najważniejszych szlaków o najbardziej intensywnym ruchu.

W kwietniu przy robotach drogowych i mostowych zatrudnionych było około 51 tysięcy robotników. Liczba ta ulegnie zwiększeniu w miarę jak się poprawią warunki atmosferyczne.

Szarwark w roku 1937-ym.

W roku bieżącym poraz pierwszy w Polsce stosowany będzie szarwark całkowicie na podstawie prawnej z wykluczeniem wszelkiej dowolności ze strony władz administracyjnych. Specjalne przepisy prawne ustalają dopuszczalne normy świadczeń szarwarkowych, a także czas i warunki w jakich szarwark może się odbywać. Żaden zarząd gminny nie może wymierzyć szarwarku więcej, aniżeli jest to prawnie dopuszczalne.

Sprawę szarwarku poruszył również p. Minister Komunikacji w swym okólniku rozesłanym do wojewodów.

W okólniku tym p. minister podkreślił m. innymi, że właściwe wyzyskanie świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg posiada szczególnie duże znaczenie, jako źródło mogące dostarczyć środków do przyspieszenia budowy dróg samorządowych z nawierzchnią twardą oraz do ulepszenia dróg gruntowych. Dotychczasowe wyniki prac samorządowych w tej dziedzinie zadawalniające były tylko w niektórych województwach.

W celu właściwego uregulowania sprawy świadczeń w naturze do budowy i utrzymania dróg Minister Komunikacji uważa za konieczne przestrzeganie następujących zasad:

- 1) wykonywanie robót drogowych według opracowanego z góry programu,
- 2) należyte zorganizowanie nadzoru technicznego,
- 3) wykonywanie w miarę możliwości wszystkich robót na akord,
- 4) wprowadzenie do budżetów powiatowych pewnych kwot na zapomogi dla gmin na robociznę fachową,
- 5) Używanie do budowy w miarę możliwości miejscowych materiałów, zwłaszcza kamienia narzutowego, żwirów i t. d.

Nowe drogi na Wołyniu.

Wydział powiatowy w Dubnie przystąpił do budowy dróg na następujących odcinkach: Dubno — Ołyka — Cumań, Dubno — Iwanie, Dubno — Semiduby, Dubno — Pełcza — Boremel — Horochów — Beresteczko — Krzemieniec, Warkowicze — Jeziorany, Radziwiłłów — Poczajów i Radziwiłłów — Ostrów.

Również prowadzone będzie zabrukowywanie ulic na terenie 6 miasteczek w powiecie dubieńskim, a mianowicie: Młynowa, Boremla, Demidówki, Targowicy, Warkowicz i Kozna.

Modernizacja dróg państwowych w województwie kieleckim.

W ubiegłym miesiącu na terenie województwa kieleckiego zostały rozpoczęte prace nad modernizacją ważniejszych dróg państwowych. Prace te są dokonywane w ramach 4-letniego programu inwestycyjnego.

Ogółem na roboty drogowe w województwie kieleckim wyasygnowano cztery i pół miliona złotych, które w większości pójdą na kontynuowanie modernizacji tych odcinków, na których rozpoczęto już pracę w roku ubiegłym.

Prace modernizacyjne w pierwszym rzędzie prowadzone będą na odcinku Radom — Kielce (długości około 50 km, który stanowi część szlaku im. Marszałka Piłsudskiego. Na odcinku tym będzie ułożona nawierzchnia asfaltowa. Prace są w części prowadzone sposobem gospodarczym, a w części przez jedną z firm prywatnych.

Poza tym prowadzone są prace przy układaniu nawierzchni klinkierowej na szosie Będzin — Częstochowa i Będzin — Miechów oraz na szosie Kielce — Busko, gdzie na przestrzeni 13 km zostanie ułożona nawierzchnia bitumiczna.

Uruchomione zostaną również roboty przy budowie Włoszczowa — Konecpol oraz zakończona będzie budowa 10 kilometrów szosy prowadzącej od Częstochowy do granicy powiatu (na szlaku Warszawa — Częstochowa).

Poza wymienionymi wyżej pracami będą prowadzone prace konserwacyjne.

Jeśli chodzi o drogi samorządowe prace drogowe prowadzone będą niestety w skali mniejszej niż w roku ubiegłym.

Budowę atrakcyjnych dróg turystycznych rozpoczyna powiat nowotarski.

W roku bieżącym powiat nowotarski zamierza rozbudować głównie te drogi, które mogą się przyczynić do ożywienia ruchu turystycznego ze szczególnym uwzględnieniem Śląska.

Przede wszystkim zostanie skrócona droga Śląsk — Podhale. W tym celu przetrasowano i przystąpiono do budowy drogi Czarny Dunajec — Jabłonka — Zubrzyca — Przełęcz Krowiarki na Babiej Górze — Koszarawa — Żywiec.

Odcinek Zubrzyca — Przełęcz Krowiarki przejdzie przez puszcze babiogórską. Na odcinku tym pobudowano w r. ub. mosty na rzece Czarnej Osowie i potoku Zubrzyca. Równocześnie przeprowadzono regulację tych potoków.

Odcinek drogi przez przełęcz Krowiarki odznacza się przepięknymi widokami na masyw babiogórski z jednej strony, a na Orawę z drugiej. Droga ta udostępni dla ruchu turystycznego i letniskowego południowe stoki babiogórskie, a poza tym uprzystępnia Babią Górę nawet dla zupełnie niewprawnych turystów, gdyż z przełęczy do schroniska P. T. T. jest zaledwie 1½ godziny, a na szczyt 2 godziny drogi.

Równocześnie kontynuować się będzie w r. b. budowę drogi Zakopane — Krynica, na odcinku Białka — Trybsz — Łopusze — Czorsztyn. Droga ta prowadząca przez zupełnie nieznaną odcinek Spisza polskiego, będzie również jednym z bardziej atrakcyjnych szlaków turystycznych o nieprzeciętnych walorach krajobrazowych. Duże znaczenie turystyczne posiada również budująca się droga Poronin — Morskie Oko z ominięciem Zakopanego. Droga ta skróci komunikację z Morskim Okiem o 10 km i przejdzie przez przepiękną, a b. mało znaną miejscowość Małe Ciche.

Poza tym zamierzona jest budowa drogi Chabówka — Zakopane, która zapewne przejdzie równoległe do już istniejącej szosy, ale ominie Obidową. Droga ta wyjdzie z Chabówki, pójdzie przez kolinę Raby, Czarnego Dunajca i przez miejscowość Ciche oraz Gubałówkę, a stąd do Zakopanego. Oczywiście ukończenie tego szlaku stworzy nowe wielkie możliwości turystyczne i letniskowe dla okolicy Zakopanego.

Obok prac inwestycyjno-drogowych poszczególne miejscowości uporządkują chodniki i ulice.

Cały szereg gromad zbudowało już chodniki z betonowymi krwężnikami, chodniki te są narazie szutrowane, potem będą na nich ułożone płyty betonowe. Chodniki takie zbudowały: Szaflary, Poronin, Bukowina, Czorsztyn, Jurgów, Chochołów.

Nadmiernie obciążone wozy jadące kłusem najwięcej niszczą bruki

W związku z akcją ogumiania pojazdów konnych Zjednoczenie Tow. Opieki nad Zwierzętami komunikuje, iż normalne, ciężarowe wozy toczące się na obręczach nieogumionych nie niszczyłyby w tym stopniu bruków, gdyby woźnicy nie zabierali nadmiernych ładunków i gdyby nie jeździli kłusa po rozgrzanym asfalcie!

Na t. zw. „ceglarki” ładuje się w Polsce po 400 do 500 cegeł po 4 kg sztuka — razem ok. dwu tonn. (Ładunek ten ciągnie zwykle jeden zabiedzony konik). Obciążenie więc przypadające na jedno koło wynosi około 500 kilogramów. Obręcze kół są wąskie — to też nie dziwnie, że mają one tendencje np. do wciskania się w rozgrzany asfalt (w lecie) lub do kruszenia go w zimie.

Odpowiednie rygory, które mogą zapobiec nadmiernemu ładowaniu wozów i męczeniu koni — przyczynią się jednocześnie w b. dużym stopniu do zabezpieczenia nawierzchni przed szybkim niszczeniem.

PRZEWÓZ ZAROBKOWY

Właściciele dorożek samochodowych domagają się przedłużenia terminów koncesji.

Na ostatnio odbytym w Warszawie walnym zgromadzeniu ogółu właścicieli taksówek, na którym zapadła między in. uchwała o obniżeniu taryfy dorożek samochodowych, burzliwą dyskusję wywołała sprawa koncesjonowania taksówek.

W myśl obowiązujących przepisów, ważność koncesji upływa w dn. 1 kwietnia 1938 r., t. j. za niecały rok. Niepewność uzyskania przedłużenia koncesji odbija się nader ujemnie na stanie technicznym wozów oraz utrzymuje w niepewności ojców tysięcy rodzin.

Przyjęta uchwała podkreśla, że koncesja nie powinna być terminowa, lecz wydana do czasu całkowitego zużycia się wozu, co stwierdzić mogą każdorazowe lustracje. Obecny system przedłużania koncesji na 3, 6 i 9 miesięcy jest wysoce szkodliwy dla eksploatacji taksówek.

Podkreślono też zbyt rygorystyczną kontrolę przy przeglądzie technicznym wozów, opartą nie na stanie technicznym pojazdów, lecz na roku ich pochodzenia, co, zdaniem zainteresowanych, jest niczym nieuzasadnione, gdyż rok pochodzenia wozu w niczym nie przesądza o stanie wozu.

W pałacej tej sprawie zwołany będzie w najbliższym czasie w Warszawie ogólnokrajowy zjazd właścicieli dorożek samochodowych.

Zebranie Zarządu Zw. Stow. Właścicieli Przedsięb. Samoch. R. P.

W dniu 22 maja 1937 r. odbył się zebranie Komitetu Wykonawczego Związku Stowarzyszenia Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych R. P. na którym postanowiono zwołać do Warszawy na dzień 4 czerwca 1937 roku Zarząd Związku Stowarzyszeń Właścicieli Przedsiębiorstw Samochodowych R. P. do którego wchodził Prezesi Stowarzyszeń Wojewódzkich celem omówienia całokształtu zagadnień komunikacyjnych, a odnoszących się do zarobkowego przewozu osób i towarów pojazdami mechanicznymi.

Przepisy dotyczące rejestracji taksometrów.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje:

Celem zapobieżenia sprowadzenia zza granicy wycofanych tam z użytku, bezwartościowych taksometrów przestarzałej konstrukcji i uzyskiwaniu ich legalizacji na podstawie specjalnej ulgi, z której korzystają taksometry nie należące do typów zaaprobowanych przez Główny Urząd Miar, lecz zainstalowane na pojazdach przed dniem 1 marca r. b., dyrektor Głównego Urzędu Miar wydał przepis (Dz. Urz. Głównego Urzędu Miar poz. 37/10 i 37/27), w myśl którego po dniu 1 czerwca 1937 r. taksometry nie należące do jednego z typów zaaprobowanych będą korzystały z tej ulgi, t. j. będą mogły być nadal legalizowane tylko wówczas, jeżeli do tego terminu zostaną zalegalizowane lub zarejestrowane w urzędzie miar.

Celem zarejestrowania taksometru należy przed dniem 1 czerwca r. b. podać najbliższemu miejscowemu urzędowi miar ustne lub pisemne następujące dane: 1) imię i nazwisko posiadacza taksometru, 2) firmę wytwórcy i numer fabryczny taksometru, 3) gdzie taksometr się znajduje (na składzie, na pojeździe mechanicznym, na pojeździe konnym) i 4) numer boczny pojazdu na którym taksometr jest zainstalowany.

Rejestracja ta dokonywana jest bezpłatnie.

Taksometrów legalizowanych zgłaszać do rejestracji nie należy.

STATYSTYKA

W pierwszym kwartale bieżącego roku zmalała ilość poj. mechanicznych!

Gł. Urząd Statystyczny podaje, iż w dn. 1 kwietnia kursowało na terenie Polski ogółem 37.387 poj. mechanicznych, czyli o 81 pojazdów mniej, aniżeli w dniu 1 stycznia bieżącego roku.

Największa liczba pojazdów mechanicznych, mianowicie 8.057 przypada na m. st. Warszawę, na drugim z kolei miejscu pod względem liczby pojazdów mechanicznych znajduje się województwo poznańskie — 6.004 pojazdów, dalej woj. śląskie — 4.266, pomorskie — 3.436 pojazdów i t. d.

Liczba samochodów wzrosła w okresie pierwszego kwartału b. r. zaledwie o 115 i wyniosła na 1 kwietnia b. r. 27.541. Na 10.000 mieszkańców przypada przeciętnie 8 samochodów. W Warszawie stosunek ten wynosi 51,9, w województwie pomorskim 21,3, w śląskim 21,2, w poznańskim 19,9, w łódzkim 8,4, w krakowskim 7,6, w warszawskim 5,4, w lwowskim 5,1 i t. d.; najmniejsza stosunkowo liczba samochodów zarejestrowana jest w województwie tarnopolskim, gdzie na 10.000 mieszkańców przypada zaledwie 1 samochód.

Liczba samochodów nie zarobkowych (prywatnych i urzędowych) wyniosła w dniu 1 kwietnia b. r. 15.979 (o 94 więcej niż w dniu 1 stycznia b. r.), w tym najwięcej w Warszawie — 3.054, najmniej w województwie nowogrodzkim — 115. Dorożek samochodowych zarejestrowanych było w całym kraju 4.465 (o 12 więcej), autobusów 1.537, t. j. o 6 mniej, niż w dniu 1 stycznia b. r.

Liczba samochodów ciężarowych wykazuje minimalny wzrost, wyniosła bowiem w dniu 1 kwietnia b. r. 5.560, t. j. o 15 samochodów więcej, niż w początku roku.

Spadek wykazuje także liczba motocykli, których ilość zmniejszyła się w okresie pierwszego kwartału b. r. o 237 i wyniosła na 1 kwietnia ogółem 8.861, z tego najwięcej w m. st. Warszawie — 1.467 motocykli, najmniej w województwie poleskim — 50 motocykli.

Jeśli idzie o inne pojazdy mechaniczne, to na 1 kwietnia b. r. zarejestrowanych ich było 1.185, t. j. o 41 więcej, niż na początku roku.

PALIWO

Wzrasta wydajność produkcji benzyny.

Jak głosi oficjalna statystyka w roku 1936-ym w polskich rafineriach ze 100 kg ropy produkowano: 18 kg benzyny, 29,7 kg nafty, 20 kg olejów gazowych lekkich, 9,6 kg olejów smarowych, 5,1 kg parafiny. Inne — 9,5 kg. Straty surowca wynosiły 8,1 kg.

W porównaniu z latami ubiegłymi zaznaczył się wzrost wydajności produkcji benzyny. W roku np. 1933 ze 100 kg

ropy produkowano zaledwie 16,1 kg benzyny, w roku 35-ym procent ten wzrósł do 16,8 i wreszcie w 36-ym do 18-stu setnych.

PRODUKCJA

POLSKIE OPONY „STOMIL” ZDAŁY B. CIĘŻKI EGZAMIN W R. B.

Typowym przykładem wielkich rezultatów, jakie dać mogą racjonalna organizacja pracy, dobre rozwiązania techniczne i odpowiednio przeprowadzone doświadczenia naukowe, jest polski przemysł oponowy.

Zapoczątkowany na mniejszą skalę, przed niewiele laty przez Spółkę Akcyjną „Stomil” w Poznaniu, zdążył w tym okresie przejść wszystkie swe „dziecinne choroby” i osiągnąć dziś bardzo wysoki poziom produkcji, równy najlepszej produkcji zagranicznej. Opona „Stomil” nie ustępuje dzisiaj w niczym najlepszym oponom amerykańskim, posiada swych gorących zwolenników i z dnia na dzień zdobywa coraz większe zaufanie rynkowe.

Ciekawym przyczynkiem do wartości opon stomilowskich jest ostatni Rallye Monte-Carlo, w którym szereg uczestników Polaków zastosowało w swych wozach właśnie te opony. Trasa raidu wynosiła poważną odległość 10.000 km, przebywanych często w niezmiernie ciężkich warunkach terenowych i klimatycznych a jednak uzyskane wyniki przeszły wszelkie oczekiwania.

Warto przytoczyć tu autentyczne oświadczenie uczestników raidu. P. Aleksander Mazurek z Warszawy oświadcza, że:

„trasę 10 tys. km z Warszawy do Bukaresztu, z Bukaresztu do Monte Carlo i z powrotem do Warszawy przebyłem na oponach „Stomil” bez żadnego defektu. Po wystartowaniu z Bukaresztu miałem ciężką drogę górzystą, zasypaną śniegiem a miejscami pokrytą lodem i mimo tych przeszkód samochód na oponach „Stomil” doskonalezymał się drogi i nie ulegał poślizgowi”.

Pan Mazurek przebył całą trasę bez punktów karnych, co w pierwszej mierze przypisuje dobrym oponom stomilowskim.

Panowie Tadeusz i Józef Jakubowski oświadczają, że „po odbyciu forsownego raidu do Monte-Carlo spieszymy wyrazić nasze najwyższe uznanie dla polskich opon „Stomil”, którymi ogumowany był nasz samochód. Przebywając trasę w bardzo ciężkich warunkach terenowych, po drogach zaśnieżonych względnie pokrytych lodem, niejednokrotnie bylibyśmy narażeni na przerwanie raidu a nawet na nieszcześliwe wypadki, których uniknęliśmy dzięki nadzwyczajnej wytrzymałości opon i ich przyczepności, zabezpieczającej od poślizgów. Znamiennym jest, że na przestrzni przejechanych ok. 10 tys. km opon nie demontowaliśmy, gdyż ani razu nie zostały one przebite, co należy przypisywać specjalnemu rysunkowi nacięć (protektora) odpornych na chwytywanie gwoździ

Zawsze byliśmy jak najlepszego mniemania o jakości opon „Stomil” obecnie zaś po zdaniu ciężkiego egzaminu z zadowoleniem stwierdzamy, że przewyższają one jakościowo opony zagraniczne, które jak stwierdziliśmy w czasie raidu, tak ciężkich warunków drogowych i eksploatacyjnych często nie wytrzymały.

Powyzsze opinie dają doskonałe świadectwa naszemu przemysłowi oponowemu. Przemysł ten w wychodzącej dziś z ciężkiego impasu motoryzacji odegra niezawodnie swoją poważną i niezależną zupełnie od typu i marek wózów sprowadzanych na nasz rynek — rolę. Dlatego też szczególnie pocieszającym faktem jest dobre przygotowanie tego przemysłu do oczekującego go w bliskiej przyszłości odpowiedzialnego zadania pokrywania zwiększającego się stale zapotrzebowania naszego rynku na dobrą polską oponę.

Pionierska praca motoryzacyjnego przemysłu pomocniczego.

Jeżeli dotychczas mało pisano o przemysle motoryzacyjnym pomocniczym, to dlatego, że trzeba było przede wszystkim przygotować warunki, sprzyjające rozwojowi motoryzacji.

Ponieważ już w pierwszym roku planowej pracy nad rozwojem motoryzacji przybyło około 5.000 pojazdów mechanicznych, nie można pominąć milczeniem, pionierskiej pracy pomocniczego przemysłu motoryzacyjnego, spełniającego doniosłą rolę w motoryzacji kraju. Jedno z wię-

szych przedsiębiorstw w Polsce, które oddaje duże usługi branży samochodowej, a które mozolną i wytrwałą pracą zdobyło sobie popularność oraz zaufanie fachowców i odbiorców — to fabryka „ERGE-MOTOR” w Poznaniu, przy ulicy Mylnej Nr. 38.

Fabryka ta rozbudowana na własnych terenach, wyrabia tłoki, peirścienie, sworznie tłokowe, tuleje cylindrowe i zawory do wszelkich motorów spalinowych. Nowoczesnym urządzeniem technicznym, długoletnim doświadczeniem i jakością wyrobów nie ustępuje podobnym fabrykom zagranicznym.

Staranne i sprawne wykonanie zaleconych firmie „ERGE-MOTOR” prac i zamówień, jak i wzorowa organizacja techniczna i handlowa, stawia firmę „ERGE-MOTOR” Poznań, ul. Mylna Nr. 38 między innymi na czele pomocniczego przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Rabka — Żaryte.

„ERGE-MOTOR” w imię dobra rozwoju motoryzacji kraju udziela bezpłatnych fachowych porad i wysyła na żądanie kosztorysy i cenniki.

RÓŻNE

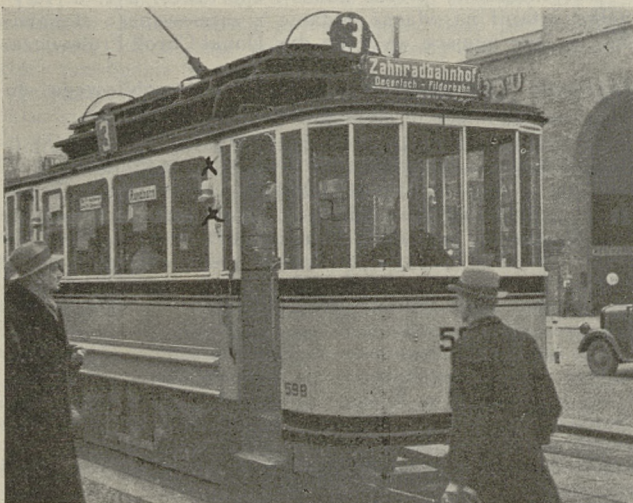
Nowy zarząd sekcji samochodowej Polskiego Touring Klubu.

W lokalu Pol. Touring Klubu, pod przewodnictwem p. Bohdana Rychtera odbyło się nadzwyczajne walne zebranie członków sekcji samochodowej, poświęcone wyborom nowych władz sekcji.

Na przewodniczącego sekcji samochodowej wybrano jednogłośnie p. Bohdana Rychtera. W skład członków zarządu sekcji weszli pp.: Jerzy Dodacki, inż. Juliusz Erlich, Mieczysław Gašiorowski, dyr. Aleksander Grochowski, inż. Aleksander Kleiber, inż. Bohdan Lubiński, inż. Edward Miller, red. Stanisław Misiakowski, kpt. Witold Pajewski, mec. Tadeusz Wróblewski idyr. Aleksander Wygand.

Kierunkowskazy w tramwajach.

Wielkim ułatwieniem dla ruchu samochodowego są w miastach kierunkowskazy na wozach tramwajowych. Każdy kierowca, szczególnie w obcym dla siebie mieście, traci nieraz dużo czasu na skrzyżowaniach ulic, gdyż nie wie, w którą stronę tramwaj skręci. Także i kierowcy, którzy znają trasy poszczególnych linii tramwajowych nieraz muszą czekać, gdyż stojąc na skrzyżowaniu równoległe do wozu tramwajowego, nie mogą wi-



dzieć numerów, względnie innych oznaczeń, linii, więc przeczekać muszą, aż tramwaj znajdzie się na zwrotnicy i obierze swój kierunek. Wpływa to niepotrzebnie na tamowanie ruchu.

Na fotografii podajemy fotografię wozu tramwajowego w Stuttgardzie. Każdy wóz motorowy posiada z przodu i z tyłu, po obu stronach umieszczone, specjalne latarki z czerwonym światłem, okrytym od góry osłonami, które osłabiają działanie światła słonecznego, dzie-

ki czemu także i przy pełnym świetle dziennym widać zapaloną żarówkę, która wskazuje kierunek tramwaju. Gdy wóz tramwajowy nie skręca żadna z latarek się nie pali.

Koszt takiej instalacji nie jest napewno wielki i miasta polskie powinny pójść za przykładem Stuttgartu i ułatwić orientację przez zastosowanie podobnych urządzeń.

Stanisław Szydelski.

Ostatnio również i Dyrekcja Tramwajów Miejskich w Warszawie zainstalowała na kilku wozach tramwajowych wyżej opisane kierunkowskazy — narazie tytułem próby.

Plon pierwszej dekady.

Pierwsze dziesięć dni sięgnięcia czwartej klasy trzydziestej ósmej Loterii Klasowej dały obfity plon w postaci licznych dużych wygranych.

W okresie tym padły dwie wygrane po 75 000 złotych, na numery: 72737 w Przemysłu i 84967 w Łodzi. Właścicielami poszczególnych ćwiartek tych losów byli robotnicy, rzemieślnicy, nauczyciele i urzędnicy.

Po 50.000 złotych wygrało ogółem pięć numerów, mianowicie: 103949, 31656, 39291, 24518 i 172413.

Jedna z ćwiartek tego ostatniego numeru znajdowała się w posiadaniu p. Pelagii Stodolnej z Działdowa.

Z posród sześciu wygranych po 30.000 złotych wymienimy numer 167310, którego jednej ćwiartki właścicielką jest p. Władysława Taranówna, pracownica domowa przy ulicy Sienkiewicza 1 m. 26 w Warszawie.

Ze kapryśną bogini Fortuna obdarza sympatią tych, którzy dochowują jej wiary dowodzi wypadek następujący:

Pan Józef Porwoł, syn rolnika z powiatu rybnickiego na Śląsku Górnym przybył do Warszawy w poszukiwaniu pracy. Dziesięć hektarowe gospodarstwo nie mogło bowiem wyżywić licznej rodziny, złożonej z rodziców i dziewięciorga dzieci — pięciu córek i czterech synów.

Przybywszy do stolicy p. Porwoł postąpił sobie bardzo odważnie: oto ze swych szczupłych środków, tak szczupłych, że musiał sprzedać ostatnie ubranie, kupił cały los do pierwszej klasy bieżącej Loterii. Z wielkim wysiłkiem zdołał dobrać do czwartej klasy i oto w dziewiątym dniu ciągnięcia na jego los nr. 63475 padła wygrana 10.000 złotych. Czym jest ta suma dla p. Porwoła najlepiej zrozumieją ci, którzy tak jak on nie posiadają stałej pracy i żyć muszą z dorywczych zarobków.

Pan Porwoł zamierza z wygranych pieniędzy spłacić swoje rodzeństwo i objąć gospodarstwo na siebie.

W dniu 31 b. m. odbędzie się losowanie głównej wygranej w wysokości miliona złotych. Przebieg ciągnięcia transmitowany będzie przez radio.

Poza tym w kole pozostały jeszcze wygrane po sto tysięcy, siedemdziesiąt pięć tysięcy, pięćdziesiąt tysięcy złotych, oraz wiele innych.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Wyścigi Mille Miglia.

W kwietniu został rozegrany słynny samochodowi wyścig włoski p. n. „Tysiąc mil (1650 km) na trasie: Brescia — Florencja — Rzym — Ankona — Bolonia — Wenecja — Brescia.

W kategorii do 750 cm³ zwyciężyły bezapelacyjnie Fiaty „500”. Najszybszy z nich osiągnął przeciętną 76,56 km godz.

W kateg. 750—1100 cm³ zwyciężył Fiat „508” osiągając szybkość przeciętną 91 km na godzinę.

Również i w kategorii 1101 do 1500 cm³ wszystkie pierwsze miejsca zajęły Fiaty (typ „1500”).

Z Francji można wywozić nie wydaną gotówkę.

W związku z szeregiem zapytań ze strony turystów zamierzających wyjechać na wystawę paryską, czy możliwe będzie częściowo ewentualnie wykorzystanie wywiezionych czeków, wyjaśnić należy, co następuje:

Czeki podróżnicze, płatne we frankach francuskich mogą być realizowane tylko w całości. Natomiast w razie ewentualnego nie wydania wszystkich pieniędzy, turysta będzie mógł przywieźć z powrotem do Polski bez żadnych przeszkód ze strony władz francuskich.

KRONIKA KLUBOWA.

KALENDARZ IMPREZ SAMOCHODOWYCH.

Na zjeździe Międzyklubowym który odbył się 23 b. m. w Warszawie ustalono następujący kalendarzyk imprez automobilowych w sezonie bieżącym:

Czerwiec 1937

- 6—11 — X Międzynarodowy Raid A. R.
- 6-y — Raid okrężny przez 3 województwa (org. Autom. Śląski).
- 19-y — Zjazd do Krakowa (org. Krak. Klub Automobilowy).
- 20-y — Wyścig pod Ojcowem (org. Krak. Klub Automobilowy).
- 28—29 — Ogólnopolski Zjazd Gwiazdzisty z okazji Zjazdu Sokolstwa Polskiego do Katowic (org. Automobilklub Śląski).

Raid doroczny w nieznaną (data dotąd nieustalona) organizuje Łódzki Automobil-Klub.

Lipiec 1937

- 1—31 — Wycieczka zbiorowa na Wystawę Sztuki i Techniki w Paryżu org. W. A.
- 4-y — Jazda konkursowa A. W.

Sierpień 1937

- 22-y — Międzyklubowy Turniej Ł. A. K.
- 28—30 — Wycieczka do Białowieży A. W.
- Jazda do Paryża (data dotąd nieustalona) organ. K.K.A.

Wrzesień 1937

- 5-y — Zjazd Gwiazdzisty do Warszawy z okazji meetingu lotniczego (organ. A. P.).
- 5-y — Łódzki Rallye rozegranie nagrody przechodniej Ł. A. K.
- 11—12 — Raid Kujawski A. W.
- 12-y — Doroczna Jazda Konkursowa A. W.
- 12-y — Jazda Konkursowa A. P.
- 19-y — Raid Pań A. P.
- 26-y — Jazda za lisem A. W.
- 26-y — Jazda Górską A. Śl.

Październik 1937

- 10-y — Raid Śląski A. Śl.
- 10-y — Jesienna Jazda Terenowa A. P.
- 24-y — Jazda Orientacyjna A. W.

Listopad 1937

- 7-y — Nocny raid orientacyjny A. Śl.
- 7-y — Polowanie i zakończenie sezonu W. A.
- 5-y — Zimowa Jazda Meldunkowa A. P.

AUTOMOBILKLUB POLSKI

Otwarcie sezonu motorowego w Warszawie.

W niedzielę 9-go maja w Podkowie Leśnej odbyła się uroczystość otwarcia sezonu motorowego, zorganizowana przez Aeroklub R. P., Automobilklub Polski i Pol. Zw. Motocyklowy.

Uroczystość rozpoczęta została od mszy świętej, którą odprawiono w kościele pod wezwaniem św. Krzysztofa, patrona automobilistów i lotników.

Na uroczystość, którą zaszczylili swą obecnością m. in. wiceministrowie Prezes Automobilklubu Polski J. Piasecki oraz Prezes Polskiego Touring Klubu Ferd. Świtalski, przybyło około 100 samochodów oraz kilkanaście motocykli.

Nikły udział motocyklistów tłumaczy się odbywającym się w tym samym czasie czterodniowym raidem motocyklowym szlakiem Marszałka Piłsudskiego.

A. P. otworzył biuro egzaminowania kierowców w Białymstoku.

Automobilklub Polski otworzył swą delegaturę w Białymstoku, dla obsługi obszaru województwa bałostockiego. Biuro Techniczne założone przy tej delegaturze rozpoczęło dn. 1-go czerwca r. b. egzaminowanie kandydatów na kierowców.

Osoby zamieszkałe na obszarze tego województwa, starające się o prawo jazdy niezarobkowe, zechcą zgłaszać się począwszy od 1-go czerwca r. b. do Biura Technicznego w Białymstoku — ul. Kilińskiego 25.

Kandydaci na kierowców zarobkowych (czerwone prawo jazdy) winni, — w celu uzyskania możliwości zdania egzaminu, wnieść podanie — jak dotychczas — do starostwa, na którego terenie zamieszkują.

ŁÓDZKI AUTOMOBILKLUB

„Jazda orientacyjna w poszukiwaniu mety”.

W dn. 9 maja przy doskonałej pogodzie odbyła się pierwsza w tym sezonie impreza sportowa Łódzkiego Automobilklubu zorganizowana wspólnie z łódzkim oddziałem Polskiego Touring Klubu.

Impreza ta miała na celu zaprawę uczestników w czytaniu map i orientacji w terenie i polegała na odnalezieniu czterech punktów w ściśle oznaczonej kolejności.

Technika jazdy była następująca: zawodnicy otrzymali koperty z mapami na których był oznaczony pierwszy punkt. W tym punkcie zawodnicy otrzymali mapkę z oznaczeniem następnego i t. d.

W „Jeździe” wzięło udział 17 samochodów.

I-szą nagrodę zdobył p. Emeryk Bellen — Łódzki A. K. czas jazdy 2 godziny 6 min.

II-gą nagrodę p. Eugeniusz Grapow — Łódzki A. K. Czas jazdy 2 godz. 11 min.

III-ą nagrodę p. inż. Tadeusz Rozenblat — P. T. K., czas jazdy 2 godz. 18 min.

Wspólny obiad który w miłym nastroju przedłużył się do wieczora zakończył tę nader udaną imprezę.

MAŁOPOLSKI KLUB AUTOMOBILOWY

Współdział w organizacji raidu patrolowego „Legii”.

Małopolski Klub Automobilowy wziął udział w pracach związanych z VII motocyklowym raidem patrolowym „Legii”, którego trasa jak wiadomo przebiegała przez Lwów i Łuck.

AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI

Nowe władze A. Śl.

Na odbytym ostatnio posiedzeniu ukonstytuował się nowy Zarząd A. Śl. w następującym składzie: Prezes b. marszałek sejmu śląskiego Konstancy Wolny. I V-ce prezes, dyr. dr. St. Wachowiak. II v-ce prezes i skarbnik Jan Rzymelka.

Członkowie zarządu: inż. T. Stadnikiewicz, dyr. Donat Chroll-Frolewicz, inż. T. Ullman, adw. Paweł Kopan, inż. Eug. Łopuszyński.

Dotychczasowy prezes komisji sportowej: dyr. J. Rzymelka ustąpił na własne żądanie z zajmowanego stanowiska, na jego miejsce wybrano dyr. Donat Chroll Frolewicza.

Regulamin Ogólnopolskiego Zjazdu Automobilowego do Katowic w dniu 28 czerwca 1937 r.

I. Automobilklub Śląski organizuje za zgodą Automobilklubu Polski i w porozumieniu z Klubami Afiliowanymi w związku z VIII-ym Złotem Sokolstwa Polskiego do Katowic — ogólnopolski Automobilowy Zjazd Gwiazdzisty. Zjazd ten odbędzie się w dniu 28 czerwca 1937 r.

II. Udział w Zjeździe jest dostępny dla wszystkich automobilistów tak zrzeszonych jak i niezrzeszonych, którzy zgłoszą swój przyjazd w Automobilklubie Śląskim w terminie określonym w punkcie 6-tym regulaminu.

III. Do Zjazdu dopuszczone są tylko samochody osobowe, tak typu turystycznego jak i sportowego, posiadające prawo kursowania na drogach publicznych; kierowcy wozów obowiązani są posiadać przepisowe pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych po drogach publicznych. Samochód może prowadzić tak zawodnik jak też osoby towarzyszące.

IV. Przez swój zapis zawodnicy Zjazdu stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie się przepisom i warunkom niniejszego regulaminu oraz zobowiązują się nie dochodzić, w żadnym wypadku, swych ewentualnych pretensji na drodze sądowej. Uczestnicy Zjazdu biorą na siebie całkowitą odpowiedzialność za wyrządzone przez siebie szkody i wypadki w czasie trwania Zjazdu. A. K. Śl. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności, tak cywilnej jak i karnej, za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszej imprezy sportowej.

V. Zjazd Gwiazdzisty może odbywać się po szlakach dowolnych. Dopuszczalne jest jednorazowe przejechanie tego samego odcinka trasy w obu kierunkach t. j. tam i z powrotem. Do uzyskania plakietki zawodnik winien przebyć trasę co najmniej 100 klm. Dla ubiegających się o nagrodę długość trasy nie jest ograniczona. Do klasyfikacji oblicza się najkrótszy dystans od miejsca startu do mety lub też sumę kilometrów między punktami udokumentowanymi w karcie drogowej, według mapy A. P. z r. 1937.

VI. Zgłoszenie na Zjazd przyjmuje Sekretariat Automobilklubu Śląskiego w Katowicach — Pl. Wolności 12. Tel. 322-39 — na załączonej karcie zgłoszeń w terminie do dnia 25.VI b. r. Wpisowe wynosi 15 zł. dla członków klubów automobilowych — 20 zł. dla osób niestowarzyszonych w Klubach Aut.

Wpisowe musi być wniesione równocześnie ze zgłoszeniem (Konto czekowe P. K. O. A. K. Śl. 304-296).

VII. Start. Wyjazd może nastąpić z dowolnej miejscowości uwidocznionej na mapie A. P. z r. 1937 — w godzinach dowolnych — nie wcześniej jednak niż o godzinie 0,01 dnia 28 czerwca 1937 r.

Jako miejsce startu wolno obrać miejscowość, w której znajduje się władza powołana do poświadczenia startu (Automobilklub, Komisariaty i posterunki Policji Państwowej, Urzędy Pocztove, Kolejowe, Urzędy Celne i władze Samorządowe).

VIII. Karty drogowe. Każdy zawodnik otrzyma Kartę drogową razem z Regulaminem, za pośrednictwem Klubu, który przyjął jego zgłoszenie. W karcie tej zawodnik musi posiadać poświadczenie władz p. m. punktu VII-go miejsca i czasu startu i poświadczenia przejazdu z tych miejscowości w których zmieniał kierunek jazdy. Zagubienie karty drogowej wyłącza zawodnika z konkurencji.

IX. Napisy. Przez cały czas trwania Zjazdu samochód musi być zaopatrzony w jeden czerwony napis na białym tle, następującej treści: „Zjazd Automobilowy do Katowic”. Napis należy umieścić na przodzie samochodu.

X. Meta. Znajdować się będzie na placu Targowym przy ul. Zamkowej w Katowicach — Kontrola przyjazdu na metę czwarta będzie w dniu 28 czerwca od godziny 18-tej. Przyjazd po godzinie 20-ej nie będzie do nagród klasyfikowany. Dyżur w A. K. Ś. będzie trwał w dniu 28.VI do godz. 23-ej.

XI. Klasyfikacja. Za każdy przebyty klm. w czasie od chwili startu aż do przyjazdu na metę otrzyma zawodnik pewną ilość punktów dodatnich. Za każdy klm. osiągniętej przeciętnej szybkości zalicza się punktów. Przeciętna szybkość ponad 45 klm. godz. jest dopuszczalna, nie będzie jednak punktowana.

XII. Nagrody. A. K. Śl. — wyznacza nagrody dla zawodników, którzy uzyskują największą ilość pkt. według kolejności lokat, oraz specjalną nagrodę dla zawodnika, który przybędzie na metę w przepisany w punkcie VII-ym regulaminu czasie, a wystartuje z najbardziej odległego pktu. kraju lub zagranicy w dowolnym czasie. Poza tem każdy zawodnik, który ukończył Zjazd zgodnie z punktem V. regulaminu, otrzyma plakietkę pamiątkową na samochód.

XIII. Kierownictwo Zjazdu. Z ramienia Komisji Sportowej A. K. Śl. wyłonione zostaje kierownictwo Zjazdu, którego postanowienie i decyzje obowiązują na równi z niniejszym regulaminem.

XIV. Obliczenie i ogłoszenie wyników. Obliczenie wyników Zjazdu przeprowadzi Komisja Sportowa, w skład którego wejdą: Oficjalni Delegaci wszystkich Klubów, biorących udział w Zjeździe, po jednym z każdego Klubu.

Ogłoszenie wyników i rozdanie nagród nastąpi w lokalu Automobilklubu Śląskiego w Katowicach Pl. Wolności 12 w dniu 29 czerwca o godzinie 19-tej.

AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI

Regulamin Turystycznej Nagrody Przechodniej.

Ufundowanej przez członków Komitetu A. W. 1935/36 roku dla członków Klubu A. W. przyjmujących udział w wycieczkach Komisji Turystycznej;

§ 1. Nagrodę przechodnią zdobyć może tylko członek A. W. za odbycie w sezonie turystycznym największej ilości wycieczek towarzyskich, organizowanych tylko w kraju i ogłaszanych w komunikatach przez Komisję Turystyczną A. W.

§ 2. Nagroda przechodnią po trzykrotnym, nie koniecznym kolejnym zdobyciu przez członka A. W. przechodzi na własność zdobywcy.

§ 3. Za zdobycie nagrody po raz pierwszy i drugi, zdobywca otrzymuje plakietki pamiątkowe.

§ 4. Nagroda przechodnią aż do trzykrotnego zdobycia pozostaje w Klubie A. W. — Za każdym razem nazwisko zdobywcy będzie wyryte na nagrodzie.

§ 5. Przy równej ilości odbytych wycieczek decyduje największa ilość punktów zaliczonych przez Komisję Turystyczną, a w razie równości tych punktów największa ilość punktów Komisji Sportowej, a w ostateczności rozstrzyga los.

§ 6. Nagrodę Przechodnią Komitetu A. W. 1935/1936 oraz plakietki wręcza się zdobywcom na Rocznym Walnym Zebraniu A. W. Obliczenie ilości wycieczek i ewtl. punktacji oraz ogłoszenie zdobywcy przeprowadza corocznie Komisja Turystyczna A. W. na końcu roku.

Regulamin sprawności sportowej. Cel regulaminu.

Celem niniejszego regulaminu jest zwiększenie współzawodnictwa sportowego wśród członków A. W., jak również wytworzenie zespołu sportowego. Dla tego regulamin niniejszy stanowi uprawnienia i obowiązki wyłączenie tylko dla członków A. W.

Srodki.

Dla osiągnięcia powyższych celów zostają ustanowione

- a) nagroda sprawności sportowej,
- b) zespół sportowy.

Zasadniczy warunek.

Ponieważ zadaniem niniejszego regulaminu jest wytworzenie klasy doborowych kierowców, zasadniczym warunkiem jest, aby ubiegający się osobiście prowadzili samochód.

Jedynym wyjątkiem od tego zasadniczego warunku są dłużej trwające raidy i zjazdy, których regulaminy nie nakładają obowiązku osobistego prowadzenia, w których — w celach krótszych wyczynków — zawodnik może skorzystać z pomocy innej osoby.

Zgłoszenia i udział.

Członek ubiegający się o nagrodę o wejście do zespołu winien zgłosić swój udział w każdej imprezie do Komisji Sportowej A. W. przed rozpoczęciem imprezy i brać udział w zawodach w barwach A. W.

Komisja Sportowa A. W. w razie stwierdzenia, że członek nie wystąpił w barwach A. W., lub nie prowadził samochodu osobiście w myśl § 3 niniejszego regulaminu, winna odmówić zaliczenia powyższej imprezy do punktacji.

Nagrody.

Ustala się 3 nagrody sprawności sportowej: pierwsza (przechodnią), druga, trzecia.

Nagrodę sprawności sportowej — przechodnią uzyskuje corocznie członek A. W. zdobywający największą ilość punktów w myśl niniejszego regulaminu. W razie równości punktów decyduje los. Po trzykrotnym niekolejnym zdobyciu przez jednego i tego samego zawodnika nagrody przechodniej, staje się ona jego własnością.

Drugą i trzecią nagrodę otrzymują corocznie na własność zawodnicy, zajmujący drugie i trzecie miejsce pod względem największej ilości punktów, obliczonych według niniejszego regulaminu.

Punktacja.

Za wzięcie udziału w barwach A. W. w imprezie sportowej otrzymuje każdy członek jeden punkt.

Za zdobycie nagród lub miejsca otrzymuje zawodnik dodatkowe punkty i za pierwsze nagrodzone miejsce — 3 punkty, za drugie nagrodzone miejsce — 2 punkty i za trzecie nagrodzone miejsce — 1 punkt.

Za każde pełne przebyte na imprezie sportowej 100 km otrzymuje zawodnik dodatkowo 0.4 punktu; dojazd do miejsca imprezy i powrót dolicza się do tej ilości kilometrów.

Czas.

Roczną punktację ustala Komisja Sportowa A. W. na ostatnim posiedzeniu przed Rocznym Walnym Zebraniem A. W.

Podstawą do obliczenia są imprezy od 1 października poprzedniego roku do 30 września br.

Zespół sportowy.

Spośród sportowców Klubu wylania się na warunkach określonych w § 10 niniejszego regulaminu „zespół sportowy”. Do ich obowiązków należy branie udziału w tych imprezach klubowych, w których ich udział zostanie im zalecony przez Komitet A. W. a do uprawnień należy prawo udziału w posiedzeniach Komisji Sportowej, oraz noszenie oznaki zespołowej.

Nabycie uprawnień.

Do zespołu sportowego wchodzi członek A. W.:

- zdoływający „nagrodę sprawności”,
- zdoływający I miejsce w dorocznym zjeździe międzyklubowym do Poznania,
- zdoływający jedną z nagród Rallye Monte Carlo,
- zdoływający inną nagrodę, którą za nadającą uprawnienie do wejścia w skład zespołu, uznała Komisja Sportowa A. W. większością $\frac{3}{4}$ głosów.
- zdoływający co najmniej 10 punktów w myśl klasyfikacji § 7 niniejszego regulaminu.

Wejście w skład zespołu.

Po zaistnieniu warunków określonych w § 9 Komisja Sportowa uchwałą swoją stwierdza zaistnienie warunków i przyznaje członkowi oznakę zespołową. Komisja w uchwale stwierdza datę, kiedy członek wszedł w skład zespołu sportowego.

Oznaka zespołowa.

Każdy z wchodzących w skład zespołu otrzymuje oznakę, którą nosi w butonierce przy oznace A. W.

Oznakę otrzymuje członek za zwrotem kosztów własnych Klubu.

Plakiety.

Każdy uzyskujący warunki określone w § 9 po raz drugi lub dalszy otrzymuje plaketę sprawności Komisji Sportowej A. W. Zdoływający ją poraz pierwszy otrzymuje plaketę srebrną, a następnie otrzymuje plaketę złotą.

Na plakiecie jest oznaczone nazwisko członka, data uzyskania plakiety, a na złotej poraz który zdobył ją członek.

Wyniki Zjazdu Gwiaździstego do Poznania, odbytego w dniu 2 maja 1937 r.

Zgłoszonych zawodników było 169 (82 auta i 87 motocykli), z tego klasyfikowanych było: samochodów 60, motocykli 69.

Z pośród automobilistów pierwsze miejsca zajęli:

- p. Z. Kwiatkowski, A. W., P. Fiat 508, km 1120 pkt. 264,
- p. E. Bellen, Ł.A.K., P. Fiat 1500, km 1017 pkt. 256,85,
- p. S. Laurysiewicz, A. P., P. Fiat 1500, km 947 pkt. 253,35,
- p. Dr. Chrzanowski, A. W., P. Fiat 508, km 878 pkt. 251,90,
- p. J. Antczak, A. W., Chevrolet, km 961 pkt. 230,05,
- p. A. Szypuła, A. W., Adler, km 804 pkt. 248,20,
- p. Włodz. Kamiński, Śl. A., P. Fiat 508, km 790 pkt. 243,50,
- p. St. Świadek, Śl. A., P. Fiat 508, km 790 pkt. 243,50,
- p. Wład. Stelmaszyk, Lub. A., P. Fiat 1500, km 488 pkt. 222,40,
- p. Włodz. Hryniewiecki, A. W., D. K. W., km 240 pkt. 222,
- p. Alfred Viallet, Ł. A. K., Peugeot, km 212 pkt. 215,60,
- p. E. Grapov, Ł. A. K., Adler, km 206 pkt. 215,30,
- p. A. Janecki, P. A., P. Fiat 508, km 126 pkt. 214,30,
- p. Ign. Prężyna, P. A., P. Fiat 508, km 126, pkt. 214,30,
- p. Dr. Wiktor Urbański, A. W., Adler, km 114 pkt. 213,70.

Nagrody otrzymali:

p. Z. Kwiatkowski: Złoty Puchar M. Poznania, I. nagrodę indywidualną A. W., nagr. przech. Koncernu Riunione „Piast”, nagr. fy. Standard-Nobel, fy. Bosch;

p. E. Bellen: II nagrodę indywidualną A. W.;
p. St. Laurysiewicz: III. nagrodę indywidualną A. W.;
p. Dr. Chrzanowski: nagrodę Komisji Egzaminacyjnej A. W.;

p. A. Szypuła: nagrodę dla juniora;
p. Włodz. Kamiński: nagrodę fy. Stomil;
p. Włodz. Hryniewiecki: nagrodę fy. Auto-Union;
p. Chroll-Frolewiczowa: nagrodę dla pań.
Nagrodę przechodnią zespołową Wydawnictwa „Dziennik Poznański” zdobył Pomorski Automobilklub uzyskując największą punktację 4182,25 pkt.

Motocykle:

p. Stan. Krieger, W. K. S., mot. C. W. S., pkt. 197,40, I nagr. indywid.,
p. por. Józef Żymierski, W. K. S., mot. C. W. S., pkt. 197,40, II nagr. indywid.,
p. por. W. Sulimski, W. K. S., mot. C. W. S., pkt. 197,40, III nagr. indywid.,
p. kpt. P. Nowak, W. K. S., mot. C. W. S., pkt. 197,40, I nagrodę fy. Stomil,
p. Wład. Prausa, W. K. S., mot. C. W. S., pkt. 197,40, II nagrodę fy. Stomil,
IV, V i VI nagrodę indywidualną otrzymują pp. Michał Wasela, Franc. Braun, Józef Leśkiewicz,
p. Leon Jawdyński, K. K. S. Okęcie, mot. B. S. A., pkt. 178,45, I nagrodę Galkar,
p. Inż. Gerhard Zoll, Unia, mot. Matschlass, pkt. 131,80, II nagrodę fy. Galkar,
p. M. Szayer, P. K. M., mot. Matschlass, pkt. 174,30, I nagr. fy. Gargoyle,
p. F. Latzke, Tor. K. M., pkt. 167,80, II nagr. fy. Gargoyle.

Zespół sportowy A. W.

Na posiedzeniu Komisji Sportowej stwierdzono, że w skład zespołu sportowego A. W. wchodzi oprócz członków Klubu, którzy już w roku ubiegłym nabyli te uprawnienia t. j. pp. Jana Antczaka i Michała Howorki, pp. Albert Glaser (na podstawie uzyskania w r. 1934 pucharu m. Poznania na Zjeździe Gwiaździstym i nagrody turystycznej rocznej w r. 1931), Zdzisław Kwiatkowski (na podstawie uzyskania pucharu m. Poznania w r. 1937 i 10 pkt. w myśl regulaminu sprawności sportowej, — Marceli Pęcherski (na podstawie uzyskania rocznej nagrody turystycznej A. W. w latach 1932 i 1933), i p. Józef Sikbiński (na podstawie uzyskania pucharu m. Poznania w r. 1935 i rocznej nagrody turystycznej w latach 1930 i 1934).

Punktacja do nagrody sprawności sportowej.

1. p. Michał Howorka	16,4 pkt.
2. p. Jan Antczak	14,8 "
3. p. Zdz. Kwiatkowski	10,6 "
4. p. Bron. Szymczak	8,6 "
5. p. Dr. Ig. Chrzanowski	7,2 "
6. p. Marc. Pęcherski	4,4 "
7. p. Antoni Szypuła	4,2 "
8. p. Wacław Kiełczewski	4,0 "
9. p. Miecz. Rolbiecki	4,0 "
10. p. por. Zb. Bukowski	3,6 "
11. p. Józef Skibiński	3,4 "
12. p. Konst. Rawicz-Rojek	2,6 "
13. p. Albert Glaser	1,4 "
14. p. Bertold Kujat	1,4 "
15. p. Józef Szczepański	1,4 "

Wycieczka do Francji.

Z uwagi na umowę między Rządem Polskim a Francuskimi, w myśl której pobyt we Francji, nie może przekraczać trzech tygodni, program wycieczki 4-ro tygodniowej zostanie odpowiednio skrócony.

Cena paszportu wynosi: indywidualny zł. 40.—, zbiorowy zł. 25.—. Wyjeżdżający otrzymają prawo do wywozu 3000.— fr. fr. na osobę.

Z uwagi na ograniczoną ilość paszportów prosimy o niezwłoczne podanie zgłoszeń.

Blizsze szczegóły podamy w następnym komunikacie.

23 nowych członków.

Na posiedzeniu Komisji A. W. w dniu 1. V. 1937 r. przyjęto w poczet członków zwyczajnych 23 osoby.

Poza tym w pierwszych dniach kwietnia na listę członków zwyczajnych wciągnięto jeszcze trzy osoby.

ODPOWIEDZI REDAKCJI.

1) Od p. Alfreda Gałuszki ze Lwowa otrzymaliśmy na „eksplozja” i „detonacja”.

Dla lepszego opisywania zjawisk spalania, w szczególności w silnikach spalinowych, podpisany proponuje wprowadzenie rzeczownika „spłon” na określenie procesu spalania, które odbywa się w krótszym czasie niż to wyraża rzeczownik „spalenie” a dłuższym niż „wybuch”, „eksplozja” i „detonacja”.

Czasownik „spalenie” nie przedstawia należyte zjawiska n. p. spalania mieszanki w silniku Otta, nie wyrażając krótkości zjawiska, trwającego ułamek sekundy, i odrębności następujących po sobie zjawisk; natomiast „wybuch”, „eksplozja” i detonacja oznaczają niewątpliwie zjawiska jeszcze krócej trwające. Dopóki nie znano jeszcze należyte procesu spalania i zjawiska detonacji w silnikach, było poniekąd usprawiedliwione używane nazwy „wybuch” na określenie normalnego spalania w silnikach Otta. Dawno już jednak wiadomo, że normalne spalanie w silnikach odbywa się z szybkością wcale nie odpowiadającą pojęciu wybuchu¹⁾, że natomiast przy nieprawidłowym działaniu silnika spalanie może odbywać się częściowo w sposób bardzo gwałtowny, zasługujący na nazwę wybuchu czyli detonacji. Doszło w ten sposób do paradoksu „lucus a non lucendo”: silnik „wybuchowy” jest taki silnik, w którym mieszanka nie powinna się spalać w sposób wybuchowy²⁾. Wskuek tego nazwa ta zaczęła zanikać, ustępując miejsca nazwie „silnik spalinowy”, przyznawanej poprzednio tylko Dieslom³⁾.

Przy opisywaniu powtarzających się procesów spalania w silniku niewłaściwym byłoby wyrażenie „następujące po sobie spalania mieszanki”, natomiast właściwym wydaje się wyrażenie „następujące po sobie spłony mieszanki”.

Nie mamy wprawdzie pewności czy rzeczownik „spłon” nie był nigdy używany w naszym języku, w literaturze technicznej będzie to napewno neologizm, pożyteczny przy sporządzaniu opisów patentowych.

A. B. G.

Zupełnie słuszne są uwagi autora listu stwierdzające nieprawidłowość używania określeń „spalenie” lub „wybuch” dla oznaczenia przebiegu zjawisk zachodzących w cylindrze silnika „spalinowego”.

Naszym zdaniem najbardziej odpowiadającymi istocie rzeczy byłyby wyrażenia „mieszanka **plonie** w cylindrze” i „mieszanka **spłonęła** w cylindrze”, ponieważ właśnie czasownik „spłonąć” ściśle określa — patrz „Słownik Języka Polskiego” A. Krysińskiego: — „szybko spalić się gwałtownym płomieniem”.

Polska terminologia techniczno-samochodowa już dawno wprowadziła powiewne wyrażenie „zapłon” dla określenia zjawiska „zapłonienia” czyli zapalenia mieszanki, np. „chwila zapłonu”, „instalacje zapłonowe”, „świece zapłonowe”, regulacje zapłonu”, „wczesny zapłon”, „późny zapłon”. Prosimy chociażby sprawdzić najdawniejsze wydania książki p. A. Tuszyńskiego „Nowoczesny samochód”. Nie zdobyliśmy się jednak dotychczas na zdanie

¹⁾ Szybkość rozchodzenia się płomienia w mieszance wynosi zależnie od warunków kilka do dwudziestukilku m/sek.

²⁾ Klasycznym przykładem fałszywych nazw będących w powszechnym użyciu jest nazwa „sprężyna spiralna” dla sprężyny śrubowej.

³⁾ W języku francuskim powszechnie używana nazwa „moteur a explosione” (dla silnika Otta), przy czym „explosion” ma oznaczać normalne spalanie z przyrostem ciśnienia w odróżnieniu od wybuchu „determination” ustępuje powoli miejsca ogólniejszej nazwie „moteur a combustion interne”, odpowiadającej naszemu „silnikowi spalinowemu”, niemieckiemu „Verbrennungsmotor” i angielskiej nazwie „internal combustion engine”. W angielskim języku istnieje także bardzo dobra nazwa silnika Diesla: „compression ignition engine”. W sposób analogiczny można nazwać silnik Otta „mixture-compression engine”. Z tą nazwą nie spotkałem się dotąd, jeśli mi pamięć nie myli, nigdzie, a wydaje mi się, że zasługuje na rozpowszechnienie odpowiadając wiernie przyjętej definicji silnika Otta. (Prof. Nägel „Ottomotor” VDI 1936 s. 1289).

sobie dokładnie sprawy z nieściśłości używania wyrazu „wybuch” lub tylko „spalenie”.

Nie możemy jednak aprobać wprowadzenia określenia „spłon”, ponieważ jest ono pod względem językowym nieprawidłowe.

„Spłon” może być rzeczownikiem pochodnym od czasownika „spłonąć”, od czasownika zaś „spłonąć” jako biernego prawidłową formą rzeczownikową może być tylko „spłonienie”, czyli że należałoby mówić nie o „wybuchu” ale o „spłonięciu” mieszanki.

Dziękujemy za zwrócenie uwagi na to ciekawe zagadnienie z dziedziny terminologii i dołożymy starań, by nasi autorzy zaczęli coraz częściej pisać „mieszanka plonie” a nie „wybucha”.

2) W. P. Waclaw Nurkiewicz. Wilno.

W związku z zapytaniem Pana co do możliwości porównania wytrzymałości i trwałości motocykli z silnikami o różnej pojemności, wyjaśniamy, że w ogóle trudno jest dać ściśle określenie trwałości motocykla, ponieważ zależy ona nie tylko od samych właściwości technicznych maszyny, ale przede wszystkim od warunków, w jakich pracuje oraz od sposobu z jakim się z nią obchodzi.

Niewątpliwie mały motocykl z silnikiem 100 cm³ jest znacznie mniej wytrzymały i trwały od motocykla 350 cm³, ponieważ jako maszyna tania i popularna jest budowany lżej, prościej i mniej starannie. Z drugiej jednak strony mały motocykl jest znacznie mniej skomplikowany od większego, wszelkie więc remonty i poprawki są dużo prostsze, mogą być wykonane bez specjalnego warsztatu i całość utrzymania motocykla w stanie zdającym do ruchu jest znacznie tańsze.

Mały motocykl w rodzaju DKW, RT3 — 100 cm³ niewątpliwie zupełnie dobrze zachowuje się na gładkich drogach i asfaltach, nie następując żadnych trudności, ale i na drogach gorszych i wyboistych przy należytej ostrożnym sposobie jazdy i właściwej konserwacji daje zadawalniające wyniki.

W czasopiśmie „A. T. S.” nr. 5. z maja r. b. pojawił się artykuł p. W. Rychtera twierdzący, że zaleca się, aby zawodnicy biorący udział w raidzie międzynarodowym, korzystali z opon, których protektor nie wytwarza nadmierne szumu oraz by nacinano opony systemem tecalamit.

Nie podnosząc zastrzeżeń przeciwko tego rodzaju dyrektywie, uważamy sobie za obowiązek powiadomić P. T. Automobilklub Polski, w interesie tych zawodników, których zagadnienie to winno szczególnie interesować, że nacinanie opon, których protektor nie gwarantuje dostatecznej przyczepności, jest wskazane w tych wszystkich wypadkach, gdy chodzi o jazdę po nawierzchni asfaltowej, zwłaszcza w razie dżdżystej pogody. Natomiast dla jazdy po nawierzchni suchej i nie gładkiej, zwłaszcza będącej w gorszym stanie, operacja taka może być ryzykowną ze względu na łatwość przedostawania się drobnych kamyczków i t. p. do miejsc naciętych.

Jest to więc kwestia osobistego ryzyka właściciela wozu, czy na nacinanie się zdecyduje.

Nawiasem nadmieniamy, że firma nasza produkuje obecnie opony o protektorze posiadającym zarówno wysoką przyczepność drogową, jak i nie wytwarzającym żadnego szumu. Stwierdzoną zaletą protektorów tych jest również ich wielka odporność na przebiecia gwoździ, jak wogóle na zużycie. Ponieważ 75% trasy tegorocznego raidu przypada na zwykłe drogi kamienno-żwirowe i ponieważ szybkość maksymalna regulaminowa ustalona jest w granicach od 45—70 km, stosowanie opon o zaletach wyżej wymienionych jest przede wszystkim wskazane, a nacinanie opon zdanem naszym w tym raidzie schodzi na plan drugi.

Bylibyśmy wdzięczni, gdyby P. T. Automobilklub Polski zechciał powyższą opinię naszą zakomunikować PP. Zawodnikom:

Dodajemy ponadto, że opony nasze nadają się również do nacinania.

Oleje Samochodowe Shell i Aeroshell

są olejami wysoko
wartościowymi i od-
powiadają wymaga-
niom nowoczesnych
motorów.

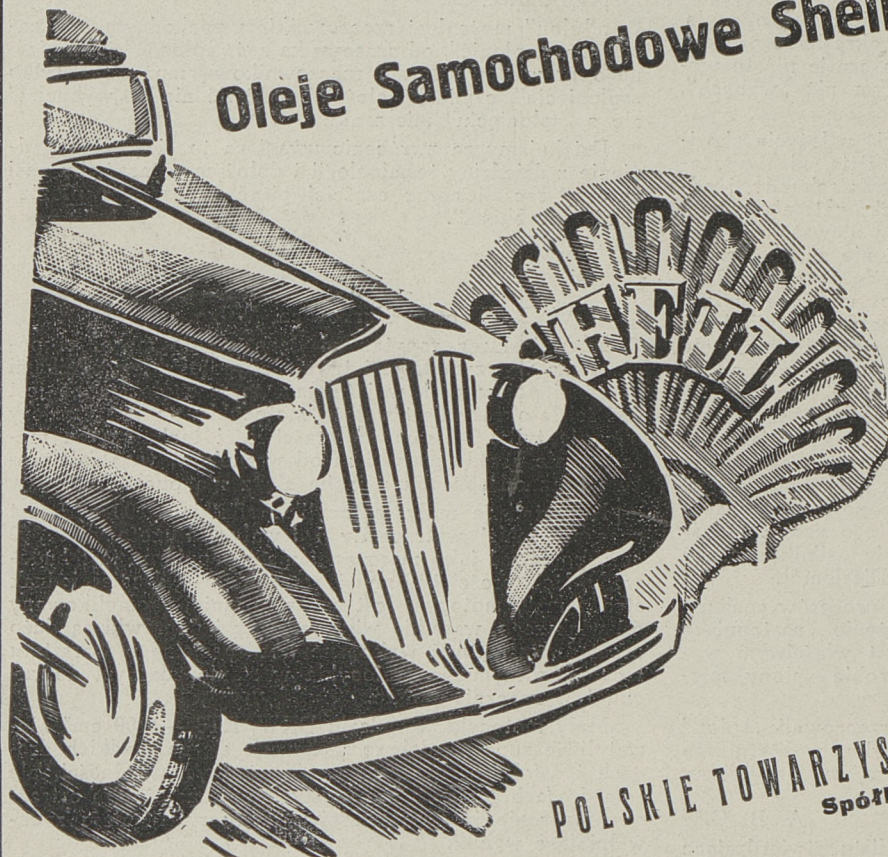
Używanie olejów
Shell daje możliwość
osiągnięcia najwyż-
szej pewności
i oszczędności.

OLEJE SHELL
polecamy do
samochodów

OLEJE AEROSHELL
do motocykli



POLSKIE TOWARZYSTWO NAFTOWE MAZUT
Spółka Akcyjna



PRACOWNIA WYROBÓW ARTYSTYCZNYCH W BRONZIE, SREBRZE I ZŁOCIE W. GONTARCZYK

wykonuje

Nagrody Sportowe, PUHARY, PLAKIETY, MEDALE, ODZNAKI i t.p.

WARSZAWA, UL. MIODOWA Nr. 19, PAŁAC ARCYBISKUPI. TELEFON Nr. 5-21-84

KAZIMIERZ TRUKAN, WARSZAWA

Plac Napoleona Nr. 1. Telefon 2-22-43. Konto czekowe P.K.O. 25.822. Ul. Piusa XI Nr. 11. Telefon 8-55-41.

CZĘŚCI ZAMIENNE **POLSKI FIAT — FORD — FORDSON** RUGBY, DE-SOTO, CHEVROLET

HURT! Akcesoria samochodowe. Artykuły techniczne. **DETAL!**
WŁASNA WYTWÓRNA AKCESORII SAMOCHODOWYCH.

KAROSERJA BUDOWA — CAŁKOWITY REMONT KAROSERYJ
roboty: stelmarskie, ślusarskie, blacharskie, tapicerskie i lakierowania
ST. BORKOWSKI Warszawa, Książęca 19, Telefon 9-82-85

Warunki prenumeraty: rocznie 10 zł., półrocznie 5 zł. Prenumeratę należy wpłacać do PKO na Konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym „Prenumerata ATS” oraz pocztowymi „Przekazam Rozrachunkowemi” — w cenie 1 grosz za sztukę, bez dodatkowych opłat manipulacyjnych.

Redakcja i Administracja ATS., Warszawa, Al. Szucha 10 (Automobilklub Polski)
czynna codziennie od godz. 10—14, oraz we wtorki, piątki w godz. 18—20. Tel. Nr. 709-19.