

Auto

ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

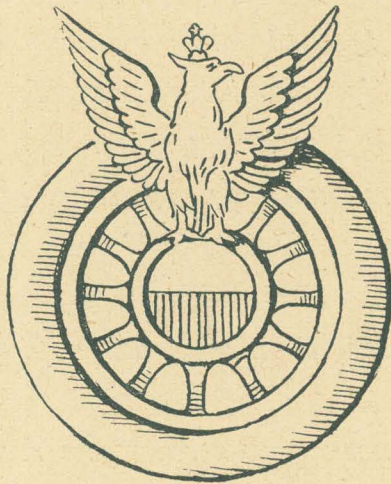
REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 96-54
(AUTOMOBILKLUB)

REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 96-54
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)

KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764

DYR. NA FRANCJĘ P. JAKUES — PARYŻ. XV. 22 RUE LACRETELLE



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

REDAKCJA ZASTRZEGA SOBIE PRAWO ZMIAN I POPRAWEK W NADESŁANYCH ARTYKUŁACH. WSZELKIE PRAWA PRZEDRUKÓW I REPRODUKCJI — ZASTĘŻONE. NIEZAMÓWIONYCH RĘKOPISÓW REDAKCJA NIE ZWRACA

PRENUMERATA:

Rocznie 16 zł.
Zagranicą 20 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{16}$
2 i 3-cia okładka	150	80	50	20	20
4 okł., przed tekstem i w tekście	200	100	60	36	24
Za tekstem	130	70	40	24	16

Fotografie i klisze na rachunek klienta.

TREŚĆ NUMERU:

Od Komitetu Automobilklubu Polski. — Od Redakcji. — Automobilizm w r. 1924. — Automobilklub Polski (komunikaty). — Nowy Klub Automobilowy. — Urzędowe. — Ogólne zebranie Międzynarodowego Związku uznanych Klubów automobilowych. — Międzynarodowy Kalendarz Sportowy na r. 1925. — Co niesie rok 1925. *M. Krynicki*. — Antiautomobiliści. — Packard ośmiocylindrowy. *St. Szydelski*. — Kilka słów o kształcie „kroplowym”. *Rychter*. — Bilans techniczny r. 1924. *St. Szydelski*. — Kalwarja polskiego automobilisty. — Kronika. — Sport i moda. — Odpowiedzi Redakcji. — Nowe wydawnictwa.

Dzięki ofiarności członka naszego Klubu, p. Aleksandra Matwiejewa, Automobilklub Polski pozyskał swój własny organ — „Auto”. Pragnąc postawić nasze pismo na poziomie podobnych wydawnictw zagranicznych, nie szczędziliśmy starań i kosztów, aby mu zjednać doborowe grono współpracowników i przyoblec je w lepszą szatę.

Mamy nadzieję, że członkowie Automobilklubu Polski będą uważali za swój obowiązek jaknajszersze popularyzowanie pisma „Auto”, którego rozwój będzie równoznaczny z rozwojem Automobilklubu Polski i jego zadań.

KOMITET
AUTOMOBILKLUBU POLSKI

SKF

SZWEDZKIE ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE NORMALNE I KONICZNE

WARSZAWA, KOPERNIKA Nr. 13

TEL. 12-14

OTWARTE BEZ PRZERWY

Od Redakcji

NUMEREM niniejszym rozpoczynamy czwarty rok naszego pisma. Trzy lata — to niedługo, a jednak, jak dotąd, żadne jeszcze czasopismo polskie, poświęcone automobilizmowi, okresu takiego nie przetrwało. Z poprzedników naszych żaden nie był w stanie przełamać obojętności ogółu automobilistów polskich i uzyskać takiej liczby czytelników, aby dla swego bytu uzyskać silne podstawy. Fakt, że „Auto“ wkracza z dniem dzisiejszym w czwarty rok istnienia, gdy poprzednicy jego przeważnie wcześniej ulegali zawieszaniu, przypisujemy nie doskonałości naszego pisma, lecz tej okoliczności, że bądź co bądź w łatwiejszych pod tym względem żyjemy czasach. Gdy dziś w niepodległej Polsce, mającej wysokowartościowy pieniądz, automobilizm znalazł wreszcie grunt podatniejszy dla swego rozwoju, gdy tem samem wzrastają szeregi automobilistów, to i z roku na rok wzrasta liczba osób, interesujących się wszystkim, co ma związek z samochodem.

Po trzech latach ciężkich walk i poświęceń dla utrzymania bytu naszego pisma, dzisiaj z ufnością wkraczamy w czwarty rok istnienia, z tą pewnością, że wysiłki poprzedników naszych nie poszły na marne. Śmiało powiedzieć możemy, że dzisiaj byt naszego pisma został utrwalony, a dzięki poparciu, jakie nam okazał Automobilklub Polski, jesteśmy w stanie przystąpić do wszystkich tych ulepszeń w wydawnictwie naszym, których potrzebę dawno już rozumieliśmy i które są konieczne dla doprowadzenia pisma naszego do wysokości podobnych wydawnictw obcych. Chcemy więc, aby w nowej szacie „Auto“ godnie reprezentować mogło Automobilklub jednego z większych państw Europy, chcemy, aby polski automobilista znalazł w niem czujnego informatora i dobrego doradcę, aby uznał go za swego fachowego a bezstronnego przyja-

ciela, aby każdego następnego jego numeru z coraz większą oczekiwał niecierpliwością.

Dlatego to, przystępując z numerem niniejszym do gruntownych zmian w formie i treści „Auta“, przyjęliśmy pod szczegółową uwagę dezyderaty i krytyki czytelników naszych. Wiemy, iż od razu doskonałości nie osiągniemy, iż pismo nasze posiadać jeszcze będzie liczne braki. W miarę możliwości jednak usuwać je będziemy, a w tem — nie wątpimy — najbardziej pomocni nam będą nasi własni Czytelnicy.

* * *

Gdy „Auto“ powstawało, zasadniczym programem naszym była propaganda automobilizmu w Polsce. Dzisiaj warunki się zmieniły. Dziś automobilizm już i u nas propagandy nie potrzebuje. Dziś zrozumienie kulturalnej i ekonomicznej roli samochodu przyjęło się wśród większości naszego społeczeństwa, a potrzebę tego nowoczesnego środka komunikacji coraz szersze odczuwają warstwy. Jeśli rozwój automobilizmu nie przyjął jeszcze u nas żywiołowego rozpędu, jeśli pod tym względem pozostaliśmy daleko w tyle poza innymi cywilizowanymi państwami, to nie jest to już wynikiem niezrozumienia potrzeby automobilizmu, lecz skutkiem opłakanych warunków ekonomicznych, w jakich kraj nasz jeszcze się znajduje. Dlatego dziś, w czwartym roku istnienia pisma, na pierwszym planie stawiamy sobie nieco inne zadania. Służąc interesom polskich automobilistów, w pierwszym rzędzie zwalczając będziemy wszystkie objawy krępowania w dalszym ciągu swobodnego rozwoju automobilizmu przez krótkowzroczne elementy, bądź to upatrujące w niem pod wpływem szowinistycznych pobudek zabawkę możliwych, bądź też przeświadczone, że automobilizm to dojna krowa, która wytrzyma wszelkie ciężary

F & H

ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE ORAZ KULKI STALOWE

TELEFON 29-60
WARSZAWA

BRACIA LILPOP

TELEFON 29-60
MAZOWIECKA 7

i opłaty. Walczyć więc będziemy o doprowadzenie dróg polskich do stanu, pozwalającego używać samochodów nie tylko typu „Sahara“; walczyć będziemy o stworzenie kulturalnych warunków dla turystyki samochodowej — ruchu, który w innych krajach odgrywa tak potężną rolę propagandową i ekonomiczną. Zadaniem więc naszym będzie dalej zaznajomienie polskiego automobilisty z anatomją i fizjologją jego maszyny, nauczenia go kulturalnego obchodzenia się z nią nawet bez kierowcy, a kierowcę gruntowniejszego poznania swojego fachu. Zaznajamiając i informując czytelników naszych o najnowszych zdobyczach sportowych i technicznych i innych przejawach w dziedzinie automobilizmu, lotnictwa i jachtingu motorowego zagranicą, nie przestaniemy prowadzić usilnej propagandy za stworzeniem wreszcie własnego przemysłu samochodowego, bez czego nie może być dziś prawdziwej niezależności ekonomicznej, ani prawdziwego bezpieczeństwa kraju. Jednocześnie współpracować będziemy w rozwoju polskiej terminologii automobilowej, dążąc do oczyszczenia języka naszego tak z obcych naleciałości, jak i barbarzyńskich nowotworów i dziwolągów. Przy tem wszystkim zawsze czytelnikom naszym służyć będziemy wszelkimi radami tak z dziedziny prawa, jak i techniki samochodowej. A w końcu zapowiadamy stanowczą walkę ze wszystkimi objawami nieuzasadnionej nienawiści czy niebezpiecznej swawoli w stosunku

do automobilistów — objawami niegodnymi cywilizowanego społeczeństwa i jego prasy.

Oddając teraz do rąk czytelników naszych ten numer noworoczny „Auta“ w nowej już szacie, — mamy nadzieję, iż ocenią Oni wysiłek nasz w celu doprowadzenia pisma naszego do wyższego poziomu i nie odmówią nam w dalszym ciągu swego cennego poparcia.

* * *

Wskutek licznych trudności, wynikłych w okresie przejściowym zmiany wydawcy, jak i wskutek wprowadzonych ulepszeń — ukazanie się numeru noworocznego uległo opóźnieniu. Dlatego połączyliśmy jeszcze raz (jak się spodziewamy, poraz ostatni) dwa numery 1 i 2-gi w jeden, dając czytelnikom naszym numer podwójnej objętości. Jednocześnie miło nam jest zawiadomić czytelników, iż do współpracy w piśmie naszym uzyskaliśmy, obok najlepszych naszych fachowców samochodowych, najlepsze również pióra literackie, które z nieskończoną różnorodnych i niezwykłych sytuacji, jakie stwarza samochód, wykrzeszą jasne iskry humoru, aby nimi ożywić suche częstokroć tło biuletynów i opisów technicznych. W tym również kierunku współpracować będą zaproszeni przez nas artyści. W ich to również fachowe ręce oddaliśmy troskę o zewnętrzną szatę „Auta“.



Automobilklub Polski

Sekretariat czynny od godz. 10 do 4 pp.
Tel. 96-54.

KOMUNIKAT

Komitet Automobilklubu Polski zawiadamia, iż w dniu 21 stycznia r. b. o godzinie 18 odbędzie się doroczne Ogólne Zebranie Członków.

Gdyby w powyższym terminie Zebranie nie doszło do skutku z powodu niestawienia się wymaganej przez Statut ilości $\frac{1}{3}$ wszystkich Członków, to ponowne Ogólne Zebranie odbędzie się tegoż dnia o godzinie 19 i będzie uważane za prawomocne, bez względu na ilość przybyłych Członków.

Celem Zebrania będzie:

- 1) Sprawozdanie rachunkowe za 1924 rok;
- 2) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej;
- 3) Zatwierdzenie rachunków;
- 4) Uchwalenie podwyższenia wpisowego do zł. 75 i składki członkowskiej do zł. 75 rocznie;
- 5) Zatwierdzenie budżetu na 1925 rok;
- 6) Wybory 10 Członków Komitetu na miejsce ustępujących;
- 7) Wybory 10 Członków Komisji Balotującej;
- 8) Wybory 3 Członków Komisji Rewizyjnej, i 2 Zastępców.

Na posiedzeniu Komisji Balotującej, odbytem w dniu 10 grudnia r. b. wybrani zostali następujący członkowie:

- 1) Władysław Sworowski, Kupiec, 15, ul. Poprzeczna, Katowice;
- 2) Edward Borst, Przemysłowiec, 36, ul. Juliusza, Zgierz;
- 3) Karol Kowerski, Inżynier, Dyrektor Tow. Kred. Przemysłu Polskiego 2, ul. Hortensja Nr. 1, Warszawa;
- 4) Artur Jaworowski, Obywatel ziemski, Bogusławice, p. Płońsk, skrz. 26;
- 5) Antoni Jaworowski, Obywatel ziemski, Wrońska, p. Płońsk, skrz. 31;
- 6) Stanisław Beszczyński, Dyrektor Górnośląskiej Centrali Żelaza 2, Plac Wolności, Katowice;
- 7) Roger Morsztyn, Inżynier, 11, Trębacka, Warszawa;
- 8) Karol hr. Gołuchowski, właściciel dóbr, 11, Długosza, Lwów;
- 9) Andrzej Sagatowski, Rolnik, Okalewo, poczta Skrwilno.

Doszło do wiadomości Komitetu, że niektórzy członkowie Automobilklubu Polski, szczególnie tacy, którzy posiadają mocne maszyny, jeżdżą po szosach z zawrotną szybkością, zarządzają wyścigi z innymi maszynami spotykanymi po drodze i są często przyczyną nieszczęśliwych wypadków, a zawsze przedmiotem przekleństw spotykanych po drodze furmanek, oraz wieśniaków, którym przejeżdżają plectwo i zwierzęta domowe.

Dlatego Komitet Automobliklubu Polski zwraca uwagę na Regulamin Klubowy, obowiązujący wszystkich członków, a w szczególności na par. 12. Regulamin, który brzmi:

„Znak Klubowy jest godłem przynależności do Automobliklubu Polski, którego celem jest popieranie automobilizmu i zjednywanie mu sympatyków. Znak ten, umieszczony na samochodzie, powinien być symbolem wysokiego uspołecznienia zarówno właściciela samochodu, jak i jego kierowcy. Obydwaj powinni znać dokładnie obowiązujące przepisy policyjne dla ruchu samochodów i ich kierowców i przez ścisłe ich przestrzeganie być dobrym przykładem dla innych. Członkowie Automobliklubu Polski powinni pamiętać o dawaniu tak ważnych sygnałów ostrzegawczych ręką, nie jeździć za szybko, a spotykany po drodze samochodom udzielać w potrzebie wszelkiej koleżeńskiej pomocy.

W kierowców samochodowych należy wpaść zrozumienie, że drogi publiczne przeznaczone są dla różnego rodzaju lokomocji i że kierujący wehikułem szybszym i sprawniejszym powinien być zawsze względny dla spotykanych po drodze pojazdów wolniejszych i trudniejszych do manewrowania“.

Odnosnie do Członków, niestosujących się do powyższych przepisów, a tem samem uwłaczających powadze Znaku Klubowego, Komitet będzie zmuszony w przyszłości wyciągać odpowiednie konsekwencje.

RADY I WSKAZÓWKI.

Ruch kołowy i pieszy w Warszawie normują:

1. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 roku o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych, ogłoszone w № 65 Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej pod poz. 587.

2. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 roku o regulowaniu ruchu na drogach publicznych, ogłoszone w № 61 Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej pod poz. 611.

3. Rozporządzenie Komisarza Rządu na m. st. Warszawę z dnia 25 lipca 1924 roku o regulowaniu ruchu kołowego w niektórych punktach m. st. Warszawy, ogłoszone w № 64 Dziennika Urzędowego Komisarzatu Rządu z dnia 30 lipca 1924 roku.

Za przekroczenie przepisu o ruchu ulicznym grozi kara administracyjna do 500 złotych grzywny lub 2 miesiące aresztu.

Dziesięć przykazań dla woźniców i dorożkarzy.

- I. Jedź zawsze prawą stroną jaknajbliższej chodnika.
- II. Nie zatrzymuj się tam, gdzie jest duży ruch. Stanąć możesz tylko koło samego chodnika.
- III. Nie przejeżdżaj nigdy na lewą stronę ulicy. Jeśli nie możesz zawrócić, stań po prawej stronie naprzeciwko.

IV. Nim zakręcisz na lewo, obejrzyj się i daj bitem znak, że skręcasz. Inaczej wpadnie na ciebie tramwaj lub samochód.

V. Nie jedź po szynach tramwajowych. Nie przejeżdżaj przez szyny, gdy tramwaj stoi lub rusza.

VI. Posterunki policyjne objeżdżaj tak, aby pozostawały po twojej lewej ręce. Zwracaj uwagę na wskazówki policjanta i ściśle się do nich stosuj.

VII. Nie przeciążaj koni. Jeżeli jest ślisko — kuj konie na ostro. Lejce trzymaj krótko.

VIII. Nie zostawiaj koni bez opieki.

IX. Na kurs oczekiwać ci wolno tylko na wyznaczonych stacjach.

X. Bądź grzeczny względem publiczności.

Dziesięć przykazań dla automobilisty.

I. Jedź spokojnie i uważnie. Pamiętaj, że nie tylko ty znajdujesz się na ulicy.

II. Nie nadużywaj sygnału, bo przechodnia przestraszysz, a nie ostrzeżesz.

III. Nie pal rażących świateł, bo to oślepi innych i może spowodować wypadek.

IV. Nie dopuszczaj, aby maszyna dymiła nadmiernie. Gdy masz nadmiar oliwy — nie wyjeżdżaj na miasto.

V. Zamykaj szczelnie tłumik.

VI. Przed skrzyżowaniem ulic daj znak ręką, gdzie skręcasz, aby uprzedzić policjanta, publiczność i pojazdy, jadące za tobą.

VII. Koło przystanku tramwajowego jedź jaknajwolniej, albo zatrzymaj się. Nic tak nie straszy, jak samochód przejeżdżający, gdy publiczność wsiada do tramwaju.

VIII. Jeśli jest błoto i ślisko, jedź wolno, abyś nie obryzgał publiczności i mógł w potrzebie natychmiast zahamować wóz.

IX. Uważaj na dzieci! Dziecko najczęściej wpada pod samochód.

X. Śpiesz się powoli, a unikniesz wypadków.

Dziesięć przykazań dla pieszych.

I. Jezdnia przeznaczona jest dla pojazdów, chodnik — dla pieszych.

II. Przez jezdnię przechodź krokiem wolnym. Pamiętaj, że biegnąc, narażasz się na niebezpieczeństwo.

III. Pamiętaj, że na jezdni jesteś intruzem, który zawsze zawadza: dlatego przechodź przez jezdnię jaknajkrótszą drogą i to tylko w razie konieczności.

IV. Wchodząc na jezdnię obejrzyj się najprzód na lewo, a potem na prawo. Staraj się przechodzić przez jezdnię w pobliżu posterunku policyjnego.

V. Nie przechodź nigdy przez jezdnię wówczas, gdy nie widzisz dokładnie co się dzieje za wozem tramwajowym lub innym pojazdem.

VI. Gdy, przechodząc przez jezdnię, usłyszysz sygnał lub nawoływanie — obejrzyj się w kierunku głosu. Jak nie wiesz gdzie się posunąć — zatrzymaj się. Nie cofaj się nigdy w tył.

VII. Nie urządzaj sobie nigdy postojów na jezdni. Gdy czekasz na tramwaj — stój na chodniku przy brzegu jezdni.

VIII. Wsiadając z tramwaju obejrzyj się zawsze w prawo. Lewą ręką trzymaj się poręczy.

IX. Na chodniku idź zawsze prawą stroną: nie zatrzymuj się pośrodku chodnika, ani na rogach ulic, lub przed wejściem do lokali.

X. Pamiętaj zawsze, że nie tylko ty idziesz po ulicy. Inni również muszą iść. Nie tamuj nigdy ruchu swoją osobą.

Nowy polski klub automobilowy

DNIA 5 lipca założony został w Katowicach „Śląski Klub Automobilowy“ z działalnością na obszar województwa Śląskiego. Zarząd klubu ukonstytuował się w osobach: P. Konstantego Wolnego, marszałka Sejmu Śląskiego, jako prezesa, hr. Jerzego Oppersdorfa, dr. Geisenhermera i Karola Zdziechowskiego jako wiceprezesów, inż. Jana Bukowskiego jako sekretarza i p. Baltazara Szaflika, jako skarbnika, oraz pp.: Aleksandra Brzewskiego, Tadeusza Czapli, Józefa Gawrycha, b. ministra Kamińskiego, p. Wojciecha Korfiantego, Dr. Józefa Potyka, starostę Świętochłowickiego, inż. Josepha Wolfganga, Dr. Jana Plocha, Dr. Emila Trupke, Oskara Vogta, inż. Gottfrieda Zangl'a, Oskara Deutsch'a i inż. Gottlieba Klusak'a, jako członków. Pomimo wy-

sokich składek Śląski Klub Automobilowy zjednoczył już około 300 członków zwyczajnych, co wróży mu pomyślną bardzo przyszłość. Jedną z pierwszych czynności nowego klubu było poczynienie kroków w celu filjowania się z Automobliklubem Polski, co też ma nastąpić w najbliższym już czasie.

Powstanie tak sympatycznego stowarzyszenia sportowego w prastarej i najwyżej kulturalnie stojącej dzielnicy Polski, stowarzyszenia, od pierwszych kroków swych dającego dowód wysokiego zrozumienia zadań i celów organizacji automobilowych, Redakcja Auta wita z radością i przesyła Śląskiemu Klubowi serdeczne życzenia jaknajpomyślniejszego rozwoju,

BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

Urzędowe

NOWA TARYFA ZA REJESTRACJĘ.

NA ZASADZIE rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 25 listopada 1924 r. (Dzien. Ust. R. P. Nr. 104, poz. 951) zostały z dniem 9 grudnia 1924 r. wprowadzone następujące opłaty:

- Za rejestrację samochodów osobowych 16 zł. od 100 kg. wagi;
- za rejestrację samochodów ciężarowych 2 zł. od 100 kg. wagi;
- za rejestrację motocykli 8 zł. od 100 kg. wagi;
- za egzamin szoferski 20 zł.;
- za numer próbny miesięczny 40 zł.

*Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej
st. m. Warszawy z d. 18 listopada 1924 r.*

Pozostawianie samochodów na ulicach bez dozoru.

Stwierdzono, że funkcjonariusze P. P. bardzo często interwenjują i sporządzają doniesienia karne na prywatne samochody, pozostawiane na ulicach bez dozoru. Wobec tego Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę wyjaśnia, że przepisy o ruchu kołowym nie zabraniają pozostawiania samochodu bez dozoru, o ile:

- 1) przez to nie tamuje się ruchu ulicznego (kołowego lub pieszego);
- 2) samochód stoi po prawej stronie ulicy w kierunku ruchu;
- 3) motor nie pracuje, klucz od motoru jest wzięty i hamulec ręczny zaciśnięty.

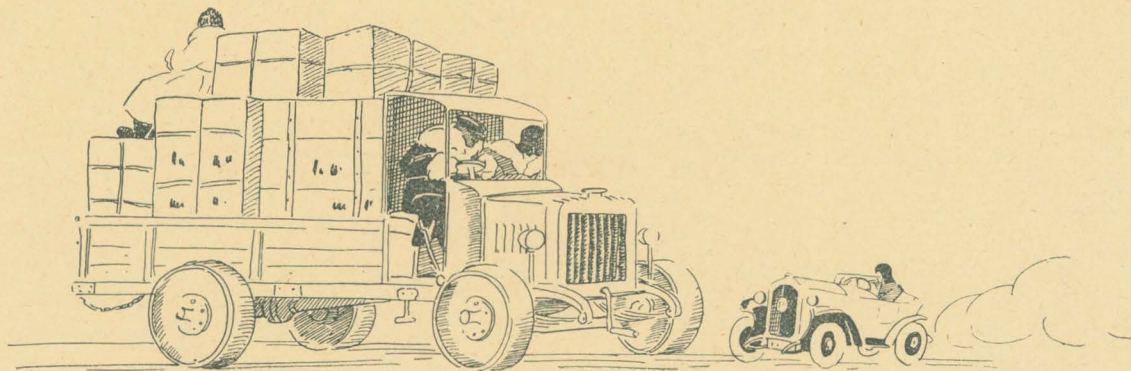
Ostatnie (pod p. 3) warunki mają na celu niedopuszczenie, aby osoba niepowołana mogła uruchomić samochód (§ 30 Rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów, ogłoszonego w Nr. 65, poz. 587 Dzien. Urzęd. R. P.).

Rozumie się samo przez się, że kierowca nie może pozostawić samochodu bez opieki w tych miejscach, gdzie wogóle niedozwolone jest oczekiwanie pojazdów, jak np. przed wejściem do lokalu licznie uczęszczanego, koło przystanku tramwajowego, oraz na ulicy Wierzbowej i po stronie domów o Nr. parzystych na ulicy Mazowieckiej.

*Z Rozkazu Dziennego Komendanta Policji Państwowej
m. st. Warszawy z d. 9 grudnia 1924 r.*

Zatrzymywanie się pojazdów na ulicy Wierzbowej.

Ponieważ funkcjonariusze policji zabraniają zatrzymywania się pojazdów na tej części ulicy Wierzbowej, która stanowi bok Placu Teatralnego, Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę wyjaśnia, że § 3 Rozporządzenia Komisarza Rządu z dnia 25 lipca 1924 r. o regulowaniu ruchu kołowego w niektórych punktach m. st. Warszawy, ogłoszonego w Nr. 64 Dziennika Komisarjatu Rządu, należy rozumieć w ten sposób, że zakaz postoju pojazdów w celu oczekiwania ogranicza się tylko do tej części ulicy Wierzbowej (oprócz wnęki przed gmachem Ministerstwa Spraw Zagranicznych), która kończy się gmachem teatru Narodowego. Przed domami, oznaczonymi numerami 9—11, na ul. Wierzbowej pojazdy mogą oczekiwać jak na innych ulicach pod warunkiem, aby nie tamowały ruchu kołowego i pieszego i były zawsze zwrócone przodem w kierunku ruchu.



Automobilizm w roku 1924

W ŻYCIU automobilowem rok 1924 nie zaznaczył się żadnym faktem przewrotowym. Postęp techniczny bowiem od szeregu lat już postępuje krok za krokiem metodycznie z jasno postawionymi celami przy współdziałaniu licznej armii poszukiwaczy i konstruktorów. W pewnych dziedzinach epoka piorunujących wynalazków już minęła — postęp zaś i rozwój danej dziedziny wyraża się w całym szeregu drobnych, często niedostrzegalnych ulepszeń, które zbliżają nas coraz bardziej do ideału doskonałości. Automobilizm również wszedł już od lat kilku w okres metodycznej ewolucji — i dlatego i tutaj coraz rzadziej notować się dają jakieś fakty, które w rozwoju jego nazwałyby można przewrotowymi. Od szeregu lat już obserwujemy w automobilizmie stałe dążenie do uzyskania coraz lepszej wydajności silników, zmniejszenia oporów szkodliwych, osiągnięcia lepszej nośności i skuteczniejszego działania hamulców. Ponad wszystkim jednak góruje dążenie uczynienia samochodu jaknajoszczędniejszym i uprzystępnienie go szerokim masom. Rok 1924-ty zaznaczył tylko dalszy wyraźny postęp w tym kierunku. Tak nowości przedstawione publiczności w dorocznych salonach — Paryskim, New-Yorku, Londyńskim, Brukselskim i Berlińskim jak i rezultaty osiągnięte w szeregu zawodów sportowych — potwierdzają to dążenie. Z nowości technicznych w roku 1924-ym nie można przytoczyć nic godniejszego uwagi. Zresztą przy obecnej metodycznej ewolucji każdego ulepszenia, często rzeczy, które przy pojawieniu swem nie wydają się zasługującymi na uwagę, po kilku latach stają się ogólnie stosowanymi, a nawet nieodzownymi. Za to rok 1924-ty przyniósł szerokie rozpowszechnienie się dwóch dawniejszych nowości, mianowicie pneumatyków balonowych i hamulców na przednich kołach. Oba te wynalazki są obecnie w fazie ciągłych ulepszeń, dzięki zainteresowaniu się nimi wszystkich niemal konstruktorów i w najbliższym czasie już bezwątpienia staną się integralną i nieodzowną częścią wszystkich bez wyjątku samochodów. Przystosowany do samochodu poraz pierwszy w roku zeszłym kompresor nie znalazł jeszcze szerszego zastosowania i jedynie przez konstruktorów niemieckich został wprowadzony na rynek w handlowych typach samochodów. Wynalazek ten jednak nie jest jeszcze „a point“ i wymaga dalszych ulepszeń, których rezultaty ujrzemy już zapewne w roku przyszłym.

Ostatnie wystawy samochodowe ponadto przyniosły szereg ulepszeń w dziedzinie zawieszania to jest resorowania samochodów i skuteczniejszego działania hamulców przez wprowadzenie servo-hamulców. W kierunku rozpowszechnienia samochodu widzimy coraz szersze kręgi zataczające dążenie wszystkich firm stworzenia typów popularnych. W Ameryce dążenie to wyraziło się już dawniej przez wyspecjalizowanie się licznych firm w tym tylko kierunku. W Europie jednak, gdzie samochód częściej jeszcze niż w Ameryce uważany jest za narzędzie sportu, a nie tak jak tam za przedmiot niezbędny do życia — konstruktorzy przy wypracowaniu typów popularnych poszli częstokroć po błędnej drodze, tworząc właściwie uproszczone samochody sportowe. Typy te okazały się więc typami nie popularnymi, gdyż nie dają tej wygody i pewności działania, jakiej wymaga najszybszy klientela. W roku 1924-ym jednak liczne fabryki europejskie stworzyły już racjonalne typy popularne stanowiące groźną konkurencję dla licznych specjalnych fabryk cycle-carów i voituretek i dzięki temu samochód w roku tym w dal-

szym ciągu wykazuje znaczny wzrost rozpowszechnienia.

Jednocześnie zarysowuje się w r. 1924 wyraźna tendencja powiększenia nośności samochodów zbiorowych — omnibusów, wywołana coraz to bardziej we wszystkich krajach wznoszącym się ruchem turystycznym. Dla wielkich pojemności fabryki zaczynają stosować podwozia trzy a nawet cztero-osiowe, których użyteczność potwierdził wspaniały raid poprzez Saharę trójosiówek Renault.

Gdy mowa o spopularyzowaniu samochodu warto zaznaczyć, że statystyka wykazała w r. 1924—18.241.477 samochodów w ruchu na całym świecie, z czego na Amerykę przypada 15.222.658 samoch., na Europę zaś 1.685.009 sam., a z tego na Polskę około 10.000 sam.

Zawody sportowe w r. 1924-ym nie dały również wyników sensacyjnych. I tu postęp objawia się drogą ewolucyjną, gdyż rezultaty sportowe, a zwłaszcza szybkości, osiągnęły już taki poziom, że znaczniejsze przekroczenie ich bez stworzenia specjalnych warunków terenowych i bez przystosowania się, że tak powiem, fizjologicznego zawodowców nie wydaje się możliwym. Rezultaty więc osiągnięte na ważniejszych zawodach 1924 r. są następujące:

Grand Prix Europy—Ascari na Alfa—Romeo.

Indianapolis — Corum na Duesenberg'u.

Targa i Coppa Florio — Werner na Mercedesie.

Rekord szybkości—Elridge na Fiacie—234.986 klm. na godzinę (15.320).

Zaznaczyć jednak należy, że w miarę rozpowszechniania się samochodu, zawody automobilowe stają się coraz bardziej ulubioną rozrywką tłumów. Ilość zawodów zwiększa się z roku na rok, przyciągając w szranki coraz więcej amatorów obok zawodowców reklamujących nowe typy. Nie sprawdza się przepowiednia fachowców z przed lat kilku, iż zawody samochodowe skazane są na zarzucenie wskutek ogromnych kosztów jakimi obciążają fabrykantów. Przeciwnie wielkie zawody międzynarodowe, których ilość bynajmniej się nie zmniejszyła — przyciągają coraz więcej wielkich firm, które za szczyt powodzenia reklamy uważają sobie zdobycie nagrody międzynarodowej. Ilość zaś zawodów lokalnych, w których udział biorą przeważnie amatorzy, zwiększyła się w roku 1924 znowu o kilkadziesiąt, zaspakajając tem ambicje turniejowe licznych sportowców i komercyjne mniejszych firm.

Równorzędnie ze zwiększeniem się ilości wielkich zawodów, powstają we wszystkich krajach specjalne tory—autodromy, służące za teren popisu dla wielkiego przemysłu samochodowego, w r. 1924-ym otrzymała wreszcie dwa pierwszorządne autodromy Francja — w Monthlery pod Paryżem i w Miramas pod Marsylją. W dążeniu do uprzystępnienia i rozpowszechnienia samochodu przyjmują szeroki udział wszystkie rządy państw krajów zachodnich. Ilość nowych dróg zostaje rokrocznie znacznie powiększoną, jednocześnie zwraca się coraz baczniejszą uwagę na staranne ich utrzymanie. Godnym zaznaczenia jest w tym kierunku wysiłek rządu francuskiego, który wszystkie niemal drogi zniszczone podczas wojny, doprowadził już do stanu doskonałego; oraz wspaniałe dzieło przeprowadzone przez Rząd Szwajcarski przystosowania niebezpiecznych dróg górskich dla ruchu samochodowego, co wymagało przebudowania i nowej trasy niezliczonych wprost luków spadków i serpentyn. We Włoszech inicjatywa prywatna

poszła jeszcze dalej, wykończając w r. 1924 pierwszą drogę z Medjolanu do jezior alpejskich przeznaczoną wyłącznie dla samochodów. Wykończony w tym roku odcinek Medjolan—Varese stanowi pierwszą na świecie próbę w tym kierunku i ma być wkrótce rozszerzoną na sieć dróg, obejmującą cały półwysep.

Jednocześnie fabrykanci, dążąc do stworzenia samochodów, zdolnych przebywać wszelkie bezdroża, — tworzą podstawę rozpowszechniania samochodów w krajach egzotycznych, w których budowa dróg narazie jest niemożliwą. Tu zanotować należy fakt powstania w r. 1924 pierwszej stałej linii komunikacyjnej, łączącej Francję z Tombuktu drogą lądową — przez Saharę zapomocą samochodów Citroën-Kegress.

Tych kilka faktów wskazuje jak automobilizm szeroko rozpowszechnił się na Zachodzie i jak wielkie miejsce zajmuje on dzisiaj w życiu ekonomicznym krajów uprzemysłowionych.

Z bardziej godnych uwagi faktów zasłanych w roku 1924-ym wymienić jeszcze należy usilne wysiłki tech-



Rys. 1. „Ulica” w jednym z większych miast polskich. Przynależność do gospodarki naszych magistratów.

ników w kierunku zastąpienia benzyny do poruszania samochodów przez produkty tańsze, a zwłaszcza powszechnie produkowane. Wywołane to jest przede wszystkim wzrastającą z zastraszającą szybkością konsumpcją produktów naftowych, których wyczerpanie wyraźnie grozić światu już poczyną. Dziś produkujący najwięcej ropy kraj — Stany Zjednoczone nie pokrywają swojej konsumpcji, a poszukiwania źródeł nafty w krajach egzotycznych nie dały w latach ostatnich żadnych sensacyjniejszych odkryć. Z roku na rok wzrastające zużycie produktów naftowych przez nowoczesne środki komunikacyjne, w głównej zaś mierze przez automobilizm, grozi, odczuciem już w r. 1924, znacznym drożeniem tych produktów, co godzi przede wszystkim w zadanie fabrykantów uprzystępnienia samochodów szerokim masom. Rok 1924 widział więc wzmożone wysiłki wynalazców stworzenia nowych materiałów pędnych bez decydującego jednakże jak dotąd rezultatu. We Francji jednak, gdzie problem powyższy ma większe może, jak gdziekolwiek indziej znaczenie, poszukiwania w tym kierunku uwieńczone zostały częściowym rezultatem. Tak więc inżynierowi rumuńskiemu p. Olivier wspólnie z p. Audry-Bourgeois udało się otrzymać naftę drogą syntezy z węgla kamiennego, zaś inżynierowi rosyjskiemu Makoninowi — stworzyć nowe paliwo płynne ze wszelkich możliwych olejów

i odpadków destylacji smołowcowych, — ostatni zwłaszcza wynalazek rokuje wielkie nadzieje, tak wskutek łatwości i taności wyrabiania nowego produktu jak i wysokiej jego wartości opałowej. Nie wątpimy, iż w czasie najbliższym nowy wynalazek, po wyjściu z okresu prób, wejdzie na rynek uprzystępniając wszystkim posiadanie samochodu.

Jeżeli w automobilizmie międzynarodowym rok 1924-ty nie przyniósł żadnego faktu sensacyjnego, to w automobilizmie polskim nie zaznaczył on nawet takiego postępu, jakiego oczekiwać należało w kraju, który pozostał, wskutek niesprzyjających okoliczności, tak daleko w tyle za innymi. Oficjalna statystyka przeprowadzona na początku roku 1924-go przez Ministerstwo Robót Publicznych wykazała 5.468 samochodów prywatnych osobowych, 1.973 ciężarowych i 923 motocykli. Liczba ta w ciągu sezonu 1924—wzrosła przeszło o 40%. W ten sposób w Polsce jeden samochód przypada na 3.000 mieszkańców i na 44 klm. dróg, gdy w Ameryce 1 samochód przypada na 7,32 mieszkańców.

Tak małe użycie samochodów w Polsce przypisać należy w pierwszej mierze przesileniu ekonomicznemu, któremu obecnie podlegamy, po długotrwałym okresie anarchji finansowej. Jednakże i inne przyczyny na to się złożyły. A więc skandaliczny stan dróg naszych. Niestety w r. 1924-ym uczyniono stosunkowo niewiele w kierunku naprawienia zniszczonych dróg polskich — oczywiście stosunkowo do ilości kilometrów zniszczonych dróg. Ilość kilometrów dróg naprawionych w r. 1924 nie zastąpiła ilości kilometrów, które w ciągu tego roku uległy ostatecznemu zniszczeniu, wskutek opuszczenia datującego jeszcze od czasów wojny. Jest to jednym z objawów jednostronnej naszej polityki finansowej — nie doceniającej ekonomicznej strony gospodarstwa krajowego, wśród której drogi komunikacyjne wszak odgrywają rolę pierwszorzędną. Kredyty przeznaczone na odbudowę i utrzymanie dróg w r. 1924 były wielokrotnie za małe aby powstrzymać niemi można było dalsze zmniejszanie się ilości kilometrów dostępnych dla ruchu samochodowego. Położenie powyższe pogorszone zostało wskutek zniszczenia przez katastrofalne powodzie wiosną tego roku całego szeregu mostów na drogach naszych, co prawda bez troski pozostawionych prowizorjów wojennych.

Z innych przyczyn tamujących rozwój automobilizmu w Polsce, wymienić należy nadmierne opłaty skarbowe, które w r. 1924-ym nie tylko nie uległy redukcji, lecz przeciwnie znacznemu podwyższeniu. Tak więc utrzymany został, nie wytrzymujący krytyki, 10% podatek od przedmiotów zbytku (luksusowy) przy znacznym w dalszym ciągu podwyższeniu opłat celnych. Jednocześnie dwukrotnie w ciągu tego roku podwyższone zostały opłaty za rejestrację samochodów, by przy końcu roku pobić rekord światowy tych opłat. Do opłat tych dochodzą opłaty komunalne. W niektórych miejscowościach zarządy miast nie chcąc dać się wyprzedzić Rządowi, przelicytowują się formalnie z nim w nakładaniu opłat za używanie samochodu. Tak więc Magistrat m. Warszawy wprowadził w dniu 17 lipca podatek od samochodów w wysokości 100 zł. do 20 KM i 120 zł. powyżej 20 KM. Gdy do tego wkrótce przybędzie jeszcze projektowany stały podatek rządowy, otrzymamy obraz wprost barbarzyńskiego eksploataowania automobilizmu w Polsce. Jest to rażące wprost niezrozumienie przez czynniki miarodajne ekonomicznego i wojskowego znaczenia automobilizmu i zabijanie w powijkach ruchu, który w krótkim czasie mógłby się stać źródłem znacznie poważniejszego dochodu. Nie zapominajmy bowiem, że ogólnie rozpowszechniony automobilizm stwarza cały szereg przemysłów i przedsiębiorstw, dających Skarbowi znaczne dochody,

a setki tysięcy samochodów opłacających niewielkie podatki, przyniosą wielokrotnie większe zyski od kilku tysięcy wysoko opodatkowanych samochodów. Jest to wiecznie typowe zabijanie kury znoszącej złote jajka.

Gdy do powyższego dodamy jeszcze fakty stałej naganki na automobilistów praktykowanej w dalszym ciągu w r. 1924 tak przez prasę brukową jak i przez ludność wsi i miasteczek, gdy dodamy skandaliczne opuszczenie naszych miast, gdzie dotąd znaleźć nie można nietylko warsztatu i składu benzyny, ale hoteliku i znośnej restauracji, gdy dodamy drożyznę także rekordową benzyny, wskutek również nadmiernych opłat skarbowych, to zrozumiemy odrazu dlaczego automobilizm nie znajduje jeszcze w Polsce odpowiedniego dla swego rozwoju terenu.

Jednak pomimo tak rozpaczliwych warunków rok 1924-ty i w Polsce nie minął bez postępu. Tak więc przedewszystkiem zaznaczyć należy dalszy postęp w celu uregulowania ruchu na drogach publicznych. Dokonaniem to zostało przez Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. o regulowaniu ruchu na drogach publicznych ogłoszone w Nr. 161 Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej pod par. 611. W ciągu roku 1924-go ukończoną została wreszcie rejestracja wszystkich dawniej w Polsce znajdujących się samochodów i kierowców na podstawie rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Min. Spraw Wewnętrznych z dn. 6 lipca 1922 r. i wszystkie maszyny zaopatrzone w ujednolicono numery policyjne i dokumenty. Jednakże nie tylko na papierze prawidłowy ruch drogowy i uliczny został uregulowany. Przepisy powyższe zostały energicznie w ruch wprowadzone, a policja i organa wykonawcze pouczone co do ich stosowania. W tym celu w styczniu 1924 roku zostały przeprowadzone dwutygodniowe kursy dla funkcjonariuszy policji. Dzięki powyższym zarządzeniom ilość wypadków samochodowych w ubiegłym roku znacznie się zmniejszyła, pomimo zwiększenia się ilości samochodów w ruchu.

Do objawów postępu zaliczyć należy również rozpowszechnienie się w Polsce w 1924 r. typu małych samochodów popularnych. Poraz pierwszy przyjęły one w tym roku udział oficjalny w polskich zawodach sportowych. Pomimo iż rozpowszechnienie się tego typu samochodów w Polsce wywołane było głównie przez kryzysy ekonomiczne i nadmierne opodatkowanie samochodów, a nie jako objaw rozpowszechniania się samochodu wśród warstw średnio zamożnych i pracujących to jednak możliwość posługiwania się tymi typami w tak niesprzyjających, jak nasze, warunkach spopularyzowała małe wozy i przełamała zakorzenioną w Polsce wiarę w duże jedynie samochody, przez co pozyskane zostały dla automobilizmu coraz szersze mniejsze zamożne rzesze społeczeństwa. Jest to już objaw normalniejszego rozwoju automobilizmu, którego podstawą dzisiaj niemal wszędzie jest liczna rzesza średnio zamożnej klienteli.

Z dodatnich objawów przytoczyć również należy wprowadzenie w tym roku współczesnych metod handlu samochodami. Dzięki ustabilizowaniu się naszej waluty poraz pierwszy od czasów wojny firmy samochodowe były w możności udzielenia dłuższego lub krótszego kredytu swej klienteli, co jest najskuteczniejszym, jak dowiódł tego zachód środkiem spopularyzowania samochodu. Sprzedaż samochodów na wyplatę daje dziś możliwość kupna maszyny nie z kapitału, a z comiesięcznych oszczędności, przez co każdy pracujący człowiek ma możliwość nabycia samochodu. Rok 1924 widział powstanie licznych nowych firm samochodowych reprezentujących niemal wszystkie większe fabryki zagraniczne. Jednakże powiedzieć należy nie wszystkie stanęły na wysokości zadania, a te z nich,

które założone zostały przez niefachowców lub ludzi nie znających warunków i potrzeb rynku polskiego nie doczekały końca roku. Objaw ten, to pozostałość po nieszczęsnej epoce inflacji, kiedy każda spekulacja przynosiła zyski bez fachowego przygotowania. Obecne przesilenie ekonomiczne ma tę jedną dobrą stronę, iż wymiata z widowni firmy i ludzi słabych, wszystkich niefachowców a spekulantów, którzy dyskredytowali przemysł i handel par excellence oparty na zaufaniu.

Do nadzwyczaj pocieszających objawów zaliczyć należy powstanie w 1924 roku zaczątku pierwszej polskiej fabryki samochodów. Ogłoszony przez Ministerstwo Spraw Wojskowych konkurs na dostawę samochodów ciężarowych dla wojska z warunkiem stopniowego przystosowania do ich budowy fabryki krajowej, został rozstrzygnięty przez przyjęcie typu samochodów SPA i Berliet, których budowy podjęła się zasłużona fabryka „Ursus“. Prace przygotowawcze w celu uruchomienia specjalnego oddziału tej fabryki zostały posunięte w nadzwyczaj energicznym tempie, tak iż dziś

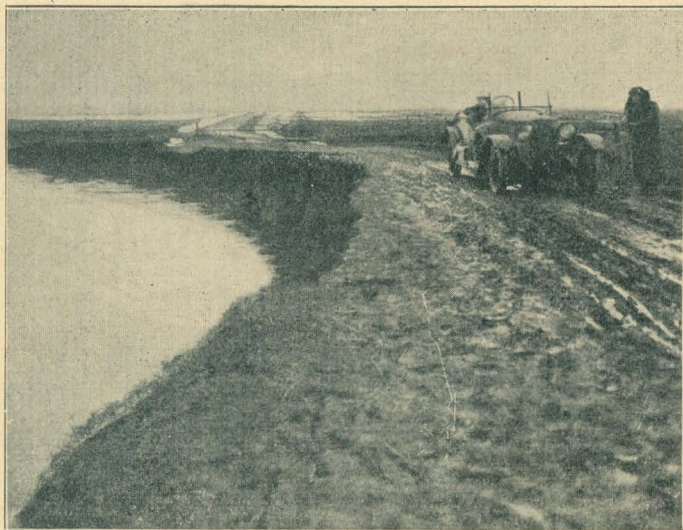


Rys. 2. Parodja Wenecji.
Przyczynek do naszej kultury małomiasteczkowej.

zabudowania jej w Czechowiczach pod Włochami stały pod dachem. Za dwa lata więc ujrzymy już pierwsze samochody budowane w większej serji w Polsce własnymi środkami. Jednocześnie zapowiedziano nam rozpoczęcie budowy drugiej fabryki samochodów osobowych, jednakże głośnie zapowiedzi bez dalszego ciągu znamionują raczej próbę amerykańskiego humbugu. Tyle już widzieliśmy projektów fabryk samochodów w Polsce.

A potrzeby rynku polskiego wszak są bardzo znaczne. Jeżeli wzrost ilości samochodów w roku ubiegłym nie wyniósł większej liczby, to przypisać należy jedynie wyżej wyszczególnionym, niesprzyjającym warunkom. Wszak w rozpowszechnieniu samochodu pozostaliśmy daleko w tyle zagranicą, przy jednoczesnym upośledzeniu w stosunku do niej innych środków komunikacyjnych. Rynek nasz jest w stanie dziś pochłonąć produkcję nie jednej, a kilku większych fabryk. Dotąd pod tym względem pozostajemy w całkowitej zależności od zagranicy, jak tego najlepiej dowiodła pierwsza u nas od czasów wojny wystawa samochodów, urządzona w czasie od 1 października do 1 listopada, staraniem Koła Kupców i Przemysłowców Samochodowych przy Związku Przemysłowców Polskich. Nie mówiąc już o całkowitych samochodach na wystawie tej nie wystąpił nawet nasz przemysł akceso-

ryjny. Posiadamy już wszak cały szereg mniejszych fabryk produkujących części i akcesoria samochodowe, jednakże na I-szej krajowej wystawie świeciły one nieobecnością, dając tem dowód swej słabości lub nieporadności handlowej. Jedyna w kraju fabryka pneumatyków nie pokazała nam swoich wyrobów nasuwając przypuszczenie, iż nie czuje się ona na siłach wytrzymać porównanie z produkcją fabryk zagranicznych.



Ry. 3. Rzeka „zjada” szosę.
Przyczynę do naszej gospodarki wodnej.

Smutny to objaw w kraju, gdzie rynek jest jeszcze prawie dziewiczy i gdzie przed ruchliwą organizacją przemysłową stoją nieograniczone prawie możliwości. Jednakże zrozumienie powyższego kiełkuje już w sferach przemysłowców samochodowych, co uwidoczniło się właśnie w inicjatywie zorganizowania pod każdym innym względem bardzo udanej wystawy samochodowej. Nowości żadnych oczywiście wystawa ta nam nie pokazała — dała nam ona jednak przegląd dość kompletny jeśli nie przemysłu, to w każdym razie polskiego handlu samochodami.

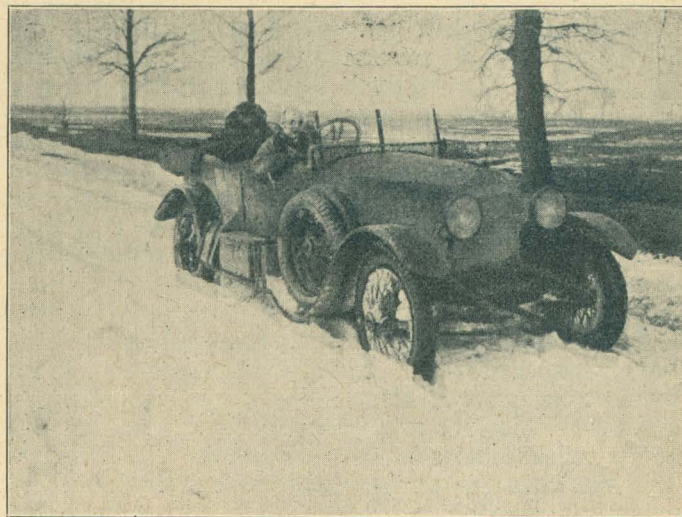
W r. 1924 Automobilklub Polski rozwinął większą jak dotychczas działalność. Zimą już projektował Klub dwudniowy raid automobilowy, jednakże z powodu głębokich śniegów zamiar ten zmuszony był porzucić. Sezon swój rozpoczął Automobilklub od zorganizowania wyścigów w Poznaniu, w dn. 18 maja z wynikiem następującym:

I nagroda w kl. A kat. I (motocykle do 250 cm³) P. Czerniak na Puchu, w kl. A kat. 2 (motocykle do 350 cm³) p. Koszczyński na A. J. S., w kl. A kat. 6 (motocykle powyżej 750 cm³) p. Gunsch na Indian i w kl. B kat. 2 (motocykle 1000 cm³ z wózk.) p. ppor. Rybiński na Harley-Dawidson, w kl. D kat. 2 (samochody 1100 — 1500 cm³) p. Czarnecki na Mathis'ie i w kl. E kat. 2 (samochody 2500—3250 cm³) p. Win-

nicki na Itala. Wyścig ten zasmucony był niestety śmiertelnym wypadkiem kierowcy jednego z zawodników p. Michalskiego.

Następnie w dn. 7—12 lipca odbył się największy do tej pory w Polsce raid samochodów turystycznych na przestrzeni 2483 klm. Najważniejszą nagrodę Komisji Sportowej zdobył p. H. Liefeld na Austro-Daimlerze.

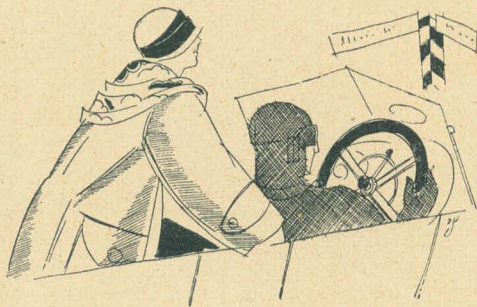
Wreszcie w dn. 14 września odbył się 10 klm. wyścig płaski i pierwszy Polski Rekord szybkości na szosie za Wyszkowem. W I-ej kat. (samochody do 1100 cm³) I-ą nagrodę zdobył p. Jan Choiński na Amilcarze, w kat. II-ej (sam. do 1600 cm³) o. Tadeusz Winnicki na Fiacie 501, w kat. IV (sam. do 3000 cm³) p. Paweł Bitschan na Peugeot i w kat. V-ej (sam. ponad 3000 cm³) p. Zwiernik na Excelsiorze. Pierwszy Polski Rekord szybkości zdobył p. Zwiernik na Excelsiorze z szybkością 115 klm. na godzinę. Prócz tego w dn. 27 lipca odbył się pierwszy w Polsce (Rolly paper), t. j. jazda za mastrem. Nagrody zdobyli p. Łepkowski na Mathisie oraz p. Majewski na Renaulcie.



Rys. 4. Naturalny tor saneczkowy. Na polach śnieg już stopniał — na szosach głębokie zaspę.
Przyczynę do naszej gospodarki drogowej.

Prócz sportowej działalności Automobilklub rozwinął wybitną działalność propagandową i towarzyską. Jednakże z żalem powiedzieć należy, iż wśród automobilistów naszych idea organizacji sportowej nie zjednała większej ilości zwolenników Klubowi. Jest to bezwątpienia objaw anarchicznego tła charakteru polskiego, niechącego się podporządkować łagodnemu choćby rygorowi organizacji sportowej lub towarzyskiej. I jest to niezrozumienie również doniosłości jaką posiada organizacja samochodowa dla regulowania ruchu samochodowego i dla obrony interesów automobilistów — zwłaszcza w naszych warunkach, gdzie tyle jest jeszcze do zrobienia.





Ogólne zebranie Międzynarodowego Związku uznanych Klubów automobilowych

W DNIACH 31 października i 1 listopada, w lokalu Automobilowego Klubu Francji odbyło się ogólne zebranie Międzynarodowych Klubów Automobilowych Uznanych. Na zgromadzenie przybyło 50 delegatów, reprezentujących kluby 22 krajów następujących: Austrii, Belgii, Kuby, Danji, Egiptu, Hiszpanji, Stanów Zjednoczonych, Finlandji, Francji, Anglii, Włoch, Holandji, Węgier, Luksemburga, Polski, Portugalji, Rumunii, Serbji, Szwecji, Szwajcarii, Czechosłowacji, Urugwaju.

Zebranie poranne 31 października było poświęcone w całości debatom nad nowymi statutami dla Zgromadzenia, przedstawionymi uprzednio przez Automobilklub Francji. Statuty te zostały przyjęte w całości, zacieśniając jeszcze bardziej węzły, które i tak już łączyły kluby stowarzyszone, a dzięki wprowadzeniu postanowień sportowych dały tem większą powagę nie tylko całemu Związkowi Międzynarodowemu, ale i każdemu z poszczególnych Klubów narodowych.

W nowych statutach biuro zostało rozszerzone do rozmiarów, odpowiadających obecnej powadze Związku. Składać się ono będzie w przyszłości z 5 wiceprezydentów i 8 członków, zamiast, jak dotąd, z 2-ch wiceprezydentów i 6 członków.

Biuro na rok 1924—1925 zostało zorganizowane w sposób następujący:

Prezydent: p. baron de Zuylen, wiceprezydenci: pp. hr. de Liedekerke (Belgia), W. S. Hogan (Stany Zjednoczone), hr. de Vogüe (Francja), sir Julian Orde (Anglja), hr. von Rosen (Szwecja); członkowie: pp. baron Haymerlé (Austria), pułkownik-porucznik Carstensen (Danja), S. E. Guinones de Léon (Hiszpanja), baron von Walderen-Rengers (Holandja), senator Crespi (Włochy), hr. Raczyński (Polska), J. Mégevet (Szwajcarya), Vanicek (Czechy); sekretarz generalny: komendant Péron; skarbnik Ch. Ward.

Bardzo ciekawe decyzje zostały powzięte w związku z kwestjami sportowymi. Przedewszystkiem Komisja sportowa ustaliła zasadę „Grand Prix” Europy na rok 1925, która będzie następująca:

litraż (pojemność) minim.	1.500 cc.,
waga minim.	550 kg.,
liczba pasażerów	2.

Co się tyczy państw, gdzie „Grand Prix” Europy będzie organizowane w r. 1925 i 1926, zdecydowano, że te zawody odbędą się w Belgji w r. 1925 i w Hiszpanji w r. 1926.

W końcu został poddany rozważeniu projekt międzynarodowego regulaminu sportowego, opracowany przez Automobilklub Francji. Inne Kluby mają go przejrzeć i przesłać odnośne uwagi do Automobilklubu Francji, który z kolei opracuje na nowo, uwzględniając poszczególne uwagi Klubów. Tekst ostateczny tego regulaminu będzie mógł być prawdopodobnie ustalonym na jednym z posiedzeń Międzynarodowej Komisji Sportowej, które odbędzie się w końcu stycznia, w następstwie czego będzie mógł być natychmiast zatwierdzony przez Biuro Związku Międzynarodowego. Jednakże niektóre szczegóły przyszłego regulaminu sportowego, dotyczące się wymierzania torów wyścigowych, jak też i dodatek, odnoszący się do rekordów, zostały już przyjęte. Tekst ich podajemy poniżej.

MIĘDZYNARODOWY REGULAMIN REKORDÓW.

Jedynie Komisje sportowe uznanych Automobilklubów są miarodajne do uznania rekordów ustanowionych lub pobitych w ich własnych krajach.

W wypadku, gdy rekord odbywa się na terytorjum kilku federacji sportowych, to ingerencja należy do K. S. tego terytorjum, z którego następuje wyjazd.

K. S. mogą zatwierdzić oficjalnie jedynie takie rekordy, które zostały przyjęte przez M. Z. A. K. U., ustanowione lub pobite na warunkach przez to ostatnie ustalonych.

M. Z. A. K. U. (Assemblée Générale de l'Association Internationale des Automobilclubs Reconnus) uznaje rekordy następujące: a) lokalne, b) narodowe, c) międzynarodowe, d) światowe.

Pod *rekordem lokalnym* rozumiemy ten, który odbywa się na autodromie stałym lub na przestrzeni klasycznej, służącej do powtarzających się igrzysk sportowych.

Rekord lokalny jest dozwolony, upoważniony i zatwierdzony oficjalnie przez K. S. A. K. U.

Rekordem narodowym jest ten, który jest ustalony lub pobity w każdej kategorii i w każdej klasie na terytorjum A. K. U., bez względu na narodowość zawodnika.

Rekord narodowy jest dozwolony i zatwierdzony oficjalnie przez K. S. A. K. U.

Rekord narodowy może być podwyższony drogą oficjalnego zatwierdzenia na rekord międzynarodowy albo światowy.

Rekord międzynarodowy jest najlepszym rekordem narodowym w każdej kategorii i każdej klasie.

Rekord światowy (rekord świata) jest ten, którego szybkość jest najwyższą bez względu na siłę motoru i obciążenie wozu.

Rekord międzynarodowy i rekord światowy są zatwierdzone oficjalnie przez M. A. K. U. na prośbę, przedstawioną przez A. K. U.

Rekordy uznane przez A. K. U.

1) *Rekordy na odległość. Start z rozbiegu.* „Départ lancé”. 1 kilometr—1 mila, 5 kilom.—5 mil, 10 kilometrów—10 mil.

Obliczanie czasu na podstawie aparatu, obliczającego ze ścisłością jednej setnej sekundy.

Jeśli próba miała miejsce na torze (obrębnie) otwartym, przestrzeń powinna być odbyta tam i z powrotem w ciągu nie więcej jak 30 minut między obu biegami.

Jako czas miarodajny dla rekordu będzie przyjęty średni czas jazdy.

Biegi milowe (1.609 m.) (tor otwarty) nie powinny wykazywać większego wzniesienia jak 1% i być przedłużane na każdym krańcu toru o długości co najmniej 1000 m., nie mające większej pochyłości jak 1% w kierunku wejścia do toru rekordowego.

Start z miejsca: 1 kilometr—1 mila.

Chronometraż i warunki j. w. przy tych samych dystansach.

Start z miejsca: 50 kilometrów — 50 mil — 100 kilometrów — 100 mil — 500 kilometrów — 500 mil, ponadto 500 kilometrów — 500 mil.

Fakultatywny chronometraż z dokładnością $\frac{1}{5}$ sekundy.

2) *Rekordy czasu.* Start z miejsca: 1 godzina—3 godziny—6 godzin—12 godz.—24 godziny. Miara czasu według zegarka.

Rekordy czasu na autodromie.

Przy rekordach czasu wozy będą zatrzymywane dopiero po przekroczeniu linii mety przyjazdu na końcu okrążenia, w ciągu którego wykaże się czas końcowy (ostateczny) do oficjalnego zatwierdzenia.

Przeciętna szybkość tego ostatniego okrążenia będzie wymierzona i do przestrzeni, przebytej w ciągu przedostatniego okrążenia, doda się przestrzeń, odpowiadającą czasowi, pozostającemu do odbycia przedostatniego okrążenia i obliczonego według szybkości ostatniego okrążenia.

Rekordy cząstkowe będą wynotowywane według tego samego sposobu rachuby, przystosowanego do okrążenia, w ciągu którego każdy z tych rekordów będzie ustalony lub pobity.

Rekordy dystansowe na autodromie.

Ten sam sposób rachuby proporcjonalnej będzie zastosowany przy rekordach na odległość.

Autodromy będą musiały sporządzić tablice, podające frakcję torów, potrzebnych do skompletowania, jeśli zajdzie tego potrzeba, każdego z uznanych rekordów na dystans.

Autodromy.

Przez autodromy rozumiemy tor w obrębnie zamkniętym, stale służącym jedynie do organizacji prób lub wyścigów automobilowych i posiadający wzniesienia, ułatwiające zakręty przy dużej szybkości.

Niema żadnej różnicy między rekordami ustanowionymi na torze, czy też na drodze.

Igrzyska sportowe i rekordy, organizowane na autodromie, podlegają tym samym formalnościom upoważnień i kontroli, jak próby na szosie.

Jednakże K. S. A. K. U. będą mogły wydawać stałe pozwolenia organizacyjne prywatnym przedsiębiorstwom autodromowym. Do prośby o pozwolenie stałe będzie musiało być dodane świadectwo oficjalne wymiaru, t. j. tak zw. „Ligne des records”, o której jest mowa poniżej.

Żadna zmiana linii rekordu nie może mieć miejsca bez aprobaty K. S. A. K. U.

Wymiar linii rekordu.

Żaden autodrom nie może być uznanym, jeśli nie posiada tak zw. „linji rekordu”, która musi być wytknięta na ziemi w sposób bardzo widoczny i niepodlegający zniszczeniu.

Linja ta w całej swej długości będzie posiadała szerokość minimum 0 m. 15.

Będzie ona wytknięta równoległe do zewnętrznego brzegu toru, w odległości od brzegu nie mniejszej jak 0 m. 90, ani większej nad połowę szerokości toru, wymierzonego w swej najwęższej części.

Linja rekordu będzie wytknięta przez geometrę, należącego do Tow. oficjalnego ekspertów, która wydaje mu świadectwo wymiarów, na którym podpis musi być legalizowanym.

Miara będzie wzięta na zewnętrznym brzegu linii.

Długość oficjalna linii rekordów będzie namalowana lub oznaczona literami bardzo wyraźnymi w bliskości linii startu i finish'u, kreślonymi poprzecznie.

Wskazówki dystansów będą w kilometrach i miłach. Centymetr i linja jako ostatnia frakcja.

Wszystkie reklamacje co do długości i rodzaju biegu będą przyjęte pod warunkiem, że zostaną złożone przynajmniej na 8 dni przed ustaloną datą otwarcia igrzysk sportowych.

Każdy autodrom musi przedstawić M. Z. A. K. U. protokół wymiarów i dopiero jeśli takowy zostanie przyjęty, pomiary będą uznane za definitywne.

Klasy i kategorie wozów uznanych.

Dla trzech kategorii waga rozumie się dla całości materiałów i części składowych wozu, nie będzie więc on mógł być w żadnym wypadku obciążony dodatkowym ciężarem.

Wozy będą ważone razem z karoserją i z pneumatykami lub oponami na kołach, z którymi wyjadą bez wody, materiałów pędnych, sprzętów, smarów i części kół, pneumatyków lub obręczy zamiennych.

Minimalna szerokość zewnętrzna karoserji turystycznej wymierzona będzie na wysokości tylnego siedzenia, a ustaloną jest na 1 m. 30 cm. dla wozów klasy A, B, C, 1 m. 20 cm. dla wozów klasy D i 1 m. 10 cm. dla wozów klasy E, F, G.

Karoserje powinny być na tyle wygodne, by mogły odpowiadać zwyczajnemu użytkownikowi, lecz pasażerowie będą mogli być zastąpieni przez balast o wadze 60 kg. na osobę balast, który będzie pomieszczony na każdym siedzeniu.

Oświetlenie będzie pod każdym względem odpowiadało przepisom urzędowym.

Wyruszenie z miejsca (puszczenie w ruch)—mechaniczne.

Szyba.

Buda, okrywająca dostatecznie wszystkie miejsca dla wozów otwartych.

Sygnal ostrzegawczy doniosły.

Tłumik skuteczny.

Klasy i kategorie wozów uznanych.

Klasa	Litraż (pojemność)	Waga. Minimum obciążenia	Minimalna liczba osób
I-sza kategoria — wyścigowa			
A	powyżej 8.000 centymetrów kubicznych	1.500 kg.	1 osoba.
B	powyżej 5.000 ck. do 8.000 ck.	1.400 kg.	1 osoba.
C	powyżej 3.000 ck. do 5.000 ck.	1.000 kg.	1 osoba.
D	powyżej 2.000 ck. do 3.000 ck.	800 kg.	1 osoba.
E	powyżej 1.500 ck. do 2.000 ck.	650 kg.	1 osoba.
F	powyżej 1.100 ck. do 1.500 ck.	550 kg.	1 osoba.
G	poniżej 1.100 ck.	350 kg.	1 osoba.
2-ga kategoria — sportowa.			
A	powyżej 8.000 centymetrów kubicznych	2.000 kg.	4 osoby.
B	powyżej 5.000 ck. do 8.000 ck.	2.000 kg.	4 osoby.
C	powyżej 3.000 ck. do 5.000 ck.	1.500 kg.	4 osoby.
D	powyżej 2.000 ck. do 3.000 ck.	997 kg.	3 osoby.
E	powyżej 1.500 ck. do 2.000 ck.	700 kg.	2 osoby.
F	powyżej 1.100 ck. do 1.500 ck.	600 kg.	1 osoba.
G	poniżej 1.100 ck.	400 kg.	1 osoba.
3-cia kategoria — turystyczna.			
A	powyżej 8.000 centymetrów kubicznych	2.200 kg.	7 osób.
B	powyżej 5.000 ck. do 8.000 ck.	2.200 kg.	7 osób.
C	powyżej 3.000 ck. do 5.000 ck.	1.750 kg.	7 osób.
D	powyżej 2.000 ck. do 3.000 ck.	1.050 kg.	5 osób.
E	powyżej 1.500 ck. do 2.000 ck.	800 kg.	3 osoby.
F	powyżej 1.100 ck. do 1.500 ck.	650 kg.	2 osoby.
G	poniżej 1.100 ck.	450 kg.	2 osoby.

Międzynarodowy Kalendarz Sportowy na rok 1925

- 18 styczeń. Włochy — „Grand Prix“ Rzymu (W.).
 Styczeń—luty. Austria — Konkurs zimowy prawidłowości.
 8—22 lutego. Norwegia — Wyścigi szybkości na lodzie jeziora Giersjoen.
 22 marzec. Szwajcaria — Kil. lancé w Genewie (W.).
 13 kwiecień. Anglja — Wyścigi w Brooklands.
 13 „ „ Czechi. — XI wyścig międzynarod. z boczka z Zbrasław do Jiloviste (G. W. T.).
 13 kwiecień. Czechi — III-ci wyścig międzynarodowy z Lochotin do Tremosny (G.).
 3 maj. Włochy — Targa i puchar Florio (W.).
 6 „ „ Polska — Polski rekord szybkości (W.).
 16 „ „ Włochy — Bieg okrężny Crémony (W.).
 17 „ „ Austria — Konkurs z boczka w Ries (G. W. T.).
 17 „ „ Francja — Wyścigi w Monthéry (W.).
 24 „ „ Austria — Wyśc. z boczka Semmering'u (G. W. T.).
 24 „ „ Serbia — Międzynarod. wyścigi okrężne szybkości Zagrzebia (W.).
 24 maj. Czechi — II-gie międzynarod. wyścigi górskie z Brno do Sobesice (G. W. T.).
 24 maj. Hiszpanja — Wyśc. w Rabassada (Katalonja) (W.).
 30 „ „ Stany Zjedn. — Wyścigi w Indianopolis.
 31 „ „ Włochy — Wyścig okrężny Mugello (W.).
 31 maj — 1 czerwiec. Francja — „Grand Prix“ wytrzymałości Automobilklubu zachodniego.
 1 czerwiec. Czechi — I-szy wyścig międzynarodowy górski na Keilberg (G. W. T.).
 1 czerwiec. Anglja — Wyścigi w Brooklands (W.).
 1 tydzień czerwca. Rumunja — IV-ty Konkurs turystyczny (G. W. T.).
 7 czerwiec. Polska — Wyścigi w Strudze (W.).
 7 „ „ Czechi — II Międzynarod. wyścig górski z Dubi do Cinvald (G. W. T.).
 7 czerwiec. Włochy — Wyścig okrężny d'Orbassano (A.-K. Turynu) (W.).
 8 czerwca. Serbia — Wyścig szybkości między Serajewo a Belgradem (W.).
 14 czerwiec. Francja — Wyścigi w Miramas.
 14 czerwiec. Czechi. — I-szy międzynarod. wyścig górski koło Liberec (G. W.).
 14 czerwiec. Włochy — „Grand Prix“ turyst. 24 g. (T.).
 27 „ „ Anglja — Wyścig w Brooklands (W.).
 22—29 czerw. Austria — Węgry — Puchar Alp (T.).
 27—28 „ „ Belgja — „Grand Prix“ 24 godz. (T.).
 28 czerwiec. Czechi — I wyśc. międz. okrężny górski Karlsbrunu (G. W.).
 5 lipiec. Włochy — Wyśc. Suse—Mont—Cenis (G. W.).
 5 „ „ Belgja — „Grand Prix“ Europy.
 4—5 lipiec. Danja — Wyśc. na wyspie Fanøe (W.).
 4—11 „ „ Polska — V Konkurs polski turyst. (T.).
 5 lipiec. Czechi — V Konkurs międzynarod. góry Schöber (G. W.).
 12 lipiec. Czechi — III Konkurs międzynarod. górski koło Karlovy-Vary (G. W. T.).
 12 lipiec. Włochy — Wyścigi Aoste — Saint-Bernard (G. W.).
 16 lipiec. Serbia — Wyścigi międzynarodowe na zbozczu Lublany (G. W.).
 13—20 lipiec. Czechi — IV próba międzyn. wytrzymałości automobili turystycznych (T.).
 19 lipiec. Francja — „Grand Prix“ turystyczny (T.).
 25—26 lipiec. Włochy — Wyścig 3 Wenecji (T.).
 95—26 „ „ Szwajcaria — Wyścigi na zbozczu Klausen (G. W. T.).
 26 lipiec. Francja — „Grand Prix“ szybkości (W.).
 2 sierpień. Francja — Wyścig na zbozczu Mont-Ventouse (G. W. T.).
 2 sierpień. Austria — Konkurs z boczka Hohenburg (G. W. T.).
 3 sierpień. Anglja — Wyścigi w Brooklands (W.).
 9 „ „ Włochy — Puchar Acerbo (W. T.).
 15 „ „ Włochy — Puchar Montenero (T.).
 17 i 18 sierpień. Anglja — Wyścigi w Phoenix-Park w Dublinie (W.).
 20 sierpień. Norwegja — Wyścigi wytrzymałości (Konkursy orientacji) (T.).

- 29—30 sierpień. Szwajcaria — Wyścig z boczna Simplonu (W. T.).
 3—6 wrzesień. Francja — Meeting w Boulogne-sur-Mer (W. T.).
 6 wrzesień. Włochy — „Grand Prix“ włoski w Monza (W.).
 8 „ „ Polska — Rekord szybkości Polski (W.).
 14—15 wrzesień. Hiszpanja — „Grand Prix“ Saint Sébastien: 14 września T., 15 września W.
 12 wrzesień. Anglja — Wyścigi w Brooklands (W.).
 13 wrzesień. Belgja — Rekord d'Oostmall (W.).
 20 „ „ Czechy — V Wyścig międzynarod. góry „Ecco homo“ (G. W. T.).
 26 wrzesień. Anglja — Wyścig 200-milowy dla wozów mniej jak 1500 cm. (W.).

- 27 wrzesień. Włochy — Kryterjum Auto - Klubu Rzymu.
 27 wrzesień. Węgry — Wyścig z boczna Schwab (G. W. T.).
 27 „ „ Francja — Wyścig okrężny dróg brukowych.
 4 październik. Norwegja — Wyścig z boczna Froguesacteren (W. T.).
 4 październik. Włochy — „Grand Prix“ małych wozów w Monza (W.).
 24 październik. Austrja — Konkursy z boczna Zirl (G. W. T.).
 9 listopad. Francja — Wyścigi w Miramas (W.).

W — dla wozów wyścigowych.
 T — dla wozów turystycznych.
 G — wyścigi górskie.

MARJAN KRYNICKI

Co niesie rok 1925

NADCHODZĄCY sezon sportu samochodowego zapowiada się niezwykle ciekawie, tak się bowiem złożyło, że liczne zawody będą w tym roku rozgrywkami decydującymi o przyznaniu nagród, a poza tem stworzono trzy nowe, ważne i ciekawe konkursy. Inicjatorami tych konkursów są Włosi, a mianowicie Automobilklub Włoch i sycylijski oraz książe Vinzenzo Florio.

Automobilklub Włoch, organizator pierwszego wyścigu o Grand Prix Europy, stworzył nową nagrodę pod nazwą „Mistrzostwo Świata“, która nie będzie rozgrywana w specjalnym wyścigu, lecz każdego roku trzy wielkie zawody: Grand Prix Ameryki, Francji i Włoch, decydować będą o jej przyznaniu. Mianowicie marka, zajmująca w danym wyścigu pierwsze miejsce otrzyma jeden punkt, marka, która znajdzie się na drugim miejscu—dwa punkty, a za każde dalsze miejsce przyznawane będzie trzy punkty. Jeżeli jakaś marka nie skończy wyścigu, lub w jednym z wyścigów uczestniczyć nie będzie—otrzyma wówczas cztery punkty. Tytuł „Mistrza Świata“ zdobędzie ta firma, której samochody otrzymają najmniejszą ilość punktów we wszystkich konkursach. Wielka Nagroda Włoch będzie rozgrywką decydującą, w której uczestniczyć muszą wszystkie marki pod groźą otrzymania 4 punktów, natomiast z pozostałych wyścigów jeden tylko jest obowiązkowy: dla firm amerykańskich Wielka Nagroda Ameryki, a dla firm europejskich Wielka Nagroda Francji.

Automobilklub sycylijski organizuje 10 maja r. b. pierwszy konkurs wytrzymałości, dostępny dla samochodów turystycznych o pojemności cylindrów: 1) do 1500 cm³, 2) od 1501 do 2000 cm³ i 3) powyżej 2000 cm³, który rozegra się na przestrzeni 1296 km. w 12 okrążeniach toru Madonie.

Książę Vinzenzo Florio ustanowił trzecią nagrodę „Mistrzostwo Państw Łacińskich“, która, podobnie jak „Mistrzostwo Świata“ rozgrywać się będzie w kilku wyścigach, a przyznaną zostanie nie firmie, ale kierowcy zwycięskiej maszyny. Jako wyścigi rozgrywkowe wybrano: Wielkie Nagrody Francji i Saint Sébastien oraz sycylijski wyścig Targa Florio. Gdy kierowca zajmie w danym wyścigu pierwsze miejsce otrzyma 1 punkt, gdy drugie miejsce—2 punkty, trzecie—3 punkty i t. d. Kierowca, który wyścigu nie ukończy, lub nie będzie w którymkolwiek startował, otrzyma o jeden punkt więcej niż ostatni kierowca, kończący wyścig zgodnie z regulaminem. Targa Florio będzie rozgrywką decydującą o przyznaniu nagrody, począwszy od wyścigu tegorocznego. W chwili obecnej największe szanse zdobycia tytułu „Mistrza Państw Łacińskich“ na rok 1924/25,

posiadają dwaj kierowcy: Anglik Seagrave i Francuz Divo, którzy zajęli miejsca czołowe w zeszłorocznych wyścigach o Grand Prix Francji i Saint Sébastien i otrzymali skutkiem tego tylko po 6 punktów. Włoch Campari ma 8 punktów, Francuz Benoist 10 p., amator włoski Constantini 11 p., a dalej: Wagner 11 p., Morel 12 p., Chassagne i Thomas po 13 p., de Vizcaya 14 p. i Fredrich 15 p. Wszyscy kierowcy, którzy uczestniczyć będą w wyścigu Targa Florio, a nie są wyżej wymienieni — posiadają po 16 punktów.


Tegoroczny wyścig sycylijski zapowiada się zatem bardzo ciekawie, tembardziej, że będą w nim połączone, jak i w roku zeszłym, oba wyścigi — Targa i Coppa Florio, a wyścig Coppa, jako ósmy z rzędu stanowić będzie decydującą rozgrywkę o puchar księcia Florio.

Dotychczas zgłosiły swe uczestnictwo do wyścigów Targa i Coppa firmy: Bugatti, Peugeot, Mercedes i Steyr. Spodziewać się należy, że lista zapisów wkrótce wzrośnie i wystąpi silna konkurencja włoska.

Sekretarz autodromu w Indianapolis, p. Meyers, jeździ obecnie po Europie, angażując firmy europejskie do udziału w tegorocznym wyścigu o Wielką Nagrodę Ameryki. Według jego przypuszczeń w wyścigu powyższym istnieć będzie silna konkurencja europejska. Wydaje się to bardzo prawdopodobne, bowiem niektóre firmy europejskie (np. Fiat) wysłały już swych kierowców na trening do Ameryki. O ile misję p. Meyersa uwieńczy powodzenie, to 30 maja spotkają się na torze w Indianapolis maszyny amerykańskie z samochodami europejskimi. W tym wypadku udział w Wielkiej Nagrodzie Ameryki wezmą prawdopodobnie firmy: Miller, Duesenberg, Bugatti, Delage, Sunbeam, Fiat, Alfa Romeo i Mercedes.

24-godzinny konkurs wytrzymałości w Mons, zawierając będzie w tym roku ostateczną rozgrywkę trzyletniej nagrody firmy Rudge Whitworth, oraz dwie rozgrywki dwuletniej nagrody tejże firmy. Mimo, że prawie pół roku dzieli nas jeszcze od dnia konkursu, zapisy przedstawiają się okazale, zgłoszono bowiem już 31 maszyn, następujących firm: Aries, Bentley, Bignan, Corre la Licorne, E. H. P., Lorraine Dietrich, Montier, Omega Six, Ravel i Talbot.

Do uczestnictwa w Wielkiej Nagrodzie Francji zgłosiła się dotychczas tylko firma Mathis (I kat. turystyczna). Jak będą obsadzone pozostałe kategorie i wszelkie inne ważniejsze wyścigi tegoroczne—dotychczas niewiadomo. Po otrzymaniu informacji podzielimy się niemi z Sz. Czytelnikami.



M. EFFRAIM
 TISSUS DE SOIE POUR ROBES
 VARSOVIE, RUE MARSZAŁKOWSKA 125 - RUE N.-SWIAT 41

STALE NA SKŁADZIE SAMOCHÓDÓW I ROWERY WSZELKICH TYPÓW PO CENACH KONKURENCYJNYCH NA DOGODNYCH WARUNKACH DOSTARCZA



JENER. PRZEDSTAWICIEL FABRYK SAMOCHODOWYCH, ROWERÓW I MOTOCYKLI „PEUGEOT”

WARSZAWA, MONIUSZKI 5

INŻ. ROTMIL

TELEF. Nr. 94-28 i 35-31

**D Y W A N I K I
 W Y C I E R A C Z K I
 do samochodów**

poleca firma

„ALEKSANDER FEIST“

Sp. Firm.

Warszawa, ul. Senatorska № 24
 telefon № 33-39

Najtaniej ubezpiecza samochody!
 Najszybciej wypłaca odszkodowania!

REPREZENTACJA WARSZAWSKA

TOW. UBEZP. **„PATRIA”** SPÓŁKA AKC.

Złota № 52 Telefon 35-23



SAMOCHODY WSZELKICH TYPÓW

OSOBOWE, CIĘŻAROWE,
OMNIBUSY, SANITARNE
I SPECJALNE

P O L E C A

„TATRA-AUTO”

WARSZAWA JEROZOLIMSKA 14 TEL. 409-22

APTEKA BRACI SICIŃSKICH

W W A R S Z A W I E

MAZOWIECKA 10

TELEFON № 21-12

SKŁAD GŁÓWNY PREPARATÓW

„Labor. des Produits Usines du Rhône“

jak:

U R A Z I N E

(zapobiega i leczy
wszelkie objawy
artretyzmu)

R H O D A R I L

(przy astmie,
koklusz)

oraz wszelkie specyfikiki krajowe i zagraniczne

ŁOŻYSKA KULKOWE
„S. M. G.“
GENNEVILLIERS-PARYŻ

TAŚMY HAMULCOWE
„NOVA“
A. BINET — PARYŻ

ELEKTROINSTALACJE
„PARIS—RHÔNE“
LION — PARYŻ

SAMOCHODY
LEON BOLLEE
LE MANS

WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWO NA POLSKĘ

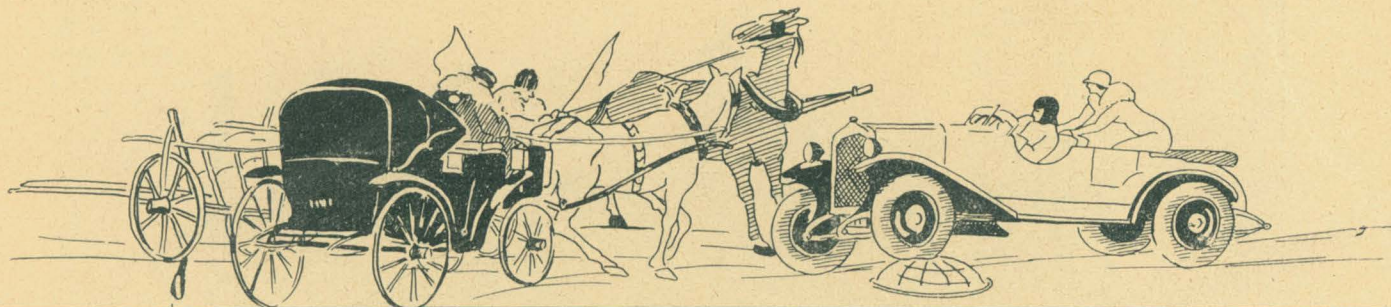
„A R T O S”

BIURO TECHNICZNE

WARSZAWA PIĘKNA 41 TEL. 118-12

KARBURATORY
SOLEX
NEUILLY S/SEINE

GUMY SAMOCH.
C. JENATZY
BRUKSELA—LIEGE



ANTI-AVTOMOBILIŚCI

Pod tym nagłówkiem zwalczać będziemy wszystkie objawy złośliwości, złej woli i nieprzyjaźni w stosunku do automobilizmu i automobilistów.

JESZCZE Z POWODU PODATKU OD PRZEDMIOTÓW ZBYTKU

Z KILKU stron informują nas, iż wydział podatku od przedmiotów zbytku (luksusowego) urzędu podatkowego żąda opłacenia powyższego podatku od nabywców omnibusów samochodowych. Gdy gdzieindziej rządy popierają rozwój komunikacji automobilowej — subsydują odnośnie przedsiębiorstwa, zwalniają omnibusy od cła, — u nas żąda się opłaty podatku luksusowego od omnibusu samochodowego.

Wydaje się to wprost nieprawdopodobnym, gdyż trzeba by już kompletnej ignorancji urzędnika, któryby omnibus samochodowy zechciał traktować jako zwykły wóz osobowy. Zbytkiem chyba nazwać nie można zbiorowe przewożenie osób na stałych liniach komunikacyjnych, dla których przeznaczone są omnibusy. A może pan referent wydziału podatku od przedmiotów

zbytku uważa przejazd tramwajem lub koleją również za zbytek, boć w tych ostatnich wygodniej nawet się jedzie, niż w trzęsącym omnibusie.

Takie nieusprawiedliwione żądanie wytłómaczyć sobie można jedynie biurokratyczną formalistyką, biorąc każdą rzecz a la lettre, a nie wnikając w jej istotę. Ponieważ omnibus przeznaczony jest do przewozu osób — ergo jest to wóz osobowy, a więc luksus!

Nie, panowie z urzędu podatkowego! Wiedźcie, że Ministerstwo Robót Publicznych dawno już wyjaśniło podwładnym sobie organom, że omnibus samochodowy traktowany być musi przy wszystkich opłatach rządowych narówni z samochodem ciężarowym, gdyż zbiorowe przewożenie osób nie może być upodobnione do indywidualnego rozporządzania samochodem, co w pierwszym rzędzie charakteryzuje wóz osobowy i co, niestety, jeszcze uważane jest u nas za zbytek.

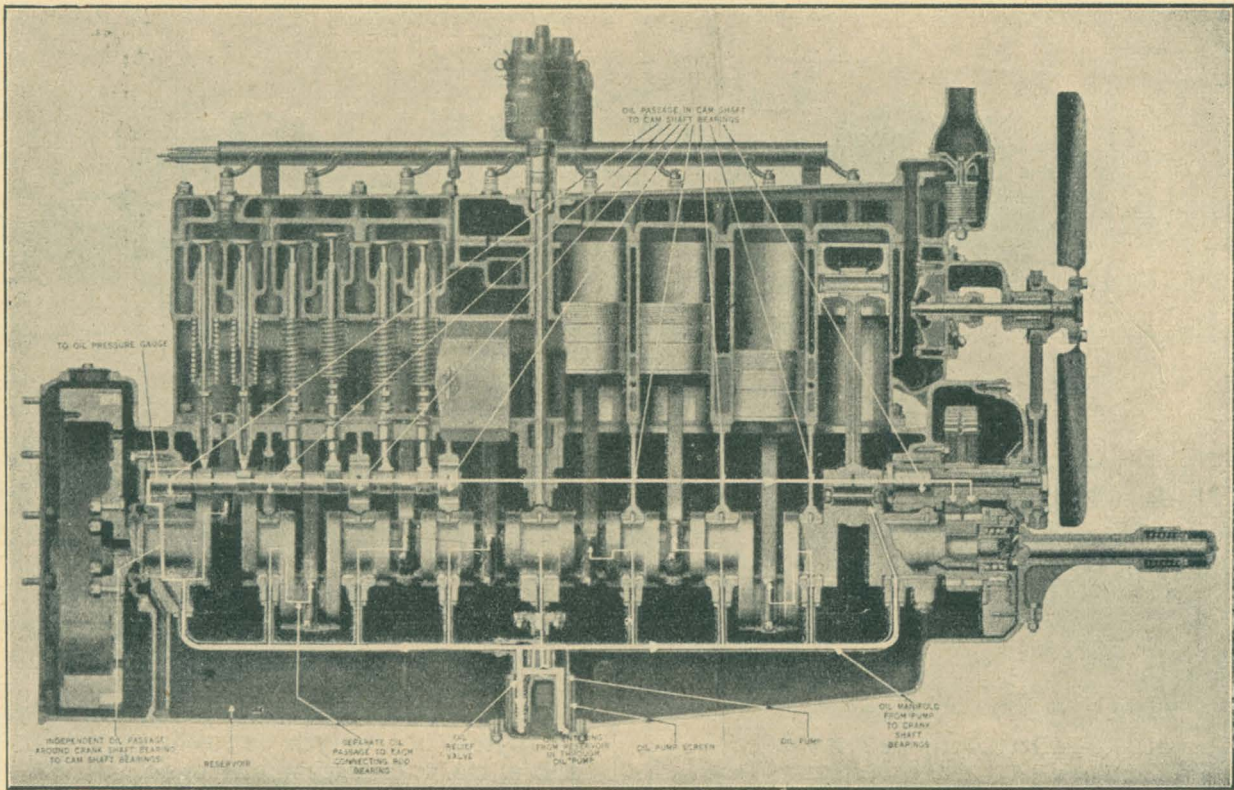
STANISŁAW SZYDELSKI

Packard ośmiocylindrowy

NA WARSZAWSKIM targu samochodowym powszechną uwagę zwracał stand tow. „Palatine“, w którym stał prześliczny samochód osobowy Packard. Samochód ten posiada silnik ośmiocylindrowy w jednym rzędzie i w jednym bloku. Skok cylindrów 125 mm., średnica 85 mm. Pojemność cylindrów 5,6 litra. Moc 35,4/89 KM. Wał korbowy na siedmiu łożyskach. Skrzynka biegów 3-biegowa. Hamulce na cztery koła. Instalacja 6-voltowa syst. Atwater-Kent.

W samochodzie tym mamy parę ciekawych innowacji, które zamierzam podać do wiadomości P. T. Czytelników. Otóż pierwsza — to opony balonowe na tak dużym samochodzie. Wymiar ich $33 \times 4\frac{1}{2}$ ". Następna, zupełnie u nas nieznaną, to stopnie przy pedale akceleratora. Są one tak przy nim umieszczone, iż w każdej pozycji nogi, czy przy naciśniętym zupełnie pedale, czy też przy lekko naduszonym, noga może znaleźć punkt oparcia na jednym ze stopni, przez co się nie męczy podczas długiej jazdy. Ulepszenie to bardzo proste i dające się zastosować w każdym samochodzie, a jednak bardzo wygodne i dobre.

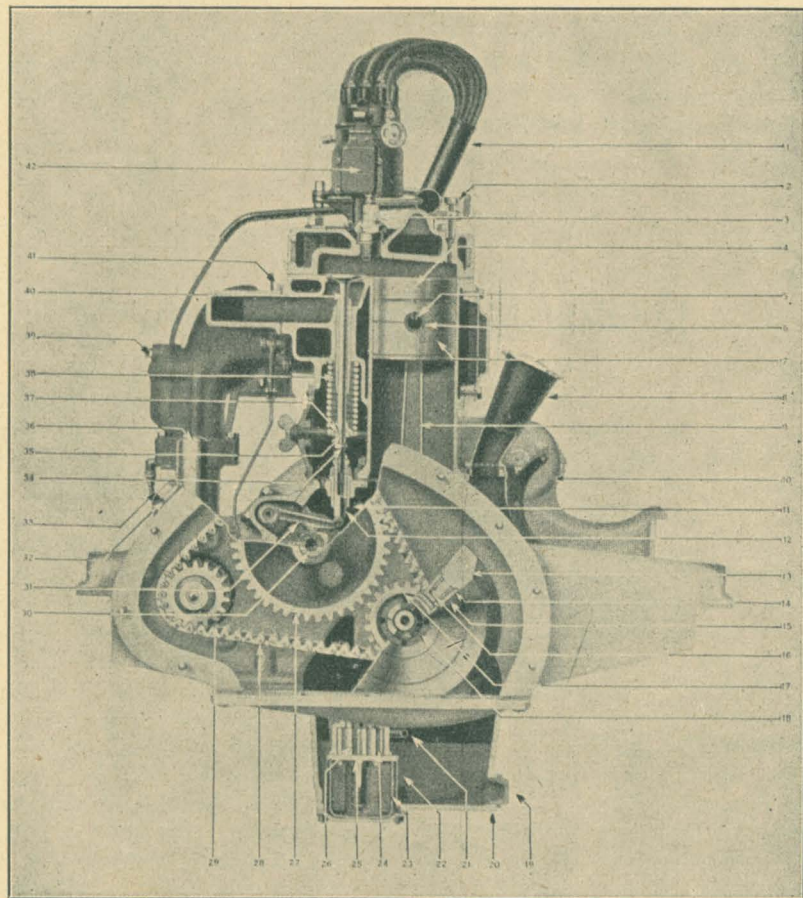
Bardzo ciekawie urządzone jest karburator. Umieszczony on jest po prawej stronie silnika. Posiada dwie dysze samoczynne i pionową komorę mieszania. W karburatorze, w komorze mieszania umieszczony jest grzybek ogrzewający, który ma na celu ogrzewanie mieszanki do tego stopnia, by dostawała się ona do wnętrza cylindrów już jako gaz, a nie mieszanka powietrza i rozpylonej w niem benzyny. Dzieje się to w sposób następujący. Mała część mieszanki spalinowej zostaje wpędzana za każdym razem do komory ogrzewacza (p. rys.) w komorze mieszania. W ogrzewaczu umieszczona jest dodatkowa świeca zapalowa, na której przeskakują iskry. Iskry te zapalają mieszankę w ogrzewaczu tak, że pali się ona stałym płomykiem i ogrzewa komorę mieszania. Dzięki temu, mieszanka w komorze mieszania zostaje ogrzana i zamienia się na gaz. Nad grzybką, w którym pali się mieszanka, umieszczone jest szkielek tak, że możemy w każdej chwili obserwować skład mieszanki, wytwarzanej przez karburator. Jeżeli płomyk jest niebieskavo-zielony, to skład mieszanki jest dobry. Gdyby kolor mieszanki



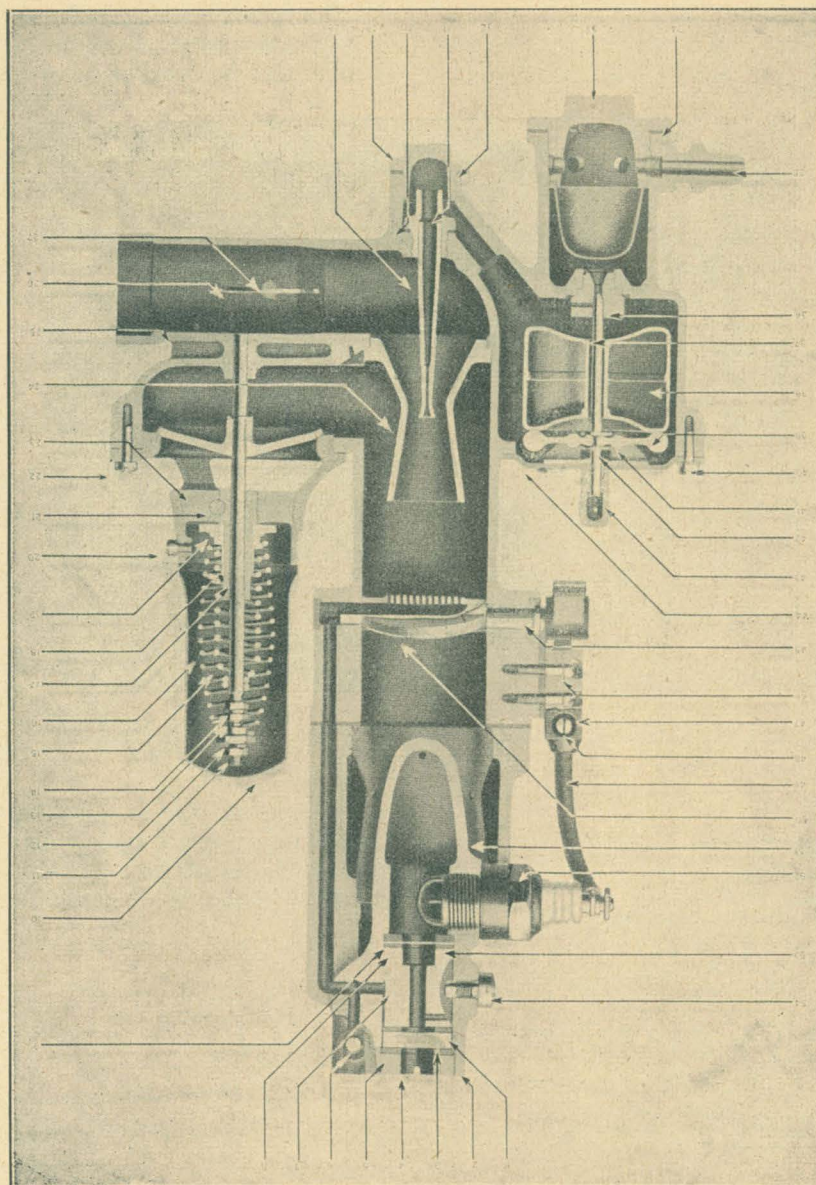
Rys. 5. Przekrój, uwidoczniający sposób oliwienia silnika.

był niewłaściwy, to należy karburator przeczyścić, nie regulować, gdyż z fabryki wychodzi on jak najdokładniej wyregulowany. Okienko to ma także tę dobrą stronę, iż według koloru mieszanki możemy sprawdzić, czy karburator jest w porządku. Świeca, zapalająca

mieszanek w grzybku, jest tak urządzona za pomocą odpowiedniego styku ślizgowego, iż zapala mieszanek tylko przy małych obrotach. Przy naciśnięciu pedału akceleratora kontakt automatycznie się wyłącza i mieszanka przestaje się palić.



Rys. 6. Widok silnika z przodu. Widać tu łańcuchy rozrządne, zastosowane zamiast kół zębanych.



Rys. 7. Karburator i ogrzewacz (2 ogrzewacz, 3 okienko kontrolne).

WITOLD RYCHTER

Kilka słów o kształcie „kropłowym“

JAK powszechnie wiadomo, ustalono eksperymentalnie i teoretycznie takie kształty brył, które stawiają podczas ruchu najmniejszy opór powietrza. Kształt ten, zbliżony do wrzecionowego, zastosowany został przy budowie samolotów i częściowo nadwozi samochodowych.

U wielu nawet bardzo poważnych autorów dzieł samochodowych i innych spotykamy się często z tłumaczeniem pochodzenia tego kształtu. Są oni miano wicie zdania, iż spadające krople cieczy przybierają w powietrzu kształt, przy którym opór powietrza jest najmniejszy. Kształt ów nazwano stąd „kropłowym“.

Ostatnio stosują przy samochodach wyścigowych celem zwiększenia szybkości drogą zmniejszenia oporu powietrza podczas ruchu samochodu przekroje „kropłowe“; nawet w dziale samochodów sportowych widać dążenie do zbliżenia się do tego przekroju. Jako przykład może służyć opisany w „Aucie“ samochód konstruktora niemieckiego, Rumplera, oraz samochód z wewnętrznym prowadzeniem Farmana z nadwoziem,

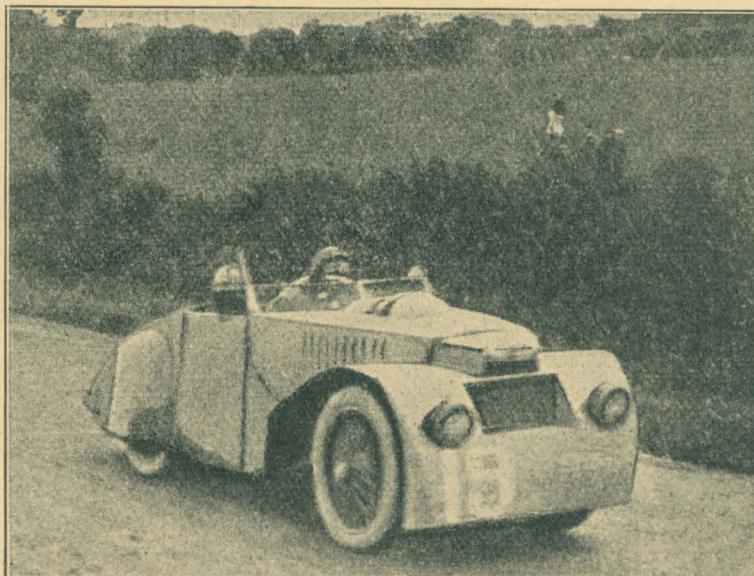
zbliżonym do kształtu „kropłowego“, który zbudowany został niedawno we Francji i który dał bardzo dobre wyniki przy próbach szybkości. Na całym świecie konstruktorzy zajmują się sprawą racjonalnego kształtu nadwozi, których mały opór prądowi powietrza pozwoliłby na zastosowanie słabszych, a więc ekonomiczniejszych silników przy zachowaniu znacznej szybkości samochodu. W tym dziale osiągnięto bardzo poważne rezultaty; jako przykład podaję znane ogólnie wyniki, osiągnięte na tegorocznych wyścigach samochodzików i samochodów o małej mocy we Francji. Rys. 8 przedstawia właśnie jedną z takich słabych maszyn (Chenard-Walcker) o nadwoziu „kropłowego“ przekroju. Jak widać, konstruktor starał się osłonić racjonalnie zbudowanym nadwoziem cały samochód z kołami włącznie, nie zważając nawet na zwiększenie się szerokości i wysokości karoserji.

Jasnym jest popularne tłumaczenie, iż przy kształcie, np. uwidocznionym na rys. 9a, powietrze tworzy wiry za bryłą, tamujące w znacznym stopniu ruch tego

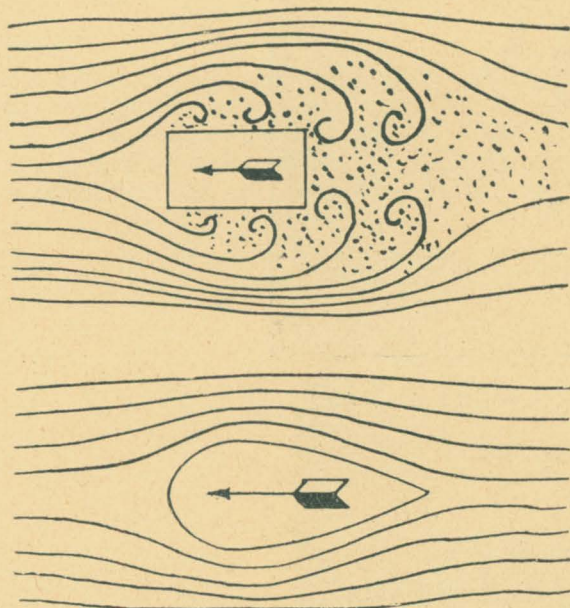
przedmiotu; przy kształcie „kropłowym“ linie prądu powietrza przechodzą wzdłuż bryły, zamykając się za nią bez tworzenia wirów i próżni (rys. 9b). Taki więc kształt nadawać należy przedmiotom, będącym w szybkim ruchu, by otrzymać najmniejszy opór powietrza.

Typową formę nadwozia wyścigowego pokazuje rys. 10. Prócz tego załączam fotografię maszyny wyścigowej „Sunbeam“ i samochodzika (cyklekara) z karoserją „Bechereau“ (rys. 11 i 12), które ilustrują powyższe.

Ciekawe są doświadczenia inż. Rumplera, który stwierdził, iż należy, o ile można, włączać koła pod ogólne przykrycie podwozia karoserją. Dowiódł on mianowicie eksperymentalnie i poparł swe dowodzenia wywodami teoretycznymi, iż, wraze zоста-



Rys. 8. Samochód o słabej mocy z charakterystycznym nadwoziem (Chenard-Walcker).



Rys. 9. Wpływ kształtu na schodzenie się linii za bryłą, będącą w ruchu.

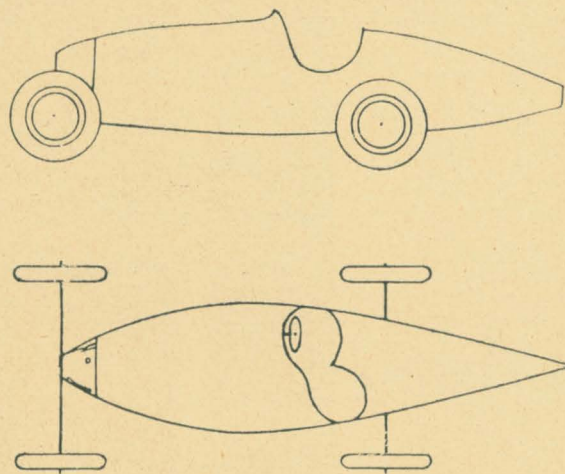
wiania kół samochodu na zewnątrz, linie prądu powietrznego nie schodzą się i tworzą bardzo niepożądane wiry za samochodem. Ustalił on nawet pewne granice, w których opłaca się włączenie kół w karoserję kosztem zwiększenia jej szerokości. Rezultatem tych doświadczeń jest właśnie samochód „Rumpler“, o którym wyżej wspominałem. Nasuwa się w tym miejscu pytanie, czemu wobec tego wszystkie duże samochody wyścigowe nie są zbudowane w myśl teorii Rumplera?

Wy tłumaczenie proste: silne samochody wyścigowe rozwijają olbrzymie szybkości, a więc muszą posiadać bardzo szeroko rozstawione koła, by zapobiec wywróceniu na skrętach płaskich; rozstawienie to jest tak duże, iż nie opłaca się budować tak szerokiego nadwozia: straty na oporze powietrza przewyższyłyby korzyści, osiągnięte przez schodzenie się linii prądów powietrznych za samochodem.

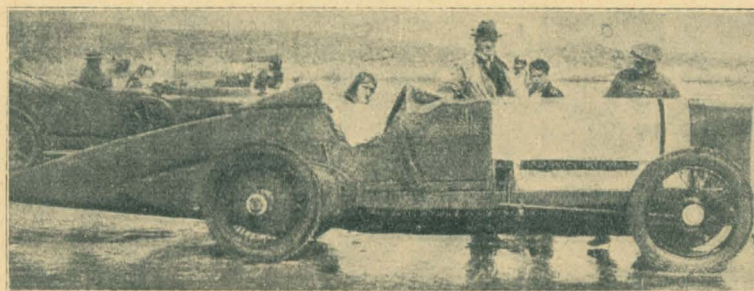
Tak mniej więcej przedstawia się w ogólniejszych zarysach sprawa nadawania samochodom kształtu „kropłowego“. Muszę tu tylko dodać, iż dokładne wykreślenie tego kształtu wymaga zawiłych i trudnych obliczeń.

Obecnie przejdę do sprawy, o którą mi głównie chodzi w niniejszym artykule. Otóż, jak na wstępie zaznaczyłem, po-

wszechnie nazywają kształt bryły, stawiającej podczas ruchu najmniejszy opór powietrzu, — kształtem „kropłowym“, tłumacząc, iż kropla cieczy, spadając, przybiera w powietrzu taki właśnie kształt. Obecnie jednak



Rys. 10. Typowa forma samochodu wyścigowego.



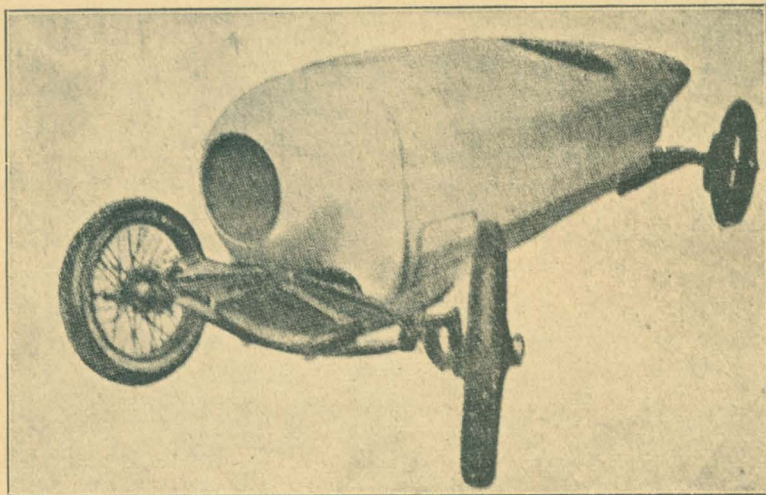
Rys. 11. Samochód wyścigowy Sunbeam.

inżynier Jaray wykonał w zakładach Zeppelina w Niemczech szereg doświadczeń nad spadającymi kroplami i, po zrobieniu specjalnych migawkowych zdjęć fotograficznych, stwierdził, iż krople nie przyjmują wcale przy spadaniu w powietrzu kształtu kropłowego.

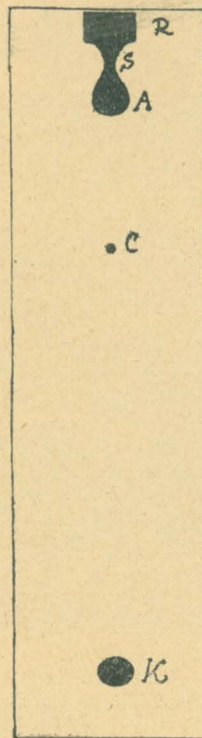
Jedną z takich fotografii inż. Jaraya przedstawia rys. 13. Widzimy tu koniec rurki R, przez którą ścieka kroplami ciecz, zabarwiona na czarno. Kropla A odrywa się właśnie i wtedy przyjmuje rzeczywiście

kształt „kropłowy“, ale kształt ten niema nic wspólnego z oporem powietrza; jest on wywołany przez właściwość spójną cieczy. Po oberwaniu się, kropla przybiera w powietrzu kształt K, zbliżony raczej do kulistego, niż do wrzecionowego. Szyjka S, łącząca kroplę z resztą cieczy w chwili formowania się, odrywa się osobno, spadając nieco później od kropli, w postaci kropelki C.

Jak więc widać, nazwa „kształt kropłowy“ dla kształtu o najmniejszym oporze powietrza jest błędna, z racji mylnego założenia o kształtach spadających swobodnie w powietrzu kropeł cieczy.



Rys. 12. Samochodzik wyścigowy z karoserją Bechereau.



Rys. 13. Typowa forma spadających kropeł cieczy.
R—koniec rurki, A—kropla formująca się, S—szyjka kropeł, K—kropla spadająca, C—kropelka, powstała z oderwania się szyjki S.

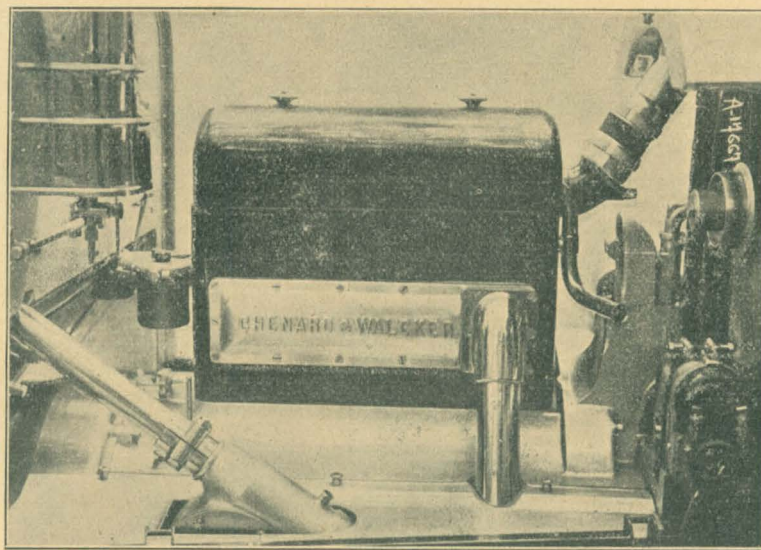
STANISŁAW SZYDELSKI

Bilans ulepszeń samochodów w roku ubiegłym

Rok ubiegły nie dał w automobiliźmie żadnych epokowych wynalazków ani ulepszeń, był on raczej rokiem pogłębiania i wypracowywania pomysłów lat ubiegłych, z których najbardziej produktywnym był rok 1919. Rok 1919, pierwszy rok powojenny dał nam wiele ulepszeń i nowości, których ukazanie się umożliwiły po części doświadczenia wojenne. W następnym zastój ekonomiczny dał się odczuć także i w tej dziedzinie. W roku 1921 zaczęły powoli torować sobie drogę hamulce kół przednich oraz zaczął się rozwój samochodzików. Dalsze złe warunki ekonomiczne spowodowały w roku 1922 coraz intensywniejsze zwracanie uwagi na ekonomję samochodu, dzięki czemu buduje się samochody zużywające coraz to mniej benzyny. Zwyciężają i w roku 1923 te problemy, że tak powiem gospodarcze, gdyż cho-

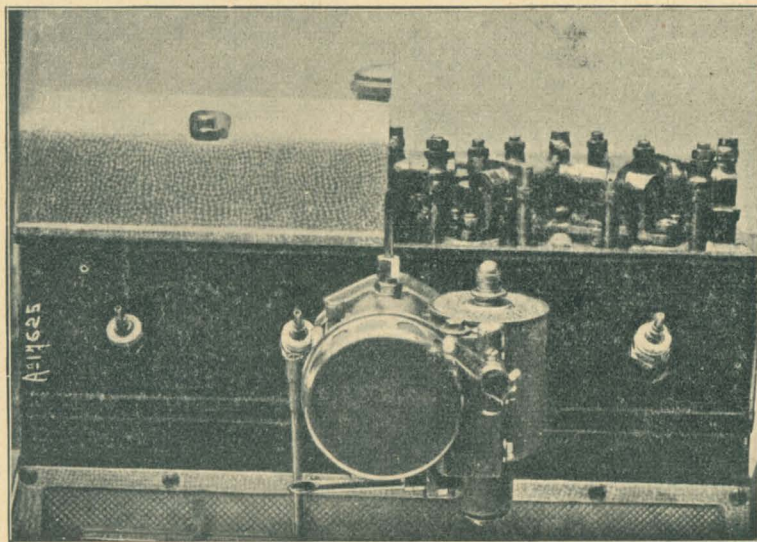
dzi o zmniejszenie kosztów produkcji samochodu, a zarazem o niższe ceny samochodów gotowych przy zachowaniu a nawet powiększeniu dotychczasowej sprawności. Dzięki takiemu postawieniu sprawy rozwój automobilizmu się wzmacnia, fabryki mogą dalej zająć się rozwojem technicznym i już w r. 1923 widzimy

dużo nowości i pięknych technicznych rozwiązań. Rok ubiegły jak już wspomnieliśmy na wstępie nie dał nic epokowego. Był on niejako rokiem odpoczynku po ogromnym skoku, jaki technika automobilowa uczyniła w latach powojennych. Podczas tego odpoczynku wzięto się do wypracowywania pomysłów w szczególności. Wielkie wyścigi lat ostatnich dały konstruktorom taką masę doświadczeń, iż mają oni dosyć materiału do dalszych ulepszeń. Względny spowolnienie spowodowały dalsze ulepszenie samocho-



Rys. 14. Silnik 4-cylindrowy Chenard Walcker. Mechanizm rozrządczy u góry. Karburator za cylindrami. Budowa zupełnie gładka.

dzików. Stają się one w ciągu ubiegłego roku coraz liczniejsze, doskonalsze no i co ważniejsza tańsze.

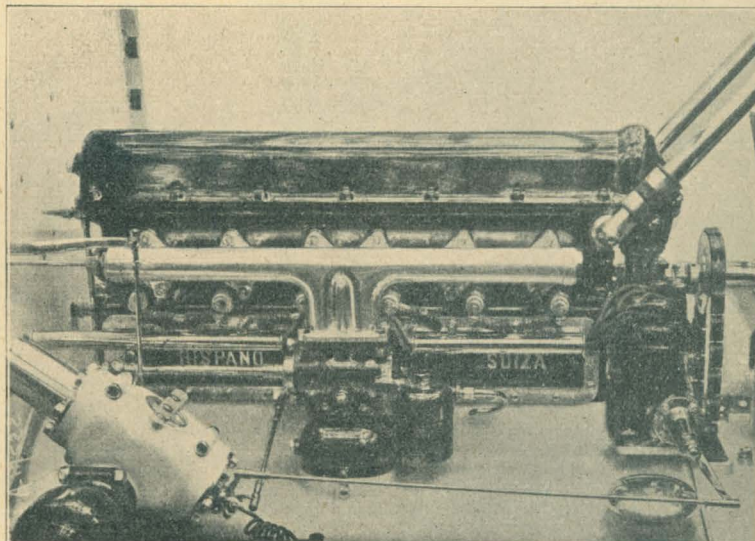


Rys. 15. Silnik 4-cylindr. Cottin-Desgouttes. Nakrywa głowicy przekrojona dla pokazania mechanizmu dźwigni zaworowych.

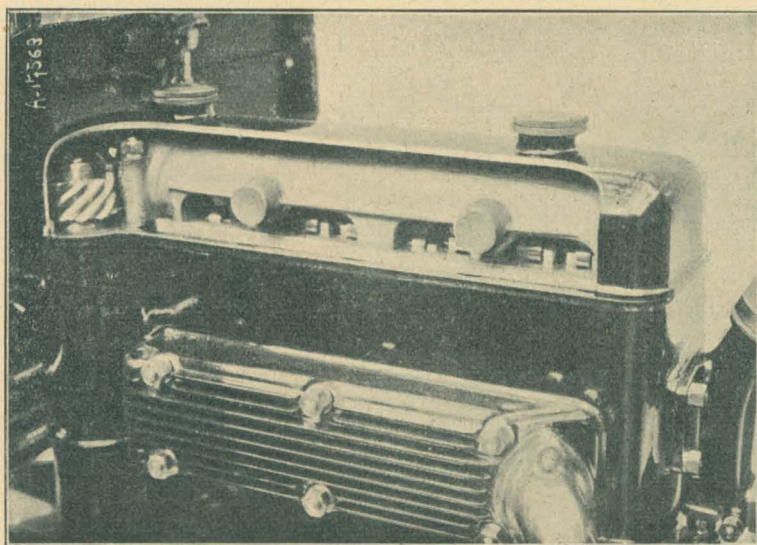
W budowie silnika duże zainteresowanie wzbudził problem powiększenia ilości obrotów. Pod tym względem mamy obecnie dwa kierunki: kompresory i silniki super. W pierwszym wypadku wspomagamy napełnianie cylindrów przy dużych obrotach zapomocą turbiny, która pompuje do cylindrów powietrze, a wraz z niem i rozpyloną benzynę, w drugim zaś silnik jest przedmiejsonowany, to znaczy normalnie chodzi na małej ilości mieszanki, a tylko w razie potrzeby wykorzystujemy całą jego moc rzeczywistą. Pozatem w tym dziale widać tylko dążenie do ulepszania istniejących konstrukcyj. Zanika zupełnie budowa cylindrów z zaworami po obu stronach (kształt T), i fabryki przechodzą na cylindry o zaworach w głowicy. Daje to wprawdzie większe koszty ale za to też i lepsze warunki termiczne. Sprawa sterowania wału rozrządczego u góry powoduje kilka sposobów przenoszenia napędu tegoż wału. Jak wykazał ostatni salon paryski, większość fabryk stosuje tu łańcuchy cichobieżne. Co do szczegółów wykonania to

widać je na rys. 14. Rysunek ten przedstawia silnik Chenard-Walcker od strony lewej. Cały mechanizm sterowania wału rozrządczego i zaworów, okryty głowicą aluminiową, blok cylindrów zupełnie gładki, karburator z tyłu, co pozwala na częściowe uniknięcie czerpania kurzu znajdującego się w powietrzu. Przewód wydmuchowy znajduje się też wewnątrz bloku, wystaje tylko jedna rura, wyprowadzająca wydyszyny do tłumika. Magneto i dynamo umieszczone z przodu. Na rys. 15, przedstawiającym silnik Cottin-Desgouttes przekrojona jest pokrywa mechanizmu rozrządczego, tak, że widać szczegóły wykonania dźwigni zaworowych. Blok silnika też gładki, wystają tylko świece. Fabryka Delahaye stosuje do napędu górnego wału rozrządczego mechanizm trybowy, a mianowicie tryby ślimakowe. Na rys. 16 widzimy taki silnik Delahaye z głowicą także przekrojoną dla uwidocznienia pozycji wału rozrządczego.

Stosowanie dwu karburatorów przy silnikach sześciocylindrowych zaczyna zanikać. Hispano-Suiza przodująca na polu konstrukcji i wypuszczająca tylko doskonale wypróbowane typy stosuje przy 6-cio cylindrowcu jeden tylko karburator



Rys. 17. Silnik 6-cylindr. Hispano-Suiza od strony karburatora. Jeden tylko karburator. Mechanizm kierowniczy z okienkiem. Dwa przewody do chłodnicy.



Rys. 16. Licznik Delahaye. Przeniesienie napędu na wał rozrządczy zapomocą wału i trybów ślimakowych.

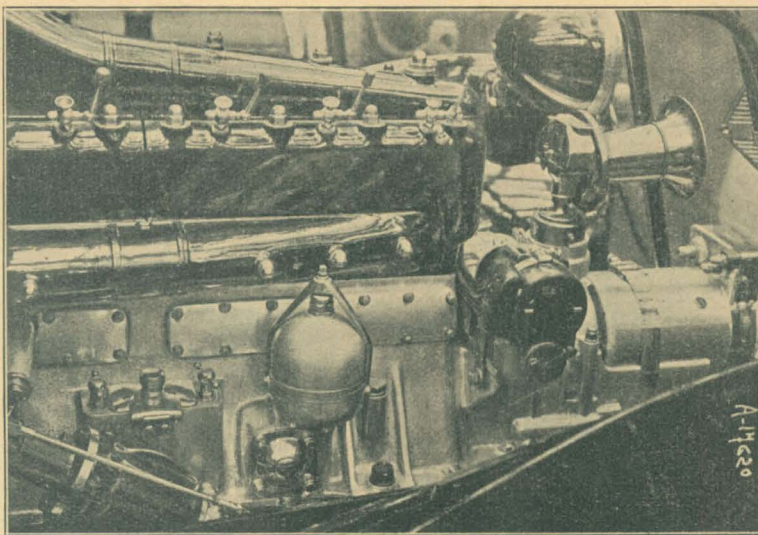
(Solex). Jak widać z rys. 17 i tu silnik jest w bloku, wykonany bardzo ładnie i czysto. Warto zwrócić uwagę na specjalne okienko w karterze mechanizmu kierowniczego, mające na celu ułatwienie smarowania tego tak ważnego organu.

Renault wprowadził w nowym typie osobny sącznik (filtr) do oliwy koniczny przy nowoczesnym systemie smarowania. Przy systemie tym posiada silnik dwie pompy do oliwy, jedna pompuje oliwę do łożysk, druga zaś zbiera oliwę ze spodu karteru i pompuje do zbiornika, z którego ta druga czerpie swój zapas. Dzięki temu oliwa wchodząca do silnika jest zawsze chłodna i czysta, gdyż przechodzi przez filtr. Filtr ten zbudowany na zasadzie wirownic do śmietanki odrzuca na bok wszystkie zanieczyszczenia oliwy cięższe od niej, a do zbiornika wraca tylko czysta już oliwa i tam mieszając się ze świeżą chłodzi się. Urządzenie takie umożliwia nieprawdopodobnie małe zużycie oliwy. Sącznik taki widzimy na rys. 18, przedstawiającym silnik Renault od strony wydmuchu.

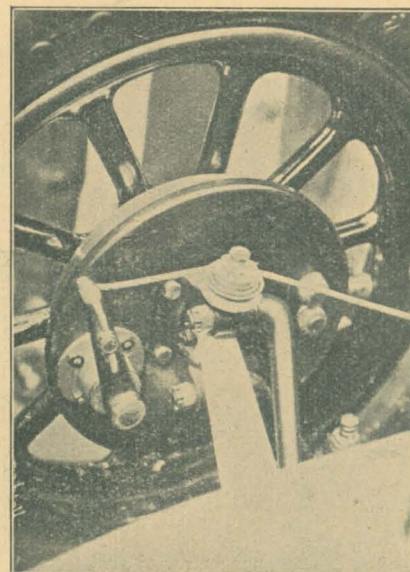
Prawie regułą jest obecnie budowanie skrzynki biegów w jednym karterze z silnikiem.

Oczywiście nie należy tego rozumieć dosłownie, gdyż zwykle oba kartery dają się od siebie oddzielić. Rys. 19 daje nam obraz takiego silnika zespolonego ze skrzynką biegów. Jest to przekrój silnika Citroën. Widać na nim też ciekawy sposób obsadzenia sworznia tłokowego, a mianowicie kopiowany według Forda, sworznień obraca się na panewkach tłoka, a nie na panewce łącznika korbowego.

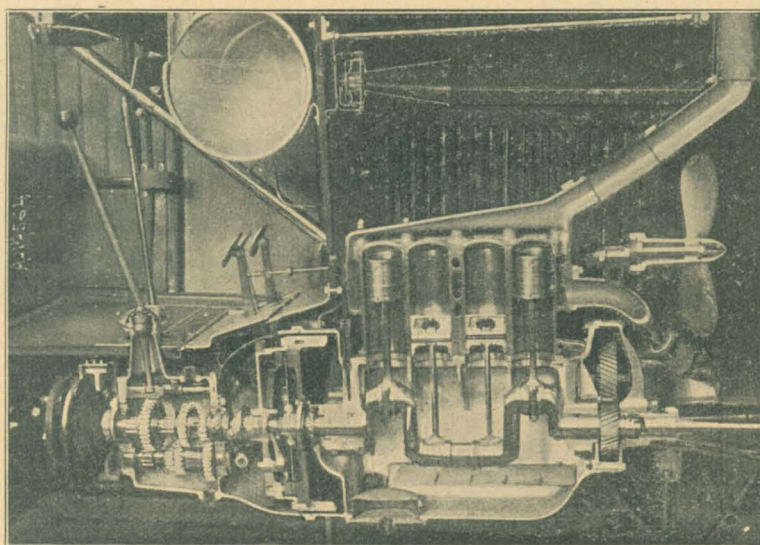
Jak już zaznaczyłem coraz większym popytem cieszą się samochodziki (cyklekary) gdyż są tanie, ekonomiczne, no i obecnie zupełnie już pewne w użyciu. Na rys. 20 widzimy taki samochodzik marki d'Yrsan. Rama tego samochodzika zbudowana jest z rur okrągłych stalowych odpowiednio względem siebie zamocowanych. Matutki silnik czterocylin-



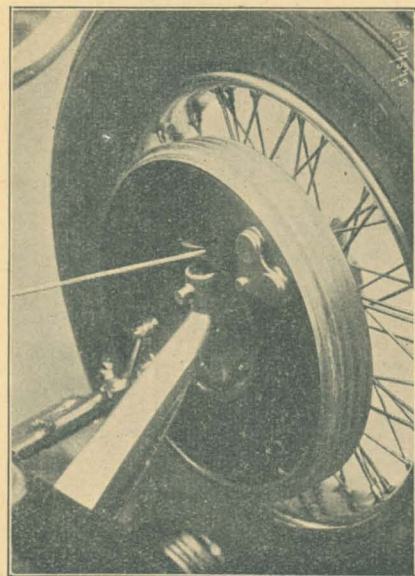
Rys. 18. Silnik Renault. Z boku widać sącznik wirowy do oliwy.



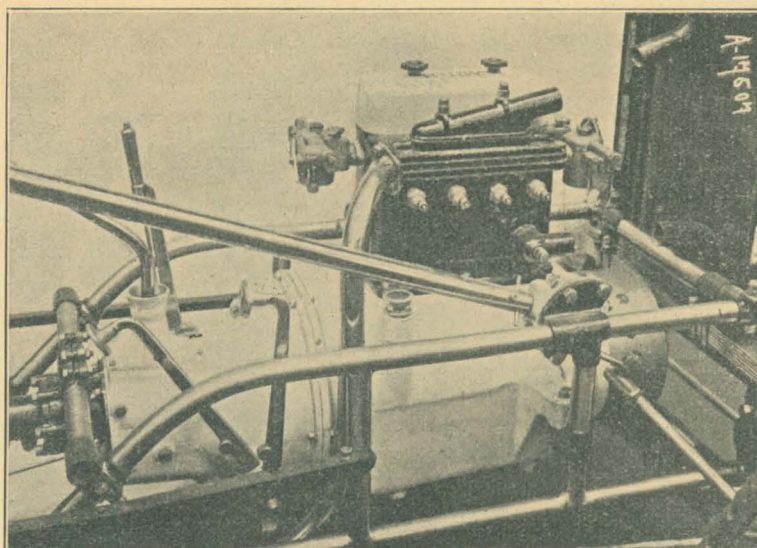
Rys. 22. Hamulec koła przedniego syst. Fiat. Przeniesienie zapomocą linki stalowej. Hamulec zbudowany normalnie.



Rys. 19. Przekrój silnika Citroën wraz ze skrzynką biegów i sprzęgłem.



Rys. 23. Hamulec przedni syst. Itala. Przeniesienie zapomocą linki stalowej. Hamulec śrubowy.



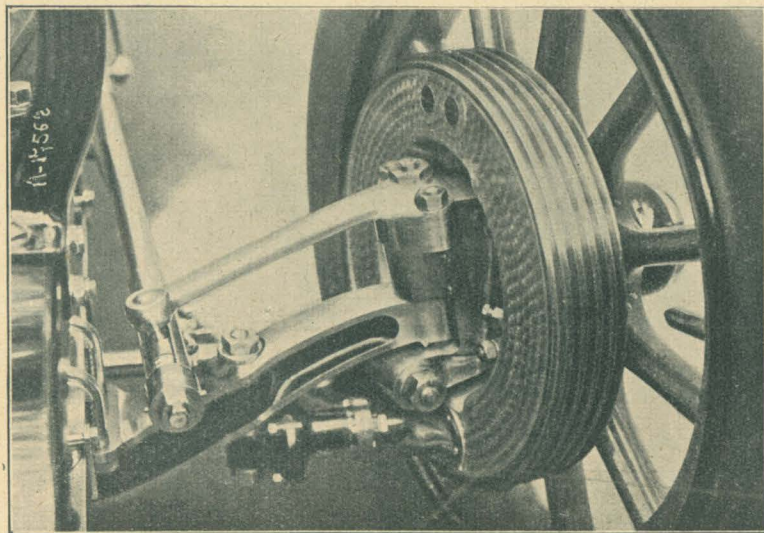
Rys. 20. Część podwozia wraz z silnikiem samochodzika d'Yrsan. Dwa karburatory.

drowy wygląda jak zabawka, a jednak robi swoje 70 km./godz. Przy karburatorach zastosowany sącznik systemu Técalemit ze szklanym zbiorniczkiem. Sącznik ten nie dopuszcza do zanieczyszczenia dyszy. Dwa karburatory.

W dziedzinie ulepszeń podwozia prym trzymają hamulce na cztery koła najrozmaitszych konstrukcji. Są nawet fabryki, które dają aż sześć hamulców a mianowicie jedna dźwignia działa na cztery hamulce na czterech kołach, a druga na dwa hamulce osobne na tylnych tylko kołach, umocowane współrodkowo do poprzednich.

Problem budowy hamulców kół przednich jest dosyć trudny, gdyż należy sobie przedstawić, że koła te są zwrotne i powinny być tak urządzone, by w każdej pozycji można je było hamować. Są tu dwa zasadnicze kierunki: jeden buduje hamulce tak, że owal rozpięający szczęki, ukształcony jest w dwu

płaszczyznach owalnie i może być umocowany na stałym wale do osi przedniej, a mimo tego w każdym położeniu szczęki rozpiera (rys. 21), przy drugim zaś sposobie musimy użyć giętkiego jakiegoś połączenia, gdyż owal rozpierający szczęki jest normalny. Stosuje się tu linki (rys. 22) lub też giętkie wały zbudowane podobnie jak wał napędzający licznik. Hamulec przedni

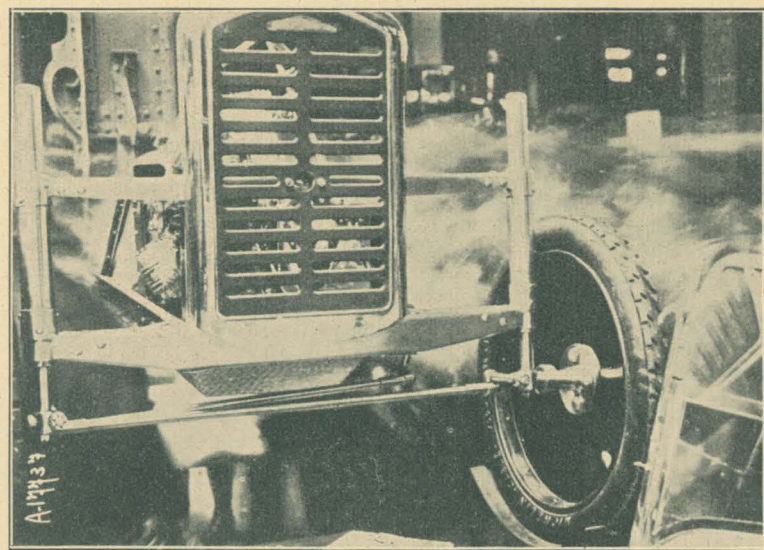


Rys. 21. Hamulec przedni Delahaye. Owal rozpierający owalny w dwóch płaszczyznach.

systemu Itala, rys. 23 jest jeszcze innej konstrukcji. Zastosowano tu rodzaj hamulca śrubowego.

Sprawa ulepszenia resorów też zaprzęta umysł konstruktorów. Od czasu konstrukcji Lancia, stosującej zamiast resorów warstwowych resory spiralne pojawiło się parę konstrukcji, z których zasługuje na uwagę system Laffitte (rys. 25), w którym miejsce resorów płaskich zajmują też resory spiralne.

Itala próbuje też ulepszyć mechanizm kierowniczy. Jak widać na rys. 24, kolumna sterowa kończy się tuż za przegrodą, a dopiero od mechanizmu kierowniczego umieszczonego na jej końcu idą dźwignie na dół do

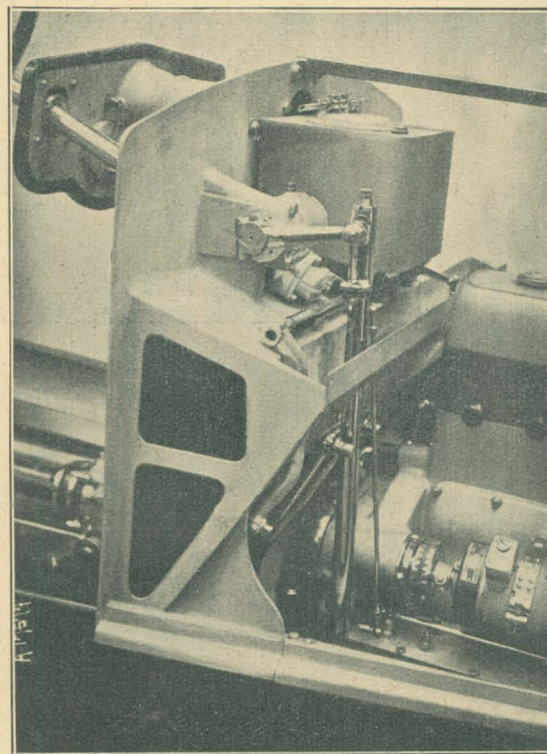


Rys. 25. Resorowanie osi przedniej syst. Lafitt. Zamiast resorów warstwowych resory spiralne w prowadnicach.

zwrotnic. Ma to podobno zaletę dobrej amortyzacji wstrząsów kierownicy.

Z pomiędzy karoserji wybija się coraz bardziej typ nadwozia wymiennego. Poza tym dużo fabryk buduje karoserje blaszane na wzór amerykańskich.

Pojawienie się pneumatyku balonowego pomogło dużo w rozwoju małych wózków, jednak do dużych

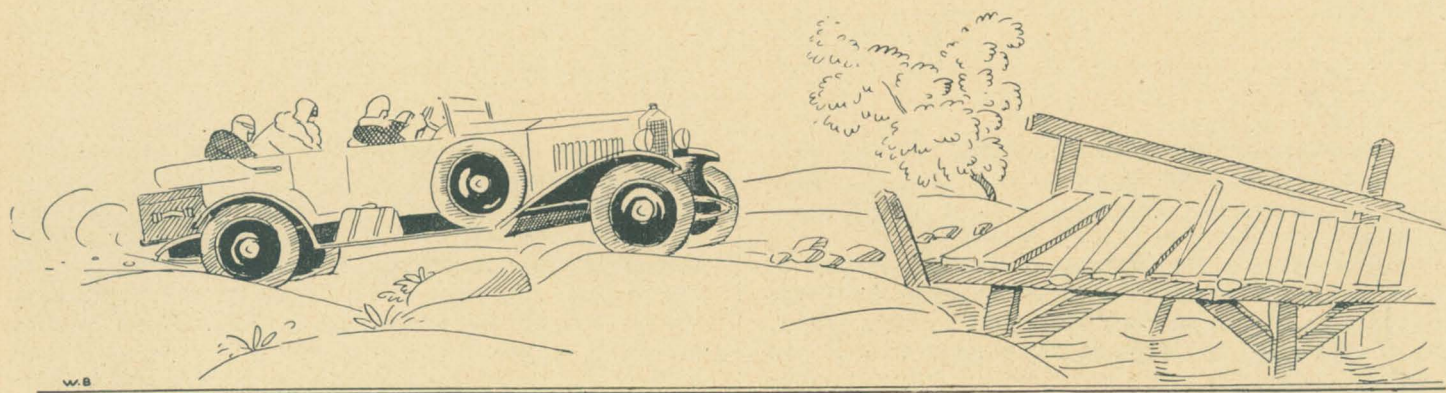


Rys. 24. Mechanizm kierowniczy Itala. Kolumna sterowa kończy się tuż za przegrodą mechanizmu kierowniczego. Dalej idą dźwignie.

samochodów rozwijających szybkość ponad 90 km/godz. jeszcze boją się fabryki stosować balony, prawdopodobnie wskutek tego, iż opona taka mogłaby łatwo na skrętach „nawalić“. W związku z balonami pojawiła się nowa kwestja — kwestja redukcji stosunku przeniesienia w mechanizmie kierowniczym, by ułatwić kierowanie przy małych szybkościach, co przy dzisiejszych normach jest dla balonów utrudnione. Redukcja taka dobra przy małych szybkościach powoduje znów niewygody przy dużych, gdyż wtedy na skrętach trzeba za dużo pracować kierownicą. Ciekawą jest bardzo kwestja standaryzacji typów. Ameryka wybudowała w roku 1923 3,6 milionów samochodów osobowych, w tym tylko 120 typów, natomiast np. Francja buduje obecnie 201 typów a Niemcy 156 typów. Jasnym jest, że zmniejszenie ilości typów wpłynąć musi dodatnio na obniżenie ceny.

W związku z rozwojem hamulców pozostaje kwestja ich budowy. Ameryka stosuje już przeważnie hamulce hydrauliczne, Francja zaś posiada kilka systemów hamulców Servo, to jest takich, przy których silnik wykorzystuje się i do hamowania.

O systemach tych pomówię obszernie w następnym artykule.



KALWARIA POLSKIEGO AUTOMOBILISTY

Pod tytułem powyższym pomieszczać będziemy stale sprawozdania z utrzymania, a raczej z zaniedbania dróg polskich. Czytelników naszych, automobilistów, prosimy o nadsyłanie nam możliwie obfitych informacji i uwag co do stanu dróg i mostów.

Redakcja.

TRAMWAJE ZAKORKOWAŁY WARSZAWĘ

OKAZUJĄC bardzo chwalebna i dla rozwoju miasta pożyteczną działalność, tramwaje miejskie przeprowadziły cały szereg nowych linii ku oddalonym przedmieściom. W dniach ostatnich więc powstały nowe linje: do cmentarza na Brudnie, do Marymontu i na Wolę. O ile sama rzecz w najwyższym stopniu godną jest pochwały, o tyle wykonanie jej musi być silnie zganionem. Zarząd tramwajów miejskich bowiem przy przeprowadzaniu nowych linii nie liczy się zupełnie z prawem do swobodnego poruszania się innych wehikułów. Słupy dla podtrzymania przewodników tramwajowych umieścił zarząd tramwajów pośrodku jezdni. W ten sposób zaoszczędził sobie na ilości słupów, gdyż jeden słup podtrzymuje dwa przewodniki, — ale za to stworzył niebezpieczne przeszkody pośrodku jezdni ulic i dróg, zupełnie niedostosowanych wskutek swej szerokości i profilu do tego rodzaju trasy tramwajowej. Na niektórych szosach podmiejskich, np. Wolskiej, przez dzień cały panuje nadzwyczaj ożywiony ruch przeważnie wolno poruszających się pojazdów, t. j. wozów i platform z artykułami żywności. Ponieważ szosa czy ulica w obrębie wielkiej Warszawy jest względnie wąską, bardzo wypukłą i obrzeżoną głębokimi rowami, przeto wozy, zwłaszcza podczas obecnej ślizgawicy, zmuszone są trzymać się jaknajbardziej pośrodku jezdni. O wymijaniu się więc w tych warunkach mowy być nie może, gdy sam środek jezdni zajęty jest pod szerokie słupy tramwajowe. Wskutek tego jadące za sobą w dwóch kierunkach długie sze-

regi wozów nie mogą przepuścić przed siebie żadnego szybszego wehikułu, tak samochodu, jak i sprawcy całego zła — tramwaju. Gdyby zniecierpliwiony automobilista starał się wyminąć tę ruchomą przeszkodę wbrew przepisom jazdy, to jest zjeżdżając na lewą stronę jezdni, to wnet naraziłby się na przykre spotkanie z innymi wozami lub tramwajem, jadącym w przeciwnym kierunku, i wtedy jedynie z prawdziwym niebezpieczeństwem udałoby mu się wywinąć z matni, gdyż nie tak łatwo jest powrócić pomiędzy gęstymi słupami do swego szeregu przy notorycznej złej woli furmanów podmiejskich.

Nieliczenie się tramwajów z warunkami ruchu podmiejskiego stwarza dla automobilistów prawdziwe niebezpieczeństwo, nie mówiąc już o niewygodzie. Sądzymy, iż po zatarasowaniu ulicy Czerniakowskiej, Grójeckiej, a obecnie Wolskiej, — czas wielki, aby narreszcie nasze organizacje samochodowe zaprotestowały przeciw takiej gospodarce i przeciw stwarzaniu dla ruchu samochodowego niebezpiecznych przeszkód. Ciekawe, czy i władze wojskowe nie miałyby czegoś do powiedzenia w tej sprawie wobec tego, iż wydaje się niedopuszczalnem z punktu widzenia wojskowego zatamowywanie głównych arterij wyjazdowych z tak wielkiego centrum wojskowego, jakim jest Warszawa.

Przy sposobności warto zaznaczyć, iż świeżo położony bruk kostkowy pod przejazdem (wiaduktem) kolejowym na ulicy Wolskiej jest tak nierówny i dziurawy, jakby tam leżał od lat kilkunastu. Na miłość Boską, z czego magistrat układa teraz bruki!?

K R O N I K A

Rezolucje Związku Automobilistów. W dniu 4-tym grudnia 1924 r., odbyło się zebranie Związku Zawodowego Automobilistów (Kierowców). Na zebraniu powyższym uchwalono następujące rezolucje:

a) w sprawie rozporządzenia Komisar. Rządu na m. st. Warszawę o uregulowanie ruchu kołowego w niektórych punktach m. st. Warszawy, z dn. 25 lipca 1924 r.

Zważywszy, że rozporządzenie Komisarza Rządu z dn. 25 lipca 1924 r. nie uregulowało ruchu automobilowego w Warszawie, a zwiększyło tylko kary na szoferów, że w rozporządzeniu znajduje się dużo braków, że dotychczas ruch pieszy również nie jest uregulowany, że policjanci znajdujący się na posterunkach zamiast kierować ruchem zapisują numery samochodów bez żadnych motywów.

Zebrani automobiliści domagają się zwołania konferencji odpowiednich władz, w sprawie uregulowania ruchu automobilowego w m. st. Warszawie.

Na konferencję winni być dopuszczeni delegaci Związku Zawodowego Automobilistów.

b) w sprawie kar.

zebrani protestują przeciwko obecnemu wymierzaniu kar przez Kom. Rządu, gdyż zdani są na łaskę poszczególnych policjantów, domagają się spisywania protokołów tylko w obecności swojej dla umożliwienia obrony. Jednocześnie protestują przeciwko zbyt wysokim karom, które bardzo często dochodzą do $\frac{2}{3}$ albo nawet $\frac{1}{2}$ pensji miesięcznej. Również domagają się wydania przepisów o uregulowaniu ruchu pieszego, gdyż dotychczas panuje pod tym względem zupełny chaos, przez co automobiliści podlegają niesprawiedliwym szykanom i karom.

Uwaga. Powyższa rezolucja została wręczona odpowiednim władzom.

W uchwalonych rezolucjach Związek Automobilistów ma bezsprzecznie wiele słuszności, jednakże zbyt demagogiczna forma tych uchwał osłabia przytoczoną argumentację. Sądzimy, że w podobnych wystąpieniach pod adresem władz Związek Zawodowy Automobilistów winienby się porozumiewać z innymi organizacjami samochodowymi, a zwłaszcza opierać się na ich większym autorytecie.

Nowe samochody dla Rządu. Jak się dowiadujemy Ministerstwo Robót Publicznych, w którego rękach kupia się cała gospodarka samochodami państwowymi zakupiło w ostatnich dniach 1924 r. 20 kilka samochodów marki Austro-Daimler typu A. D. M. oraz 12 samochodów marki „Dodge”. Zakup ten dokonany po wszechstronnem zbadaniu wartości samochodów i przydatności ich w trudnych warunkach terenowych jest początkiem wykonywania racjonalnego programu zaopatrzenia urzędów państwowych w potrzebne środki lokomocji. Jednym z kardynalnych warunków prawidłowej i oszczędnej gospodarki jest ujednostajnienie typów, w rozumieniu czego Ministerstwo Robót Publicznych zatrzymało się na dwóch tylko markach, a mianowicie luksusowych samochodów reprezentacyjnych dla Władz Naczelnych oraz tańszych i oszczędniejszych samochodów drogowych dla obsługi prowincjonalnych urzędów drogowych.

W miarę nabywania nowych samochodów zostaną wycofane z użycia dotychczasowe samochody urzędów państwowych, które swym archaicznym i nędznym wyglądem niezbyt dobrze reprezentowały wyższe władze państwa o zrównoważonym budżecie i silnej walucie.

Stacje benzynowe w śródmieściu. Sprawa ustawienia w śródmieściu Warszawy aparatów dla nalewania benzyny, po należytem odleżeniu się w biurkach Magistratu ma być wreszcie załatwioną. Władze miejskie wychodzą oczywiście ze słusznego założenia zabezpieczenia domów mieszczących garaże od pożaru, dla automobilistów sprawa ta ma jednak donioślejsze znaczenie, gdyż zapewni im szybką obsługę i skontrolowaną miarę. Po zatwierdzeniu planów wkrótce ustawione już będą, w punktach przez Magistrat wyznaczonych, aparaty staraniem firm, które uzyskały koncesję tymczasem na 5-0 letni okres próbny.

Ralf-Stetysz w Warszawie. W końcu tego miesiąca przybędzie do Warszawy hr. Stefan Tyszkiewicz, twórca samochodu Ralf-Stetysz. Celem podróży hr. Tyszkiewicza jest zademonstrowanie swego, zbudowanego specjalnie na nasze drogi samochodu, zbadanie warunków przeniesienia swej fabryki do Polski i rozpoczęcia tutaj seryjnej budowy samochodów. Samochody Ralf-Stetysz, budowane dotąd w Paryżu, osiągnęły duże powodzenie na ostatnich dwóch salonach paryskich, gdzie zwróciły specjalną uwagę kół kolonialnych. Dwa lata poświęcił hr. Tyszkiewicz na opracowanie i wypróbowanie swego samochodu i dopiero teraz, po ukończeniu serji niezwykle ciężkich prób, przybędzie do Polski. Miejmy nadzieję, że polski samochód, zbudowany za granicą, zwycięsko przetrzyma najcięższą swą próbę — dróg polskich. W najbliższych numerach „Auta” zaznajomimy czytelników naszych z konstrukcją tego ciekawego samochodu i z rezultatem prób krajowych.

Konferencja w sprawie rewizji międzynarodowej konwencji samochodowej. Ministerjum spraw zagranicznych otrzymało zaproszenie rządu francuskiego na konferencję międzynarodową, mającą się odbyć w Paryżu w drugiej połowie maja, w sprawie rewizji konwencji z 11 października 1909 r. o ruchu samochodów. Każda z delegacji ma przedstawić swoje propozycje, konferencja zaś propozycje te zbada. Rząd francuski ze swej strony ma zbadać sprawę zastąpienia dzisiejszego międzynarodowego świadectwa drogowego przez dwa niezależne od siebie dokumenty: 1) międzynarodowe świadectwo szoferskie, 2) międzynarodowe świadectwo dla samochodu. Ponadto rząd francuski ma rozważyć propozycję szwedzką zastąpienia czterech istniejących znaków, przewidzianych przez konwencję, zapomocą jedynego sygnału.

W zawodach regularności, na przestrzeni Londyn—Exeter—Londyn, brało udział 350 konkurentów. 89 motocykli, 61 motocykli z wózkiem i 113 samochodów ukończyło konkurs według przepisanych warunków.

Francja odzyskała z powrotem rekord szybkości w powietrzu. W dniu 11 grudnia pilot adjutant Bonnet pobił rekord szybkości na płatowcu według nowego regulaminu F. A. I., przebywając w Istres 4 okrążenia przepisowej bazy o długości 3 km., z szybkością średnią 448 km. 170 m. na godzinę. W ostatnim okrążeniu rozwinął Bonnet maksymalną szybkość prawie 454 km/g.

Specjalny samolot wyścigowy, na którym Bonnet pobił rekord szybkości, został zbudowany w fabryce

„Bernad“ według projektu inż. Huberta. Samolot ten jest zaopatrzony w silnik Hispano Suiza 450 KM.

Rywal Bonnetta, słynny rekordman Sadi Lecointe, trenuje się obecnie na płatowcu Nieuport Delage, pragnąc wydrzeć Bonnetowi jego piękny rekord.

Śmierć polskiego automobilisty w Jerozolimie. W dniu 28 listopada zmarł w Jerozolimie Eugenjusz Bieliński wskutek ran, odniesionych w wypadku samochodowym, któremu uległ w dn. 5/XI r. z. w drodze z Jerozolimy do Betlejem. Szczegóły katastrofy przedstawiają się jak następuje. Jesienią r. z. ś. p. Bieliński w towarzystwie żony, p. Duchnowskiej i kierowcy Sawickiego wyjechał w zamierzoną podróż okrężną Paryż — Konstantynopol — Mała Azja — Egipt — Tunis — Algier — Maroko — Hiszpanja — Polska. Podczas jednej z wycieczek w czasie tej podróży, wskutek nadmiernej szybkości na nieznanym automobilistom drodze, kierowca nie zdołał utrzymać maszyny na niespodziewanym skreśle. „Minerwa“ została wyrzuconą z toru i skoziłkowała, wyrzucając turystów na przydrożne kamienie. Ciężko ranny, p. Bieliński wraz z żoną został przewieziony do szpitala francuskiego w Jerozolimie, gdzie po trzech tygodniach zmarł. Rany p. Bielińskiej nie okazały się groźne; inne osoby wyszły z wypadku bez szwanku.

Nowe rekordy lotnicze. Francuski pilot Dorè, na samolocie Devoitine z silnikiem Hispano Suiza 300 KM., pobił w dniu 23 grudnia trzy rekordy szybkości z obciążeniem 250 kg. Przebył on:

100 km. z szybkością	231 km.	392 m. na godz.
200 „ „	225 „	705 „ „ „
500 „ „	223 „	098 „ „ „

W sześć dni później pilot francuski Doret, na płatowcu tego samego typu, pobił rekord szybkości na przestrzeni 1000 km., przebywając ją w 4:40:32³/₅, z szybkością średnią 221 km. 700 m. na godzinę.

Wszechświatowy konkurs samochodowy, który odbył się w Detroit w roku 1924 z udziałem delegatów z Polski pp. Wł. Ostoi-Zagórskiego i L. Strasze-wicza, ma być powtórzony w końcu roku bieżącego lub początku przyszłego, równocześnie z odbywającą się corocznie w styczniu wystawą samochodową. Ostateczny termin zostanie ustalony przez ankietę, różeszną do kupców i przemysłowców samochodowych.

Doroczny Salon samochodowy w Paryżu jest w roku bieżącym niepewny. Wielki pałac wystawowy, gdzie zwykle Salon umieszcza się na październik, będzie na ten czas zajęty przez wystawę sztuki dekoracyjnej. Rzucane są projekty zbudowania dla Salonu specjalnych hall w ogrodzie Zoologicznym czy też przy Porte de Versaille.

Nowy rekord Eldridge'a. Eldridge, na swym 300-konnym Fiacie, przebył w dniu 20 grudnia 2 okrążenia toru Montlhery w czasie 1 m. 27 s. ²/₁₀₀, z szybkością 206 km. 849 m. na godzinę, bijąc tem samym rekord światowy szybkości na przestrzeni 5 km. o starcie z rozbiegu.

Fenomenalny wyścig. W dniu 13 grudnia odbyło się otwarcie nowego toru wyścigowego Culvercity w Los Angeles (Kalifornia). W wyścigu otwarcia, rozegranym na przestrzeni 250 mil (402 km. 382 m.), zwyciężył kierowca Bennet Hill w doskonałym czasie 1:58:1⁶/₁₀, osiągając niezwykłą na tak długim dystansie szybkość średnią 204 km. 200 m. na godzinę.

Dorożki powietrzne w Ameryce. W niedługim czasie mają być uruchomione w kilku miastach amery-

kańskich dorożki powietrzne. Specjalny typ samolotów opracowany został pod kierownictwem pułkownika Hartney'a byłego dowódcy podczas wojny I-ej eskadry myśliwskiej we Francji. Oplata ma wynosić 20 cnt. za milę. Takso-samoloty posiadać będą 90-konne silniki i spalać będą 4 litry 55 benzyny na 25 km. Szybkość ich maksymalna wynosić będzie 160 km na godzinę. Zaopatrzone one będą w nowe udoskonalenia, zabezpieczające od straty równowagi.

Amerykańskie samochodowe sfery przemysłowe spodziewają się, że w roku 1925 sprzedadzą 5 milionów maszyn. W Chicago odbywa się w drugiej połowie stycznia wystawa, stanowiąca początek sezonu sprzedażnego.

Zaginieni lotnicy. Słynny z przelotu w r. 1923 bez łądowania ponad kontynentem Ameryki z Nowego Yorku do San Diego w Kalifornji lotnik por. Oakley G. Helly w towarzystwie por. H. C. Millera wyleciał w dn. 23 grudnia z Vancouwer do San Francisco. Od tej pory lotnicy zginęli bez śladu. Przypuszczalnie samolot słynnego lotnika uległ uszkodzeniu ponad górami i spadł do jakiejś rozpadliny, gdyż samolotowe wyprawy ratunkowe śladu zaginionych znaleźć nie mogły.

Z Hiszpanji. W Madrycie zawiązało się towarzystwo z kapitałem 4 milionów pesetów, mające na celu budowę nowego toru wyścigowego dla samochodów w Canillejas. Na terenie, zakupionym za 1,500,000 pesetów, ma być zbudowany prócz autodromu również hippodrom oraz stadion sportowy, pod ogólną nazwą „Polidromo“.

Automobilklub hiszpański podjął się zorganizowania wyścigu o Wielką Nagrodę Europy w r. 1926. Wyścig ten rozegra się na torze w Lasarte koło Saint Sebastien.

Najobfitszem w samochody miastem na świecie jest m. Dallas w stanie Texas Ameryki Półn. o 230 mieszkańców, a 40 tys. samochodów.

Ilość wypadków samochodowych w Ameryce, po-ciągających za sobą śmierć, wzrosła z 10,4 w r. 1920 do 14,9 w r. 1924 na każde 100 tysięcy mieszkańców. Najwięcej wypadków śmiertelnych przypada na miasto Camden w stanie New York, mianowicie 35,4 na 100 tys. mieszkańców.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

W Panu St. Czołowskiemu - Dąbcańskiemu we Lwowie. Fabryka, o którą zapytuje W Pan należy do czołowych fabryk Europejskich. W typie o który chodzi W Panu wprowadziła ona szereg oryginalnych nowości — co zresztą leży w linii jej działalności. Typ ten posiada wiele bardzo poważnych zalet, z których na pierwszym miejscu wymienić należy niezwykłą elastyczność silnika i doskonale zawieszenie połączone z właściwością nienagannego utrzymywania toru. Typ ten jednakże niedawno do Polski wprowadzony nie mógł jeszcze decydująco wykazać swej użyteczności w naszych warunkach drogowych. Zresztą specjalny system zawieszenia podlegał do tej pory już gruntownym zmianom — i jak przewidywać należy będzie jeszcze ulepszonym, tembardziej, że powyższa fabryka należy do jednych z najsumienniejszych, ale jednocześnie i usilnie poszukujących nowości. Dlatego typ ten uważać należy za przejściowy.

SPORT i MODA

Kobieta i sport

SAMOCHÓD i kobieta — oto bardzo piękne i szykowne zestawienie, o ile, oczywiście, kobieta wie, lub przynajmniej chce wiedzieć, jak się do niego toaletą dostosować.

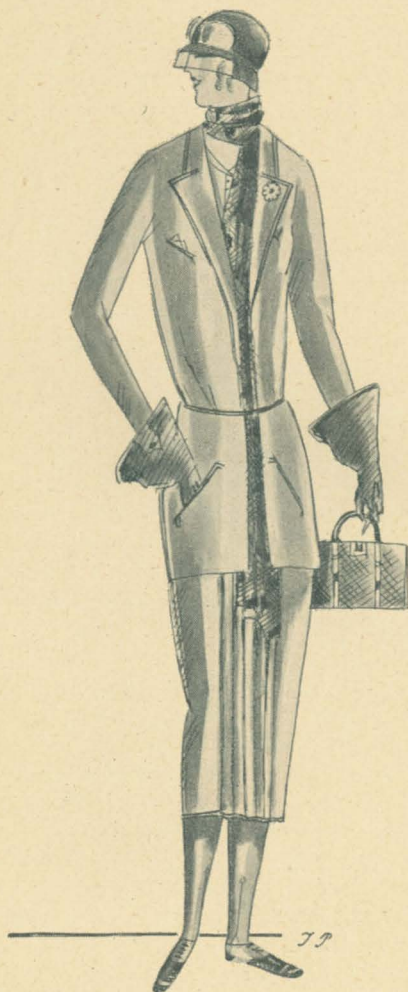
Jak linja samochodu dąży dziś do najdalej idącego uproszczenia (Lancia), tak kostjum, płaszcz i futro sportsmenki musi stanowić dystygowaną całość w swojej surowej, trochę męskiej prostocie. Inteli-



Rys. 26.

gentne zrozumienie linii automobilu, jego kapryśnej duszy, tętniącej żywo we wszystkich cylindrach motoru, jest pierwszym warunkiem dobrego smaku, i nie pozwoli ono nigdy kobiecie być ubraną tak, jak nie trzeba!

Najważniejsze i obowiązujące każdą właścicielkę od 60 HP Alfa-Romeo do najmniejszego Cycle-car'a jest: kostjum



Rys. 27.



Rys. 28.

nej kokieteryj tej surowej jednak całości. No, oczywiście, i szal. Tu już pani może dać folgę fantazji, wybierając od najfantastyczniejszych i jaskrawych w kolorze, i dziwacznych w ornamencie, aż do dyskretnie stonowanych, miękkich szali w spokojną kratę, jakie nosi każda angielska przy każdym lub po każdym sporcie.



Rys. 29.

prosty, angielski, z gabardiny lub wełnianego trykotu, lamowany tasiemką, bluzka z surowego jedwabiu w naturalnym jego kolorze.

Płaszcz najlepiej ze skóry, ciemny, miękki i długi, żadnych ozdób poza najkonieczniejszymi guzikami, a na dalsze tury ogromna dacha, daj Boże z białych lisów.

Na głowę małe kapelusze, ściśle przylegający do włosów, okulary lub modna bardzo dziś ombrelka z miki, która chroni oczy i twarz od kurzu i dodaje trochę niezbed-



Rys. 30. Tak nie trzeba ubierać się do samochodu sportowego.

Poza tem rękawiczki ciemniejsze lub jaśniejsze od płaszcza, modne bardzo z surowej skóry z ręcznym szwem na zewnątrz, zakończone ogromnym mankietem, który chowa w dyskretnej kieszonce puder, pomadkę do ust i szereg innych drobiazgów, koniecznych do dobrego samopoczucia sportmenki.

Oto ogólna sylwetka damy w automobilu. O ile zaś pani ta posiada uroczą córeczkę, to proszę koniecznie zachować ten sam regulamin kostjumu i dla tej małej osobki, a całość wtedy będzie mile harmonizować z tłem pejzażu—i dobrze świadczyć o właścicielce wozu.

Na ten temat tylko to na razie, ale dokładniej i z krawiecką ścisłością pomówimy w następnych numerach „Auta“ i nie tylko o paniach!

Nowe wydawnictwa



„Raid“ Zdzisława Kleszczyńskiego.

W prześlicznej szacie ukazał się krótki zbiór wrażeń z raidu Automobilkłubu Polski 1924 r. Zdzisława Kleszczyńskiego. Autor, europejczyk w każdym calu, traktuje samochód jak mebelek salonu, w którym żyje i na tle którego flirtuje. Samochód dla niego — to przedmiot, który go przenosi w coraz to nowe środowiska, a te ostatnie dają mu cały szereg nowych wrażeń. Dlatego Kleszczyńskiego nazwałbym turystą, a nie automobilistą. Sam samochód, sama jazda względnie mało daje mu wrażeń. Kleszczyński nie żyje życiem automobilu, nie snuje „romansu człowieka i maszyny“, lecz wesoło żartuje z jego pasażerami, a zwłaszcza pasażerkami. Kleszczyński należy już, jak widać, do epoki, w której samochód dla ogółu przestał być narzędziem bohaterskich czynów, a stał

się nieodzownym dla kulturalnego człowieka, meblem jak biurko lub... otomana. W tem Kleszczyński należy do Europy, a raczej do Ameryki, i dlatego my, automobiliści, dla których samochód sam — to najpiękniejsze zwierzę, dla których zapach spalonej oliwy — to najpiękniejsza woń, a równy, głęboki warkot silnika to najpiękniejsza muzyka, nie znajdziemy u Kleszczyńskiego odbicia naszych wrażeń raidowych. I dlatego, jeżeli Bóg da wkrótce Kleszczyńskiemu piękny samochód, czego z serca mu życzę, to nie wyobrażam go sobie leżącego w błocie pod swą maszyną i cierpliwie doszukującego się przyczyny nieprawidłowego brzęku silnika. Wyobrażam go sobie natomiast spokojnie siedzącego w swym samochodzie i zabawiającego towarzyszkę podróży dowcipnymi uwagami na tle tej przygody, podczas gdy kierowca jego sam biedzić się będzie nad poskromieniem niesfornej maszyny. A że uwagi jego będą zajmujące i dowcipne, że zgrabnie powiedziec potrafi swej pasażerce, iż nadzwyczaj jest jej do twarzy na tle zepsutego samochodu, że wesoło żartuje sobie z otaczających go wtedy gapiów, — tego dowodem jego „Raid“. Uboga nasza literatura samochodowa wzbogaciła się dzięki Kleszczyńskiemu nie w jeden jeszcze gruntowny wykład o samochodzie, lecz za to w bardzo miłe wrażenia kulturalnego pasażera. Wykwintną formę graficzną zawdzięcza „Raid“ rysunkom Gronowskiego i artystycznemu układowi zakładów graficznych Straszewiczów.

Mn.

„Stadjon“ Nr. 51—52. Jako numer gwiazdkowy, wyszedł w podwójnej objętości. Strona ilustracyjna przedstawia się nadzwyczaj okazale. Artystycznie wykonane okładka oraz liczne zdjęcia, obejmujące wszystkie dziedziny życia sportowego z kraju i zagranicy, stwarzając całość bardzo ciekawą i estetycznie bardzo pociągającą. Na treść numeru składają się artykuły, poruszające zasadnicze tematy z dziedziny sportów w starożytnej Grecji, oraz szereg innych, obejmujących aktualne tematy sportów zagranicą i w kraju.

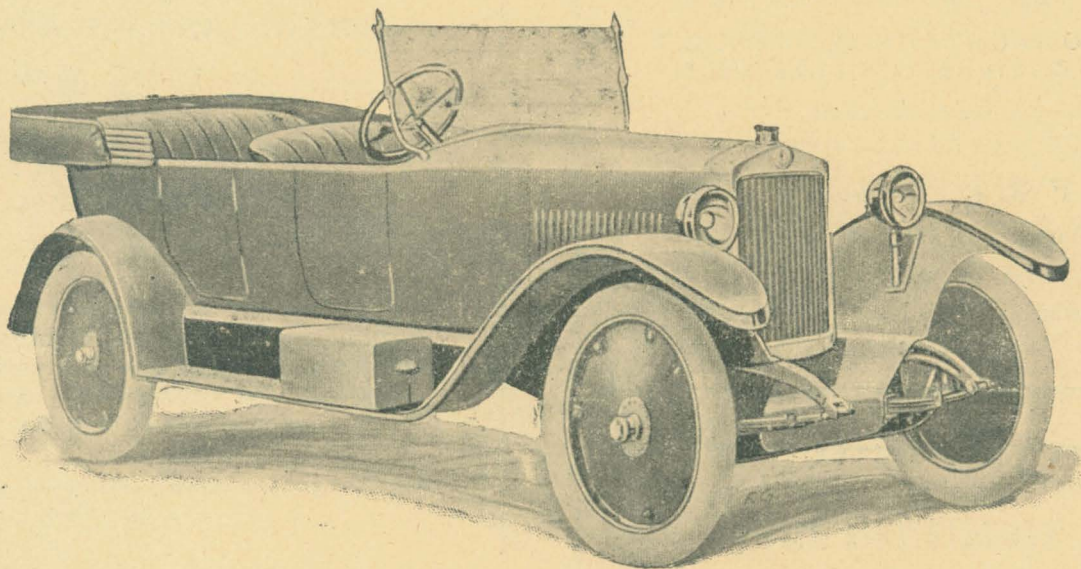
Z przyjemnością stwierdzamy, że rozwój tego najpoważniejszego w Polsce tygodnika sportowego równomiernie i stale idzie naprzód.

Liczne, estetycznie wykonane kolumny ogłoszeń wyczerpująco informują sportsmenów naszych o najpoważniejszych źródłach zakupu.

„MAGNET“
 Z. POPLAWSKI i M. LEWANDOWSKI
 WARSZAWA, NOWOGRODZKA 31 TELEFON 19-31
 SPECJALNOŚĆ:
 OŚWIETLANIE I ZAPALANIE AUTOMOBILI
 NAPRAWA I PRZERÓBKA:
 MAGNETO, DYNAMO, STARTERÓW i t. d.
 AKUMULATORÓW ŁADOWANIE I NAPRAWA
 CZĘŚCI ZAPASOWE RÓŻNYCH SYSTEMÓW
 SZYBKO — TANIO — DOKŁADNIE



Najlepsze Samochody B E R L I E T



J E N E R A L N E
P R Z E D S T A W I C I E L S T W O
N A P O L S K E

T^{WO} AUTOSKŁAD

W. KRUSZEWSKI
A. MATWIEJEW

W A R S Z A W A

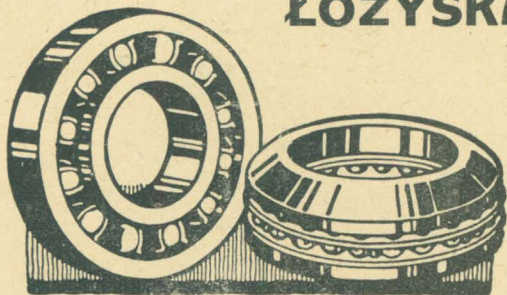
J E R O Z O L I M S K A 32

T E L. 265-07, 258-03

KAROL KUSKE

Warszawa, Nowogrodzka № 12, Tel. 63-61
 Depesze „KARKUS” : : : : : Istnieje od 1909 r.

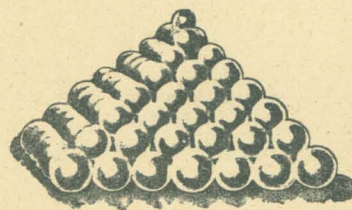
ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE



normalne i skośne, 1 i 2-
 rzędowe, stałe i wahlwe

KULKI STALOWE
 luzem i w oprawkach

Koła samochodowe „RAF”



METEOR

DIE VOLLKOMMESTE ELEKTRISCHE
 AUTOMOBILHEIZUNG DER WELT.

Wo nicht erhältlich direkt vom
 GENERALVERTRIEB

ALFRED BAUCH

Automobil-Zubehör engros

DANZIG

Langgarten 23 : : : : Telef. 22-42

Rührige Vertreter an allen Plätzen gezucht

PIERWSZA KRAJOWA FABRYKA AKUMULATORÓW

„ERGS”

WL. INŻ. GOLDE

WARSZAWA

ELEKTORALNA 10 TELEFON 193-59

Poleca wszelkiego rodzaju akumulatory
 (typy normalne, Bosch'a, Fiata, Dodge'a,
 Cadillaca, i inne) do oświetlenia starteru,
 zapalenia etc. Pojemność i trwałość
 gwarantowana

Przyjmuje się akumulatory do naprawy
 i ładowania

ROK ZAŁOŻENIA 1850

FABRYKA KAROSERJI I POWOZÓW

„Józef Rentel i S-ka”

Warszawa

Leszno 23

Tel. 240-33

Przyjmuje zamówienia na
 luksusowe karesorje wszel-
 kich rodzajów. Wykonywa
 ciężarowe i reklamowe ka-
 roserje, oraz wszelkie od-
 nówki reperacje karoserji.

Lakierowanie samochodów angielskimi lakierami, po-
 krowce, budy z brezentów krajowych i zagranicznych



Kuster & Marosky

BERLIN Sw, 68.
 Linden-Strasse 18-19.

AKCESORJA SAMOCHODOWE

Adres telegraficzny:
 LIMOFON-BERLIN