

Auto

ILUSTROWANE CZASOPISMO
SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI
ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE
DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE
ET DES CLUBS AFFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIACU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6—TELEFON 287-05

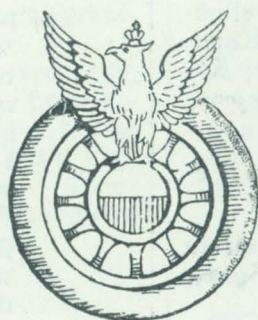
(AUTOMOBILKLUB)

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6—TELEF. 287-05

(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 3)

KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN

WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

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

PRENUMERATA:

| | |
|----------------------|--------|
| Rocznie | 24 zł. |
| Kwartalnie | 6 zł. |
| Zagranicą | 32 zł. |

CENA OGŁOSZEŃ:

| | $\frac{1}{1}$ | $\frac{1}{2}$ | $\frac{1}{4}$ | $\frac{1}{8}$ | $\frac{1}{16}$ |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| 2 i 3-cia okładka za tekstem | 240 | 140 | 85 | 50 | 30 |
| 4 okł., przed tekstem i w tekście | 300 | 180 | 100 | 60 | 40 |
| Wklejka | 360 | 210 | — | — | — |

Fotografie i klisze na rachunek klienta.

TREŚĆ NUMERU:

Konwencja turystyczna. — Małopolski Klub Automobilowy (komunikat). — Polski Związek Motocyklowy (obwieszczenie). — Zawody w St. Sebastien. M a k. — Grand-Prix Belgji, M. K. — Tragiczny Grand-Prix Niemiec, M a k. — Urzędowe — Doraźne pobieranie kar administracyjnych. — Nowe znaki drogowe. — Zdzierstwo. — Harce uliczne. — Nowy samochód Austro-Daimler typu ADM sportowy 3 litrowy, Inż. B. Ruśkiewicz, — Nowy tor kolarski i otwarcie sezonu wyścigowego w Krakowie, Inż. A. Glück. — Cel i zadanie wystawy przemysłowo-sportowej. — Kronika. — Z czasopism. — Odpowiedzi Redakcji. — Ogłoszenia.

PP. AUTOMOBILIŚCI
powinni zawsze pa-
miętać że — ze wzglę-
du na pewność ruchu
— szwedzkie łoży-
ska kulkowe i rolko-

SKF

we nabyć można bez-
zwłocznie we wszyst-
kich większych mia-
stach Polski. Główny
skład: Warszawa,
KOPERNIKA 13,
telefony: 12-14, 12-15

Konwencja Turystyczna

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 30 lipca 1925 r. — Dz. U. R. P. Nr. 89 poz. 626).

Dnia trzydziestego maja tysiąc dziewięćset dwudziestego piątego roku w Pradze została podpisana Konwencja Turystyczna pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o następującem brzmieniu dosłownem:

ożywieni wspólnem pragnieniem dalszego rozwoju wzajemnych stosunków, opartych na podstawie traktatu handlowego i innych umów ekonomicznych, mając na względzie umożliwienie swym obywatelom korzystania z piękna przyrody przez ułatwienie i popieranie ruchu turystycznego na pograniczu polsko-czechosłowackiem.

postanowili zawrzeć Konwencję Turystyczną oraz wyznaczyli w tym celu Pełnomocników, a mianowicie:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

p. dr. W a l e r e g o G o e t l a,

Profesora Geologii na Uniwersytecie Jagiellońskim i Akademii Górniczej w Krakowie, Komisarza Rządu Polskiego w Międzynarodowej Komisji do wytknięcia granicy polsko-czechosłowackiej, i

p. J e r z e g o B o g o r y a - K u r z e n i e c k i e g o,

Radcę Ministerjalnego i Kierownika Komitetu i Referatu Tranzytowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych;

Prezydent Republiki Czechosłowackiej:

p. J a n a D v o r a c k a,

Ministra Pełnomocnego i Szefa Sekcji Ekonomicznej Ministerstwa Spraw Zagranicznych, oraz

p. W ł a d y s ł a w a K o v a r a,

Radcę Ministerjalnego w Ministerstwie Handlu, którzy uzgodnili po wymianie pełnomocnictw, uznanych za dobre i sporządzone we właściwej formie, następujące postanowienia:

Artykuł pierwszy.

Zostaje ustalony „pas turystyczny” o szerokości, określonej na mapie, dołączonej jako część integralna do niniejszej Konwencji obejmujący wszystkie tereny ważne pod względem turystycznym po obu stronach granicy polsko-czechosłowackiej. W pasie tym zapewniona jest swoboda ruchu turystycznego na jednakowych warunkach dla obywateli obu Stron kontraktujących.

Art. 2.

Pas turystyczny obejmuje trzy części w szczególności:

1. Część pierwsza obejmuje terytorjum, ograniczone:

a) po stronie polskiej, liniami kolejowemi Cieszyn—Bielsk, Bielsko—Żywiec, Żywiec—Su-

cha—Chabówka—Rabka, stąd drogą turystyczną, znaczoną przez koty 940, 1207 na szczyt Turbacza (1311 m), na mapie mylnie oznaczony jako Niedźwiedź, stąd grzbieciem górskim przez Wierch Przysłop (1187 m) na wschód po szczyt Gorzec (1229 m), a stąd do wsi Ochotnicy drogą górską, w dalszym ciągu drogą, prowadzącą z Ochotnicy do gościńca, wiodącego doliną Dunajca ze Szczawnicy, następnie wzdłuż niego z biegiem rzeczki przez Łącko do Starego Sącza; stąd granica pasa turystycznego biegnie wzdłuż dróg i ścieżek górskich przez Myślec na szczyt Ostrej (838 m), grzbieciem przez Pisaną Halę (1044 m), koty 1083 i 983, Groniek (1882 m), przez Słotwinę do Krynicy, a stąd gościńcem przez Tylicz i Muszkę ku granicy państwowej;

b) po stronie czechosłowackiej, od koty 558 w punkcie, gdzie granicę państwową przecina gościniec Konieczna — Zborów, następnie wzdłuż niego przez Zborów do Bardjowa, stąd wzdłuż drogi, wiodącej przez Tarnów i Malczów do Obruczej, stąd wzdłuż granicy państwowej do Popradu, dalej doliną Popradu wzdłuż drogi, względnie linii kolejowej, do Lubotyń, dalej wzdłuż gościńca, wiodącego przez Pławiec, Pławnicę i Lubowlę do Podolińca, stąd wzdłuż linii kolejowej Podoliniec — Poprad — Liptowski Św. Mikołaj — Krulewiany — Żylin — Czacza do Turzówki, stąd wzdłuż gościńca, wiodącego z Turzówki przez koty 508 i 867 do Bilej, a wreszcie wzdłuż linii kolejowych Bila — Frydland, Frydland — Frydek — Mistek, Frydek — Mistek Czeski Cieszyn.

2. Druga część obejmuje terytorjum po obu stronach granicy wzdłuż linii kolejowej Stryj — Munkaczewo. Terytorjum to ograniczone jest następującą linią:

a) po stronie polskiej, od przecięcia granicy państwowej przez gościniec Niżny Werczki—Klimiec, wzdłuż tego gościńca przez Tucholkę do Pławia, stąd drogą jezdnią przez Hołowiecko do Tuchli, dalej doliną Oporu do ujścia Różanki, a stąd przez szczyty Kiczurka (875 m), Płaj (876 m), Wysoki Wierch (1245 m) na szczyt Czarna Repa;

b) po stronie czechosłowackiej, od skrzyżowania drogi Oporzec — Wyżne Studene doliną potoku Studeny aż do Iski, stąd przez Bukowce na szczyt Hrabie (1374 m), dalej przez Zeniową (1598 m) do stacji kolejowej Woczn, stąd na północ wzdłuż linii kolejowej lub drogi do Wołowca, stąd gościńcem Wołowiec—Wyżny Werczki do Zdienowej, doliną Zdienuwki przez Bukowiec do szczytu Ruski Put (1311 m).

3. Trzecia część obejmuje terytorjum po obu stronach linii kolejowej Stanisławów — Worochta—Trzebusza, ograniczone linią:

- a) po stronie polskiej, od szczytu Douha (1368 m) przez Babiny Pohar doliną Zielenicy do Leśniczówki Ilma, odtąd drogą przez przełęcz Szczewka do Dory, odtąd wzdłuż gościńca przez Jaremcze, Mikuliczyn do Tatarowa, odtąd grzbietem gór przez szczyty Wrochoteński (1325 m), Kituluwkę (1382 m) na drogę jezdnią z Worochty przez Krzywopole do Żabiego — Ilcia, stąd doliną Czarnego Czeremoszu do Jawornika, dalej doliną Szybego na szczyt Stoch (1655 m),
- b) po stronie czeskosłowackiej, ze szczytu Stoh (1655 m) po grzbiecie górskim przez Korbul (1700 m), Mieniskę (1820 m), Mezipotoky (1716 m), Bandriaska (1974 m), Pop Iwan (1960 m), Prelukę (1416 m), Żouty (1893 m), do stacji Trebusza, stąd doliną Cisy do Biliny, dalej ścieżką górską przez szczyt Douhyj (870 m) na grzbiet pasma Świdowca i wzdłuż niego ku północy przez szczyty Stare (1475 m), Bliżnicę (1883 m), Stih (1707 m), Tatulską (1774 m), Tatarówkę (1710 m), odtąd przez przełęcz Okole na szczyt Bratkowską (1782 m)

Art. 3.

Członkowie towarzystw, wymienionych w art. 4, mają prawo przebywania również w miejscowościach, przeciętych liniami kolejowymi, stanowiącymi granicę pasa turystycznego.

Pozatem, poza granicami pasa turystycznego, mają oni na podstawie legitymacji, wydanej i potwierdzonej wedle art. 4, prawo do korzystania z pociągów, kursujących na liniach kolejowych: Czeski Cieszyn — Bogumin, Bogumin — Piotrowice — Dziedzice, Dziedzice — Bielsko, oraz liniach Chabówka — Nowy Sącz i Nowy Sącz — Stary Sącz.

Art. 4.

Obywatele Rzeczypospolitej Polskiej oraz Czechosłowackiej, będący członkami towarzystw turystycznych, lub narciarskich, mających siedzibę w Polsce lub Czechosłowacji, które oznaczają obydwaj Rządy po uprzednim porozumieniu, mają prawo swobodnego ruchu w pasie turystycznym na podstawie legitymacji, wydanym im przez odnośne towarzystwo i zaopatrzonych w fotografie posiadacza.

Legitymacje te podlegają zatwierdzeniu właściwych władz administracyjnych I-ej instancji stałego miejsca zamieszkania posiadacza legitymacji oraz odnośnych urzędów konsularnych, poczem zyskują charakter przepustki, zwanej „przepustką turystyczną”. Zatwierdzenie przez urzędy konsularne będzie wydawane bezpłatnie, a ma ono ważność na okres jednego roku kalendarzowego.

Zarówno zatwierdzenia władz administracyjnych, jak i urzędów konsularnych mogą być odmówione bez podania powodu.

Rządy obu Państw mogą w porozumieniu wprowadzić zmiany powyższych warunków.

Art. 5.

Właściwe władze administracyjne I-ej instancji obu Stron kontraktujących mogą wydawać specjalne legitymacje zbiorowe dla wycieczek szkolnych na przeciąg 6 dni, upoważniające do swobodnego ruchu w pasie turystycznym z zastrzeżeniem, że kierownik wycieczki wykaże się poświadczeniem

dyrekcji szkoły i dołączeniem listy imiennej uczestników wycieczki oraz legitymacją osobistą towarzystw, oznaczonych wedle art. 4.

Art. 6.

Obie Strony zobowiązują się udzielać we wzajemnym porozumieniu członkom towarzystw, oznaczonych wedle art. 4, zniżek kolejowych na liniach, leżących w pasie turystycznym. O rozmiarach tych zniżek i warunkach ich otrzymania porozumieją się władze kolejowe obu Państw.

Art. 7.

Członkowie towarzystw, oznaczonych wedle art. 4, mogą w obrębie pasa turystycznego przekraczać granicę państwową również na drogach turystycznych oraz będą korzystali z udogodnień celnych, przewidzianych dla ruchu podróźnych.

Art. 8.

Korzystanie przez posiadaczy przepustek turystycznych z pojazdów mechanicznych, jak i wogóle ruch turystyczny kołowy, odbywać się może tylko według przepisów, obowiązujących w tej mierze w obydwóch Państwach.

W obrębie pasa turystycznego będzie dopuszczony na zasadzie wzajemnego porozumienia ruch autobusów osobowych, należących do przedsiębiorstw obu Stron, zawierających Konwencję.

Art. 9.

Zapewnia się swobodę dojazdu i dowozu do schronisk, leżących na terytorjum jednej ze Stron kontraktujących, przez terytorjum drugiej, o ile nie ma innego dojazdu i przy zachowaniu istniejących przepisów.

Art. 10.

W punkcie granicznym Łysa Polana — Jaworzyna, w Tatrach, przywrócone zostanie połączenie telefoniczne obu Stron w celu ułatwienia służby ratunkowej i meteorologicznej.

Obie Strony zobowiązują się do udzielania jak najdalej idącego poparcia i ułatwienia polskiej i czeskosłowackiej służbie meteorologicznej w pasie turystycznym, w kierunku wzajemnego bezpośredniego komunikowania sobie wiadomości meteorologicznych.

Art. 11.

Niniejsza Konwencja nie dotyka specjalnych lokalnych ułatwień ruchu turystycznego w obrębie Tatr oraz w Beskidach Śląskich.

Art. 12.

Celem przestrzegania postanowień niniejszej Konwencji, odbywać się będą w razie potrzeby zjazdy interesowanych władz obu Stron i delegatów towarzystw, oznaczonych wedle art. 4, zwoływane w porozumieniu przez oba Rządy.

Art. 13.

Instrukcje, które Rządy obu Stron kontraktujących wydadzą dla swych władz wykonawczych celem wprowadzenia niniejszej Konwencji w życie, zostaną zakomunikowane Rządowi drugiej Strony.

Art. 14.

Niniejsza Konwencja będzie ratyfikowana, a dokumenty ratyfikacyjne zostaną wymienione w Warszawie. Konwencja wejdzie w życie po upływie 15 dni od dnia wymiany dokumentów ratyfikacyjnych i pozostanie w mocy tak długo, dopóki nie zostanie wypowiedziana przez jedną ze Stron kontraktujących za rocznym wypowiedzeniem.

Na dowód czego Pełnomocnicy podpisali niniejszą Konwencję i opatrzyli ją swymi pieczęciami.

Spisano w Pradze, trzydziestego maja tysiąc dziewięćset dwudziestego piątego roku, w dwóch oryginałach, po jednym dla każdej Strony.

(L. S.) Walery Goetel

(L. S.) Jerzy Bogorya-Kurzeniecki

(L. S.) Jan Dvoracek

(L. S.) Ladislav Kovar

Zaznajomiwszy się z powyższą Konwencją, uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości, jak i każde z zawartych w niej postanowień, oświadczamy, że jest ona przyjęta, ratyfikowana i zatwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy opatrzone pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

W Warszawie, dnia 15 września 1925 r.

(—) S. Wojciechowski
Przez Prezydenta Rzeczypospolitej

Prezes Rady Ministrów:

(—) W. Grabski

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) A. Skrzyński.

Małopolski Klub Automobilowy

ogłasza, iż w dn. 5-tym września organizuje we Lwowie **Gymkhanę samochodową**, w dn. zaś 12 września **Międzynarodowe wyścigi samochodowe**, ze startem na 23 kl., na szosie Stryjskiej, finiszem zaś na 3.1 klm. (o długości toru 20 klm).

Informacji udziela i zapisy przyjmuje Małopolski Klub Automobilowy, Lwów, Hotel Krakowski, tel. 3 - 75, 34 - 29, 48 - 48.

O b w i e s z c z e n i e

Zebrań przedstawicieli Zarządów Polskiego Związku Motocyklowego z siedzibą w Poznaniu i Polskiego Związku Motocyklowego z siedzibą w Warszawie po wyjaśnieniu nieporozumień, wynikłych w związku z powstaniem tych organizacji sportowych, niniejszem podają do publicznej wiadomości, że po uzgodnieniu celów i zadań, obydwie związki dla dobra sportu motocyklowego będą pracować w ścisłym porozumieniu aż do czasu Nadzwyczajnych Walnych Zebrań, które postanowią o połączeniu obydwóch organizacji w jeden Związek Motocyklowy, reprezentujący cały sport motocyklowy w Polsce.

Poznań, 12 sierpnia 1926 r.

| | |
|---|--|
| Za Zarząd Polskiego Zw. Motocykl. z siedzibą w Poznaniu | Za Zarząd Polskiego Zw. Motocykl. z siedzibą w Warszawie |
| (—) K. Zymalski vice-prezes | (—) Englicht vice-prezes |
| (—) Kaczkowski sekretarz | (—) Modzelewski sekretarz |
| (—) Mańczak kpt. komandor. | |

Zawody w Saint Sebastien

ZAWODY w Saint Sebastien zaprojektowane zostały, jako najświetniejsza impreza tegorocznego kalendarza sportowego. W programie ich pomieszczone zostały tak frapujące konkurencje, jak wyścig o Grand Prix Europy dla samochodów półtoralitrowych, dwunastogodzinny konkurs wytrzymałości dla samochodów turystycznych i wyścig o Grand Prix Hiszpanji, dostępny dla wszystkich kategorii samochodów wyścigowych (formule libre). Nic zatem dziwnego, że oczy całego świata sportowego zwróciły się na miasto Saint Sebastien, w którym Automobilklub Hiszpanji, pod protektoratem króla Alfonsa XIII, organizował ten świetny meeting, a fabryki samochodów tłumnie pospieszyły ze zgłoszeniami. W krótkim czasie zdołano zgromadzić na liście zapisów do trzech wyżej wyliczonych zawodów zupełnie nieprawdopodobną w dzisiejszych czasach cyfrę 103 konkurentów, marek angielskich, amerykańskich, francuskich, hiszpańskich, niemieckich i włoskich.

Niestety ostry kryzys, jaki przechodzą w tym roku wszystkie wielkie europejskie wyścigi samochodów, nie oszczędził i zawodów w Saint Sebastien, redukując bardzo ilość współzawodników. W wyścigu o Grand Prix Europy zamiast 21 zapisanych uczestniczyło 6 samochodów, w konkursie dla samochodów turystycznych zamiast 52 tylko 16 a w Grand Prix Hiszpanji na 30 zgłoszonych startowało 10 wozów. Ogółem więc we wszystkich zawodach brało udział zaledwie 32 samochody. Stało się to przedewszystkiem dlatego, że 70 procent zgłoszonych maszyn pochodziło z fabryk francuskich, które skutkiem kryzysu walutowego, panującego obecnie we Francji, nie mają po większej części

środków na kosztowne ekspedycje sportowe. Co się zaś tyczy marek innych narodowości, to dla tych trudniej znaleźć wytłumaczenie; opinia fachowców skłania się ku twierdzeniu, że powodem są tu wady regulaminu międzynarodowych zawodów.

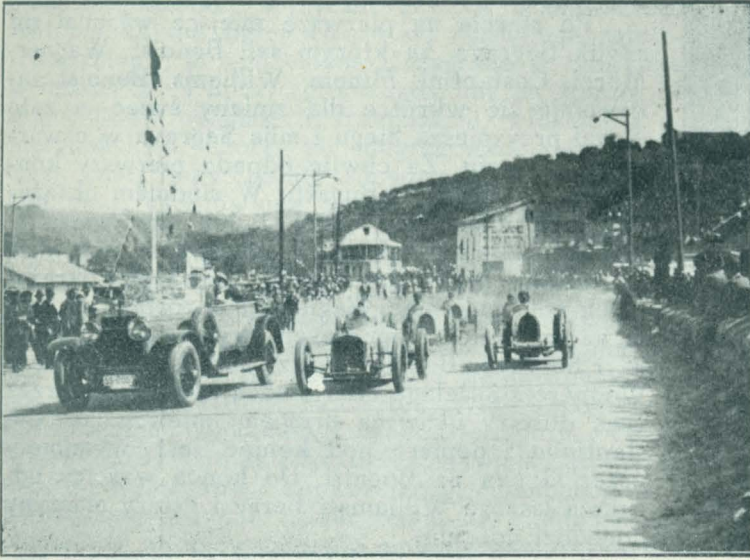
Do wyścigu o Grand Prix Europy, rozegranego w dniu 18 lipca, stanęły dwie obsady, francuskich fabryk Bugatti i Delage. Samochody Bugatti prowadzili Costantini, Goux i Minoia, zaś u steru ośmiocylindrowych wozów Delage zasiedli Bourlier,



Rys. 180. Grand Prix Europy w St. Sebastien.
Goux po zwycięstwie odbiera powinszowanie p. Bugatti.

Benoist i Morel. Wyścig rozegrał się na przestrzeni 779 km. 175 m. w 45 okrążeniach trudnego szosowego toru Lasarte.

Mimo niewielkiej liczby zawodników bieg miał przebieg niezmiernie ciekawy, ze względu na to, że, siły obu obsad były zupełnie równe. Przez cały czas wyścigu niepodobna było przewidzieć komu



Rys. 181. Grand Prix Europy w St. Sebastien. Start.

ostatecznie przypadnie zwycięstwo, gdyż co chwila inny konkurent znajdował się na czele. Z początku bieg prowadził Goux, za którym szedł Minoia, Costantini i Benoist. Kilka okrążeń później na czele jest już Benoist, przed Costantinim i Gouxem. Wkrótce jednak Benoist zatrzymuje się, a pierwsze miejsce po zażartej walce zdobywa z dalszej pozycji Morel. Jednakże i Morel jest zmuszony się zatrzymać i na czoło wychodzi z powrotem Goux, lecz także nie na długo; po kilku okrążeniach mijają go Bourlier, później znowu Goux bije Bourliera, aż wreszcie obaj ustępują Costantinemu. Ten świetny kierowca przez czas dłuższy jedzie na pierwszym miejscu, aż dopóki konieczność reperacji silnika nie zmusza go do zatrzymania. Goux, który szedł za Costantinim odzyskuje wtedy pierwsze miejsce i w walce z Bourlierm doprowadza do końca. Wszystkie sześć samochodów kończy wyścig, co jest wynikiem zdawna nienotowanym:

1. Goux (Bugatti) 6:51:52 szybkość średnia na godzinę 113 km. 746 m.; 2. Bourlier (Delage). 3. Costantini (Bugatti). 4. Minoia (Bugatti). 5. Benoist (Delage). 6. Morel (Delage).

Zawody odbywały się podczas tak szalonego upału, że kierowcy bardzo męczyli się jazdą i musieli być często zastępowani przez kierowców zapasowych, których w końcu poprostu zabrakło. Krytycznej sytuacji, jaka się wytworzyła, zapobiegnięto przez zwerbowanie kilku kierowców z pośród sławnych jeźdźców, przybyłych na wyścigi jedynie w charakterze widzów i nie posiadających prawa uczestniczenia. Dzięki temu wszystkie samochody skończyły bieg w doskonałym czasie, ale zarazem naruszone zostały przepisy międzynarodowego regulaminu wyścigów i komisarze zmuszeni byli dyskwalifikować dwa samochody Delage — Roberta Benoist i Bourliera, oraz jeden Bugatti — Minoi. W ten sposób klasyfikacja ostateczna wypadła inaczej, a mianowicie drugie miejsce przypadło Costantinemu, a trzecie Morelowi.

Drugie zawody meetingu hiszpańskiego, konkurs wytrzymałości dla samochodów turystycznych, odbyły się w czwartek, 22 lipca. Szesnaście zgłoszonych samochodów podzielono na pięć następujących kategorii:

Kat. 1100 cm.³: Senechal — Degouy (Senechal), Leonard — de Zuniga (Chenard Walcker), Lagache — Pisart (Chenard Walcker).

Kat. 2000 cm.³: Minoia — Morandi (O. M.), bracia Danieli (O. M.), Balestrero (O. M.), Rost — Ladhuie (Georges Irat), Dery — Rossi (Georges Irat), Baulieux — de Gendron (T. A. M.), Heredia — Diaz (T. A. M.).

Kat. 3000 cm.³: Laly — Flohot (Aries).

Kat. 5000 cm.³: Boillot — Serre (Peugeot), Rigal — Latailleur (Peugeot).

Kat. pow. 5000 cm.³: Werner — Walb (Mercedes), Caracciola — Kühnle (Mercedes), Merz — Gartner (Mercedes).

Dla wyrównania szans poszczególnych kategorii zastosowany został handicap, polegający na tem, że słabsze maszyny wcześniej rozpoczęły bieg niż silniejsze, a koniec wyścigu nastąpił w jednym czasie dla wszystkich konkurentów. W praktyce przeprowadzono to w ten sposób, że samochody kategorii 1100 cm.³ startowały o g. 11 przed południem, kategorii dwulitrowej o 11 minut 55, trzylitrowej o 12 min. 1, pięcilitrowej o 12 min. 15 i najwyższej o wpół do pierwszej. Koniec biegu nastąpił o g. 11 w nocy.

Przebieg i rezultaty konkursu, niesłychanie ciekawe z technicznego punktu widzenia, niezbyt były emocjonujące dla widzów. Małe samochody Chenard Walcker, które pierwsze wyruszyły ze startu, nie pozwoliły dojść do siebie silniejszym samochodom i przez dwanaście godzin nieprzerwanie prowadziły bieg, wygrywając go bezkonkurencyjnie. Na dalszych miejscach walka była również niezbyt ożywiona, jedynie tylko w kategorii dwóch litrów silnie konkurowały ze sobą samochody O. M. i Georges Irat. Największe maszyny, Peugeot i Mercedes, nie wzięły wcale udziału w walce o pierwsze miejsca, skutkiem ciężkich warunków handicapu, a także dzięki nadspodziewanie wielkiej szybkości słabszych samochodów. Szczególniej, słabe wyniki osiągnęły Mercedesy, które mimo swych sześciu litrów pojemności i kompresora, szły prawie ciągle na ostatnich miejscach. Ciepłota obsada niemiecka miała tego dnia wyjątkowego pecha, w szczególności do pneumatyków, których zużyła fantastyczną



Rys. 182. Grand Prix Europy w St. Sebastien. Bourliel mdleje wskutek upału.

ilość, tak, że zabrakło opon i dętek na punktach zaopatrzenia.

Podczas wyścigu wycofały się samochody: Aries, O. M. braci Danieli, Georges Irat obsady Dery — Rossi oraz oba samochody T. A. M. Ta ostatnia marka podzieliła los wszystkich firm, po raz pierw-



Rys. 183. Grand Prix Europy w St. Sebastien. Goux na punkcie zaopatrzenia.

szy uczestniczących w konkursie wytrzymałości. Małe niedopatrzania w przygotowaniu maszyn, które w ciągu biegu są powodem ciągłych zatrzymań, oraz brak wprawy u kierowców w tego rodzaju jeździe konkursowej, powodują zawsze bezapelacyjne odpadnięcie nowicjuszy.

Fabryka Chenard Walcker odniosła wspaniałą sukces. Mały samochód tej marki, zaopatrzony w kompresor i karoserję kroplową, zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji konkursu, przebywając ogromny dystans 1245 km. 382 m. z szybkością średnią 103 km. 780 m/godz., co stanowi rekord światowy dwunastogodzinnej jazdy po szosie. Drugi samochód, również ze specjalną karoserją, lecz bez kompresora przejechał 1229 km., wykazując szybkość średnią 102 km. 449 m/godz. Żaden inny z konkurujących samochodów nie osiągnął tak wielkiej szybkości! A oto ostateczne wyniki:

1. Leonard—de Zuniga (Chenard Walcker) 1245 km. 382m.; 2. Lagache—Pisart (Chenard Walcker) 1229 km. 354 m.; 3. Minoia—Morandi (O. M.) 1128 km. 529 m.; 4. Boillot — Serre (Peugeot) 1083 km. 457 m.; 5. Rigal—Letailleur (Peugeot) 1078 km. 107 m.; 6. Merz — Gartner (Mercedes) 1069 km. 74 m.; 7. Caracciola—Kühnle (Mercedes) 1067 km. 153 m.; 8. Balestrero (O. M.) 1059 km. 278.; 9. Rost — Ladhuie (Georges Irat) 1058 km. 105 m.; 10. Werner—Walb (Mercedes) 1055 km. 685 m.; 11. Senechal — Degouy (Senechal) 1043 km. 444 m.

Przejdziemy na koniec do omówienia ostatniego konkursu, a mianowicie wyścigu o Grand Prix Hiszpanji, urządzonego w dniu 25 lipca na przestrzeni 708 km. Do wyścigu tego dopuszczone zostały wszel-

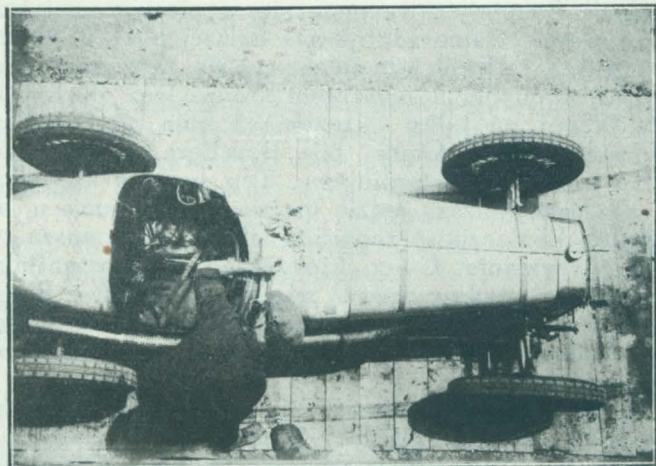
kie samochody wyścigowe bez żadnych ograniczeń, to też zgromadził on na starcie następujących dziesięciu konkurentów, na samochodach dwu i trzy-litrowych:

Segrave (Sunbeam), Benoist (Delage), Costantini (Bugatti), Goux (Bugatti), Morel (Delage), Minoia (Bugatti), Wagner (Delage), Williams (Bugatti), de Buck (Bugatti), Ferry (Bugatti).

Po starcie na pierwsze miejsce wysunął się Anglik Segrave, za którym szli Benoist, Wagner, Morel, Costantini, Minoia, Williams. Benoist zatrzymuje się wkrótce dla zmiany świateł, a zato Morel przyspiesza biegu i mija Segrava w czwartym okrążeniu. Za chwilę odpada pierwszy konkurent, de Buck na Bugatti. W siódmym okrążeniu zatrzymuje się Morel i już nie wyrusza; pierwsze miejsce zajmuje Wagner, a za nim idzie Costantini, który po sześciu dalszych okrążeniach mija na koniec Wagnera i pozostaje na czele aż do końca. Tymczasem wycofują się Benoist i Segrave. Benoist jeździ odtąd na zmianę z Wagnerem i Delage tych dwóch kierowców przez czas dłuższy idzie na drugim miejscu za Costantinim i dopiero pod koniec jest wyminięty przez Goux na Bugatti. Do końca wyścigu odpadają jeszcze Williams i Ferry i cztery maszyny dochodzi do celu:

1. Costantini (Bugatti) 5:35:47 szybkość średnia na godzinę 123 km. 775 m.
2. Goux (Bugatti) 5:52:16.
3. Wagner (Delage) 5:56:57.
4. Minoia (Bugatti) 5:57:26.

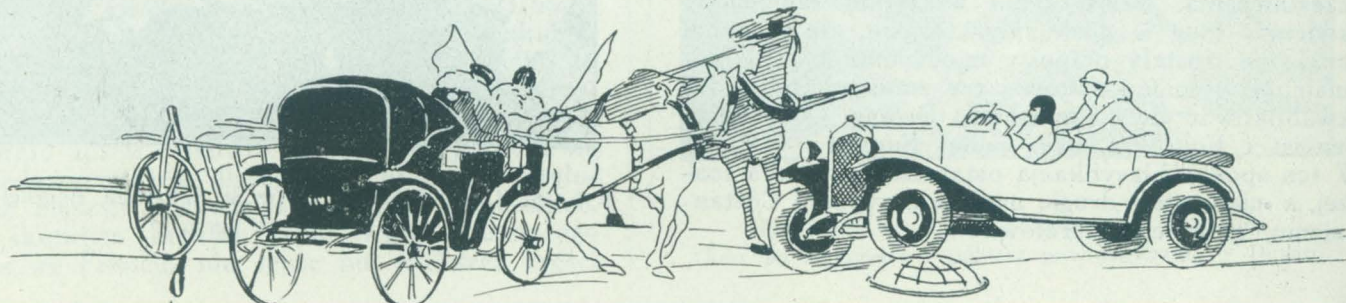
Znakomite samochody konstruktora z Molsheimu odniosły nowe świetne zwycięstwo. Po zdobyciu większości tegorocznych międzynarodowych konkurencji, a mianowicie Grand Prix Rzymu, Tar-



Rys. 184. Zawody w St. Sebastien. Dla zabezpieczenia się od upału zawodnicy poprzebijali otwory w przedniej części karoserji.

ga Florio, Grand Prix Francji i Grand Prix Europy, wspaniałe „pur sang” Bugatti wygrały łatwo Grand Prix Hiszpanji. Marka Bugatti jest więc już dziś najpoważniejszym kandydatem do tegorocznego Mistrzostwa świata.

Mak.



Grand Prix Belgji

O roku 1924, to jest do czasu przemiany Grand Prix Belgji ze zwykłego wyścigu samochodów na konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczworgodzinnej, klasyczne zawody Królewskiego Automobilklubu Belgji cieszą się ogromnym zainteresowaniem i powodzeniem. Rozegrane w tym roku w dniach 3 i 4 lipca, zgromadziły one na starcie 29 samochodów belgijskich, francuskich, włoskich i amerykańskich, które, po nieprzerwanej jeździe w ciągu całej doby, pobiły znowu wszystkie rekordy konkursu, ustanowione w roku ubiegłym.

Regulamin Grand Prix Belgji jest zupełnie odmienny od regulaminu konkursu wytrzymałości w Mans. Przedewszystkiem coroczne rozgrywki konkursu belgijskiego są zupełnie od siebie niezależne; po drugie nie istnieje wcale klasyfikacja ogólna dla wszystkich kategorii, połączona z handicapem, tak jak w zawodach francuskich, lecz tylko klasyfikacja poszczególna dla każdej z osobna kategorii. Poza tem przepisy Grand Prix Belgji stawiają łatwiejsze naogół wymagania konkurującym samochodom i kierowcom, głównie dzięki temu, że eliminują zawodników za niewykazanie wyznaczonej szybkości minimalnej, jedynie tylko w ostatnim okrążeniu, a nie, jak w Mans, kilkakrotnie w ciągu doby.

O ile jednak regulamin konkursu belgijskiego faworyzuje kierowców i maszyny, o tyle w Francorchamps koło Spa, o długości okrążenia 14 km. 914 m., który staje się co roku teatrem tych zawodów, jest znacznie trudniejszym, aniżeli tor w Le Mans, zarówno ze względu na większą ilość i trudność zakrętów, jak również na bardziej nieregularny profil terenu, po którym przebiega. Z tej przyczyny jazda staje się trudniejszą i osiągnięte rezultaty są pod względem szybkości znacznie niższe, niż w konkursie francuskim.



Rys. 185. Grand Prix Belgji w Spa. Rost na G. Irat, zwycięzca kategorii 2 litrów.

Samochody zgłoszone do tegorocznych zawodów podzielone zostały na sześć następujących kategorii:

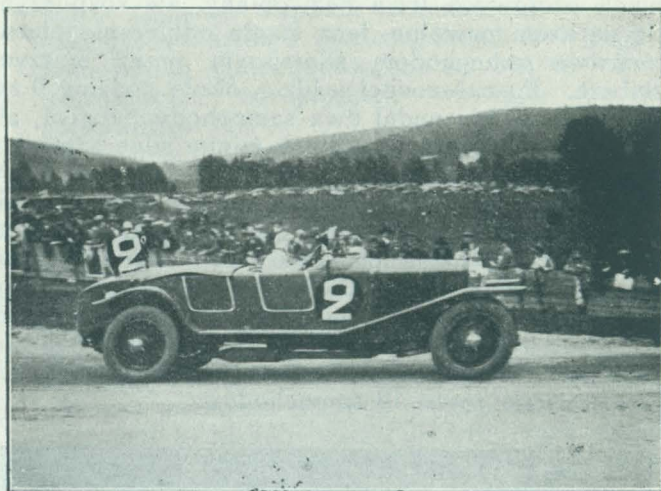
Kat. pow. 3000 cm.³: Excelsior (Dils - Caerels), Peugeot (Boillot - Rigal), Peugeot (Wagner - Serre), Locomobile (Visart - Dubois).

Kat. 3000 cm.³: Aries (Laly - Flohot), Buick (Delcroix - Van Parys).

Kat. 2000 cm.³: Georges Irat (Rost - Burie), Ge-

orges Irat (Derny - Rossi), Th. Schneider (Poirier - Fontaine), Th. Schneider (Tabourin - Lefranc), Ballot (de Buck - Charlier), Ballot (Gheldolf - Buysse).

Kat. 1500 cm.³: F. N. (Lamarche - Mathot), F. N. (Kervyn - Lecomte), F. N. (Deschryver - Delvaux), F. N. (George - de Grady), Corre la Licorne (Lestien-



Rys. 186. Grand Prix Belgji w Spa. Boillot na Peugeot, zwycięzca zawodów.

ne - Balart), Corre la Licorne (Collomb - Vallon), Corre la Licorne (Errecalde - Galois), Ceirano (Cattaneo - Delmarche), Ceirano (Zehnder - Pipe), Ravel (Abit - Rey).

Kat. 1100 cm.³: Salmson (Pierard - Leduc), Salmson (Casse - de Victor), Salmson (De Marmier - Hasley), Mathis (De Bremond - Tailandier), Chenard Walcker (Lagache - Leonard), Chenard Walcker (Pisart - de Zuniga).

Kat. 750 cm.³: Senechal (Thelusson - Barthelemy).

Tak jak we wszystkich konkursach wytrzymałości, każdy samochód prowadziło na zmianę dwóch kierowców, przy czem każdorazowo jeden tylko mógł znajdować się w maszynie.

Start konkursu nastąpił w sobotę 3 lipca o godzinie 4 po południu. Był on najzupełniej podobny do startu zawodów w Le Mans, a więc samochody ustawione zostały po prawej stronie szosy, kierowcy stanęli po lewej, i na sygnał startu, każdy z nich musiał podbiec do swej maszyny, rozruszyć silnik i wyruszać dopiero w drogę.

W pierwszym okrążeniu przechodzi na czele Boillot na Peugeocie przed de Buckiem na Ballot, de Zunigą na Chenard Walcker (maszynka 1100 cm.³), Dernym na Georges Irat, Leonardem na Chenard Walcker i t. d. Wkrótce po starcie wycofuje się amerykański Locomobile z przyczyny bliżej niezanej. W ciągu kilku następnych okrążeń, drugi Peugeot z Wagnerem u steru, dogania Boillota, i odtąd dwa wspaniałe samochody Peugeot przewodzą przez szereg godzin długiemu korowodowi zawodników. Trzecie miejsce zajął Excelsior, prowadzony przez Dilsa, czwarte Aries Laly'ego, a więc na czele znajdowały się same silne wozy.

W ciągu pierwszej godziny oba Peugeoty przeszły 7 okrążeń, czyli 104 km. 398 m. Sześć okrążeń ma ukończonych 18 samochodów, pięć okrążeń — pięć maszyn, cztery koła — dwie i trzy koła — jedna.

W dziewiątym okrążeniu Peugeot obsady Wagner - Serre wychodzi na pierwsze miejsce. W dwie godziny trzystaście okrążeń zrobiły oba Peugeoty, Excelsior, Aries, Georges Irat (Rost - Burie), Ballot (Gheldolf - Buysse) i Chenard Walcker (Lagache - Leonard). O jedno koło z tyłu znajdują się: Buick, wszystkie cztery półtoralitrowki F. N., dwa Salmsony i drugi Chenard Walcker.

Podczas trzeciej godziny Peugeoty znów zamieniły się miejscami. Odtąd sytuacja na dwóch miejscach czołowych trwa bez zmiany, ale rozpoczyna się zarazem powolne, lecz ciągłe odbieranie pierwszeństwa samochodom silniejszym przez maszyny słabsze. Po całonocnej jeździe, około godziny 9 rano, na czele idą nadal dwa samochody Peugeot, ale wielki Excelsior, Aries, Buick i inne silne samochody zostały wyprzedzone przez małe maszyny F. N. i Chenard Walcker. W ciągu nocy wycofały się z konkursu oba samochody Ceirano, oraz Senechal, Mathis, Ballot (de Buck - Charlier) i Corre la Licorne (Collomb - Vallon). Po godzinie 9 rano wycofuje się Peugeot obsady Wagner - Serre skutkiem wpadnięcia do rowu i uszkodzenia, jak również Salmson (de Marmier - Hasley) i Ballot (Gheldolf - De rose). Pozostaje na torze 19 samochodów.



Rys. 187. Grand Prix Belgji w Spa. Lagache na Chenard, zwycięzca kategorii 1100 cm.³.

O godzinie 10 rano pierwszy idzie Peugeot, który przebył 1773 km., drugi F. N. (George - de Grady) z 1713 km., trzeci Excelsior z 1683 km., za którym o kilkanaście metrów Chenard Walcker (Lagache - Leonard), o piąte zaś miejsce walczą: Aries, F. N. (Kervyn - Lecomte) i Chenard Walcker (Pisart - de Zuniga).

Do końca konkursu odpadają jeszcze dwa samochody: Corre la Licorne (Lestienne - Balard) i Salmson (Pierard - Leduc). W dwadzieścia minut

po godzinie drugiej po południu, idący na pierwszym miejscu samochód Peugeot kończy 2175 kilometrów, bijąc ustanowiony w roku zeszłym belgijski rekord jazdy dwudziestoczworgodzinnej, wynoszący 2162 km. Na krótko przed czwartą, wybucha burza, lecz nie wpływa już ona wiele na świetne wyniki, osiągnięte przez współzawodników. Siedemnaście samochodów dochodzi do celu, osiągając w poszczególne kategorie następujące rezultaty:

Kat. pow. 3000 cm.³: 1. Peugeot (Boillot - Rigal) 2309 km., szybkość średnia na godzinę 96 km. 200 m.; 2. Excelsior (Dils - Caerels) 2271 km.

Kat. 3000 cm.³: 1. Aries (Laly - Flohot) 2220 km., szybkość średnia na godzinę 92 km. 600 m.; 2. Buick (Delcroix - Van Parys) 1981 km.

Kat. 2000 cm.³: 1. Georges Irat (Rost - Burie) 2115 km., szybkość średnia na godzinę 88 km. 133 m.; 2. Georges Irat (Derny - Rossi) 2056 km.; 3. Th. Schneider (Poirier - Fontaine) 1951 km.; 4. Th. Schneider (Tabourin - Lefranc) 1937 km.

Kat. 1500 cm.³: 1. F. N. (George - de Grady) 2249 km., szybkość średnia na godzinę 93 km. 700 m.; 2. F. N. (Lamarche - Mathot) 2175 km.; 3. F. N. (Kervyn - Lecomte) 2160 km.; 4. F. N. (Deschryver - Delvaux) 1862 km.; 5. Corre la Licorne (Errecalde - Galois) 1743 km.; 6. Ravel (Abit - Rey) 1564 km.

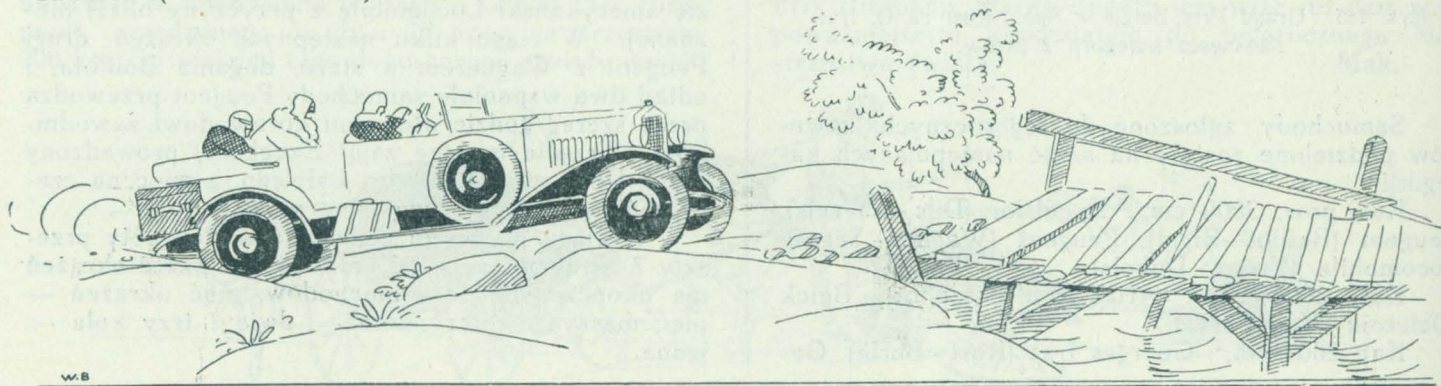
Kat. 1100 cm.³: 1. Chenard Walcker (Lagache - Leonard) 2235 km., szybkość średnia na godzinę 93 km. 125 m.; 2. Chenard Walcker (Pisart - de Zuniga) 2175 km.; 3. Salmson (Casse - de Victor) 2071 km.

Zwycięstwo samochodu Peugeot nazwałby można rewanżem za konkurs wytrzymałości w Mans gdyby... Peugeot miał się sposobność zrewanżować. Niestety, ani Lorraine Dietrich ani Bentley, dwaj najwięksi adwersarze Peugeota w Mans, nie stanęli do zawodów w Francorchamps, a Excelsior, F. N. i Chenard Walcker nie brały udziału w konkursie francuskim. Niemniej, doskonale przygotowany i prowadzony Peugeot odniósł zwycięstwo piękne i zasłużone.

Błyskotliwy wynik małych samochodów F. N. i Chenard Walcker, które, choć należące do dwóch najmniejszych kategorii, wykazały kilometrą niewiele różny od maszyn najsilniejszych, byłby rewelacją konkursu, gdyby nie fakt, że w zawodach zeszłorocznych ta sama obsada Fabrique Nationale przyszła do celu w równie świetnej formie, a Chenard Walcker swymi małymi samochodami 1100 cm.³ zaopatrzonemi w karoserje kroplowe, niejednokrotnie już bił na wyścigach znacznie silniejsze samochody. Nikt się też nie dziwił nieporównanym rezultatom tych dwóch małych obsad.

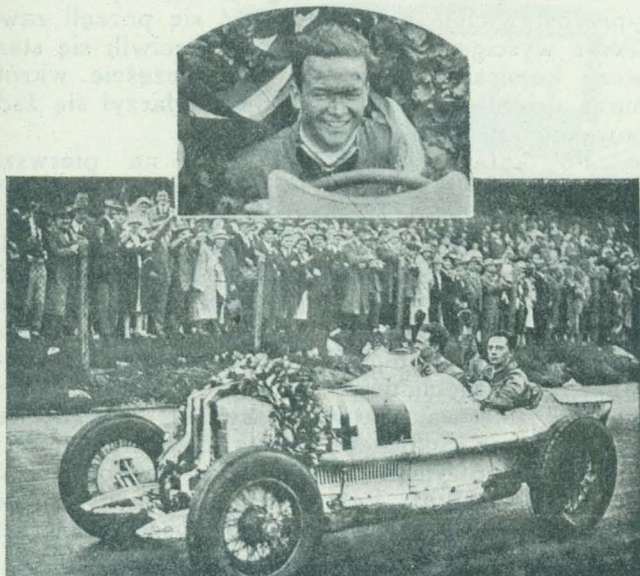
Z innych samochodów zadawalniające wyniki osiągnęły samochody Georges Irat i Aries, szczęśliwsze w Spa, niż w Le Mans, oraz dobrzy outsiderzy swych kategorii: Excelsior, Buick, Th. Schneider i Salmson.

M. K.



Tragiczny Grand Prix Niemiec

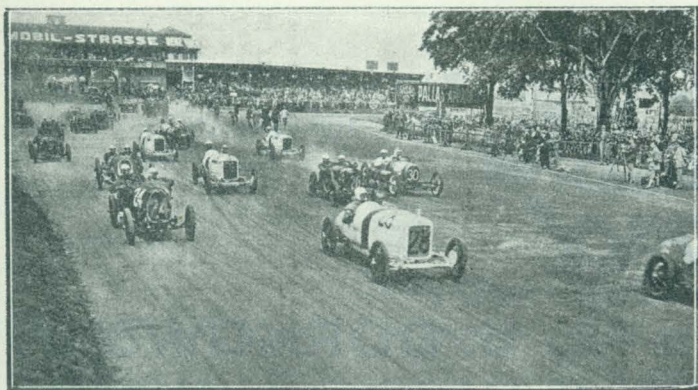
POWOJENNE niemieckie wyścigi samochodowe były dotychczas dziwnie ignorowane. Niechęć, jaką odczuwano do Niemców, szczególnie silna we Francji i Włoszech, krajach, które w sporcie samochodowym mają głos decydujący, sprawiła, że firmy zagraniczne nie brały wcale udziału w niemieckich zawodach, a prasa nie interesowała się ich wynikami. Dopiero w ostatnich czasach, gdy uspokoiła się nieco, rozpetana burzą wojny niemi-



Rys. 188. Grand Prix Niemiec. Zwycięzca Caracciola na samochodzie Mercedes.

wić rasowa, i sportowcy z obu stron przekroczyli Ren i Alpy, sytuacja uległa radykalnej zmianie, czego dowodem jest zorganizowany w Berlinie, w dniu 11 lipca, wyścig samochodowy o Grand Prix Niemiec. Zgromadził on bowiem, oprócz licznej, jak zwykle, konkurencji niemieckiej, szereg zawodników z Francji, Włoch i Czechosłowacji, przy czym ilość samochodów marek zagranicznych stanowiła bez mała połowę ogólnej liczby startujących maszyn.

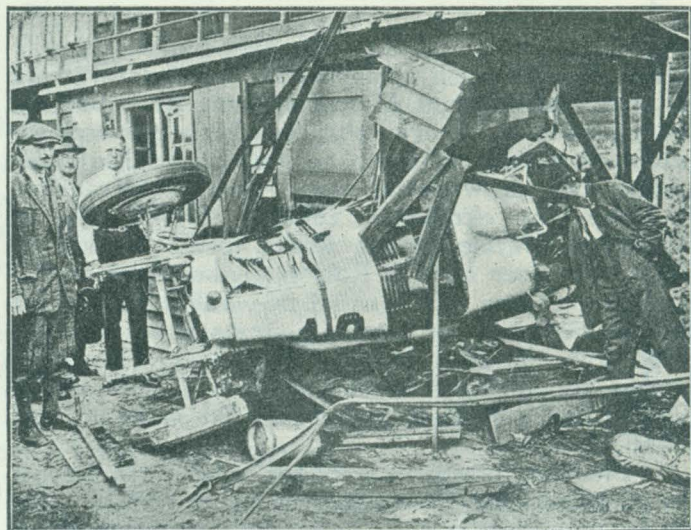
Zmysł organizacyjny Niemców, wyteżona reklama w kraju i zagranicą, oraz niezaprzeczony patriotyzm niemieckich fabryk, które, mimo trudnych warunków finansowych, licznie stanęły na apel, dla uświetnienia największego narodowego wyścigu — zrobiły swoje. W dobie kryzysu klasycznych zawodów, które wiodą oddawna anemiczny żywot, przytłoczone kamienną obojętnością ogromnej większości konstruktorów i fabrykantów samochodowych, na liście zapisów do Grand Prix Niemiec zdołano



Rys. 189. Grand Prix Niemiec. Start samochodów półtoralitrowych.

zgrupować 46 zgłoszeń. Coprawda regulamin, dopuszczający do wyścigu samochody sportowe o dowolnej formie karoserji, pozwalał na wzięcie udziału i tym fabrykom, które nie budują specjalnych podwozi wyścigowych, coprawda dopuszczenie trzech kategorii, 1.500, 2.000 i 3.000 cm.³, zamiast jednej półtoralitrowej, wyłącznie dozwolonej w większości innych klasycznych Grand Prix, powiększyło również ilość współzawodników, tem niemniej jednak liczba zgłoszeń wypadła imponująca, a nawiasem mówiąc, w każdej z poszczególnych kategorii, zapisano więcej samochodów, niż do któregośkolwiek z tegorocznych europejskich wyścigów dla maszyn półtoralitrowych.

Naturalnie do wyścigu stanęła nieco mniejsza od zapisanej, ilość samochodów, gdyż, jak zwykle, kilka z nich nie zgłosiło się do startu, kilka zaś uległo uszkodzeniom na treningach. Poważniejszy wypadek zdarzył się w przeddzień wyścigu na ostatnim treningu, podczas którego niemiecki samochód N. A. G., kierowany przez Heinego, zderzył się z włoską maszyną Chiribiri, prowadzoną przez znanego kierowcę Plate. Obaj kierowcy dotkliwie się poranili, zaś mechanik Platego poniósł śmierć na miejscu. Był to niejako wstęp do całej serii okropnych wypadków, jakie zdarzyły się nazajutrz podczas sa-

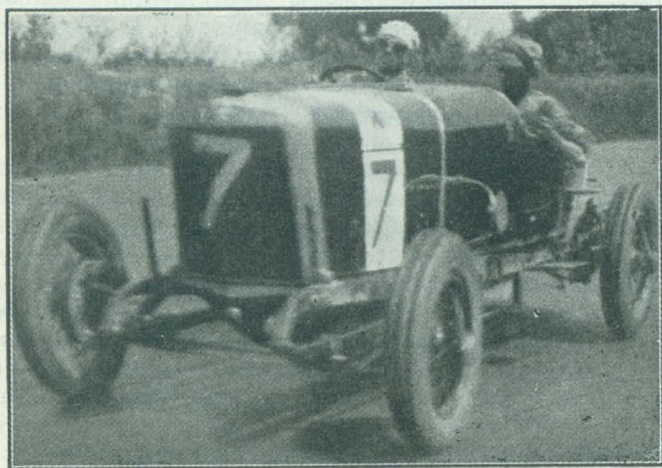


Rys. 190. Grand Prix Niemiec. Rozbity samochód Rosenbergera w zrujnowanym posterunku chronometrystów.

mych zawodów, a które zjednały im słuszną nazwę „tragicznego Grand Prix”.

Jako teren wyścigów, wybrany został autodrom Avus w Grunewald pod Berlinem, doskonale nadający się do zawodów szybkości, chociaż zupełnie niepodobny do innych autodromów. Teren berliński składa się z dwóch, biegnących równolegle obok siebie linii prostych, zakończonych z dwóch stron pętlami, a więc jest to w rzeczywistości tor szosowy, w którym pewne udogodnienia dają kierowcy regularność i nieznaczne przewyższenie obu krzywizn, oraz niespotykana na normalnej szosie szerokość toru, wynosząca na prostych 8 metrów, na jednej pętli 12 a na drugiej 18 metrów. Powierzchnia toru wykonana jest z makadamu bitumowanego i absolutnie wolna od pyłu. Całkowita długość jednego okrążenia daje 19 km. 625 m., a więc dystans wyścigu, rozegranego na przestrzeni 20 okrążeń, wynosił 392,5 kilometra.

Do startu stanęło ostatecznie 38 samochodów. W kategorii trzech litrów startowało 10 maszyn: 3 N. A. G., 2 Alfa Romeo, 2 Austro Daimler, 1 Komnick, 1 Steiger i 1 Hansa, w kat. dwóch litrów 9 wozów: 3 Bugatti, 2 Mercedes, 2 O. M., 1 Bignan i 1 Komnick i w kat. półtoralitrowek 19 samochodów: 4 N. S. U., 3 Brennabor, 3 Bugatti, 3 Pluto, 2 Talbot, 1 O. M., 1 Aga, 1 B. F. A. i 1 Bob. Trzy te kategorie wypuszczane były ze startu co dwie minuty, począwszy od najsilniejszej.



Rys. 191. Grand Prix Niemiec. Willy Cleer na Alfa-Romeo.

Odrązu na początku biegu uwidoczniła się przewaga dwulitrowych samochodów Mercedes. Jedna z tych maszyn, pod kierownictwem Rosenberga, pomimo startu z drugiej pozycji, wyszła już w pierwszym okrążeniu na czoło wszystkich konkurentów, druga zaś, prowadzona przez Rudolfa Caracciola, w czwartym okrążeniu zdobyła drugie miejsce. O dalsze pozycje zacięta walka toczyła Riecken na N. A. G., Cleer na Alfa Romeo, Deilmann na Austro Daimler, Clause na Bignan i in. Tak trwa wszystko do siódmego okrążenia, podczas przebiegu którego wybuchła silna burza; potoki wody deszczowej czynią tor śliskim i niebezpiecznym, to też odpada wielka liczba maszyn, przyczem kilka w tragicznych okolicznościach.

Pierwszy poważny wypadek zdarzył się kierowcy francuskiemu Chassagne, który w ósmym okrążeniu przewrócił się na krzywiznie ze swym samochodem Talbot, raniąc się poważnie w głowę, szyję i ręce, jak również jego mechanik. W temże samem okrążeniu, idący na pierwszym miejscu Rosenberger traci panowanie nad maszyną na zakręcie przed trybunami, i w tempie 150 kilometrów wpada na posterunek chronometrażystów, rujnując go do-

szczętnie. W tym strasliwym wypadku stracili życie jeden z chronometrażystów i mechanik Rosenberga, a sam kierowca i jeszcze wiele osób odniosło ciężkie rany. Prawie jednocześnie także sam wypadek ma czeski kierowca Emmerich na samochodzie Talbot, który wpada w pełnym biegu między publiczność, raniąc ciężko trzy osoby, a sam odnosi lekkie obrażenia; wypadek nie odbiera dzielnemu kierowcy ducha sportowego, gdyż po opatrunku wyrusza on natychmiast w dalszą drogę i kończy bieg, chociaż na bardzo marnem miejscu.

Pod wpływem tych tragedii część publiczności i przedstawiciele prasy domagać się zaczęli zawieszenia wyścigu, czemu jednak sprzeciwili się stowarzyszenia komisarze sportowi. Na szczęście wkrótce burza ucichła, i aż do końca nie zdarzył się żaden poważniejszy wypadek.

Po katastrofie Rosenberga na pierwszym miejscu znalazł się Caracciola, który odtąd na swym ośmiocylindrowym Mercedesie w świetnym „brio” prowadzi aż do końca. Na drugim miejscu idzie Riecken na N. A. G., pierwszy w kat. trzech litrów, tocząc zacięta walkę z Cleerem na Alfa Romeo, nad którym w rezultacie zdobywa dość znaczną przewagę. W kategorii półtoralitrowek, po wycofaniu się samochodów Talbot i Bugatti, pierwsze miejsca zdobywają łatwo doskonale przygotowane i prowadzone samochody fabryki Neckarsulm. W rezultacie więc Niemcy wygrywają bezkonkurencyjnie we wszystkich kategoriach; jedynym kierowcą zagranicznym, który z honorem wyszedł z wyścigu jest francuz Clause na samochodzie Bignan. Zajął on drugie miejsce w kategorii dwóch litrów i czwarte w klasyfikacji ogólnej wszystkich kategorii, która wypadła, jak poniżej:

| | |
|---|---------------|
| 1. Caracciola (Mercedes 2000) | 2 : 54 : 17,8 |
| szybkość średnia na godzinę 135,1 kilometrów. | |
| 2. Riecken (N. A. G. 3000) | 2 : 57 : 33,2 |
| 3. Cleer (Alfa Romeo 3000) | 3 : 00 : 16,8 |
| 4. Clause (Bignan 2000) | 3 : 02 : 07,4 |
| 5. Kloeble (N. S. U. 1500) | 3 : 07 : 27 |
| 6. Schaumburg (O. M. 2000) | 3 : 10 : 57,2 |
| 7. Scholl (N. S. U. 1500) | 3 : 11 : 54,2 |
| 8. Islinger (N. S. U. 1500) | 3 : 13 : 58,8 |
| 9. Santer (O. M. 2000) | 3 : 16 : 54,2 |
| 10. Mueller (N. S. U. 1500) | 3 : 18 : 25,4 |
| 11. Backasch (Brennabor 1500) | 3 : 21 : 26,2 |
| 12. Reichstein (Brennabor 1500) | 3 : 26 : 33,8 |
| 13. Feldmann (Hansa 3000) | 3 : 27 : 45,8 |
| 14. Orska (N. A. G. 3000) | 3 : 28 : 11 |
| 15. Mitzlaff (Brennabor 1500) | 3 : 29 : 01,8 |
| 16. Emmerich (Talbot 1500) | 3 : 29 : 37,6 |
| 17. Waelti (Bugatti 1500) | 3 : 31 : 17,8 |

Mak.

ZAPRASZAMY

DO ODWIEDZENIA NASZEGO SALONU WYSTAWOWEGO
PLAC NAPOLEONA № 1

TEL. 168-70 i 98-71

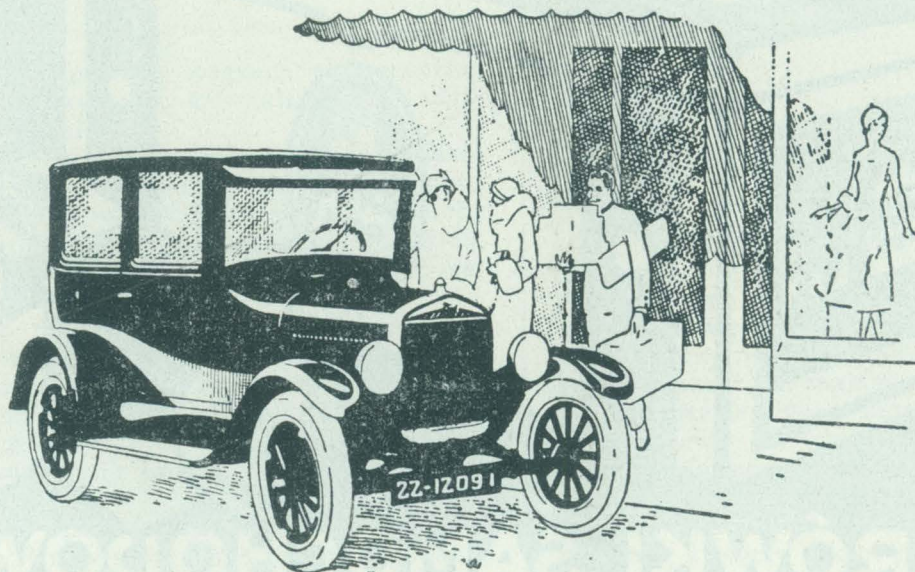
Ford

PRZEDSTAWICIELSTWO:

„ELIBOR“ Sp. Akc. Handl.-Przem. „L. J. BORKOWSKI“

WARSZAWA

Oryginalne części zamiennie stale na składzie



Ulepszona karetka Ford „Tudor”.

Karoserja w różnych kolorach — całkowicie ze stali. Jednolita przednia szyba, zacpatrzona w przecieracz. Ulepszony daszek ochronny. Szyby boczne opuszczane i podnoszone korbką. Błotniki szersze, dłuższe i zgrabniejsze niż poprzednio. Nowa, udoskonalona przekładnia i hamulce na tylne koła. Zbiornik benzyny obecnie umieszczony jest na desce czołowej pod maską motoru. Elektryczne oświetlenie i uruchamiacz. Samochód wyposażony w pięć opon balonowych na odejmowanych obręczach.

Pod względem wytrzymałości samochód Ford znany jest na całym świecie. Jego doskonałe cechy techniczne, a szczególnie niezawodna praca silnika, są niedoścignione. Poświadczą to miljony zachwyconych posiadaczy samochodów Ford.

Informacji i prospektów udzieli
 oraz jaknajchętniej zademonstruje
 samochody, każdy upoważniony
 przedstawiciel Forda.

UPOWAŻNIENI PRZEDSTAWICIELE FORDA
 we wszystkich większych miastach Polski

**ŻARÓWKI SAMOCHODOWE
OSRAM**

S. KISMANOWSKI i S-ka

Sp. z o. o.

SIENKIEWICZA 6. — (Telefon 89-04).

Polecamy:

OPONY
MASYWY
DĘTKI
SAMOCHO-
DOWE



Najlepsze opony

Przedst :

„Zawbor“ Warszawa
Czackiego 5 tel. 92-55.

Dowodzi niebywalej lekkości u właścicieli samochodów, jeżeli jeżdżąc nie ubezpieczają się od odpowiedzialności cywilno-prawnej od wypadków i samochodów od rozbicia i uszkodzenia.
WYPADKI MNOŻĄ SIĘ! ————— **NIEBEZPIECZEŃSTWO NA KAŻDYM KROKU!**

Na korzystnych warunkach przyjmuje wymienione ubezpieczenia:

„VESTA“ Bank Wzajemnych Ubezpieczeń w POZNANIU, Św. MARCIN 61. zał. w r. 1873.

Wszelkie informacje udzielają Oddziały:
w Bydgoszczy, Dworcowa 30; Grudziądzu, Plac 23 Stycznia 10; Katowicach, 3 Maja 36; Krakowie, Straszewskiego 28; Lublinie, Krak. Przedmieście 39;
Lwowie, Długosza 1; Łodzi, Piotrkowska 73; Poznaniu, Fr. Ratajczaka 7; Warszawie, Mazowiecka 13; Wilnie, Jagiellońska 8.
Reprezentacje i Agencje w większych miastach całej Rzeczypospolitej. Koncern Zakładów ubezpieczeniowy „V S S T A” w Poznaniu jest najpoważniejszym w Polsce. W roku 1925 zebrał zwyż 9.600.000 zł. składki, wpłacił szkód zwyż 4.700.000 zł.

Prosimy o uregulowanie prenumeraty za kwartał III-ci.

Urzędowe

Do
Zarządu Automobilklubu Polski
w/m. ul. Ossolińskich Nr. 6.

Szerząca się z powodu stagnacji ekonomicznej nędza, wraz z jej skutkami, zniewała nas do energicznego przeciwdziałania.

Dla zabezpieczenia koniecznego dożywiania szerokich warstw, postanowiłem przyjść z pomocą Stołecznemu Komitetowi Obywatelskiemu Pomocy Bezrobotnym, prowadzącemu kuchnię dla głodnych, w wyszukaniu i zdobyciu potrzebnych na ten cel funduszy.

Zrozumienie moich intencji i prawdziwie obywatelskie stanowisko zgromadzonych na konferencji dnia 15 b. m. reprezentantów Związków i Stowarzyszeń, pozwala mi oczekiwać pomyślnych decyzji ze strony zrzeszeń, biorących udział w konferencji, oraz porozumiewających się ze mną poza konferencją.

Stosownie do opinii wyrażonej w dniu 15 b. m., zwracam się do Panów z uprzejmą prośbą o podanie w przybliżeniu kwoty, jaka może się zebrać z opodatkowania członków, a to celem wysłania odpowiedniej ilości nalepek.

Zarazem zwracam się do Panów z gorącą prośbą o rozwinięcie w miarę możliwości stosownej propagandy, celem zjednania także osób, stojących poza stowarzyszeniem, dla myśli dobrowolnego opodatkowania się na rzecz głodnych, przyczem zaznaczam, że zwróciłem się do Kierownika Oddziału Ruchu, aby przy rejestracji nowych samochodów przyjmował za pokwitowaniem ofiary w wysokości 15 zł. od samochodu o mocy do 10 HP. 25 zł. o mocy ponad 10 HP., 5 zł. od motocykli i 10 zł. od motocykla z wózkiem oraz 1 zł. od pozwolenia na prawo kierowania zawodowego i 5 zł. od — amatorskiego.

Podniesiony przez Panów słuszny postulat wprowadzenia przedstawicieli ofiarnych zrzeszeń do Obywatelskiego Komitetu Stołecznego podniosę, celem zrealizowania na posiedzeniu Komitetu.

Ze względu na charakter sprawy, oczekuję jaknajrychlejszej przychylniej odpowiedzi ze strony Panów.

Komisarz Rządu
na m. st. Warszawę
(—) Sławoj Składkowski.

Do Pana Komisarza Rządu
na m. st. Warszawę,
Ratusz
w miejscu.

W posiadaniu pisma Pana Komisarza z dnia 23 czerwca r. b. Nr. Ad. 3018/36 w sprawie dobrowolnego opodatkowania samochodów na rzecz Stołecznego Komitetu Obywatelskiego Pomocy Bezrobotnym, mamy zaszczyt prosić o nadesłanie nam
15 nalepek á Zł. 15.
15 nalepek á Zł. 25.,

które postaramy się rozsprzedać naszym członkom, przekazując Komitetowi wpływy w miarę sprzedaży nalepek.

Jednocześnie przeprowadzimy odpowiednią propagandę w organie prasowym Klubu czasopisma „AUTO”, aby jak największa ilość nalepek mogła być rozsprzedana.

Automobilklub Polski

W myśl powyższego „Auto” prosi wszystkich swych czytelników o poparcie materialne akcji pana Komisarza Rządu.

Do

Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych
Kraków.

Na 13-tym kilometrze od roгатki, Kraków — Głogoczków — Zakopane, za górą Mogiłańską, znajduje się ostry zakręt nader niebezpieczny dla ruchu automobilowego, szczególnie groźny dla przejezdnych, którzy nie znają dobrze dróg w okolicy Krakowa. Zakręt ten znajduje się w dole, ukryty zupełnie za szeregiem gęsto zasadzonych po obu stronach drogi drzew. Te właśnie drzewa stanowią główny moment niebezpieczeństwa, zasłaniają bowiem jadącym widok nawet na najbliższej przestrzeni — i nie pozwalają zauważyć aut jadących z przeciwnej strony (które z reguły zakręt powyższy „ścinają”) a także fur z drzewem!

Krakowski Klub Automobilowy zwraca się niżej do Okr. Dyr. Rob. Publ. z usilną prośbą o poczynienie kroków, aby uczynić powyższą drogę mniej niebezpieczną. Za taki krok uważamy wycięcie drzew z jednej strony drogi, tak, aby zostały tylko zupełnie niskie pnie, tworzące rodzaj barjery. Gdyby zaś to było niemożliwe, to należy przynajmniej częściowo wyciąć drzewa, tak, aby jadący mogli widzieć drogę poza zakrętem.

Wobec tego, iż wykonanie powyższego planu nie przedstawia trudności technicznych, ani nie powoduje większych kosztów, pozwalamy sobie wyrazić nadzieję, iż P. T. Dyrekcja zechce prośbę naszą uwzględnić.

Z poważaniem
Krakowski Klub Automobilowy.

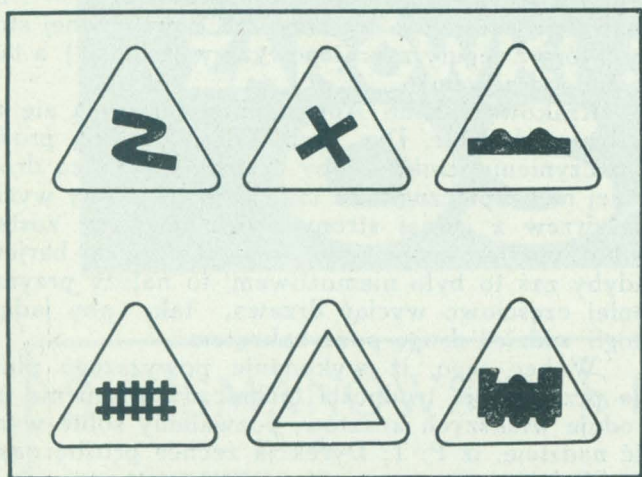
Doraźne pobieranie kar administracyjnych.

Z dniem 1-ym sierpnia wprowadzone być miało doraźne pobieranie kar przez policjantów za różne drobne przekroczenia przepisów policyjnych. Lwia część tych kar przypadłaaby oczywiście za łamanie przepisów ruchu ulicznego. Narazie tytułem próby uprawnionych być miało do tego tylko kilku najbardziej doświadczonych posterunkowych — przyczem wszelkie najczęstsze wykroczenia zostały otaryfowane. I tak za wskakiwanie i wyskakiwanie z tramwaju, przebieganie i wystawianie na jezdni, czepianie się tramwajów, dorożek i t. p. kara wynosi 1 zł. Za przejeżdżanie na lewą stronę jezdni, postój dorożek konnych i samochodowych poza obrębem stacji — 2 zł. Za brak światła przy samochodach, rowerach i wozach, za używanie niedozwolonych sygnałów zamiast trąbki — 1 zł. Za nieposiadanie dorożkarskiego prawa jazdy, lub jeżdżenie z pomocnikiem — 3 złote. Za jeżdżenie środkiem jezdni, brak dzwonków przy rowerach, brak hamulców przy wozach ciężarowych, pozostawianie koni bez opieki, postój wozów gospodarskich z produktami poza targiem — 1 złoty.

Jak widzimy kary stosowane być mają niewysokie. Jest to słuszne, gdyż nie o wysokość kary w tym wypadku chodzi lecz o doraźny jej wymiar tak aby winowajca wiedział dokładnie za co kara-

ją go, gdy bezpośrednio zdawać sobie musi jeszcze sprawę na czym polegało jego wykroczenie. Pedagogiczne znaczenie tego systemu jest ogromne — i „Auto” zawsze poddawało myśl takiego wymiaru kar. Niestety, pomimo, iż jesteśmy dziś już w połowie sierpnia, nie widać jeszcze jakos na ulicach stosowania tego systemu. Czyżby jakieś względy skłoniły władze do odroczenia czy zaniechania tego systemu pobierania kar? A szkodaby była, gdyż pewnikiem jest, iż publiczność niemiecka i amerykańska wydyscyplinowane zostały dzięki właśnie stosowaniu tego systemu, — a nasza niesforna publiczność bardziej jeszcze od tamtych potrzebuje ostrej dyscypliny.

NOWE ZNAKI DROGOWE. Międzynarodowa Konferencja w sprawie rewizji Międzynarodowej konwencji samochodowej, ustaliła typ nowych znaków drogowych. Zasadnicza różnica polega na formie tablicy, którą przyjęto trójkątną, jako najbardziej rzucającą się w oczy. Znaków drogowych będzie 6 — to jest te same 4 co obecnie, a mianowicie: zakręt, garb, skrzyżowanie, przejazd kolejowy



Rys. 192 Nowe znaki drogowe.

strzeżony — z dodaniem jeszcze nowego znaku — niebezpieczeństwo (białe pole) i przejazd kolejowy nie strzeżony (lokomotywa). Co do kolorów, to pozostawiono to uznaniu każdego kraju.

W celu ustalenia najodpowiedniejszego, t. j. najbardziej widocznego w naszych warunkach krajo-
brazowych typu, Ministerstwo Robót Publicznych urządziło w dn. 21-ym i 28-ym lipca, wobec zapro-

szonych gości ze sfer automobilowych, pokaz kilku zaprojektowanych i wykonanych w pracowni pana Bitschana znaków. Jednogłośnie uznano za najodpowiedniejszą formę równobocznego trójkąta, zwróconego kątem do góry, koloru granatowego ze znakiem białym i obwiedzionego ciemno-żółtym szlakiem, na którym umieścić będzie można płatno ogłoszenia firm.

Jak się dowiadujemy, Automobilklub Polski w pierwszym rzędzie zainteresowany w ustawieniu nowych znaków drogowych, ma zamiar wystąpić do Ministerstwa, o powierzenie mu zrealizowania nowych znaków drogowych. Nie wątpimy, iż tak poważna oferta najbardziej do tego powołanej instytucji, zostanie przychylnie przez Ministerstwo przyjęta.

Kiedy jednak mowa o nowych znakach drogowych, warto odpowiednim władzom, t. j. przede wszystkim Ministerstwu Spraw Wewnętrznych wytknąć pewną, ogólnie u nas wprowadzoną chci-
szczyznę. Mianowicie z czasów jeszcze zaborczych istnieje obowiązek umieszczania w każdej wsi tablicy z napisem nazwy wsi, przynależności jej administracyjnej i ilości domostw i mieszkańców. Otóż napisy te sporządzone są w byłej Kongresówce w sposób urągający zdrowemu rozsądkowi. Dużymi literami wypisane jest zawsze „Państwo Polskie” lub „Rzeczpospolita Polska”, jakby ktokolwiek mógł nie wiedzieć, w jakim znajduje się państwie. Następnie mniejszymi, lecz jeszcze dużymi literami, wypisana jest nazwa województwa, dalej mniejszymi, jeszcze literami, nazwa powiatu, jeszcze mniejszymi, nazwa gminy, a wreszcie najmniejszymi literami, g-
nającymi wśród tamtych napisów, nazwa wsi. Oczywiście, dowiedzenie się nazwy wsi z tak sporządzonej tablicy wymaga dokładnego jej odczytania, t. j. zatrzymania się przed nią. Przejeżdżając choćby najwolniej, nikt nie jest w stanie wynaleźć w tak ułożonych napisach najważniejszego słowa — nazwy danej miejscowości. Niemcy podczas okupacji Kongresówki w wielu okolicach poustawiali po wsiach duże widoczne tablice z nazwą miejscowości. Nie wiele jednak tablic tych zachowało się jeszcze, a wszędzie przeważnie przemalowano dawne tablice rosyjskie, zachowując absurdalny ich układ. Czy nie byłoby obecnie więc na czasie, kiedy zajmujemy się nowymi znakami drogowymi, ułożyć obowiązujący szemat rzucającego się w oczy, łatwego do odcyfrowania, a przede wszystkim logicznego i przystosowanego do swego celu informacyjnego, układu napisów na tablicach wiejskich?

Z d z i e r s t w o

L. 370/B.

Do

Województwa Krakowskiego
Wydziału Administracyjno - Wyznaniowego
K r a k ó w.

Krakowski Klub Automobilowy powołany w myśl swego statutu do obrony spraw automobilizmu, wnosi niniejszem zażalenie na rozporządzenie komis. zdrojowego w Zakopanem, w myśl którego to zarządzenia, od kilku dni pobiera się od samochodów prywatnych, przejeżdżających do Zakopanego, opłatę drogową w wysokości zł. 3, za wjazd na terytorjum Zakopanego.

W dziennikach krakowskich pojawiło się ogło-

szenie, iż Zarząd uzdrowiska pobiera opłatę na drogi, na podstawie art. 40, ustawy o uzdrowiskach. Wolne od opłaty są miejscowe drożki samochodowe, stale kursujące autobusy, auta rządowe, oraz auta osób stale zamieszkałych w Zakopanem.

Odnośny 40 art., wedle naszego rozumienia nie uprawnia Zarządu Zdrojowego do nakładania podobnych opłat. Gdyby nawet specjalnie i bardzo sztucznie interpretować przepisy i gdyby nawet (czego w przepisach niema) opłaty te były prawomocne, to Zarząd uzdrowiska w swoim własnym interesie, opłat takich nie powinien pobierać. Zakopane bowiem jako uzdrowisko powinno starać się o przyciąganie jaknajwiększej ilości z całej Polski osób, a także i obcych, nie zaś wytwarzać trudności, które wyglądają na szykanę. Każdy właściciel

wozu, przyjeżdżający do Zakopanego, zostawia tam niewątpliwie pewne kwoty, które pozostają w kieszeniach miejscowych obywateli, a więc tem samym popiera rozwój uzdrowiska. Pobieranie specjalnej opłaty drogowej, działa drażniąco i musi niejednokrotnie odstraszyć od jazdy do Zakopanego.

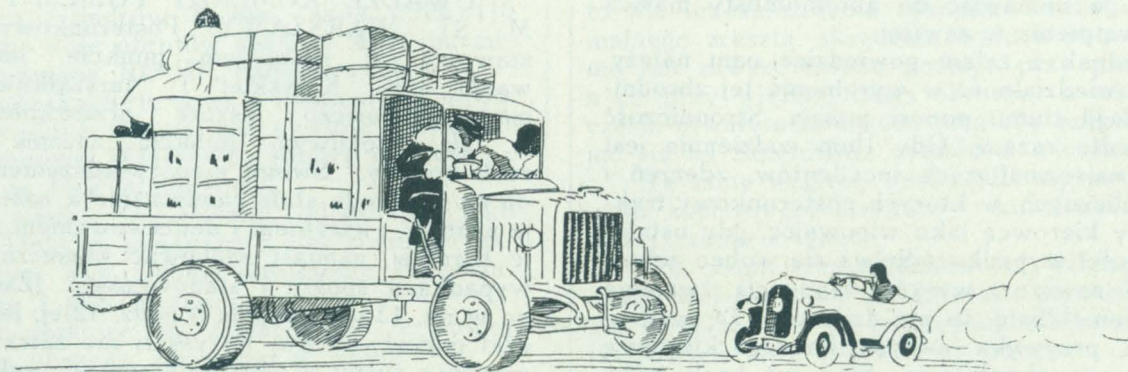
Mylnem jest mniemanie, jakoby ludzi jeżdżących samochodami należało po wielokrotnie i bez końca okładać przeróżnymi opłatami; samochód jest nowoczesnym środkiem komunikacji, która często wypada znacznie taniej niż jazda koleją, samochód przyczynia się do rozwoju ruchu turystycznego i wszelkie wygórowane opłaty na ludzi jeżdżących samochodami są tylko dowodem niezrozumienia jaką rolę odgrywa coraz bardziej samochód jako tani środek komunikacyjny.

Wszystkie zresztą automobile, które opłacają specjalne podatki (analogicznie i w wielu innych wojew.) opłacają podatki luksusowe, i drogowe, tak, że pobieranie ponadto przez rozmaite miejscowości opłat drogowych, jest nie na miejscu, i jest tylko dowodem zbyt wybujałego lokalnego fiskalizmu. Prosimy o zasadnicze rozstrzygnięcie w tej sprawie o zniesienie opłat nałożonych przez Zakopane. Występujemy przedewszystkiem w obronie sportu i turystyki samochodowej a tak samo i interesu Zakopanego, interesu, które Zakopane samo źle pojmuje.

Z poważaniem
Krakowski Klub Automobilowy.

NIEUCZWIWE PRAKTYKI KOPYTKOWE CHEĆCIN. Na niezwykle dowcipny sposób przymnażania sobie dochodów wpadł dzierżawca kopytkowego m. Chęcina. Znając widocznie psychologię przejeżdżających automobilistów, którzy po opłaceniu kopytkowego zaraz zwykle wyrzucają wydany im kwit — dowcipny ten pan zapisuje numery wszystkich przejeżdżających samochodów, zwłaszcza wszystkich z numerami próbnymi, ponieważ te zwykle już nie wracają, i skarży ich o nieuiszczenie opłaty. Bezkrytyczny, a zdaje się i nie zanadto piśmienny burmistrz Chęcina skargi te potwierdza skierowując je zwykłą drogą via starostwo i policja do ukarania winnych, wnosząc o skazanie ich za przyczynione miastu szkody (!) na 50 złotych grzywny. W tym celu dowcipny burmistrz, z równie dowcipnym swoim dzierżawcą sporządził nawet specjalne druki, w których wypełnia się tylko odpowiednie rubryki. Widocznie panowie ci liczą na dość znaczny obrót w nowym przedsiębiorstwie i duże dochody, które będzie ciągnął dzierżawca, pobierając od każdego samochodu dwukrotną opła-

tę kopytkowego a burmistrz zgarniając obfite kary 50-c złotych za „poczynione miastu szkody”. „Auto” stwierdziło ponad wszelką wątpliwość, że wielokrotnie zostały zapisane numery samochodów, których kierowcy opłacili w Chęcinach kopytkowe. W innych wypadkach zostało stwierdzone, że przy „szlabanie” w Chęcinach w czasie przejeżdżania samochodu nikogo nie było — pomimo to numery również zapisano. Dowodem to jest tego, że w czasie przejeżdżania samochodów, ktoś z ukrycia śledził je i notował, rozmyślnie nie żądając opłaty. Praktyki takie nazywają się w zwykłym języku złodziejstwem i tylko lekkomyślności i bez trosce automobilistów przypisać należy, iż dotąd nie udało się panów tych z Chęcina przyłapać in flagranti. „Auto” wobec tego ostrzega wszystkich automobilistów udających się do Krakowa, aby w Chęcinach żądali kwitu z wypisaną datą i numerem samochodu i kwit ten skrzętnie chowali. W ten sposób uda się może zdemaskować dowcipne praktyki pana dzierżawcy kopytkowego w Chęcinach. Dla ustrzeżenia się jednak od podobnego wyzysku i w innych miejscowościach, w których istnieje przymus kopytkowego, radzimy automobilistom żądać zawsze wpisywania na wydawanych kwitach daty i numeru samochodu z podpisem p. odbierającego kopytkowe. Jest to prawo każdego obywatela, żądać wyraźnego pokwitowania za uiszczony opłaty. W razie niemożności wypisania tych danych przez poborcę, co będzie miało miejsce w wielu wypadkach, gdy poborcami są niepiśmienne osoby — automobilista będzie miał wszelkie prawo odmówienia zapłaty kopytkowego. Oczywiście, radzimy w takich wypadkach zwrócić się do najbliższego posterunku policji i donieść o tym fakcie. Wielu automobilistom wydawać się może takie postępowanie niepotrzebną tylko stratą czasu, zwrócić tu musimy jednak uwagę ich na to, iż innego środka walki z narzuconymi wbrew konstytucji opłatami — automobilisci nie mają. Pozostaje tylko utrudnianie w legalny sposób poborcom ściągania kopytkowego i do tego w imię solidarności i wspólnego interesu wzywamy wszystkich automobilistów polskich, zwłaszcza zrzeszonych w Automobilklubach. Automobilklub Polski ze swej strony rozpatruje obecnie możliwość zaatakowania na drodze prawnej przymusu opłacania kopytkowego przez korzystających z dróg państwowych — przymusu, który stał się w ostatnich czasach wprost plagą automobilizmu polskiego. Do wspólnej więc walki, (oczywiście na drodze legalnej) z kopytkowem i do demaskowania nadużyć poborców kopytkowego wzywamy wszystkich automobilistów polskich.



HARCE ULICZNE

W rubryce tej pomieszczamy krótkie spostrzeżenia ku uwadze Wydziału Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu oraz innych powołanych władz.

ZATRZYMYWANIE SIĘ DOROŻEK SAMOCHODOWYCH. Policja bezwzględnie powinna wreszcie ukrócić wysoce niebezpieczne przyzwyczajenie kierowców dorożek samochodowych w Warszawie, zatrzymywania się raptownego na środku ulicy dla zabrania dostrzeżonych pasażerów. Kierowcy dorożek łamią w tym wypadku zasadniczy przepis, iż zatrzymywać się wolno jedynie przy chodniku i po uprzednim daniu znaku, iż mają zamiar się zatrzymać. Niestety, dotąd chciwość i obawa stracenia pasażera, który może za chwilę znaleźć inną dorożkę, każe im zapominać o tak zasadniczym przepisie, że nigdy nie wolno zatrzymywać się na środku ulicy, gdyż tamuje to w największym stopniu ruch i przedstawia również wielkie niebezpieczeństwo, gdyż przy raptownym, nie zapowiedzianym znakiem, zatrzymaniu się, nadzwyczaj łatwo o najechanie z tyłu innego samochodu. Niższe szarże policji, jak się zdaje nie zostały do tej pory dostatecznie o niedopuszczalności takiego postępowania kierowców poinformowane, gdyż tolerują je zupełnie wyraźnie, gdy przeciwnie — powinno to być jaknajsurowiej karane. Zresztą § 57 i 58 Rozporządzenia p. Komisarza Rządu na m. st. Warszawę z dnia 15 maja 1925 roku, wyraźnie mówią o tem, jak wolno zatrzymywać się na ulicach Warszawy. Czemu więc tak zasadnicze przepisy nie są wprowadzone w życie i przestrzegane?

ZBRODNICZA PSYCHOLOGJA TŁUMU. O fanatycznej nienawiści tłumu polskiego do automobilistów pisaliśmy już kilkakrotnie, nie przypuszczaliśmy jednakże, że doprowadzi ono niepoczytalne jednostki do mordowania szoferów. Zabójstwo kierowcy Stróżyka w dniu 29 czerwca przez kap. Pawlikowskiego, po uprzednim pobiciu Stróżyka przez towarzyszących kap. Pawlikowskiemu oficerów, wymaga głębszego zastanowienia. To nie jest bowiem wypadek morderstwa w kłótni, jaki codziennie zdarzyć się może w każdym wielkiem mieście, lecz to objaw do paroksyzmu doprowadzonej nienawiści przechodnia ulicznego do automobilisty. Co jest najbardziej w tem wszystkim zastanawiającem, to to, że morderstwa dopuścił się lotnik, a więc człowiek, fachem nieco zbliżony do swej ofiary. Wskazuje to tembardziej, iż nienawiść tłumu do kierowców samochodowych jest objawem zbiorowej psychopatji. Z chwilą, gdy przechodzień siada do samochodu, gotów jest on pobudzać kierowcę do najgorszych ekscesów, lecz z chwilą gdy z niego wysiada, ogarnia go nienawiść do automobilisty mająca źródło bez wątpienia w zawiści.

Tutaj jednak z żalem powiedzieć nam należy, iż dużą odpowiedzialność w wyrobieniu tej zbrodniczej psychologii tłumu ponosi policja. Stronniczość jej jest zanadto rażąca. Gdy tłum codziennie jest świadkiem, najrozmaitszych incydentów, zderzeń i wypadków ulicznych, w których posterunkowy traktuje z zasady kierowcę jako winowajcę, gdy ustalanie okoliczności wypadku odbywa się wobec zebranej gawiedzi, zawsze z wyraźną tendencją, zwaleni winy na automobilistę, to nic dziwnego, że bezkrytyczny tłum przywyka uważać każdego kierowcę za notorycznego zbrodniarza. Stąd już krok tylko do wymierzania sobie samosądu, którego pierwszą

ofiara padł ś.p. Stróżyk. Postępowanie policji w stosunku do automobilistów musi przeto radykalnie się zmienić — musi ona zacząć okazywać bezstronność, w przeciwnym bowiem razie używanie samochodu w Polsce może grozić prawdziwym niebezpieczeństwem nie wążsającej się po jezdniach i drogach gawiedzi, lecz, przeciwnie. Bogu ducha winnym automobilistom ze strony właśnie tej podekscytowanej, a zawsze zawistnej publiczności.

NONSZALACJA KIEROWCÓW DOROŻEK SAMOCHODOWYCH. Kierowcy dorożek samochodowych, którzy są notabene często ich właścicielami, uważają za potrzebne na każdym kroku manifestować, iż należą do zawodu wolnego. W obawie, aby nie wzięto ich przypadkiem za kierowców na pensji, t. j. za personel służbowy — okazują oni publiczności lekceważenie, graniczące często z arogancją i chamstwem. Jakżeż inaczej bowiem nazwać niekrepowanie się ich paleniem papierosów w czasie jazdy z pasażerem. Niedosć, że dym z ich papierosów owiewa nieznośnych często tytoniu pasażerów, ale co gorsza iskry zapraszają nieraz oczy osób, siedzących na tylnych siedzeniach. Takie niekrepowanie się wygodą jadących, byłoby uważane u osób tejże klasy za objaw wysoce złego wychowania; cóż dopiero mówić o osobach, które z racji chwilowego najmu, oddają się do dyspozycji t. zw. pasażerów, t. j. hierarchicznie zajmują podczas trwania najmu zależne od tamtych stanowisko. W tym wypadku takie nieliczenie się z wygodą jadących, takie lekceważenie ich, jest pro prostu ordynarnem chamstwem, którego nie wachamy się tutaj napiętnować. W ten sam sposób określić należy i nonszalancję kierowców taksówek w ubiorze, a zwłaszcza negliżowanie się ich do koszuli podczas upałów. Dziwić się jedynie należy, że władze nasze, tak na innych polach ograniczające swobodę automobilistów, z tą wyrozumiałością traktują lekceważenie pasażerów przez kierowców dorożek. Nigdzie na świecie palenie papierosów w czasie jazdy z pasażerami albo obnażanie się do koszuli nie jest tolerowane u kierowców dorożek samochodowych. Przeciwnie, wszędzie cbowiązuje ich pewien przepisowy ubiór i pewne przepisowe formy zachowania się. Jedynie u nas kierowca ma prawo aż nazbyt dobitne okazywać pasażerom, że jest mu on równym — jakby na dowód, że jesteście już rzeczywiście pod panowaniem „wielkiego chama“.

UWADZE KOMENDY POLICJI P. OKRĘGU M. ST. WARSZAWY. Posterunkowy Nr. 1.058 stawiczny w ruchliwym punkcie na skrzyżowaniu Św. Krzyskiej i Marszałkowskiej wymaga stanowczo jeszcze przeszkolenia zanim w tak ruchliwym punkcie znacznie regulować ruch kołowy. Swoim niedoświadczeniem wywołuje on na tym rogu stale zamieszanie a następnie chcąc je usunąć — krzykiem i denerwowaniem się potęguje je bardziej, zamiast zachować konieczny w takich wypadkach spokój i stanowczość. (Zaobserwowano w dn. 13-ym sierpnia o godz. 12-iej, jak przepuszczał pojazdy ze Św. Krzyskiej nie zatrzymawszy uprzednio ruchu w Marszałkowskiej, wskutek czego utworzył się zator).

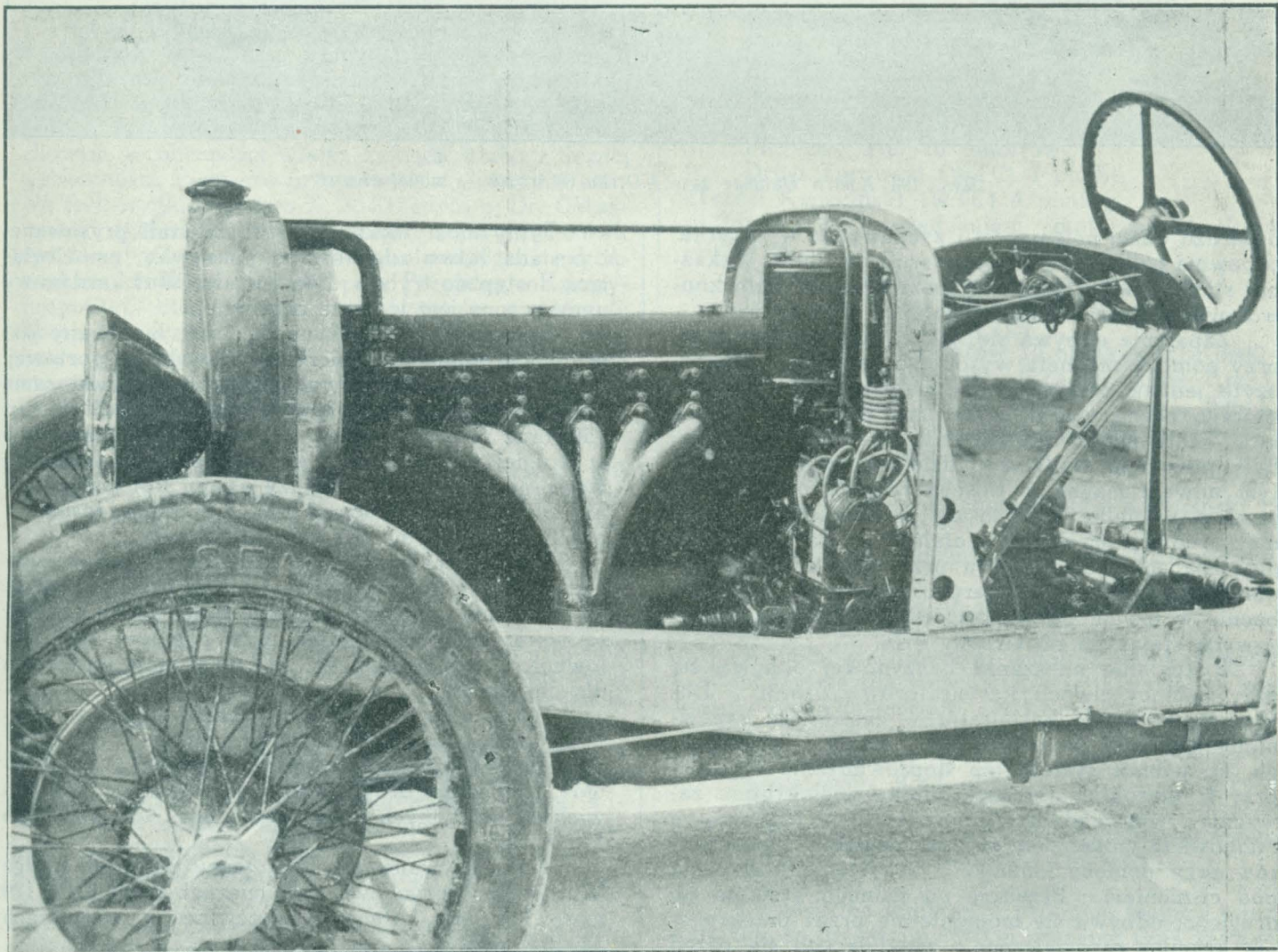
Nowy samochód Austro Daimler typu ADM sportowy 3 litrowy

Z NANA austriacka fabryka Austro Daimler wypuściła niedawno nowy model samochodu sportowego. Wóz ten jest dla nas interesującym, nie tylko ze względu na odniesione od razu zwycięstwa na kilku wyścigach zagranicznych, ale przede wszystkim na debiut w Polsce, jakim było piękne zwycięstwo p. Henryka Liefeldta na wyścigach w Poznaniu dn. 27 z. m. Zwycięstwo tem większe, że zmierzyć się trzeba było z b. groźną konkurencją ośmiocylindrowego Bugatti.

Pod względem technicznym wóz ADM Sport. 3 ltr. przedstawia się następująco:

ekscentryczny znajdujący się na głowicy za pośrednictwem dźwigarek. Ciekawem jest, że zaopatrzone zawory aż w potrójne sprężyny, dla zapewnienia pewności działania przy tak wysokich obrotach, przy jakich pracuje silnik.

Wałek rozdzielczy napędzany jest przez wał korbowy za pośrednictwem picnowego wałka i trybów ślimakowych. Ten pośredni wałek pędzi również, przy pomocy trybików ślimakowych, magneto i dynamo. Charakterystyczną i bardzo ważną cechą tego silnika jest umieszczenie napędu mechanizmu rozrządczego, nie, jak zwykle, z przodu silnika,



Rys. 193 Austro-Daimler A. D. M. 3-litrowy — widok przedniej części podwozia.

Silnik sześciocylindrowy o pojemności 2994 cm³. Średnica cylindrów 76 mm., skok tłoka 110 mm. Normalna ilość obrotów 4.000 — 4.500 na minutę. Mcc osiągnięta 100 HP. hamulcowych.

Górna część karteru, wraz z blokiem cylindrów i płaszczem wodnym stanowi jedną całość i wykonana jest z aluminium. Właściwie cylindry stalowe, są wprasowane w blok aluminiowy.

Głowica silnika odcimowana, odlana jest jako jeden blok. Tłoki są wykonane z elektromu, b. lekkie, zaopatrzone w b. cienkie pierścienie, bo posiadające jedynie 2 mm. grubości.

Sworznie tłokowe są zamocowane w stopce korbowodu, a obracają się wolno w tłoku.

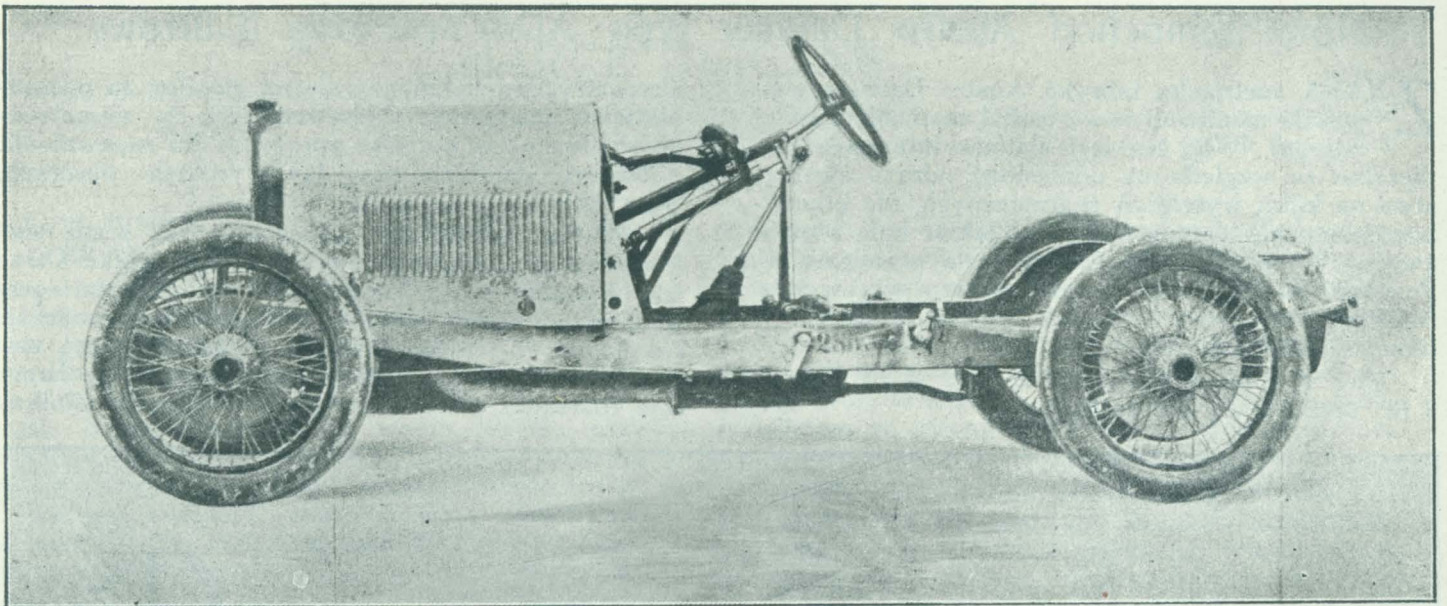
Zawory o b. znacznej średnicy rozmieszczone są w dwóch rzędach u góry i sterowane są przez wałek

ale z tyłu od strony koła zamachowego. Zrobiono to dla uniezależnienia rozrządu zaworów od minimalnego zresztą, skręcenia wału korbowego, jakiemu ten zawsze trochę podlega przy pracy silnika, a co przy wielkiej ilości obrotów, a więc krótkim czasie otwarcia zaworów, mogłoby szkodliwie odbijać się na zapełnianiu cylindrów mieszanką.

Te same względy (uniknięcia wpływu skręcenia wału korbowego) kierowały konstruktorem przy umieszczeniu magneta.

Dla zmniejszenia możliwości wibracji, umieszczono wał korbowy na czterech panewkach, a nie jak to robiono w innych typach silników sześciocylindrowych tejże fabryki, na trzech.

Smarowanie odbywa się pod ciśnieniem przy pomocy pompki tłokowej, dolna zaś część karteru



Rys. 194 Austro Daimler typ A.D. M. 3-litrowy — model „Sport“.

o bardzo dużej pojemności i zaopatrzona w żeberka, zapewnia chłodzenie oliwy smarującej silnik. Wskaźnik stanu oliwy i manometr pozwalają na stałe kontrolowanie ilości oliwy i działania smarowania.

Zapalanie odbywa się, jak to już wspominałem, przy pomocy magneta wysokiego napięcia. Boscha, użyto jednak ostatni model magneta tejże fabryki, którego cechą charakterystyczną jest brak węgielków, które jak to wielokrotnie wykazała praktyka, były powodem wadliwego działania zapalania. W tym nowym magnecie Boscha rozrząd odbywa się, zamiast węgielka trącego się po ściance, przy pomocy rodzaju grzebienia metalowego, do ścianki nie dotykającego. System ten przy silnikach wysokobrotowych okazał się bardzo praktyczny i jest obecnie w użyciu na większości samochodów wyścigowych stających do Grands Prix.

Rozpylanie mieszanki benzynowej odbywa się przy pomocy dwóch karburatorów „Zenith”. Dopływ benzyny do karburatorów zasadniczo zapewniony jest przy pomocy t. zw. „mamki”, wobec tego, że jednak system ten doprowadzania benzyny przy b. wysokich obrotach silnika wielokrotnie zawodził, wprowadzono b. praktyczną inowację, a mianowicie połączono system zasilania karburatorów przy pomocy „mamki”, z systemem zasilania pod ciśnieniem. Przejście od jednego systemu do drugiego, odbywa się momentalnie przez przekręcenie kranika rozdzielczego, znajdującego się przed kierownicą.

Chłodzenie silnika zapewnione jest przy pomocy wody, pędzonej przez pompę odśrodkową. Pewną nowością w tym systemie chłodzenia w porównaniu z większością istniejących, jest brak połączeń między płaszczem wodnym cylindrów i głowicy; woda ciągniona jest najprzód naokoło wszystkich cylindrów, potem pchana przy pomocy pompy wzdłuż całej głowicy, by znów powrócić do chłodnicy.

Dla wzmocnienia chłodzenia wody przy przepływie jej przez chłodnicę, umieszczono wentylator na przedłużeniu wałka rozdzielczego w przedniej części silnika.

Napęd na tylne koła odbywa się za pośrednictwem suchego sprzęgła jednodyskowego i czterobiegowej skrzynki biegów.

Dźwignia do zmiany szybkości osadzona na kuli, znajduje się po środku wozu bezpośrednio na skrzynce biegów.

Tylny most wykonany jest ze stali prasowanej i posiada łatwo zdejmowaną pokrywkę, umożliwiającą dostęp do trybów dyferencjału. Wał kardanowy umieszczony jest w rurze ochronnej.

Samochód A. D. M. sport. 3 ltr. budowany jest w dwóch odmianach; pierwszej nawskroś sportowej, do nadwozi jedynie dwuosobowych, posiada ramę bardzo krótką (odległość między osiami kół 2 mtr. 750) oraz resory przednie i tylne półeliptyczne, oraz w drugiej przeznaczonej do nadwozia czterosobowego, gdzie odległość między osiami kół jest znacznie większa, bo wynosi 3 mtr. i przednie resory są półeliptyczne, tylne zaś typu Cantilever.

Hamulce naturalnie są umieszczone na wszystkich czterech kołach, przytem nożny działa na wszystkie, ręczny zaś tylko na tylne koła. Jedne i drugie są wprawiane w działanie przy pomocy linek stalowych. Bębny hamulcowe są zaopatrzone w żeberka dla chłodzenia.

Mechanizm kierowniczy bardzo czuły o działaniu prawie zupełnie nieodwracalnym.

Dla zabezpieczenia lepszej równowagi i lepszego „trzymania drogi” rozstaw przednich kół jest większy niż tylnych bo wynosi 1 mtr. 425, a tylnych 1 mtr. 385.

Koła używane do tego wozu są typu Rudge Whitworth szprychowe o wymiarach opon 820×120 mm., lub też balonowe specjalne o wymiarach 32×6.2 cala.

Na specjalną uwagę zasługują amortyzatory, które różnią się tem od innych typów, że oba ramiona w tym wypadku są umocowane do osi i trą się razem między deseczkami umocowanymi do ramy, dookoła małej oski. Ma to bardzo wielkie znaczenie w razie pęknięcia resora, gdyż utrzymuje oś zawsze na swym miejscu, zapobiegając w ten sposób możliwości katastrofy, którą wywołałby mogła raptowne przesunięcie się osi z jednej strony do tyłu po pęknięciu resorów.

Z danych ogólnych to zaznaczyć należy, że wóz ten skarosowany ma b. ładną linję, jest niski (odległość jednak od najniższego punktu podwozia do ziemi wynosi 18 cm.) i jak mnie łaskawie poinformował p. Henryk Liefeldt odznacza się bardzo czułą „akceleracją” i doskonale „trzyma drogę”.

Szybkość jaką można osiągnąć na szosie wozem dwumiejscowym dochodzi do 145 klm/godz.

Bolesław Ruśkiewicz
inżynier E. S. A.

Nowy tor kolarski i otwarcie sezonu wyścigowego w Krakowie

Ruchliwy krakowski klub sportowy „Cracovia”, którzy już niejednokrotnie chlubnie odznaczyli się w zawodach sportowych dotąd nie był w stanie należycie kultywować sportu kolarskiego wskutek braku właściwego toru. Dzięki usilnym staraniom klubu udało się obecnie mimo ciężkich warunków ekonomicznych pozyskać własny tor wyścigowy. Tor ten jest betonowany, ma 440 m. długości, na prostych 8 m., a na wirażach 10 m. szerokości, przyczem pochYLENIE jego miejscami wynosi około 35 stopni, zbudowany on został przez inż. Wilczyńskiego i zaznaczyć trzeba, że prezentuje się bardzo dobrze.

Dnia 16 b. m. odbyło się komisyjne badanie i odebranie toru przez władze wojewódzkie i magistrackie, zaś oficjalne otwarcie sezonu wyścigowego nastąpiło w niedzielę dnia 18 b. m. Tegoż dnia przedpołudniem dokonał poświęcenia toru ks. kan. Pilchowski w obecności władz, zarządu klubu i licznej publiczności. Pierwsze przemówienie z okazji otwarcia toru wygłosił prezes K. S. Cracovia p. Dr. Cetnarowski, przedstawiając znaczenie nowej placówki sportowej dla rozwoju sportu kolarskiego i zakończył je okrzykiem na cześć p. p. Prezydenta Rzeczypospolitej, który obecni trzechkrotnie powtórzyli. Następnie przemawiał imieniem gminy miasta Krakowa p. prezydent inż. Rolle i przedstawił doniosłe znaczenie sportu dla rozwoju fizycznego młodzieży, a następnie przeciął taśmę, otwierając oficjalnie tor wyścigowy.

Przy bardzo sprzyjającej pogodzie odbyły się popołudniu na nowootwartym torze pierwsze inauguracyjne wyścigi z udziałem jeźdźców Cracovi, Warszawy, Towarzystwa Cyklistów, Lwowskiego Towarzystwa Kolarzy i jednego członka Krakowskiego Klubu Cyklistów i Motorzystów, który startował poza konkursem. Dziwnem się wydaje zupełny brak udziału innych klubów krakowskich. Publiczność stawiła się w bardzo licznym komplecie, dokumentując żywe zainteresowanie dla sportu kolarskiego. Organizacja była staranna zaś same zawody byłyby niewątpliwie bardziej interesującymi przy liczniejszym zgłoszeniu się współzawodników. Dotyczy to specjalnie działu motocyklowego. Wskutek braku jeźdźców, wzgl. odpowiednich maszyn nie można było przeprowadzić przy poszczególnych biegach rozkasyfikowania według pojemności silników i dlatego startowały np. motocykle 750 cm³ razem z maszynami 250 cm³, co oczywiście czyniło wyścig mniej interesującym. Z drugiej jednak strony ciekawe były porównania sprawności tak odmiennie silnych maszyn, które wykazały,

że nowoczesny motocykl nawet o słabym silniku potrafi rozwinąć wielką chyżość. Klub Cracovia ma zamiar obecnie urządzać częściej zawody torowe i niewątpliwie w najbliższym czasie uda mu się pozyskać dla tych imprez więcej współzawodników, co umożliwi właściwe rozkasyfikowanie motocykli na grupy pojemnościowe.

Pierwsze wyścigi dały następujące wyniki:

1 Wyścig otwarcia 5 okrążeń toru 2200 m. w trzech przedbiegach

Stankiewicz (WTC) i Chyłko (Cracovia)

Stef (Cr.) i Turowski (WTC)

Kwieciński (WTC) i Ignac (Cr.)

Finał: Stef w czasie 12:48 drugi Janociński (WTC) trzeci Stankiewicz.

2 Wyścig półdystansowy 10 okrążeń toru 4400 m. rozgrywka na punkty

Pierwszy Stef 10 punktów

Drugi Turowski (WTC) 7 punkt.

Trzeci Kwieciński (WTC) 4 punkty.

3 Wyścig za prowadzeniem motorów 24 okrążeń 10560 m.

Pierwszy Lange (WTC) w czasie 10:55:3

Drugi Turowski Wł. (WTC)

Trzeci Kamiński (WTC)

4 Wyścig motorzystów 15 okrążeń toru 6600 m.

Pierwszy Miśkiewicz (Cr.) w czasie 5 m. 32/5

Drugi Zmuda (Sl. K. M.) " " " 5 m. 33/5

4 Wyścig drużynowy Kraków contra Warszawa 20 okrążeń toru 8800 m.

Warszawa w składzie:

Lange i Turowski Janociński i Kwieciński bije Krakowian.

6 Wyścig za prowadzeniem motorów 50 okrążeń toru 22 klm.

Pierwszy Lange w czasie 19 m. 244/5

Drugi Turowski

Wycofał się Kamiński wskutek defektu motoru.

7 Wyścig dla jeźdźców którzy nie zdobyli miejsca w biegu otwarcia

5 okrążeń toru 2200 m.

Piotrowicz (Cr)

Armatowicz (Cr.)

Adler (LTK)

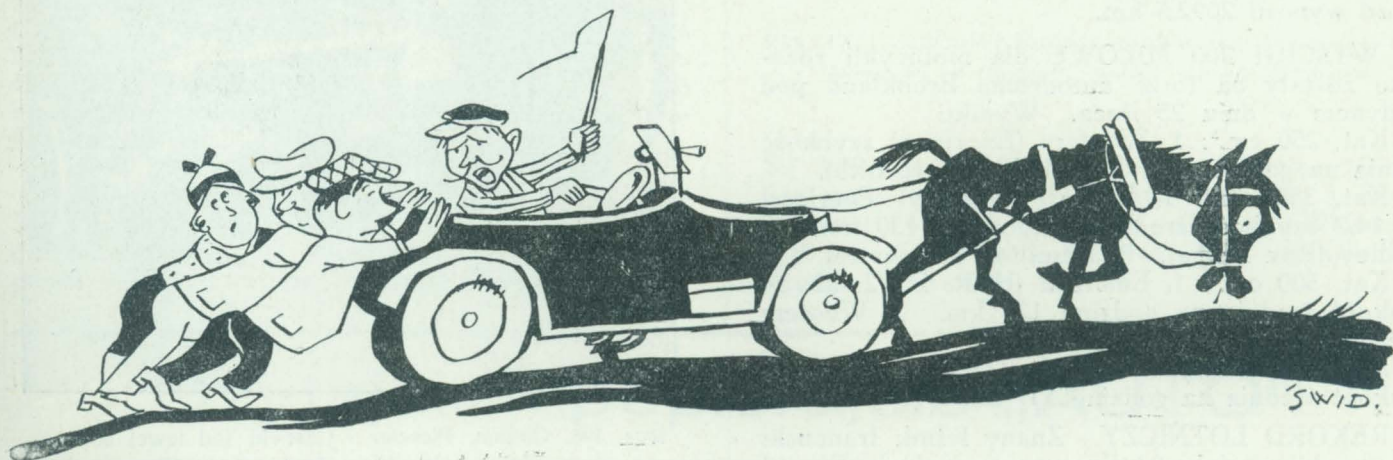
8 Wyścig motorzystów 15 okrążeń toru 6600 m.

Choiński (WTC) w czasie 4 m. 63/5

Miśkiewicz

Choiński na Indianie w próbnym biegu z lotnym startem na przestrzeni 1000 m. osiągnął czas 352/5 sek.

Inż. A. Glück.



Cel i zadanie wystawy przemysłowo-sportowej

KRAJOWY przemysł sportowy, obsługujący, względnie mający zamiar obsługiwać krajowe zapotrzebowanie przedmiotów, przyborów i sprzętów sportowych, znajduje się zaledwie w zarodku i ogranicza swoją wytwórczość, do nielicznych produktów trykotowych, wyrobu nart, piłek, łodzi wiosłarskich i przyborów lekkoatletycznych.

Cokolwiek lepiej, lecz bez porównania z przemysłem zagranicznym, prezentuje się przemysł kolarski, wyrób rowerów i części rowerowych, przyborów i narzędzi gimnastycznych, oraz obuwia sportowego.

Wszystko to jednakże nie jest w stanie zadowolić odbiorcę i sportowca polskiego, a nawet pokryć podaży i zapotrzebowania wyrobów przemysłu sportowego na rynku wewnętrznym.

Po pierwsze produkty krajowe ustępują zagranicznym co do jakości i precyzji wykonania, następnie mimo wysokich cel (stosunkowo), wyroby zagraniczne z powodzeniem konkurują z wytwórczością krajowego przemysłu sportowego.

Przyczyną takiego stanu rzeczy jest oczywiście niezmiernie słabe, a raczej żadne zainteresowanie się potrzebami przemysłu sportowego w Polsce, czy to kapitałów krajowych, czy też odnośnych władz i instytucji rządowych.

Myśl twórcza i inicjatywa całego kraju pochłonięte są tak bardzo potrzebami i rozwojem przemysłu wielkiego, że o potrzebach i rozwoju krajowego przemysłu sportowego nikt dotychczas nie pomyślał.

Tymczasem szeregi sportowców w Polsce rosną, towarzystwa i kluby sportowe i gimnastyczne z roku na rok podwajają swoją liczbę i liczbę członków zarazem. Zapotrzebowanie na przedmioty i sprzęt sportowo-gimnastyczny stale wzrasta, import wszelkiego rodzaju przedmiotów sportowych zajmuje coraz poważniejszą cyfrę w naszym bilansie

handlowym, zaś przemysł krajowy tej kategorii nie tylko nie wzrasta, lecz przeciwnie, coraz więcej zanika.

Brak kapitałów obrotowych, brak fachowców, brak poparcia ze strony sfer miarodajnych spowoduje wysiłki jednostek, pracujących w tej dziedzinie do zera.

To też Zarząd „Wystawy Przemysłowo-Sportowej” w Warszawie postanowił, przez zorganizowanie wystawy eksponatów zagranicznych i krajowych, zachęcić społeczeństwo polskie, jak również i odpowiednie sfery finansowe do bliższego zaznajomienia się z dziedziną przemysłu sportowego i jego potrzebami, oraz widokami na przyszłość.

Przez porównanie i ocenę wyrobów zagranicznych z krajowymi, przez cyfrowe zestawienie zapotrzebowania rocznego na przedmioty sportowe, Zarząd „Wystawy” pragnie wykazać, jak wielką korzyść odniósłby przemysł krajowy, jak znaczne zarobki zostałyby zatrzymane w kraju i jak znacznie uruchomienie krajowej wytwórni przyborów sportowych na większą skalę, przyczyniłby się do obniżenia cen na rzeczony wyroby i jak tym sposobem umożliwiłoby się uprawianie sportów i gimnastyki niezamierzonym rzeszom ludności, która dzięki drożyznie, sprzętu sportowego jest pozbawiona zdrowej i potrzebnej rozrywki.

Na wystawie demonstrowane będą również imprezy sportowe wszystkich gałęzi sportów uprawianych w Polsce, co umożliwi zwiedzającym wystawę, na zapoznanie się dokładne z używalnością przyborów sportowych i ich zastosowaniem.

Przypuszczać należy, że cel jaki sobie Zarząd „Wystawy” nakreślił, zostanie przyjęty przez szeroki ogół społeczeństwa przychylnie i przez zainteresowanie się „Wystawą” i jej eksponatami, okaże zrozumienie potrzeby rozwoju krajowego przemysłu sportowego.

KRONIKA

REKORD JAZDY DWUDZIESTOCZTEROGODZINNEJ na motocyklu został pobity w Montlhery przez znaną parę, panią i pana Stewart, dotychczasowych posiadaczy tego rekordu. Państwo Stewart przebyli w dniach 28 i 29 lipca, w ciągu 24 godzin, przestrzeń 2406 km. 395 m. z szybkością średnią 100 km. 266 m./g., na motocyklu Terrot o pojemności cylindra 350 cm³. Poprzedni rekord wynosił 2092,5 km.

WYŚCIGI 200 MIŁOWE dla motocykli rozegrane zostały na torze autodromu Brookland pod Londynem w dniu 25 lipca. Wyniki:

Kat. 250 cm³: 1. Wooters (Excelsior) szybkość średnia na godzinę 111 km. 2. Balasz (Zenith).

Kat. 350 cm³: 1. Lecey (Grindlay Peerless) 2:29:14,2 szybkość średnia na godzinę 130 km. 2. Handley (Rex Acme). 3. Hamilton (Velocette).

Kat. 500 cm³: 1. Emerson (H. R. D.) 2:23:54 szybkość średnia na godzinę 135 km. 2. Wooters (Excelsior). 3. Walters (Sunbeam).

Kat. 1000 cm³: 1. Ashby (Zenith) 2:22:26 szybkość średnia na godzinę 137 km.

REKORD LOTNICZY. Znany lotnik francuski Bajac, pobił w dniu 24 lipca, na samolocie Bleriot

z czterema silnikami Renault po 230 KM., rekord światowy trwałości lotu z obciążeniem 2000 kg., unosząc się w ciągu 2 g. 30 m. 37,2 s.



Rys. 195. Guillon, Plessier i Garfield (od lewej do prawej strony), rekordmani 24 godzin na Renault.



Rys. 196. Kpt. Stanowski dokonał lotu naokoło Europy i wzdłuż pobrzeża Afryki. Z Warszawy przeleciał w 3 dni do Konstantynola i Angory i z powrotem do Pragi Czeskiej. Używał tylko oleju Gargoile Vacuum C7, udowadniając tym, że dziś może być z powodzeniem użyta dobra oliwa mineralna w silnikach lotniczych zamiast rycyny.

NOWY REKORD JAZDY DWUDZIESTOCZTEROGODZINNEJ. Torowy rekord jazdy dwudziestoczworgodzinnej, ustanowiony przez angielski samochód Bentley w dniu 22 września roku ubiegłego, został wreszcie po dziesięciu miesiącach znacznie przewyższony. 40-konny samochód Renault, skarosowany jako limuzyna z kierowaniem wewnętrznym, podczas rekordowej jazdy, dokonanej na torze autodromu Montlhery w dniach 9 i 10 lipca, przebył w ciągu doby 4167 km. 578 m. z szybkością średnią 173 km. 649 m./godz., bijąc rekord poprzedni o prawie 500 km. Poza tem samochód ten, prowadzony na zmianę przez kierowców Garfielda Plessiera i Guillon'a, pobił dziewięć innych długodystansowych rekordów światowych szybkości, a mianowicie:

500 mil ang. w 4 g. 32 m. 42,74 s.; 1000 km. w 5 g. 39 m. 15,78 s.; 1000 mil ang. w 9 g. 13 m. 59 s.; 2000 km. w 11 g. 33 m. 18,08 s.; 3000 km. w 17 g. 22 m. 24,98 s.; 2000 mil ang. w 18 g. 36 m. 23,58 s.; 4000 km. w 23 g. 1 m. 45,08 s.; w 6 godzin — 1063 km. 495 m. i w 12 g. — 2075 km. 809 m.

W WYŚCIGACH NA WZNIESIENIU MONTE CENERI koło Genewy, zorganizowanych w dniu 11 lipca, na przestrzeni 10 kilometrów przy różnicy poziomów startu i celu, równej 317 metrów, najlepszy czas dnia, 6 m. 13,8 s., osiągnął Kessler na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Alfa Romeo. Najlepszy czas w kategoriach sportowej i turystycznej wykazali Veladini i Risch, obaj na ośmiolitrowych samochodach Packard.

ZNÓW NOWY REKORD DŁUGOŚCI LOTU NA PŁATOWCU. W dniu 15 lipca padł rekord długości lotu na płatowcu, ustanowiony niedawno przez br. Arrachart na dystansie Paryż—Bassorah.

Dwaj inni lotnicy francuscy, kpt. Girier i por. Dordilly przebyli w tym dniu na samol. Breguet 19 A., z silnikiem Hispano-Suiza 500 KM., przestrzeń Paryż—Omsk (Syberja) równą 4,703 km., a więc o przeszło 300 km. więcej niż br. Arrachart. Lotnicy, nie lądując po drodze, przelecieli do Omska szlakiem: Kolonja — Berlin — Gdańsk — Dźwińsk — Holm — Galicz — Kotelincz — Perm — Tumen, w 29 godzinach lotu, mimo silnej i długotrwałej burzy, która spotkała ich na wysokości Uralu. Gdyby nie złe warunki atmosferyczne, lotnicy przebyliby niewątpliwie przeszło 5000 km.

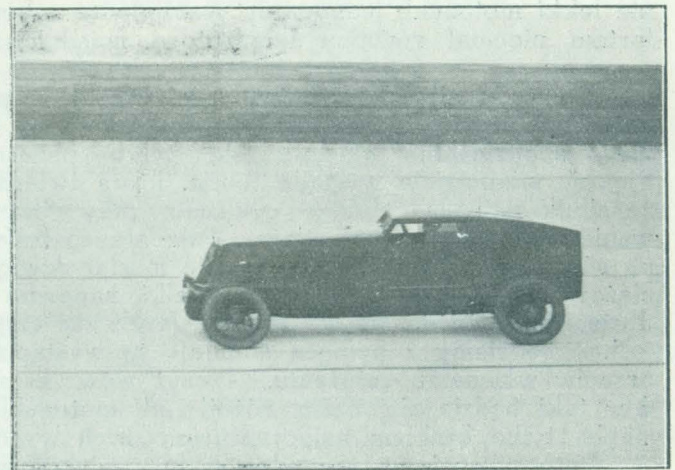
WYŚCIGI MOTOCYKLOWE O GRAND PRIX EUROPY. zorganizowane zostały w dniu 18 lipca, na szosie w Francorchamps koło Spa w Belgji. Dopuszczone do nich zostały motocykle o pojemności 175, 250, 350 i 500 cm.³, i w czterech tych kategoriach startowało ogółem 38 maszyn belgijskich, niemieckich, angielskich i amerykańskich. Motocykle angielskie odniosły świetny sukces we wszystkich kategoriach oprócz najsłabszej, w której startowały tylko maszyny belgijskie i niemieckie. Szczegółowe wyniki:

Kat. 175 cm.³ (268 km.) — 1. Milhoux (Ready) 3:25:28, 2. Beckers (D. K. W.) 3:30:41.

Kat. 250 cm.³ (298 km.) — 1. Porter (New Gerard) 3:10:08, szybkość średnia na godzinę 94 km. 400 m.; 2. Davison (New Imperial), 3:36:23.

Kat. 350 cm.³ (357,6 km.) — 1. Longmann (A. J. S.) 3:38:10,4 szybkość średnia na godzinę 106 km. 400 m.; 2. Putz (Sunbeam) 3:51:40; 3. Demulder (Indian) 3:55:34; 4. Whalley (Douglas) 3:56:43.

Kat. 500 cm.³ (417,5 km.) — 1. Simpson (A. J.



Rys. 197. Samochód Renault, prowadzony przez Garfield'a, Plessier'a i Guillon'a, pobija rekord 24 godzin.

S.) 3:42:15,4 szybkość średnia na godzinę 109 km. 316 m.; 2. Karner (Sunbeam) 3:58:08; 3. Woods (Norton) 4:03:33; 4. Nott (Rudge Whitworth) 4:15:48; 5. Stobbart (Sarolea) 4:19; 6. Ollerhead (Rudge Whitworth) 4:21:15.

Czytajcie i popierajcie „AUTO“!

Z czasopism

„LOT POLSKI”. Ukazał się Nr 7 (34) za lipiec „Lotu Polskiego”, zamieszczający 24 str. druku, oraz liczne ilustracje.

Obok zwykłych rubryk, znajdujemy artykuł ppłk. Łupińskiego: „System wyszkolenia pilotów angielskich”, interesującą korespondencję własną z Marokka „Zwycięscy Abd-elKrima”; por. Majewski pisze o współczesnych radio-stacjach lotniczych.

Redakcja pisma wprowadziła nowy dział p. t.: „Z dziedziny polskich wynalazków i konstrukcji”, w którym p. Witold Dąbrowski pisze o pracy polskich konstruktorów.

Czytelnicy „Lotu” powitają niewątpliwie z uznaniem rozszerzenie działu literackiego i przeczytają z zapartym tchem sensacyjną nowelę p. Stanisława Dzikowskiego: „Szalony lotnik”.

Odpowiedzi redakcji

P-n St. Bącz - Osmołowskiemu w miejscu.

Rower z silnikiem jest prototypem współczesnego motocykla. Gdy tylko wynaleziono silnik benzynowy i zastosowano go do poruszania wozu o czterech kołach, zrodziła się odrazu myśl, aby i do rozpowszechniających się bardzo podówczas rowerów dostosować silnik. Tak powstał dwukołowy pojazd mechaniczny, późniejszy motocykl, który z czasem zamienił się na prawdziwy samochód o dwóch kołach. Po wojnie jednak, gdy zapanowało powszechne dążenie do oszczędności, powrócono do dawnej koncepcji silnika do roweru, który miał pracować wspólnie z cyklistą na trudniejszych odcinkach drogi, czyniąc jazdę przyjemną, łatwą a oszczędną. Powstało wówczas bardzo wiele fabryk, produkujących silniki do rowerów, szczególnie w Niemczech, i zdawało się, że ten nowy środek lokomocji nieźmiernie się rozpowszechni. Tymczasem tak się nie stało i obecnie na Zachodzie panuje powszechnie lekki motocykl, łączący oszczędność z komfortem niemal równym komfortowi najsilniejszej maszyny.

Rower z silnikiem dlatego nie wszedł w powszechne użycie, że wielkie korzyści, jakich się od niego spodziewano, okazały się tylko pozorne. Pięknie mianowicie wygląda teoria, która twierdzi, że silnik pomagać będzie cyklistce przy braniu wzniesień i jeździe pod wiatr. Tak, ale co będzie na równinie? Tam cyklista będzie musiał dźwigać ciężar silnika, który, chociaż niewielki, napewno w dłuższej drodze da się we znaki. Jeżeli zaś ciągle jechać będziemy z pomocą silnika, to wystąpimy przeciw własnemu założeniu. I czyż wówczas rower taki będzie się czym różnił od motocykla? Chyba tylko brakiem najprymitywniejszych wygód!

Poza powyższym względem natury praktycznej istnieją jeszcze względy poważniejsze, natury czysto technicznej. Oto jednocylindrowy silnik do roweru, a takie tylko były i są wyrabiane, drga bardzo silnie podczas pracy i drgania te udzielają się konstrukcji roweru, najzupełniej na nie nieprzygotowanej. Jasnym więc jest, że drgania owe wpłynąć muszą na znacznie prędsze zniszczenie roweru. Poza tem, w wypadku gdy silnik umieszczony jest nad kołem tylnym lub przednim, następuje większe zużycie pneumatyków na odpowiednim kole. Na koniec umocowanie silnika na zazwyczaj wysokim rowerze, rujnuje i tak chwiejną równowagę maszyny, utrudniając jazdę, w szczególności na zakrętach.

Wszystkich tych wad nie posiada wcale lekki, oszczędny motocykl i dlatego rozpowszechnił się on tak bardzo na Zachodzie. Naturalnie jeden względem przemawia przeciw motocyklowi, a tym jest większa jego cena, i dlatego istnieją jeszcze nieliczne fabryki, wyrabiające silniki do rowerów. Nie musi się jednak ta produkcja zbyt opłacać, jeżeli żadna z tych firm nie fabrykuje wyłącznie silników do rowerów.

Z przyjemnością zakomunikujemy Panu wiadome nam adresy fabryk, wyrabiających silniki. Każda z nich chętnie nadeśle Panu opisy swych maszyn.

Alcyon, Francja. Courbevoie (Seine) 40 — 50, rue de la Garenne.

Etablissements L. Rosengart, Francja. Paris, 21, Avenue des Champs Elysées.

Grade Motorwerke A. G. Niemcy. Magdeburg.

„Piccolo”. Deutscher Export und Import G. m. b. H. Niemcy, Berlin. S. W. 68. Ritterstr, 50.

Pozatem francuskie silniki „Lutetia” oraz niemieckie „D. K. W.” i „Cockerell” nabyć można w Warszawie w firmie B. Wahren. Świętokrzyska 26.

Nie możemy Panu polecić żadnej z wyżej wymienionych marek, gdyż rowery z silnikami są mało rozpowszechnione, a ponadto nie konkurują prawie wcale w raidach i wyścigach, ustępują bowiem znacznie pod względem szybkości i wytrzymałości lekkim motocyklom, i dlatego nie jesteśmy w stanie stwierdzić zalet lub wad, któregośkolwiek fabrykatu. Co się tyczy siły, to wszystkie silniki rowerowe posiadają mniejwięcej jednakową moc 1 — 2 koni mech., przy pojemności cylindra 75 — 100 cm³.

Roczniki „A U T A” z r. 1925

SĄ DO NABYCIA W CENIE:

nieoprawione 16 zł.

oprawione w płótno 25 zł.

ANSALDO

ZNIŻKA CEN na czas wystawy

WYSTAWA do 30/IX 26.

Syndykat Handlowy & Co. Ltd.

WARSZAWA, Nowy Świat 23/25, tel. 104-86.

Adr. teleg. „HASYNDICAT“.

Torpedo od 1695 dol.

Roczniki „A U T A“ z r. 1925

SĄ DO NABYCIA W CENIE.

nieoprawione 16 zł.

oprawione w płótno 25 zł.

SAMOCOHODY osobowe i AUTOBUSY

OKAZYJNIE do SPRZEDANIA,

Wiadomość: „AUTO-KONCERN“

Warszawa, Wierzbowa 8. Tel. 123-29.

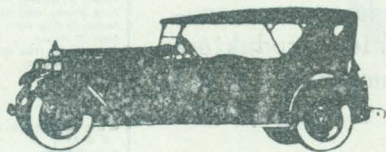
Bracia OSTROWSCY i S-ka

SP. Z OGR. ODP.

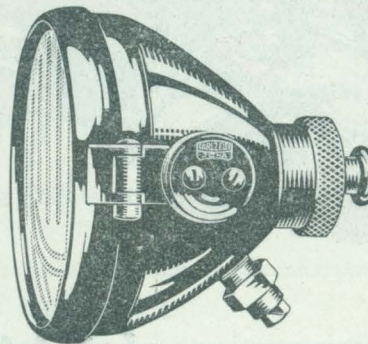
FABRYKA POWOZÓW i KAROSSEK

WARSZAWA, UL. ŁUCKA Nr. 11

Przyjmują zamówienia
karoserji wszelkich
typów, nadbudówki
do otwartych karoserji
oraz wszelkie
reperacje i odnowki
karoserji



Dla motocyklisty



dobre światło jest kwestią życia i śmierci. Daje mu ono bowiem większą pewność, chroni przed wypadkiem i wskazuje właściwą drogę. Najlepsze światło osiąga motocyklista tylko przy użyciu reflektora motocyklowego Zeissa. Reflektory motocyklowe Zeissa są wyposażone w paraboliczne kryształowe lustro i rzucają światło na wielką odległość. Od-

znaczają się przytem solidną wytworną konstrukcją, wielką lekkością i małymi rozmiarami. Specjalne urządzenie pozwala na łatwe umieszczenie reflektora motocyklowego Zeissa na każdym typie motocykla.

Niedoścignionym wzorem wszystkich zalet jest

ZEISS

Reflektor motocyklowy

Prospekty na żądanie wysyła:

Generalne Przedstawicielstwo na Polskę

Firmy CARL ZEISS JENA

TEL.: 57-54
57-55



Adr. Teleg.
„SEGWICZ
WARSZAWA

Warszawa, ul. Szpitalna Nr. 3

Dom Handlowy J. SEGALOWICZ.

„PATRIA“

Polskie Towarzystwo Asekuracyjne i Reasekuracyjne

Spółka akcyjna — Warszawa, Jasna 4, tel. 141-92 i 29-91

UBEZPIECZA:

Samochody od rozbicia, ognia, kradzieży.

Właścicieli samochodów od odpowiedzialności cywilnej.

Pasażerów i szoferów od następstw nieszczęśliwych wypadków.

LANCIA

ZNIŻKA CEN

WYSTAWA do 30/IX.26.

SYNDYKAT HANDLOWY & Co. Ltd.

WARSZAWA, UL. NOWY ŚWIAT 23/25. — TEL. 104-86.

Adr. teleg. „HASYNDICAT“.

na czas wystawy — torpedo od 2600 dol.
ballon (limuzyna podwójna. karoserja) 3100 dol.

PODWOZIA CIĘŻAROWE

3 Tony dol. 2 650. — na omnibusy wysoka klasa.

Przy zamówieniach prosimy powoływać się na „Auto“!

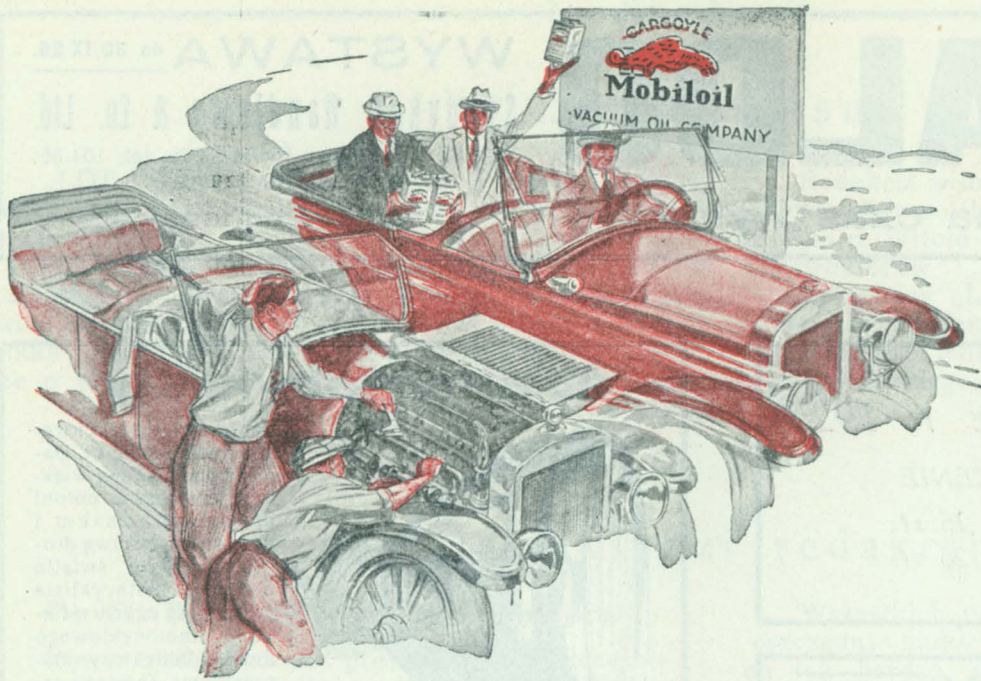


TABELA POLECAJĄCA.

(Skrócony wyciąg)

Polecenia te odnoszą się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów autombili osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pomocniczych, konstrukcji od roku 1922 do 1926 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykacjach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. O ile poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecający na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem autombilu marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany).

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej:

- A oznacza GARGOYLE MOBILOIL "A"
- B " GARGOYLE MOBILOIL "B"
- BB " GARGOYLE MOBILOIL "BB"
- E " GARGOYLE MOBILOIL "E"
- Arc " GARGOYLE MOBILOIL Arc
- TT " GARGOYLE MOBILOIL "TT"

P: Samochód osobowy

C: Samochód ciężarowy

Główne przyczyny defektów motorów!

Dobre opony mają wpływ tylko na ilość kilometrów jazdy, podobnie jak dobra benzyna zwiększa tylko wydajność motoru. Właściwe smarowanie oddziaływa jednakże w znacznie większym stopniu, aniżeli wszystkie inne czynniki, na bieg, wydajność, oszczędną pracę i żywot Waszej maszyny.

Niejeden automobilista miał może dotychczas tyle szczęścia, że uniknął najrozmaitszych defektów. Czy jest to jednakże mądrze polegać dalej na szczęściu i wystawiać swój automobil na niebezpieczeństwo defektów? Albo czy jest to rozsądnym przypatrywać się beczynnemu jak tarcie, ten niewidzialny wróg, pozbawia Was sił mechanicznych, drogo zapłaconych?

Właściwe smarowanie zmniejsza tarcie. Czy nie jest zatem wskazaniem, zabezpieczyć sobie właściwe smarowanie maszyny przez używanie tej marki Gargoyle Mobiloil, której użycie poleca nasza Tabela Polecająca, opracowana na podstawie naukowej i oparta na fachowej pracy Auto-Technicznego Wydziału inżynierów Vacuum Oil Company? Kierujcie się Tabelą Polecającą, zapew-

niając sobie w ten sposób korzyści wynikające z właściwego smarowania!

Nie zadawalnialiście się małowartościowymi olejami, z których większość jest tylko produktem pobocznym, uzyskiwanym przy fabrykacji benzyny. Natomiast Gargoyle Mobiloil jest wytwarzany z ropy dobranej jedynie na podstawie możliwości wytworzenia z niej produktów o bardzo wysokiej smarności, a nie z ropy, zawierającej w sobie możliwie wiele benzyny.

Prosimy zamówić bezwzględnie u Swego dostawcy Gargoyle Mobiloil, dostarczanego w blaszankach 2, 5 i 20 ltr., jak również w beczkach i półbeczkach.

Żądajcie Gargoyle Mobiloil, przytaczając zawsze pełne brzmienie marki. Przy kupnie nie mówcie: „Proszę o litr oleju „A“ lub „BB“, lecz zawsze zaznaczajcie „oleju Gargoyle Mobiloil“ i to tej marki, jaką poleca dla Waszej maszyny nasza Tabela Polecająca.

Gargoyle Mobiloil Tabelę Polecającą znajdziecie u każdego sprzedawcy i w każdym garażu.

| NAZWY AUTOMOBILI OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH | 1926 | | 1925 | | 1924 | | 1923 | | 1922 | |
|--|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|
| | litrum | stym | litrum | stym | litrum | stym | litrum | stym | litrum | stym |
| Samochody | | | | | | | | | | |
| Adler (P, C) | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| Auro-Daimler (P) (AD, ADV) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| (P) (ADM) | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A |
| Benz (P) | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| Benz Süsser (P) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Berliet (P) | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| Boick (P) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Cadillac (P) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Chevrolet (P, C) | Arc | Arc | Arc | Arc | Arc | Arc | Arc | Arc | Arc | Arc |
| Citroën (P) (5 H, P) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| (P) (10 H, P) | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A |
| De Dion Bouton (P) (8 H, P) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Dodge Bras. (P) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Fiat (P, C) | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A |
| Ford (P, C) | E | E | E | E | E | E | E | E | E | E |
| — A Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Gräf & Sohn (P) (V6, V4, SR) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Hispano-Suiza (P) | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A |
| Horch (P) (10/35, 18/50 H. P.) | — | — | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A |
| Lancia (Lambda) (P) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Laurin & Klement (P) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Wahle (P) (8 & 11 H. P.) | A | Arc | BB | A | — | — | — | — | — | — |
| Wanderer (P) (W. S.) | — | — | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Minerva (P) (16 H. P. 4-Cyl.) | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| Packard (Eight) (P) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Peugeot (P) (5, 15 H. P. & Quadriletto) | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A |
| Praga (Piccolo, Alfa) (P) | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| Renault (P) (6 H. P.) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Steyr (P) (4-Cyl.) | — | — | — | — | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Studebaker (P) (Two Wheel Brakes) | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc | A | Arc |
| Tatra (P) (10 & 17) | A | A | A | A | A | A | A | A | A | A |
| Motocykle | | | | | | | | | | |
| K. J. S. (349 cm ³ O. H. V. & 498 cm ³ O. H. V.) | B | TT | B | TT | B | TT | B | TT | B | TT |
| Austro-Motorette | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB |
| Excelsior (U. S. A.) (Super X) | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A |
| Genlme & Rhöde (175 cm ³) | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB |
| Harley-Davidson | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A |
| Indian (Scout) | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A |
| (Pricce) | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A | BB | A |
| N. S. U. | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A |
| Puch (L.M.S) | — | — | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB |
| Triumph (niem.) (Kilrpa) | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB | BB |
| Wanderer | B | A | B | A | B | A | B | A | B | A |

Przenośnia i dyferencjal.
Do właściwego smarowania przenośnia i dyferencjale należy używać GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBLUBRICANT tak jak podane w kompletnem wydaniu Tabeli Polecającej.



Mobiloil

Kierujcie się Tabelą Polecającą.

VACUUM OIL COMPANY S.A.

CZECHOWICE, poczta Dziedzice.

ODDZIAŁ: WARSZAWA, ul. ELEKTORALNA 11.

PRZEDRUK WZBRONIONY, PRAWO TŁUMACZENIA ZASTRZEŻONE.