



(bez względu na miejsce sprzedaży)

Nr 50 (1410)

DNIA 23 CZERWCA 1938 ROKU

ROK XVIII

XI Międzynarodowy raid Automobilklubu Polski

Jędrzejowska w Wimbledonie

Pierwsze mecze faworytki do tytułu mistrzyni świata Lekkoatleci polscy zaimponowali Francji

Mecz lekkoatletyczny Polska — Francja odbił się szerokim echem we Francji wywołując uznanie, ba, podziw dla sportu polskiego. Trzej specjaliści wysłannicy pism francuskich w ogromnych telefonogramach informowali prasę o wszystkich szczegółach spotkań.

L'Auto (Gaston Meyer): „Pierwszy dzień zakończył się zwycięstwem Polski o 13 pkt, prawie o tyle ile przewidywaliśmy. Jeśli mieliśmy satysfakcję ze zwycięstwa Joye nad Gąssowskim, byliśmy zawiązani nie przez bieg, ale przez wyniki na 1500 mtr. A przecież czas Goix, który ostatnie metry przebiegł truchcikiem wskazuje na jego doskonałą formę.

W drużynie polskiej oprócz Zastony Gąssowskiego i Stanisławskiego dalej Olewity, Schneidera, Węglarczyka trzeba wymienić Schmidta, który na 110 mtr przewrócił na 10 plotków dzie wicę (pomieszało się p. Meyerowi z Hasplem — przyp. Red.). Plotki były podobno prawdziwe, ale wydawały mi się za lekkie.

Trzeba wyróżnić Noji, którego sylwetka zapaśnika, dziwi w biegu 10 klm.

Po drugim dniu:

28 punktów różnicy między Francją i Polską! Nie przypuszczaliśmy, że drugi dzień będzie tak katastroficzny dla naszej drużyny. Polska przed kilku laty mogłaby nam stawiać tylko honorowy opór. Dziś nie jesteśmy pewni, czy będąc w komplecie moglibyśmy pobić to państwo, które robi wielkie postępy mimo, że trudniej mu o więcej rekrutować zawodników niż nam. Prawdopodobnie zadecydowała różnica metod przygotowania przynajmniej jeśli chodzi o zawodników pierwszej klasy, których doskonale się indywidualnie, gdy naszych zostawia się opiece klubu.

28 pkt! wynik jest regularny, zupeł-



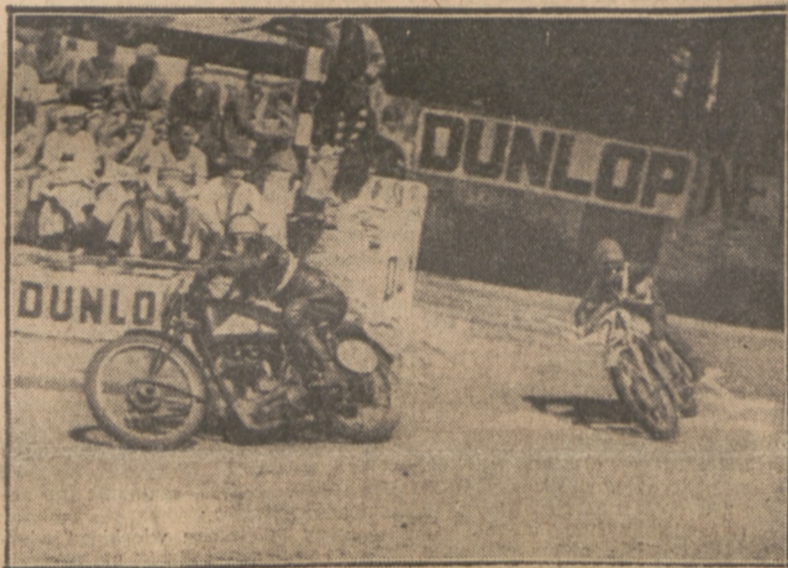
JOE LOUIS

szykuje się do rewanżu ze Schmelingiem. W treningach ma dobrego doradcę—Henry Armstronga. Sprawozdanie z meczu w niedzielę.

JAN ERDMAN

**Obóz
czarnych
wariatów**

na stronie 6-cj.



NA TRASIE TOURIST TROPHY

walczy maszyna angielska z niemiecką. Na wraźliwy Anglik Tatersall (na Cottonie) na prostej szybszy Kluge (na D.K.W.).

nie regularny z dokładnością do 5 pkt, gdyż Polacy nadużyli litery prawa, dyskwalifikując Jacques Andre na 400 mtr plotki; ostatnimi krokami dotknął on białej linii; tymczasem na 200 mtr Dunecki biegł na zimno na wirażach na torze Jourdana, a na starcie wyszedł pierwszy o dwa metry.

U Polaków trzeba wymienić Gąssowskiego, Noji i przede wszystkim, ponieważ nikt go nie zna, Soldana, który będzie autsajderem na mistrzostwach Europy na 3 klm. steeple. Jest to zawodnik wysoki, silny, skacze doskonale, a biega 1500 mtr w 4 minuty i 3 klm w 8:36.

W wielu konkurencjach, które uważaliśmy za otwarte Polacy wygrali pewnie, na 200 mtr, w skoku wdal, w steeple, gdzie Cuzol został pobity przez lepszego. Wygraliśmy tylko dwa biegi, oba dzięki Joye.

Excelsior (Robert Marchand): Francja, która organizuje mistrzostwa Europy może być na nich jednym z państw najgorzej reprezentowanych. Jeśli sędzi — a dlaczego nie? — po kłose na meczu z Polską. Gdyśmy przegrywali z Niemcami lub Włochami argumentowano, że to państwa totalne, które poświęcają wszystko, aby tylko ich barwy triumfowały. Gdy bili nas Anglicy lub Skandynawowie widzieliśmy w tym rezultaty atawizmu sportowego.

Ale Polska? Państwo biedne. Bez pieniędzy i bez przeszłości. A jednak Polacy wygrali o 28 pkt.

„Intransigent“ stwierdza, iż francuscy lekkoatleci rozpoczęli tegoroczny sezon od ciężkiej porażki. Mimo istnienia szeregu okoliczności łagodzących, faktem jest, że sportowcy francuscy zostali zwyciężeni przez przedstawicieli kraju, który jeszcze przed kilku laty mogli łatwo pokonać. Czas jednak niestety pracował tu tylko na korzyść naszych przeciwników. Zwycięstwo drużyny francuskiej było istotnie mało prawdopodobne ze względu na zmęczenie zawodników długą podróżą i osłabieniem składu reprezentacji, jednakże trudno się było spodziewać tak wysokiej porażki. Musimy wyrazić całe uznanie dla pięknego sukcesu Polaków, jednocześnie jednak musimy wykorzystywać tę nową lekcję dla podniesienia poziomu sportu francuskiego.

„Le Journal“ uważa zwycięstwo Polaków za najzupełniej zasłużone i wskazuje jednocześnie, że wyniki spotkań dowodzą konieczności zacieśnienia współpracy między kierownictwem francuskich klubów, francuskiego związku lekkoatletycznego i trenerami, których brak wyraźnie daje się odczuwać lekcei atletyce francuskiej.

W „Paris Soir“ — specjalny wysłannik — Pierre Bourdelet pisze: „Francuzi mieli w Warszawie szanse na równą walkę jedynie w wypadku, gdyby wysłali nad Wisłę swą najmocniejszą drużynę.

Po tym pierwszym spotkaniu należy



ŁADNY STYL I DOBRY WYNIK

Marian Hoffman (A.Z.S. Poz.) skacze na meczu z Francją ponad 7 mtr., zajmując drugie miejsce za bratem Karolem.

się zastanowić czy nie trzeba było pewnego dnia zabronić kategorycznie naszym lekkoatletom spotkań międzynarodowych... Bez przesady można powiedzieć, że drużyna polska, która po była Francji w Warszawie nie by nie działała wobec reprezentacji, która Francuzi wystawili przeciwko Niemcom w 1930 r. Czyż więc przez ostatnie osiem lat spadliśmy aż tak nisko?...

P. Bourdelet wyróżnia z drużyny polskiej Stanisławskiego, którego uważa za człowieka przyszłości, mimo... że biegł 1500 m. jak prawdziwy debiutant.

Zwycięstwo Schmidta i Haspla na 110 m. uważa Francuz za wielką niespodziankę i pisze: „Ani jeden ani drugi nie są wielkimi zawodnikami i bieg musiałby przybrać zupełnie inny obrót, jeśli startowali Brisaut i Mathiotte.

Tytuł powyższego artykułu brzmi: „Porażka, której można było uniknąć“.

Chmielewski — nokantuje

Boston Mass. 20. 6. — Tel. wł. — Pierwszy występ Chmielewskiego jako zawodowca, zakończył się wielkim sukcesem. Walka jego z Charles Rossem jednym z najlepszych pięściarzy stanu Massachusetts, trwała tylko 2 min. 20 sek. Początkowo Chmielewski porządnie obrywał od Amerykanina zwłaszcza w zwarcium, ale gdy trafił go dublowanym lewym w szczękę i posłał na deskę było już po Rossie. Amerykanin leżał trzy razy na ziemi. (za trzecim razem do „9“), wstał jednak, ale był zupełnie nieprzytomny i mecz zamienił się na masakrę. Sędzia wobec tego podniósł rękę Chmielewskiego na znak zwycięstwa.

Jan Erdman.

**Rozmowa
ze zwycięzcą
X raidu Aut. Polski
Pawłem
von Guillaume
na str. 5-cj**

Polaka spotkały owacje 10.000 widzów. Przed meczem Chmielewski był bardzo zdenerwowany, po meczu szcze-



WARSZAWIANKA — WARTA 3:3

Zaprzepaszczona szansa Warty. Centre wylapał Martyna i wyłaśnił sytuację.



RUCH — CRACOVIA 4:0

Groźna sytuacja pod bramką krakowian. Kruk i Wlechołek (tytuł) — w pogotowiu.

25 lat przy kierownicy sportowego auta

Zwycięzca X raidu Aut. Polski opowiada o swej karierze

Berlin, w czerwcu
Nie jest tak łatwo znaleźć w Berlinie Pawła von Guilleaume. Znany kierownik, zwycięzca X-go Międzynarodowego Raidu A.P., jest dyrektorem dużego towarzystwa ubezpieczeniowego, a poza tym kieruje oddziałem sportowym Adlera. Nie mniej niż pół życia swego spędził w samochodzie — kilkanaście poważnych imprez, w jakich udział bierze co roku, zmuszając go do częstych podróży (podróżuje tylko autem), pertraktacji, objazdów tras, no i startów.
Wreszcie kilkunastoletni z rzędu telefon chwyca „latającego Pawła” w domu i za chwilę jest w zacisznym mieszkaniu przy Lauterstrasse. Piękny gabinet pozwala bez trudu odgadnąć w czym zajmuje się mieszkaniem — wielkie szafy po brzegi wypełnione pucharami, segarami, statuetkami, papierośnicami. Cudną jedną ścianą gospodarz poświęcił na „zstawę” zdobytych plakiet.
Okno zatrzymuje się po chwili na polskim napisie: „za najlepszy czas, osiągnięty w próbie szybkości płaskiej i górskiej w X Międz. Raidzie A.P. 1937”.
— Ten piękny, złoty zegar — nagroda prezesa Komisji Sportowej A.P. dyr. J. Regulskiego, to, jak pan widzi, jedna z najcenniejszych i najpiękniejszych nagród, jakie zdobyłem w swej 25-letniej karierze kierowcy — Informuje v. Guilleaume.
— A gdzie są szary i wieniec — pytam.
— Pale, inaczej musiałbym wynająć znacznie większe mieszkanie lub oddać na skład. A to drogo kosztuje.
Na biurku dostrzegam otwarty regulamin XI Międz. Raidu A.P. 1938. Rzucam okiem na ostatek.
— Właśnie studiuję wasz raid. Pięknie wydany regulamin, w porównaniu z innymi — cacko, chyba najładniejszy. W tym roku wasz raid będzie znacznie trudniejszy od zeszłorocznego — prawie 4.000 km i odpoczynki znacznie krótsze. No i te 200 km po drogach gruntowych — to może być nielatte.
— Dlaczego „może” być?
— Jak będzie sucho, nie obawiam się nieopodniek. Myślę, że wówczas przebędzie tego odcinka w tempie 50 km/godz. (maksy-

malna średnia dla I-ej klasy) nie napotka zbyt wielkiej trudności. Natomiast w wypadku, gdyby dłuższe deszcze rozmoczyły podłoża, zrobienie tych przeciętnych będzie bardzo trudne lub wręcz niemożliwe. Objedździłem już trasę w Polsce, znam dobrze ów odcinek — nie mniej niż połowa tej drogi to trakt o nawierzchni gliniastej. Pan wie chyba, co to jest rozmocona i deszczowa gлина, zwłaszcza dla małych wozów...
— A jednak wybrałście ostatecznie male woz — Triumf Junjory (1080 cm³).
— Wierzymy w nie, że nawet w trudniejszych warunkach nie zawiodą.
*
Z twarzy Guilleaume'a promieniuje żywotność — siła, świeżość, młodość, których nie osłabia bynajmniej sliwna, gęsto biała jego włosy.
— Ile lat pan jeździ?
— Właśnie w czerwcu rb. dobiega 25 lat. W czerwcu 1913 roku po raz pierwszy dojechałem samochodem jako kierowca sportowy. Startowałem z bratem Karolem na Mercedes, w sześciokondniowe alpejskiej, organizowanej przez Aut. Austril. Trasa wiodła z Wiednia na Salzburg, Tobacico, Triest, przez Dolomity, Katschberg, Fiume, Klagenfurt, Semmering do Wiednia. Nie nie zrobiliśmy w tym raidzie „ale kierownika wozu raidowego wzięła nas w niewolę” — wyskiwaliśmy każdą okazję, aby zejść na raidy. Wojna i wydarzenia powojenne zahamowały moją karierę automobilową. Dopiero od roku 1928-go zaczęła się nowe życie motorowe. Od tego czasu startowałem 148 razy, zdobyłem 105 pierwszych miejsc, 20 drugich, reszta — dalszych...
— Nieźle jakie zawody uważa pan za najcięższe?
— Raid Liège — Rzym — Liège non stop. 4.500 km bez snu i odpoczynku, w tym przejeżdża przez Col de Galibier (Alpy francuskie) i najwyższy w Europie Col d'Incarant (2.800 m) — 96-godzinna jazda non stop, bez odpoczynku, kontrola czasu niemal co 100 km! O splanu mowy nie ma. Startowałem w tej imprezie cztery razy, dwa razy byłem pierwszym i raz drugi, mimo że w raidzie tym startuje elita długodystansowców — Włosi, Francuzi, Belgowie, Anglicy i Niemcy.
— Czerwiec i lipiec tegoroczny będzie bardzo „gorący” dla mnie. — 18—19 startuje w 24-godzinny wyścig w Le Mans (Francja), w którym zwyciężyłem w r. ub., potem 25.6—1.7. raid w Polsce, 9—10 lipca Grand Prix Belgii w Spa, gdzie w wyścigach (15 km) wozów sportowych dwukrotnie (1934, 1936) wygrałem puchar króla Belgów, wreszcie 20 lipca we Frankfurcie... żenię się.
— To będzie pewnie najlepsza przeprawa?
— Myślę, że jednak nie. Czekam na tę datę z tym większą niecierpliwością, że wreszcie biorę urlop — odpocznę nad jakimś jeziorem, a może zrobimy sobie z żoną dłuższą podróż samochodem po Europie...
Ten się nie nudzi w życiu — pomyslałem i ścisnąłem dłoń sympatycznego automobilisty na zapas złożymy życzenia imiennowe, które v. Guilleaume obohdził będzie w rb.

w drodze między Zakopanem i Warszawa (etap IV-y) oraz życzenia pomysłowości małżeńskie.
*
Wiadomo, że „szlagiery chodzą stadami”. Uszedłem nie więcej, niż kilkadziesiąt kroków od mieszkania v. Guilleaume'a, gdy oto na ulicy oko w oko spotkałem się z sympatycznym „okularnikiem” — dobrze znanym z zeszłorocznego raidu A.P., kierowcą Mercedes — Rauchem.
Kawaleria, kawa, pogawędka.
— Właśnie wracam z Polski, gdzie objedździłem trasę. Odcinek gruntowy dość trudny i w ogóle cały raid znacznie trudniejszy od zeszłorocznego. Próba poprawy bardzo poważna. Cieszę się na tę wyprawę. Mnie wyznaczam na szefa ekipy. Pojedzie ze mną

Kling i Emminger zamiast Brendis, który nie czuje się dobrze ze zdrowiem. Pojeździemy na 2,3 litrowych Mercedesach. Nie wątpię, że odpowiednią klasę wozów i ich przydatność na wasze drogi.
— Z przyjemnością stwierdzam, że drogi w Polsce mocno się poprawiły od roku ubiegłego, a porządek na nich panuje znacznie lepszy, niż w roku ubiegłym (jak wiadomo, wiele przyczyniła się do tej poprawy akcja Domu Praey, który zmobilizował Komitet Międzyklubowy do walki z anarchią na drogach).
Ścisnąłem dłoń sympatycznego okularnika, którego spokoju nie jest w stanie zachwiać chyba żadne wydarzenie i żegnają — do zobaczenia w Polsce!
A.O.

Próba terenowa na pierwszy ogień

Dystans raidu około 3850 km.
I etap: Warszawa — Narocz (Kupa) 536 km.
II etap: Kupa — Warszawa przez Nieśwież, Bielsk Podlaski 735 km.
III etap: Warszawa — Zakopane przez Zamość, Lwów, Stryi, Sambor 841 km.
IV etap: Zakopane — Warszawa przez Żywiec, Katowice, Łódź 626 km.
V etap: Warszawa — Gdynia przez Łowicz, Poznań, Chojnice 655 km.
VI etap: Gdynia — Warszawa przez Grudziądz, Rypin 386 km.

Próba terenowa na pierwszy ogień

Dystans raidu około 3850 km. I etap: Warszawa — Narocz (Kupa) 536 km. II etap: Kupa — Warszawa przez Nieśwież, Bielsk Podlaski 735 km. III etap: Warszawa — Zakopane przez Zamość, Lwów, Stryi, Sambor 841 km. IV etap: Zakopane — Warszawa przez Żywiec, Katowice, Łódź 626 km. V etap: Warszawa — Gdynia przez Łowicz, Poznań, Chojnice 655 km. VI etap: Gdynia — Warszawa przez Grudziądz, Rypin 386 km.

Próba terenowa na pierwszy ogień

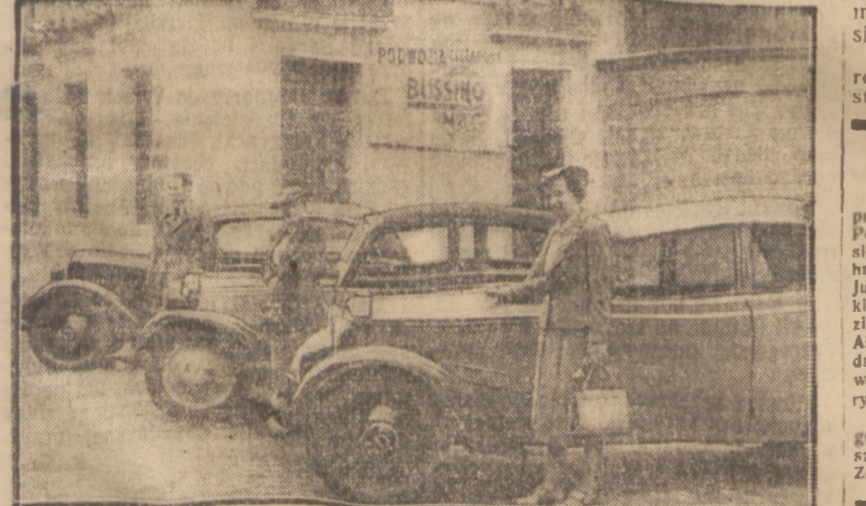
Dystans raidu około 3850 km. I etap: Warszawa — Narocz (Kupa) 536 km. II etap: Kupa — Warszawa przez Nieśwież, Bielsk Podlaski 735 km. III etap: Warszawa — Zakopane przez Zamość, Lwów, Stryi, Sambor 841 km. IV etap: Zakopane — Warszawa przez Żywiec, Katowice, Łódź 626 km. V etap: Warszawa — Gdynia przez Łowicz, Poznań, Chojnice 655 km. VI etap: Gdynia — Warszawa przez Grudziądz, Rypin 386 km.

Właśnie studiuję wasz raid. Pięknie wydany regulamin, w porównaniu z innymi — cacko, chyba najładniejszy. W tym roku wasz raid będzie znacznie trudniejszy od zeszłorocznego — prawie 4.000 km i odpoczynki znacznie krótsze. No i te 200 km po drogach gruntowych — to może być nielatte. Dlaczego „może” być? Jak będzie sucho, nie obawiam się nieopodniek. Myślę, że wówczas przebędzie tego odcinka w tempie 50 km/godz. (maksy-

Triumf D. K. W.

2000-czny wóz D.K.W. sprzedany!

Premiowanie nabywców



Premiowani nabywcy wozów D. K. W. w Warszawskiej Spółce Samochodowej. Na pierwszym planie p. Maria p. Stefania Dolinska — II nagroda

W związku z propagandową akcją premiowania na rzecz wozów D. K. W. w piątek, dn. 17 bm. w Warszawskiej Spółce Samochodowej, która reprezentuje w Polsce wspomnianie wozy, odbyło się przyznawanie premii dla zapowiedzianych szczęśliwych nabywców.
Wóz D. K. W. 2000-czny nabyła młoda automobilistka p. Maria Markiewicz.
Premia (radiodiodniok Philipsa wmontowany do nabytego wozu) była dla p. Markiewiczowej miłą niespodzianką, o której dowiedziała się w kilka dni po nabyciu auta. Nabywczyni oświadczyła, że nabywając D. K. W. kierowała się czesłowemu własnemu dowiedzeniu, a czesłowemu dobrą opinią o tym wozie wśród licznych znajomych.
Nabywca wozu o kolejności nastędniej (1999) jest przedsiębiorca tak-sówkowy, p. Dolinski, którego reprezentowała przy wręczeniu premii (książeczka z bonami na 200 litrów benzyny) małżonka nabywcy. P. Dolinski posiadają w przedsiębiorstwie kilka takich-w. — wszystkie D. K. W.
Wreszcie trzecim nabywcą prmo-

UWAGA! PP. Motocykliści i Automobilisci!

OBNIZYLIŚMY CENY

na łańcuchowy rolkowie i rozrządce do wszystkich typów motocykli i samochodów

nasz nowy adres:
„ROTAX“
Warszawa, ul. Senatorska 32, tel. 594 17

Raid terenowy

Rozpoczynający się w najbliższą sobotę międzynarodowy raid samochodem w Automobilkulbu Polski na dystansie 4.000 kilometrów posiada jeden złośliwy „naciąg”, nieprzyjemny i stawiający wysokie wymagania zarówno dla maszyn, jak i dla kierowców.
W roku bieżącym organizatorzy włączyli do etapu drugiego zawodów „odcinek terenowy” długości przeszło 200 km.

Praktyka międzynarodowych zawodów terenowych dowodzi, że kierowca powinien odbyć specjalny trening, jeśli chce pokonać teren w dobrym czasie, a jednocześnie nie zmęczyć maszyny.
Mylnie jest mniemanie, że wystarczy „naciągnąć gaz”, aby pędzić po dołach, jak to dzieje się na szosach, zwłaszcza suchych. Szuka jazdy w terenie polega na tak równomiernym „wyiechaniu” maszyn, żeby nie rozwalić (dosłownie!) silnika, nie zniszczyć sprzęgła, wreszcie, żeby nie wsadzić maszyny na... drzewo.

Sprawa znacznie się komplikuje, jeżeli nawierzchnia odcinka terenowego będzie roznośnią. Błoto, głęboka „maź” — to największe, a często zwycięzcy wróg najlepszych zawodników i maszyn. Szuka jazdy polega wówczas na tym, by nie zatrzymywać maszyny ani na moment, bowiem gdy maszyna stanie, przy ponownym ruszeniu zarylają się kołami po osie w błocie.
Aby jednak podczas równomiernej, nieprzerwanej jazdy koła zapędzone miały dobrą przyczepność do błota, pomocnik kierowcy siada na tylnym kole zapasowym (przy napędzie tylnym) bądź też na chłodnicy (przy napędzie przednim). Uzyskane w ten sposób dodatkowe obciążenie kół na-

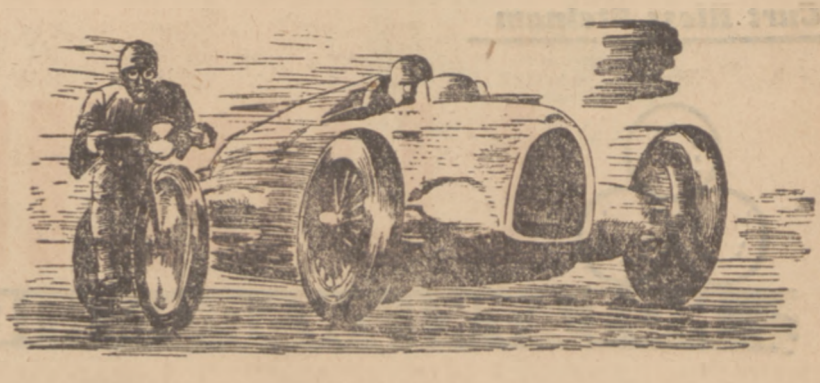
Próba terenowa na pierwszy ogień

Dystans raidu około 3850 km. I etap: Warszawa — Narocz (Kupa) 536 km. II etap: Kupa — Warszawa przez Nieśwież, Bielsk Podlaski 735 km. III etap: Warszawa — Zakopane przez Zamość, Lwów, Stryi, Sambor 841 km. IV etap: Zakopane — Warszawa przez Żywiec, Katowice, Łódź 626 km. V etap: Warszawa — Gdynia przez Łowicz, Poznań, Chojnice 655 km. VI etap: Gdynia — Warszawa przez Grudziądz, Rypin 386 km.

Próba terenowa na pierwszy ogień

Dystans raidu około 3850 km. I etap: Warszawa — Narocz (Kupa) 536 km. II etap: Kupa — Warszawa przez Nieśwież, Bielsk Podlaski 735 km. III etap: Warszawa — Zakopane przez Zamość, Lwów, Stryi, Sambor 841 km. IV etap: Zakopane — Warszawa przez Żywiec, Katowice, Łódź 626 km. V etap: Warszawa — Gdynia przez Łowicz, Poznań, Chojnice 655 km. VI etap: Gdynia — Warszawa przez Grudziądz, Rypin 386 km.

Właśnie studiuję wasz raid. Pięknie wydany regulamin, w porównaniu z innymi — cacko, chyba najładniejszy. W tym roku wasz raid będzie znacznie trudniejszy od zeszłorocznego — prawie 4.000 km i odpoczynki znacznie krótsze. No i te 200 km po drogach gruntowych — to może być nielatte. Dlaczego „może” być? Jak będzie sucho, nie obawiam się nieopodniek. Myślę, że wówczas przebędzie tego odcinka w tempie 50 km/godz. (maksy-



Tourist Trophy

Korespondencja własną Przeglądu Sportowego

London, koniec czerwca.
3 wyścigi, składające się na rozgrywkę Tourist Trophy (13 bm. — 350 ccm, 15 bm. — 250 ccm oraz 17 bm. — 500 ccm) nie tylko zawiody angielskie nadzieje, ale też sprawiły im przykry cios. Przede wszystkim Włosi zupełnie zignorowali te zawody, tak więc tylko Niemcy przysłali 2 ekipy, słabe zresztą liczebnie. Przy ślali 6 maszyn, w tym trzy 250-ki i trzy 500-ki. Walka o charakterze międzydnarodowym rozegrała się tylko w kat. Lightweight (250) oraz Senior (500). Rozgrywka w kat. 350 (Juniorów) odbyła się pod nieobecność poważnych maszyn z kontynentu.
Pierwszym rozegranym wyścigiem była kat. 350 ccm, ograniczająca się do rywalizacji dwóch typów angielskich: Velocette i Nortona. W tym roku Velocette zatwilił wreszcie swoje porachunki z konkurentem z własnego kraju. Dwaj światowej sławy zawodnicy: Stanley Woods i E. A. Mellors, od startu obejmują prowadzenie wyścigu, nie odając go już do finisu. Nortony, było to jasne, nie posiadają tej maksymalnej szybkości, jaką wykazywały Velocette. Rezultat — za maszynami 2 wyżej wspomnianych zawodników przychodzą 3 Nortony, w czasach bardzo do siebie zbliżonych, stosunkowo jednak daleko za zwycięską Velocette.
Następny wyścig, w kat. 250 ccm, przyniósł przykry porażkę Anglikom. Niemiecka DKW z najmniejszym silnikiem o przepustnicy obrotowej, prowadzona przez zwycięzcę z Austrii, Ewolda Kluge, pokonała angielskie Excelsior i New Imperial. W tej kat. angielskie wyścigówki nie mają nic do powiedzenia, o ile na starcie za-

wodów znajdzie się wspaniała włoska Guzzi lub niemiecka DKW.
W „500-kach” usmiechnął się los do Anglików, usunął im z wyścigu wielkich i strasznych konkurentów. Gall na kompresorowej BMW rozbił się na treningu, na tym samym zakręcie, gdzie poprzedniego dnia stracił życie jeden Anglik, a 3 odwieziono do szpitala. Inna BMW, w rękach Meiera nie chciała równo „paść”, tak więc musiał się on wycofać. Pozostały na okrążeniu Jock West na BMW. Nie miał szans, miał b. słaby start. Potwierdził się i tym razem opinia, że kontynentalna maszyna musi prowadzić zawodnik z kontynentu.
Rozgrywka w 500-kach była, (czyżby już po raz ostatni?) — szansa Nortona. Tylko Daniell potrafił swym kunstem jeździeckim pobić Stanley Woodsa, zresztą i tak przez cały wyścig siedzieli sobie koło na kole.
Sądząc z tegorocznych wyników T. T. trudno wprost przypuścić, aby w liczącej konkurencji kontynentalnej potrafili jeszcze Anglicy zwyciężyć. Ich niezaprzeczony atutem jest najwyższe osiągnięte opanowanie kunstu jeździeckiego, zasadniczym jednak brakiem — konserwatywna budowa maszyn.
Wyniki szczegółowe:
kat. 350 ccm: 1) S. Woods (Velocette) — 134,5; 2) Mellors (Velocette) 131,8; 3) Frith (Norton) — 131,7; kat. 250 ccm: 1) Kluge (DKW) — 125,6; 2) G. Wood (Excelsior) — tylko 119; 3) Tyrrel Smith (Excelsior) — 117,8; kat. 500 ccm: 1) Daniell (Norton) — 142,6; 2) S. Woods (Velocette) — 142,4; 3) Frith (Norton) — 142,3. R. C.

Zaczarowany puchar

Dzieje walk tenisistów o nagrodę, której nie można zdobyć

Wreszcie Bawarowski. Nie ulega wątpliwości, że ten rok obitował w cieńcie przejścia. Musiał porzucić Wiedeń, zrobiono mu przykry kawał z gramu o Puchar Davisa. Zaczął późno trenować, w zupełnie nieznanym mu warunkach. W Katowicach nie był u szczytu formy, ani fizycznej ani psychicznej.
W roku przyszłym dopuszczają go pewnie do Davis Cup, ustabilizuje się życiowo, będzie grał zupełnie inaczej, jak za najlepszych czasów.
Nie Hebda, nie Tłoczyński, ale ktoś z tamtej trójki zdobywce w roku przyszłym mistrzostwo.
Bo gdyby się to udało poczwórnym mistrzom Polski, zdobyłby puchar na własność. A jak mówi historia, pucharu tego na własność zdobyć nie można. Str.

Kronika pływacka

Międzypaństwowy mecz z Finlandią odbył się ostatecznie 23 i 24 lipca w Warszawie. Za eliminacje posłużył mistrzostwa Polski, które odbywają się o tygodnie wcześniej w Bielsku.
Przy okazji podań należałoby listę rekordów pływackich Finlandii. Przedstawia się ona następująco:

Panowie: 100 mtr. st. dow. Hietanen — 59,4 (1936), 200 mtr. st. dow. — 2:19,2 (1936), 400 mtr. st. dow. Hietanen — 5:05,8 (1936), 100 mtr. st. klas. Paananen — 1:15,8 (1936), 200 mtr. st. klas. Reingold — 2:47,9 (1936), 100 mtr. st. grzbiet. Blahor — 1:15,9 (1931).
Pani: 100 mtr. st. dow. Lindberg — 1:16,6 400 mtr. st. dow. Lindberg — Lindberg 0:08,6, 100 mtr. st. klas. Nyman — 1:30,7, 200 mtr. st. klas. Lappalainen — 3:13,8, 100 mtr. st. grzbiet. Lahtinen — 1:31,1.

Próba terenowa na pierwszy ogień

Dystans raidu około 3850 km. I etap: Warszawa — Narocz (Kupa) 536 km. II etap: Kupa — Warszawa przez Nieśwież, Bielsk Podlaski 735 km. III etap: Warszawa — Zakopane przez Zamość, Lwów, Stryi, Sambor 841 km. IV etap: Zakopane — Warszawa przez Żywiec, Katowice, Łódź 626 km. V etap: Warszawa — Gdynia przez Łowicz, Poznań, Chojnice 655 km. VI etap: Gdynia — Warszawa przez Grudziądz, Rypin 386 km.

Próba terenowa na pierwszy ogień

Dystans raidu około 3850 km. I etap: Warszawa — Narocz (Kupa) 536 km. II etap: Kupa — Warszawa przez Nieśwież, Bielsk Podlaski 735 km. III etap: Warszawa — Zakopane przez Zamość, Lwów, Stryi, Sambor 841 km. IV etap: Zakopane — Warszawa przez Żywiec, Katowice, Łódź 626 km. V etap: Warszawa — Gdynia przez Łowicz, Poznań, Chojnice 655 km. VI etap: Gdynia — Warszawa przez Grudziądz, Rypin 386 km.

Próba terenowa na pierwszy ogień

Dystans raidu około 3850 km. I etap: Warszawa — Narocz (Kupa) 536 km. II etap: Kupa — Warszawa przez Nieśwież, Bielsk Podlaski 735 km. III etap: Warszawa — Zakopane przez Zamość, Lwów, Stryi, Sambor 841 km. IV etap: Zakopane — Warszawa przez Żywiec, Katowice, Łódź 626 km. V etap: Warszawa — Gdynia przez Łowicz, Poznań, Chojnice 655 km. VI etap: Gdynia — Warszawa przez Grudziądz, Rypin 386 km.

Próba terenowa na pierwszy ogień

Dystans raidu około 3850 km. I etap: Warszawa — Narocz (Kupa) 536 km. II etap: Kupa — Warszawa przez Nieśwież, Bielsk Podlaski 735 km. III etap: Warszawa — Zakopane przez Zamość, Lwów, Stryi, Sambor 841 km. IV etap: Zakopane — Warszawa przez Żywiec, Katowice, Łódź 626 km. V etap: Warszawa — Gdynia przez Łowicz, Poznań, Chojnice 655 km. VI etap: Gdynia — Warszawa przez Grudziądz, Rypin 386 km.

